

KITARTÁS

A „KITARTÁS” KÖLCSÖNÖSEN SEGÉLYZŐ ORSZÁGOS EGYESÜLET HIVATALOS LAPJA

→ MEGJELENIK MINDEN HÓ 1-ÉN. ←

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII. Baross-tér 17.
II. emelet 19.
Ahol előfizetések és hirdetések felvételnek.

FELELŐS SZERKESZTŐ:
TURTSÁNYI VILMOS.
Máv. fogalmazó.

A „Kitartás” egyesület alapszabályait a nmélt.
m. kir. belügyminiszterium 132.142.908. szám alatt
hagyta jóvá. V a.
Előfizetési ár egy évre 6 kor. Egyes szám ára 50 fill.

Értesítés.

Uj alapszabályaink jóváhagyást nyer-
vén, értesítjük tagjainkat, hogy ez évi
január hó 1-ével azokat életbeléptettük
és az egyes csoportok után járó tagdija-
kat további értesítésig a következőkben
állapítottuk meg:

az A) csoportba tartozó tagok havonta	5— K
a B) csoportba tartozó tagok havonta	3-80 K
a C) csoportba tartozó tagok havonta	3— K
a D) csoportba tartozó tagok havonta	2-40 K

fizetnek.

Az új alapszabályokat minden tagnak
külön borítékban a tagsági igazolvánnyal
együtt részint postán, részint a bizalmi
férfiak útján elküldöttük. A f. é. július
hó 1-e után történő esetekben a kedvez-
mények folyósítása az új alapszabályok
szerint történik és ezzel az összes eddigi
alapszabályok vagy kötvények érvényüket
vesztik s azok helyébe az új alapszabályok
határozmányai lépnek.

Az igazgatóság.

A konverzió.



A fizetésrendezés és a pragmatika
életbeléptetése óta a vasutasok közé is-
mét visszatér lassanként a józan nyuga-
lom, mint legfőbb biztosítéka annak, hogy
belátható időközön belül nem fognak meg-
ismétlődni a közelmúlt négy-öt esztendő-
nek viszontagságos küzdelmei. A fizetés-
rendezés — leszámítva apróbb hibáit és
tévedéseit — annak idején megfelelt a
hozzáfűzött várakozásoknak és általános-
ságban kielégítőleg hatott nemcsak a
magyar államvasutak alkalmazottjai, ha-
nem — amennyiben a magánvasutak is
kényszerülve voltak a máv. példáját kö-
vetni — a magánvasutasok körében is.
A fizetésrendezésnek ez a kielégítő for-
mája és mértéke tette éppen lehetővé,
hogy a törvény erejével fölruházott prag-
matikát a vasutasok ugyszólván kritika
nélkül, sőt mondhatnók, örömmel üdvö-
zölték, daczára, hogy egyes intézkedései
alapos szigorúságra vallanak. Ezt a szigor-
t rendkívüli módon enyhítik ugyan azok az
előnyök, amelyeket az új pragmatika a
régii szolgálati rendtartással szemben biz-
tosít az alkalmazottaknak, mindamellett

megfontoltságra, körültekintésre és előre-
látásra vall az intéző körök részéről, hogy
a fizetésrendezést a pragmatika előtt publi-
kálták és léptették életbe, mert hiszen
első sorban mindenkit a megélhetésnek
kérdése érdekel.

Ezeket a két év előtti dolgokat előre
kellett bocsátanunk azért, hogy érthetővé
tehessük azt, amiről továbbmenőleg szólni
akarunk.

E soroknak írója jóval a fizetésren-
dezés életbelépte előtt gyakran hangoz-
tatta, hogy a vasutintézetnek bármily
foku bőkezűsége a fizetésrendezésben,
csak efemer határu lesz, ha azzal egy-
idejűleg nem nyer orvoslást a vasutasok-
nak legnagyobb nyavalyája: az eladósó-
dottság. Sőt a pragmatikának szigorú
intézkedései sem elégségesek arra, hogy
az elégedetlenség csiráit megöljék mind-
addig, amíg az alkalmazottaknak nagy
része a megélhetésért küzd. Elismerjük,
hogy a vasuti szolgálatba lépő új gene-
rációnak helyzete kedvezően alakulhat a
messze jövőben, de ugyanakkor meg kell
állapítanunk azt is, hogy a régi alkalm-
ozottaknak anyagi helyzetében semmi
változás nem mutatkozik. Az a többlet,
amihez a fizetésrendezéssel jutottak, azok-
nak a hitelezőknek zsebébe vándorolt,
akiknek jó része talán le is mondott már
arról, hogy valaha pénzéhez jut. Az adós
maga kénytelen azzal az erkölcsi ered-
ményével beérni, hogy régi adósságait,
vagy azoknak legalább egy részét vissza-
fizeti. A fizetésrendezésnek nem volt és
nem is lehetett azonban kizárólagosan
ez a célja. Ellenkezőleg azt kellett volna
eredményeznie, hogy az alkalmazott jobb
megélhetési viszonyok közé jusson, az
anyagi gondoktól mentesítve szolgálatá-
nak és csakis szolgálatának éljen. Ezt a
célját a fizetésrendezés el nem érte, e
tekintetben minden a régiben maradt.
Csak természetesnek találhatja tehát min-
denki, hogy a vasutasok körében első
helyre került az adósságoknak konver-
ziója.

A konverzió az a kérdés, amely ma
a vasutaslelkeken uralkodik és hova-
tovább oly erővel nyilatkozhatik meg,
amely nem kívánatos. Foglalkoznunk
kell vele tehát nekünk is, mert hiszen
kitérni előle nem tudunk, de nem is
akarunk.

A konverziót a legideálisabb módon
az állam oldhatná meg, mert a legol-
csóbb pénzt az állam szerezheti be és
adhatja tovább. Erre azonban nem igen
számíthatunk, mivel a vasutasokon kívül
az államnak egyéb alkalmazottjai is
vannak, akik semmivel sincsenek ked-
vezőbb helyzetben. Az állami és közszol-
gálatban álló összes alkalmazottaknak
konverziójához nemcsak sok pénz, ha-
nem nagyszabású adminisztratív intézke-
dések is szükségeltetnének. A százazrekre
menő vasutas és egyéb közszolgálatban
álló alkalmazottaknak anyagi függetleni-
tése sociális tekintetekben, nemkülönben
a pénz- és hitelviszonyok terén is, nagy
változásokat idézhet föl. Mind oly ok, a
mely a konverzióknak állami uton leendő
megoldását kilátástalanná teszi. Pörbe
lehetne ugyan szállni ezekkel a fölfogá-
sokkal, de akkor sem érnék el többet,
mint legfeljebb egy csomó ellenérvnek
akadémikus megállapítását. Ily meddő
munkára nem vállalkozunk már csak
azért sem, mert a vasutasok a konver-
ziót a maguk erejéből is keresztülvihetik,
ha akarják és ha céltudatos, komoly mun-
kára képesek. Ez utóbbi mód szebb és
férmasabb is. Elvégre mindent az állam-
tól várni, kissé laza erkölcsi fölfogásra
vall, az örökös sirás és fenyegetőzés pedig
gyerekes és gonosz indulatokat árul el.

A konverzió megoldhatásánál igenis
biztosítani kell mindenekelőtt a felsőbb-
ségek jóindulatát. Ha ez megvan, akkor
a munka terheiben részt kell vállalnia
minden egyes vasutasnak. Kartársi jó-
indulatból annak is, aki a konverzióra
rá nem szorult. A kezdeményezést a kü-
lönféle szövetségeknek és egyleteknek
kell megindítaniok élén a **vasuti és hajó-
zási klubbal** azért, mert itt lelhetjük meg
a siker legbiztosabb garanciáit személyi
okoknál fogva, de azért is, mert ebben a
klubban igen sokan vannak, akik a kon-
verzió kérdésével évek óta foglalkoznak
és ahhoz értenek is. A különféle szövet-
ségek és egyletek tagjaikat oly irányban
neveljék és oktassák ki, hogy ezt a kér-
dést — minden féltékenységet sutba dobva
— csak vállalt vállalhoz vetve, együttes erő-
vel oldhatják meg.

A vasutasok között fönnálló pénzinté-
zeteket, u. m. a pumpiát, a Majerikot, a
Rudolf-egyesületet, a vonatkisérők segély-

mét fölhívni, ez alkalommal a külön betegsegélyző pénztárral fogunk foglalkozni.

A külön betegsegélyző pénztárnak vannak belépésre kötelezett és önként belépett tagjai.

A kisebb, vagyis az évi 2400 koronánál nem több javadalmazású alkalmazottak kötelezettek a belépésre, a 2400 koronánál nagyobb évi javadalmazással bírók pedig beléphetnek, ha akarnak.

A magyar királyi államvasutak igazgatósága az 1908. évi 3. számú »Hivatalos Lapja«-ban az alapszabályok közzétételével egyidejűleg meg is indokolja a külön betegsegélyző pénztár szükségességét, mondván a többi közt: „... mint általában a szerényebb javadalmazású összes alkalmazottak személyi és családi jólétének minél hathatósabb biztosítására irányuló tekintetek stb. arra indították az igazgatóságot, hogy „Külön Betegsegélyző Pénztárt” létesítsen és szervezzék.”

Az igazgatóság tehát nemcsak belátta a betegsegélyzésnek ugyszólván nélkülözhetetlenségét, hanem elismerésre méltó jóindulattal lehetővé is tette mindjárt, hogy mindazok az alkalmazottak, akiket az 1907. évi XIX. törvényzik a betegsegélyzési kötelezettség alól fölmentett, továbbra is részeshessenek a betegsegélyezés áldásos intézményében. Azzal pedig, hogy az alapszabályokban módot nyújtott a nagyobb javadalmazású alkalmazottaknak a belépésre, hallgatagon rámutatott arra is, hogy a betegsegélyezés mindenki számára szükséges. És ez valóban nagyon helyes, sőt mondhatjuk, az egyedül helyes fölfogás.

Ebből a fölfogásból indulva ki, bátran állítjuk, hogy a nyugdíjasok elől sem zárható el az a lehetőség, hogy betegség

esetére biztosítva legyenek. Miután pedig a nyugdíjba vonulóknak rendszerint már koruk sem engedi meg, hogy egy más, — mondjuk — privát betegsegélyző egyesületnek lehessenek tagjai, természetesen és jogosnak azt véljük, hogy annak a betegsegélyző pénztárnak maradjassanak továbbra is tagjai, amelyet 8—36 évi befizetéseikkel ők is segítettek fenntartani.

Ezek előrebocsátása után most már csak arról lehet szó, hogy ezt a külön betegsegélyző mai alapszabályai megengedik-e?

Mi azt mondjuk: igen. Az alapszabályok 3. §-ának b) pontja a tagsági viszonyt megszüntetnek mondja »a szolgálati kötelek fölbontásával«.

Fölbomlik-e teljesen a szolgálati viszony a nyugdíjba vonulással? Nem.

Az új pragmatika szolgálati titoktartásra kötelezi a nyugdíjast is. A nyugdíjzabályzat 13. §-a pedig a nyugdíjigény elvesztését mondja ki arra az esetre, ha a nyugdíjas az intézet anyagi vagy erkölcsi érdekei ellen vét. E két rendelkezés tehát a nyugdíjasokra kötelesegeket ró. De nemcsak kötelesegeik, hanem bizonyos jogaik, helyesebben kedvezményeik is vannak a nyugdíjasoknak, mint pl. a szabad- és kedvezményes jegyeknek, a tüzelő- és világító anyagoknak biztosítása. E néhány példából is látható, hogy az intézet a maga nyugdíjasaival szemben egyrészt rendelkezési jogra is tart fenn igényeket, másrészt bizonyos jóindulatot és szeretetet is tanúsít irántuk, szóval a nyugdíjba vonulással a szolgálati viszonyt teljesen fölbontottnak nem tekinti.

A nyugdíjasok anyagi helyzetének

ismertetésére frázisokat gyártani hajlandók nem vagyunk.

Mindnyájan, az igazgatóktól lefelé ismerjük helyzetüket, mert hisz közöttünk élnek ők továbbra is. A legbensőbb érdeklődéssel és tisztelettel viseltetünk valamennyien közös életsorsunk kidőlt bajtársai iránt és nem hisszük, hogy csak egyetlenegy vasutas akadna is, — a legnagyobb és legdiszesebb állásukat is beleértve — aki ne a legnagyobb örömmel venné tudomásul, hogy az öreg nyugdíjasok bármiféle téren, tehát a betegség ellen való biztosítás terén is, a mainál jobb helyzetbe kerülnek.

De meg aztán a szolgálatban állóknak is az az érdekük, hogy a maguk öregségén — amikor ők is nyugdíjba kényszerülnek vonulni — a betegsegélyezéssel könnyítsenek.

Az a szempont, hogy a nyugdíjas tulságosan terhére válhatnék a betegpénztárnak, amugy is téves. Mert föltéve, hogy ő maga talán többet is venné igénybe a betegpénztárt öregségében, mint fiatal korában, amikor még szolgálatban állt, de olyan koru gyermekei már nem igen vannak, akiket a betegpénztár alapszabályszerű orvosi kezelésben és díjtalan gyógyszerekben köteles részesíteni.

Legyen azonban bárhogyan is ez a kérdés föllállva és ha érveléseink talán gyöngék is, mi erősen hisszük, hogy a máv. igazgatósága fog találni olyan megoldást és hozzávaló indokolást is, amely ezt a kérdést a nyugdíjasokra nézve kedvezően fogja megoldani, mert ez nemcsak a szolgálatnak, hanem a legelemibb humanizmusnak is a kérdése.

Egynéhány szó a repülésről.

(Folytatás.)

(Blp) A hordfelületek kisebbítésére gyors repülésnél már azért sem gondolhatunk, mivel ez bizonyára a felületek kisebb-nagyobb sérülésével járna s e helyett sokkal veszélytelenebb a kisebb segédfelületek síkjának mozgatása. A hordfelületek a repülőgépek emelkedési képessége szempontjából a legfontosabbak, s mivel a levegő felhajtó ereje annak minden négyzetméterjével arányosan növekszik, a hordfelületeket lehető nagyra kell készíteni. Ennek határát azonban mindenesetre szerkezeti szempontok is befolyásolják.

A hordfelületek görbültsége a tapasztalat szerint a hordképességet növeli. Mivel az ennek megállapítására végzett kísérletek beigazolták ez állítás igazságát, a mai repülőgépek ugyszólván kivétel nélkül görbített hordfelületekkel készülnek. E görbültség azonban igen csekély, más szóval kifejezve a felületek görbületének sugara igen nagy, olyannyira, hogy a felületek görbültsége az aeroplanok (repülőgépek) képein alig vehető észre. Ez a görbültség egyike a legfontosabb követelményeknek, amely mellett az, hogy a repülőgép egy-, két- vagy többsikú-e, szinte eltörpül. Egysikú aeroplan az, amelynek hordfelületei egy síkban fekszenek, két- vagy több siku az, amelyeké két vagy több síkban fekszik. Ez mindenesetre csupán szerkezeti különbség; röpkölni, mint tudjuk, ép oly jól lehet egysikú géppel (Blériot), mint akár kétsikúval (Wright). E rendszerbeli különbségek csupán a szerkezetek szilárdsága szempontjából jönnek figyelembe, mivel a két-

siku gépek állítólag szilárdabbak az egysikunál.

Míg a repülőgépek hordképességét, valamint haladási s emelkedési viszonyait érdeklő kérdések már az eddigi kísérletekkel is meglehetősen tisztázva vannak, addig teljesen hiányzik ama kísérletek, amelyek a repülőgépek stabilitását érintő kérdések megoldására volnának hivatva. Teljesen hiányzik azon szerkezetek, amelyeknek a repülőgépek egyensúlyi helyzetét kellene biztosítani, és pedig önműködőleg. A mai repülés sikere, vagy sikeretelensége ugyszólván a repülő ember (aviatikus) ügyességétől vagy ügyetlenségétől függ éppen ez ad a mai repülő-kísérleteknek sportszerű jelleget.

Hiába fordulunk e kérdés megoldásánál a madarak repüléséhez, az támpontot alig ad; a madarak repülésének stabilitását, úgy látszik, egyensúlyi érzékük okozza csak úgy, mint az ember járásának stabilitását is, ha például egy patak fölé fektetett keskeny deszkán át akar menni. Már pedig addig, míg a repülőgépek egyensúlyban maradnak képességét elidőző szerkezetek hiányzanak, biztos repülésről szó sem lehet. Az egyenletesen ható oldalszéllel még csak megbirkózik valahogy olyformán, hogy minél kisebb felületet fordít feléje, de az egyenlőtlenül ható, hirtelen erejű széllal, viharral már birni nem tud; egy erős szél a hordfelületeket teljesen ki is billentheti vízszintes fekvésükből, ami a repülőgép lezuhanását okozza. A felhajtó erő ugyanis megszűnt.

Ma még a repülés stabilitása a vezető ügyességét feltételezi, ami meglehetősen elérhető már a magassági s oldalkormányok meg-

felelő mozgásával. Az újabb repülőgépek a szerkezet hátulján egy farkszerű kormánynyal is el vannak látva, ami a menetirányban való megmaradást, vagy szükség szerint az ebből való kitérést teszi lehetővé. Valószínű, hogy idővel e kérdés is meg lesz oldva, talán a rotációs mozgás alapján, legalább az erre vonatkozó kísérletek már folynak. A gyermekek kedvenc játékszere: a bugó-csiga végez u. n. rotációs mozgást; azt t. i. a gyors forgás tartja egyensúlyban, s mihelyt a csiga sebessége bizonyos határ alá száll vagy a csiga megáll, az egyensúlyi állapot azonnal megszűnik, a csiga felborul.

Természetes, hogy a repülőgépek annál nagyobb teher emelésére s továbbvitelére képesek, minél nagyobbak a hordfelületeik. Erről már itt volt szó. Mivel azonban tulságosan nagy hordfelületek a repülőgép mozgékonyágát károsan befolyásolják s elkészítésük és kezelésük is nagyobb gondot igényel, már régen oda irányul a figyelem, hogy minél könnyebbé készítsék a gépet. A repülőgép súlyának legnagyobb részét a légszavar mozgására szolgáló motor adja, ezt kell tehát megfelelően csekély súlyra készíteni. A lehető legkisebb hely- és súlyszükséglet mellett a lehető legnagyobb munkát elvégezni, ez a főcél a repülőgépek motorjainak szerkesztésénél is. De e mellett megbízható működés is szükséges, mert repülés csak addig van, míg a motor jár, ha az megáll, a repülőgép is leszáll. A motor a repülőgép lelke, szíve, amely nélkül meg nem élhet. Hogy Blériot átrepülhette a La Manche-csatornát, azt az általa használt Anzani-féle motornak köszönhetette, míg Latham kudarczát

Szövetkezetünk.

A gazdasági életben az egyének vagy azok bizonyos csoportjainak különböző érdekképviseelő közegei között találunk olyan intézményeket, amelyek hatalmas, erősen kifejtett, széles alapokon nyugvó, és ami ennél fogva a dolog természetében rejlik, drága, költséges szervezettel bírnak; másrészt vannak olyanok, melyekről korántsem lehet ugyan azt állítani, hogy gyermekkorukat élik a fejlődés tekintetében, hanem amellyel, hogy bizalmat érdemlően szolgálják a kitűzött célt, egyszerűbb keretek között mozognak, másrészt szólva olcsóbban dolgoznak.

Az előbbiek már működésük és ügykezelésük költséges voltánál fogva sincsenek hivatva arra, hogy a kisemberek létérdekeit szívvel-lélekkel istápolják; itt az üzlet az elsődleges jelentőségű kérdés, nem pedig az egyesre vagy pedig többekre nézve elérhető socialis előny. Ilyen helyen, ilyen forumnál a kisemberek létérdekei, bármily nagy horderejűek legyenek is azok, mind reája, mind a vele egy foglalkozást folytatók összeségére nézve, eltörpülnek a ridegen számító, nyereséskedő szellemből kipattant tervekkel szemben.

Ott nincsen idő az egyessel való tüzetes, beható foglalkozásra, sem pedig arra, hogy az ügyes-bajos dolgában eligazodni nem tudó, szorongatott helyzetben levő egyének megjelöljék a célra vezető leg-rövidebb utat; ott a jelszó: »az idő pénz«, és sommásan elintézni a felmerülő ügyeket.

A szövetkezés, az egyesülés, a tömörülés az a mód, amely lehetővé teszi, hogy a kisemberek maguk legyenek létérdekeiknek leglelkismeretesebb és leg-

buzgóbb megvédői, hogy egységes erőként és akarat tekintetében is egységes tényező gyanánt lépjenek fel mindazon esetekben, amelyekben a tőkében gazdagok érdekeiket sértő lépésekre vagy tettek határozzák el magukat. A szövetkezet eszméje és intézménye Németországból jutott el hozzánk, ahol a kisemberek kezében levő tőkék összevonása és kellőképpen biztosítása segélyével kiváló eredményeket értek el ipari és kereskedelmi téren. Az ezen iránybeli munkálkodás lehetővé tette, hogy a munkás-ság a vagyoni megerősödés következtében öntudatos és számottevő tényezőként szerepeljen és hogy a kisemberek a legkülönbözőbb szükségleteik tekintetében is a saját erejükkel létesített és fentartott szövetkezetekhez fordulhassanak, — még pedig teljes bizalommal.

A különféle célú szövetkezetek között a takaré- és hitelszövetkezetek azok, amelyeknek különösen fontos szerepük van a gazdasági életben. Nem csekélyebb a feladatuk: mint a hitelnyújtás, a pénzbeli eszközök rendelkezésre bocsátása annak a kisembernek, akinek a kínálkozó és igénybe vett szövetkezeten kívül más hitelnyújtója, más pénzforrása nincsen.

A szövetkezeti ügy hazánkbeli történetének vizsgálása közben találunk is az e fajta szövetkezetek között — sajnos — nem egyet, se nem kettőt, amelyek a kisembernek ezen kényszerhelyzetével a legkíméletlenebbül visszaéltek. Ezeknek a szövetkezeteknek, amelyek semminemű erkölcsi tartalommal nem bírtak, sem pedig a kellő értelmiséggel és jóakarattal a kisemberek ügyeinek szolid és megnyerő kezelésére nézve, kijárt az őket megillető büntetés: politikájuk csődöt

mondott és a pusztulásba, a valóban kiérdemelt felszámolásba kergette őket.

Különösen a legutóbbi 1—2 évben, amelyek a pénzviszonyok feszültségi jegyében köszöntöttek reánk és ugyancsak ebben is multak el, volt bőségesen alkalomunk a fentérintett jelenséget örvendetesen tapasztalhatni, mely öröm leginkább azon tény behizonyosodásának kapcsán támadt, hogy a gazdasági életben mindazon létesítményeknek, amelyek hivatást nem töltenek be, hanem csak rágódó körként nehezedenek a gazdasági szervezetre, elmaradhatatlan szükségszerűséggel kell elpusztulniok. Ezen örömben, melyet méltán kelthet fel bennünk a kontárok pusztulásának szemlélése, bizony alapos fájdalom is vegyül: látni t. i. azt, hogy ez az ellünés a gazdasági élet porondjáról igen sokszor a kisemberek vagyoni erejének csorbitásával, sőt mi több, minthogy a kisember ugyanúgy össze van nőve az ő pénzügyével, szövetkezetével, mint a gazdag ember az ő hatalmas, számos milliókat őrző és kezelő bankjával, vagyoni tönkremenetelével van egybekapcsolva. A szövetkezeteknek hazánkban százados multja alatt, nem egy adta pusztulásával tanujelét annak, hogy a szövetkezeti ügy bizonyos emberek kezelésében elfajult, helytelen mederbe terelődött, ami aztán oly sok gáncsnak, lámadásnak és rágalomnak vált okozójává a szövetkezetekkel szemben úgy általánosan, mint különösen. Azonban ama szövetkezetek, melyek leküzdötték a legutóbbi válságos időket, s fenmaradván a feszült viszonyok között is, a felek részéről már megszokott régi szoliditással elégtették ki tagjaik hitel-igényeit és amelyeket sohasem vezetett az a célzat, hogy a tagjaikon elérendő

az okozta, hogy *Antoinette* motorja nem működött megbízhatóan. Az *Anzani* motorja egyesíti magában mindazon jótulajdonságokat, amelyeket az e fajta motoroktól elvárhatunk: kis helyet foglal el, könnyű és megbízhatóan működik. Három hengerű gép, s az egyes hengerek legyező-alakban vannak elhelyezve, ami elősegíti azt, hogy minden egyes hengert a levegő hűtheti s vízűtésre szükség nincsen. A dugattyúk csak egy forgattyúra hatnak, ami nagy súlymegtakarítást eredményez.

A mai repülőgépek szerkezete még nem nevezhető ugyan véglegesnek, de a kezdet nehézségein már mindenesetre túl vagyunk. Úgyiszlóval minden nap közelebb visz bennünket a tökéletesedéshez, s ránk nézve csak vigasztaló, hogy a nemzetek között megindult versenytől mi is kivesszük a részünket (*Svachulay*, *Kutassy*), habár egyelőre, sajnos, nem nagy eredménnyel. Bizonyára el fog érkezni az az idő, amidőn a repülésre teljesen megbízható gépek allanak majd rendelkezésre s egy ut a levegőben semmivel sem rejt majd több veszélyt vagy kockázatot magában, mint a vonaton vagy gőzhajón megtett ut. Nem kell elfelednünk, hogy az első gőzhajók és mozdonyok egy csöppel sem voltak tökéletesebbek, mint a mai repülőgépek, s a vizen vagy szárazföldön való közlekedés problémája ma már meglehetősen meg van oldva. Mindenesetre még sok munkára és kitartásra lesz szükség, míg ugyanezt a levegőben való közlekedés problémájáról is elmondhatjuk.

A fővárosi községi kenyérgyár.

A mindennapi kenyér, annak előállításának módja és helye, a sütéshez használt liszt és segédanyagok minősége, a tészta és kenyér kezelése stb. a közélet és szemponyjából nemcsak azért fontosak, mert a kenyér mindnyájunknak, de különösen a szegényebb népességnek nélkülözhetetlen és legfontosabb élelmiszere, hanem mert a jelzett számos körülményt kutatni és mérlegelni nemcsak az egyes fogyasztó nem képes, hanem maga a hatóság is csak időnkénti vizsgálatok alkalmával konstatahatja és legfőbb utólagos büntetésekkel sújthatja az elkövetett visszaéléseket.

A hatóság beavatkozási joga a fennálló törvényes rendelkezések alapján rendszerint csupán a durvább visszaélésekre és a közegészség sulyosabb sérelmeire terjed ki, míg az ezen a vonalon innen maradt üzleti eljárás, valamint általában a kenyér minőségbeli változatainak elbírálása a hatóság jogkörén kívül esik, ez a tér az üzleti haszontörekvések, az üzérkedés szabad prédája.

Pedig a kenyér a hamisításoknak és egyéb visszaéléseknek legkényelmesebb tárgya, mert a mint pl. a fővárosi vegyészeti és élelmiszervizsgáló intézet által tartott próbasütések igazolták, egy kilogramm lisztbe 2 kg. víz és burgonya is gyurható, anélkül, hogy az ekként készült kenyérnek ily súly voltát a laikus fogyasztó megismerne.

Nem kevésbé vigasztalanok azok az állapotok, a melyek között sok sütődében a kenyeret készítik.

Egy elmaradt ipar kezdetleges viszonyai ezek, amelyek a műveltség és a technika mai fejlettsége mellett egyáltalában nem indokolhatóak.

Ezek mellett a kenyér ára folyton emelkedett, amit nem annyira a munkabérek növekedése, az anyagok megdrágulása, mint inkább a szertelen üzérkedés okozott.

Ezek az okok és körülmények indították a főváros törvényhatóságát arra, hogy célra vezető módon javítsa a helyzetet, amikor a tanács közigazgatási és közéleti ügyosztályainak részletes számításai alapján elhatározta, hogy napi 25,000 kilogramm kenyér előállítására alkalmas községi kenyérgyárat létesít.

Bar a fővárosi közgyűlése már 1903. évi június hó 10-én és 12-én hozott határozatával felhívta a tanácsot, hogy egy hatósági házi sütőkemencét (sütőműhelyt) állítson fel és helyezzen üzembe, ennek meg csak az volt a célja, hogy a községi sütőműhely, ha arra szükség lenne, az indokolatlan áremelkedések ellen a közönség védelmére és rendes viszonyok között csakis a főváros háztartása körében fogyasztott kenyér és sütemény előállítására szolgáljon.

Utóbb azonban, amikor a közigazgatási és közéleti ügyosztály előterjesztésében kimutatta, hogy e községi intézmény csak úgy teljesítheti hivatását s a fővárosi piac kenyér-áralakulására csak úgy lesz számbavehető komoly hatással, ha nagyobb üzem keretében nagyobb mennyiségű kenyér piacrahozatala mellett, tehát mint a pékek komoly versenytársa jelenik meg, másrészt, miután a nevezett ügyosztály beható tanulmányok alapján eszközölt üzemszámításokkal ezen új községi vállalkozás jövedelmezőségét, tehát sikeres fennállhatását is igazolta, csak akkor és pedig 1907. évi október hó 2-án tartott közgyűlésében határozta el a főváros, hogy községi kenyérgyárat létesít, azt napi 25,000 kilogramm kenyér termelésére alkalmas berendezésekkel rendezi be és hogy e kenyérgyár mint külön községi közintézmény nemcsak a fővárosi házi szükségleteinek fedezésére, hanem a közfogyasztás számára is süssön.

A főváros ez utóbbi elhatározásának célja, illetve az ekként létesült községi kenyérgyár hivatása hármán irányban foglalható össze.

nyereség révén már rövid 15—20 évi fennállásuk után saját palotájukba költözhessenek, ezek tanúságot szolgáltatnak arról, hogy reájuk szükség van az emberiség gazdasági berendezkedésében.

Szövetkezetünk és a vele kapcsolatos egyesületünk miként a múltban, úgy a jövőben is rendületlenül ragaszkodik az alapszabályokban megfogalmazott ügykörhöz és kitűzött feladathoz: segítségére lenni tagjainknak, akkor, amikor azok reánk szorulnak, gyámolítani az egyeseket és azok összességét.

Hogy hivatásunknak minél tökéletesebben megfelelhessünk, szükséges, hogy tagjaink teljesen magukévé tegyék a zászlónkra felírt és bevett programunkat és hogy mindenki a rendelkezésére álló erkölcsi és anyagi erővel járuljon hozzá úgy egyesületünk, mint szövetkezetünk felvirágoztatásához.

A vasutasszövetség átszervezése.

(C.) Az országos vasutasszövetség három éves múltja ma már teljesen igazolja azoknak a felfogását, akik kezdetől fogva abban a meggyőződésben voltak, hogy egyrészt a szerencsétlenül beállított szervezet, másrészt pedig a szövetség vezetésében egyénileg széthúzó törekvések ezt a nagyra hivatott erkölcsi intézményt egyenesen elterelik attól az iránytól, a melyet a vasutasok összessége érdekében követnie kellett volna.

Azok a minduntalan megújuló támadások, amelyek a szövetséget nyílt vagy burkolt hírlapi cikkek révén, vagy az egyes szövetségi kerületek részéről érik,

A községi kenyérgyár rendeltetése első sorban az, hogy egészséges versenyt támaszson s ezzel a pékeket arra kényszerítse, hogy hasonló jó minőségű, egészséges kenyeret készítsenek, másodsor rendeltetése az, hogy versenyével a kenyér árának kialakulására eredményesen hasson, hogy az árak mindenkor a gabona, illetve a lisztárakkal és egyéb termelési viszonyokkal megfelelő arányban és összhangban álljanak.

A községi kenyérgyár ezen minőségjavító és árszabályozó irányzatával a most közforgalomban lévő sokféle kenyérminőség helyett lassanként meg fogja teremteni a kenyér normál típusait és a közönség remélheti, hogy idővel a magánsütők is ugyanolyan minőségű kenyeret fognak sütni, mint a községi kenyérgyár. Harmadsorban rendeltetése a kenyérgyárnak az, hogy rendkívüli viszonyok, mint nagy drágaság, éhínség stb. idején módjában legyen a fővárosnak a községi kenyérgyár útján mérsékelt árú vagy éppen ingyenkenyeret az erre rászorult közönség rendelkezésére bocsátani.

Mindezek mellett a községi kenyérgyár a sütők és segédek közötti viszálykodások, tehát sztrájkok és egyéb munkaszünetlések esetében a fogyasztóközönség kenyérszükségletét inkább tudja biztosítani, mert gépberendezésénél fogva egyszerűen mentesítve van az esetleg sztrájkoló sütőegedek önkényeskedésétől, szükség esetén az üzem katonai segítséggel is könnyen fönttartható.

De remélhetjük, hogy a községi kenyérgyár a munkássztrájkoktól inkább mentesítve lesz, mert itt a munkások a nehéz testi munkáktól megkíméltek, másrészt a munkásoknak méltányos anyagi igényei is mindig kielégítést fognak találni.

A községi kenyérgyár fentjelzett hármas hivatásán kívül remélhető továbbá még az is hogy mintául és buzdításul is fog szolgálni

sokszor igaztalanok ugyan, sőt nem egyszer izléstelenek is, de minden esetre annak az igazolására szolgálnak, hogy a vasutasok egy része, lehet, hogy ma még csak a kisebb rész, elégtelen a szövetség eddigi működésével.

Kétségtelenül jellemző dolog, hogy az elégedetlenség, illetve a központi vezetőség működéséről szóló bírálat korántsem a választmányi gyűléseken, vagy az évi országos gyűlésen hangzik el, hanem egyes újságok hasábjain, vagy az egyes kerületek szűkebbkörű helyi választmányaiában, míg ott, ahol a szövetség legális szervezete tanácskozik, sem az elégedetlenség, sem a kritikások szavát nem lehet hallani. Ott mindenki mindennel teljesen egyetért, a központi vezetőség javaslatai ugyszólván egyhangulag fogadtnak el s a kritika utólag, rendszerint névtelenül, gazdátlanul lát napvilágot.

Ha nem ismernők magunk is a vasutas szövetség bajait, azt kellene hinnünk, hogy a támadások a mindig békéltelendők, vagy az érvényesülni nem tudók táborából fakadnak, s egyéni érdekeket kívánna szolgálni, azonban a legtöbb esetben köztudomású hibák képezik az idejétmúlt kirohanások alapját és a leggyakrabban talán éppen azok részéről, akik a választmányi üléseken azokat felhozni nem akarják, vagy nem is merték.

A választmányi ülések lefolyása az elfogulatlan bírálat még eddig tényleg minden esetben arról győzte meg, hogy a szövetség ezen intéző szervének tanácskozásában őszinte és egyenes megnyilatkozás ritkán fordul elő, a tárgyilagos, komoly vitatkozás majdnem teljesen kizárt dolog, a központi vezetőség működésének bírálata pedig egyenesen fejvesztéssel jár

más hasonló berendezésű, modern kenyérsütődék mielőbbi létesítésére, miáltal a sütőipart, a kor színvonalán álló s a közegészség és a jó izlés követelményeinek megfelelő fejlődés fokára fogja emelni.

A kenyérgyár építési munkálatait, miután a közgyűlés 1908. évi május hó 27-én hozott határozatával a kenyérgyár végleges helyét kijelölte, az ezen teleknek megfelelő építési tervek elkészítése és engedélyezése, valamint az előirt nyilvános árlejtések megtartása után 1908. évi szeptember hó 7-én megkezdették. A mar október hó végén beállott téli fagy és a szokatlanul hosszú téli időjárás az építkezésben a rendesnél hosszabb téli szünetet okoztak ugyan, úgy hogy a tavaszi építkezés csak áprilisban indulhatott meg újra, a gépberendezési és szerelési munkák pedig csak május hó második felében voltak megkezdhetők: mindazonáltal az építkezés — az összes gépberendezésekkel együtt — alig 10 hónapi munkaidő alatt elkészült, annak dacára, hogy egy új gyári üzem berendezéséről volt szó, amire nézve a fővárosnak gyakorlati tapasztalatok még nem állottak rendelkezésére.

Az építési és berendezési tervek elkészítését, valamint az építkezés végrehajtását, az összes részletekre nézve külön-külön a tanácsi VIII. ügysztyállyal egyetértően, a fővárosi mérnöki hivatal teljesítette.

Az építkezés, a gépberendezések és az összes felszerelések költségei céljára közgyűlési határozattal 525.000 korona irányoztatott elő, utóbb azonban még további 86.000 kor. póthitel engedélyeztetett. E 611.000 kor. összköltségnek körülbelül felerésze építkezésre, felerésze pedig gép- és egyéb berendezésekre esik.

(Folytatjuk.)

s maga a központi vezetőség az elnöki székből terrorizálja a jelenlevőket kifogásaik és javaslataik előterjesztésétől való elállásra, mivel csakis a saját javaslatait akarja elfogadtatni, s az ellenjavaslatok kivétel nélkül pártütésszámba mennek.

És éppen az a szövetség minden bajának a kutforrása, hogy a választmányi üléseken lehetetlenné van téve minden tárgyilagos vita, mihelyt annak tárgya a központi vezetőség szándékaival nem egyezik meg, s az az erőszakos eljárás, amely egy-egy ellenzéki felszólalást már csirájában elfojtani törekszik, tökéletesen lehetetlenné teszi, hogy ott erős és alkotni képes egyesületi élet fejlődhesse ki, kizárja azt, hogy a választmányi üléseken megvalósításra érdemes ideák érlelődjenek meg, s hogy mindazok, akik a szövetség elhibázott szervezetének a megjavítását kívánják, aktívoképes párttá tömörüljenek.

A központi vezetőség mindenhatóságának ez a tultengése, támogatva az elnök kimagasló egyéni tekintélyével, okozza azután azt, hogy a választmányi ülések helyett újság-cikkeken jelennek meg a valóságukra nézve ritkán ellenőrizhető, sokszor igaztalan, de a szövetségre nézve mindenkor az iránta való rokonszenvet lehűtő támadások.

Az a terror, amelylyel a központi vezetőség az ellene netalán felszólaló kerületi elnökök egyéni lejárására tör, természetes, hogy a komoly és hasznos munkára alkalmas kerületi elnököket félreállításra kényszeríti, de elidegeníti magától azon szövetségi tagokat is, akik különben szívesen vennének részt a szövetségnek minden eredményt ígérő munkájában.

A központi vezetőségnek a szövetség elzúllására vezető ezt a helytelen taktikáját csak azzal tudjuk magyarázni, hogy az elmúlt három év teljes eredménytelenségét saját maga is látván, tehetetlenségében ideges és betegesen érzékeny minden bírálattal szemben, pedig neki magának is látnia kell, hogy az eddigi tétlenséggel, vagy éppen a lánczolatlan hibák folytatásával a szövetség nem tartható fenn, s ha élni akar, úgy szervezeteiben, mint céljaiban gyökereket változó soknak kell történni mihamarabb, amíg le nem késik arról is, hogy az észszerű és szükséges változásokat keresztülvihesse.

Meggyőződésünk szerint a szövetséget teljesen át kell szervezni ahhoz, hogy feladatának és hivatásának megfelelni képes legyen.

Ez a hivatás pedig ma már nem lehet más, mint a vasutasok összességét érintő jóléti intézmények fokozatos létesítése, a meglévők fejlesztése, s a vasutasok nagy társadalmából nagyon is hiányzó kartársi együttérzés megteremtése; mert annak tökéletesen elmulat minden lehetősége, hogy a szövetség a vasutagazgató-ságokkal szemben fiókigazgatóságot játszva továbbra is mumusként álljon a vasuti hatóságok elé, vagy annak intézkedésébe beleavatkozassék.

Azt az erőt, amely erre a szövetséget feljogosíthatná, s szövetség régen elvesztette, vagy egyáltalán soha meg sem szerezte s életerő nélkül való madár-ijesztőtől a vasutagazgató-ságok sem fognak tulságosan megijedni.

De ma már nem is szükséges, hogy

a szövetség a vasútigazgatóságokkal a szociális reformok követelésében szembe-helyezkedjék.

E téren az utóbbi négy-öt év alatt minden vasutnál az alkalmazottak anyagi helyzetének javítása tekintetében oly számottevő alkotások történtek, a milyeneket a megelőző években a legtulzább követelők sem mertek remélni, s a szociális intézmények további kiépítésében minden vasútigazgatás a legjobb indultal halad előre, hogy alkalmazottainak megelégedését és megélhetését biztosítsa.

Azok a panaszok, amelyek egy-egy érdekcsoport vélt vagy igazi sérelmeit tárgyalják, a szövetség által nem is orvosolhatók, de nem is tartoznak annak hatáskörébe, s az illetékes felsőbbség által mindenestre igazságos elbírálásban is részesülnek, tehát semmi elképzelhető ok nincs arra, hogy a szövetség ily panaszok tárgyalásával foglalkozva, tájékoztatlanabb tagjaiban azt a tévhitet erősítse meg, hogy hivatalos elintézés alá tartozó panaszát majd a szövetség fogja az ő kívánságához képest megorvosolni.

Ekként nincs is más tere a szövetségnek, mint a jóléti intézmények okszerű és minden irányban kiterjedő fejlesztése, ehhez pedig legelső sorban anyagi erőre volna szüksége a szövetségnek, ez az anyagi erő azonban erősen hiányzik, mert a szövetségnek tőkéje nincs, a befolyó tagdíjak oroszlárszétét pedig a szövetség szervezeti hibáin élőködő lehetetlen adminisztráció emészti meg.

Első sorban tehát oly adminisztráló szervezetet kell adni a szövetségnek, a mely a befolyó tagdíjak minél kisebb százalékát használja fel magára az adminisztrálás költségeire s így azokból minél nagyobb összeget fordíthat a jóléti intézmények támogatására, s azt hisszük, hogy ily szervezeti változás keresztülvétele, ha minden érdekelt fél félreteszi az egyéni hiúságot s tisztán magát az elérendő célt tartja szem előtt, — nem is okozhat semmi számottevő nehézséget.

A szövetség tagjainak, különösen pedig a kerületek vezetőinek s a központi választmányának ennél fogva csak az lehet a szövetség igazi érdekét szolgáló törekvése, hogy ezt a szervezeti változást mielőbb keresztülvigye, hogy ennek révén a szövetség új eleterőt nyerjen s hivatásának képes is legyen megfelelni.

A magunk részéről legközelebb részletesen is foglalkozni kívánunk azzal a kérdéssel, hogy a szövetség jól felfogott érdekeinek milyen igazgatási szervezet, s milyen vezetés felelne meg.

Gondolatok.

A vasutasok társadalmi életében értelmetlen fejtelenség kezd lábrakapni.

Ugy látszik mintha összezavarodtak volna az eszmék a kitűzött nagy célok elérhetésének módozatai körül.

Akik még röviddel ezelőtt biztos lépésekkel haladtak a kitűzött cél felé, ma a bizonytalanság és tájékozatlanság érzetének látható jeleivel, töprengve hol erre, hol amarra fordulnak anélkül, hogy határozni tudnának, melyik utat választsszák.

Félbenmaradt alkotások hevernek előttünk, torzképei azoknak a nagyratörő

terveknek, melyek kiviteléért valamikor az összes vasutasok lábzan égtek.

Nincsenek vezetők, nincsenek munkatársak. Mintha kifogyott volna minden erő és képesség azokból a nagy szervezetekből, melyek abból a célból alakultak, hogy a vasutasok társadalmi és gazdasági érdekeiket előbbre vigyék.

Pedig az a nagy erő, mely ezekben a szervezetekben egyesítve van, — ha nemcsak számszerűen annak látszik — képes volna azokat a félbenmaradt alkotásokat betetőzni.

Ezek mind olyan dolgok, melyekre a vasutasoknak úgy anyagi, mint erkölcsi szempontokból égető szükségük van és olyan érdekeket szolgálnának, melyek mindenkire nézve egyaránt fontosak.

Az adósságok konvertálásának szükségére például talán csak nem képezheti a legkisebb vita tárgyát sem, de a vasutasok bankja e célnak megfelelően még sem tudott létesülni és nem is feltételezhető, hogy ez a pénzügyintézet belátható időközön belül erre a műveletre alkalmassá váljék anélkül, hogy hibáztatható volna érte.

A mai pénzügyviszonyok ugyanis nem alkalmasak arra, hogy mától-holnapra a konvertáláshoz szükséges anyagi erő összegyűjthető legyen; még akkor sem, ha a bizalom minden kelléke megvan, — ami ennél a banknál is kétségen felül áll, — mert maga a művelet a legkevésbé hasznot hajtó üzletek közé tartozik és mert oly nagy tőkét köt le hosszú időre, melyet legnagyobb pénzügyintézeteink sem tudnak elvonni a forgalomból üzleti eredményeik kockázata nélkül.

De maga a kiinduló pont bizonyult helytelennek.

Mikor a vasutasokon kell segíteni, akkor az ő anyagi erejüket nem lett volna szabad számításba venni. De számításba kellett volna venni a vasutasok között működő pénzügyintézeteket, amint erre annak idején rámutattunk.

A nagy szövetségnek 26.000 tagja magában véve döntő szerepet vihetett volna mindenütt az erre célzó elhatározásoknál, ha a szövetségben rejlő erő a tagok egyöntetű cselekvésében tényleg megnyilvánult volna.

Akkor pedig a vasutasoknak bankja nemcsak névleg állana, hanem az óhajtott célt is szolgálhatná. Így van ez a többi tervbevett alkotásokkal is.

A vasutasárvaház ügye évek óta egy lépéssel sem ment előre. Most is csak egy ötletszerű elhatározás gyarapította nagyobb összeggel az árvaházi alapot, de még nagyon messze van az idő, amikor a vasutasok árvái tényleg ellátáshoz jutnak.

Kecskemét város polgármestere éveken ezelőtt telket és építési anyagot eszközölt ki a várostól erre a célra díjtalanul, tehát a különféle még másutt létező alapok egyesítése útján nem ütköznek nehézségekbe az árvaháznak kisebb arányokban való felállítására, ha az intézők komolyan foglalkoznának az ügygyel.

Ugyan így áll a lakáskérdés megoldása is, mely szintén programmba volt véve.

Az állami tisztviselők már rég megoldották ezt a kérdést és jórészt saját házzal rendelkezik a főváros környékén,

csak a vasutas nem birt ezen a téren sem eredményt felmutatni. Önkéntelenül felmerül a kérdés, hogy mi az oka ennek a minden megnyilvánuló tehetetlenségnek.

A felelet nagyon könnyű. A vasutasok nagyon sokan vannak, vasutastársadalom azonban nincs. Bár vannak közös érdekek, de azokat mindenkor háttérbe szorítják a magánérdekek.

Ha a vasutasok valamely célnak elérése érdekében néha mégis összeállnak, akkor egyszerre annyi hozzáértő ember akad köztük és annyi egymással ellentétben álló javaslatokat akarnak a hallgatóságra ráerőszakolni, hogy egyöntetű elhatározásra képtelenek.

A világ összes népei közt talán keresve sem akadna annyi hivatott szónok és mindenhez értő ember, mint a vasutasok között. Mindenki a közérdeket tolja előtérbe, hogy saját érdekeit észrevétlenül mögéje bujtathassa.

Igy kerülnek azután a vasutasok intézményeinek élére azok a vezetők, akik meglepetést keltő újabb és újabb ötletekkel foglalkoztatják ugyan embereiket, de alkotni nem tudnak semmit. A vasutasnak nem is kell más. Ami reális, hasznos, azt rendszerint figyelemre sem méltatja, hacsak nyomban közvetlen hasznot nem nyújt neki; de ha cifra burkolatú képtelenségeket lát, azokért annál jobban fog lelkesedni, mennél alkalmasabbak egyéni hiúságának kielégítésére.

Ezek az okai annak, hogy bár sok és üdvös dolgot kellene és lehetne is a vasutasoknak saját erejükkel teremteni, mindig fél munkát végeznek és semmit sem végeznek úgy, amint azt kellene.

Kedvezményeink.

Az ember, ha áldozatot hoz, ezt azért teszi, hogy vagy jótékonyt gyakoroljon másokkal szemben, vagy azért, hogy ennek hasznát lássa a maga számára. Előbbi esetben meg van nyugtatva, ha lelkiismeretének számolt be egy jótékony cselekedetről, az utóbbi esetben azonban tudni akarja, hogy miért, minek hozta az áldozatot. Ehhez képest mérlegeli egyik oldalról ennek az áldozatnak a nagyságát, a másik oldalról pedig azon hasznot és előnyöket, melyek vizsontszolgáltatás fejében neki jutnak. Azután összehasonlításokat tesz, hogy arányban van-e a kettő egymással és hogy érdemesek-e a kínálkozó előnyök az érettük hozott áldozatra vagy sem.

De még ezzel sem elégszik meg. Tovább kutat, tovább keres, hogy a maga javára való dolgok között a legjobbat, a legkedvezőbbet megtalálja, s ennél fogva összehasonlításokat tesz, hogy hol, miben előnyösebb esetleg a máshol nyújtott kedvezmény. Mert neki joga van ahhoz, hogy ott keresse, ott szerezzé azt meg magának, a hol legjobbnak látja, legelőnyösebbnek véli.

Igy teszünk mi magunk is, és így tesznek a mi tagjaink bizonyára egytől-egyig. És mert így teszünk, helyén való egy kissé a magunk intézményénél is, hogy jobban szemügyre vegyük, vajjon mi az, amit mi itten az általunk hozott áldozatok ellenében az egyesülettől, a tagok közösségétől kapunk? Kevesebbet vagy többet nyújtanak-e más egyesületek,

más intézetek, mint ez a mienk és ha van különbség, miben áll az, kinek a javára szolgálnak az előnyök és kinek kárára a hátrányok?

Amint egyesületünk szervezését látjuk, rögtön szembeötlök, hogy az egészen más jellegű valami, mint a többi biztosító-intézetek; mert sokkal kiterjedtebb mérvben karolja fel a biztosítás kérdését, mint azok bármelyike és mégis annyira kedvező feltételek mellett, amelyeket bárhol másutt hiába keresnénk. Az egyik biztosító intézmény kizárólag csak halál esetére, vagy bizonyos kor elérése esetére biztosít. De ezekért annyit fizettet, hogy a mi tagsági díjaink szinte elenyésznek már így is mellette.

A másik nem biztosít csak baleset ellen és szigorúan körvonalozott esetekre. Így külön veszi azt, ha a biztosítás halál-esetre szól, külön, ha testi rokkantság esetére és külön végül, ha csak mulékony természetű balesetre nézve köttetett. Azért veszi külön mindezeket, hogy mindegyik esély után külön-külön tagsági díjat számíthasson. Sőt akad olyan is, amelyik csupán arra az esetre fizet kárpótlást, ha a baleset okozta sérülés szolgálat közben történt.

Mindezekkel szemben mi határozottan kivételt képeztünk. A mi egyesületünk egy olyan intézmény, amely számol az ember életében előfordulható minden nagy csapással, mert megalakításának alapeszméje az volt, hogy mindenütt ott legyen segítségére tagjainak, ahol a sors legkeményebb csapásait szokta mérni az emberre. Nem egyszóval tehát és nem csupán egyfelől védelmezi a maga tagját. Megvédelmezi, ha a halál angyala köszönt be a család hajlékába és magával szólítja a szülők bármelyikét; mert egyformán nagy a vesztesége a családnak, özvegynek és gyermeknek egyaránt, ha akár az apa, akár az anya hagyta itt őket árván, és egyformán fér ilyenkor rájuk a segítő kéz. Megvédelmezi, ha a szerencsétlenség véres fuvallata rohan át a gyöngye emberi testen és azzal, hogy nyomorékká tette azt, kiveri a kenyérkereső szerszámot az ember kezeiből, koplalásra, sanyaruságra kárhóztatva mindazokat, akiknek ez a kéz kenyérkeresőjük volt. Megvédelmezi akkor, amikor a szenvedések, a betegségek elmaradhatatlan látogatásának ideje elkövetkezik, mert ezek a falánk vendégek nem kevésbé veszedelmes csapásai a családnak, ahová beköszöntenek.

Ime tehát, ami súlyos baj, ami súlyos veszteség a maga hibáján kívül egy embert, egy családot csak érhet, mindarra gondol a mi egyesületünk. Nemcsak gondol rá azonban, hanem gondoskodik, is az elhárításáról, az enyhítéséről. Mert emberszeretete nem teszi megengedhetővé, hogy, ha igazán segítség céljából alakult meg, miért csak részben segítsen?

Ez különbözteti meg, a mi egyesületünköt a bármilyen néven nevezendő egyéb biztosítási intézményektől és vállalkozásoktól. *Ez és még valami, ami szintén nem maradhat említés nélkül. Hogy tudni illik ez a mi sokszoros és sokoldalú biztosításunk összevéve sem kerül annyiba, mint máshol a biztosításnak nem ritkán csak egy neme, egy fajtája.* Míg a mi tagjaink igazán csekély befizetés ellenében baleset, betegség és halál ellen egy-

szerre vannak biztosítva, sőt a halál esetére való biztosítás kétszeres, mert mind a két szülőnek egyaránt nyújt kedvezményt, ha csak azok egyike van is bebiztosítva, addig más biztosító-vállalatoknál csupán egyfajta biztosítás kerül majdnem ugyanannyiba, vagy még többbe is.

Azt hisszük, hogy jogosan követelhetjük ilyen körülmények között a tagok minél hathatósabb támogatását és jogosan követelhetjük azt, hogy egyesületünk érdekeit a tőlük telhető módon védjük és fejlesszük. Mert amit itt elmondottunk, tényeken alapul és csak a tagok jóakarátán mulik, hogy még szebb, még fényesebb eredményt tudjunk felmutatni.

Többi itt nem érintett kedvezményeinket legközelebb lesz alkalmunk behatóan tárgyalni.

VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

Hivatalos órák naponta délután 2—6-ig.

Értesítjük tagjainkat, hogy egyesületünk ügyésze Dr. Katscher Róbert minden kedden délután 2—4 óráig egyesületünk helyiségeiben — más napokon délután 3—6 óra között irodájában (Eötvös-utca 25/b) található.

Felhívjuk a t. Tagtársakat, hogy küldeményeiknél a postatakarékpenztári csekkre tagszámukat feljegyezni sziveskedjenek, hogy ezáltal a küldemények kezelése megkönnyíthessék s a hasonló nevek folytán előállható esetleges tévedések kiküldetők legyenek.

Lapunk terjedelmét megnagyobbítván, módunkban áll a kartársak érdekeit érintő közleményeknek a megfelelő formában teret nyitni, felkérjük tehát a t. kartársakat, hogy ezentul akár az összességet, akár az egyes kategóriákat érdeklő értesítéseikkel, vagy közlendőikkel a szerkesztőséget megkeresni sziveskedjenek, amely azokat megfelelő formában közölni illetve felhasználni fogja.

Kartársi üdvözléssel

A szerkesztőség.

Lapunk akadálytalan kézbesíthetése céljából felkérjük tagtársainkat, hogy mindenkor pontos lakcímüket, továbbá rangjuk és beosztásuk változását a kiadóhivatallal hatadéktalanul közöljék.

Balesetek bejelentésénél követendő eljárás lapunk folyó évi 1. számában található.

A Vasuti Altisztek Országos Otthona értesíti t. tagjait, hogy helyiségeiben: Budapest, VIII. Festetich-u. 4. sz. I. 18. alatt (Máv. nyugdíjház a keleti p. u. mellett) kényelmes vendégszoba áll a t. tagok rendelkezésére. A vendégszoba egy 24 órára személyenként 1 korona 40 fillér díj mellett vehető igénybe.

Értesítjük tagjainkat, hogy egyesületünk ügyésze, dr. Katscher Róbert, irodáját VI., Eötvös-utca 25/b szám alá helyezte át.

Lapunk terjesztése.

Egyesületünknek és az ő működésének megismertetése minél szélesebb körökben, tagok gyűjtése minél nagyobb számban ez ép úgy kötelessége az egyesület vezetőségének, mint az egyesületi tagok mindegyikének. Mert csak ilyen módon érhető el az, hogy az egyesület minél több és mennél nagyobb jótékony-ságot gyakorolhasson.

Egyesületünknek azért van lapja, hogy ez az egyesület érdekeinek szószólója, kifejezője legyen, hogy mintegy szellemi összekötő kapcsot képezzen az egymástól távol élő tagok között. Amde a lap ezzel még nem tett eleget a maga hivatásának, kell hogy többet is tegyen, kell, hogy élő erővel hirdesse ne csupán a tagoknak, de az egyesületen kívül állóknak is, hogy vagyunk, hogy áldásos működést fejtünk ki.

Célunk az, hogy ha valaki egyesületünk 4 csoportjának nem tagja, vagy oda bármily okból be nem léphet (tulakörösség stb.), de magát legalább baleset ellen biztosítani akarja, lapunk útján ezt elérhesse. **Fizet havonként egy koronát** s ezért megkapja lapunkat, részesül a jogsegélyben s ezenfelül halált vagy teljes és állandó munkaképtelenséget okozott balesetnél 2000 korona erejéig van biztosítva, részes, állandó jellegű munkaképtelenség esetén pedig ennek megfelelő hányad arányában kárpótlatátik.

Minden egyes tagtársunknak érdeke, hogy ismerőseit, rokonait a lapra figyelmeztesse és a lap előfizetésére buzdítsa, mert minél szélesebb körben terjed el lapunk, annál messzebbre terjesztheti ki működését egyesületünk is és minél többen ismerik meg lapunk révén egyesületünk áldásos munkáját, annál többen fognak ezen a réven is rendes egyesületi tagokul beiratkozni. És minél többen lesznek az ilyen előfizetők, annál terjedelmesebb, jobb és tartalmasabb lapot adhatunk. Ami szintén mindnyájunk javára válik.

Értesítjük tehát az érdeklődőket, hogy lapunk előfizetési ára balesetbiztosítással együtt havonként egy korona, negyedévenként három korona, fél-évenként hat korona, egész évre tizenkét korona.

Egyesületünk négy csoportja bármelyikének tagjai természetesen díjtalanul kapják a lapot.

Csapó Pál kecskeméti lakos, a czegeledi oszt. mérnökség területén Kecskemét közelében beosztott mozgó őr, **cserélni óhajjt** váltókezelő őrré bármely üzletvezetőség területére. Cserélni óhajtok forduljanak levélileg hozzá. Czim: **Kecskemét pályaudvar.**

Cserélni óhajtanék szülővárosomba, Pécsre, váltókezelőnek, málházónak, irodaszolgának vagy kapusnak. Czimem: **Herlinger Károly** váltókezelő, Pozsony-megye, Belsőháza-pályaudvar.

Megtámadhatatlan
kötvény.

50% nyeresé-
részesedés.

„Dordrecht”

ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG

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

Részvénytőke:  **Magyarországi fők:**
4,000.000 korona. **Budapest, V. Marokkói-utca 2. sz.**

Igazgató: Robitsek Henrik Ferencz.

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

Referenciák: Magyar Általános Hitelbank,
Pesti Magyar Kereskedelmi Bank
Budapesten.

Kedvező feltételek.

Jutányos díjak.

VÁSZON-, FEHÉRNEMÜ-ÁRUHÁZ

BODÓ ÉS NEMES BUDAPEST

A BAROSS-SZOBORRAL
SZEMBEN
(A KÖZPONTI PALYA-
UDVAR TÖSZOMSZÉD-
SÁGÁBAN).

BAROSS-TÉR 19.

Áruházunk kizárólag jobb minőségű, kipróbált és feltétlen megbízható árucikket nyújt a vevőközönség rendelkezésére, miért is az összes eladott áruk jó- és színtartóságáért felelősséget vállalunk.
Eredeti végből, vágott anyagmintákat az alább jelzett vászon, sifon, kanavászok és damaszt árúkból, ugyszintén a férfi ing és női bluzra való eredeti angol zefirből kívánatra készséggel küldünk. Allandóan nagy választék férfi-, női- és gyermek-harisnyákban, valamint különféle matrózingekben. —
Menyasszonyi és férfi kelengyék a legszebb kivitelben állandóan raktáron.

Vásznak fehéreneműekre. 1 vég 23 méter.	Sifon, 1 vég 23 méter.	Lepedővászon, varrás nélkül
Pamut creász 74 cm. széles ára 9.50 kor.	Madepolán, mosott, 20. szám ... ára 15.— kor.	Gyepen fehérített, középvastag . . . ára 18.— kor.
Magyar vászon 74 > > > 13.— >	Madepolán, mosott, 50. > . . . > 16.50 >	Rózsahegy, erős szálú . . . > 22.— >
Magyar vászon 84 > > > 14.— >	Madepolán, mosott, 100. > . . . > 18.— >	Szepességi, kiváló jó minőség. . . > 26.— >
Hattyú vászon 84 > > > 17.50 >	Sifon D. 52. szám > 23.— >	Vászon alsó nadrágra.
Fehérenemű vászon 84 > > > 20.50 >	Sifon S. 54. > > 27.50 >	Késmárki erős, tartós minőség. . . ára 15.— kor.
Kelengye vászon 84 > > > 24.— >	Kanavász- és damaszt-árak ágyhuzatra.	Szepességi sodrott szálú. > 18.50 >
Fonál vászon 84 > > > 26.— >	Csikos damaszt, 1 vég 23 méter ára 21.— kor.	Köpper, 1 méter — 96, Csinvat, 1 m. > 1.20 >
Eredeti rumburgi vászon minden minőségben.	Virágos damaszt, 1 > > > 23.— >	Asztalneműk és törülközők.
Paplanlepedő-vászon 180 cm. széles, 2.—, 2.50 kor.	Czernázott kanavász, 1 vég 23 m. > 15.— >	6 szem. fehér étkező készlet 6, 8, 10, 12, 18 kor.
Kész paplanlepedő. ára 7.—, 8.— kor.	Rumburgi lenkanavász, 1 vég 23 m. > 20.50 >	6 szem. kávé készlet . . . 3, 5, 7, 9, 12, 16 >
Kész lepedő varrás nélkül. . . > 2.70, 3.— >	Angin belső huzatra 1 vég 15.—, 18.—, 20.— >	Dam. törülköző tucatja . . . 8, 10, 12, 16 >

Saját műhelyünkben készült uri- és női-fehéreneműek, tartós anyagból és elsőrendű elkészítéssel.

Fehér, puha mellű férfi ingek.	Női ingek.	Férfi alsó nadrágok.
A. minőség; szép mintás mellé ára 3.50, 4.— kor.	Madepolán egyszerű kivitel ára. 2.60, 3.— kor.	Csinvat, francia gombos szabás. ára 4.— kor.
M. minőség, remek damaszt elővel, ára 5.— >	Madepolán díszes ára 4.—, 5.—, 6.— >	Csinvat, fűzős, szabás. > 3.— >
D. minőség, angol pike betéttel. . . > 6.— >	Vásong-ing kézi himzéssel. ára 4.—, 5.— >	Köpper ára gombos 3.20, fűzős 2.60 >
Fehér, sima mellű férfi ingek.	Rumburgi vászon díszes kivitel 8, 10, 12.— >	Nyári puha színes ingek.
A. minőség ára 3.50 kor.	Női hálókötös.	2 vagy 1 gombos nyakkal.
M. > > > 4.50 >	Szegélyes ára 2.00, 3.— kor.	Eredeti angol zefir ára 5.50, 6.50 kor.
D. > > > 5.50 >	Himzéssel > 4.—, 5.— >	Zefir, megbízható jó minőségű > 4.—, 5.— >
Színes férfi ingek.	Díszes kivitel. ára 6.—, 8.—, 10.— kor.	Rövid nyári nadrág ára 1.50, 2.—, 3.— >
Eredeti angol zefir ára 5.—, 6.— kor.	Férfi háló ing.	Fürdőruhák urak és hölgyek részére. Váll plédet
Francia karton > 4.—, 4.40 >	A. minőség, színtartó szegélydíszszel. ára 3.50 kor.	minden minőségben
Mosó karton > 3.50 >	M. > > > 4.40 >	

Nyakkendők és utazó takarókból állandóan dús választék.

Vidéki megrendelések utánvétellel küldetnek, csomagolás és szállítólevél nem számítatnak és 20 koronán felüli megrendelések bérmentve eszközöltetnek. A meg nem felelő árukat visszavesszük, értékét visszafizetjük.

A M. Á. V. t. tisztviselői és alkalmazottai a szabott árakból külön 10% árkedvezményben részesülnek.