



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.

Jog és józan ész.

Akárhogy is dühöng az országban a reakció, vannak bizonyos esetek, amikor a jog legyőzi az erőszakot.

Az elhatalmasodott szolgabírák hatalmi tulkapásai napról-napra fosztogatják a munkásság egyesülési és gyülekezési jogát.

A vasuti munkások országos szövetsége sem kerülte ki a többi szövetségek sorsát. Derűre-borura függesztették fel a szövetség helyicsoportjait. Es hiába volt ez ellen minden appelláta. Egyedül Zólyom, Pécs és Szeged városok tanácsai voltak azok, amelyek a szövetség felebbezéseinek helyt adva, tudomásul vették a csoportok megalakulását.

A vidéki főszolgabírák példáját követte a székesfőváros tanácsa is. A X. kerületi (rákosi) helyicsoport megalakulását nem vette tudomásul. Hivatkozott a 122.000/906. számú belügyminiszteri rendeletre, amely a szövetségnek sohasem lett kézbesítve.

Ezt a határozatot a szövetség megfelelően megfeleltette, amelyre most érkezett le a kereskedelemügyi miniszter döntése. A történeti hűség kedvéért meg kell azonban jegyeznünk, hogy időközben a rákosi helyicsoport újból megalakult. Ezt a másodszori megalakulást a tanács azonban már tudomásul vette.

Kossuth Ferenc kereskedelemügyi miniszter végzése különben így szól:

44595/III. szám.

Másolat.

Kereskedelmi m. kir. miniszter.

Budapest székesfőváros tanácsának.

A Vasuti munkások országos szövetsége rákosi helyicsoportja megalakulásának tudomásulvételét a tanács folyó évi március hó 21-én 58696. szám alatt kelt véghatározatával megtagadván, az érdekelte munkásszövetség e véghatározat ellen a m. kir. belügyminiszter urhoz felebbezést intézett. A belügyminiszter ur e felebbezést, melyet a tanács az összes tárgyi iratokkal folyó évi április hó 14-én 89596. szám alatt a hozzá felterjesztett, folyó évi május hó 17-én 49762. szám alatt kelt átiratával „illetékesség szempontjából” hozzám tévén át, ehhez képest idézett felterjesztésével bemutatott tárgyi iratok visszaküldése mellett a következőkről értesitem a tanácsot:

A belügyminiszter urnak az országos jellegű munkásegyesületek helyicsoportjainak bejelentése körüli eljárást szabályozó 1906. évi 122.000. számú körrendelete csak azon munkásegyesületekre vonatkozik, melyeknek alapszabályait a belügyminiszter ur hagyta jóvá. A Vasuti munkások országos szövetségének alapszabályai jöllehet a belügyminiszter ural egyetértőleg mégis a kereskedelemügyi miniszter által hagyattak jóvá, következésképp az idézett körrendelet hatálya a vasuti munkásszövetségre nem vonatkozik, miért is helyicsoportjainak megalakulása körüli eljárást illetően, a szövetségi alapszabályokban foglalt rendelkezések irányadók. A szóban levő szövetségnek pedig hivatali elődöm által a belügyminiszteriummal egyetértőleg jóváhagyott alapszabályai 2. §-ának h) pontja alapján jogában áll az ország egyes nagyobb

vasuti gőcpontján ugynevezett helyicsoportokat alakítani az alapszabályok 12. §-ának d) pontjában előírt azon kötelezettség mellett, hogy a megalakult helyicsoportot, valamint annak megszűnését a központi vezetőség az illető község előjáróságánál bejelenteni tartozik. Köteles emellett a központi vezetőség minden gyűlésnek, így a helyicsoportok megalakulását célba vett gyűléseknek határnapját is a szövetség feletti állami felügyeleti jog gyakorlásával megbízott m. kir. vasuti és hajózási főfelügyelőséggel közölni és a gyűlésekről felvett jegyzőkönyveket e hatóság elé terjeszteni.

Mint hogy pedig a szövetség központi vezetősége ezen kötelezettségének eleget tett és így a kormányhatóságilag jóváhagyott alapszabályok keretében járt el, a rákosi helyicsoport megalakulása kifogás alá nem eshetik, ennek következtében az elől hivatott véghatározatot feloldva, felhívom a tanácsot, hogy a szóban levő helyicsoport megalakulásának tudomásulvétele iránt intézkedjék.

Budapest. 1907 október hó 30-án.

Kossuth, s. k.

Ime tehát egy elvi jelentőségű végzés. Mert a budapesti tanács végzésével teljesen azonos, sőt perfidebb végzésekkel függesztették fel a szövetség több helyicsoportját is. A barcsi, gyékényesi, gyomai, kiskunfélegyházai, sádsi, zákányi helyicsoportok még ma is fel vannak függesztve. Ezeknek a felfüggesztő végzéseknek hatályon kívül helyezése éppen a fenti végzés alapján most már csak napok kérdése. Kíváncsinos volna, ha a kereskedelemügyi miniszter fenti végzését ezekhez a törvényhatóságokhoz is eljuttatná. Hadd tanulják meg ezek is, hogy az erőszak politikáján kívül mással is lehet kormányozni: joggal és egy szemernyi józan észszel.

Igazság, alszol?!

Közel 60 esztendeje, hogy a nagy költő lángelméje megszülte ezen fenséges gondolatot, amely súlyos vádként hatolt be az emberiség agyába, hogy ott világosságot gyújtva, az érzelmeik felkorbácsolásával vezesse az emberiség becsületes részét a keresztre feszített „Igazság” megszabadítására, új életre keltésére.

Igazság, alszol!? Ezek a szavak csengtek a sötétség korszakában az elnyomott, az eltiport emberiség fülébe.

Ezeknek a szavaknak a nyomán felébredt az évezredek szolgaság jármát viselő nép és vele együtt felébredt az emberiség történelmében, habár csak pillanatra is, az Igazság. Felébredt. fényével bevilágította a földtekét, megismertette az emberiséggel az Eszmét, azután ismét visszavitték gaz latrok

a keresztre. Ki tudja, mennyi vér fog kiömleni, mennyi köny és átok fog fakadni, hány ezer és ezer ember előtt fognak bezárulni örökre a börtönajtók, amíg az Igazság végleg győzedelmeskedik a Gonosz-ság felett.

Valóban kétség foghatja el azokat, akik az Igazság eszméjének a harcoló katonáivá esküdtek, amidőn azt látják, hogy olyan országokban, ahol fennnek hirdetik hivatalosan az igazság és a kultúra dicső dalát, napról-napra a legszemérmertlenebb módon követik el a legnagyobb igazságokat, az igazság vakmerő arculecsapásával.

Ha van valahol cinikus vakmerőség, az elkövetett igazságnak a törvény és az igazság mezébe való takarásában, úgy ez első sorban az államvasutak igazgatásában lelhető fel.

Hisz tekintünk csak be elfogulatlan szemekkel azokba az aktákba, amelyek megíródtak azért, hogy néhány becsületes, megközelíthetetlen jellemű munkást megfosszon a kenyerétől.

Ezekben a verítéletekben felhozott indokok — amelyeknek az alapján kenyerüktől fosztattak meg a Máv. szolgálatában már megrokkant munkások — egyenesen jogi abszurdumot képeznek és ezekkel nem csak az igazságot, hanem önönmagát is arcul csapja a Máv. igazgatósága.

Hogy kézzelfoghatólag bebizonyítsuk, miszerint minden jogi alapot nélkülöznek ezeknek a tömeges rendszabályozásoknak az indoklására felhozott érvek, valamint hogy az indoklásokban a szolgálati szabályzat idézett szakaszai alapján, még a legnagyobb furfanggal és erőszakkal sem lehet kimagyarázni az elbocsátások jogoságát, szószerint fogjuk idézni a szolgálati szabályzat azon szakaszait, amelyek alapján végrehajtották a rendszabályozásokat. De idézni fogjuk azokat a szakaszokat is, amelyekkel megdöntjük a Máv. igazgatóságnak azon célját, hogy a törvényesség mezébe bujtathassa a legvakmerőbb törvénysértést.

Az 1907. szeptember hó 27-iki Máv. hivatalos közlöny az új szolgálati szabályzat azonnali életbeléptetését publikálja. A fegyelmi eljárásról azonban a következő átmeneti intézkedést alkalmazza:

Az új fegyelmi eljárás és a fegyelmi bíróságok működése 1908. évi január hó 1-én veendi kezdetét.

Ennélfogva a régi szabályzat idejében folyamatban tett azok a fegyelmi ügyek, melyekben valamely fegyelmi bizottság a folyó év végeig már határozati javaslatot tett, a régi eljárás szerint lesznek folytatandók és befejezendők. Ellenben a többi fegyelmi ügy kivétel nélkül az új szabályzatban meghatározott eljárás alá fog esni.

Az új szabályzat e részének életbeléptetése vagyis 1908. évi január hó 1-je előtt elkövetett és végérvényesen megel nem bíralt fegyelmi vétségek megtorlásánál a régi, — vagy az új szabályzat megtorló határozmányai közül azok alkalmazandók, melyek a fegyelmi vétség minősítése és megtorlása tekintetében enyhébb rendelkezéseket tartalmaznak.

Ezekután sorjában ismertetjük az egyes rendszabályozások történetét a legteljesebb igazsághoz hűen.

A Máv. igazgatóság, hogy a vasuti munkásokat visszatarthassa az október 10-iki munkásünneptől, titokban, meglepetésszerűen elrendelte az eskütelételt *az új szolgálati szabályzatra*.

A szolgálati szabályzat a munkásokkal nem ismerttetett előzőleg, közöttük ki nem osztott mind mai napig.

A legtöbb helyen a munkások szó nélkül engedtek az eskütételre szóló felhívásnak, annál is inkább, mert szövetségünk vezetősége erre utasította őket.

Több helyen, ahol a munkások nem voltak kellőleg még informálva az eskütétel céljáról és annak következményeiről, az illetők halasztást kértek és kaptak is, hogy kellő értesülést szerezhessenek maguknak az eskü letételére vonatkozólag.

Talán egyedül a *temesvári* műhelyfőnöké az a dicsőség, hogy a halasztást kérő munkásokat egyenesen *kikergette a műhely területéről*, hogy ezzel provokálva az össz-munkásságot, megvalósíthassa régi álmának netovábbját: a neki kellemetlen egyének megrendszabályozását. A műhelyfőnök ezen terve sikerült is, mert az igazgatóság az új szolgálati rendtartás 16. §-a figyelmen kívül hagyásával, elrendelte, hogy a 600 munkás közül a munkásság bizalmiférfaitól az eskükivétel mellőzendő és ők a létszámból törölendők, holott másnap valamennyien, tehát a létszámból töröltek is jelentkeztek esküteléttel.

Nem hívunk fel mi érzelmi motivumokat arra, hogy milyen kegyetlenség volt 14—16 év óta egyoldalú munkában megrokkant, többnyire nagy családdal bíró munkásokat könyörtelenül kidobni.

Csak idézzük azt a szolgálati pragmatikát, amelyre felesküdni tüzzel-vassal kényszerítették a munkásokat.

Az eskütétel ideje és módjáról a 16. §. a következőket írja:

Azoktól, kik a jelen szabályzat életbelépésekor vasuti alkalmazásban állanak és szolgálati esküt vagy fogadalmat még nem tettek, az esküt vagy fogadalmat *a szabályzat életbelépésének napjától számított három hónap alatt kell kivenni*.

Ez elég világos és érthető.

A törvény intenciója az volt, hogy azoknak a vasuti alkalmazottaknak, akik évtizedek óta állanak a vasut szolgálatában, alkalom nyújtassék arra, hogy megfontolják azt, hogy a szolgálati viszony egyoldalulag tör-

tént megváltoztatása jövőjére minő kihatással lesz és eszerint cselekedjék.

Ez és semmi egyéb nem lehetett a törvény intenciója. S ime, a temesvári munkásokat még három óra hosszat sem engedték előlött gondolkozni. Kikergették őket a műhely területéről, hogy azután reájuk olvashassák az eskümegtagadás vádját.

Az istvántelki főműhelyből más indokkal ugyan, szintén rendszabályoztak négy munkást. Vizsgáljuk meg, hogy jogilag mennyiben állják meg helyüket az elbocsátás jogosságára felhozott érvek.

Igazgatóságunkhoz a szolgálatba leendő visszahelyezése iránt benyújtott kérelmére értesitem, hogy igazgatóságunk a kérelmet annál kevésbé találta teljesíthetőnek, mert igazgatóságunk folyó évi szeptember 29-én 221.220. sz. alatt kibocsátott rendelete alapján, a főműhely összes munkahelyein folyó évi október 2-án kifüggesztett hirdetményből kétségtelenül tudta, hogy az országos lapbizottsággal való minden összeköttetés kormányhatóságilag tiltva van és ön ennek dacára a lapbizottság által folyó évi október 16-ára összehívott gyűlésen saját beismerése szerint is megjelent.

Ezzel az indoklással teljesen nyilvánvalóvá vált, hogy a szolgálati szabályzat betartása csak az alkalmazottakra kötelező, azonban a munkaadó vasut-intézet a legdurvább módon felrughatja annak rendelkezéseit, ha az őtet gátolja bizonyos célok elérésében.

Vegyük úgy, mintha igaza lenne a Máv. igazgatóságnak, hogy a kiadottrendelet szerint tilos a lapbizottsággal való mindennemű összeköttetés.

Lehet-e józan észszel a lapbizottsággal való összeköttetésnek nevezni azt, amidőn valakik elmennek, egy olyan vendégloői helyiségbe, amelyben a gyűlés megnyitása előtt a munkások között kijelentetett, hogy haza mehetnek, mert a gyűlés nem lesz megtartva.

De még abban az esetben is, ha tényleg megtartatott volna, minő erőszakos elferdítése a tényeknek, hogy a lapbizottság által egybehívott gyűlés egyben a lapbizottsággal való összeköttetést jelenti. Hát rablógyilkosok hitták egybe azt a gyűlést, hogy előre is bűncselekménynek deklarálják az ott való megjelenést?

Elvégre muszkaországban élünk-e, vagy egy olyan országban, ahol minden rögtön a nép fiainak a közszabadságért kiömlött vére áztatott?

De nincs egy csepp igazságos alapja sem a felhozott indokoknak, amely az elbocsátó ukázt kísérte.

Átnéztük a szolgálati pragmatika minden pontját hetvenhétszer, de nem találtunk sehol egy pontot, amelybe kapaszkodva ki lehetett volna mondani a „feszítsd meg“-et. Csak egyetlen egy pont van, amelyet jelen esetben alkalmazni lehetne, ez pedig a tilalmazott egyesületből való kilépésről szól a következőképp:

39. § utolsó bekezdés: Az alkalmazottak nem lehetnek olyan egyesületnek tagjai, amelyeknek törekvései haza-, illetőleg nemzetellenesek, vagy amelyeknek törekvései, a kereskedelemügyi miniszter megítélése szerint, a vasuti szolgálat érdekeivel össze nem egyeztethetők.

73. § 4. pont. Létszámból törölhető az, aki a 39. § alapján tilalmazott egyesületből felhívásra 15 napon belül ki nem lép.

Egyedül ez és semmi más nem lehet mérvadó ebben az ügyben.

Hogy azonban a gyűlésen való megjelenés még nem jelenti a *tilalmazott* egyesületben való részvételt, ezt még a Máv. igazgatósága sem meri állítani és ezért a pragmatikán kívül keresett és talált ürügyet, hogy neki nem tetsző, teljesen ártatlan embereket kényerüktől megfosszon.

Hajánál fogva ráncigálták elő a *lapbizottsággal* való összeköttetést. Ezzel tette magát azon a törvényes, rendeleten, amelyet „alkotmányos“ népképviselőt hozott, amelyet betartani királyi eskü erkölcsi sulya kötelezi a kormányt.

Alkotmány! Törvény!

Mit is mondott egykor egy hatalmas ur, midőn az elnyomott ország főurai nála alkotmányért könyörögtek? Kardjára ütött ezen szavakkal: „Ez az én alkotmányom!“ Az elbocsátott vasuti munkások igazságot kértek a Máv.-tól, de ez is reá ütött — kancukájára, mondván — ez az én igazságom!

Kiváncsian várjuk, hogy a kereskedelmi miniszteriumban, — ahol kissé elfogulatlanabb szemmel kezdik tekinteni mozgalmunkat — nem fogják-e ugyanezt mondani, amidőn a rendszabályozottak ügyében fognak dönteni.

Az a hatalmas ur, aki annak idején a kardjára ütött, eltűnt, semmivé lett, de a kolduló főurak megkapták alkotmányukat.

Semmivé fognak lenni azok is, akik ma még kancukával osztják a vasutasoknak az igazságot!

De a vasutasok mozgalma — az élni fog mindaddig, amíg a szárnyaskereknek egy katonája lesz.

SZEMLE.

Az Országos Munkásbetegsegélyező- és Balesetbiztosító-Pénztár megalakulása. Az 1907. évi XIX. törvénycikk 99. §-a alapján vasárnap dél előtt alakult meg az *Országos Munkásbetegsegélyező- és Balesetbiztosító-Pénztár*. Az alakuló közgyűlés az Ujvárosháza közgyűlési termében folyt le, amely zsufolásig megtelt kiküldöttekkel. A kiküldöttek igazolását három bizottság végezte.

A közgyűlést dr. Mentschik Ferenc miniszteri tanácsos, elnök nyitotta meg. Bejelentette, hogy az alakuló közgyűlésen a munkáltatók képviselőiben 190 kiküldött, az alkalmazottak képviselőiben pedig 205 kiküldött jelent meg.

Napirend előtt dr. Méry Sándor kifogásolta, hogy a kezelőtiszt állások szervezéséről nem intézkedik a napirend.

Az elnök kijelentette, hogy a kezelőtiszt állások szervezésére csak akkor lehet gondolni, amikor az országos pénztár megállapítja költségvetését.

A napirend első pontja az országos pénztár *alapszabályainak megalkotása* volt. A közgyűlés elé két *alapszabálytervezetet* terjesztettek. Az egyiket az *Állami Munkásbiztosító Hivatal* dolgozta ki, a másikat a *budapesti munkáltatók és munkások szervezetei együttesen ajánlották* elfogadásra, a közgyűlés az *utóbbit fogadta el*.

Ezután az igazgatósági tagok megválasztására került a sor. A szervezett munkások listája miként előre látható volt, győzedelmeskedett.

A Máv. igazgatósága részéről az igazgatóságba beválasztott *Kiss János dr.* és *Mautner Aladár dr.* A vasuti Munkások Országos Szövetsége részéről történt ajánlat folytán az országos betegpénztár munkásigazgatósági tagjaiul megválasztottak: *Hradil Gyula* (Pécs) és *Szabó István* (Szeged).

A felügyelő bizottságba a Máv. igazgatósága részéről megválasztottak: *Pretsch Károly* és *Tompos István*.

Ülnökbírákúl a vasutigazgatóságok részéről: *Benedikt Márk dr., Littke Jenő, Koszitz Szilárd és Lackenbacher Károly* (déli vasut); a munkások részéről pedig *Altmann Miksa* főmőntő.

Az igazgatóságba, bizottságokba, mindenütt a szervezetek jelöltjeit választották be s a megválasztott munkások valamennyien elvtársak.

*

A közgyűlés befejezése után, a budapesti pénztár meghívására, a vidéki kerületi biztositó pénztárak kiküldöttjei értekezletet tartottak a Gutenberg-palota üléstermében. Az értekezleten 31 pénztár volt képviselve.

Kiss Adolfnak, a budapesti pénztár igazgatójának előterjesztésére egyhangulag elhatározták, hogy a helyi szervek (a kerületi munkásbiztositó pénztárak) szövetségét megalakítják s a további intézkedések megtételére előkészítő bizottságot küldtek ki.

A vasutas szövetségek egyesüléséről.

A szentkoronás szövetség hivatalos közlönyében Hafner Imre Máv. hivatalnok jobb ügyhöz méltó buzgalommal igyekszik ismét ennek az eszmének az érdekében propagandát kifejteni. Hogy mily kevés eredménnyel jár fáradozása, bizonyítja az is, hogy az első cikkében felhívta a szentkoronás szövetség tagjait véleménynyilvánításra. Miután azonban a vélemények nem akartak sehogysem nyilvánulni, ennél fogva ismét csak az ő véleményével foglalkozhatunk.

Hafner ur szerint új fogyasztási szövetkezet felállításával óriási előnyöket lehetne biztosítani a vasutasok részére. Kijelenti elég becsületesen, hogy a jelenlegi fogyasztási szövetkezetek semmiképp sem felelnek meg hivatásuknak.

Ebben igazat adunk teljesen Hafner urnak. Azonban azt nem mondotta meg, hogy miért nem felelhetnek meg a jelenlegi szövetkezetek a tagok érdekeinek.

Nos, tehát mi megmondjuk azt, amit Hafner ur nem akart, vagy nem tudott, legjobb esetben elfelejtett megmondani.

Azok a szövetkezetek, amelyeket a szentkoronás szövetség létesített, nem felelhetnek meg hivatásuknak azért, mert létezésük azon alapul, hogy tönkretegység vele a szervezett vasuti munkások részbeni befolyása alá került régi szövetkezetet.

Csak természetes, hogy az ilyen nyílt szemérmertlenséggel önző érdekeket szolgáló szövetkezetnek nincs létjogosultsága, mert nem a tagok érdekében alakított meg.

Igaz az is, hogy a régi szövetkezet sem felelhet úgy meg a hozzá fűzött reményeknek, amint a jelenlegi vezetőség valamint a tagok óhajtanák.

Nem felelhet meg pedig azért sem eme céljának, mert a minden téren befolyásos vasutas-kiskirályok alattomban minden lehető elkövetnek, hogy a szervezett munkások befolyása alá került szövetkezet fejlődését megbénítsák.

Hogy mennyiben sikerült ez, bizonyítja az újabb és újabb vidéki árudák létesítése, amelyek bizonyítja, hogy minden ellenséges szándék szülte rosszakaratú ármánykodás ellenére, a fogyasztási szövetkezet izmosodik és lépésről-lépésre halad a cél felé, hogy a tagok igényeit minden tekintetben kielégítő szövetkezetté fejlődjön.

Ne új fogyasztási szövetkezetek és egyéb jóléti intézmények alakítása legyen alapvető eszméje a szövetségek egyesüléseinek, hanem egy olyan hatalmas harci szervezet megalkotása, amely békében őrtálló katonája, harcban pedig bevehetetlen erős vára legyen a vasutasok nagy érdekeinek.

Ezen a téren találkozhatunk, Hafner ur!

Botrányos állapotok a pályaudvaron.

Fenti cím alatt több napilap foglalkozott a kőbányai pályaudvaron uralkodó viszonyokról.

A „Népszava“ erről a következőket írja:

A kőbányai alsó pályaudvaron botrányos állapotok teszik tűrhetetlenné a vasuti munkások helyzetét. Különösen egy Horváth János nevű forgalmi tiszt buzgolkodik azon, hogy a helyzetükkel amugy is elégedetlen munkások még elégedetlenebbek legyenek. Ez a hivatalnok úgy bánik a vasuti munkásokkal, akár a földesur a cselédjeivel. Gorombán letegezi még a kinevezett munkásokat is, brutálisan bánik velük és gőgösen elvárja tőlük, hogy nemcsak szolgálatban, de szolgálaton kívül is alázatosan hasravágódjanak előtte. Ez a forgalmi tiszt ur legazemberezi a munkásokat, ha cigaretta-t vesz a szájába és a munkások nem szaladnak mindjárt hozzá szolgálatkészen a gyújtóval. A napokban is durva sértéssel illetett egy teljesen ártatlan munkást; az önértében mélyen sértett ember az állomásfőnök elé akart járulni panaszával, azonban Thoma József állomásfőnök ur röviden elutasította. És ez így megy itt évek óta. A munkás kénytelen zsebre venni a leghallatlanabb sérelmeket, mert nincs, aki panaszát meghallgassa és orvosolja. És a Máv. igazgatója csodálkozik, hogy nem a legbuzgóbb lelkesedéssel dolgoznak a munkások!

Valóban, szomorú állapotok uralkodhatnak a vasuton, amidőn már a napilapok is kénytelenek ezzel foglalkozni.

De azért a Máv. igazgatóságtól kezdve a legtörpébb pasáig, mindenki a munkások körében kutatja az izgatókat, akik fellázítják a „megelégedett“ és ezerféle „kedvezménynyel“ jöltartott munkásokat.

Állat az emberben.

Teljes joggal használhatjuk a fenti jelzőt olyan egyének cselekedeteinek a megbélyegzésére, akik tulteszik magukat a legcivilizáltatlanabb, tehát vad népfajok között is fennálló erkölcsi törvényeken és megtagadják önönmagukban az embert, hogy helyet adjanak az állatiasságnak.

A rákoskereszturi állomás előljárója, Valasek ur, is bizonyítékát adta cselekedeteivel, hogy ő is nagyon könnyen enged az állati ösztönnek.

Nem említjük e helyen, hogy minő durvaságot tanusít az alárendeltjeivel szemben mindenkor. De nem hallgathatjuk el, hogy mily lelketlenül bánt el súlyosan sebesült munkásokkal, amidőn hozzáfordultak segítségért.

A múlt héten ugyanis az állomáson nehéz szálfákat raktak ki a munkások a vagonokból. A kirakás közben egy husáng két munkásra esett, akik véresen kerültek el a földön. Valahogyan feltápázkodtak és bementek Valasek urhoz, akinél az első segély céljaira szolgáló kötszerek és egyéb eszközök vannak s megkérték, adjon vattát vérző sebeikre, míg orvoshoz mennek. Az előljáró ur, ahelyett hogy kötelességszerűen gondoskodott volna a sebesültekről, lelketlenül, durva, goromba szavak kíséretében kiutasította őket.

Háboruban, amidőn a legvadabb állati ösztön uralja az embergyilkolásra nevelt katonákat, akkor is szigorú törvények köteleltetésévé teszik a katonának, hogy a sebesült ellenségnek segítséget nyújtson.

A vasutasok szolgálata örökös harc az elemekkel. E harcokban a vasutasok ezrei hullanak el anélkül, hogy olyan ellenséggel állana szemközt, amelyet a vad életösztön kényszerítene a gyilkolásra.

Ime, mégis azt látjuk, hogy amit megtesz az ellenséges katona a harcok alkalmával, azt megtagadja egy vasutas azokkal szemben, akik vele együtt harcolnak az emberiség javára és akik e harcban súlyosan sebesülve, vérző sebeikkel hozzáfordulnak segítségért.

Ha valaki 80 éves...

Nem egyszer foglalkoztunk már e lapok hasábjain ama körülménnyel, hogy a budapesti pályaudvarokba beérkező vagonokat a kocsitisztítók mozgás közben kénytelenek tisztítani.

Arról most nem is akarunk szólni, hogy az utazóközönségre nézve mily ártalmas és egészségtelen, ha sohasem szellőzött kocsikban kénytelenek utazni, csupán azért, mert nincsen elegendő kocsik. De tessék csak körültekinteni a pályaudvar csarnokai-ban, amint a beérkező vonatokat ellepik a kocsitisztítók, hogy végezzék munkájukat.

A kocsiknak támasztott létrákon tisztítják az ablakokat, avagy a kocsik tetején dolgoznak, amíg egy fütty, a vonat megindul, a létra eldől s vele együtt lezuhan, aki rajta állt, avagy, miként a multkor is történt, egy a kocsi tetején dolgozó munkást szoritott a tetőzethez.

A keleti pályaudvar ujabban minden héten komoly baleset színhelye lett. Szerdán, e hó 27-én, Szudarovits József keleti pályaudvari kocsitisztító érte aletet. A 80 éves öreg ember, társaihoz hasonlóan, a mozgó kocsikban dolgozott. A kocsi hágsói sikosak voltak, Szudarovits megcsuszott, a kocsi alá került s a kerekek mindkét lábát töben lemetszették és kórházba szállítás közben elhunyt. A pályaudvar nedves földjét, amelyet a kiömlött vér pirosra festett, homokkal hintették be.

De vajjon ki gondolt arra, hogy milyen jellemző a mai társadalomra, hogy az embernek még akkor is dolgozni kell, amikor már 80 éves?...

Uszítók.

A Máv. évi jelentése szerint a „dologi“ kiadások 1906-ban azért emelkedtek, mert a hirlapi hirdetések árai is emelkedtek. Ez alatt azt kell érteni, hogy a Máv. pénzéből megfizetett lapok hallgatási díjai emelkedtek. A lepauszálzott lapok elhallgatják mindazt, ami a Máv.-nak meg a kormány-nak nem tetszik, de megírják mindazt, amit a kormány szívesen hallgat.

A Lipótváros „legelőkelőbb“ lapja, a Pesti Hirlap, a következőképpen szolgálja meg az aranyakat. Azt írja:

„Gyorsan és erélyesen meg kell szüntetni szervezeti és személyzeti reformokkal, valamint kiméletlen fegyelmi eszközökkel azt a züllési állapotot, amelybe a Máv. forgalmi ügyei a kritikus 1904-ik év óta jutottak. Szövetkezés, választás és választmányozás mellett tanulni és dolgozni is kell a vasuti személyzetnek.“

Mit szóljon a vasutasság mindezekhez? Szánakozó mosoly jut ki az olyan fráterek részére, akik uszítóknak állanak be.

A Pesti Hirlapnak jutnak aranyak abból a pénzéből, amelyért a Máv. munkások izzadtak. És ha a „fegyelmi eszközök kiméletlenebbek“ lesznek, ha a vasutasok még többet „dolgoznak“, akkor a Pesti Hirlapnak még több arany jut. A Pesti Hirlap haza beszélt.

És szerencséje, buta szerencséje a Pesti Hirlapnak, hogy a vasutasok hívei a sajtószabadságnak.

Vasutassors.

Amig a parlamentben miniszteri kijelentések hangzanak el arról, hogy az államvasutak csődje, a vagonhiány, az árufelvétel beszüntetése, ez mind, mind a vasutasok lelkiismeretlenségének tulajdonítható, addig a sinek birodalmában, a hótól fehérítő pályamentét a vasutasok ezreinek kiömlő vére festi pirosra.

A kiömlő vér nyomában keserű átok fakad ezek ajkain azok ellen a lelketlen politikusok ellen, akik még ezek után is elég cinikusok ahhoz, hogy a saját tehetetlenségüket, a mindenét: életét, boldogságát és szabadságát feláldozó és e durva, otromba vádak ellen védekezni nem tudó vasutassággal akarja takarni.

Ime, itt közöljük le az elmúlt hét véres eseményeit, amelyeknek nem miniszterek, hanem a legyalázott vasutasok estek áldozatul.

Marosvásárhelyről jelentik, hogy e hónap 11-én, délelőtt, a marosvásárhelyi—szászrégeni vasutvonalnak palotailvai állomásán vonatösszeütközés

történt. A Teplánszki és Társa cég egy fát szállító vonatán a rakodást végezték s akkor a vonatba beleszaladt egy tolatást végző másik vonat. Az összeütközés oly erős volt, hogy a fát szállító vonat több kocsija kisiklott s a két vonatnak majdnem valamennyi kocsija megrongálódott. A vonatot kísérő személyzet közül többen megsebesültek, az egyik vonat fékezése nyomban meghalt, a másik fékező súlyos, életveszélyes sérüléseket szenvedett. Az ügy megvizsgálására a vizsgálóbíró kiment a helyszíni szemle megtartására.

Debrecenből jelentik, hogy a budapesti esti gyorsvonat 21-én, csütörtökön, másfélórás késéssel érkezett be a pályaudvarra; a nagy késésnek oka, hogy Püspökladányban két mozdony összeütközött. Az összeütközés következtében egy vasuti alkalmazott életét vesztette.

Székesfehérvárról írják: A múlt héten csütörtökön a Budapestről Székesfehérvár felé tartó vonat már elindult a tárnoki vasuti állomásról, amikor Polczer József kalauz felugrott a vonat lépcsőjére. A lépcső deszkája eltörtött és a kalauz a vonat alá zuhant. Már-már a vonat kerekei leszelték a szerencsétlen ember lábát, amikor egy fékező saját élete kockáztatásával kirántotta borzalmas helyzetéből. Polczer így is súlyos sérülést szenvedett, amennyiben a vonat kerekei lába ujjait leszelték.

A 701-es számú expresszvonat a csütörtökre virradó éjszaka a Hermina-ut közelében elütötte Hegede István kocsirendezőt. A szerencsétlen ember, aki hivatásának lett áldozata, súlyos sérüléseket szenvedett. A Bethesda-kórházba vitték.

Liptószentmiklósról írják: A liptóújvári vasuti állomáson a szerdán reggel a személyvonat fűtője a mozdonyról oly szerencsétlenül esett le, hogy a haladó vonat kezét teljesen összeroncsolta és azt amputálni kellett. Súlyos sebével a kórházba szállították.

A rákosi állomás közelében Varga Miklós vasuti őrt egy vonat elütötte. Könnyebb sérüléseket szenvedett.

A gráci gyorsvonat a múlt vasárnap a keleti pályaudvaron elütötte Pál István fékezőt, aki veszedelmesen megsérült. A mentők a Rókus-kórházba vitték.

A déli vasut St.-Aegidin állomásán e hó 18-án 8 óra 45 perckor érkező gyorsvonat elgázolta Lihndo Károly hetedik osztályú reáliskolai tanulót, az ottani állomásfőnök fiát. A fiatalember a legközelebbi vonattal Bécsből érkező szüleit várta. Tíz lépéssel odébb Brandstädter József váltóór borzasztóan megcsonkított holttestét találták. A váltóór ugylátszik az utolsó percben megakart menteni az állomásfőnök fiát, de e helyett maga is áldozatul esett. A váltóórt a vonat a szó szoros értelmében lefejezte.

Dortmundból jelentik: Az egeroberhauseni gyorsvonat e hó 21-én, csütörtök reggel 5 óra 42 perckor Langendreer—Süd állomáson a fősinpáron levő mozdonynak nekiment. A vonat mozdonya és két személykocsi kisiklott. Négy utas, három postai és nyolc vasuti alkalmazott megsebesült. Az utasok, miután orvosi segélyben részesítették őket, tovább utaztak, míg a sebesült alkalmazottakat az itteni kórházba szállították. Az anyagi kár nagy. A szerencsétlenség idejében sűrű köd uralkodott.

Kassáról írják, hogy a múlt héten kedden délután Pálmafalu és Igló között egy vegyesvonat mozdonya kisiklott. A kisiklás következtében a mozdony a magas töltésről lefordult és több személykocsi szintén kisiklott. Utasok nem sérültek meg. A pálya azonban annyira megrongálódott, hogy a kassa—oderbergi vasut igazgatósága a forgalmat a löcsevílgyi vonalon bizonytalan időre beszüntette.

Gaersendorf vasuti állomáson e hó 19-én este Hoffer Rudolf postaszolgát a vasut elütötte és mindkét lábát lemetszette. A szerencsétlenül járt munkás négy gyermek atyja.

Valencia spanyol város mellett vasuti szerencsétlenség történt a gyorsvonattal. A vonaton 70—80 utas volt, kik közül mindössze két utas nem szenvedett semmiféle sérülést. A vonat, a podgyáskocsi kivételével, a folyóba zuhant. Eddig husz halott és negyven sebesült került elő. A sebesülteket különvonat hozta Barcellonába.

Bécsből jelentik, hogy az államvasutak vonalán nagy vasuti szerencsétlenség történt. Böhmisch-Trübau mellett a 342. számú tehervonat kisiklott és sok waggon lefordult a töltésről. Majdnem minden kocsi megrongálódott és akárhány pozdor-

jává törött. A romok alól kétségbeesett segélykiáltások hallatszottak. A vasuti személyzet mindjárt hozzálátott a mentéshez és három súlyosan sebesültet ásvott ki az összetörtött waggonok alól. Később megtalálták egy vasuti alkalmazottnak holttestét. Trübauból távirati hívásra mentővonat jött orvosokkal, akik a sebesülteket bekötözték és kórházba szállították. A kisiklás úgy történt, hogy a váltót hibásan állították. A vonalon megakadt a forgalom és a személyvonatok több órát késtek.

A gemersheimi pályaudvaron két tehervonat összeütközött. Egy fűtő súlyosan megsebesült. 17 kocsi összezúzódott.

Barcellonából (Spanyolország) jelentik, hogy a Velenciából számos utassal elindult gyorsvonat a Riu de Canas feletti hidról a folyóba zuhant. Később, Madridból érkezett jelentés szerint, a Riu de Canas feletti hidon történt vasuti szerencsétlenségről hivatalosan azt jelentik, hogy eddig 12 halottat és 23 sebesültet vittek partra.

KÜLFÖLD.

Vasutassztrájk Indiában. Kalkuttából jelentik, hogy a kelet-indiai vasut alkalmazottai között sztrájk tört ki. A teherforgalom megakadt és attól tartanak, hogy a hajók megrakása nagy halasztást fog szenvedni. A sztrájk következtében Aranzálban mintegy 6000 utas kénytelen vesztegelni.

Kalkuttában szénhiány fenyeget, mert semmi jel nem mutat arra, hogy a sztrájk hamar véget érne.

A győri raktári munkások sztrájkja.

A győri raktármunkások két hete, hogy ugyszólván a nagy nyomortól kidülve a munkából, sztrájkba léptek.

Két hét nagyon hosszú idő akkor, ha a jelen nyomorát még a sötét, bizonytalan jövő és a családért való aggodalom között töltik el.

Es a győri raktármunkások, ezek az egyszerű, de becsületes emberek, csodálatra méltó kitartást, hősiességet tanusítanak igazuk védelmében.

Büszke lehetne az a hadvezér, akinek ilyen katonái vannak.

Büszkéek vagyunk mi is reátok, harcoló testvéreink s csak azt sajnáljuk, hogy nem választottatok szerencsésebb időt, hogy kiüzdjétek azt, amit megérdemeltek verejtékes munkátok után.

Olyan viszonyok közepette született meg a ti harcotok, amidőn a hatalom olyan emberek kezében összpontosul, akik arcul csapják a jogot: akik kiüzték a sinek birodalmából mindent, ami emberséget, ami humanizmust jelent.

Olyan emberek kezébe van letéve a ti sorsotok, munkástestvérek, akik inkább pusztulni hagynak az országot, lerombolnák a kultura minden vívmányát, de meg nem hajol a ti igazságotok előtt, ha még oly fényesen ragyog is az, amit igazságnak hívnak s amely a ti oldalotokon van!

De ez nem fog titeket kishitűvé tenni, hisz erről meggyőződött bennünket a ti lelkes kitartástok, a ti testvéri szolidaritástok!

Ebben a harcban ti nem fogtok elbukni, munkástestvérek, bármilyen lesz is ennek a harcnak a kimenetele.

Nem buktok pedig azért el, mert lelketek megerősödött az igazság eljöveteleiben való hitében és eltölti egész valótokat az eljövendő győzelem reménye... Azon győzelemé, amely meghozza az elnyomott munkásnép boldogságát.

A győri raktármunkások sztrájkja változatlanul folyik.

Sztrájkktörő közülük egy sem akadt.

A főnökség által a közeli falvakban toborozott munkások nagyrésze, amidőn tudomásukra jut, hogy milyen célra hozatták őket, a munkát beszüntetik.

A két hét előtt beszüntetett árufelvételt november 26-ától újra megnyitják; azonban,

ha a főnökség nem enged merev álláspontjából, úgy még hónapokig is eltarthat, amíg megindul a rendes áruforgalom lebonyolítása.

A Győr város közönsége és a kereskedővilág általában nagyon elítéli a vasutas felsőbbbséget, amiért alkalmazottaiik szerény kérései elől elzárkózva, őket harcba kényszerítették.

A főnökség úgy akarja a közönség rokonszenvét és a harcot megnyerni, hogy a raktármunkásokat felfelentette a rendőrségen.

Pénteken beidézték valamennyit kihallgatásra, az „esküszegés” miatt.

A munkások úgy vallanak, amint igaz is, hogy ők esküt nem tettek egyébre, minthogy október 10-én dolgozni fognak. Ő nekik nem lett semmi egyéb megmagyarázva, közöttük a pragmatikát nem osztották ki, sem fel nem olvasták, az esküt pedig alá sem írták.

A sztrájkra vonatkozólag pedig azt vallják, hogy a keresetük oly csekély volt (230 kor.), hogy abból csak kenyér és sóra tellett és csak megszózott száraz kenyérral táplálkoztak és így már képtelenek voltak a további munkára.

Nem hisszük, hogy ezek alapján akadna bíróság, amely a főnökség helyett a munkásokat ítélné el.

Felhívjuk a szervezett vasutasokat, hogy a harcban állókat minden erejével támogatssa!

Segélyek a kiadóhivatalba vagy Tatai Gyula párttitkár címére küldendők, Győr, Arany János-utca 30.

SZÖVETSÉGI ÜGYEK.

A Vasuti Munkások Országos Szövetségének hivatalos közleményel.

Központi iroda: VII., Garay-utca 16, I. em. 6. ajtó.

A szövetség központjának telefonszáma 23-01.

A szövetség összes tagjaihoz!

Tagtársainkat felhívjuk, hogy az eddig esedékessé vált tagsági díjakat november hó végéig saját érdekükben egyenlítsék ki, annál is inkább, mert december hónapban a jogosulatlan tagokat töröljük. A törölt tagok összes szerzett jogaikat — közötté bármilyen segélyre való jogosultságukat is — elvesztik és csak új tagokul vétethetők fel ismét magukat.

A központi vezetőség.

A központi vezetőség az év folyamán a következő helyiesoportok taggyűlésein képviselteti magát:

November	29, péntek	este 6, Ruttká.
„	30, szombat	este 7, Nagyvárad.
December	1, vasárnap	d. u. 2, Sumony.
„	1, „	d. u. 4, Szombathely.
„	3, kedd	este 6, Szolnok.
„	6, péntek	este 1/2 6, Nagybecskerek.
„	8, vasárnap	d. u. 2, Kaposvár.
„	8, „	d. u. 2, Békéscsaba.
„	8, „	d. u. 2, K.-k.-félegyháza.
„	12, csütörtök	este 6, Zólyom.
„	14, szombat	este 8, Érsekújvár.
„	15, vasárnap	„ 6, Dombóvár.
„	22, „	„ 6, Kécskemét.
„	29, „	d. u. 3, Pozsony.

A taggyűlésen mindenki ott legyen.

Felkérjük a Budapest és környékbeli pályamunkásokat, hogy a saját érdekükben szíveskedjenek a Szövetség központi irodájában (VII., Garay-utca 16) az alanti sorrendben megjelenni:

a gödöllői osztálymérnökséghez tartozók december 4-én, szerdán este;

a terézvárosi osztálymérnökséghez tartozók december 5-én, csütörtökön este;

a ferencvárosi osztálymérnökséghez tartozók december 6-án, pénteken este.

Elvárjuk úgy az ipari, mint a nemipari pályamunkásoktól, hogy felhívásunknak eleget fognak tenni. A központi vezetőség.

A helyicsoportok közleményei.

A debreceni helyicsoport helyiségében minden kedden *János* ev. ref. lelkész a szocializmusról, minden szombaton este pedig *Faber* párttitkár a keresztény-szocializmusról tart előadást.

A temesvári helyicsoport december hó 1-én, délután 2 órakor, rendkívüli közgyűlést tart, amelyen a központi vezetőség is képviselteti magát.

A sumonyi helyicsoport folyó évi december hó 1-én, délután 3 órakor, taggyűlést tart, amelyen a központi vezetőség is képviselve lesz. Ez uton kérjük összes tagjainkat, hogy mindenki jelenjen meg, miután fontos ügyek lesznek a napirenden.

A vezetőség.

A nyugati helyicsoportban minden kedden este 7 órakor *dr. Landler Jenő* és *Schubert* Zsigmond elvtársak a tudományok minden ágából együttes előadást tartanak. Mindenki ott legyen!

A kaposvári helyicsoport december hó 8-án, vasárnap délután 2 órakor, a Sántha-féle vendéglőben taggyűlést tart.

Felhívjuk a tagtársakat, hogy a taggyűlésen minél számosabban jelenjenek meg, hogy új életet önthessünk mozgalmunkba és újra virágzóvá tegyük helyicsoportunk működését.

Egyben felhívjuk a tagdíjjal hátralékos tagjainkat, hogy járulékaikat minél előbb rendezzék.

A vezetőség.

A nagyváradi főkműhely munkás-bizottságába a következő elvtársak választottak: *Bruszkó József*, *Novák Gyula*, *Virág István*, *Köhalmi Mihály*, *Zilahi Bertalan*, *Kovács József*.

A nagybecskereki helyicsoport folyó évi december hó 6-án, este 1/2 6 órakor, rendkívüli taggyűlést tart, melyre az összes tagok megjelenését kérjük. A taggyűlésen a központ is képviselve lesz.

A petrozsényi helyicsoport vezetősége jövő hó 9-én vezetőségi ülést tart.

A szombathelyi helyicsoport folyó évi december hó 1-én, délután 4 órakor, rendkívüli gyűlést tart. A tárgysorozat igen fontos. Kérjük a tagok tömeges megjelenését. A taggyűlésen a központ is képviselve lesz.

A vezetőség.

Felhívjuk a vezetőségeket és a bizalmiférflakat, hogy *azonnal jelentsek be*, hogy a küldött naptárakból van-e felesleges zsebnaptár birtokukban, miután a kiadóhivatalban teljesen elfogyott és a beérkezett rendeléseket a kint levő feleslegről kell elintéznünk.

Figyelmeztetjük a vezetőségeket, hogy ha nem jelentik be a kiadóhivatalnak azon körülményt, hogy felesleges naptárral rendelkeznek, *ebben az esetben a naptárak eladottaknak tekintetnek és vissza nem vétetnek.*

Kérjük az eladott naptárak árával haldéktalanul leszámolni.

Minden küldemény, amely a „Magyar Vasutas” zsebnaptárt érinti, a következőleg címezendő: „Magyar Vasutas” zsebnaptár kiadóhivatala Budapest, VII., Garai-utca 16, II. em. 9.

Az állampolgárság.

Irta: *Dr. Kadosa Marcel.*

Az áldott pragmatika 8. §-a szerint a vasuti szolgálathoz csak az vehető fel, aki magyar állampolgár. Ez a rendelkezés a magyarországi vasutak szolgálatában álló néhány száz nem magyar állampolgárra nézve súlyos kérdéssé vált. A pragmatika ugyan nem mond többet, csak annyit, hogy idegen állampolgár nem „vehető fel”. Ebből még nem következik az, hogy azok a nem magyar állampolgárok, akik már a pragmatika előtt felvételtek, most meg ne maradhatnak. Mindazonáltal a főnökségek ezt a leg-

több helyütt így értelmezik és követelik a magyar állampolgárság megszerzését.

Ebben utóvégre nem is volna semmi. Aki már ide van gyökerezve és itt is akar maradni, ugyan miért ne szerezne meg a magyar állampolgárságot? Az állampolgárság minden országban jár bizonyos közjogi és politikai előnyökkel, amelyek az idegentől megtagadják. Ennélfogva még okos dolog is megszerezni az állampolgárságot úgy saját maga, mint gyermekei érdekében mindenkinek, aki el van tökéltve ebben az országban élni le földi életét.

Igen ám, ha olyan könnyű dolog volna az a honosítás. Csakhogy biz ez nem megy olyan egyszerűen, hogy akármelyik egyszerű munkásember maga is megcsinálhatná. Egy csomó költséggel, szaladgálással jár és olyan summa pénzt igényel, amelylyel csak jómódu ember rendelkezik. Miután több oldalról fordultak hozzám kérdéssel az utóbbi napokban, egyszerűség okából itt tanítok ki mindenkit a honosítás kérdésében.

Mindenekelőtt tudni kell, hogy az állampolgárságot csak az szerezheti meg

a) aki rendelkezési képességgel bír, magyarul szólva, aki nagykorú. Ha nem az, akkor törvényes képviselőjének beleegyezését kell felmutatnia;

b) akinek valamely belföldi község kötelekébe való felvétel kilátásba helyeztetett;

c) aki belföldön öt éven át megszakítás nélkül lakik;

d) aki kifogástalan magaviseletű;

e) aki bir annyi vagyonnal vagy oly keresetforrással, melyből lakhelye körülményeihez képest magát és családját eltarthatja;

f) aki öt év óta az állami adót fizetők lajstromába fel van véve.

Azon külföldinek, akit valamely magyar honos a magyar jog szerint örökbefogadott, az 5 évi lakás, az öt évi adózás és vagyon vagy kereset igazolása elengedtetik. Ha tehát valaki ezeket nem képes igazolni, az másképpen nem boldogul, csak úgy, ha örökbefogadtatja magát valakivel.

Feltéve, hogy a fenti követelmények mind megvannak, akkor a teendő a következő:

1. Megszerzendő a születési anyakönyvi kivonat és ha az illető még nem nagykorú, akkor gyámjának a beleegyező nyilatkozata.

2. Bizonyítványt kell szerezni az illető községtől ahol lakik, hogy az esetre, ha X. Y. honosságot nyer, felveszi őt a község kötelekébe.

3. Bizonyítvány szerzendő ugyancsak az előjáráságtól, jobban mondva ha nem egy helyen lakott, akkor azoktól az előjáráságtól, amely községekben lakott, hogy öt év óta megszakítás nélkül az országban lakik.

4. Bizonyítványt kell kiállíttatni a főnökséggel, amelyben igazoltatik, hogy a kérelmező állandó (esetleg nyugbérigénnyel bíró) vasuti alkalmazott, ennyi meg ennyi jövedelemmel. Ugyanerről a főnökség bizonyítványa alapján a községtől is tanácsos bizonyítványt szerezni, amelyben a község is igazolja, hogy az illetőnek van annyi keresete, amelyből megélhet.

5. Erkölcsei bizonyítványt kell beszerezni a hatóságtól.

6. Az adókönyvvél vagy bizonyítvánnyal igazolandó az öt évi adófizetés.

Ezenkívül ha a folyamodó nős és családost, csatolandó lesz a házasságlevele, gyermekeinek születési bizonyítványai és az esetben, ha a folyamodó eredetileg osztrák alattvaló, úgy az osztrák állam kötelekéből való elbocsáttatást igazoló és az illetékes osztrák kormányhatóság által kiállítandó okirat is.

Mindez így készen lévén, megírandó a rövid kérvény az alispánhoz, illetőleg törvényhatósági joggal felruházott városokban a polgármesterhez. A kérvényre 4 koronás bélyeg kell. Kérvénymintát szándékosan nem közlök azért, mert a szöveg az egyéni viszonyok szerint eltérő s így a minta csak zavarokat okozna.

A honosítás felvételi díjjal jár, amely a községek követelnek. Ennek nagysága szabályrendelettel van törvényhatóságoként megszabva és néhol bizony nagyon sok. Azonban mindenütt meg van hozzá a jog, hogy ez a díj mérsékeltesse, sőt teljesen el is engedtesse. És úgy hiszem, hogy az évek óta itt dolgozó, többnyire már teljesen magyarra vált munkás, aki most abba a kényszerhelyzetbe került, hogy honosságot kell szereznie, mindenesetre oly rendkívüli méltánylást érdemlő körülmények között kérelmezi a mérséklést vagy elengedést, amelyeket tekintetbe nem venni szinte lehetetlenség.

Amennyiben valaki a szövetség tagjai közül abba a nehéz helyzetbe kerül, hogy nem lesz képes a díjat lefizetni és tud mérséklést elérni, szívesen megteszem, hogy az igazgatóságnál közbenjárók a szükséges összeg előlegezése iránt. Ha egybe lehetne gyűjteni mindazokat, akiknek a honossága még nincsen meg, esetleg memorandumot lehetne beadni a miniszteriumhoz, hogy a feltételek teljesítésétől, miután a pragmatika szerintem úgy se kívánja azt meg, eltekintsen.

SZERVEZETI ÜGYEK.

Nyilatkozat.

Alulírott sajnálatommal fejezem ki afelett, hogy felhevült állapotomban munkástársaimat megsértettem, miért is ezuton bocsánatot kérek.

Nagykanizsa, 1907 november 21-én.

Előttünk: *Séncz József s. k.*

Borváth József s. k.

Ispács Péter s. k.

A züllés okai.

II.

Tagadhatatlan tény, hogy a vasuti kérdés ma elsőrangú kérdés az országban.

Először jöttek a tisztán szociális kérdések.

Kezdett a közvélemény foglalkozni a vasutasokkal. Többet is foglalkoztak velük a kelleténél. Egyes lapok üzleti érdekből állandóan kiabáltak, míg el nem hallgattatták őket zsiros pauszálékkal és az ilyenfajta támogatások nem használtak, hanem ártottak a vasutasok ügyének, mert ha a sajtó nem kiabált, mindjárt nem volt vasutas ügy.

Egyes lapok pedig csak azért kiabáltak, hogy a vasutasok éheznek, mert ők voltak éhesek és ha ők jóllaktak, akkor az volt a hit, hogy jóllaktak a vasutasok is.

Az üzleti érdekből lármázó lapoknak sok csufos adatot szolgáltatottak a hívó vasutasok és pár év alatt a közvélemény állandóan foglalkozik a vasuti és vasutas kérdéssel.

A publikum, a szállító közönség, mely évtizedekig birkatürellemmel tűrte a vasuti kalamitásokat, mely természetesnek találta, hogyha nincsen kocsis, akkor várni kell addig, amíg lesz, mely a vasutat épp oly szent hivatalnak tartotta, mint az adóhivalt vagy járásbírósgot, észhez kapott. Ha a vasutas panaszkodik, hogy nem tud megélni, a publikumnak is van joga jajgatni, hogy a vasut miatt nem tud élni. A sajtó kiszínezve hozta az ilyen eseteket és ma már a vasut állandó rovata — ha nem is a legszebb rovata — a napi sajtó egyes részének.

A szociális bajok, melyek orvoslását a személyzet nyomása folytán a kormányzat orvosolni megkísérelte és mely orvoslás nagy áldozatokat ró a vasutra, három éven át a közvélemény előtt feküdtek csupaszon és eltakaratlanul. A szociális küzdelmek feltárták az államvasut összes nyílt sebeit, azokat is, melyeket sohasem igyekeztek meggyógyítani és azokat is, amelyeken át állandóan tart a vasut gazdasági elvérzése.

Mert mese az, hogy az államvasut vi-rágzó gazdasági intézmény.

Két évtizeden át lekötötte a vasut ennek az országnak legnagyobb tőkéjét és két

évtizeden át tart a szemfényvesztés a jövedelmezőségről, mert csak a feleslegek, az el nem használt tőkék —, melyek pillanatnyilag visszatérnek, hogy újra kiadassanak, mutattatnak ki, mint feleslegek, a vasut-szerzés óriási költségei pedig mint állam-adósság szerepelnek, nem is a kereskedelmi, hanem a pénzügyminiszterium kimutatásában. És míg Poroszországban, ahol a leg-hatalmasabb államvasuti hálózat van, évente milliók száza szerepelnek leírás gyanánt a vasuti tartozások terhére, addig nálunk a vasut adóssága évről-évre állandó — az idén meg éppen emelkedik.

A burzsoá morál, melynek az a jelszava, hogy az államtól lopni nem bűn, évtizedeken át, segítve egy rossz vasutépítési törvenytől, káros építkezésekbe sodorta az államot — a vasutépítés terén a tőke és a születés-kiváltság összefogott és amit rosszul inventáltak vonalakba, azt igyekeztek meg-takarítani a forgalmi eszközökön és sze-mélyzeten és ezen hosszú rablógazdaságnak gyönyörű gyümölcse az államvasut jelenlegi züllése.

Ezek dióhéjba foglalva az alapokok. A külső okok ezekből fejlődtek. És itt két irányban kell haladnunk.

Az első irány — és ez jelenlegi cikkünk egyedüli tárgya — tisztán személyi és sze-mélyzeti.

Nálunk a gazdasági és kulturális haladás még egész fiatal. Négy évtizedre mutathatunk csak vissza. Mint minden elmaradt országban, úgy nálunk is, ha már haladhattunk a kultúra élén, feltűnést kellett keltenünk egyes nagyobb alkotásokban, ha mindjárt az adózó milliók filléreinek árán is.

Baross Gáborig az államvasut, mint kisebb intézmény, patriarkális kormányzat alatt állott. Ekkor kezdődtek a nagy alkotások. A „nagy” alkotások elseje volt: az államo-sítások keresztülvitele.

Elöl ment Poroszország, tehát nekünk is meg kellett csinálni.

Nagy vasutak vétettek át egyszerre, majd-nem egy éjszakán át, ellenőrizetlen kocsiparkkal, mozdonyállománnyal, erőszakosan előretolt személyzettel.

Megszületett a másik korszakos alkot-mány: a zóna személydijszabás. Nálunk, ahol ma sincs városi élet, már 20 évvel ezelőtt az olcsószemélyforgalomra alapították a személy-forgalom megtízszerezését és mesterségesen elvonták a vasut természetes fejlődésének, az áruforgalomnak erejéből a tőkét. Építettek már husz évvel ezelőtt oly személykocsikat, melyek Olaszországban és Franciaországban még ma sem járnak. A vasuti nevelés terén behozták a közlekedési tanfolyamot és az egyetlen hivatali pályán, ahol a gyakorlati nevelés az egyedüli üdvös, akadémikusokat képeztek ki, hogy áthidalhatlan ürt támasza-nak a hivatalnok és nemhivatalnok között.

Ezt a nagy „vivmányokat” sem sietett a külföld utánozni.

Megcsodálták mosolyogva, mint akár a Telefon Hirmondót.

Az ily korszakos ujitások, melyek óriási áldozatokat róttak az országra, maguk után vonták a államvasutak subapolitikáját.

Mindent a suba alatt elintézni. Időelőtti államosítások nagy anyagi terhet róttak a vasutra és közvetve az országra. Milliók szaladtak szét a zónadijszabások behozata-lával. Nyíltan nem merték megvallani, hogy tévedtek, hogy bűnösök, mert akkor talán a közvélemény haragos vihara elsöpörte volna őket, hanem titkolták.

Betömték az egyik lyukat úgy, hogy a másik oldalon nagyobb lyukat hasítottak és mindig a foldozott részt tölték előtérbe.

A megtakarított milliók kellettek a könnyel-műség eltakarására és mindig kevesebb jutott a személyzetnek és a beruházási szám-lának.

És így be kellett következnie annak az időnek, hogy midőn közel husz milliót kell egyszerre kiadni a személyzet helyzetének orvoslására és még ez az összeg sem elég, egy félmilliárdos beruházási programot mutat be a vasut és kér ettől az országtól, melynek életerejét lassanként elsorvasztja a kivándorlás és az általános pénzhiány.

És azok, akik ezeket a dolgokat husz évig túrték és elhallgatták, ma a kényszerü-ségre hivatkoznak és azt mondják, hogy ők tudták, de nem segíthettek rajta.

Ha tudták, miért nem mondták azelőtt és ha nem segíthette rajta, miért nem álltak félre.

Az ország bizonyára kíváncsi lett volna, volna, miért állnak félre és diadallal vár-hatta volna őket.

Most azonban az a mentségük, hogy min-dent „egyszerre” nem lehet megcsinálni.

A mult bűneinek pedig nincsen gazdája. A „jelen” bűneinek azonban van. De ez egy újabb fejezetre tartozik.

A Máv. büntető kolóniája.

(Kényszermunka Petrozsényban.)

Amerre csak néz az ember, mindenütt szénpor, szénfüst. A föld feketélik a szén-portól, a lég tele van a bányák szénporá-val, amelyet még fokoz az örökre füstölő mozdonyok sűrű fojtó füstje.

Petrozsényt méltán megilleti a jelző, hogy ez a fűtők büntető kolóniája. Petrozsény ugyanazt jelenti a fűtőknek, amit az orosz száműzötteknek Szibéria hómezői és olombányái. Szibériában a kényszer-munkára száműzöttek sem dolgoznak többet egyfolytában 22—24 óránál s ha talán igen, úgy az ezt követő pihenőidő tartama bizonyára több lesz 4—5 óránál. Már ma-gába véve az a szolgálat is nehéz, amit a fűtő a gépen tölt el. A petrozsény-piskii vo-nalon 9 alagut van. Valamennyi jó hosszú. A talaj oly emelkedett, hogy csak toló-mozdonyokkal lehet a vonalon járni s nem egyszer megesik, hogy a vonat az alagut-ban elakad. A gép dolgozik, a kerekek örült gyorsasággal forognak, de a vonat az áll. A fűtő kénytelen a gépről leszállani s az alagut fojtó füstjét nyeltesve, homo-kot szórni sok száz méter hosszúságban. És homokkal ugyancsak el kell látnia a fűtőnek a gépet. Nektániasztja a gépnek a létrát s vagy 30 veder homokot (a vedrek mindegyike vagy 50 kiló) önt a homok-szóróba.

Csak hogy a homokkal még nem indulhat utra. Szén is kell. Ez a munka is reá vár s bizony jó időbe tellik, amíg a 100 kosár szén is helyet talált a szerkocsin.

Hátra volna még a fa. Előkerít valahon-nan egy rozoga talicskát, elbandukol ezzel az egy kilométer távolságban lévő fate-lepre, megrakja fával s visszafelé 9 sin-páron keresztül túlva-taszigálva, a fa is felkerül a szerkocsira. Ha jól siet és nem sok kocsi állja útját, 1—2 óra alatt a fa-hordással is végez. Hiába kéri a fűtők a főnökséget, hogy könnyítsen helyzetükön. A válasz mindig az: „Ráérnek, úgy is gyenge a forgalom!” (Az igazgatóság meg a kormány éppen az ellenkezőjét állítja.) És nem is adnak, miként más állomásokon is van, pernyetisztítót. Ez a munka is a fű-tőkre vár, akárcsak a gép fényes részeinek tisztítása.

A bánásmód éppen olyan, mint Szibériá-ban. Aki jól viseli magát, az előfűtő lesz 3 korona napi bérrel. Persze, hogy ily körülmények között még kevesebbet kere-sett, mintha a vonalra küldenék őt szolgál-latot tenni. Bárha Petrozsény a szén hazája, a vasutas még sem kaphat szenet, mert nincs. Ha hébe-hóba jutna is egy kevés szén, úgy ez poros, hasznavehetetlen és legalább is 70—80%-kal drágább, mint a petrozsényi bányákban.

A ruhailletmények napról-napra rosszab-bodnak. Egy pár csizmának 6 évig kell el-tartania. Hanem azért van elég olyan fűtő, aki már 6 év óta szolgál, de még egy nadrágot sem kapott. Értesülésünk szerint újabban érkezett ruhaszállítmány. Ebből azonban csak az kap, aki a régít beszo-lgáltatja. Ezt azután azon piszkosan fata-labb fűtőnek adják s még szépen meg kell köszönnie, hogy egy öt év óta hordott ócska kék zubbonyt kapott.

Természetesen az a kék ruha, amelyet évekig hordtak, magán hordja a betegsé-gek csiráit. De mit törődik a Máv. ezzel? Ha valakinek házában ragályos beteg van, azt kizárják a munkából, a viselt ruháját pedig másnak adják. Ez a Máv. bölcses-sége s ez éppen olyan, minthogy a petro-zsényi Máv. fürdőházat is csak az „urak” használhatják.

Ha valamelyik fűtőt baleset éri, még akkor is „gondoskodik” a Máv. róla. Meg-teszi éjjeli őrnök a fűtőházban. Csak hogy emellett még fordító is, meg rátüzelő, után-tapoló és értesítő. Ilyen körülmények között cseppet sem fogunk azon csudálkozni, ha egyszer azt találnók olvasni, hogy a petro-zsényi fűtőházból elloptak egy mozdonyt, mert a főnökség az éjjeli őrt elküldötte a falu végére — értesíteni.

Lehetne még tovább is folytatni a fűtők siralmas helyzetét. De minek, hiszen min-den írásnál ezerszerre többet használ az öntudatos szervezkedés. És ez képezi a fűtők feladatát is.

LEVELEZÉS.

Sopron. (Központi váltóőrök helyzete.) Mult számunkban foglalkoztunk a központi váltóőrök sérelmeivel a fizetésrendezés terén. Ma azonban már a szolgálati viszonyaik körüli panaszaikkal kell foglalkoznunk.

Azelőtt ugyanis a váltóőrök 24 órai szo-lgálat után 24 órai pihenőt élveztek. Mióta azonban a központi váltókezelés lépett életbe, azóta a szolgálat úgy osztott be, hogy 72 óra keretében 24 óra szolgálat és 48 óra pihenő állapított meg; vagyis 12 órai szolgálat után 24 óru pihenő. Így volna ez a papíron, azonban az állomás-főnök jóvoltából ez még sohasem tartatott be. Hogy miért nem? Valószínűleg a főnök ur turbuzgóságából, hogy minél több meg-takarítás eszközöltessék a Dv. részvényesek javára, az alkalmazottak hátrányára.

A főnök ér olyképp rövidíti meg a váltó-őrök pihenő idejét, hogy naponta 6 órát a telepek csináltatásával töltet el velük. Ezzel azután a 72 órai szolgálat keretében 18 órát a pihenő időből elcsip.

De kérdezzük mi az igen tisztelt főnök urtól, hogy ha majd baleset történik a központi váltóőrök kimerülése folytán, lesz-e annyi becsületesség benne, hogy a felelős-séget ezért elhárítsa a váltóőrökről és oda álljon ő a bíróság elé, kijelentve azt, hogy ne bántsátok ezeket a szegény embereket, mert én vagyok a bűnös egyedül.

Főnök ur! Várjuk a feleletét!

Műhelymunkások!

Készüljetek a munkásbizottságok megválasztására! Csak öntudatos munkást jelöljete!

Az üvegtetejű csarnok alól.

A műszaki munkásokról.

Nem tudjuk hamarjában, hogy évente hány százezer utas indul útjára a budapesti pályaudvarok üvegtetejű csarnokai alól. De az több mint bizonyos, hogy ezer utas közül csak egy akad, akinek eszébe jut, hogy utazását munkáskarok teszik kényelmessé, lehetővé.

Pedig, ha az elutazás pillanatában körültekintenek a pályaudvaron, százával láthatják a csarnokok vasutas rabszolgáit. Vajjon hány utasnak jutott már eszébe, hogy érdeklődött volna azok iránt, akikbe a pályaudvaron lépten-nyomon belebotlott? És ez a közöny érthető is. Mit törődjek az utas a csarnokok munkásaival mikor maga a főnökség sem törődik velük?

Hányszor fordultak már a műszaki kocsihivatal munkásai a felsőbbbséghez, hogy bajaikat orvosolja, de minden hiába.

A felsőbbbség csökönyös, humánus érzés híján van s az alkalmazott munkásoknak fájó szívvvel kellett látniok, miként javult lépésről-lépésre a vasuti munkások helyzete, a műszaki hivatalhoz beosztott munkások kivételével.

Az ember azt sem tudja, melyik bajon kezdje a felsorolást.

Sajnos, nem áll annyi hely rendelkezésünkre, hogy az összes, szinte végnélküli sérelmeket felsoroljuk, azonban lehetetlen elzárni lapunk hasábjait ama panaszok elől, amelyek az összes vasuti munkásokat érintik.

Ezuttal a műszaki kocsihivatal ipari munkásairól akarunk szólni.

Azokról az ipari munkásokról, akik sokkal mostohább helyzettel bírnak, mint a műhelyekbe beosztott ipari munkások.

A műszakinál lévő ipari munkások a béremelést csak hírből ismerik. A java része évek hosszu sora óta egy fillér bérvajítást sem kapott. A keresete ma is éppen annyi, mint amikor egy kiló kenyér ára még 9 krajcár volt. Amíg a más kategóriabeli munkások számára az automatikus béremelés biztosítva van, addig a műszakihoz beosztott ipari munkásokat a főnökség örökösen csak a „majd“, „majd“-dal biztatgatja.

De ha a munkabér az évek előttihez képest mit sem változott, úgy a munkaidő is éppen az maradt, mint amilyen évekkel ezelőtt volt.

Ugy 70—80 százaléka a műszak munkásainak nem lakik a fővárosban. A javarésze már hajnali 3 órakor talpra áll, hogy reggeli 1/2 6 órakor már munkahelyén lehessen. És folyik a munka napról-napra esti 5 óráig. De minden hétnek vége szokott lenni és a hetedik nap, az a vasárnap. Csakhogy a műszaki munkásoknak nincs vasárnapjuk. Ezek a munkások nem számolgatják, hogy hány nap mulva pihenhetik ki magukat amugy istenigazába. Nekik nem jutott ki a pihenésből s hogy vasárnap van, azt is csak arról veszik észre, hogy a szokottnál is jobban nyüzsgő a nép a pályaudvarokon, hogy mindenki nevetve, dalolva, kiöltözve siet szabadulni az alól a csarnok alól, amelyet a műszaki munkásság az egész éven átal soha egy napra sem hagyhat el.

De, ha el nem is hagyhatja a csarnokot, az azonban igen gyakran megesik, hogy ott tartják „órázni“. Csakhogy amíg az összes kategóriák munkásainak különórát 10—25 százalékkal magasabban díjazták, addig a műszaki hivatal munkásaitól megkivánják, hogy megelégedett arcot vágjanak ahoz, ha a különórát a rendes díjazáshoz megfizetve kapják.

A műhelyekben dolgozó nem egyezményes munkások, sőt a fűtőházi ipari munkások is pótdíjban részesülnek, amely 35—45% körül váltakozik.

A műszakhoz beosztott ipari munkásoknak azonban csupán napibértük van s mivel ez a napibér egy csekélylyel magasabb, mint a műhelyi ipari munkásoké, következőképpen a betegségélyzői járulék fejében is nagyobb levonást eszközölnek a műszakhoz beosztott ipari munkások kéréséből.

Már mostan azt hinné az ember, hogy aki nagyobb járulékot fizet, az nagyobb betegségélyt is kap a pénztártól.

Pedig dehogy is!

Amíg a műhelyi munkások teljes napibértüket élvezik betegség esetén, addig a műszakhoz beosztott ipari munkások csupán napibértük 60%-át kapják.

A műhelyi munkásság helyzete sem irigylendő. Nehezen, keservesen keresik ők is a kenyerüket. De akkor mit szólunk a műszak munkásairól, akik a „szellős“ csarnokban kinlódnak s nem egyszer ott hagyják életüket?

Azonban van remény arra, hogy a műszaki hivatal ipari munkásainak helyzete is javulni fog. Erre enged következtetni az az erőteljes szervezkedés, amely körükben megindult s amely előbb-utóbb, de megtermi gyümölcsét.

A csüggedőkhöz!

Igen sok vasutas van, aki szerfelett jól tud számolni, azonban minden számtani tudása kevés ahoz, hogy ki tudná számítani, miként élhet meg a kevés fizetésből.

Ha a hó végén azt az egy pár garast haza viszi, azt sem tudja, a boltost fizesse-e ki előbb, avagy a csizmáját talpaltassa meg. Kora reggeltől késő estig, estétől reggelig vonja az igát a vasutas. Esőben, nap-sugárban kinlódik a kenyérért, ruháért, a hazaért és ennek száz bajáért, a Máv-nak vagy a magánvasutaknak.

Feláldozza egészségét, tudását, szorgalmát, akárhányszor még az életét is és mindennek jutalma — éhbér.

Olyan bér, amelyből még a legszükségesebbekre sem telik. S így folyik a vasutas élete tova. Egyik napja olyan szürke, mint a másik és életének szürke ködét bizony csak nagyritkán oszlatják el a derűs nap-sugarak.

Annál gyakoribb a vasutas házában a bánat, a sorscsapás, amelyek idő előtt buskomorra teszik a vasutast, úgy, hogy jóformán már élni sincs kedve. És ha egyiknek-másiknak sikerül is megőregedni, mi lesz vele, mire megöregszik? Mi lesz, ha már erejét felemésztette, ha már nem tud úgy robotolni, mint ifjabb korában? Hát mi egyéb, minthogy a küszöb elé teszik. Hisz ott az utca! Hány olyan van, aki, amidőn a vasúthoz került, azt hitte, hogy míg él, el van látva kenyérrel és 20—25 év múltán belékapaszkodtak abba, hogy a gombja nem volt elég fényes. Ez pedig éppen elég ürügy volt arra, hogy az „öregget“ kidobják a munkából.

És erre akárhányszor kartársunk azt feleli: „Hjah, ez mindig így volt és így is lesz mindig!“

Pedig dehogy is lesz! Hiszen az emberiségnek története is van és a természet senkit sem teremtett rabszolgának. Sem urnak, sem szolgának. Még az annyiszor előráncígtat szentírás is azt mondja, hogy az emberek istennek hasonmásai. A természet mindenkit szabad embernek alkotott, csak

hogy a mindenkori hatalmasok értették a módját, miként kell a dolgozó népet legigázni.

Innét származnak mindama osztályharcok, amelyek napról-napra élesebbé válnak.

Napról-napra hódít teret a munkásság szolidaritása. És napról-napra javul a helyzet ott, ahol a munkásság részt vesz a küzdelemben. De ahol tétlenül nézik egyesek a többiek küzdelmét, anélkül, hogy ők maguk is kivennék részüket a küzdelemből, ottan a győzelem még késői fog. De ahol a vasutasság összes kategóriái összefognak, ahol valamennyi munkás kiáll a porondra, ottan a viszonyok hamarosan javulni fognak. A gazdasági helyzet, a nyomor, a szükség készítetik a vasutasokat összefogásra.

Amiként a hegyekről lecsepergő apró csermelyekből lesz a hatalmas folyó, úgy kell a vasuti munkásságnak is egyesülten célja felé haladni.

Most, amikor a vasuti munkásság a 9 órai munkaidő érdekében szállt síkra, kettőzött erővel kell szervezkedni. Félre minden olyan szövetséggel, amely nem a vasutasság igaz ügyét szolgálja. A vasuti munkásság országos szövetségében a helye minden öntudatos vasutasnak, nem pedig olyan szövetségekben, amelyek csak egyesek céljait szolgálják.

Mert ilyenek is vannak. Amikor például a szentkoronás szövetség neszt vette, hogy az öntudatos vasutasok fokozottan követelik a 9 órás munkanapot, ugyanakkor előálltak ők is és követelik a 9 és fél órát. Ez az egy tény is igazolja, hogy a vasuti munkásság ellensége a szentkoronás szövetség. Öntudatos vasutasnak nincs ott helye. Munkásnak munkással kell küzdenie.

Vasutasok, agitátorok a Vasuti Munkások Országos Szövetsége érdekében!

IRODALOM.

Természet és társadalom. Századokon keresztül sanyargatta, torzította az általa kisajátított tudományt az egyház és vele kapcsolatban a mindenkori uralkodó osztályok egyoldalú és többnyire tudománytalan felfogása.

Derekas és fárasztó munkára vállalkoznak tehát mindazok, kik a felgyülemlett értéktelen limlomot kiakarják takarítani a tudomány épületéből. Szükségesnek tartjuk, hogy ezt megjegyezzük, a „Természet és társadalom“ című tudományos könyvtár megindulása alkalmával.

Jászai Oszkár: „Mi a szociológia?“ című könyvével kezdi meg a sorozatot. Hasznos és okos könyv, azonban nézetünk szerint a fogalmakkal és különböző szakkifejezésekkel teljesen tisztában nem levő laikus csak akkor veszi hasznát, ha a sorozatot végigolvasta, mert e munka körülbelül a betetőzése annak, amit a többi tudósok a sorozat többi könyveiben megalapoznak és felépítenek.

Madzsar József: „Az ember származása“ címen az ember fejlődését természettudományi alapon tárgyalja. Felhívjuk munkástársaink figyelmét e munkára. Ha végigolvassuk, tisztán és világosan látjuk az egyházi világfelfogás hamis és értéktelen voltát. Megértjük, hogy az ember miképpen fejlődött ki fokról-fokra az állati sorból, nem pedig úgy, ahogy a biblia meséi hamisan és nevéstéges tudatlansággal állítják. Számos ábrával támogatja a szerző a tételeit.

Szendé Pál: „A magyar adórendszer igazságtalanságai“ írta meg. Nagyon tanulságos könyv ez is. A szerző végigkísér bennünket a rég letűnt századoktól a mai napig. Adatokkal bizonyítja azt a gyalázatos nyuzást, melylyel a jobbagyokat a régi földesurak sujtották. Leírja azonkívül korunk adózási rendszerét. Bizony ma is a szegény ember issza meg mindennek a levét. Az adó leginkább az ő vállára nehezedik: a katonaadó, a temérdek

Munkások!

Kérjétek és szorgalmazzatok mindenhol a kilencórás munkaidőt, az automatikus béremelést!

fogyasztási adó, meg mi egyéb. Értelmes, népszerű és tudományos munka ez és reméljük, elvtársaink sokat tanulnak belőle.

Kunfi Zsigmond: „Népoktatásunk bünei” című könyve gyatra népoktatásunk valóságos vádlevele. Ebből a könyvből igazán megérthetjük azt, hogy parasztsorból miért került ki olyan ritkán iskolavégzett ember. Tanítóink jó része éhbéren tengődik és tudatlan, a gyerekek pedig már zsenge korukban napszámba járnak. Amit tanulnak, az mindennek nevezhető, csak tanulásnak nem. Kedves csemegét is találunk a könyvben. Néhány idézetet a katekizmusból. Mi, akik a munka közepette már rég elfeledtük ezeket, most, mikor viszontlátjuk, megborzadunk. Igazán csodálatos, hogy micsoda merészséggel adogadták be a gyerekeknek ezeket az égbekiáltó számárságokat. Példákkal bizonyítja azonkívül a szerző a külföldi és hazai iskolák között levő óriási különbségeket.

Mind a négy füzet a „Népszava” könyvkereskedésében kapható. Ára egyenként 1 korona.

VEGYES.

Lapunk olvasóinak figyelmét felhívjuk hirdetési rovatunkban közölt karácsonyfa hirdetésre.

MULATSÁGOK.

Meghívó. A vasuti munkások országos szövetségének szolnoki helyicsoportja saját könyvtáralapja javára, 1907 november hó 30-án (szombat), Deutsch József ujonnan épült disztermében (Malom-utca), zártkörű táncmulatságot rendez. Belépő-jegy: személyenként 1 korona, családjegy 2 korona 40 fillér. Kezdeté este pont 8 órakor. Felülfizetések köszönettel fogadtatnak és hirlapilag nyugtáztatnak.

A Vasuti munkások országos szövetségének budai helyicsoportja 1907. december hó 7-én, szombaton, este 1/2 8 órakor, az I. ker., Hegyaljai-ut 22. szám alatt, a budai *Testvériség* dalkör szíves közreműködésével, dal-, szavalat-, cabaret-előadással stb. egybekötött *kedélyes estélyt* rendez. — Belépő-díj nincs. Kötelező műsor ára 40 fillér.

Kiadóhivatali üzenetek.

Hogy a lapunk pontos kézbesítése lehetővé váljék és ne legyen az olvasóinknak panaszra okuk, a következőkre hívjuk fel tagjaink figyelmét. Lakásváltozás bejelentését lehetőleg a hét végéig kell elintézni olyképpen, hogy a név, a régi és az új lakcím a lehető legpontosabban, valamint azon helyicsoport neve is bejelentendő okvetlen, ahol az illető befizetéseit eszközli.

Nem szabad a reklamációt hetekig halasztani, hanem amint az első lapot nem kézbesíti a posta, ezen körülmény **azonnal** bejelentendő a kiadóban.

Ha kölcsönösen megteesszük kötelességünket, akkor sikerrel fog járni azon törekvésünk, hogy lapunk pontos kézbesítése által minden egyes tagot szervezetünkhöz bilincseljünk.

Üdvözlettel

a kiadóhivatal.

Szerkesztői üzenetek.

Lapzárlat hétfőn este. Későbbben beérkezett közlemény csak a következő számban közöltetik.

Kérjük a közleményeket röviden, de azért érthetően megírni. A papirosnak csakis az egyik oldala használható. Piros tintával vagy ceruzával megírt kéziratok nem használhatók fel.

Szerkesztővel értekezni naponta délelőtt 10—12-ig lehet.

Debrecen. Nincs terünk az illető butaságaival foglalkozni. Hagyják őt, hadd mentse a hazát, mert azt minden héten megénekli, hogy mik a munkások kötelességei a hazával meg a Máv.-al szemben. Azonban arról mélységesen hallgat, hogy mik a haza meg a Máv. kötelességei a haza munkásaival szemben. Mert aki erről ír, az bizonyára hazaáruló.

Brassói raktári munkások. Önöket 1 1/2 óra ebéddő, fél óra reggelire szánt idő illeti meg. Ha tuloráznak, úgy félóra vacsoraidő is jár.

Kolozsvár. Ez is jó dolog. Egész héten négy óráig dolgoznak, mert nincs munka. Vasárnap délelőttre azonban annyi a munka, hogy dolgozni kell. Ami pedig azt a bizonyos Kossuth-üdvözlőtáviratot illeti, hát egy-két ügybuzgó ember a

főnökség nevével visszaélt, amennyiben azt mondta társainak, hogy a főnökség óhajtja, hogy K. minisztert a kolozsvári munkásság üdvözlje. Köröztek is egy olyan ívet, amelyen mindenki a neve mellé tartozta írni: kívánja-e a távirat elküldését avagy nem. Így jött össze a „bizalom”.

Akik a ti filléretekből huznak hasznót, azok az üzletemberek kötelesek benneteket támogatni azzal, hogy a Magyar Vasutast előfizetik.

Felelős szerkesztő: **Faragó Dezső.**

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

HIRDETÉSEK.

E rovat alatt közlöttékért a kiadóhivatal nem vállal felelőséget.

FIGYELEM!

VASUTI ALKALMAZOTTAK!

Szép karácsonyfa a gyermek legnagyobb öröme. Felhívjuk a tisztelt vasutas közönség figyelmét cégünkre, mely gyönyörű, ragyogó és nagy izléssel összeválogatott **karácsonyfa-dísz** vidékre bérmentve szállít postán, utánvét mellett

150 drbot 5 koronáért.

Mint hogy közvetlen az ünnepek előtt a nagy forgalom miatt vidéki rendeléseket csak december 4-ig fogadunk el, saját érdekében is kérjük a t. vasutas közönséget, hogy a rendelést jelen hirdetés után azonnal tegye meg.

BERTEK ÉS TÁRSA

cukrászdája

Budapest, VIII., József-körút 49. szám.

Már megjelent!

Az Orosz Szabadságért!

Irta: Egy forradalmár.

Fordította: Holló Jenő.

Ez a regény egy orosz forradalmárnak, egy régi nemes család sarjának az élményeit tartalmazza. Feljegyzéseiben a saját munkálkodásáról beszél a szerző és ezenkívül bepillantást enged a forradalmárok működésének végtelen aprólékos munkáiba, a forradalmi hálózat számtalan irányban való elágazásába, a pillanatonként változó körülményekbe, abba a bizonytalanságba és véletlenbe, amelynek a forradalmárok állandóan ki vannak téve. Ebből a könyvből a forradalom tulajdonképpen való kitörését megelőző aprólékos és titkos események képét merithetjük.

Ára 1 korona.
10 példány ára 7 kor. 50 fill.

Tíz példány vételnél egyet ingyen adunk. — Postaköltség az összeggel együtt előre beküldendő.

Megrendelési cím:

„Népszava” könyvkereskedés
Budapest, VII., Nyár-utca 1.

Magyar Vasutas Naptár 1908-ra már megjelent!

Felkérjük a csoportok vezetősegeit, tudassák velünk, hogy hány darab naptárt küldjünk részükre.

A Magyar Vasutas Naptár kiadóhivatala.

Tyukszem-tapasz

darabja 10 fillér.

50 darab rendelésnél bérmentve szállítja:

SUBA IMRE, Vecsés

(Pestmegye.)

A tulajdon fejlődése

Irta: Lafargue Pál.

Fordította: Messinger Géza.

Ára 50 fillér.

E kitűnően megírt alapos füzet bevezetőül a tulajdonnak mai formáival, a két fajtájú köztulajdonnal és a három részre csoportosítható magántulajdonnal ismerteti meg az olvasót. Majd az öskommunizmus fejezetével megkezdődik a tulajdon különböző formái, különböző időben való fejlődésének vázolását a családkollektívizmusról, a hübéri tulajdonon keresztül a polgári tulajdonig

Népszava könyvkereskedése,
Budapest, VII., Nyár-utca 1. szám alatt.

Október 10

Minden szociáldemokratának,

aki az október 10-iki nagy napot átélte, öröme fog szolgálni, ha az annak emlékét méltóan megörökítő szép és tartalmas füzetet megszerzi és megőrzi magának.

Az emléklap

valósággal október tizedike albumának mondható. Az emléklapból az első tízezer már elfogyott. A második kiadás forgalomba hozatala alkalmával ismételtén felhívjuk a szervezeteket az emléklap megrendelésére. Az emléklap **második** kiadásának terjesztéséből vegye ki minden szervezet a részét. A második kiadást elszámolásra is küldjük 15% engedménnyel. Készpénzért rendelt emléklapoknál 25% az engedmény.

Ára darabonként 30 fillér.

Elszámolásra csak abban az esetben küldjük az emléklapot, ha a rendelés a szervezet elnökének és titkárnak aláírásával és a szervezet bélyegzőjével van ellátva.

Az emlék-levelezőlap ára 6 fill.

Megrendelési cím:

NÉPSZAVA könyvkereskedés
Budapest, VII., Nyár-utca 1. szám alatt.