

KITARTÁS

A „KITARTÁS“ KÖLCSÖNÖSEN SEGÉLYEZŐ ORSZÁGOS EGYESÜLET HIVATALOS LAPJA

→ MEGJELENIK MINDEN HÓ 1-ÉN. ←

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
Budapest, VII. Baross-tér 17.
II. emelet 19.

FELELŐS SZERKESZTŐ:
TURTSÁNYI VILMOS.

A »Kitartás« egyesület alapszabályait
a nmélt. m. kir. belügyminiszterium
49.452.902. szám alatt hagyta jóvá.

Szövetségi mozgalmak.

Köztudomásu dolog, hogy nálunk a közlekedési vállalatok alkalmazottainak javadalmazása semmiféle arányban nem áll azzal a veszélyes és felelősségteljes szolgálattétellel, melyet tőlük a felsőbbség megkövetel. De még ettől is eltekintve, az élelmi czikkeknél folyton emelkedő ára semmi arányban sem áll azokkal a javadalmazásokkal, melyek évtizedek előtti viszonyokhoz mérten lettek megállapítva s hovatovább még a mindennapi megélhetést sem biztosítják az alkalmazottaknak.

A közlekedési vállalatok alkalmazottai már évek óta panaszkodnak, kérvényeznek felsőbbseikhez, a nélkül, hogy valamire való eredményt értek volna el.

A m. kir. államvasutak alkalmazottai annak idején a munkabeszüntetéssel akartak nyomást gyakorolni a felsőbbsegre, de kudarcot vallottak vele, mert eltekintve hiányos szervezkedésüktől, nem is tudták meggyőzni a mérvadó köröket e gyökeres reformálás szükségességéről.

Arról, hogy a vasutasok ezen lépése helyes vagy helytelen volt, eltérők a vélemények; de hogy kivánságaiknak legnagyobb része jogos volt, az még komolyan vita tárgyát sem képezheti.

És mégis mit látunk. A vasutasok egyetlen kivánsága sem nyert érdemleges, megoldást, a testület egyetlen kategóriája sincs kielégítve. Nem azt akarjuk mondani, hogy a jóakarát hiányzott volna, de hiányzott a kellő tájékozás. Minden szakma külön-külön kérvényezett, érvelésük legtöbbször ott csucsozott ki, hogy más szakmabeli kartársaik működési körét leszólták, illetve azok rovására kérelmeztek a maguk számára olyasmit, a minek jogosultságát másoktól elvitatták.

Magától értetődik, hogy a felsőbbség nem

volt hajlandó senkit a más rovására kielégíteni, hanem a sok kérvényben felhozott sok sérelmet az összesség érdekét szem előtt tartva, orvosolni akarta.

Ez hosszú tanulmányt igényelt. A politikai helyzet visszássága azonban erre nem engedett időt és nyugalmat. A mit az egyik miniszter meg akart adni, azt a másik visszavonta; a mit az egyikől elfogadtak volna, azt a másik hiába kínálta. Azután pedig ügyet se vetettek a vasutasok széttagolt testületére.

Ekkor ébredtek tudatára a vasutasok annak, hogy nekik szervezkedni kell, ha czélt akarnak érni. A szervezkedés nem arra volt szükséges, hogy állást foglaljanak a felsőbbség ellen, ha kivánságaikat esetleg megtagadná, hanem arra, hogy saját maguk választottjai mérlegeljék az egyes szakmák kivánságainak jogosságát és annak a lehetőségét, hogy módjában áll-e a felsőbbségnek azok teljesítése, illetve, hogy mint erkölcsi testület lépjen fel oly kivánságok teljesítésének szükségességét bizonyítva, melyek nélkül az alkalmazottak továbbra már nem képesek ugy erkölcsi mint fizikai okokból kötelességüket teljesíteni. Ha azután találkoznék felsőbbség — a mi ki van zárva — a mely hatalmi csökönnyösségből elzárkóznék a jogos kivánságok teljesítése elől, akkor ez a nagy testület nem arra fog törekedni — a mint azt hangoztatni szeretik — hogy erőszakkal csikarja ki jogait, hanem arra, hogy ilyen feladatának meg nem felelő felsőbbség helyét oly embereknek engedje át, a kiket nem is kell figyelmeztetni arra, hogy mi a kötelességük azokkal szemben, a kik nehéz munkával a közérdeknek szolgálatában állanak.

A közlekedési vállalatok alkalmazottainak szövetsége a fentebbi okokból meg is alakult, a kik annak a vezetésére vállalkoztak, illetve a kiket a közbizalom odaállított,

azoknak nagy feladatokat kell megoldaniok. Az a türelmetlenség, mely helyenként és az alkalmazottak egyes rétegeiben azáltal jutott kifejezésre, hogy külön-külön szervezkednek, nem egészen helyes, hacsak nem azért történik így, hogy a szövetségnek azon tévedését pótolja, mely elmulasztotta már kezdettől fogva az alkalmazottak különféle rétegeit külön-külön csoportokba beosztani. Ha ennek a szervezkedésnek csak az volna a célja, hogy az országos szövetség munkáját megkönnyítse, de máskülömben vele szoros kapcsolatot tart fenn egy egységes vezetés által, akkor helyes irányban indul a szervezkedés; de ha ez a vasutasok testületét apró érdekcsoportokra szétszaggatja, akkor a vasutasok nagy testülete *soha nem lesz számottevő tényező.*

Három szövetség már van. Most a negyedik van alakulófélben, a vonatkisérek szövetsége.

Az igaz, hogy az országos szövetség részéről hiba történt, midőn a vonatkisérek mozgalmát nem méltányolta kellően, de ez nem elég ok arra, hogy az alkalmazottak ezen rétege most már, a többitől különválva, mereven állást foglaljon ellene és ezzel azt gyengíteni akarja. Az magában véve helyes, ha minden egyes szolgálati ág külön-külön szervezkedik. Erre szüksége is van, hogy különleges érdekeit alaposan megvitathassa és sérelmeit kellő formában az illetékes forum elbírálása alá bocsássa. De semmiesetre sem mondható szerencsés gondolatnak az, hogy a vasuti alkalmazottak minden kategóriája külön úgy szervezkedik, hogy a többi kartársakkal az összeköttetést teljesen megszakítja.

Lehet, hogy ezek a különféle szövetségek egy-egy ponton néha találkozni fognak, de az ki van zárva, hogy érdekeik megvédése esetén a saját igazságukról más kartársaikat is meg tudják győzni annyira, hogy azok velük ilyen esetekben szoros érdekközösséget vállaljanak, ha nincs meg közöttük a szoros összetartozandóság tudata egy közös vezetés által kifejlesztve. De hogy is tudhatnák az ilyen csoportok a köznek érdekét az ő különleges érdekeikkel összeegyeztetni, ha nincs meg közöttük az a közös érintkezési pont, ahol felvilágosítást szerezhetnek maguknak arról, vajjon egyik-másik kívánságuk nem-e sérti más szakmabeli kartársaik érdekeit. És nem-e lesz alkalomadtán épen ez a széttagolás *alkalmas fegyver arra, hogy ezen érdekcsoportokat egymás ellen fegyverül felhasználják, hogy bármely oldalról jövő jogos kívánságok, vagy égető szükségé vált reformok teljesítése elől*

kibujhassanak? Az országos szövetségtől függetlenül megalakult két szövetség, úgy látszik, nem gondolt az előbb mondottakra, mert máskülömben alig érthető, hogy még kísérletet sem tett arra, hogy a többi kartársakkal érintkezésbe lépjen.

Ez az eszme csak most merült fel a vonatkisérek megalakítandó szövetségénél. Ezek már eleve kijelentették azt, hogy szövetségük megalakításával nem céljuk a többi kartársaktól elkülönítve működni, hanem az, hogy akár a jelenlegi országos szövetségnek kötelekében, akár egy másik, az összes szakszövetségek által választott központ útján akarják a szoros kapcsolatot fentartani a kartársakkal. Ily értelemben érintkezésbe is léptek az országos szövetség vezetőségével, de a szövetség jelenlegi alapszabályaiban a szervezkedés ezen formája nincs előre látva. Az alapszabályoknak tehát ily értelemben való módosítása szükséges, ami csak a jövő közgyűlésen történhetik meg. Ennek a közgyűlésnek amugy is sok teendője lesz, mert a tapasztalat az országos szövetség vezetőségét máris megismertette mindazon hibákkal, melyek a kitűzött nagy célok elérését hátráltatják. Az igaz, hogy eddig az idő is annyira rövid volt, hogy az országos szövetség tervezetkénél egyebet alig végezhetett, mert hisz a szervezés sincs még mindenütt befejezve, de erről rövidebb időszakokban kellett volna felvilágosítani a türelmetlenkedő tagokat, vagyis a szövetségnek gondoskodni kellett volna egy oly lapról, mely a kartársakkal, még a legtávolabb lakókkal is, a szoros kapcsolatot fentartja. Csak ennek elmulasztása folytán történhetett az a visszásság, hogy még a szövetség tagjai is a szakszövetségek alakítását kívánják, mert csak ezekben látják érdekeiknek hathatós megvédelmezését.

Elhibázott dolognak tartjuk azt a hajszát, mely most megindult ezen szakszövetségek ellen. Ellenkezőleg az országos szövetségnek magának kellene megragadnia a kezdeményezést és arra törekednie, hogy a vasutasok minden kategóriája külön szervezetben ugyan, de egységesen köréje tömörüljön. Egy kis jóakarattal és körültekintéssel ma még könnyű áthidalni mindazon ellentéteket, melyek a vasutasok egy-egy kategóriáját az országos szövetséggel való közös működéstől visszatartják, de ha ez mereven állást foglal a szervezkedés ezen helyes módja ellen, akkor azt az eredményt fogjuk elérni, hogy a vasutasoknak számos szövetsége lesz ugyan, de *tekintélye soha!*

Egy olyan nagy testület, melynél minden

egy ember szorosán a másikhoz van kapcsolva, ahol az egyén érdeke annyira beleszővődik a köznek érdekeibe, csak akkor boldogulhat igazán, ha nem különíti el magát kasztszerűen, hanem egybeforrva halad a kitűzött cél felé.

T. V.

EGYESÜLETI ÜGYEK.

Az egyesület tagjait megillető kedvezmények:

Az alapszabályokban meghatározott feltételek mellett az egyesületi tagok a következő kedvezményekben részesülnek:

1. Minden tag halálesetre a Dordrecht életbiztosító társaságnál van biztosítva azon összegre, mely őt az alapszabályok értelmében megillette. Ha a tag bármely okból baleset ellen már nem biztosítható, a baleset folytán beállott halál esetére is megkapja a kötvényben biztosított összeget.

2. Minden tag 60 éves koráig a „Providentia” általános biztosító társaságnál baleset ellen van biztosítva, még pedig:

a) baleset folytán bekövetkező halál esetén 2000 korona erejéig,

b) baleset folytán beállott teljes vagy részleges munkaképtelenség esetén a tag 2000 Korona arányában meghatározott százalék szerinti összeg erejéig.

Minden baleset, annak megtörténte után legkésőbb 24 óra alatt, az egyesületnek okvetlenül bejelentendő

3. A tag törvényes nevének elhalálása esetén az alapszabályszerű segélyben részesül.

4. A tag 15 évi tagsága idejének letelte után, ha 5^{ik} életévét betöltötte, életbiztosítási kötvényére 1000 koronáig terjedhető kölcsönt kap a »Kitartás Takaré- és Hitelszövetkezet»-től.

5. Minden tag a belépéstől kezdve úgy peres mint perenkívüli ügyekben az egyesület ügyészsége által díjtalanul képviseltetik.

6. Az egyesület havi közlönye minden tagnak már a belépéstől kezdve díjtalanul megküldetik.

Segélyezések kimutatása.

Halálozási segélyek:

Lapunk 7. sz. kimutatott segélyösszeg K 124,425.—

Ujabb segélyek:

809. Farkas József Arad, a tag halála után K 1000

Balesetsegélyek:

Lapunk 7. sz. kimutatott segélyösszeg K 33,361.26

Ujabb segélyek:

255. Ostoič Vazul, Fiume K 300
1440. Skribek János, Ujpéteri » 50

Ipari balesetek statisztikája.

A balesetbiztosítás megvalósításának előestéjén lát napvilágot a kereskedelemügyi miniszterium kiadásában az ipari balesetek 1904. évi statisztikája. Már ötödik éve teszi közzé ezt a statisztikát a kereskedelemügyi miniszterium és mondhatjuk, ékesebben szóló bizonyosságot az ipari balesetek ellen való biztosítás országos rendezésének szükségességére, aligha találhatott volna.

Az 1904. év folyamán a magyar korona országában 18,555 hivatásközi baleset történt, tehát 1343 esettel több, mint 1903-ban. Ebből 17,432 eset a férfiakra, 1123 eset a nőkre jutott. A nők sokkal kisebb számmal fordulnak elő, ami érthető is, mert az ipari kereső népesség számarányában a nők az összmunkásságnak csak 16.60%-át, míg a férfiak 83.35%-át teszik. A munkaképtelenség tartama, illetve súlya aránylag elég nagy. Halált okozó baleset volt 207 (az összes balesetek 1.12%-a); állandó teljes munkaképtelenséget okozott 44 (0.26%), állandó részleges munkaképtelenséget 256 (1.38%), négy hónál hosszabb munkaképtelenséget 97 (0.52%), három-négy havat 472 (2.54%), 1—2 havat 1811 (9.76%), 3—4 hetet 3838 (20.69%), 9—14 napot 4432 (23.89%), 6—8 napot 3878 (20.90%) és végül 4—5 napi munkaképtelenséget 3342 eset (18.01%). A maximum tehát a 9—14 napi munkaképtelenség csoportjára esik, ami relative nem rossz eredmény. Feltűnik azonban, hogy a halálos balesetek száma nagy, sőt e szám évről-évre növekszik (1903-ban volt 184, 1902-ben 163), ami vagy a biztonsági készülékek hiányának, vagy az ellenőrzés csökkenésének szomorú következménye és bizonyára az egész statisztikában leginkább megszívlelendő.

A test különböző részei közül a legtöbb sérülés éri a munkások végtagjait, az összes esetek 81.48%-a; azután a fejet, 10.50% (amelyből magára a szemre esik 46.74%), továbbá a törzset 4.73%, a test többi részeit 2.21%, a belső részeket pedig 1.08%. A végtagok gyakoribb sérülése annak a természetes ténynek a következménye, hogy az ipari munka közben a munkás végtagjai és főleg a kezei vannak állandó érintkezésben a szerszámokkal és a gépekkel.

A baleset módjai közül a leggyakoribb a zúzódás, az összes esetek 50.02%-a, aztán a vágás (26.59%), az égés vagy robbanás (7.62%), a törés (3.14%), idegen test behatolása a szervbe (2.90%), rándulás, ficzamosodás (2.90%), mérgezés (0.09), megfulladás (0.13%). E baleseti módok közül a törés és a mérgezés járt rendszerint a legsúlyosabb következményekkel. A legtöbb baleset éri a munkást a munka-gépeknél (23.90%), aztán súlyos tárgyak leesése folytán (19.67%), rakodásnál, szállításnál (17.89%), kéziszerszámmal való munkánál (17.58%), magasból való lezuhanás folytán (6.52%), elgázolás folytán (0.53). A motoroknál, a legveszedelmesebbnek tartott gépfajnál csak 3.14% a sérülés.

Az időszámítást véve figyelembe, legtöbb a baleset július hónapban (51.2%), legkevesebb februárban (38.8%). Ennek egyedüli oka, úgy látszik, abban rejlik, hogy a nyári hónapban hosszabb ideig dolgozik a munkás, mint télen és így a baleset-alkalom is nagyobb. A napokat tekintve pedig a legtöbb a sérülés hétfőn 15.69%, aminek oka mindenki előtt nyilvánvaló. A szombat majdnem ugyan-

olyan arányban szerepel, mint a hétfő. Érdekes, hogy a balesetek zöme a munkábaállítás első óráiban következik be, amiből arra lehet következtetni, hogy a munkás korán kezdi a munkát és még nem elég éber figyelemmel dolgozik.

A sérültek családi állapota volt: 51.72% nőtlen, 32.89% családos, 13.56% gyermektelen. A legtöbb baleset a gépgyártás körében fordul elő, a legkevesebb a papír-iparokban. Ezek az adatok könnyen áttekinthető táblázatokba vannak foglalva és iparstatisztikánk legértékesebb részének tekinthetők.

A munkáslakások kérdése.

Fontos szociális kérdéssel foglalkozott a minap a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamara, amidőn a munkáslakás-kérdést és az olcsó vasuti munkásjegyek ügyét tüzte napirendjére. A munkáskérdés talán egyetlen kulturországban sem oly rendezetlen, mint Magyarországon. Nálunk eddig csak óhajlás és szerény kívánság volt a munkáslakás-kérdés rendezése, míg végre ma már ott tartunk, hogy ankétezőnk és komolyan tanácskozunk is felőle. Hogy idáig eljutottunk, azt részben a Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarának köszönhetjük. Dicséret azonban csak akkor érheti a kamara vezetését, ha komolyan és nagy energiával hozzájárul a hozott határozatok megvalósításához. Ha azonban mindaz, amit elhatároztak, csak papíron marad, úgy jobb lesz hozzá sem fogni, mert ezzel csak azt érik el, hogy leveszik a napirendről az ügyet, melynek megvalósítására pedig égető nagy szükség van. A kamarában megtartott értekezletről ez a tudósítás számol be:

A Budapesti Kereskedelmi és Iparkamarában *Lánczy* Leó főrendiházi tag elnöklésével szakértekezlet volt a munkáslakás-kérdés és olcsó vasuti munkásjegyek tárgyában kidolgozott előterjesztés ügyében. Az értekezlet az előterjesztést beható megvitatás után magáévá tette és a legközelebbi teljes ülés elé terjeszti. A bajok felette sürgős orvoslásának mikéntje tekintetében megindult eszmecsere folyamán azonban igen eltérő felfogások érvényesültek. Végül azonban az ellentétes nézetek képviselői egyaránt megnyugvással fogadták és egyhangulag magukévá tették *Lánczy* Leó elnök javaslatát.

Ez álláspontból kifolyólag a munkáslakás-kérdés megoldására a kamara alább kifejtendő kezdeményező tevékenységén kívül szükségesnek tartja, hogy egy önálló és központi szervezet létesíttessék, amely maga ugyan az építkezéssel egyáltalán nem foglalkoznék, hanem például a francia »Société Française d'habitations à bon marché« vagy a berlini »Centralstelle für Arbeiterwohlfahrtseinrichtungen« stb. bevált minták után, a kamarától kezdeményezett és a jövőben is támogatandó lakásreform mozgalmat tovább fejleszti és állandóan a napirenden tartja, mivel a kamara sokoldalú feladatai közepette erre teljességgel nem alkalmas. E szervezetnek legfőbb hivatását a javaslat abban látja, hogy nemcsak az illetékes közhatalmi szerveket, (kormány, főváros, esetleg vidéki városok, kamarák is) és a nagyobb iparos munkaadókat és gazdasági társaságokat, de a tágabb értelemben vett társadalmat is, nevezetesen a lakás-kérdés előbbrevitelére

anyagi, szellemi vagy társadalmi sulyuknál fogva hivatott tényezőket, valamint a munkások képviselőit is az e téren felhalmozódott szociálpolitikai feladataink elvégzésére buzdítsa, szervezze és egységesen irányítsa. Minden rendelkezésre álló módon előmozdítja majd a kislakások építésének mentől gyorsabb és intenzívebb megkezdését azzal is, hogy azokat az alábbi kedvezményeket, törvényhozási és közigazgatási intézkedéseket, amelyeket a kamara már most hajlandó feliratilag kérelmezni, külön-külön az illetékes tényezőktől a maga részéről, a szükséghez mérten, mindaddig sürgesse, míg törekvéseit e téren is teljes siker nem koronázza. Legfőbb tevékenysége azonban továbbra is abban állana, hogy megteremtse azokat a közhasznú társadalmi egyesületeket, nevezetesen részvénytársaságokat és szövetkezeteket, amelyek a lakásreform talaját tulajdonképpen megmunkálni hivatottak.

A teljes ülést már most felhívják, hogy a kamara irodájával dolgoztassa ki mielőbb a létesítendő egyesület alapszabálytervezetét, munkaprogramját és taggyűjtő felhívásait, szóval mindent készítettessen elő, hogy az egyesület mihamarabb megalakulván, fontos földatkokörét betölthesse.

Ez egyesület megalakítása mellett a kamarának a munkáslakás kérdésében érdemileg is kezdeményező tevékenysége abból állana, hogy az illetékes tényező figyelmét a reájuk háruló feladatokra már a jelen előterjesztés megküldésével is felkelti. Emellett külön felirattal fordul a kormányhoz, hogy kislakások építésére szükséges adó-, hitel- stb. kedvezményekről sürgősen dolgoztasson ki egy, már 1897-ben kilátásba helyezett törvényjavaslatot; a kereskedelemügyi miniszterhez, hogy a betegség, baleset, esetleg az aggkor és rokkantság ellen is létesítendő állami biztosító intézetekről szóló törvényekbe vegyen be oly értelmű rendelkezést, hogy a pénztárak tartalékalapjaik bizonyos részét munkáslakások építésébe fektessék; a pénzügyminiszterhez, hogy, amint a kamara ismételten kérelmezte már, a fővárosi hidvámokat eltörölje; a székesfőváros tanácsához, hogy a város telekpolitikáját, építési rendtartását és városfejlesztési terveit az előterjesztésben kifejtett modern speciális irányban rendezze be; a kormányhoz és a székesfővároshoz, hogy első sorban saját munkásainak, de azután a szükséghez képest az összes munkásoknak lehetőleg maguk is építsenek minta-munkásházakat és népszállókat. Végül a kamara át fog irni a máv., a helyi érdekű és közuti vasutak igazgatóságaihoz, hogy olcsóbb heti bérlet- és reggeli munkásjegyek szolgáltatassanak ki; a Magyarországi Munkások Rokkant- és Nyugdíj-Egyesülete, valamint a Hajléktalanok Menhelye Egyesület vezetősegeihez pedig, hogy kétfélmillió, illetve 360.000 koronára rugó tartalékalapjukat lehetőleg olcsó kislakások, illetve munkásszállók építésével gyümölcsöztessék.

A szegénység nevelő hatása.

Carnegie András, a könyvtárakat osztogató pittsburgi aczélművész mondta egyszer: »A gazdagok fia nagyon meg vannak terhelve az élet versenyében, mert nagyobb részük nem képes ellentálni a gazdagsággal járó kísértéseknek s így haszontalanul fecsérli el életét. Az élet nagy versenyében a sze-

A MÁV. VONATKISÉRŐK ORSZÁGOS SZÖVETSÉGE

JELENTÉS.

Budapest, 1906. július hó 31.

A folyó hó 9-iki országos vonatkisérői értekezletünk egyhangu határozatai értelmében eljárván, erről a következőket jelentjük: Egy ötven tagu küldöttség folyó hó 20-án délelőtt 11 órakor megjelent a képviselőházban és tisztelgett *Kossuth* Ferencz kereskedelmi miniszter ur önmagyméltóságánál. A küldöttség vezetője és szónoka *Nikkel* Ignác főkalausz volt, aki beszédében megemlékezvén társadalmi és anyagi helyzetünk immár türehetetlen voltáról, utalt a vonatkisérő személyzetnek a közelmúlt politikai válság ideje alatt bebizonyosodott hazafias ragaszkodására nemzetünk nagynevű vezérei iránt, mely abban jegezsedett ki leginkább, hogy noha türehetlen helyzetünk orvoslása nagyon is kívánatos volt már, de nehogy tápot nyujtsunk kérelmeinket tartalmazó Emlékiratunknak a törvénytelen kormányhoz való benyújtása által, annak ama hitéhez, mintha a máv. vonatkisérők hatalmas testülete — ilyképen fényesen dokumentált — bizalmát birná, vártunk, pedig nehéz volt várunk, bizva hazánk jobb jövőjében, türelemre intve a türelmetlenkedőket, kitartásra a csüggedőket. Átnyujtva Emlékiratunkat, kérte a minisztert, tegye magáévá az abban foglaltakat, hozzon megnyugvást és elégedettséget a magy. államvasutak egyik legterhesebb szolgálati ágánál lévő alkalmazottak karában. *Kossuth* Ferencz keresk. miniszter válaszában megígérte, hogy tanulmányozni és teljesíteni fogja az Emlékiratban foglaltakat.

Ugyanezen napon 10 órakor egy másik küldöttség azon czélból jelentkezett *Ludvigh* Gyula ur önmagyméltóságánál, hogy átadva neki Emlékiratunkat, engedélyt kér annak a kereskedelmi miniszter ur önmagyméltóságához küldöttségileg való benyújtására és kikéri engedélyét a máv. vonatkisérők orsz. szövetsége megalakításának előmunkálataira. Elnök ur ez időben, a kereskedelmi tárca tárgyalatván, a képviselőházban volt elfoglalva. Visszaérkezése ideje bizonytalannak jeleztetvén, a keresk. miniszter

urhoz járuló küldöttség utjára kelt a képviselőházba, a másik pedig várt elnök urra, aki meg is érkezett fél 2 órakor s röviddel utána fogadta a küldöttséget, melynek szónoka *Sándor* Márkus főkalausz volt, aki elnök ur önmagyméltóságához a következő beszédet intézte:

Nagyméltóságú Elnök Ur!

Kegyelmes Urunk!

Eljöttünk, hogy nagyméltóságod kegyes engedélyével e hó 9-én megtartott vonatkisérői országos értekezletnek egyhangu határozatából ezen személyzet iránti kegyes jóindulatáért hálás köszönetünket fejezzük ki.

Kegyelmes Urunk! Hét esztendeje annak, hogy szerencsém volt nagyméltóságod előtt ugyancsak egy vonatkisérői küldöttség élén ezen személyzetnek anyagi és társadalmi jobbléteért könyörögni.

Hét év még anyagiakkal való küzdelem nélkül is hosszú idő, egy vasutas — különösen egy örökké izgalom és életkockázattal kapcsolatos vonatkisérőnek az életében.

Hét év óta csak intézetünk és a társadalom, valamint a nap-nap után rosszabbodó megélhetési viszonyok támasztotta igények kielégítésében volt csak részünk.

Mindezek dacára helyünket becsülettel töltöttük be.

Fájdalom, ezzel szemben intézetünk részéről mind-ezideig gyökeres intézkedés nem történt aziránt, hogy nehéz és felelősségteljes szolgálatunkat legalább a megélhetési gondoktól mentesen hajthatnánk végre.

Kegyelmes Urunk! Hét esztendő eljárt felettünk azóta anélkül, hogy anyagiakban előbbre haladhattunk volna és ma, bár a nehéz szolgálattétel által roncsosá téve, bizalomtól és reménytől eltelve fordulunk alázatos kérelmünkkel Nagyméltóságodhoz, kérvén, miként azt adott helyen és alkalommal atyai jóindulatával támogatni kegyeskedjék. Hogy alázatos kérelmünkben tárgyilagosak lehessünk, kérem Nagyméltóságod kegyes engedelmet arra, hogy alázatos kérelmünket szóról-szóra felolvashassuk.

Erre *Birki* Mihály a kérvényt felolvasta, amint az alább következik.

Nagyméltóságú Elnök Ur!

Kegyelmes Urunk!

Anyagi és társadalmi helyzetünk előbbrevitele czéljából folyó hó 9-én Budapesten megtartott vonatkisérői

országos értekezletünk egyhangu határozata folytán a következőket kérjük Nagyméltóságodtól:

A 65-ös előkészítő bizottság által kidolgozott, az országos értekezletünkön egyhangulag elfogadott szerény, méltánylást érdemlő emlékiratunkat legkegyesebben átvenni, azt adott helyen és alkalommal atyai jóindulattal támogatni méltóztassék.

E kérelmünk indoklására szabad legyen felhozni a megélhetési viszonyok azon mérhetlen, immár elviselhetlen drágaságát, melylyel csupán vonatkiséreti szolgálatunknak ellátása támasztotta igények fokozása áll egyenes arányban.

Kérjük továbbá Nagyméltóságodat, hogy kegyeskedjék engedélyt adni »a máv. vonatkiséreők országos szövetsége« előmunkálatainak eszközölhetésére.

Kegyelmes Urunk! A vonatkiséreő személyzet immár teljes bizonyossággal meggyőződött azon szomorú tényről, hogy a mai országos nagy szövetség azon célznak, melyet szolgálnia kellene, jelen alakjában soha, de soha megfelelni nem fog tudni. A vonatkiséreők országos értekezlete egy, a vonatkiséreők közös és különleges érdekei megvédésére létesítendő vonatkiséreői országos szövetség létesítését nélkülözhetlenné tartván, azon egyhangu határozatot hozta, hogy a 65-ös előkészítő bizottság egészítessék ki 200 taguvá, mely előkészítő bizottság eszközölje ki Nagyméltóságodnál az előmunkálatok engedélyét.

E kérelmünk ismétlésekor és kapcsán kérjük egy a vonatkiséreők ügyét szolgáló vonatkiséreői szaklap általunk való kiadását engedélyezni. Kérelmezett lapunk czime: »Vonatkiséreők Lapja«, felelős szerkesztője: Sándor Márkus főkalauz, főszerkesztője Birki Mihály kalauz. Kiadja a létesítendő »Máv. vonatkiséreők országos szövetsége« előkészítő bizottsága.

Kérjük továbbá, hogy az előkészítő bizottság tagjai részére a felettes üzletvezetőségek a szükséges szabadságokat és szabadjegyeket rövid uton engedélyezzék; hogy az előkészítő munkálatok folyamán szükségessé váló értekezletek megtartása a telepállomások részéről ne gátoltassék és ezen értekezletek megtartásának céljaira az oktató terem. vagy más alkalmas helyiség rendelkezésre bocsájtassék.

Utolsó, de főfontosságú kérelmünk végre mozgási szabadságunk biztosítása, melynek hiányát sajnosan és érthetetlen módon kellett utóbbi időben tapasztalnunk.

Alázatos kérelmeink ismétlése és ezek teljesítése reményében megköszönjük Nagyméltóságodnak törekvéseink iránt eddig tapasztalt félremagyarázhatlan atyai jóindulatát. Ezen érzés ápolását Nagyméltóságod magas

személyéhez való folyton fokozódó ragaszkodásunkkal és bizalmunkkal megerősíteni szent kötelességünknek fogjuk ismerni.

Budapest, 1906. július hó 20-án.

A 200-as előkészítő bizottság.

Elnök ur önagyméltósága átvette Emlékiratunkat. Válaszában megígérte az abban foglaltak megfelelően való tárgyalását biztosítva legteljesebb jóindulatáról. Kérésünk második részére, a máv. vonatkiséreők országos szövetségének megalakítása előmunkálataira pedig a legmesszebb menő jóakaratáról biztosítva, ott a helyszínen megadta a szóbeli engedélyt. Mély hatást keltettek a küldöttség tagjai közt Elnök ur ama szavai, melyben az egyesülési jogról szólva ama nézetének adott kifejezést, hogy ha az alkalmazottak ily módon, tehát szervezetkezések által vélik feltalálhatni boldogulásuk alapfeltételeit, az Igazgatóságnak illetve felsőbbségnek ez ellen nem lehet semmiféle kifogása sem. Ugyancsak a helyszínen adott engedélyt Elnök ur a szervezéshez szükséges mozgásra, szabadjegyek e célú szolgáló igényelhetésére, nemkülönben értekezletek megtartására és az ezekhez szükséges helyiségek átengedésére. A lapunkat illetőleg élenken érdeklődött önagyméltósága aziránt, vajjon megfelelő anyagi fedezet áll-e az előkészítő-bizottság rendelkezésére és komolyan figyelmeztette a küldöttség tagjait egy ily vállalat megindításánál szükséges körültekintésre; egyebekben pedig fentartotta magának döntését lapunkat illetőleg a kérdés kellő áttanulmányozása utánra, miről az 500-as előkészítő-bizottságot írásban fogja értesíteni. Elnök ur önagyméltóságának a küldöttséghez intézett szavai teljes meglegedést keltettek. Felsőbbségünk részéről ezideig még nem tapasztalt gondoskodás jóleső érzéssel öntötte el a vonatkiséreők amugy is nagyon fásult lelkét. Harsány »éljen« hangzott el a beszéd zártára, melylyel meg volt pecsételve »a máv. vonatkiséreők országos szövetsége« mozgalmának első sikere.

Zászlóbontás.

Kedves vonatkiséreő Kartársaink!

Kibontottuk »a máv. vonatkiséreők országos szövetsége« zászlóját. Hogy mi kényszerített minket e tettünkre, azt nektek elmondani felesleges. Jól tudjátok ti azt kedves Kartársak, hisz ti adtátok meg az impulzust e mozgalomnak ama óriási érdeklődéssel, melylyel minden lépését kísértétek e mozgalomnak. Halomszámra érkeztek ügyes-bajos dolgaitokat feltáró sérelmeiteket felpanaszló leveleitek. Elmondátok nekünk kartársaitoknak, mennyi igazságtalanság, méltánytalanság, sérelem esik meg rajtatok nap-nap után. Irtátok, vegyük be a memo-

randumba ezt is, azt is. Azt a balhitet tápláltatok persze kedves Kartársak, hogy ha ezek a sérelmek mind bekerülnek a memorandumba, mind megszűnik azonnal. Tévedtek kedves Kartársak. Az az emlékirat magában nem orvosság, hisz ha az lenne, gyártanánk mi minden sérelmünkre egyet-százat-ezret . . .

Dehát mit is foglal magában a mi kidolgozott és Kossuth Ferencz keresk. miniszter ur önagyméltóságához beterjesztett emlékiratunk? Magában foglalja, kedves Kartársak, a vonatkiséreőszemélyzet legfájóbb sebei és bajainak feltárását, az orvoslás-

nak ezidőszerint legkivánatosabb módját és mértékét. Higgyétek el, kedves Kartársak, csak a legszükségesebbek vannak benne. Ezer a mi bajunk, amely mind rendezésre, orvoslásra szorul. Tudjuk ezt mi jól, hisz vonatkisérek vagyunk; de ha nem tudnánk is, csak át kell néznünk panaszos leveleitek ezer számra menő halmazát s menten tisztába jövünk helyzetünk úgy anyagi, mint társadalmi téren lévő bajainak elszámlálhatlan szükségleteivel.

Feltártuk tehát a legszükségesebbeket emlékiratunkban azzal, hogy itt nem állunk meg most már, hanem igenis résen leszünk, hogy az abban felsorolt sérelmek csakugyan orvosoltassanak, szerény és méltányos kérelmeink teljesítenek. De nagyon természetes, hogy e reánk oly nagyon is fontos munka teljesítésére nem elég tíz-husz, még száz vonatkisére kartársnak sem buzgó tevékenysége: mindnyájunkra van szükség, hogy célzt érnünk. Azért szervezkedünk tehát. Mert amit nem vihet keresztül az egyes külön-külön, megvalósítja az egész egyetemlegesen. Azért kell megalakítanunk »a máv. vonatkisérek országos szövetségé«-t.

Mi tehát a célja a vonatkisérek e szövetségének? — E szövetség célja az összes vonatkisérek egyesítése oly célból, hogy különleges szolgálati viszonyunkból folyó érdekeink megvédessenek; anyagi és társadalmi helyzetünk ily irányban tova fejlesztessék; továbbá, hogy állandó összekötő kapocs legyen az egyesek és az egész, valamint az egész és a felsőbbség közt. Ez utóbbi tényezők egymásra való hatásából fejlődő bizalommal a mintegyüttműködés megteremtése.

Miért szükséges, hogy a vonatkisérek is külön szervezkedjenek, úgy mint ahogy a mozdonyvezetők és munkások tették azt? — Hát azért, kedves Kartársak, hogy megszűnjék az az eddig a nagy szövetségben meghonosított igazságtalan rendszer, hogy pl. a vonatkisérek ügyében minden más kategóriabeli egyén véleményt mondhatson vagy épen határozatot hozhasson. Semmit rólunk, nélkülünk.

Nohát hiszen vannak abban a nagy szövetségben vonatkisérek is, akiknek esetleg beleszólási joguk van azokba a dolgokba! — Szólhat valaki köztetek ilyenformán is, kedves Kartársak. Igen ám de kik azok, akik azt itt-ott megtehették? — Azok, kedves Kartársak, akiket épen azért választott be a nagy szövetség vezetősége, mert tudja róluk, hogy vizet sem tudnak zavarni. Ezekre az alakokra lehet szüksége a nagy szövetségnek, de nincs nekünk.

A mi különleges szolgálati viszonyainkból önként fejlődő különleges törekvéseinknek olyan érdekképviseletre van szüksége, amely csak és egyedül vonatkisérek kezében van és amely érdekképviselet egyedül a vonatkisérek rangkülönbség nélküli legjobbjaiból alkottatik. Ez a szervezeti forma, amely

érdemlegesen szolgálni tudja a vonatkisérek speciális érdekeit, amelyben minden vonatkisére megtalálja azt, amit a nagy szövetségben nélkülözött: a vonatkiséreti ügyek szakszerű ismeretét, felkarolását és védelembe vételét.

Ezek azok a dolgok, amelyekért zászlót bontottunk. Ha megalkottuk a saját szövetségünket, segíteni fogjuk a többi kategóriákat is, hogy megalkothassák saját külön szövetségeiket. Ezáltal megszüntetjük az előbb felsorolt visszasságokat, érdekeinknek megfelelőbb formát adunk szövetségi életünknek. E külön szövetségek együttműködésére létesítünk egy »szövetségi tanácsot«, amelynek működése akkor kezdődik, amidőn az egyik szövetség gyengének bizonyult aktiója kivételére és befejezésére. A »szövetségi tanácsba« minden szövetség egyenlő mennyiségben küldi delegátusait, természetesen egyenlő arányban osztozkodik annak fentartása költségeiben is. Az ellen már természetesen semmi kifogásunk sincs, ha ennek a »szövetségi tanács«-nak elnöke egy a kategóriáktól teljesen független egyéniség; sőt ezt kívánatosnak is tartjuk.

Hát ezek főbb vonásaiban azok a dolgok, kedves Kartársak, amiért kibontottuk »a máv. vonatkisérek országos szövetsége« zászlóját. Szép az eszme, nagy és dicső. Méltó a vonatkisérek eddigi alkotásaihoz. Vigyük győzelemre a zászlót a közös, jobb jövőért.

Fontos tényező a vonatkisérek országos szövetségének megalakulásánál a mai vonatkisére-egyesület. Ebből és ennek révén kell a szövetségnek kialakulnia. Azok a személyes érdekek, melyek Ruttkay Antal urat vezették, midőn egy napilapban megtámadta azokat, akik a szövetség létesítése körül fáradoznak, nem jöhetnek tekintetbe. Nem jöhetnek pedig azért, mert a szövetségre égető szükség van, hogy a vonatkisérek érdekei megóvassanak; de azért sem, mert Ruttkay ur tudva és akarva valótlanosságokat mondott, midőn azt állította, hogy Lehel Vincze, Járó Sándor és Sándor Márk szereplési viszketegben szenvednek és hogy a vonatkisérek nem akarnak szövetséget létesíteni. Midőn Ruttkay ur ezeket a világba panaszolja, nem a vonatkiséreket félti, hanem azt a jó mellékjövédelmet, melyet eddig neki a vonatkisére-egyesület juttatott és attól fél, hogy az esetleg valamely érdemesebb ember kezébe kerül.

Valótlanúságot állított akkor is, midőn azt mondta, hogy illetékes helyen a szövetségről nem tudnak semmit, mert a máv. igazgatósága azt 146.922/906. szám alatt már engedélyezte is. De erről mi nem akarunk tovább beszélni. Ruttkay ur az általa szerzett 5 aláírással maradjon ott, ahová a kartársak bizalma helyezte és tartsa meg ezen állását addig, míg ezen bizalom mellette fog megnyilatkozni. Az a nagy cél, melyet a vonatkisérek

szövetsége maga elé tűzött, nem szenvedhet kárt egyesek korlátoltsága és kapzsisága folytán.

Ezt kartársaink azonnal be is fogják látni az alábbiakból. A vonatkiséző-egyesületnek kell a szövetség alapjának lenni azzal az 1400 taggal, mely ma benne van. A szövetség pedig olyformán fog ebből kialakulni, hogy az egyesület *C* osztályu tagjai a *B* osztályba soroztatnak be és annak előnyeit élvezik, daczára annak, hogy az eddiginél kisebb díjakat fognak fizetni. Amennyiben a létesítendő szövetségbe belépő tagok az *A* vagy *B* osztályba kerülnek vagy más okoknál fogva be nem léphetnének, tisztán mint szövetségi tagok soroztatnának be a *C* osztályba. Tervbe vétetett, hogy ezen új *C* osztálybeli tagok legfeljebb havi egy korona tagsági díjakat fizetnének és ezért 1000 kor. balesetbiztosításban, ingyen jogvédelemben és a szövetség által tervezett összes egyéb kedvezményekben: vonatkisézők hetilapja stb. részesülnének.

Ezen itt felemlített összes kedvezmények az

egyesület régi tagjaira is ki lesznek terjesztve csekély ellenszolgáltatmány ellenében.

Ezeket előre bocsájtva, felkérjük a **vonatkiséző-egyesület összes tagjait**, hogy a mellékelt erre vonatkozó **nyilatkozatot, illetve meghatalmazást** aláírni és kir. posta útján **Babits Ödön főkalauz, Budapest, Podmaniczky-uteza 101.** címre beküldeni sziveskedjenek.

Ezen meghatalmazások arra szükségesek, hogy egy rendkívüli közgyűlés összehívása lehetővé tessenek, melyen a fent említett ügyek tárgyalás alá vétetnek. Amidőn e sorokat írjuk, a beiratkozások a budapesti öt személyzeti állomáson már teljesen a legjobb sikerrel be vannak fejezve.

Ezek után mindnyájunkra csak az a kötelesség hárul, hogy egymást megértve, kicsinyes érdekeket félre téve, szövetségünk megalakításán dolgozzunk, hogy mindazon czélokot, melyeket magunk elé tűztünk, mielőbb megvalósíthassuk.

Az 500-as előkészítő bizottság.

gény ember fiának nem a gazdag szülő gyermeke a félelmetes vetélytársa, hanem a nálánál még szegényebb fiu, akit a szülők nyomorusága már az elemi iskola padjából kerget a kenyeretadó munkába és aki a hivatali helyiségek sepergetésével kezdi küzdelmes pályafutását!»

Az az ádáz küzdelem, amely a szegénységből való megmenekülésért folyik, mindig kitűnő ember-nemesítő volt. Ha minden ember aranyban, biborban született volna, ha senkinek sem lenne szüksége az életfentartó munkára: az emberiség még ma is a csecsemő-korát élné. Ha ebben a hazában (Amerika) mindenki gazdag szülőktől származott volna, ma is a »sötét kor« napjait élnék. Országunk rengeteg erőforrásaihoz ma sem férközött volna az ember és világvárosaink helyén ma is a bányák fel nem tárt világa, a rengeteg erdők irtatlan lombja uralkodnék. A műveltség semminek sem köszönhet annyit, mint az ember azon törekvésének, hogy a szegénységtől szabaduljon. Emberi lényünkben, természetünkben rejlik, hogy munkaerőnk is ép úgy, mint akaratumat csak a szívünk vágyainak tetsző irányban tudjuk legtökéletesebben kifejteni, s a legtöbb ember a szükség kényszere nélkül teljes erő-kifejtésre nem is képes.

Az emberiség életfolyásában megdöbbenően nagy számmal szerepelnek a tönkrement gazdagok, de azok száma, akik a szükségtől sarkalva szédítően magas fokot értek el az élet létráján: légio. Vessünk egy pillantást hazánk (Amerika) történetébe. Hogy ez ország legnagyobb fiai közül csak néhányat említsek: Franklin, Hamilton, Jackson, Clay, Webster, Lincoln, Mann, Peabody, Grant, Garfield, mindannyian alacsony, szegény, szinte nyomoruságos sorsból küzdötték fel magukat. A jelenkor nagyságait, a »ma« kitűnő alakjait az élet minden terén: legkiválóbb kereskedőinket, gyárosainkat, feltalálóinkat, tudósainkat, államférfiainkat, vasuti és egyetemi előkelőségeinket is: az égető szükség, az ellenállhatatlan vágy ösztönözte, hogy mindig előre, magasabbra törjenek, hogy minél többre vigyék az életben.

A jellem ereje próbák, akadályok nélkül ki nem fejlődhetik. Nem hiába mondják, hogy: »az, akinek nem volt része az élet küzdelmeiben, fél emberként hal meg.« Az élet egy nagy tornaterem és aki puha széken ülve szemléli a nyujtót, a korlátot, a bakot, meg a többi tornaszereket: izmai erejét, kitartási képességét sohasem fejlesztheti ki. A fiu, aki tétlenül nézi atyja testgyakorlatait, test-edző munkáját, petyhüdt izmu, gyenge lesz mindaddig, amíg maga is munkához nem lát.

Egy hirneves festőművészről azt kérdezte egyszer az egyik tanítványa: »Mondja csak, mester, lesz-e belőlem nagy művész?« És a mester így felelt: »Nem! Mert önnek harmincezer dollár jövedelme van évenként.«

Bizony, ez a festőművész megértette azt a nagy igazságot, hogy: »a küzdelem az erő köszörűköve«, és hogy »mily nehéz feladat a gazdagság aranyugraitól perzselt tehetséget kifejleszteni.«

Hány fiatal, szegény, iskolázatlan bevándorló szerzett már vagyont és tekintélyt Amerikában, aki partraszálltakor még az állam anyanyelvét sem ismerte, szemben a benszülöttek ezreivel, akikről

nagy vagyonuk minden előnye daczára sem vett tudomást a világ.

Természetes, hogy elhibázott dolog lenne a szegénységet valami céltnak tekinteni. A szegénység csak arra jó, amire a testgyakorlás eszközei: az ember edzésére. A szegénység magában véve súlyos átok és kínos rabszolgaság s csak arra való, hogy az ember szabaduljon tőle. Ez a szabadulási törekvés gubózza ki azután a hernyóból — az átlag-emberből — a pillangót: az emberóriást.

Grover Cleveland, az Egyesült Államok egyik demokrata elnöke (1885—1889), aki mint egyszerű, 50 dollár évi fizetéssel díjazott kereskedősegéd kezdte ragyogó pályafutását, a szegénységnek embernevelő hatásáról így nyilatkozott: »A szellem és az igazi férfiaság erejét mi sem fejleszti jobban, mint az a jól szabályozott ambíció és erélyes küzdelem, amely a szegénységből ered.«

Minél nehezebben küzd a tanuló kiképezteté- seért, annál több jó és fegyelmezetttség hárul reá tanulmányaiából. Nem az a tanuló tanul a legjobban, akinek minden szükségletéről gondoskodnak vagyonos szülői, hanem az, akinek dolgoznia, fáradnia kell, hogy az iskoláztatásához szükséges költségeket előteremthesse.

Mit csinálna a legtöbb ifju, ha a szükség nem kényszerítené, hogy dolgozzék? Tizezer közül nem akadna egy, aki a szegénységgel való küzdelmet csupán csak azért venné fel, hogy jellemét fejleszse, hogy tökéletesebb embert faragjon önmagából.

Az a fiu, aki tudja, hogy nagy vagyon vára-kozik reá, így okoskodik: »Minek keljek én fel korán reggel? Lesz nekem anélkül is elég jövedelem, amíg élek.« Szól és a másik oldalára fordulva tovább alszik. A szegény fiu azonban, aki senkire és semmire sem támaszkodhatik, érzi a szükség unszolását, amely kizavarja az ágyából. Tudja, hogy számára nincs más út, mint a küzdelem utja. Tudja, hogy — ha társadalmilag is alárendelt szerepében nem akar megmaradni — ki kell ugrania az ágyából és izegnien-mozognia, dolgoznia kell jövődjéért.

A bölcs természet tehát, midőn arra kényszeríti az embert, hogy a szükség által ösztönözötve, a szegénységtől sarkalva szerezze meg azt, amit akar, aminek hiányát érzi: eléri az emberiség civilizációjára és jellemképzésére vonatkozó nagy célját.

»Én nem pazarlom részvételem a szegény emberek gyermekeire«, mondta egy alkalommal J. P. Dolliver szenátor, ki maga is szegény sorsból küzdött fel magát. »Ami kevés részvétem van, azt a gazdagok gyermekeinek tartom fönn. Adj egy fiúnak százezer dollárt, hogy kezdje meg pályafutását és bizonyos lehetsz benne, hogy — nem kezdi meg. Azt ajánlom, hogy a százezer dollár és a fiu ne férjenek egymáshoz. Ez sokkal jobb lesz a fiura nézve. Az a kunyhó, amelynek falai közt Lincoln Ábrahám látott napvilágot, nem ugyan egy királynak, de ennél sokkal többnek: egy embernek a szülőháza!«

Amerikai angolból: *Sigma*.

VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

Munkásbiztosítási törvények. A kereskedelem-ügyi minisztériumban serényen folynak a munkálatok a munkások betegsegélyezéséről és balesetbiztosításáról szóló törvények ügyében. Kossuth Ferencz keresk. miniszter ugyanis, ezt a két szociálpolitikai szempontból rendkívül fontos törvényjavaslatot még ez év őszén az országgyűlés elé akarja terjeszteni. Ezt megelőzőleg az országos ipartanács állandó bizottsága elé utalta ezt a két ügyet, amely bizottság Wekerle Sándor miniszterelnök, mint az állandó bizottság elnökének vezetése alatt még folyó évi július hónap elején tárgyalta mindkét biztosítási ágról szóló törvényjavaslatnak fontosabb rendelkezéseit. Ezt követőleg történik azután azoknak végleges redakciója. Kossuth Ferencz kereskedelmi miniszter ugyanakkor tárgyalatni kívánja az ipartanácsban az agkori és rokkant-biztosítás kérdését is, hogy ennek alapján ezen fontos szociális biztosítási ág munkálatai is minél előbb megkezdhetők legyenek.

A vasuti sinek anatómiája. Egy angol folyóirat hosszabb cikket közöl, amelyben a vonatkisiklások okaival foglalkozik. Eszerint a legtöbb esetben a vonatkisiklásokat a vasuti sinek egy-egy szabad szemmel nem is látható hibája okozza. A vas olvasztásánál kifejlődő gázok egy része ugyanis a hűtési processzus alkalmával az anyagban reked és olyan szerepet vesz fel, mint a féreg a gyümölcsben. Mig ugyanis a külső burok gyorsan kihül, addig a belső mag jóval később veszi el hőfokát. E közben a gázok kisebb-nagyobb üreget okoznak, amelyek könnyen okozhatnak sintörést. Vigyázni kell arra is, hogy a vas ne tartalmazzon foszfot, vagy kéndarabokat, mert ezek az anyagok nagy rombolást visznek végbe a vasban. Nagy figyelem fordítandó arra is, hogy sinek készítésére csak olyan vasat használjanak, amely a megkívánt hőfok mellett kristályosodott, mert különben nem lesz meg a szükséges ellentálló képessége. Górcsövi vizsgálat segítségével ezek a hibák mind felfedezhetők lévén, csekély elővigyázatossággal sok vonatkisiklást lehet megakadályozni.

Hajók sebessége. Tengerészkörökben napok óta nem beszélnek egyébről, mint a hamburg—amerikai hajóstársaság »Deutschland« nevű gőzösének rekordot teremtő sebességéről. A hajó ugyanis június 28-án délelőtt 11 órakor indult el New-Yorkból és július 4-én délután 2 óra 15 perczkor ért Cherbourgba, vagyis az utat 6 nap 3 óra és 15 percz alatt tette meg. Ez alkalomból egy francia műszaki folyóirat érdekes visszapillantásban mutat rá ama francia hajók sebességének mind nagyobb tökéletesedésére, amelyek az Amerika és Európa közti forgalmat lebonyolítják.

1815 és 1822 között az akkori idők legtökéletesebb szerkezetű vitorlása 35 nap alatt tette meg a Havre és New-York és 33 nap alatt a New-York és Havre közti utat. 1822-től 1830-ig 5—5 nappal kevesebbet vett igénybe az ut, míg 1830-tól 1845-ig már csak 35, illetve 25 nap kellett a tengeri uthoz. Az első gőzhajó 1847-ben indult el Havreból és 17 nap alatt érkezett New-Yorkba, ahonnan visszatérve, ugyanannyi idő alatt érte el a havrei partokat is. Az amerikai »United States« nevű hajó 1848-ban

már csak 15, az amerikai »Franklin« és »Humboldt« pedig 1851-ben csak 14 napot vett igénybe ugyan ezen uthoz. A »Filton« »Arage« hajók 1885-ben 13 nap alatt, a »Vanderbilt« 1860-ban 11 nap 12 óra alatt, a »Pereire« és »Ville-de-Paris« 1855-ben 10 nap 12 óra alatt vitte utasait Havreból New-Yorkba és viszont. A »La Normandie« 1883-ban már 9, a »La Bourgogne« 1886-ban 8, a »La Touraine« 1891-ben 7 nap és 12 óra, a »La Lorraine« 1893-ban 7 nap és végül a »La Provence« 1906-ban 6 nap 11 óra alatt tette meg az utat. A hajók ezen sebességének emelkedésével természetesen a költségek is arányosan megnövekedtek. A »Labrador« 1875-ben megtett 11 napos útja alatt 1150 tonna kőszenet használt fel és az utazás 180.000 frankba került. A »Normandie« 9 napos sebessége mellett 2350 tonna szenet és 280.000 korona összeget emésztett fel. A »Touraine« utazási költségei 468.770 frankra rugtak és 5100 tonna kőszenet fogyasztott. A »Provence« költségei 550.000 frankra és a szénfogyasztás 6000 tonnára emelkedett.

M. kir. közigazgatási bírósági döntvény. Ha a betegsegélyző pénztár, valamely tagjának kórházi ápolásába beleegyezett, az erre vonatkozó utalvány a törvény által előírt 20 heti időtartamnál rövidebb időre csak abban az esetben korlátozható, ha a pénztár a kórházilag ápolott beteget megelőzőleg segélyezte vagy gyógykezelt, s ezen segélyezését vagy gyógykezelését kívánja törvényes kötelezettségébe beszámíttatni. (1435./1905. k. sz.)

Elfüstölt milliók. A magy. kir. dohányjövédéki központi igazgatóság mellé rendelt számvevőség most állította össze az ez évi január 1-től márczius végéig a szent korona országainak területén eladott dohánygyártmányokról szóló statisztikát. Az eredmény ez: általános forgalomban levő gyártmányokból befolyt 24.446,265 korona 86 fillér, a belföldi különlegességi gyártmányokból 2 millió 284,868 korona 4 fillér, kölföldi különlegességi gyártmányokból 429.182 korona 62 fillér, összesen 27.160,316 korona 22 fillér. A múlt év hasonló időszakának bevétele a következő volt: általános forgalomban levő gyártmányokból 23.116.737 korona 73 fillér, belföldi különlegességi gyártmányokból 2.185,982 korona 76 fillér, kölföldi különlegességi gyártmányokból 395,131 korona 56 fillér. Összesen 25.767,852 korona 5 fillér. A többlet 1 millió 392,464 korona 17 fillér, vagyis 5.4 százalék.

Mire jó a szavatossági biztosítás. Egy beteg Lang bécsi tanárhoz fordult. Az orvos az Allgemeines Krankenhaus Röntgen osztályának vezetőjéhez, Holz-knecht tanárhoz küldte a beteget. A szerencsétlen kezelés folytán a beteg súlyos égési sebeket szenvedett, s hónapokon át élet és halál között lebegett. Némileg felépülvén, első dolga volt 40.000 kor. fájdalomdíjért beperelni úgy Lang tanárt, valamint Holz-knechtet is. A bíróság a tanárt felmentette, de a kezelő orvost (Holz-knechtet) elmarasztalta 30.000 korona fájdalomdíjban és 5237 korona kezelési költségekben. A bécsi bíróság május 2-án hozta meg ezt a nevezetes ítéletet, mely egyuttal alkalmas arra, hogy az orvosokat is rábirja, hogy hasonló fájdalomdíjak ellen a szavatossági kötvényben keressenek orvoslást.

A budapesti népszámlálás eredménye. A székesfővárosi statisztikai hivatal most tett jelentést Rózsavölgyi Gyula helyettes polgármesternek a budapesti népszámlálás előzetes eredményeiről. A je-

lentés szerint Budapest rendes (polgári és katonai) népessége 1901. január 1-én 719,932 lélek volt, míg jelenleg 794,295 lélek az öt és $\frac{1}{3}$ évi szaporulat tehát 74,363 lélek. Ez a szaporulat csekélyebb mint amit az előző évtizednek szokatlanul kedvező eredménye alapján reméltünk, de még sem oly kevés, hogy emiatt hanyatlásról vagy visszafejlődésről kellene beszélni. Az utolsó évek kedvezőtlen gazdasági és politikai viszonyai, valamint a nagy drágulás érthetővé teszik, hogy egyrészt a Budapest felé való tödulás csökkent, másrészt a szomszédos telepekre és községekre való áttelepedés mindig nagyobb arányokat ölt. Ez a kifelé való huzódás kifejezést nyer abban is, hogy főváros külső területei mindjobban benépesednek, míg a belső területen a népgyarapodás jóval kisebb. Aránylag legerősebben népesedett a X. kerület (Kőbánya), melynek népessége 1901. óta 22 százalékkal emelkedett, továbbá a III. kerület (különösen ennek külső részei), 18.7%-al, az I. kerület (főleg a Krisztinaváros) 18.1%-al s a Lipótváros (13.9%-al). Örvedetesen gyarapodott a Belváros népessége is, hol az 1900 előtt végzett rombolások folytán erősen megapadt a népesség az azóta történt új építkezések közetkeztében 13.8%-al emelkedett. Ezzel szemben a nagy kerületek (VI—IX.) népessége eddigi népszámukhoz viszonyítva, kisebb mértékben (6—9%-al) emelkedett, bár a szaporulat abszolút nagysága itt volt a legjelentékenyebb. A II. kerület népszáma majdnem változatlan maradt. A két partot tekintve, a budai oldal 16,167 lélekkel szaporodott s ez a többlet az előre számított összeget is meghaladja, a pesti oldal 58,196 főnyi szaporulata ellenben messze elmaradt az előzetes becslés mögött, melyet csak a IV., V. és X. kerület ért el. A lakosztályok (lakások, üzletek stb.) száma 193,073, vagyis 10,859-el több mint 1901-ben. Az épületek száma jelenleg 17,126, vagyis 872-vel több, mint öt esztendővel ezelőtt. Az óvó- és tanköteles gyermekek száma, mely 1901-ben 141,638 volt, ma 165,876.

Családi érzés az erdőben. A vadállatoknál nagyon sokszor lehet tapasztalni, hogy míg a him életét áldozza kicsinyeiért, addig az anya-állat felfalja azokat. Például csak a farkast kell megnézni. Ez a fenevad, amely a szabadban naponta mért-földeket befut, az állatkertben csak éppen akkora ketrecben szorong, ahol meg tud fordulni. Ennek a következménye természetesen nem is marad el, s az anya-állat elhanyagolja a kicsinyeit és föl is falja őket. A himet a szabadság elvesztése nem teszi ennyire vadállattá, az ott is védelmezi és ápolja, amennyire tudja, a kicsinyeket. Brehm egy páviánról a következő megfigyelését mondja el: Egy patak partján egy csapat pávián közeledett. Lehetek vagy tizen, s a főcsapat még hátrább volt.

Kutyáink rögtön megálltak, amint észrevették őket de később hangos csaholással rontottak rá a kis majomcsapatra. A majmok a sziklák oldalairól követket hajgáltak a támadókra, borzasztóan ordítottak, úgy, hogy a kutyák félve huzódtak hozzánk vissza. Mi természetesen újra uszítottuk őket, de akkorra a majmok már mind elmenekültek, csupán egy öreg pávián maradt hátra. Hogy szándékosan akart a kutyák közé keveredni, kitünt abból, hogy csak kényelmesen sétált. Azt hittük, egyedül van, s csak később láttuk, amint egy sziklahasadáshoz megy és onnét egy kicsi majmot csalt elő s fogait a kutyákra vicsorgatva kísértte el előttük a védenczét minden baj nélkül. A kutyákat annyira meglepte a majom viselkedése, hogy nem is gondoltak a támadásra s a vén himpávián élete koczkáztatásával mentette meg kicsinyét. Éppen ilyen jó apa az oroszlán és tigris is. Már a házi macska, mely ugyanaz a család, egészen más természetű. A kandur elhordja a kis macskakölykeket és megeszi őket, éppugy, mint a vadmacska vagy him leopárd. A him róka meg a kankutya nagyon keveset törődik a kicsinyeivel, sőt egyáltalában nem is látja őket. Nagyon védelmezi kicsinyeit a rozsmár, kevésbé a medvefélék, a denevér és vakond pedig határozott ellensége a kicsinyeknek.

Ez is házassági szerződés. *Des Moines*-ben, az észak-amerikai *Iowa* államban *Hording* Ézsau és *Engelbrecht* Izabella házasságra léptek nemrég. Mindakét házastársnak volt már egy korábbi életpárja, a ki azonban immár a temetőben nyugszik. Ugy látszik, tapasztalatokon okulva, szerkesztették most meg az új házassági szerződésüket, mert abban ilyenféle kikötések vannak:

Ha a házasságot *tizenöt éven* belül akármelyik fél elhibázott lépésnek tartja, akkor minden további eljárás nélkül fölbonthatja.

A gyermekek száma csak három lehet. A férj rokonai csak májusban és októberben látogathatják meg a családot.

Az asszony előzetes beleegyezése nélkül nem vihet *Hording* ur vendéget a házhoz és a háztartásba, valamint a gyermeknevelésbe egyáltalán nem szólhat bele. Éppen így van a dolog az ételrend megállapításával. Szeszkes ital élvezete mindkét részről szigorúan tilos.

Halász Sándor

Berettyó-Ujfalu

szalonna kimérésre jogosult iparos

kicsiben és nagyban

MÜHLE VILMOS

cs. és kir. udvari szállító Temesváron

Mag-, növény-, rózsa-, fák- stb. nagytenyészet.

(Tenyészetterület: 62 hold = 73 hektár.)

Magvaktól és virághagymákból a legjobbat.

A legnemesebb gyümölcs-, dísz- és sorfákat.

A legszebb fenyőféléket és cserjéket.

Képletekkel bőven ellátott leiró katalógusok ingyen.

Postaszállitmányok magvakkal 5 kor. felül bérmentve.

Minden egyes szállitmányhoz „Mühle tanácsadója a kertmivvelésben”, a legjobb kertészeti kézikönyv ingyen mellékeltek.

Megtámadhatatlan
kötvény.

50% nyereség-
részvétel.

„Dordrecht“

ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG

Engedélyezve az 1873. évi november 10-én 21. sz. a. kelt királyi
dekretummal.

Részvénytőke 4,000.000 korona.

Magyarországi fiók :

Budapest, V., Marokkói-utca 3.

Igazgató :

Robitsek Henrik Ferencz.

A „Dordrecht“ az egyedüli társaság,
mely törvényesen kötelezte magát,
hogy
magyarországi üzletének díjtartalékait
magyar értékekben helyezi el.

REFERENCZIÁK :

Magyar általános hitelbank,
Pesti magy. kereskedelmi bank
Budapesten.

Kedvező feltételek.

Jutányos díjak.