

A
VASUTASOK
IGAZSÁGA

ÍRTA:
MIKLÓS IMRE

KIADJA A SZERZŐ

BUDAPEST, 1927

A KIADÁSÉRT FELELŐS: MIKLÓS IMRE BUDAPEST, I, MÁRVÁNY UCCA 50 I. 3



Niklós Tomány

*Ezt a könyvet
hódoló tisztelettel a vasutasok nemes
patrónusának*

Nagyméltóságú

*Herrmann Miksa Úr
kereskedelemügyi magy. kir. miniszter
országgyűlési képviselőnek
ajánlom*



***Az igazság nem múltó divat.
Az igazságt nem konjunktúra...
Az igazság kemény Kalapács!***

A kenyérem javát a Máv.-nál megettem. Jobban mondv a kenyérem *javát* a Máv.-nál — *mások ették meg*. Ütem a szerbek börtönében. Vártam a kimért halált. Nem jött értem. Valamivel később a börtönből elvitte két jóbarátomat: dr. Varga Gyurkát és Ignác Gyulát, ők már meghaltak Trianon miatt. Én még küzdök Trianon ellen. Írok. Beszélék. Pedig: *hallgatni arany*.

Beszélék, mert ha Jézus tanítványai némák lettek volna, nem lenne ma egyetlen *keresztény* ember sem a földön. Sőt Krisztust is azért feszítették keresztre, mert nem hallgatott — hanem beszélt. Jól tudom, hogy az igazság útja rögös. A keresztrefeszítés, keréketörés, a máglyahalál és megkövezés a végállomásai az igazságnak; *ezért áll meg félúton a gyáva*. A hallgatás aranya engem nem érdekel. Az *arany* az oka a bűnnek, a romlottságnak, a szivtelenségnek, a háborúnak, az árulásnak, az önzésnek és a nagyképű gesztusoknak. Az arany miatt nem ér el az emberi hitványság az ígélet földjére. Hányszor jöttek fontoskodva barátaim: „Aç Istenért, ne beszélj!” „*Mit nyersz vele?*” „Mi hasznod van belőle?” „Csak magadnak és családodnak ártasz vele!”

Arany után loholó „jó barátaim”! Hát mindenből *hasznot* kell zsebre-vágni? Hát minden *nyerni* kell? Ugyan mit *nyert* és mennyi *hasznot* húzott Dugovics Titusz abból, hogy a jogtalanság zászlaját a törökkel együtt a mélységbe rántotta? De Dugovics Titusz *közvitéz halhatatlan lett halálával*. Azt azonban sem Marczali, sem Ballagi történettudósok nem tudják megállapítani, hogy hívták Dugovics őrmesterét vagy ezredesét. Petófi sem kért engedélyt, hogy a szabadságharc irodalmi gyöngyét: a „Talpra magyart” megírhasa. Kont, Rákóczi, Bocskay, Bethlen, Mussolini sem ették a gyávaság kenyérét. Ha már *ideálokat* választunk — *keményfejű* és *puha, melegszívű* embereket válasszunk; nem puhafejű és keményszívűeket — ez csak természetes.

Ismerem a kigyózó síneket. Alattuk a talpfát, kő- és kavicságyazatot. Ismerem a kerekek forgását, az emelyűt, szabályozót és féket. Ismerem a szenet, a gözt, a kormos, fáradt mozdonyvezetőt, a kimerült fűtővel együtt. Láttam a kettévágott kocsirendező, az ütközők által összelapított fékezőt. Sötét éjszakákon gyakran négy vágányon percekben belül kilenc vonat talál-

kozott a kezem alatt. Ezerszer láttam a napkeltét, sápadt, ónszínű arccal, nehéz, felelős szolgálatban. Ismerem a távirógép monoton kopogásának színes muzsikáját. Ismerem a jelzők, szemaforok, váltóbiztosi tó központi be-
rendezések idegszárait, — hiszen ott születtek ezek előttem a rajzpapíron. Ismerem a raktárt, a pénztárt, a tarifát különféle tekervényeivel. Az anyagot, a szertárt, a munkát és a műhelyi munkást. Ismerem a pályaoárt 8—9 gyerekével. Az anyagbeszerzés labirintjában kezemben volt Ariadne fonala. Ismerem a refrakciát. Tudok a dugpénzek tulajdonosairól, Ismerős az utolsó pályamunkástól az elnöki szoba süppedő szőnyegein tovasuhanó élet minden változatáig mindenki és minden. Szeretem az összes vasutast. *Hínárba került szekerüket* segítem tolni, — amennyire szerény erőmből telik. Egyengetem az útját annak, hogy a *hatalmasok ereje huzza ki végre a kátyúban felejtett vasutas-szekeret.*

Fegyelmi bíró voltam hosszú ideig. Vasutastragédiák szomorú valóságai vonultak el előttem. Amikor nem voltam bíró, akkor mint védő bontogattam a hurkot szegény, megtévedt, összetört kollégáim nyakáról, — Istennek hála, sikerrel.

Majdnem 25 év telt el, amikor rájöttem, hogy *nem kell ennyit tudni a vasúton.* Már késő. Letettem a tollat a Máv.-nál, hogy írassak a Máv.-ért, annak anyagi feltámadása után a *szellemi, erkölcsi feltámadásáért és békebeli dicsőségeért.*

Vasutasok! Ha kezetekbe veszitek e könyvet, gondolatok arra, hogy az *igazság oltárára* helyeztem közel negyedszázados munkám minden kincsét, erélyét és bátorságát azért, hogy a Mindenhatóra tett eskümnek eleget tehessek, melyben akkor megfogadtam, hogy „örködni fogok afölött, hogy azokat mások is mégtartsák!“

„Az igazság nem múlt divat“

Királyok, kormányok, határok, fizetések és elvek változnak, — az igazság időhöz, helyhez, emberekhez nem köti magát . . . *az igazság örök!*

Valahányszor szerét tehetem, kimegyek a kerepesi temetőbe. *Kossuth, Deák, Batthyány, Baross, Szilágyi Dezső, Bartha Miklós* magyar óriások áldott porai mellett elfelejtem a gerinctelen, mindent eltaposó és kizsákmányoló szürke, törpe életet.

A Kossuth-mauzóleum lépcsőjén csendesen imádkozom Magyarország feltámadásáért és a vasutassors jobbrafordulásáért. Vasutaskönyvektől ázott sóhajok babérkoszorúját gyakran leteszem a vasutas-szabadságharc dicső bajnokának: *Kossuth Ferencnek* a koporsójára. Óh, ha élne! Látná, mivé lett a vasutasok „Magna kartája“? De nem! Jobb, ha nem tud róla. Aludjon csendben lánglelkű édesatyja mellett. . . Álmodjanak békén Nagy-Magyarországról . . . jobb emberekről . . . gerinces és boldog magyarokról.

A temető szélén most szalad a fiúmei gyorsvonat. Lélekzetvisszafojtva figyelem a mauzóleum tetején az oroszánt . . . Megdöbbenve hallok, hogy elordítja magát . . . és a fáklya — a magasból lehullott. Nem! Ez csak káprázat! A szabadság angyala biztosan taríja odafönn. . . Hirdeti: Lesz még magyar feltámadás!

Vasutastörténelem van a kezemben. Arany János idézetével kezdve: „*S néki, mig a sír rá nem lehel, mindig tűrni és remélni kell*“ „*S a butának sorsa földi éden*“ . . . Ezeket a sorokat Arany talán nem is a fiához, hanem a vasutasokhoz írta. Szerencse, hogy a nagy keltő fia nem lett vasutas, különben ő írta volna meg e könyvet előttem.

De nézzük, mi van tovább a könyvben. 1904. Vasutas Tizenhárom. 1907. Pragmatika. Háború. Álljunk meg: *1918 március 3. Vasutasnaggyűlés Szabadkán,*

A nyomasztó helyzet végletei naggyűlést sürgettek. A háborúban sokat szenvedett vasutasság túlerőltetése és rossz díjazása megszorította a fegyelmi ügyeket. Sok szegény vasutas, ki egész életén át becsülettel látta el szolgálatát, — öreg korára a vádlottak padjára került, mert nem bírta tovább a gondoktól úgy elvégezni a munkáját, ahogy a „nehéz viszonyok“ között tőle elvárták.

Budapestről lejöttek a központi kiküldöttek a Vasutasszövetség részéről. Pécs, Szeged, Temesvár mint érdeklődők vettek részt. A szabadkai vasutasok közül mindenki ott volt, aki csak tehetett. Kivonult a szociáldemokrata munkásság is teljes számban. A Vasutasszövetség és a szociáldemokrata pártvezetőség elkeseredetten versenyeztek azért, hogy az enervált, kimerült, rosszul díjazott, közönyös, puha vasutast melyik tudja különféle ígérekkel a maga táborába csábítani. A Vasutasszövetség kiküldöttje volt az első szónok. Egy mesét mondott el a haldokló apáról és a hét fiúról, kik az összekötött pálcákat nem tudták szétörni. Amikor a köteg szétbomlott, egyenként már könnyű volt a pálcákat összetörni. Tehát a vasutasokat ezzel arra figyelmeztette, hogy „*Egyesülésben az erő!*“ Azután a *kormány jóindulatát* hangoztatta. Amikor beszédét befejezte, — én, mint a szabadkai kerület főtitkára beszéltem.

— *Az a tény,* — kezdtem beszédemet — *hogy a kormány jóindulata,* minden vasutasban — úgy hiszem — azt a gondolatot ébresztette fel, hogy *talán nincs is szükség a szervezkedésre.* Mert hiszen, ha a kormány jóindu-

latu, — akkor *ki akarja összetörni a vasutast egyenként?* Miért kell *szervekedéssel* összekötni a kormány jóindulatát? Itt valami baj van. A baj pedig az, hogy a napokban a Máv. elnöke az „Az Est“-ben interjú keretén belül kijelentette, hogy *nem lesz fizetésrendezés*. Három okot hozott fel: 1. „*Mert háború van*“. 2. „*Mert nincs rá pénz*“. 3. „*Mert nincs semminek stabil értéke, amihez fizetésrendezést lehetne készíteni* A Máv. elnöke tehát minden bizonnyal a jóindulatú kormány tudtával „nyugtatta meg“ így a vasutaságot. Azt mondják, „*mert háború van*“. Felkértem a sok ezerre menő tömeget, hogy mondja meg valaki, vagy csak tartsa fel a kezét az, aki tudja, *melyik nap lesz béke?* Ha ez olyan terminus, mely évtizedekig is eltarthat, *erre a napra* a vasutaság igazán nem várhat, (Igazam volt, inert azóta 9 év telt el és ma sincs béke.) „Azért, mert nincs rá pénz?“ Hát van-e a világon olyan matematikus, aki ki tudja előre számítani, hogy mennyibe szabad kerülni egy megindított háborúnak? Ha pedig *ez nem kerek összeg, akkor ezt túllépni sem lehet*, vagyis a *vasutasok fizetése is lehet háborús költség*. „Azért, mert nincs stabil értéke semminek?“ De igen, van stabil értéke például a vasúti jegynek, vagy a postabélyegnek. Ezeket a vasutas vagy postás *nem adhatja el olyan áron, ahogy akarja*. A vasutas és postás *nem pótolhatja ebből a megélhetéshez hiányzó összeget*, mint a kereskedő, ki a 60 filléres harisnyát 200 koronáért is eladhatja. *Pedig ugyanaz a minisztere a kereskedőnek is, aki a vasutasnak és postásnak*. Miért lehet tehát az árdrágítást szankcionálni? Miért lehet ezzel takarózni akkor, mikor *éppen ezek miatt nem tud a vasutas megélni?* Nyomban lemondtam a szövetségben viselt főtükári tisztemről.

Utánam még többen beszéltek. Engem már nem érdekelt. Hazamentem.

Két nap múlva elnöki aláírással Zágrábba helyeztek.

Áthelyeztek. Visszahelyeztek. Bevonultattak. Fölmentettek. Csak a vasutasok során nem akartak javítani. Végre a mozgalom meghozta a részesei jutalékot. *Nem engem helyeztek Zágrábba, hanem a vasutasok nyomorát, sikolyát, élő igazságát. . . én csak eszköze voltam az Igazságnak*, mely nem változik mulandó kormányok, mulandó elvek és mulandó időkkel ... hanem ott trónol a magasban, fönt a tisztaságban, ahová az emberi önzés és elbizakodottság fel nem ér. Fönt a magasban, ahol örököndek az angyalok fáklyával a kezükben és hirdetik, hogy *az igazságot eltemetni mm lehet*.

Vasutasok! Nem ma írtam, — de ma is így írnám! Nem ma volt, — de ma is így érzek, *Az igazság — nem politika!*

Hej! Ha akkor reám hallgatnak; nem lett volna ereje Landlereknek, Kun Béláknak ahhoz, hogy a büszke, hatalmas Máv.-on terrorvonatok szaladhassanak és a vasutasokkal proletár-indulókat énekeltesse a magyar imádság helyett, A gerinces vasutas szerette volna egymást. A létszámcsökkentésnél pedig csak a haszontalan és tudatlan ember került volna B-listára, legyen az zsidó, keresztény, vagy mohamedán. *A megelégedett vasutas soha sem ment volna bele a forradalomba*.

Olvassatok el. Kilenc évvel ezelőtt írtam, amikor mesterségesen forradalmasították még a fronton a katonákat is, 1918 tavaszán írtam, amikor a forradalom felé vezető utat már láttam és erre felsőbbiséget magyar elszántsággal nyíltan figyelmeztettem. *Áthelyeztek. Nem hittek*. Akkor így írtam, de így írnám meg szörül-szóra ma is, ha a bajt megérezném.

Mielőtt Szabadkáról Zágrábba indultam, az itt levő nyilatkozatot küldtem meg a vasutaságnak. Egy zágrábi kolléga megőrizte a kapott példányt és most a könyvben való közlés végett átadta:

Nyilatkozat

A Nyilvánosság ítélőszéke elé tartozik, hogy mindaz, amit a tapétás ajtók az igazság vakítófénye előtt elzárnak és nem az egyes ember magánügye, *hanem az összvasutaság mindenkori sorsáról van szó*, megtudhassák!

Szabadkáról Zagrebbe helyeztek szolgálati érdekből egy vasutast, aki nem a ranglétrák magas fokáról, hanem az alsóbb rétegek közepéből nyíltan és büszkén ki merte mondani ezrek füle hallatára, hogy a vasutasnak élni joga van, s ezt a jogát sem áthelyezéssel, sem agyonhallgatással elvenni nem lehet.

A háború megmutatta, hogy fronthősei, a vasutasok kitartó harcosaival vívják ki a győzelmet, hivatalos lapjaink igazolják a legmagasabb helyről jövő köszönetekkel.

Kinek nem égette az arcát, a lelkét karácsonykor a műhelyi szociáldemokraták azon kijelentései: „Mi kapartuk ki magunknak a gesztenyét.“ Hát mi férgek vagyunk? Minket csak akkor lehet észrevenni éjjelt napallá tevő terhes és veszélyes munkánkban, ha mi értünk a szocialisták küzdelem, különben nem? A mi kitartó hazafias munkánk csak más által kikapart alamizsnát érdemel?

Természetesen sorsunk megváltoztatását jól felfogott érdeünkben nem a puha „vasutas szövetség“-től akartuk remélni, amely mindenre inkább alkalmas, csak sorsunk javítására nem. De érzünk magunkban annyi erőt is, hogy nem kérünk kölcsön a szociáldemokratáktól sem, mert amit nekünk szabadna akkor, ha oda belépnénk, azt szabad lesz akkor is, ha oda be nem lépünk, *hanem mint hazafias, kötelességtudó, fegyelmezett vasutas tábor*, külön oly komoly szervezetet alakítunk, amely higgadt, megfontolt vezetéssel, nem csupán azt fogja kérni, amit felülről már *előre* megengednek, hanem ami bennünket *veszélyes idegölő* szolgálatunkhoz mérten, *függetlenül minden más állami alkalmazottaktól*, mint kultúrebereket joggal megillet.

Ezt az elvet képviseli rendületlenül az a vasutas, aki ma indul Szabadkáról Zagrebbe *szolgálati érdekből*, mert bizonyára ha lett volna egy por szem, ami miatt fegyelmet kapott volna, büntetésből, került volna Píripócsra választott fegyelmi bíró létére és nem pedig zagrebi elit üzletvezetőség központjába.

Az elv nem halt meg, él és ragyog, mert nem a vagyonszerzés üzelmei, hanem a lelki kapcsok szétterhetetlen volta hozza minden nyomorral küzdő vasutasunkat az *alá a nemzetiszínű vasutas zászló alá*, amely a vészben, viharban, *még Zagrebben is a vasutasok érdekét, jövőjét és boldogságát hozza meg*.

Sorakozzunk vasutas testvéreim a legmagasabb rangtól a legalacsonyabbig s ha együtt leszünk, azonnal közös országos gyűlést hívunk össze.

Szabadka, 1918 március 16-án.

Kartársi tisztelettel
Miklós Imre.

„Az igazság nem konjunktúra ...“

Bevonult Szabadkára *nyolc rác vasutas* és átvette Délmagyarország 15.000 vasutasát. Szabadkai, pécsi, szegedi és temesvári üzletvezetőség Trianonnal leszakított vasutas részeit.

Akkor is hiába beszéltem, hogy *nyolc rác*, névszerint: Gyorics Miladin, Kikics Milos, Czvetkovics Emil, Nedelykovics Sztanoje, Panics Antonije, Czakodanovics Szima, Franjics Ivan és egy szolga nem tudja a 15.000 vasutast pótolni. Itt azonnal tenni kell valamit, valami olyat, ami nincs benne az utasításban, amit a rubrikákból nem lehet kiolvasni. Azt mondtam: *azonnal mondjon le minden vsutas* az utolsó szálíg. Ne ijedjen meg senki ettől a merész javaslattól, mert most is kérdeznék, hova jöttek volna ezek a vasutas tömegek? Mert én a választ is megadom. Idejöttek úgyis pár hónap múlva. Idejöttek. Itt vannak! *Én láttam ezt anélkül, hogy ezt az idő bebizonyítsa* mindenkinek. De a kisember hangját a hatalmasok nem hallják. A megszálló bocskorosoknak csak addig kellett a magyar vasutas, míg a Bele- niarkövicsokat, Zsiványovicsokat, Vacarescu-kat a magyar vasutas kioktatta. Azután kidobták egy-kettőre mindet, még akkor is, ha esküt tett reájuk. Bezzeg ha reám hallgatnak és mind lemondtak volna egyetlen nap alatt, olyan helyzet teremődött volna, mint Horvátországban, ahol a magyar vasutasok kölcsönképen maradtak. Ezt magyaráztam a süket füleknek. Nem kellett volna az esküt esküvel agyonütni. Nem kellett volna a magyar önérzetet bocskor alá hajtani. Persze ehhez önálló gondolat, bátorság, nagy időkben törhetetlen magyar gerinc, magyar szív és jövőbelátás is kellett volna, nem a tétovázó íélelem és gyámoltalanság. Mert hiába üzengették Budapestről: *„Mindenki maradjon a helyén“* ehhez nem csak a budapesti üzenet, hanem a megszállók beleegyezése kellett első sorban és különösen hogy kit mi módon tűr meg ott, vagy kit és mikor dob ki esküjével együtt az ezeréves magyar földről — a betolakodott náció.

Azok, akik a letett esküjükkel most itt vannak, azzal védekeznek, hogy az ellenünk az idegeneknek letett esküvel jobban szolgálhatták hazánkat. (De próbálta volna csak szolgálni.) Mondogatják: *„azt üzenték felülről, hogy maradjunk a helyünkön és tegyük le az esküt“*. Akárki üzente, lelkiismeretlen volt. Mert magyar vasutas sohasem szállíthat katonát az anyaország ellen. Magyar tanító sohasem taníthatja Janku Ábrahám és Jellasic dicsőségét. Princip és Gavrillovics nekünk nem nemzeti hőszünk. A magyarok Istene nem tűri, hogy őt megtagadják, még *„felső utasításra“* sem. Múló — porló emberek! Ezért hullott apáink vére ezer éven át? A helyzet konjunktúrája *az a falat kenyér, mely a magyar önérzetet váltotta volna meg ... az volt az akadály*, hogy a magyar ne szennyezze be a lelkét az idegenekre ellenünk tett hűségesküvel. Hát lehet-e hú országunk gyilkosaihoz a magyar nemzet?

Magyar voltam, vagyok és leszek! Ez juttatott a rácok börtönébe.

A Máv. vagonjai 1920-ban

Menekültekkel zsúfolásig megrakott vagon sorok kígyóztak a pesti pályaudvarokon és szerte a csonka hazában. Hat hónapig én is vagonlakó voltam. A szívtelen közöny, az állojalítás fertőjében támolygott hazátlanul a szomorú menekült. A Lakáshivatalnak felkutatott és bejelentett üres lakások nem voltak elegendők arra, hogy az ügyvédi fufangokkal dolgozó galíciaiakat elhelyezzék bennük. Végre egy napon összehívtam valamennyi vagonlakót. A rendőrségtől engedélyt kértünk reá és megalakítottuk a világ egyetlen, a maga nemében páratlan, legszomorúbb egyesületét: a *Magyar Vagonlakók Testületét*. Elnökké választottak. Megindult azonnal a lázas munka. A kormány, a nemzetgyűlés, a sajtó, a társadalmi egyesületek, az Országos menekültügyi hivatal, a főkapitány, a Lakáshivatal kilincseit nem eresztettem el. Egyetlen napra megjelenő rengeteg vezércikket írtam. Meg is jelentek, egytől-egyig 1920 július 18-án.

Hármezer menekült honfitársam egy-kettőre fedél alá jutott. Pedig hol voltak akkor még csak a lakásépítő tárgyalások is? Örök szegyenünk az is, hogy fogarasi Tamássy Árpád táborszernagy, a világhírű hős is csak úgy tudott lakáshoz jutni Budapesten, — ahol ma lakását márványtáblával kellene megörökítem, — hogy eljött hozzánk, hogy verekedjük ki a lakást részére, mert fárasztó már neki hetek óta sorbanállni a lakáshivatal folyosóján, az elnök ajtaja előtt.

Huszonnégy órán belül meg is kapta lakását. Nálam hagyott két névjegyet, kegyelettel őrzöm meg a nagy idők emlékéül. A vagonok felszabadítására a kereskedelemügyi m. kir. minister úr 57275 12/1920. sz. kirendelése alapján a Máv. igazgatósága küldött ki a Lakáshivatalhoz. Nehéz viszonyok között volt akkor a Máv. Fedett teherkocsijai a háborúban tönkrementek. A forradalmak alatt lezüllött, Trianon szétosztotta. Az oláhok ezenfelül még ki is rabolták, ami megmaradt az pedig vagonlakókkal volt telve.

A termés forgalmára fel kellett azokat gyorsan szabadítani. Hál' Istennek sikerült. Amikor befejeződött ez a gigászi küzdelem, *kaptam egy irást* a Máv. Igazgatóságától, melyben ez állott: „Lakáshivatali működése befejezést nyervén, felhívom, hogy szolgálatra beosztási helyén haladéktalanul jelentkezzenek“. Aláírás.

Nem vártam elismerést, nagyobb érdem volt menekült és sokat szenvedett honfitársaim kemény kézszorítása, mint a világ legnagyobb kitüntetése ... de maga az eljárás! Az élelmezési hivataloktól, tojás központoktól visszajött tisztviselőket agyonfavorizálták, ma már főfelügyelők, — Én? azóta *egyetlenegyszer sem léptem elő*. (De előlépett azóta hat-hétszeresen a KANSz vasúti szaktisztviselők titkára a VII-ből a IV.-be.) Ez az unicum csak akkor mérhető fel a maga igazi valóságában, ha valaki kiszámítja, mennyi fuvardíjat, mennyi kocsiállás-pénzt szedeti be a Máv. a felszabadított vagonok után, addig az ideig, amíg az építkezésekkel a vagonok felszabadíthatók lettek volna. Mennyi és mily összegű jutalmakat osztottak szét az ilyen élelmezési hivatalokból visszanyert, agyonfavorizált emberek között a rosszul díjazott, mellőzött, külömb emberek rovására.

A jogfosztások lejtőjén

Elvették a várakozási időt, melyet a törvény biztosított. Elvették a lakások pragmatika-szerűen megállapított méreteit. Elvették a pályafenntartási mérnökök építési pótlékát. Elvették az utazások illetményeszerű jogát és *semmit sem adtak helyette*. El akarták már venni a törvényben biztosított szabadságidőt is. Ezenfelül elvették az illetményekből azt a nélkülözhetetlen részt is, mely a megélhetést majdnem lehetetlenné tette. Azt hitték, minden rendben van, mert nagy volt a csend. Amikor egy napon már a hatodik rangosztálytól külön még az utazás jogát is elvették, lefokozásképpen, — szerény fizetésemből papírt és bélyeget vettem s ajánlott expressz-levélben elküldtem a tiltakozó memorandum másolatát az egész vasúti tisztikarnak, Mellékeltem egy-egy üres miniszterpapír-ívet is, hogy írja reá minden tisztviselő sajátkezűleg a hozzájárulását. Két nap se telt bele, az egész ország vasutas tisztikarának sajátkezű aláírása már a kezemben volt. Az ügyben eljártam becsülettel. Hiába rémítettek, hiába küldtek hozzám egy Máv. főfelügyelőt, Kansz-korifeust, azzal az üzenettel, hogy az Elnökhelyettes ur össze fog taposni. Szép kis üzenet. Hozzá még az Igazgatóhelyettes (szolgálati főnököm) jelenlétében, annak szobájában adták tudomásomra. Hál' Istennek nem tapostak össze. A fenyegetés ellenére eljuttattam becsülettel rendeltetési helyére a következő memorandum másolatát kísérő levéllel együtt az Elnök úrhoz, melyben nyíltan megírtam, hogy a Kanszszal a vasúti tisztikar nincs, de nem is lehet megelégedve. De ezt a memorandumot azért is eljuttattam rendeltetési helyére, mert a jogfosztások lejtőjére megakasztó szerkezetet kellett létrehozni. Íme itt a memorandum ^szószerinti szövege:

Memorandum

A Máv. alkalmazottak utazási jogának
visszaállítására

Másolat az eredeti kéziratról.

*Nagyméltóságú Miniszter Úr!
Kegyelmes Urunk !*

A magyar királyi államvasutak tisztikarának alulírott sokasága mély tisztelettel járul N agy méltóságod kegyes színe elé, miszerint alábbi alázatos kérésünket meghallgatni s felhozott érveink alapján a 86,772 925. Vili. és 95,824/925. VIII. számú magas rendeleteit hatályon kívül helyezni kegyeskedjék.

Az a mélységes megdöbbenés, mely a fenti száma magas rendeletek kiadását követte, e szerény sorokban ki sem fejezhető, csupán annyit vagyunk bátrak N agy méltóságodnak alázatos tisztelettel jelenteni, hogy a magyar kir. államvasutak egész tisztikara egységbe kovácsolódott és a jog, a törvény és ezekben rejlő igazság alapján meggyőzni kívánja Nagyméltóságodat arról, hogy a fenti számú magas rendeletek a gyakorlatban teljesen tarthatatlanok.

Minden társadalmi rend alapfeltétele a tekintélytiszteleten alapuló fegyelem.

A lefokozás pedig mindenütt a világon a megszegyenyítés jele. Akit lefokoznak, az elveszti viselt rangjával járó megbecsülését és azt a tiszteletet, mely nélkül fegyelmet tartani többé sohasem tud.

Ez esetben nem az egyes bűnös ember megalázásáról, — hanem a magyar kir. államvasutak egész VI. rangosztályában lévő főtisztviselők megszegyenyítő lefokozásáról van szó.

E döbbenetes tény egyedülálló a magyar kir. államvasutak történelmében, melyen végigviharzott a háború, a forradalmak, a kommün, oláh invázió és a szanálás minden megpróbáltatása, melyek fekete kenyerünkől ugyan darabokat törtek le, — de a lelünk s az önérzetünk megcsúfolásától távol maradtak.

A magyar kir. államvasutak ezen magas rendeletekkel megszegyenyíteni kívánt főtisztviselői remélik, hogy Nagyméltóságod bölcs belátásával és megértésével találkoznak akkor, ha e kérdés minden oldalról történő megvilágítása és indokolásával kapcsolatban tisztelettel rámutatnak arra a végtelenül elszomorító tényre is, hogy ennek az évtizedeken át birtokolt jognak megfosztása oly magas helyen is helyeslésre talált, ahol a magyar kir. államvasutak idegromboló, életrövidítő, veszélyes és felelős, éjjel és nappal át szakadatlanul tartó munkáját elismerni és megbecsülni kellene és össze sem szabadna hasonlítani semmiféle állami irodákban teljesített szolgálattal.

A főmérnöknek, titkárnak és főintézőnek sem iskolai képzése, sem szolgálati ideje nem alsóbbrendű a legmagasabb méltóságokat betöltő állami tisztviselőkéénél, viszont az az egynéhány feltűnően gyors előhaladásu egyén, kik rendszerint végrehajtó, felelős szolgálatot sohasem teljesítettek, nem lehetnek összehasonlítási alapok azokkal szemben, kik kemény szolgálatuk mellett csak főmérnöki, csak titkári és csak főintézői rangot, sőt azt sem érték el, mert a biztosított előhaladás ma már, sajnos, ismeretlen fogalom lett a vasútnál.

De tiszteletteljesen kijelentjük, hogy ezen jogfosztás állítólagos indokolása, mely szerint a VI. rangosztályú főtisztviselő nem való az első kocsiosztályba, — önmagától omlik össze, mert ugyanezen rendelet még a szolgának is lehetővé teszi azt, hogy első kocsiosztályban utazhasson tisztviselő-jeggyel, vagyis, ha a szolga az első kocsiosztályban mehet, akkor a főmérnök és társai ezen indokolással jogaiktól meg nem foszthatok, sem pedig azzal, hogy sokan vannak a VI. rangosztályban, mert ugyanezen rendelet cáfol erre is. Ugyanis a rendeletben azzal, hogy a szolga is buzdíttatik a tisztviselő jegy alapján az I. kocsiosztály igénybevételére: már is elismertett, hogy az első kocsiosztály majdnem üresen szalad vonalainkon, — így is van — míg a II. kocsiosztályban oly nagy a zsúfoltság, hogy a megszegyenyített főtisztviselő az alárendelt személyzetének és családtagjainak csen-

des mosolygását vagy hangos megjegyzését lenne kénytelen tűrni a II. kocsiosztály folyosóján, ahová felsőbbsege révén lesütöztetett.

Jelen esetben nem a beteges úrhatnámság ez, hanem annak a válaszfalnak a köteles megtartása, ami ezt a több évtizedes jogszokást még a proletárdiktatúra idején is annak megcsorbításának legkisebb gondolata nélkül változatlanul fenntartotta, amelynek elvonása nemcsak az intézetre előnyt nem jelent, hanem a minden idők becsületes szellemi vezetőinek lelken oly mély sebet, a vasútintézet mintaszerű fegyelmén — melyet a vasút éppen ennek a tisztikarnak köszönhet — oly rést üt, melyet egy elkészett balzsam soha többé begyógyítani nem tudna.

Azt pedig feltételezni sem merjük, hogy éppen e haladásban megakasztott, 20—30 évi szolgálattal összetört főtisztviselőtől a vasútintézet — mint erkölcsi testület — azt a pár korona különbözetet akarná beszedni, mely a mai I. osztályú szabad jegye és a váltandó tisztviselőjegy értéke közt van, ha a vasút fegyelmező ereje érdekében továbbra is az 1907. évi XLIX. és L. törvénycikkeken alapuló szolgálati és illetményszabályzat 103. §. 3. bekezdésében foglalt szerződéses viszonyból neki jogosan kijáró és a szokásjog alapján ítételes törvényté vált jogosultságának elvonása dacára is az első kocsiosztályt lenne kénytelen igénybevenni. Mert ez az összeg az összes VI. rangosztályú főtisztviselőknél nem tenné ki annak ezredrészét sem, amit előtünk érthetetlen rejtélyképen refakcia címén a kihirdetett és ki nem hirdetett díjkezdvezmények alapján többszörös milliárdos vállalatoknak vissza kell utalni.

Miután pedig az 1907. évi XLIX. és L. törvénycikkeken alapuló szolgálati szerződésből eredő jogokat és kötelezettségeket kifejezetten csak a megszerzett jogok sérelme nélkül lehet megváltoztatni, annak 103. §-ában foglalt jogaink megfosztásába bele nem nyugodhatunk sem magunk, sem családunk, sem nyugdíjas kartársaink, sem azon generáció nevében, kik e fenti szolgálati és illetményszabályzat egy példányát azzal kapták kézhez, hogyha annak átvételi elismervényét kötelezően elfogadva alá nem írják, e jogérvényes szerződés vele meg nem kötöttnek tekintendő.

A fentiek alázatos és megokolt előterjesztése után tiszteletteljesen kérjük Nagy méltóságodat, hogy nem is a mi, hanem a vasútintézet mintaszerű rendjének és fegyelmének érdekében az alábbi jogaink élvezetébe bennünket visszahelyezni kegyeskedjék:

a) A VI. rangosztályú vasúti főmérnök, titkár és főintéző részére az I. kocsiosztály díjmentes használata érvényben hagyassék.

h) Az állandó jegyek jelenlegi birtokosai a szerzett jog alapján az újnyomású állandó jegyeket kivétel nélkül megkapják.

c) A tényeges alkalmazott — minthogy az utazáshoz szabadság is szükséges, melyet a felsőbbség engedélyez — korlátlan számú szabadjegyet kaphasson, illetve arcképes igazolványa alapján családtagjaival együtt gyorsvonatra is érvényes önköltségi jegyet válthasson.

d) A 30 évi főtisztviselői szolgálattal nyugalombavonult alkalmazott állandó jegyet kaphasson s végül

e) a nő, illetve nőtlen, de háztartást vezető Összes alkalmazott a havi egy utazásra szóló bevásárlási igazolványát visszakaphassa.

Bizunk Nagyméltóságod bölcs intézkedésében és maradtunk Nagyméltóságodnak

Budapest, 1926 február hó 10-én

hódoló tisztelettel

alulírottak:

(Következik 27 oldalív miniszterpapírra írt sajátkezű aláírások több ezerre menő tömege.)

Kívül címzés: Nagyméltóságú

dr. Walkó Lajos úrnak,

kereskedelemügyi m. kir. miniszter

Budapest.

Záradék: Komjátszegi Kelety Dénes államtitkár, MÁV, elnökigazgató úr öméltóságának bejelentett azon körülmény, hogy ezen emlékiratunk Nagyméltóságú gróf Apponyi Albert v. b. t., nemzetgyűlési képviselő urnák hódoló mély tiszteletünk kifejezése *mellett* hathatós támogatás és illetékes helyre leendő kegyes továbbítás céljából küldöttség útján fog átadatni. Budapest, 1926. évi február hó 12-én.

A vasutas tisztikar megbízásából: Miklós Imre.

Jelen emlékirat eredeti példánya 1926 február 13-án déli 12 órakor gróf Apponyi Albert ur önméltóságának küldöttségileg lakásán átadott, kinek magas támogatása és a jogfolytonosságról kikristályosodott bölcsellete garancia arra, hogy igazságos ügyünk eredménnyel is fog járni.*

Végül kötelességet teljesítünk, amikor megállapítjuk, hogy ezen emlékiratot nem a KANSz., vagy más egyesület kezdeményezéséből vagy nevében, hanem kizárólag a szolgálati és illetmény szabályzat minden pontjára felelküdt szívünk sugallatából szerkesztettük és juttattuk el rendeltetési helyére. A külső magas támogatás igénybevétele igaz ügyünkhöz méltóan közérdekből történt.

Szívbeli köszönjük kartársainknak azt az impozánsan megnyilvánuló mélységű együttérzését, mely a nagy időkben aranypánt gyanánt fogja össze a szellemi vezetésre hivatott vasúti tisztikart.

A szervezőbizottság

* Ki hitte volna; hogy gróf Apponyi igazsága és támogatása idehaza is kevésnek bizonyul.

A memorandum másolatot kísérő irat

Másolat.

Méltóságos Elnök ÚR!

Alázattal vagyok bátor Méltóságodnak a magyar kir. államvasutak tisztikara által gróf Apponyi Albert v. b. t. t. nemzetgyűlési képviselő Úr Ónagyméltósága útján a kereskedelemügyi m. kir. Miniszter Úr Ónagyméltóságához eljuttatott emlékiratáról készült hiteles másolatot kegyes tudomásvétel és Méltóságod hathatós támogatását is az összesség nevében megkérendő ezennel tiszteletteljesen megküldeni.

A vasúti tisztikar a komoly némaság után komoly szót hallat, mert esküje, melyet a mindenható és mindentudó Istenre tett — köti ehhez. S ez eskü szövege érvényes és soha el nem halványuló erővel él minden becsületes magyar hazafihoz méltó vasutas lelkében, onnan ki nem törli s fel nem oldja senki, míg a szív sírba nem száll.

A Szolgálati és Illetmény szabályzatunk 15. §-ában az eskü szövege úgy hangzik, hogy a szabályokat és utasításokat pontosan megtartom és örködni fogok afelett, hogy azokat mások is megtartsák. Isten engem úgy segítjen!

Ezen Szolgálati és Illetményszabályzatunk az 1907. évi XLIX. és L. törvénycikkkel kihirdettetett, melynek mindenkivel szemben való tiszteletben tartásán nyugszik a magyar kir. államvasutak egész élete, ennek épségbentartására minden elképzelhető belső és külső támogatás a közérdekből indokolt.

Alázatos tisztelettel vagyok bátor Méltóságodnak bejelenteni, hogy a vasutas tisztikar önállóan minden politikától és egyesülettől mentesen, a saját maga részire kizárólag egy oly egyesületet kíván létesíteni, melyben a létszám túlsúlyánál fogva sem alárendeljeik, sem a Máv.-hoz nem tartozók a szót tőle nem vehetik. Az a bizalmatlanság, mely minden nagy egyesületben a szellemi vezetésre hivatottak érdekeinek viz alá nyomása révén az utóbbi időben a Kansz.-ból való tömeges kilépésekben megnyilvánult, a vasutas tisztikart arra ösztönzi, hogy saját érdekeinek megvédése és a fennálló törvények és törvényes rendeletek betartására nézve alapszabálylyal bíró Önálló egyesületet alakítson a legrövidebb időn belül.

Semmi újat nem fogunk kérni, csupán azt, ami megvan és törvénybe iktattatott, azt hagyják meg nekünk.

Fogadja Méltóságod a tisztikar nevében tolmácsolt őszinte és mélységes szeretetünk megnyilvánulását.

Budapest, 1926. évi február hó 17-én.

Alázatos tisztelettel:

Miklós Imre s. k.

1 drb. melléklet.

Méltóságos

komjászegi Kelety Dénes úrnak,

m. kir. keresk. min. államtitkár, a máv. igazgatóságának elnöke

Budapest

Ezt külön küldőnczel küldtem fel az elnök úrhoz 1920 február 17-én.

Az elkobzott utazási kedvezmények visszaszerzése céljából előbb ismertetett úton eljuttatott memorandumot ezen kísérőlevél kíséretében tehát *másolatban* megküldtem a Máv. elnökének. Azért kellett másolatban elküldeni, mert az *eredeti és sajátkezű aláírásokkal ellátott* nagy memorandumot, melyet grófi Apponyinak vittünk el, — *a legkisebb jóindulattal sem* akarta felterjeszteni a Máv. elnöke. A kihallgatás előtt néhány nappal pedig a Máv. helyettes elnöke azt a kijelentést is megtette hivatali szobájában előttem, hogy ő még a felügyelőtől is elvonná az I. kocsiosztályt. Ezek után érthető, hogy a memorandum miért került — kerülő úton a rendeltetési helyére. Ezért írtam az eredeti memorandum belső oldalára a záradékot is. Az új Vasúti Tisztviselő Egyesület megalakulását pedig azért jeleztem, nehogy valaki azzal vádoljon meg, hogy a felsőbbségem tudta nélkül akarom ezt létrehozni. Tehát bejelentettem. Mert éreztem, hogy néhány nap múlva — ahogy meg is történt — azt mondta az általános igazgatási főosztály igazgatója, hogy a már a főfelügyelőség és a főkapitányság által 1920 február 28-ra engedélyezett alakuló gyűlésre azért nem ad a Máv. elnöke hozzájárulást, mert nem tudott róla.

A KANSz» vasutas csoportja a vasutas érdekek védelmében

Azt a memorandumot, melyet gróf Apponyinak személyesen adtam át, — a Kansz ülésén, az alábbi tónusban tárgyalták. Szószzerint a „Magyar Szárnyaskerék“ 1926 március 1-én megjelent 5. számából szedtem ki e könyvbe:

Másolat a „Magyar Szárnyaskerék“ 1926 március 1-i 5. számából:

A csoport országos választmánya f. évi február hó 19-én ülést tartott Tasnády Szűts Andor h. államtitkár elnöklete alatt.

Elnök az ülés megnyitása után a következőkép szólott:

„Régen voltam olyan kellemes helyzetben, mint ma, amikor nagy örömmel bejelenthetem, hogy hosszú küzdelem eredményeképpen a részesedési jutalék megszületett. (Éljenzés és taps.)

Ezen örvendetes bejelentés után egy szomorú tényről kell megemlékeznem. Az utóbbi napokban *egy magáról megfélekedett tisztviselőtársunk* minden felhatalmazás nélkül egy ív körözését hajtotta végre, amely ténykedését nem akartam megakadályozni, nehogy azt higgye az illető, hogy mi, mint vezetőség, *az alkalmazottak érdekeit védeni célzó bármely akciót* megkívánunk akadályozni. Én nem helyesltem az akciót, mert tudtam, hogy olyan kérdés rendezését célozza, amelyben eredményt elérni lehetetlen. Tudtam ugyanis, hogy amikor a kereskedelmi miniszter úr elhatározta, hogy a VI. fizetési osztálytól az I. o. utazási kedvezményt megvonja, akkor őt ezen elhatározástól való tágitásra rábírnai nem lehet. Ezért is nem akartam a Kansz-ot ezen teljesíthetetlen követelmény érdekében sorompóba állítani, mert biztosan tudtam, hogy az akció sikertelen lesz. Sikertelenségben való buzgólkodás ugyanis semmiesetre „sem fogja a presztízünket növelni.

(Megjegyzés: Az ellenben növelte a presztízüket, hogy a 20 évig törvényben biztosított jogokat elszedették!)

Dacára ezen figyelmeztetésnek, az illető tisztviselőtársunk az akcióját végrehajtotta és e körül olyan momentumok merültek fel, amelyek a tiszteletlenségnek a legnagyobb mértékét magukon viselik. De nem ezt kívántam felemlíteni, hanem arra rámutatni, hogy az általunk benyújtott memorandumokban mindig kifejezésre jut az a törekvés, hogy *itt az összkategóriák közös platformjára* helyezett kívánság megnyilvánulásáról van szó. Az említett memorandum azonban ezt a *közös platformot* a legmesszebbmenő kritikát kihívó módon támadta meg.

Értem ugyanis azt, amikor a rátermettséget, mint döntő fakort kiemelik, ebben a tekintetben nem ismerek kategóriák között különbséget, de el kell ítélnem azt is, ha valaki magát a tisztviselőséget kívánja elválasztani a többi kategóriától.

A legmesszebbmenőleg elítélem tehát annak a tisztviselőnek az akcióját és *mindent el fogok követni, hogy ez az akció ne sikerüljön*. Nem engedhetem, hogy azt az egységet, amelyet mi itt a Kansz-ban képviselünk, szentségtörő kezekkel akarja valaki megbontani, elfeledkezve arról, hogy csak az összetartásban van az erő, a széthúzás pedig a megsemmisülés kuforrását rejti magában.

A Kansz-ot én minden támadástól a jövőben is meg fogom védelmezni és aki az összetartás helyett a széthúzás csiráit szándékozik elvetni, azt a Kansz-al szemben hűtlennek és velem szemben ellenségnek fogom tekinteni,

Egy másik szomorú eset is történt azonban. Én talán a múltkor egy kicsit ingerültebb voltam, mint az a természetemnek megfelel és talán olyan kifejezéseket használtam, amelyeket különben nem is szoktam használni, vagy nem a kellő módon és értelemben kerültek papírra. így állhatott elő az a helyzet, hogy a nyugdíjasok előtt olyan színbe kerültem, mintha én az ő igényeiket nem honorálnám.

Wolf István főfelügyelő az elnök bejelentésére a *következőképen szólott*: Azokra a megnyugtató szavakra, amelyek az elnök ajkairól itt elhangzottak, a mélységes hála és az őszinte köszönet hangjain kell felszólalnia már csak annyival is inkább, mert ismeretesek voltak a leküzdendő akadályok és tudta, hogy veszélyeztetve volt a státuszrendezés alkalmával a részesedési jutalék kérdése. Nagyon nehéz ügy volt ez azonban kifelé is, mert a külszolgálat, amely nem ismeri a dolgokat, amelyek itt történnek, a legnagyobb nyugtalansággal fogadta a vezetők kijelentéseit.

Végtelen fájdalom töltött el, amikor egy kolléga lovat véve maga alá, felhasználta ezt a nyugtalanságot és memorandumában a jegykedvezményeket kérte visszaadni. Többek között azt mondta, hogy amióta a Kansz van, azóta történnek ezek a dolgok. Fájó volt, hogy a csoportelnök iránt nyilvánult meg a bizalmatlanság, holott ő az, aki azt hangoztatja, hogy kell egy olyan intézményről gondoskodni, amely megmutatja, hogy érdekeink védelmében hogyan kell cselekednünk. (Ezt a frázist!)

Kérdezi, mi lenne, ha a Kansz-ban nem tömörülnének a vasutasok; hiába fordulnának azok bárhová, eredménytelen maradna igyekezetük. Amikor tehát megbotránkozását fejezi ki a történetek felett, kérve kéri az elnököt, ne veszi el kedvüket, mert a szakkörök vezetői kijelentik, hogy a Kansz-ban képviselt egységet úgy a jelenben, mint a jövőben meg fogják védeni.

Ezek után meg kell jegyezmem, hogy *Wolf István főfelügyelő* a szabadjegyek és az első osztály visszaszerzésének általam megírt kérelmét *nemcsak aláírta, hanem összes tisztviselőivel is aláíratta 1926 február 11-én*

reggel 8 órakor. Én már 10-én ezt a memorandumot neki felolvastam telefonon. Tehát aludt is rá egyet. Aláírta és aláíratta. Ezek után tette meg a fenti „*férfiás*“ kijelentését, hogy „egy kolléga lovat vett maga alá“. Ha ő lónak nevezi az összetartást, mely az aláírások ezreiben megnyilvánult, ő is ennek a bizonyos lónak a részévé szegődött, mert aláírta ő is. így érthető meg a szaktisztviselők *előnyös helyzete*, ha a Kansz szaktisztviselők elnöke Wolf István lehet ma is. Harminc éves jogok így pusztulnak ki a vasúton a Kansz egysége és a közös platform alapján.

„Egy magáról megfeledkezett tisztviselő társunk“. Igaza volt az elnök-helyettes urnák is. Én magamról mindig meg szoktam feledkezni, de *a kartársaimról soha*. Boldoggá tesz azonban engem az a tudatos, hogy öméltósága magáról *soha meg nem feledkezett*. És azért büszke is vagyok rá, míg élek. Közös platformról is említést tett. Csak azt felejtette el, hogy *a közös platform alapján csupán a VI. rangosztályt szegyenítették meg és a többit nem — ez mintha ellentmondana*. Úgyszintén az is, ahol azt mondja *az alkalmazottak érdekeit védeni célzó bármely akciót nem akar megakadályozni*; lejjebb pedig azt mondja: „mindent el fogok követni, hogy ez akció ne sikerüljön“. *El is követett. Nem is sikerült*. Sőt előttem akkor kijelentette, hogy *ő még a felügyelőtől is elvonná. Lelke rajta*.

Mit mond a kereskedelmi miniszteri rendelet?

Másolat az eredetiről.

*M. kir. államvasutak Igazgatósága
12881511923. A. V. sz.*

Valamennyi Üzletvezetőségnek!

*Tudomásulvétel és mihez tartás végett közöljük a keresk. minister Or
Önagyméltóságának alábbi rendeletét:*

*M. kir. Kereskedelemügyi minister
7880111923 VIII.*

Magy. kir. államvasutak Igazgatóságának.

*Folyó évi június hó 28-án 18050711921 A. V. sz. alatt kelt felterjeszté-
sére a következőkben értesítem az Igazgatóságot:*

*A vasúti menetkedvezmény igénylése tekintetében a magy. kir. állam-
vasutak alkalmazottai és a más közszolgálati alkalmazottak nem esnek
teljesen azonos szempontok alá.*

*Míg ugyanis a vasúti menetkedvezmény a közszolgálati alkalmazottak-
nak és azok családtagjainak nem törvényben, illetőleg törvényen alapuló ren-
deletben biztosítói joga, hanem csupán méltányosságból nyert kedvez-
ménye, addig a Máv. alkalmazottainak az utazási kedvezmény a
szolgálati és illetmény szabályzat szerint, azaz törvény alapján
kibocsájtott szabályzatban megállapított illetmény szerű joga.*

*Az utazási kedvezmény ugyanis az előbb jelzett szabályzat VII. feje-
zetében „Szolg. címek és illetmények“ cím alatt van felsorolva, amiből
kitűnik, hogy az utazási kedvezmény a vasúti alkalmazottaknál a szabály-
zatszerű illetmények közé tartozik.*

*Erre való tekintettel az Igazgatóság felterjesztésében hivatkozott
70216/1913. sz. itteni rendelet, mely különben is egy közigazgatási alkalma-
zott ügyéből kifolyólag adatott ki, csak annyiban vonatkoztatható a vasúti
alkalmazottakra, amennyiben a Máv. alkalmazottai részére kiadott szolgálati
és illetmény szabályzat rendelkezéseivel nem ellenkezik stb.*

Budapest, 1923. évi augusztus hó 24-én

a miniszter rendeletéből:

Mátray s. k. helyettes államtitkár.

Budapest, 1923. évi december hó 14-én.

Díjszabáson kívüli utazási és szállítási kedvezmények és idegenforg. ügyek

Dr. Gáldy s. k. felügyelő.

A fenti miniszteri rendelet élő bizonyosság a vasutasok memorandumában foglalt igaz-
ságok mellett. Az ármány csak ideig-óráig tudja rabságban tartani az igazságot.

A vasutasok helyzete

A törvényes pragmatikától eltávolodott, attól mesterségesen elszakított vasutasságot ki tudná visszasegíteni oda, ahonnan lesülyedt 1907 óta? Ki volna az, aki szakember, aki politikus, aki ismeri a törvényes pragmatika létrehozásának nehéz éveit és körülményeit. Aki nem divatos vasúti szónok, Jianem mélytudású vasúti szaktekintély?

Báró Szerényire gondolok. Ő volt a vasúti pragmatika létrehozásában Kossuth Ferencnek alkotó munkatársa és jobb keze. Ő itt van közöttünk! A tett embere ma is ír, dolgozik a hazáért. A kis tisztviselőből hatalmas tudásával küzdötte fel magát a legmagasabb polcra. De talán ő sem tudja mennyire kifakult, szertefoszlott az írás, melyet oly sok munkával, szeretettel és gonddal készítettek és iktattak törvénybe. Talán el kellene egyszer hozzá menni. Sok magyarázásra nem volna szükség. Érti. Ő csinálta. Meg kellene kérni, hogy nyílt színen, vagy négy szemközt próbálja ugyancsak nagystílu utódjával megértetni, hogy ez a *vasutas pragmatika nagy idők méhében született*. Ez a vasutas pragmatika *mindkét részről a nyugalmi helyzet bázisa*.

E nélkül nincs fegyelem, — csak félelem. Ez a félelem már egyszer bebizonyította 1918-ban báró Szerényinek is, hogy *nincs ellenálló képessége a gyávaságban tartott, jogaiból kiforgatott, lerongyolódott vasutasnak*, Jó már tudja, hogy nem az az ember a veszedelmes, aki nyíltan beszél az igazságról, hanem az, aki meglapul. Mert aki nyíltan beszél, az érti a dolgát. Ellenben a meglapuló örül, ha megtűrik. A tudatlanság leleplezésére a gyáva jól érti a besugást, az alázatokodást és lefelé pedig a szívtelen gögöt.

A magyar ember jelleme az önérzetnél kezdődik. Az önérzetes ember elvégzi becsületesen a munkáját, viszont megkívánja azt is, hogy *ellenértéket* kapjon becsületos munkájáért. Ezt biztosította is neki a törvényes pragmatika. Mert nem az a jó tisztviselő, aki ha szántanak is rajta, ezt némán tűri, s boldog, ha alamizsnát kap fizetés helyett. Ez az ember titokban azon töri a fejét, hogy miképen tudna, ha kell még a vasút rovására is, megalázó baksisokat szerezni, vagy alázatokodásával, kollegáinak beárusításával, hivatalos dugpénzeket borítékban zsebrevágni.

Háromféle alkalmazottja van a Máv.-nak. Az első jómódú már hazulról, illetve a felesége pénzével pótolja silány fizetését. A második különféle címeken, lóversenyekre jár, vagy idegenektől, vasúttal kapcsolatos ügyletekből származó előnyök révén kapja meg a megélhetést pótló mellékjövödelmeket. A harmadik nyomorog, nélkülöz és reménykedve vár egy jobb jövödöt. Érdekes megállapítások nyomára lehetne jönni, ha egy feltétlen intakt bizottság egyszer a vasúton megélhetési razziát tartana. Kiderülne sok olyan dolog, amely a maga valóságában elképesztő és felháborító lenne. Mely pótolja ugyan a silány díjazást. De kiderülne az is, hogy *hová sülyedt le az anyagi leromlás következtében egy életen át becsületos munkát végző vasutas kultúrélete*.

Szociális problémák jó megoldásához nem bürokrata-copfok, hanem *az eleven, szomorú-fájó élet szenvedéseinek alapos ismerete és érzete kell*. Csak az tudja mi az élet, aki már volt a halál torkában is. *Aki jóllakott, az még az ételről hallani sem szeret*. Ez az oka annak, hogy *sokszor süket fülekre talál a lehangosabb jajszó is*. Sok elrontott ügy jól és alaposan is megoldható lenne, ha *az intézkedésre jogosult értene a mesterségét*. De az intézkedésre jogosultnak a hivatal mellé *meleg szívet és tudást a kinevezéssel nem tud adni senki*. Ezért kellene a Máv.-nál minden vezető állást

betöltő egyént az *emberiesség mérlegén* lemérni. Ha azután a tudás és a szeretet hiányzik, azonnal felváltani, kicserélni. Mert a *tudás* és a *szeretet* adja a *tekintélyt*. Tekintély nélkül pedig vezető állást betölteni nem lehet. Lehetetlen állapot az is a Máv.-nál, hogy magasabbrangú egyéneket a nálánál jóval alacsonyabb rangú alá osztják be. Ez a rangfiatal úr azután kéjeleg abban, hogy nálánál osztályokkal magasabb rangú és nagyobb tudású tisztviselők hajlongjanak előtte. *Ez a legnagyobb tekintélyrombolás*. Ilyen gyöngé esetek a katonaságnál soha nem fordulhatnak elő, mert ott a fegyelmre többlet adnak. Rendszerint azután az ilyen fiatal úr nem is talentum, hanem összeköttetései révén került a vezetőállásba. Így azután nemcsak, hogy nem becsülik meg kartársai, hanem még gyűlölik is. Míg a nálánál kisebb tudású és rangú beosztottak pedig egyenesen *rettegnek tőle*.

Az előléptetéseknél is az eddig követett rendszerrel végleg fel kell hagyni. Ugyanis egyes emberek húsz-harminc esztendő t nyertek pár év alatt, míg mások hat, sőt kilenc esztendeig egyetlen egyszer sem léptek elő.

Ha sorba állítanók az ilyen agyonfavorizált „tehetségeket“ és velük szemben azokat, akiket mesterségesen nyomtak el, és a mellőzöttek kérdéseket adhatnának föl a a favorizáltaknak a vasútüzem szakdolgaiból: megdöbbenő, elképesztő eredmények derülnének ki. Pedig az új előléptetéseket, úgy tudom, nem magánpénztárból, hanem az összvasutasság által keservesen megszolgált üzleti bevételek pénztárából fizetik ki. *Ez a rendszer pusztította ki a Máv.-nál az ambiciót*. Mert, aki oly nagy előnyökhöz jutott, mely lehetővé tette neki, hogy fiatal korában szaktudás nélkül is a legmagasabb fokozatokat már is elérje, az most már akár dolgozik, akár nem, tovább úgyse juthat, tehát már *nem sarkalja semmi*. Akit pedig következetesen, évek hosszú során át mellőztek, az pedig most már azért lassítja le a tempót, mert hiszen bárhogy iparkodik, bárhogy dolgozik is, előre úgysem jut. Ez az előléptetési rendszer a Máv.-nak is mérhetetlen kárt okozott, de helyrehozhatatlanul megkárosította azokat az alkalmazottakat is, akik hat-kilenc esztendeig már is nélkülözik az előléptetésekkel járó fizetés-többletet.

Mindig azt halljuk: *takarékoskodni!* A józan ész megállapítása szerint a vasutas-asszonyok a takarékoskodásban már egyetemi tanárok lehetnének. De ha a takarékoskodást a Kansz-ból való kilépéssel is fokozná a vasutas, — mert hiszen ott kell elsősorban takarékoskodni, ahol legkevésbé érzi meg, — akkor azonnal a szolgálati főnök, sőt nemrég a felsőbbség elé idéztetett és szelíden megmagyarázták a kilépni akarónak, hogy a következőképpen is levonhatja, ha a Kansz-ból kilép. Nekem nyílt ülésen üzenték felülről, hogy szentségtelen kezekkel török a Kansz egysége ellen. Én erre válaszul csak annyit mondtam; „Ahol egyszerre VOGÉ is, meg KANSZ is lehet, ott már többé *nincs egység*, — hanem *kétség* van jelen. Ahol pedig egység nincs, ott az ellen törni sem lehet“.

A Máv. mai szolgálati főnökségeinek legnagyobb része hivatalból Kansz-barát. Érthető is, mert a Máv. vezetősége még a közelmúltban is azonos volt a Kansz *vezetőségével*. Pedig minek a vasutasnak a Kansz? Ha a kormány jóindulatú, akkor nem kell a Kansz. Ott van a szolgálati felsőbbség, amely a törvényes pragmatikát és az erre letett esküt tiszteli, a kötelességteljesítést és a fegyelmet megköveteli, viszont a vasutas jogait elismeri, megvédi és biztosítja.

Ami ezenfelül van, az társadalmi egyesülés, mely nem kifogásolható, de a szolgálati felsőbbséget hagyják ki az egyesületesdiből. A Máv. elnöke és elnökhelyettese oly magasan áll tekintély dolgában az összvasutasság fölött, hogy *leszavazásoknak kitenni lelkiismeretlenség*. Kelety

őexcellenciáját a saját mérnökei titkosan leszavazták, azután nyilvánosan bizalmukról biztosították. Egyszóval komolytalan volt az első is, meg a második eset is. Nem fordulhatott volna elő az a gyenge eset sem, hogy amit Kelety Dénes közgyűlési vagy választmányi határozat folytán mint Kansz elnöke kért, azt Kelety Dénes, mint Máv. elnöke kénytelen volt elutasítani. Ezek nem szolgálják a tekintélyt. Már pedig a *fegyelem* és *tekintélytisztelet* előbbre való a Kansz vasúti csoportjánál.

A „Vasúti Tisztviselők országos Egyesülete“

Amilyen a tisztikar — olyan a hadsereg.

Nézzünk körül Európában. Majdnem minden államban, még Angliában is előfordul a vasutassztrájk. Tehát az utazás és szállítás bizonytalansága, az időhöz kötött utazásokat és szállításokat, mint valami végzet, huzza keresztül, A közönség belenyugszik. De mit is tehet egyebet. Mert ha bosszankodik is rajja, a helyzeten változtatni úgy sem tud.

Jut-e valakinek eszébe, hogy *a magyar vasúton a sztrájk ismeretlen fogalom?* Amikor a személyek és áruk a magyar vasutakra lépnek, országhatártól — országhatárig mint valami „*perpetuum mobile*“-n mozognak. *Nem kell attól tartani,* hogy a magyar vasutas *megunja végre, hogy ő a világ legrosszabban díjazott vasutasa* és megélhetésének biztosítása végett ugyanazzal a közönnyel felel, amivel összetévesztik a többi állami alkalmazottakkal.

Az ország legfontosabb és legterhesebb szolgálatát nem lehet és nem szabad Összehasonlítani, egy kalap alá vonni az állami alkalmazottak szolgálataival, mert aki ezt teszi, vagy tenni akarja, az sem a vasutasokat, sem a vasutasok szolgálatát nem ismeri. Minden téren, minden vonatkozásban meg kell tehát különböztetni a vasúti szolgálat fontosságát nemzet- és közgazdasági szempontból, mert *egy ország hírneve függ ettől a terhes, veszélyes és felelős szolgálat jó ellátásától.*

Az 1907. évi pragmatika és az erre letett eskü úgy áll őrt, mint a spártai katona, a világ összes népeinek a magyar vasutakon való szállítás-biztonsága mellett és érdekében. Nem távozik a helyéről akkor sem, amikor a maga és családja élete veszélyeztetésével tudja csak ezt megtenni. Ezt a hősi önfeláldozást nem becsülik meg.

Ezt a példás fegyelmet, mely a magyar vasutakon meg van, annak a tisztikarnak köszönheti a munkaadó vasút, amely az alája rendelt személyzetet, mint oktató tisztet, mint szolgálati főnökök, ebben a katonás szellemen felnevelték.

Mert ne gondolja senki, hogy ez a példás fegyelem ok nélkül való. Ne gondolja senki, hogy ezt a párját ritkító intaktságot a vasutasok 1920—1927. években sajátították el. Nem. Ez időben az már meg volt. A világégésből, a forradalmakból érintetlenül, tisztán átmentették Csonka, szegény hazánk becsületére és felépítésére. Ha az 1920—1927. évek bánásmódjának és jogfosztásokkal teli intézkedéseinek kellett volna a fegyelmet létrehozni — nem állott volna oly hamar talpra a Máv. Ezt a mérhetetlen hazafiséggel telített erkölcsi erőt annyiszor tette próbára a hozzá nem értésből eredő intézkedés. Mert vasutast — csak vasutas vezethet helyesen.

Ez nem állami hivatal. Ez nem bürokratizmus. *Ez eleven, lüktető üzemi élet, ahol fiatal 20 éves gyerekeMBER kezére ezrek életét és vagyonát bűntetőjogi felelősséggel és teljesen önálló jogkörrel bízta a munkaadó — de a legminimálisabb megélhetését sem biztosítja neki.* Szülei lakóhelyére kéri a felelős szolgálatot végző önálló forgalmista magát felvétetni, illetve át-helyezni, hogy öreg szülei tartsák el, — hogy szolgálatát a vasúton el tudja látni. Ez a vasúti élet fájó valósága.

Ezt nem látta — vagy nem akarta látni a Máv. volt elnöke és elnökhelyettese. Mert abból a rengeteg pénzből, amit borítékban időnkint a központban szétosztogattak, tellett volna annak a szegény alig-élő felelős forgalmi szolgálattelvőnek, kocsirendezőnek, fűtőnek is. Kiknek egyik lábuk a sírban, a másik a börtönben van a nap bármely pillanatában és éjjel, mikor más pihen, ugyanolyan, sőt keményebb és terhesebb a szolgálatuk, mint nappal.

A katonaságnál a kitüntetett és megjutalmazottat nyilvánosan és követendő példaképpen állítják oda a többi elé. A Máv.-nál titokban, szájra tett mutatóujjal figyelmeztetik, hogy el ne árulja, hogy őt megjutalmazták, illetve ezzel kitüntették. *Bujkál a kitüntetett, — a vasút hősei elől.*

Húsz esztendőös törvényben biztosított vasutas jogokat osztogattak szét a KANSz utján.

Igen, a Máv. volt vezetőségén múltott, hogy a vasúti törvényes pragmatika ne vallja ezt a csúfos kudarcot. A bíróság, a főváros, a katonaság a különállóságával járó jogait fel nem adta. Mert a bíróságot bíró, a fővárost a közigazgatás embere, 2. katonaságot a katona képviselte, kiknek a saját kasztjuk minden apró embere a szívékhöz nőtt. Kiknek fájtna az, hogy miattuk országos megmozdulást kell annak a tisztikarnak végezni, amely egyidőben lehajtott fővel, keseregve áll gróf Apponyi előtt a jogfosztás miatt, — 1926 február 13-án — amikor *jogkiterjesztést* lakomán ünnepelnek az elnökhelyettesessel a kedvenc emberek.

Jogkiterjesztés egyik résznek és jogfosztás a másik résznek: ez jellemezte ezt a kort. Mennyivel szebb és lélekemelőbb lett volna ez az ünnepély, ha a tisztikarnak a jogait ugyanakkor nem csorbították volna meg, — ha már jogkiterjesztést nem is „érdemelték meg“ szerintük. Egyiket kiforgatni, a másikat jutalmazni: ez volt a politika.

Ez a méltatlan és példátlan eset készítette a vasutas tisztikart a megmozdulásra. 1926 február 17-én bejelentettem Kelety öméltóságának, hogy a vasutas tisztikar most már önálló egyesületet akar létesítem. Elmentem a főfelügyelőséghez és főkapitánysághoz. Engedélyt kértem. A fővárostól kibéreltem a régi képviselőház üléstermét 1926 február 28-án d. u. 4 órára. Vasárnapra esett. Előtte szombaton elvittem a programot az elnök úrhoz s meghívtam az elnökhelyettes úrral együtt az ülésre. Hallani sem akart róla. Sőt még a Máv. igazgatóságot sem akarta képviseltetni. Pedig ha az irodakezelőknek lehet „Irodakezelők köre“, a podgyászshordárokknak „Podgyászshordárok egyesülete“, akkor a vasúti tisztviselőknek is kell lenni a Kanszon kívül olyan egyesületének, ahol nemcsak kártyáznak és dominóznak, olvasnak, multságokat, kirándulásokat rendeznek, mint a Vasúti Clubban, hanem ahol a minduntalan előforduló jogfosztások ellen állást is foglalnak.

Ezer jogásza van a Máv.-nak, mégis a munkaadó, valamint az alkalmazott között az 1907. évi XLIX. és L., 1914. évi XVII. t.-c. alapján létrejött *jogérvényes szerződés* sarkalatos jogügyeit pl. 81. §. eltörlésének javaslatát *számveteli képesítésű létszámvezeiőre bízták.* Mérnököket osztanak be, sőt III. fizetési osztálybeli mérnök üzlezigazgatóhelyettes a leszámolási irodába egy főfelügyelő alá.

Mi dolga lehet egy III. fizetési osztálybeli mérnöknek a leszámolási irodában a rovatlapok és fuvarlevelek között, azt csak a jó Isten, meg a Máv. vezetősége tudja. De nem ez az egy mérnök van ott, sőt annyi jogász és tanár, tanító, hogy a vasút tarifával dolgozó *igazi szaktisztviselői* alig-alig jutnak a mesterségükhöz.

Mindenkit a helyére. Ez volt a gyűlés indító oka. Mert, ha a helyén van, akkor érti a mesterségét is: ez pedig elsősorban a vasút érdeke. Ha mindenki a helyén van, akkor nem lehet olyan könnyen jogfosztásokat javasolni, mert a jogügyek következményeit is tudja a jogász és felvilágosíthatja erről felsőbbtségét.

Egyszóval a Vasutas Tisztviselők Országos Egyesületének alakuló közgyűlése 1926 február 28-ára kítűzetett. A kereskedelmi minisztérium vasúti és hajózási főfelügyelősége és a főkapitányság engedélye megvolt, tehát az ülés megtartását mi sem akadályozta volna, ha a Máv. elnöksége azonnal ki nem adta volna a parancsot: *Senkinek szabadság ezen a napon nem engedélyezhető. Senki a beosztási helyéről e napon el nem utazhatik.* Táviratok. Bizalmas utasítások egymást érték. Az osztályvezetők megtiltották felsőbb parancsra, hogy *a törvényes keretek között bejelentett és engedélyezett tisztviselői gyűlésen vasárnap délután a vasutasok megjelenjenek.*

Az alakuló gyűlésen megjelent tisztviselők másnap raportra kerültek. Bár a vasárnap délutánját mindenki ott tölti, ahol neki jól esik, mégis bátorságot vett magának a leszámolási iroda vezetője, hogy a személyes szabadság jogába beleavatkozzék és megpirongassa idős, komoly bizalmi állásokat betöltő tisztviselőit amiatt, hogy meghallgatták a kizárólag őket érdeklő igazságokat, ott, *ahol a kereskedelemügyi m. kir. minisztérium vasúti és hajózási főfelügyelősége hivatalból jelen volt, melynek előzetes engedélye nélkül a gyűlés megtartható sem lett volna.* Így értem meg azt is, hogy miért szolgálhat még ma is a leszámolási iroda jelenlegi főnöke, holott *nyolc évvel ezelőtt már nyugdíjba kellett volna mennie,* mert a szolgálati ideje akkor letelt.

A megpirongatott tisztviselők a megfenyegetés után írtak egy ajánlott levelet, melyben közlik, hogy az érhető okból nem lehetnek tagjai az új egyesületnek, magyarul: kilépnek. De viszont ugyanígy pirongatta meg a leszámolási iroda főnöke azokat a segédtszettek is, akik meg a KANSz-ból akartak kilépni, mert dupla tagdíjat vontak le tőlük ajándéktárgyakra. *A Vasúti Tisztviselők Országos Egyesületében nem volt tagdíj* és erre való kötelezés sem, tehát mentes volt minden anyagi érdektől. Betöltötte ezt a hiányt az erkölcsi érdek.

Azután a KANSz elkezdte az ellenem való munkáját. Vezércikket íratott ellenem egy menekült nyugdíjassal, ki később nekem sajnálatát fejezte ki emiatt. Azt híresztelték, hogy áthelyeztek, fegyelmit indítottak ellenem. Mutogatták a Népszavát, hogy örül az is a tisztviselők mozgalmának. Pedig a Népszava cikkíróját az a KANSz főtítkárról ismertem, aki ezt mégis nekem mutogatta.

Jellemző azonban e korra az, hogy bár a letiltó táviratok kimentek és a Máv. igazgatósága képviselni sem akarta magát, mégis már vasárnap d. u. 4 óra előtt a Múzeumkert bokrai között leskelődött az igazgatóság kiküldöttje a régi képviselőház bejárójára. Amikor azután meglátta a vasúti és hajózási főfelügyelőség, valamint a rendőrség, sőt csodák-csodája, *letiltás ellenére a KANSz képviselőit is,* bátorságot szedett és bejött a gyűlésre.

Meghallgathatták. Elvihettek híriul. Hazafias, bátor emberek gyűlése volt. Azt vetették szememre, hogy nem voltunk sokan. Nem telt meg a terem.

De ha a letiltó táviratok és kétszeri osztályvezetői figyelmeztetés dacára is megtelt volna a régi képviselőház ülésterme, akkor a KANSz vasúti csoportjának egyetlen tisztviselő tagja nem lenne ma már.

De megalakultunk.

A KANSz vasúti csoportjának főtitkára hivatalos megrendelésre azután a „Vasvármegye“ című újságban „Miklós Imre és társai“ címen „kegyelettel“ emlékezett meg a magyar akarásról. Verte a nagydobot, hogy alig 80 tisztviselő vett részt, bár én az aláírásokkal, *mely ma is a kezemben van, az ellenkezőjét* be tudom bizonyítani. De ha csak, teszem, 50 tisztviselő vett volna részt e *retorziós fenyegetések után*, az is az eszme diadalát hirdeti és bizonyítja. Próbálja meg a KANSz vasúti csoportja, — szüntesse meg a hivatalos tagdíj levonást és két hónap múlva *számolja meg a tisztviselőtagjait, akik önként befizetik a tagdíjat*, — akkor megtudja, kinek a nevében jogosult beszélni. Ha úgy, mint a KANSz-ban, *hivatalos szabadjegyekkel propagandagyűlésekre* mehetnék, volna a vasutasoknak olyan egyesülete, mely a felsőbbséget az eleven valóságról meg tudná győzni, amely nem gyűlésezésekkel, jogfosztásjavaslatokkal töltené az idejét, hanem csak akkor lehetne a hangját hallani, ha erre szükség van.

A jobbról-balról jövő rémhírek, ellenőrizhetetlen kitalálások, rágalmak, Népszava-inducálások, büntetésből való áthelyezések „szolgálati érdek“ cím alatt annyira elkedvetlenítették a tagokat, hogy én magam írtam egy levelet a KANSz vasutas csoportjához, hogy szűnjön meg e hajsza. Megpróbálom magam is a KANSz-ba visszaterelni a kilépett tisztviselő-tagokat, — de azután ők is tegyék meg a kötelességüket és kérjék hivatalból a jogok visszaállítását. E béke jobbra „Megtérés“ című cikket írtak rólam.

Persze a kilépett KANSz-tagokat többé a KANSz-ba visszacsalogatni nem lehetett. Ugyan kifelé megszüntettük a működését a Vasúti Tisztviselők Országos Egyesületének, *de él, mert annak végleges megszűnéséhez alapszabálytervezet szerint a tagok kétharmadrészének beleegyezése kell*. Azok pedig a feloszlathoz hozzá nem járultak. Mint az egyesület megválasztott ügyvezető-elnöke írok, dolgozok nemcsak a tisztviselők, hanem az egész vasutasság javára és boldogulására. Ha a KANSz és a VOGÉ nyilvánosan, a hivatalból levont tagdíjakból sajtóorgánumot tart fenn, — nekem erre nincs pénzem, mert amit csak áldozni tudtam, azt kartársaim érdekében már feláldoztam, — tehát eddig hetilapba, ezentúl a napilapokba fogok írni arról, *ami e két lapból hiányzik*.

Talpra állott-e a Máv?

A magyar királyi államvasutak történelmében az 1920—1927. évek közé eső időt úgy hívják: „A Máv. talpraállásának korszaka“. Anélkül azonban, hogy e büszke címen változtatni kellene, alá lehet egész bátran írni alcímben ezt is: „Jogföladások és jogfosztások korszaka.“ A Máv. talpraállásának ténye nem más, mint a vasúti berendezések föl javítása arra a nivóra, amelyekkel *békebeli módon* lehet fuvarozni. E fuvarozás aktív mérlegének fölöslege pedig azzal az összeggel egyenlő, amit az alkalmazottak *félfizetéssel tengődve*, nem kapnak meg hosszú évek óta azon a címen, hogy „rosszak a státuszrendezési viszonyok“. A Máv. eltávozott elnöke búcsúszavában megemlékezett arról, hogy a Máv. talpraállítása 486 millió pengőbe került s erre ő csak 126 millió pengő idegen tőkét kapott.

A hiányzó 4500 milliárd koronát nyilvánvalóan a személyzet fizetésének ki nem adott részéből pótolta.

A Máv. üzem. Alkalmazottai nem állami tisztviselők, hanem üzemi alkalmazottak. A Máv. alkalmazottainak külön törvényes pragmatikájuk, külön Máv.-nyugdíjintézetük, külön betegségi biztosító intézetük van. Ezt

a különállóságát a Máv.-nak az 1907. évi [XLIX. és L. tc.) szentesített és kihirdetett törvényben biztosították.

E örvény alapján a Máv., mint munkaadó, az összes alkalmazottaival jogérvényes szerződést kötött (1. szolg. és ill. szab. 1. §.), külön-külön és arra a 15. §. és 16. ^, értelmében ünnepélyes esküt vett ki és a kétoldalú jogérvényes szerződés egy-egy könyvbekötött példányát azzal adta a vele szerződő alkalmazottjának kezébe, hogyha annak átvételét aláírásával meg nem erősítené, a 7. §. 4. pontja értelmében úgy tekinti, mintha állásáról önként lemondott volna. A kétoldalú jogérvényes szerződésre azért volt szükség, mert az 1904 áprilisi események országos csapása gondolkodóba ejtette a kormányt és így

bebiztosította Örök időkre magát és az országot is

e lehetőségekkel szemben a szerződésre kivett eskü alapján. Kossuth Ferenc kereskedelmi miniszter e törvényes vasúti pragmatikába egy zálogot is helyezett ékkő gyanánt, amely a törvényes szerződés minden pontját megvédelmezte a megváltoztatás ellen. *Ez a 6. §., amely érvényben van ma is. Ellenére azonban a mindig változatlanul érvényes 6. §-nak, amely kereken megtiltja e szerződés sérelmes megváltoztatását,*

az 1920—1927. év úgynevezett „talpraállítás“ korszakában a jogérvényes és esküvel megpecsételt szerződésnek minden olyan pontját egyoldalúlag megváltoztatták, amelyek eddig az alkalmazottak javára szolgáltak,

de amelyek bármilyen okból is az újítók igényeinek nem feleltek meg. Amikor rátérek most a jogföladások és jogfosztások tényállásának ismertetésére, hangsúlyozom azt, hogy bárki és bármikor személyesen meggyőződhetik állításaim hitelességéről és készséggel állok bárkinek rendelkezésére e tárgyban. Az illetmények összegét kikapcsolom, mert minden derék, hazafias vasutas átérzi, hogy csonka hazánk minden polgára egyformán részese annak a tehernek, amelyet reánk rótt a kegyetlen béke. Mi indította hát a Máv.-ot vagy közvetlen fölöttes fórumát e törvényes szerződés megváltoztatására akkor, amikor a háború nehéz éveiben a sorsukat egyetlen hang nélkül békén tűrő és lerongyoltságukban is hűséges vasutasok erejével és kitartásával támadt föl a romokból a Máv., arra megadják a választ az alábbi soraim, amely ot él az összes elhagyott vasutaslelkek mélyén, de amelyek bátor nyilvános megvallására kevés ember vállalkozik.

Ha visszatekintünk a kommün bukása után arra a kirabolt romhalmazra, amelyből a mai Máv. békebeli pontosságú élete sarjadzott ki és erősödött meg, akkor bizony a Máv. volt két értékes vezetőegység és a személyzet kitartó, önfeláldozó, hazafias munkája előtt az elismerés zászlóját földig le kell hajtani. Ha azonban a talpraállott Máv.-nak lerongyolódott, eladósodott, törvényes szerződésben neki biztosított jogokból kismimizett, hosszú éveken át egyesületekben siránkozó és memorandumozó, szomorú vasutasára tekintünk, akkor önkéntelenül mered az óriási kérdőjel szemünk elé, hogy ki, vagy kik az okai ennek a lehetetlen állapotnak?

Ennek mélyreható okai 1920-ig nyúlnak vissza. A vörös téboly után összefogott a nemzet minden fia, hogy a romokból építsen. *Így született a Kansz.*

A zömét a vasutasság alkotta. Éppen ezért a szövetség elnöke a Máv. vezére lett.

A Kansz vasúti csoportja, amely *látszólag* különálló egység volt a nagy Kansz-tól: *annak vazallusa lett. Megfeledezett pragmatikájáról.* Abból az elvből kiindulva, hogy a vasúton már *egyenrangú lett a szakképzett és nem szakképzett* alkalmazott, most már

egyenrangúsította magát a pragmatikával soha életében nem rendelkező egyéb rendű-rangú, állami és nem állami szervezetekkel.

Ebben a szellemben készült a státuszrendezési „alkotás” is a Máv.-nál. A bíróság komoly képviselote *nem vegyült! Önálló maradt.* Pedig pragmatikáját 10 évvel később kapta. Megőrizte híven, ma hasznát is látja, mert a Máv. főiskolát végzett mérnökei és jogászai 20—25 évi szakszolgálatlal érik el azt ,amit a bíróság 6—8 év alatt ér el.

Ezen *egyenrangúsítási* angolkórság hozta létre azután, hogy egy és ugyanazon időben az esküvel pecsételt, *meg nem változtatható törvényes szerződése ellenére a vasúti alkalmazottaktól elvették az utazás kedvezményének 80%-át s odaadták 40.000 vasúthoz nem tartozó idegen másnak.*

A törvényes szerződés VII. fejezete: „Szolg. címek és illetmények”-ről szól, tehát (a 103. §-ban) *illetmény jogát ajándékozták oda a vasúthoz nem tartozó egyéneknek.* így azután hazafiasságból fél fizetését a vasút ialpraállításához évek sora óta odaajándékozó Máv.-főmérnököt, titkárt és főintézőt *egyenrangúvá tették a közrendőrrel vagy az állami utkaparó feleségével a vasúti utazásra nézve érvényes szerződése dacára,* mert *pénzén tisztviselőjegyvet kell vennie,* ha a neki *díjmentesen kijáró I. osztályt* venné igénybe. Sőt

pénzen sem válthat egyetlen vasutas, de családtagja sem gyorsvonatú személyzeti jegyvet.

Elvették ezt is és semmit sem adtak helyette. Tisztelettel figyelmükbe ajánlom az illetékeseknek a kereskedelmi miniszter 78.801/923. VIII. számú döntését, ahol azt *nem kedvezménynek,* hanem az alkalmazott *illetmény szer ii jogának* állapítja meg. E jogfosztás ellen másfél esztendővel ezelőtt az egész tisztikar aláírásával memorandumot terjesztett föl. De még csak *nemleges* válaszra sem volt érdemes a többezer aláírással ellátott memorandum. Az *egyenrangúsításban* ma már ott tartanak a vasutasok, hogy a *segédtiszt egyenrangú a 4 középiskolával,* a közép- és főiskolát *végzett szakképzett mérnökkel,* *jogással és szaktisztviselővel,* ha hathónapos kurzuson *intelligens* vizsgát tesz az illető. Talán jobban megérthető, ha azt mondom, hogy *tiszthelyetteseket 6 hónap alatt századosokká és őrnagyokká képeznek ki,* sőt, hogy nagyobb legyen az *egyenrangúsítás,* már a főiskolát és középiskolát *végzett tisztviselőket egyenesen gúzsbakötötték és*

csak a segédtisztek részére van főhadnagyi, századosi és őrnagyi ranggal egyenértékű kinevezés a Máv.-nál,

ott is A-csoportba, míg a főiskolát végzett mérnökök, jogászok en blokk a VII. rangosztályban B-csoportba soroztattak és ugyancsak a VII. rangosztályban 6, sőt 9 év óta egyhelyben váró intézők ülnek az első fokozatban, *amit bárkinek bármikor hajlandó vagyok bizonyítani.* A helyzet komikuma az, hogy aki érettségivel rendelkezik a segédtisztek között, annak

számára *nincs tisztviselői kinevezés, csak a 4 középiskolásnak.* A segéd-tisztek előhaladását *a maguk kategóriájában* senki sem kifogásolhatja, mert értékes elemei a Máv. nagy üzemének, *megérdemlik.* De ez a módszer könnyen odavezethet, *hogy a mai altisztek (szolgák) majd iskolai képzettség nélkül igénylik, hogy segéd-tisztek legyenek, sőt azok elibe soroztasanak.* Ekkor azután kész a *testvériség,* amelynek gyászos emlékeit még nem felejtettük el. Vagy minő joggon vindikált magának *kizárólagos jogot ez a rétege a Máv.-nak,* amikor iskolai képzettséggel bíró értékes elemeket, *nemes veretű tisztviselőket B-listán szélnek eresztetek?* De a talpraállás „legragyogóbb ténye“ az, *hogy e szerződésben dültbetűs törvényszöveget, a 81. §-t, melyben az előhaladás biztosítatik, egy „szakköri titkár“ (nem olyan régen Máv.-altiszt, de ma már főfelügyelő ezredesi rangban) javaslatára a státuszrendezésből egyszerűen törölték* azzal az okoskodással, *hogy a Máv. üzemi életének elevevése nem tűr „gépszerűséget“.* Tehát álljon meg a „gép“ és a *bizonytalanságban már 6, sőt 9 év óta egy helyen váró alkalmazottak gyönyörködjenek* most abban, *hogy a szakköri titkár 7 év alatt 30 évi előnyben részesült,* mert a VIII-ból a IV. 3-ba ennyi idő kell normálisan, ha a várakozási idők békebeli vonalát vesszük alapul. A *81. §-ban foglalt törvény eltörlése* 1926 január 8-án a Kansz vasúti szak-tisztviselők csoportjának szakköri ülésén *indokoltatott és fogadtatott el néhány ember által.* (Megtalálható a „Magyar Szárnyaskerek“ 1926 január 15-i számában.) A Máv. „üzemi életének elevevése“ a státuszrendezéssel kapcsolatban úgy mutatkozik, *hogy a tűz körül mosolygó egynéhány tisztviselőn kívül (no meg a 6 havi „intelligens“ kurzusbelieken kívül) egyetlen tisztviselő sem jut egyik osztályból a másikba és hosszú évek óta mérhetetlen erkölcsi és anyagi veszteségeket szenved.*

Az új elnök

gyakorlati érzékével párosult meleg vasutas szívetől várja a vasútiasság a megváltást, úgy hisszük, nem hiába. A különféle igénylecsökkentő „szakkörök“ *teljes figyelmen kívül hagyásával* talán sikerülni fog *a törvénybeiktatott pragmatika tiszteletének* visszaadni azt a fényt, amelyet már elhomályosított a vasutasok könnye.

Kik állították talpra a Máv.-ot?

A Máv. volt elnöke közölte a vasutassággal, *hogy a Máv. talpraállítása 486 millió pengőbe került,* amelyhez azonban ő csak 126 millió idegen tőkét kapott. A különbséget tehát, amely e két összeg között mutatkozik, 360 millió pengőt, vagyis 4500 milliárd koronát a Máv. folyó bevételeiből *födözték.* Minthogy a Máv. majdnem teljes békebeli fuvardijakat szedett be, alkalmazottait pedig a békebeli munkát is *meghaladó teljesítményekért, átlag csak 50%-kai díjazta:* ennél fogva az a 4500 milliárd „ügynevezett „fölsleg“ elosztandó a Máv. összlétszámával (beleértve az állandó munkásokat is) és *kiderül, hogy kereken 80 millió koronával járult egy-egy vasutas e nyolc év leforgása alatt a Máv. talpraállításához,* amelyből

egy évre egyenkint 10 millió áldozat esik.

Tekintettel arra, *hogy a talpraállási időben a Máv.-nál a díjmérséklések (refakciák) nemhogy csökkentek volna, sőt, újabb és újabb cikkekre engedélyezettek,* ez is újabb nagy terhet rótt a Máv.-alkalmazottak vállaira,

így egész joggal megállapíthatom, hogy *ez az áldozat még nagyobb, mint amit a fönti számok kimutatnak.* A Máv. nyolc év alatt a romokból teljesen föltámadt. Az igazgatóság elnöke *megkapta a legnagyobb kitüntetést* és már el is távozott állásából. A kitüntetés egész világosan igazolja a Máv. talpraállásának tényét. Kész a mű, elkészíthetem tehát a tabula rázát is. Ezt a főntemlített *80 milliós áldozatot nem minden vasutas egyformán hozta meg* a Máv. talpraáflásának érdekében, mert ez csak átlagos összeg, az osztás alapján. Az egyik vasutas jóval *többet*, a másik jóval *kevesebbet*, a harmadik *egyetlen fillért sem adott* a Máv. talpraállásához. Az a vasutas adta a legtöbbet, akinek illetménye (keresete) e nyolc év alatt nem emelkedett, vagyis a talpraállítás ideje alatt *egyszer sem lépett elő* (bérjavításban nem részesült). Az adta a legkevesebbet, aki *óriási ugrásokkal tudta ellensúlyozni* a békében elérhető állásával járó fizetés *vásárló erejének csökkenését.* Az a vasutas pedig, aki akár külön szerződéssel, akár anélkül *fizetés jutalmazások és remunerációk címén a Máv. bevételéből* oly nagy összegeket vett föl, amely tetemesen meghaladja azt az összeget, amelyet az ő állását a békében betöltő alkalmazott kapott,

*az ilyen jutalmazott vasutas egyetlen fillérrel sem járult hozzá
a Máv. talpraállásához.*

Nincs szándékom *személyenként kimutatni, ki mennyivel járult a Máv. talpraállásához*, mert elég, ha minden vasutas e tükörbe néz és ott meglátja: milyen viszonyba került a talpraállással a fölvelt összegek alapján.

Új *elnök áll az élen!* Telve energiával, tudással, megértő jószívvel és akarással. De *nehezebb körülmények között még Máv. elnöke aligha foglalta el helyét, mint ő.* Nagynevű elődje a romokat vette át, amelyekből *a magyar hazafias vasutasbecsület és kitartás épített és varázsolt új, élettől lüktető kulturközlekedést.* Az elmúlt nyolc év alatt a vasutas félfizetését *a rokonok, a zálogház, a vagyontemő vásár, a Pénzüntézeteki Központ kölcsöne, a Teleki-téren eladott holmi, a részletes boltokban fölszaporodott adósságok pótolták.* De *ezzel most már minden hitelforrás kimerült és meg is szűnt!* Ma már éles sikoltásba vegyül a kérdés: *meddig?* Ezért *nehéz az új elnök helyzete.* Megértő meleg szívével *át is érzi e szivtépő morajlás igazát.* Ezek után volna egy szerény és talán nem indokolatlan

javaslatom,

amely *a törvényhozók szívéhez keres utat.* A Máv.-ot a romokból *a magyar vasutasbecsület állította talpra,*

*állítsa most a Máv. becsülete talpra a miatta romokban, eladósodva
tengődő vasutat!*

Ezt kívánja a józan ész, a Máv. becsülete, az üzemi érdek és a szállító-és utazóközönség érdeke is. Mert *ne felejtse el senki,* amikor a mai tiszta, rendes vasúti kocsiban percnyi pontossággal utazik, hogy az *a miihelyi munkás,* aki ezt rendbehozta: *lerongyolódott,* testére még a Teleki-téren sem tud ruhát venni, — *de 80,000.000 koronáját odaáldozta a talpraálláshoz,* mert magyar szíve van és hazafiassága nem frázis volt. *Ne felejtse el senki,* hogy azt a vonatot egy feszültidegű, 24 óráig talpon álló, kimerült (nagy szaktudású, intelligens) tisztviselő menesztette, akit nagyobb felelősség terhel, mint az állami hivatalok főnökeit, — de, mert a hónap közepén túl vagyunk, *aznap még alig evett.* *Ne felejtse el senki,* ha egy *kocsirendező*t lát, hogy ez az ember a sokszor fölbontott és síkos kavicságyazaton, vágányok, mozgó kocsisor ütközői és kerekei között *naponta ezerszer néz*

szembe a halállal. Felesége mosni jár, előfordul, hogy önmaga 24 óráig nem eszik, de híven szolgál. *Ne felejtse el senki,* ha a *fűtőre* néz, hogy ez az ember viharos, hideg, vaksötét éjszakában, pokoli forró nappal a 70—80 kilométer sebességgel rohanó gép gyomrába 60 métermázsa szemet lapátol s táskájából otthonhagyta még azt az egy darab kenyeret is, amit öt-hat apróságnak megmentésére visszatett az asztalra . . . Minek soroljam tovább e szívszagató valóságokat?

És ne felejtse el senki soha, hogy a romokból talpraállott Máv. életéhez az utolsó nyolc esztendő leforgása alatt

minden vasutas 80 milliót koplalt össze, hogy azt a bizonyos elköltött 4500 milliárdot ne az adózó polgárookra vessék ki.

Ezzel a tisztelettel tekintens felülről lefelé mindenki arra a testületre, amely az ország második intakt hadserege. Ezek az igazi hazafiak! Akiknek megbízhatósága toronymagasságra emelkedik a világ összes sztrájkra hajlamos vasutasai fölé. Különálló törvényes pragmatikájuk ellenére mégis

„az állami hivatalokra szabott“ retrográd irányú Tamássy-féle státuszrendezés alatt nyögnek.

Ez a státuszrendezés nem *üzem* részére készült s így *ott hasznavehetetlen is.* Csak ennek segítségével volt lehetséges az amúgy is túlságosan betöltött magasabb rangosztályokat zsúfolni s még újabb és újabb magasrangú tisztviselőkkel szaporítva *az alsóbb rétegeket az éhenhalás vonalán tartani.* Csak így volt lehetséges egynéhány embert hivatalos összetartó ügynevezett „csoportvezetőket“ mérhetetlen előléptetésekkel megajándékozni. Csak így lehet 8—10 évvel tulszolgáló, ügynevezett „pótolhatatlan“ (mert ilyen is akad!) emberek marasztalása a többi rovására. *Itt*

azonnal teljesen új státuszrendezésre van szükség, amely kizárólag a Máv. üzemére készül. Készséggel vállalom ennek közmegelegedésre leendő elkészítését,

amely tervet a vasúti egyesületek beható bírálatára és kritikájára bocsájtom. Ez a tervet azonnal az őszi törvényhozás elé lenne terjeszthető. Itt nyerne megoldást a munkások ügye is.

Elég lenne rá a Máv. fölöslegének kétharmadrésze, míg az egyharmadrészből újabb beruházásokat lehetne eszközölni.

Ettől függetlenül azonban

égetően sürgős gyorssegély kiutalását

várja minden vasutas.

Miből állították talpra a Máv.-ot?

Említettem, hogy a Máv. talpraállítási költségében 360 millió pengő volt az az összeg, amit a vasút a folyó bevételeiből födözött. Ez a 360 millió pengő, átszámítva, 310 millió aranykoronával egyenlő. Már most

nézzük meg, hogy ezt a 310 millió aranykorona fölösleget mi módon hozták létre.

Előbb azonban talán nem érdektelen, ha megemlítem, hogy az egész ország szanálására kért külföldi kölcsön összege 250 millió aranykorona, vagyis

80 millió aranykoronával kevesebb, mint amennyit a Máv. alkalmazottaitól a Máv. talpraállítása céljából az alább ismerteti módon a kereseti adón fölül levont. Megjegyzem, hogy a külföldi kölcsön ellenőrzésére a Népszövetség ellenőrző főbiztost küldött Magyarországra, akinek teljhatalmú jog biztosított az állam mindennemű pénzügyi vonatkozású ügyeibe való beavatkozásra. Természetesen, beleszólási jogot kapott a Máv. alkalmazottainak státuszrendezésébe is. így, noha a vasutasok maguk fődözték a Máv. talpraállítását, mégis, a főbiztos működésével okolták meg státuszba bevezetett törvényellenes sérelmeket. A mávisták agyonadóztatását csak oly módon lehetett végrehajtani, hogy a majdnem telj es beke béli tarifák alapján történt fuvarozás ellenében, az alkalmazottaknak a békebeli munkát is meghaladó teljesítményekért csak fél fizetést adak. Erre nézve később készült egy fortélyos státuszrendezés is, amellyel annyi bevételi „fölsleg“ állitható elő, amennyire a Máv.-nak szüksége van. Először is

a különálló, törvényes pragmatikával rendelkező vasutast egybeboronálták az állami tisztviselőkkel.

Külön táblázatot készítettek ugyan róla, de ugyanazt, sőt sok helyen rosszabb díjazást állapítottak meg a részükre, mint az állami alkalmazottak részére.

Az összehoronálás pedig azért történt, mert különben a Máv.-nál, ahol egyetlen fölsleges alkalmazott nincs (kivéve a visszamarasztalt egynéhány kiszolgált, úgynevezett „pótolhatatlanokat“),

nem lehetett volna az A és B-csoportot föllállítani.

A B pedig addig van, amíg legalább minden tisztviselő a becsületes, szorgalmas, hűséges munkája mellett vétség eljárás és jogerős határozat nélkül meg nem kapta a törvényes pragmatika 42. szakasz 3. d) pontjában a leg súlyosabb fegyelmi vétség elkövetőjére előirt büntetést és pedig előléptetésre vagy korpótlékra jogosító várakozási idejének fél évtől két évig terjedhető többszörös meghosszabbítását, — mert máris vannak 6, sőt 9 év óta egy és ugyanazon fokozatban váró becsületes tisztviselők. Ezen büntetés azután magában foglalja még a 42. szakasz 3. b) pontjában előirt szintén súlyos fegyelmi vétség elkövetőjére alkalmazandó évi fizetés 5%-ig terjedhető pénzbírságot is többszörösen, mert

aki 9 évig egyszer sem lép elő, az az elveszett fizetés- és lakkbérkülönbözlet révén az egy évi fizetésének 40%-át is meghaladó pénzbüntetést kapott a hosszú időn keresztül

Pedig a törvény (1907. évi L. te. 6. szakasza) mást mond. Mert csak fegyelmi jogerős határozattal lehet a várakozási időt meghosszabbítani. De azt sem életfogytiglan, hanem legföljebb két évre. A talpraállítási időben „rossz viszonyok“ és „státusfortélyok“-kal agyonadóztatott, lerongyolódott vasutasnak nemcsak az illetményeit vették el, hanem a törvényes pragmatikában jogérvényes szerződéssel biztosított egyéb jogait is, amelyet „hiúsági kérdés“-nek minősítették. De ha már a hiúságát is bántják ok nélkül,

miért veszik el a vasutasoktól még mindig a Máv. talpraállása után is azokat az illetményeket, amelyek az üzem fölslegéből fődözhető

erről természetesen hallgat mindenki, akinek most kötelessége volna fölvilágosítást adni.

Pedig a Máv. nem állami hivatal, hanem üzem. A Máv. tartozik a folyó bevételekből fődözni a kiadásait. Tehát semmi köze sincs a vasutasnak az adók mérlegéhez. A Máv. e nyolc év alatt nemcsak a folyó kiadásokat

födözte ebből, hanem még ezenfölül 310 millió aranykoronát is fordítottak a Máv. talpraállítására, vagyis berendezések javítására, ezenfölül rengeteg új refakciát is engedélyeztek, *mindezt pedig csak az alkalmazottak rossz díjazása révem érhatték eh* A Máv. törvényes pragmatikájának ellenére tehát *azért boronálták össze a vasutast az állami tisztviselőkkel a Tamássy-féle rendezés alapján, mert így azután még a vasutasok előtt is hivatkozni lehet az „adók mérlegére“.*

A „főiőség“-szerzésnek vannak más módjai is. Ilyenek *a takarékoság és az ambíció fokozása*. De a főiőségsszerzés nem lehet cél egy olyan hatalmas testületnél, mint a Máv., mert az az összeg, amit a szorgalmas vasutasnak kenyérre, tandíjra és ruhára kell okvetlenül fordítania, arra az összegre a legerősebb fantáziával sem lehet ráfogni, hogy ez „főiőség“ és mint ilyen beruházási célokra a pénztárban visszatartható. E súlyos tévedések következtében beállott állapoton

most már csak az összeülő törvényhozás változtathat.

Törvényhozóink figyelmébe ajánlom az agyonadóztatott vasutas adómérséklését.

A Máv. és a székesfőváros

(Összehasonlítási táblázat)

A székesfővárosi törzsfizetéseket azért hasonlítottam össze a Máv. fizetésekkel, mert a fővárosnak *önkormányzati joga van*, tehát nem állami fizetésrendszer alapján díjazták a fővárosi alkalmazottakat. A fővárosnak üze-
mei is vannak. Ilyen a gázgyári üzem. *Ahol a fizetések és jutalékok összegei épen a kétszeresét teszik ki a Máv. alkalmazottaknak fizetett összegeknek má-
évek óta.* A főváros táblázatát azért állítottam szembe a Máv. tisztviselők tá-
blázatával, mert a *fővárosiak ebből sem tudnak megélni.* A polgármester nyilvánosan, hírlapokban kijelentette, hogy *rengeteg a segílyt kérő fővárosi
tisztviselő.* S mert fegyelmi alig van, ezt a pontos, odaadó munkát *jobban
kell díjazni.* *A főváros beruházásait sem a tisztviselők fizetéséből eszközöl-
ték.* A táblázat utolsó rovata világosan bizonyítja, hogy *a Máv. alkalmazot-
tak 1925 július 1 óta,* amióta a fővárosi tisztviselőknek a fenti táblázat sze-
rint fizetik az illetményeket, *személyenkint kb. 40 millió korona átlaggal
maradt a vasutas hátrányban felelős nehéz szolgálata ellenére a város-
háziakkal szemben.* Ez a 40 millió többlet sem tudta a fővárosiakat a meg-
élhetés kultúrszínvonalán tartani, *ezért van az a rengeteg segílytkérő
beadvány.* A rangok, szolgálati idők, képezések megegyeznek, sőt a Máv.
különleges szaktudást is megkövetel alkalmazottaitól az iskolai képzettsé-
gen felül. Forgalmi szolgálattévőinek, mozdony és vonatkísérő személyzeté-
nek éjjeleken át, büntetőjogi felelősséggel teljesített nehéz szolgálatát
senki szolgálatával összehasonlítani nem lehet. A legfelső rangban a Máv,
elnöke és a polgármester vannak. A Máv. eltávozott elnöke miniszteri rang-
gal államtitkár volt, tehát nem marad mögötte a polgármesternek. A főváros
II. és III. osztályában együtt 31 tisztviselő van, míg a Máv.-nál csupán 25,
A fővárosiak összlétszáma párezer, a Máv.-é 50.023. Tehát még a vezető
állásokban is a Máv. hátrányban van. A Máv. a jogvégzett tisztjeit, segéd-
tisztjeit még csak segédfogalmazónak sem nevezi ki, mint ezt a főváros teszi.
Innen van az, hogy a főváros X. rangosztályában segédfogalmazó van, míg
a Máv.-nál a segédtsízt statusban tartják, vagy tiszt a neve a jogvégzett és
kinevezett tisztviselőnek. Mindkét helyen a VI.-ban főmérnökök, VII.-ben
segédtitkárok vannak. Illő, méltányos és pragmatika szerint jogos is, hogy
a Máv. talpraállása befejeződén, legalább ezt a fizetést ma a vasutas is
megkapja, amit a fővárosiak 2 év óta már *megkaptak és kévéseinek.*

A Máv. alkalmazottainak 1907. évi XLIX. és L., valamint 1914. évi
XVII. t.-cikkkel biztosított *törvényes pragmatikája van.* Tehát nem lehet sem
emiatt, sem különleges üzemi szolgálata miatt az állami tisztviselőkkel és
azok fizetésével összehasonlításokat végezni.

A vasutas külön válfaja az emberiségnek. Az ő idegrendszerükre, az ő
megbízhatóságukra bízott felelősséggel nemcsak az ország, hanem Magyar-
országon átutazó közönség élete és szállított vagyona. A magyar vasutat
eskü és a magyar becsület köti ahhoz, hogy a világon mindenütt előforduló
vasutassztrájkot ne utánozza.

Az osztrák vasutasok — kik szintén veszített háború után diktált „béké”-
ben élnek, összehasonlíthatatlanul magasabb fizetést kapnak évek óta.
Pedig nem az ő ádozatkésztségük állította helyre az osztrák állam vasútját,
mint a magyar vasutasok a Máv.-ot.

födözte ebből, hanem még ezenfölül 310 millió aranykoronát is fordítottak a Máv. talpraállítására, vagyis berendezések javítására, ezenfölül rengeteg új refakciát is engedélyeztek, *mindezt pedig csak az alkalmazottak rossz díjazása révem érhatték eh* A Máv, törvényes pragmatikájának ellenére tehát *azért boronálták össze a vasutast az állami tisztviselőkkel a Tamássy-féle rendezés alapján, mert így azután még a vasutasok előtt is hivatkozni lehet az „adók mérlegére“.*

A „főiőség“-szerzésnek vannak más módjai is. Ilyenek *a takarékoság és az ambíció fokozása*. De a fölöslegszerzés nem lehet cél egy olyan hatalmas testületnél, *mint a Máv.*, mert az az összeg, amit a szorgalmas vasutasnak kenyérre, tandíjra és ruhára kell okvetlenül fordítania, arra az összegre a legerősebb fantáziával sem lehet ráfogni, hogy ez „főiőség“ és mint ilyen beruházási célokra a pénztárban visszatartható. E súlyos tévedések következtében beállott állapoton

most már csak az összeülő törvényhozás változtathat.

Törvényhozóink figyelmébe ajánlom az agyonadóztatott vasutas adómérséklését.

Törzsfizetések összehasonlítási táblázata

A Máv. alkalmazottai (törzsviselek):

A székesfőváros tisztviselői:

Fizetési		Szolgálati minőség (cím)	A) csoport	B) csoport	Havi törzsfizetés a törv. pragmatikában foglalt illetmény hány %-a?	Fizetési		Szolgálati minőség (cím)	Havi törzsfizetés papír-K-ban	†Mennyivel kap havonta kevesebbet a Máv. tisztviselő, noha terheesebb és veszélyesebb munkát végez	
osztály	fokozat		havi törzsfizetése papirkoronában			osztály	fokozat			papír	K
I.		Elnök	14,700.000	esetleg külön szerződés szerinti összeg	62-7	I.		Polgármester	25,000.000	10,500.000	840
II.	1 2	Igazgató	11,500.000 10,500.000	9,600.000 8,800.000	73-3 72-4	II.	1 2	Alpolgármester	19,000.000 17,000.000	7,500.000 6,500.000	600 520
III.	1 2	Igazgatóhelyettes Cseleltigazgató	8,800.000 7,800.000	7,400.000 6,800.000	61-8 61-2	III.	1 2 3 4	9 tanácsnok 10 előjáró Főjegyző 11 egyéb főtisztv.	14,000.000 12,000.000 11,000.000 9,000.000	4,300.000 2,200.000	334 176
IV.	1 2 3	Főfelügyelő	6,800.000 6,300.000 5,800.000	5,900.000 5,500.000 5,200.000	57-1 56-8 56-8	IV.	1 2 3	12 I. o. főjegyző 8 ülnök 7 ügyész 19 műsz. főtanácsos 28 egyéb főtisztv.	8,000.000 7,600.000 7,200.000	1,200.000 1,300.000	96 104 113
V.	1 2 3	Felügyelő	5,200.000 4,700.000 4,200.000	4,550.000 4,150.000 3,800.000	55-6 55-3 54-9	V.	1 2 3	20 II. o. főjegyző 2 főjegyző 2 I. o. alügyész 19 műszaki tanácsos 65 egyéb főtisztv.	6,800.000 6,400.000 6,000.000	1,600.000 1,700.000 1,800.000	128 136 144
VI.	1 2 3	Főmérnök Titkár Főintéző* Főellenőr**	3,800.000 3,350.000 3,200.000	3,350.000 3,150.000 3,000.000	53-4 54-3 55-5	VI.	1 2 3	26 I. o. tanácsjegyző I. o. jegyző 4 II. o. alügyész 19 főmérnök 71 egyéb főtisztv.	5,600.000 5,300.000 5,000.000	1,800.000 1,750.000 1,700.000	144 140 136
VII.	1 2 3	Mérnök Segédtitkár Intéző* Ellenőr**	3,000.000 2,400.000 2,600.000	2,700.000 2,560.000 2,450.000	55-5 56-3 57-4	VII.	1 2 3	27 II. o. tan.-jegyző 3 II. o. jegyző 4 alügyész 1 segédtitkár 142 egyéb főtisztv.	4,700.000 4,500.000 4,300.000	1,700.000 1,700.000 1,700.000	136 136 136
VIII.	1 2 3	Mérnök Fogalmazó Főtiszt* Hivatalnok**	2,450.000 2,300.000 2,150.000	2,170.000 2,100.000 2,000.000	59-7 62-4 66	VIII.	1 2 3	25 tan. I. o. fogalm. 5 árvasz. I. o. fog. 1 ügyész fogalm. 245 egyéb (főtisztek és gépészek is)	3,900.000 3,750.000 3,600.000	1,550.000 1,450.000 1,450.000	124 116 116
IX.	1 2 3	Tiszt*	2,000.000 1,900.000 1,800.000	1,880.000 1,780.000 1,680.000	70-6 74-6 79-4	IX.	1 2 3	25 tan. II. o. fogalm. 5 árvasz. fogalm. 17 mérnök 2 szaksegéd 288 egyéb (gépész, főkezelő stb.)	3,450.000 3,300.000 3,150.000	1,450.000 1,400.000 1,350.000	136 123 108
Segédtisztok	1	I. o. irodai s. tiszt	3,150.000			I. o. átlagos 56-8	X.	15 segédfog. (tan.) 1 árvasz. segédfog. 6 tiszt 301 egyéb (kezelőnő, gépész stb.)	2,900.000	1,000.000	86
	2	I. o. vontatási ..	2,850.000								
	3	I. o. műszaki ..	2,550.000								
	4	I. o. üzemi ..	2,370.000								
	5	I. o. von.-kís. ..	2,220.000								
	6	..	2,070.000								
	7	..	1,970.000								
	8	..	1,870.000								
	9	II. o. irodai ..	1,870.000								
	10	II. o. vontatási ..	1,770.000								
	11	II. o. műszaki ..	1,630.000								
	12	II. o. üzemi ..	1,510.000								

* Középiskolai főtisztoknál fölül szakvizsgák és 1 évi tisztképzőtanfolyam, államszámvitel vagy felsőipariszkolai, esetleg tanítói oklevel.

** 4 középiskola és 1 havi tisztviselői (intelligens) vizsgával igazolt képesítés.

† Csakpán az A) csoportot hasonlítottam össze, mert a B) csoport még nagyobb különbséget mutatna ki.

§ A fővárosi kezelőtisztek a VIII. osztályba jutnak.

A Máv-üzem új státuszrendezési terve

I. táblázat.

Tisztviselők.

A főrvényben biztosított fizetések.

Fizetés osztály	fokozat	Új szolgálati minőség (cím)	Mai beosztások és címek alapján (beorozandó)	Evi fizetés		Havi fizetés pengőben az új rendzessel	Vérközösségi	Evi lakáspénz pengőben az					
				aranykoronában a pragmatika szerint	pengőben I-IV. fokig új			I.	II.	III.	IV.		
I.		Elnök	Elnök	15.00	24.000	2.000—	—	3.200	—	—	—		
II.		Vezérigazgató	Igazgató	12.000	18.000	1.500—	—	2.600	—	—	—		
III.	1	Főigazgató	Igazgatóhelyettes	10.000	16.800	1.400—	—	2.400	2.200	—	—		
	2	Igazgató	Cseleltigazgató		15.600	1.300—	4						
IV.	1	Igazgatóhelyettes	Üzletig. helyettes	9.000	14.400	1.200—	—	2.200	2.000	—	—		
	2				Osztályfőnök	13.20	1.100—					3	
	3					12.000	1.000—					3	
V.	1	Műszaki főtanácsos Jogügyi főtanácsos Egészségügyi főtan. Főtanácsos	Főfelügyelő	8.400	11.421	952.—	—†	2.000	1.700	1.500	1.300		
	2					7.800	10.608					884.—	3
	3					7.200	9.792					776.—	3
VI.	1	Műszaki tanácsos Jogügyi tanácsos Egészségügyi tan. Tanácsos	Felügyelő	6.000	8.976	748.—	3**	1.800	1.500	1.300	1.000		
	2					6.000	8.160					660.—	3
	3					5.400	7.344					612.—	3
VII.	1	Főmérnök Titkár Főorvos Főintéző Gondnok ††	Főmérnök	5.000	6.500	505.66	3	1.500	1.300	1.000	800		
	2					4.600	6.256					521.33	3
	3					4.200	5.712					476.—	3
VIII.	1	Mérnök Segédtitkár Intéző Főellenőr	Mérnök Segédtitkár Intéző Ellenőr	3.800	5.168	401.66	3*	1.250	1.100	900	700		
	2					3.500	4.760					383.66	3
	3					3.200	4.352					361.66	3
IX.	1	Mérnök Fogalmazó Főtiszt Ellenőr	Mérnök Fogalmazó Főtiszt Hivatalnok	2.900	3.94	328.66	3	1.100	800	700	600		
	2					2.600	3.396					294.66	3
	3					2.300	3.128					260.66	3
X.	1	Segédfogalmazó Tiszt Hivatalnok	Jogr. tiszt. a.-tiszt Tiszt Hivatalnok	2.000	2.720	226.66	3§	1.000	700	600	500		
	2					1.500	2.118					201.—	3
	3					1.000	2.176					181.30	3
XI.	1	Hivatalnok	3 szakvizsg. a.-tiszt Irodakezelő Művezető Mozdonyfelvigyázó Mozdonyvezető Kezelő Távírdna-felvigyázó Műszerész	1.500	2.040	170.—	2	900	600	500	400		
	2					1.400	1.994					153.60	2
	3					1.300	1.768					147.30	2
	4					1.200	1.632					136.10	2

* Főellenőr részére nem biztosítottuk.

** Csak a műszaki és jogügyi tanácsos részére biztosítottuk.

† Csak vezető állásban. § A fogalmi szolgálattevőnél a 3 év helyetti mindenütt 2½ év a várakozási idő.

†† Csak kiváló képességű 4 középiskolás részére.

A rangjelzők szintén újak és az iskolai képzés a rangjelzővel félreismerhetetlenül kifejezésre jutna, miként a postánál.

II. táblázat

Segédtisztok.

Fizetési		Szolgálati minőség (cím) uj	Pragmatika-szerű elnevezés	Évi fizetés		Havi fizetés pengőben	Várakozási idő	Évi lakáspénz pengőben							
oszt.	fok.			pragmatika- szerű aranykorona	átszámítva pengőre			I	II	III	IV	lakbér osztályban			
												I	II	III	IV
1	1	I. o. segéd- ellenőr	főművezető	3600	4896	408.—	—								
	2		főmozdonyvezető	3400	4624	385.32	4								
	3		mozdonyfelvi- gyázó	3200	4352	362.66	4	1200	1100	900	700				
	4		főpályafelvigyázó	3000	4080	340.—	3								
2	1	II. o. segéd- ellenőr	főkalauz	2800	3808	317.32	3 ²								
	2		főraktárnok	2600	3536	294.66	3								
	3		főszertárnok	2400	3264	272.—	3	1100	850	700	650				
	4		főkocsivizsgáló	2200	2992	249.32	3								
3	1	I. o. segéd- tiszt	főkertész	2000	2720	226.66	3								
	2		főgazmester	1800	2448	204.—	3								
	3		fővilámselvigyázó	1600	2176	181.30	3	1000	750	650	600				
4	1	II. o. segéd- tiszt	nyomdamester	1400	1904	158.70	2								
	2		könyköltőmester	1300	1768	147.30	2								
	3			1200	1632	136.10	2	850	600	500	400				

¹ Akiknek nincs meg a 4 középiskolájuk.

² Csak főművezető, főmozdonyvezető, mozdonyfelvigyázó, főpályafelvigyázó, vizsg. főkalauz és főraktárnok részére biztosítva.

III. táblázat

Altisztok.

Fizetési		Szolgálati minőség (cím) uj	Pragmatikaszerű elnevezés	Évi fizetés		Havi fizetés pengőben	Várakozási idő	Évi lakáspénz pengőben							
oszt.	fok.			pragmatika- szerű aranykorona	átszámítva pengőre a II. oszt. 1 altisztj. uj összegek			I	II	III	IV	lakbér osztályban			
												I	II	III	IV
1	1	I. oszt. altiszt	előfűtő	2000	2720	226.66	—								
	2		állomáskezelő	1800	2448	204.—	4								
	3		kiadóőr	1600	2176	181.30	4	1000	900	750	650				
2	1	I. oszt. altiszt	iroda altiszt	1400	1904	158.60	3 ²								
	2		vizsgáló lakatos	1300	1768	147.30	3								
	3		tervező	1200	1632	136.10	3	900	800	650	620				
3	1	II. oszt. altiszt	tervező	1100	1560	130.—	3								
	2		lógépkész	1000	1500	125.—	3								
	3		lakatos	900	1440	120.—	3	800	650	500	480				
4	1	II. oszt. altiszt	iroda altiszt	800	1380	115.—	3								
	2		váltókezelő	700	1320	110.—	2								
	3		vonatkezelő	600	1260	105.—	2	650	480	450	380				

¹ A pragmatikaszerű 600 aranykorona nem fedezi a létminimumot, tehát magasabban kellett megállapítani és arra felépíteni az előléptetési összegeket.

² Csak az előfűtő, állomáskezelő, kiadóőr, vizsgáló lakatos és főkapus részére biztosítva.

Mindez nem új. Pontosan *húsz évvel ezelőtt* már törvénybe iktatták. Ezeket az illetményeket biztosították a vasutasnak, amikor ünnepélyes esküt tett. Az illetményeket átszámítottam pengőre. Itt jegyzem meg azt is, hogy 1918-ban még ezeknek *az összegeknek lényeges fajlvitása is szőnyegen volt*. Nem javították föl. Ez könnyítette meg a szociáldemokraták munkáját a vasutasok körében. A Máv. fegyelme megkívánja, hogy soha többé a nyomort politikai célokra felhasználni ne lehessen.

A Máv. kilenc rangosztályát tizenegyre nyújtottam ki, mert tizenegy van a fővárosnál is, meg az államnál is. S ezzel eliminálni lehet a Károlyi-féle ugrásokat is a rangosztályokban, vagyis az első három osztály kivételével *egy osztállyal mindenki hátrább kerül*. *Az első négy rangosztályban ujak az illetmények*, noha ezt az összeget megkapják ma is, csak hogy *nem fizetés a neve, hanem pótlék, illetve üzemi jutalék*. *Fizetésképen kellett tehát fölvenni* a táblázatba ezeket az összegeket, mert a mai állapot az oka, hogy az I—III. (vagyis az új tervben I—IV.) osztályban meg vannak elégedve és *még akkor sem mennek nyugdíjba, ha az idejük 8—10 évvel letelt*. Magyarán: visszamarasztalják őket a többi tisztviselő előhaladásának rovására. *Az A) és B) megkülönböztetésre szükség nincs, de nem is volt, mert a Máv. ma is kisebb létszámmal dolgozik, mint az 1927—28. évi megszabás*. Tehát fölös ember nincs egy sem. A táblázat XI. fokozatába azok a segéd-tisztek kerülnének, akik tisztviselői munkakörben, illetve olyan műszaki beosztásban dolgoznak, amelyben a munkát mással elvégeztetni nem lehet, *A négy középiskola azonban tőlük föltétlenül megkívántatik*, mert enélkül bármely beosztásban végzi teendőjét az illető, csak segéd-tiszt lehet. A XI. osztályban fölsoroltakat *külön tisztviselővizsga nélkül*, az ott föl nem soroltakat pedig a 7200—925. M. E. rendeletben előirt *külön tisztviselővizsgával* kellene oda besorozni. Akik pedig a 3 szakvizsgát megszerzik, tisztviselői vizsga nélkül kerülnének a tisztviselői státusba. *A kilenc rangosztályról tizenegyre való áttérés egy csapással megoldaná az előhaladás kérdését is*. A törvényes pragmatika illetményei a táblázatban aranykoronában is föl vannak tüntetve, tehát *a besorozás gondot sem okozna*. A besorozásnál csupán arra figyeljenek, hogy az illető mióta vár ugyanabban a fokozatban, mert *eltelt 3 év után a közvetlen, 6 év után az azután következő magasabb fokozatba* kell besorozni. A segéd-tisztek és altisztek táblázata ugyanilyen módon lenne átsorozandó.

A havi díj mérnök és jogásznál 160 pengő, forgalmi díjnoknál a tiszt-képző után 150 pengő, tiszt-képző előtt 135 pengő, segéd-tisztgyakornoknál 120 pengő, napibéres altiszt-nél 100 pengő. Évente 5 pengő havi javítással mindenütt. A családi pótlékot a tisztviselő képesítésűeknek havi 25, segéd-tisztek 20, altisztek és állandó munkások részére 15 pengőben kellene megállapítani.

A törvényben biztosított várakozási idők *„átmenetképen“* — magyarul: *fölöslegszerzés* céljából való eltörlése — nem vált be. A Máv. üzem. *Az állam egyetlen fillért sem ad az adókból, hogy a vasutas jobb fizetést kapjon a mai lehetetlen fizetési összegeknél, de nem is kell adnia, mert a Máv. bevételeiből erre is telik*, ezért a vasutasnak semmi köze sincs az adók mérlegéhez, az adók emeléséhez vagy csökkentéséhez. Annál inkább indokolt, hogy a Máv. üzeme, mint bejegyzett budapesti cég, alkalmazottait törvényes pragmatikájuk alapján, *az adók mérlegétől függetlenül fizesse*, mert veszedelmes, felelős és terhes munkájukat a megszolgált *üzemi bevételből díjazhatják*, vagyis fizetésüket végre KCSEI beruházásokra kell fordítani.

A Máv. és munkásai

A naponként megkeresett kenyérnél nincs keservesebb. Mert jön a betegség ... jön vele a nyomor, a kín, a szenvedés. Ki az, aki nem lehet beteg? Ki az, aki egy dinnyehéjon el nem csuszhatik?

A Máv. munkásai, bár lakáspénzt nem kapnak, lakni mégis kénytelenek. Miből? Abból a pár pengőből, amiből kenyérrre is alig telik? Adósságra? Ki fogja kifizetni? A legutóbbi 6%-os béremelés oly szűkmarkú volt, hogy amikor megkapták, jobban el voltak keseredve, mint azelőtt. A lerongyolódott Máv.-ból a munkásbecsület, munkásönézet, munkás-kitartás és hazafiság varázsolt új életerős Máv.-ot. A lerongyolódott vasúti munkás most már a paritás alapján elvárhatja, hogy belőle csináljanak életerős munkást.

A munkás gyermeke ép úgy eszik, mint a kinevezetteké. A munkásnak jobban kellene enni, mint másnak, mert a fizikai munka jobb táplálkozást kíván.

Nyolc esztendő fájó kínjaiból a munkásság a nagyobb részt vette ki, mert mikor a részesedési jutalékról volt szó, nekik csak borraival jutott.

Szeretik a vasúti munkásokat összehasonlítani és az alapon intézkedni — a vasúthoz nem tartozó „GyOSz“-munkásokkal, De jönne el valaki megnézni, hogy hol és mit dolgozik a vasúti műhelyi munkás, elszorulna a szíve, ha kőből van is. Ez a vasúti munkás nem szünteti meg a munkát. Ez a vasúti munkás hisz Krisztusban és annak szeretetében.

Ez a vasúti munkás szereti a hazáját. Támasza az államhatalomnak . . . s mégis miért e mostoha sors? Miért kell a mai nivelláló rendszerrel megfosztani őket a megélhetéstől? Miért nem lehet a Máv.-üzem bevételeiből először a munkásra és azután a reiakcia és a vasúthoz nem tartozók kedvezményeire gondolni? Ki áldozott többet a Máv. talpraállításához? A munkásság *családi pótlékát és labkér pótlékát* megállapítani és törvénybe kellene iktatni. Szabadság és betegség esetén illetményét megadni. Élesen meg kellene különböztetni az ipari munkásság bérrendszerét a többi munkásától és biztosított előhaladást behozni részükre. A vasút gépezetében nem lehet egyik kereket sem elhanyagolni anélkül, hogy az egész gépezet meg ne sínylené. Ezen a mindenüket feláldozó szegény embereken nem szabad végletekig takarékoskodni. Ezek nem mehetnek utazgatni és napidíjakat keresni. Nincs idejük lóversenyeken résztvenni, hogy ott, mint segédek pénzt keressenek, mely, fájdalom, szükséges soknak a vasutas közül, hogy kiegészítse vele keserves fizetését. Több munkatársiéletet. Próbálná meg valaki egy hónapig eltartani a családját ebből a ruhát romboló, verejtékkal megkeresett pár pengőből. Pedig már adósságot sem tud a munkás csinálni. Itt alapos ismerete kell a dolgoknak és a segítség. Ne felejtjük el, hogy a mai bérrendszer mellett dolgozó vasúti munkás a legminimálisabb életszükséglet megteremtését sem tudja elérni ma, *amikor a Máv. már talpraállott*. Emlékezzünk vissza, hogy a Máv. volt elnöke milyen meleg elismerő szavakkal adózott a talpraállításban résztvevő munkásságnak. *De nem szavak, hanem pénz kell a munkásságnak*, melyből kenyeret vesz azért, hogy holnap ismét szolgálhassa kenyéradó gazdáját. Még én nem hallottam, hogy valaki felülről megkérdezte volna valamelyik munkástól a hónap vége felé: „evett-e barátom még ma valamit?“ *Ez a kérdés és erre a felelet hiányzik!* Akkor a munkásságnak *nem kell több memorandumot beadni*.

A Máv. Trianonja

Az 1907. évi L. t.-c. 11. §-a alapján illetményintegritást kérnek a vasutasok

Szolgálati és illetmény szabályzat 86. §.

	207	27-6	38-2	38-8	42-9	43-1	43-2	44-4	44-7	45-1	46-6	46-7	44-5	44-3	43-7	42-6	40-3	37-6	34	29-4	25-2	21-6	43-2	24	19-4	0	
vesztés:	37-3%																										
100%																											
90%																											
80%																											
70%																											
60%																											
50%																											
40%																											
30%																											
20%																											
10%																											
Elnökök																											
I. oszt. sténijel																											
Évi 15.000 k.	12.000 k.																										
Éves bevétel:	79-3	72-4	61-8	61-8	57-4	56-8	56-8	55-6	55-3	54-9	53-4	54-3	55-5	55-5	56-3	57-4	59-7	62-4	66	70-6	74-8	77-4	56-8	76	80-6	91	

Jelmagyarázat

= a Tamássy féle státuszrendezéssel elszakított pragmatika szerű illetményterület 30,6%

Ez a grafikon csak az A. csoportra vonatkozik. A B. csoport 10-20%-al mégrosszabb ennélis.

Nem kell semmi magyarázat, ha a *térkép* előttünk van« Egyszerű a levelezőlapra rajzolt Magyarország és Csonkamagyarország szembeállítás. E véres igazságok árnyai megszállják az emberek lelkiismeretét. A kétségbeesett védekezés, ajtóeltorlaszolás érthető, mert azok, akik az igazságtól félnek, *azok nyertek, — mi pedig veszítettünk!* Ennek mély átgondolásával adom közre cikkemet a *vasutasok igazsága* érdekében. Minden szavuk, minden betűjük bárki által ellenőrizhető;

*nem leleplezéseket, hanem cáfolhatatlan élő igazságokat írok,
hittel, becsülettel.*

Az ezeréves Magyarország a békekötéssel csonka lett. A megszállott területeinkről kiutasított magyar vasutasok nagy tömegét szolgálatra beosztani nem lehetett. Ezért a három ízben foganatosított B. listával a létszámot annyira lepasszították, *hogy egyetlen fölös ember sincs már a Máv.-nál.* Sőt, nagyon sok helyen kétszerannyi munkát végez egy ember, mint békeviszonyok között végzett. Annak *ellenére*, hogy egyetlen fölös ember nincs a Máv.-nál, az úgynevezett Tamássy-féle státuszrendezéssel mégis A. és B. megkülönböztetések címén elvették az alábbi grafikon *töt. ét részein felül* is az illetményeket. Megszoktuk, hogy a területcsonkítással börtön is jár. De ezt Magyarországon utánozni, erről példát venni nem szabad. Mert vasutasok *illetmény csonkítása* az alábbi grafikonon *világosan látható.* A *státusz-börtön is megvan* minden rangosztály első fokozatában. Haí sőt kilenc évig egy fokban vájnak ma is becsületes, hűséges magyar vasutasok. A státusz-börtönt a vasutas már végigszenvette: *amensziát, revíziót, integritást kérünk, mert ez nem béke, hanem diktátum. Ebbe a vasutas soha beelegetését nem adta.* Ennek az esküvel megpecsételt *törvényes és jogérvényes szerződéssel* összhangban kell lenni. Mert nincs jogosultsága a Máv. talpraállása után az A. és B. megkülönböztetésnek. Nincs jogosultsága annak sem, hogy a vasutasnak kijáró illetményekből beruházási hiteleket kovácsoljanak össze akkor, amikor bebizonyított tények szerint az osztálymérnökségek részére rendelkezésre adott beruházási és tatarozási hitelek felhasználásakor az osztálymérnök oly hangosan töpreng: *hová tegye a rengeteg felhasználandó pénzt, hogy más is meghallja.* De viszont nem kapják meg a pályafentartási mérnökök törvényben biztosított pótlékját.

Ez a sötét illetményterület törölte le a vasutas gyermekek arcáról a mosolyt . . .

Ez a sötét illetményterület súlyozta le az intelligens vasutas anyákat a cseléd nivójára,

Ez a sötét illetményterület szántotta fel gondredőkkel a hűséges, becsületes magyar vasutas családapa homlokát.

Ez a sötét cápa-alakú illetményterület nyelte le a vasutasok kultúréletét.

Ez a sötét illetményterület sikolt az igazságért!

A Máv. és nyugdíjasai

Amikor a Máv.-nyugdíjast *tényleges korában kinevezték*, kapott egy okmányt, amelyben ez állt: „Jelen kinevezés elfogadásával a Máv. nyugdíj-intézet tagjává válik.“ Ezzel a kinevezéstől számított *4 éven át 22%-ot, minden előléptetéskor az előléptetési összeg 50%-át egy éven át*, ezenfölül a 36 évig szolgálóktól 3%-ot, a mozdony- és vonatkísérő-személyzettől *4½%-ot állandóan aranykoronában* — akár tetszett, akár nem — levontak a havi fizetésből. Ez volt a folyó járulék, A nyugdíjalapra ment ezenkívül: *a perronjegyek bevétele*, amely még ma is *naponta 12 millió korona*, továbbá *az anyagbeszerzések után 1‰*, ami csak az 1920—27. években 6.000.000.000 korona. Ide tartoznak *a rendi és fegyelmi büntetések összegei*, amik 40 éven át milliárdokra rúgtak. A nyugdíjalapot növelték a hozzátartozók nélkül (nőtlen vagy gyermektelen özvegy) elhalt vasutasok egy életen át befizetett arany járulékaik is, mivel ezek után senkinek sem kellett nyugdíjat kiutalni. *Mindezekből a paloták és házak egész sorát vásárolta* a nyugdíj-intézet. *Az intézeté az Andrásy-ut 73—75. számú palota* (a Máv. igazgatósági főépület), melynek évi bére 168.000 aranykorona, Andrásy-ut 83, évi bére 121.000 aranykorona, Csengery-utca 33, évi bére 34.000 aranykorona, Teréz-körut 54—58 sz., évi bére 100.000 aranykorona, Teréz-körut ^0, évi bére 46.800 aranykorona (ebben van az Ufa mozi), Akadémia-utca 10, évi bére 28.000 aranykorona, Podmaniczky-utca 95—109-ig, évi bére 27.000 aranykorona, Kunyady János-utca 1, évi bére 21.700 (ingyen lakást kap benne dr. Daubner Imre főfelügyelő), Hunyady János-utca 3—Fő-utca 6. sz. házban az évi bér 82.000 aranykorona, Kerepesi-ut 1—5. sz. (nyolcház) évi bére 227.000 aranykorona. Ezek

a több ezer milliárdot érő paloták és házak s azok jövedelmei tiltakoznak az ellen, hogy egybeboronálják a Máv.-nyugdíjast, nyugbérést, özvegyet és árvát más nyugdíjasokkal,

olyanokkal, akik egy életen át nem fizettek ilyen súlyos arany nyugdíjjárulékokat kényszer után, mint ők. *Ezt is a Kansz egyenrangúsító ideológiájának köszönheti a vasutas* — a törvényes pragmatika megcsonkítása után —, annak ellenére, hogy a Máv.-nak nyugdíjtörvénye és 40 éve különálló, önkormányzatú nyugdíjintézete van. De a B-listára sem a *kiszolgált vasutasok* kerültek elsősorban, hanem az a *fiatalság*, amelynek életkora sem volt akkora, mint a túlszolgáló szolgálati ideje. *Pedig pótolhatatlan tisztviselő nincs a világon*. Én a magam részéről lelkiismeretbeli és tisztesség kérdését is csinálnék belőle, hogy 8—10 évre elzárjam kollégáim elől az előhaladás útját, bármennyire is marasztalnának. Nem dülne össze a vasút, ha megpróbálnák *a pótlást*. És miért kellett a nyugdíjasok nyugdíját annyiszor megállapítani, ahányszor a ténylegesekét? Miért nem lehetett megadni a nyugalomban levőknek a törvényes nyugdíjak bizonyos százalékát és miért nem lehetett azt fokozatosan föl javítani *a jogszerű nivóig*? Azért, mert akkor nem lehetett volna a nyugdíjasokat hol ide, hol oda sorozgatni, amiből pörök lettek. *A bíróság sok-sok ilyen pörben hozott a nyugdíjas javára döntést*. Ma már pör sincs, mert az elperes — bíró lett a saját ügyében. Nem a porokét reklamálom, hanem az igazságot és a szeretetet, amely oly sokszor hiányzik a szegény nyugellátásra szoruló ügyénél. Akit közelebből érdekel, *neveket, számokat, tényeket* bocsátok rendelkezésére.

A Máv.-nyugdíjasok jogos kívánságának mellékvágányra való terelése céljából *szeretik hangoztatni, hogy több a nyugdíjas, mint a tényleges*. A

valóság nem ez. Mert a Máv. szolgálatában pénzügyminiszteri megszabás alapján 1927/28. évre (amely nagyobb taglétszám-megállapítás, mint az 1926/27. év) 4591 tisztviselő, 11.027 segédtsízt, 13.024 altiszt, 1607 havi- és napidíjas, végül 19.774 állandó munkás, vagyis *összesen 50.023 tényleges vasutas van.* Ezzel szemben *a nyugdíjas, nyugbéres, özvegy és árva összesen 43.679.* Igaz, hogy e nyugellátásra szorulóok száma is nagy. De *ennek a kényszer-nyugdíjazás az oka.* Azonban a nyugdíjasok zsúfoltsága legföljebb 20 évig tarthat, mert természetes úton lepad. *Ennek a kritikus 20 esztendőnek áthidalására is van mód.* Megállapítandó a Máv, nyugdíjintézet aktív vagyonának értéke és hozadéka, amelyhez való jogukkal a *vasutas nyugdíjasok, nyugbéresek, özvegyek és árvák előnyben vannak a nem vasutas nyugdíjossal szemben.*

Ez a vagyon a Máv. nyugdíjasok, nyugbéresek, özvegyek és árvák *magántulajdona.* Ez a magántulajdon nem az állami adókból vétetett, tehát „állami határt“ húzni az 1925 július 1-e előtt és azután nyugalomba helyezett Máv. alkalmazottak között nem jogos, sem méltányos. A régi nyugdíjasok teljes aranykoronában fizették a nyugdíjjárulékot, a házakat is az időben vették, tehát *éppen azokat* háttérbe szorítani nem igazságos dolog.

Ezekre a palotákra olyan kölcsönt kell fölvenni, hogy abból havonta 20 éven át fődözni lehessen a vasutas nyugdíjasok nyugdíjának hiányzó, de jogosan kijáró részét.

Ilyen kölcsön 50 évi törlesztésre vehető föl és ez idő alatt *a ténylegesektől levonandó 5—6%-os járulékból kellene azt visszafizetni.* Mert a ténylegesek fizetéséből ez a néhány százalék könnyen levonható, ha a Máv. talpraállása után, ami az alkalmazottak 310 millió aranykoronás áldozatának köszönhető, megkapják a „jogérvényes“ szerződés 86. §. 3. pontja, illetve az 1907. évi L. te, 11. §-a alapján *a nekik kijáró fizetést.* Végül a Máv.-nál nem 65 év, hanem a terhes szolgálat alapján 60 év a törvényes szolgálati idő. Tehát ezt 65-re kitolni sem volt jogszerű a Máv.-nál. *Ez az összeboronáló rendszer* fenn nem tartható a Máv, különálló nyugdíjtörvénye alapján.

„Az igazság kemény kalapács“

Az államháztartás egyensúlyának helyreállítása céljából kiadott 1924.IV. törvénycikk felhatalmazása alapján rendeletileg módosították átmenetileg a vasutasok törvényes pragmatikájának illetményrészét, minősítését és várakozási idejét. Az esküvel megpecsételt vasúti pragmatika rabságra ítéltetett, mert védőügyvédei: a Máv. vezetősége vérszegény érvekkel dolgozott és a bírósághoz és a fővároshoz méltó eréllyel nem tudott ennek a *20 év óta törvénybe iktatott vasutasönállóság bástyájának érvényt szerezni.*

Befejezett tények elé állították a vasutassorsot. A többízben fogantatosított B-listák Damokles-kardja *elvégezte* a maga munkáját. Félénk, rettegő, jogaiért becsületesen síkraszállani nem tudó tömeg lett abból az értékes eleméből az államnak, mely nehéz, felelős és idegromboló munkáját, családjának kulturéletét adta oda hosszú éveken át azért, hogy Trianon gázsága után is a magyar vasutasbecsület megmaradhasson.

Az őszinte szó fehér holló lett. Suttogó, négy szemközt kesergő és panaszkodó, tehetetlen, kimerült, puha emberek sokasága lett az önértetes, bátor vasutásból azért, mert nem a tudás és önértet volt a haladás kulcsa, hanem a különféle adódó alkalmak.

Az az előléptetési rendszer, mely az utóbbi nyolc esztendőn keresztül dívott, példátlan a Máv. félszázados életében. Szemrebbenés nélkül lehetett vasúti szaktudás nélküli embereket, *kik a külszolgálat kemény kenyerét nem ették soha*, főfelügyelökké előretolni pár év alatt.

Ez a békeidőket megcsúfoló szabadosság, ez a vasutasok önérteten való végigvágatás feledhetetlen lesz, amíg egy önértetes vasutas lesz a földön. Ilyen elképesztő ajándékokat a vasút bevételeiből javasolni és ez ellen nem tiltakozni akkor, amidőn szakképzett öreg családapák a nehéz szolgálatban összetörve 6, sőt 9 évig egyhelyben várnak, — olyan állapotról tesz tanúságot, amit csak az tud megérteni, aki ezt közéről végignézte és végig is szenvedte.

Ne higye senki, hogy a hatáskör jogot ad bárkinek a *kényszerhelyzetnek* fenékgig való kihasználására. A jog az igazság. Az igazság a szeretet. A szeretet az, ami *kötelez* minden mulandó és porló embert, az Isten elé való jutásig is arra, hogy mesterségesen ne idézze fel embertársainak lelki fájdalmai mellett az anyagi pusztulását is olyan cselekményekkel, mint ez a ríktó előléptetési rendszer volt. A KANSz vasúti jerikóként át harsogtak a frázisok a vasutas némaság, lehangoltság, kimerültség élesztgetésére.

Minden jogfosztást védelmébe vett ez a vállalkozás. így a várakozási törvényes idők eltörlését, a B csoport *felállítását bár fölősember nincs a Mávnál.* A szabadjegyek, rezsijegyek, elkönfiskáltását, stb. stb. a hivatalosan levont tagdíjak ellenében. Ha valaki egy gyűlésen az igazságot meg akarta mondani, félkézzel intették le. Pletykák alapján „szolgálati érdekből“ is helyeztek át. Ha az illető perlési engedélyt kért a rágalmozó ellen, azt egyszerűen elutasították. Egyszóval a legminimálisabb emberi jogok szenvedhettek kudarcot.

Ebben a kétségbeejtő állapotban találta és vette át a Máv. új elnöke & Máv. szellemi világát.

A nyolc évi keserűség, a nyolc évi halogatásnak minden szomorúsága, mint egy lejárt váltó került az új elnök asztalára. Be akarja, be fogja váltani.

Érthető tehát a csend most, mert új világ kezdődik. Szebb. Jobb. Emberibb.

Az új státusrendezés az első lépés a hinárból kifelé. Az új státusrendezéssel a vasutasok szekere a biztos egyenes útra kerül. Arra az útra, amit nem lehet dűlőutakra átváltoztatni, összecserélni, eldisputálni.

A vasutas esküt tett törvényes pragmatikájára. Ez esküben rettenetes erő van, maga az élő igazság!

Lelkem színes rakétáit azért gyűjtöttem fel a sötét magyar vasutas égbolton, hogy magatokra ismerjeteK. Bátrak és hazafias, kötelességtudó, fegyelmezett vasutasok legyetek és tudjatok hinni, bízni, dolgozni Magyarország feltámadásáért!

TARTALOMJEGYZÉK

	Oldal
Az igazság nem múló divat. Az igazság nem konjunktúra	
Az igazság kemény kalapács!	5
„Az igazság nem múló divat“	7
Nyilatkozat	9
„Aç igazság nem konjunktúra	10
A Máv. vagonjai 1920-ban.....	11
A jogfosztások lejtőjén	12
Memorandum a Máv. alkalmazottak utazási jogának visszaállítására.....	12
A memorandum másolatot kísérő irat	16
A KANSz. vasutas csoportja a vasutas érdekek védelmében.....	17
Mit mond a kereskedelmi miniszteri rendelet?	20
A vasutasok helyzete	21
A „Vasúti Tisztviselők országos Egyesülete“	23
Talpra állott-e a Máv?	26
Kik állították talpra a Máv.-ot?	29
Miből állították talpra a Máv.-ot?.....	31
A Máv. és a székesfőváros	34
Fővárosi összehasonlító táblázat	35
A MÁV. üzem új státuszrendezési terve I. Tisztviselők.....	36
„ „ „ „ „ „ II. Segédtisztek. III. Altisztek.....	37
A státuszrendezés magyarázata	38
A Máv. és munkásai	39
A Máv. Trianonja	40
A Máv. és nyugdíjasai	42
„Az igazság kemény kalapács“	44