

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.

Értesítjük tagjainkat, hogy az egyes csoportok után járó tagdíjakat 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 igazgatóság.

Közgyűlésünk.

Tagjaink osztatlan bizalma az ügyvezető mellett nyilvánult. A kik még a legaljasabb fegyvereket is jóknak tartották ellene felhasználni, azok közül egyetlen egy sem mutatkozott a közgyűlésen, mely végleges ítéletet mondott felettük. Nem bizonyítja-e ez a körülmény is, hogy

A repülő ember.

Az örökké nyugtalanul kutató emberi elme ünnepet ült az elmúlt hónap folyamán hazánk fővárosában Budapesten. Valóban ünnepnek nevezhető egy-egy ilyen verseny, kiállítás, melyen a teremtés koronájának, az embernek akár a technika, akár a művészet, vagy a kultúrának bármely más terén addig elért eredményeit bemutatjuk. A felületesebb gondolkodásuk talán fényűzésnek, mulatságnak tekintik a versenyt, pedig korántsem az. A meeting állomás a fejlődés útján, a mikor megállapodunk egy kissé a végett, hogy összegezzük az elért eredményeket és lássuk, melyik fokán tartunk a haladásnak. A továbbfejlődés egy szükséges lépcsője ez, mert nemcsak az elért sikerek és eredmények összegezője, hanem igen hathatós buzdítás a jövőre nézve azok számára épen úgy, a kik letört reményekkel abbahagyták a kísérletezést, mint azok számára, kiket a kishitűség, bizalmatlanság tehetségük ellenére tart vissza.

Ezuttal június havában Európa a levegő meghódítása körül elért sikereit mutatta be a világnak. A föld ura ma már teljes joggal fölveheti a levegő ura jelzőt is. Ma az aviatika katonái, az u. n. aeronauták vezeték azt a hosszú sort, melynek czimerén ott ragyog ez a felírás: Az emberiség haladása, fejlődése.

Arra a területre, melyet eddig csak lelkünk és ábrándjaink szárnyain repültünk be, testünkkel is felemelkedünk. Az ember felemelkedik és repül, erőt vesz a természet bilincsein,

oly emberekkel volt dolgunk, kiknek sőtétség, zavar, láрма az éltető elemük. Kissé tisztult a levegő, tisztázódott a helyzet s ime ők eltűntek a látóhatárról. Most már örökre. Ezzel be is zárult az ő szereplésük intézeteink életében.

Ebben a lezajlott gyűlöletes hajszában csak személyi okok szerepeltek, beteges és jogosulatlan aspirációk kielégítésének kierőszakolása volt a cél. Természetes, hogy a czélnak megfelelő eszközöket választottak. Ehhez szükséges volt jelentéktelen valóságokat a legnagyobb hazugságokkal összekeverni, hogy a gyanu látszatát a tájékozatlan tömegek elé vessék és ezzel hangulatot keltsenek maguk mellett. Mi sem könnyebb, mint valakinek a becsületét meggyanusítani és rendesen olyanok teszik, a kiknek fogalmuk sincs a becsületről, sem gyakorlatilag sem elméletileg. Mindenesetre tetszetős dolognak ígérkezett az ügyvezetőt a vádlottak padjára vinni. Megfeledeztek azonban arról, hogy minden igazságtalan,

aljas indokokból eredő cselekedet mindig a szerzőt sújtja akár közvetlenül, akár közvetve. Ezek a hitvány rágalmazók nem gondoltak arra, hogy a nagyhangú vádlókból ők lesznek majd vádlottak. És az a vád szemtől-szembe, az igazság színe előtt fogja őket érni, nem úgy, a hogyan ők tették azt. Az ilyen vádakkal az ügyvezető tisztában van. Tudja és tudta előre, hogy ezzel számolnia kell annak, a nyilvános szereplésre szánta magát. Az ilyen exponált helyen álló személyek becsülete örökös támadásoknak van kitéve s a legolcsóbb portéka az erre éhezők számára. Ilyen emberek becsületét lépten-nyomon támadják, tetteit gyanúsítják olyanok, a kik nem tudják elhinni másban azt a becsületet, mely bennünk nincs.

Közgyűlésünk egyhangú határozattal mozdította el Ellbogen és társait igazgatósági tiszttségükből.

Ritka eset intézeteink életében, hogy a bizalom letéteményesei ily megbélyegző

elhagyja a földet, melyhez eddig fizikai kényeszerűség kötötte.

A föld, a víz meghódítása után a levegő is birtokunkba került. A gép néhány másodpercig gurul a földön, egyszerre csak felkapaszkodik a magasba és mi szivdobogva, visszafojtott lélekzettel lessük a repülő gép minden mozdulatát, fáradt tekintettel kísérjük a levegőtengerben uszó embert. Erőt vesz rajtunk az a nyugtalanság, mely a szemlélőt rendesen jobban elfogja, mint a cselekvőt.

De semmi sem lehetetlen az ember előtt! Az ember fia vérrel áztatja gondolatát, eszméit. Életét teszi kockára, hogy diadalra juttassa az elődeitől örökölt problémát. Ne gondoljuk azonban, hogy a repülés problémáját a mi korunk vetette fel először. A repülés művészetének is megvannak az előmenyei, megvan a maga története, melynek legelső nyomai a görög és a perzsa világ mondáihoz vezetnek vissza.

Általánosan ismeretes, de azért igen érdekes Ikarosz meséje. A mesés őskorban Kréta szigeten egy hatalmas király uralkodott, akit Minosznak hívtak. Ennek a királynak volt egy olyan félig ember, félig bika alakú szörnyetegje, a melyik emberhussal táplálkozott. Minotaurusz volt a neve. Ennek a szörnynek Minosz egy olyan épületet akart építtetni, melyből a sok kivezető ut és folyosó miatt lehetetlen legyen a kijárat. Élt azon időben Görögországban egy Dedalosz nevű ember, a ki igen ügyes volt és értett minden mesterséghez. Dedalosz vállalkozott is a különös épület megalkotására Ikarosz nevű fiával eljött Krétába s fel is építette az

ügynevezett labirintust. Munkája befejezése után Dedalosz kérte a királyt, adja ki munkája jutalmát és hajót is, hogy hazautazzék Görögországba. Minosz azonban megjéjdt, hogy Dedalosz otthon majd elárulja valakinek a labirintusból kivezető ut titkát, s azért vonakodott Dedaloszt és Ikaroszt Görögországba vitetni.

Ámde Dedalosz nem esett kétségbe. Gondolta, ha nem kap hajót és vizen át nem tud hazamenni, levegőn keresztül fog megszökni Krétáról. Kijött tehát Ikarosz fiával a tengerpartra és összeszedegették a madarak elhullajtott tollait. Miután jókora csomót gyűjtöttek össze, az ügyes Dedalosz viasszal szárnyakat készített a maga és fia számára és azokat vállalkozó kötözték. Így indult utnak az apa és fia Krétáról Görögországba. Felszálltak a levegőbe és repültek hazájuk felé. A fiatal Ikarosz azonban olyan magasan repült, hogy a nap heve megolvastotta a viaszt, a szárnyak szétbomlottak s Ikarosz a tengerbe zuhant.

Igy végződött a repülő ember első kísérlete. A hagyomány szerint tehát a repülés első vértanúja Ikarosz. Figyelemre méltó ez a monda, nem igazságánál fogva, hanem azért, mert bizonyítja, hogy a repülés gondolata nem mai keletű. Van még ezenkívül több ó-kori feljegyzésünk a repülésre vonatkozólag, de azok inkább mulatságos mesék, mint komoly kísérletek.

Ezen mesészerű kísérletek után jó hosszú ideig üres a repülés krónikája, csak a XV. században találkozunk némi számításokkal erre vonatkozólag. Az igazi komoly, számításokon

nyen hajlandók vagyunk a változással járó mellékkörülményeknek tulajdonítani azt, a minnek valódi okát nem ismerjük.

Annyi bizonyos, hogy véletlen, esetleges események nincsenek és ha vannak, azok legfeljebb váratlanok. A mit mi véletlennek minősítünk, az annyira subjektív ítélet, hogy annak igazságáról komolyan beszélni sem lehet. Azért bocsátottuk ezeket előre, hogy könnyebben rámutathassunk arra, miszerint a Szövetkezetünknel történt változás nem személyes gyűlölködésnek, rokonszenvezésnek vagy ellenszenvezésnek eredménye, hanem igen is eredménye annak a feltartóztatlanul haladó erkölcsi folyamatnak, a mely nem tűr útjában olyan elemeket, melyek akadályozzák, s nem valók arra, hogy egy jobb és szebb ügy diadalát elősegítsék.

Szövetkezetünk igazgatóságának egy részét az az erkölcsi igazságszolgáltatás söpörte el, a mely csak addig tűr meg a felszínen némely értéktelen elemeket, a míg nem vétének ellene; de mihelyt kezdetét veszi a fondorkodás, alattomos rágalmazás, a megtorló igazság, ha néha látszólag későn is, de sohasem mulasztja el visszataszítani őket abba a sötétségbe, a melyből véletlenül kerültek ki. Szövetkezetünk tagjai tehát ítélkeztek ismételt és végérvényesen oly értelemben, hogy azokat, a kik nemcsak feladatuknak nem feleltek meg, hanem még annak megrontására is törekedtek, távozásra kényszerítette. Ez a tény nem maradhat hatás nélkül egyesületünkre sem. Még pedig azért nem, mert a mult hónapban megtartott rendkívüli közgyűlés tagjai, legnagyobb részt egyesületi tagok is. Vagyis ez azt jelenti, hogy az egyesületi tagok jövődó ítéletének fednie kell a szövetkezeti tagok ítéletét. Fednie kell pedig nemcsak a konzekvencia elemi szabályánál fogva, hanem fednie kell alanyi és *tárgyi* okoknál fogva.

Alanyi okok alatt értjük, a vezetőség egyéni képességét, rátermettségét, a melyet magával kell hoznia mindenkinek, nem pedig az intézetet felhasználni arra, hogy valaki annak fedezete alatt érvényesítse tudatlanságából, műveletlenségéből eredő beteges ambícióit. Ettől megmenteni illetőleg rátermett vezetőség kezeibe tenni le az Egyesület irányítását, a legprimitívebb követelmény, a melyet kívánni lehet tagtársainktól. Mert lehetséges, nem vitatjuk, talán emez is, amaz is úgy ahogy tudná vezetni az intézet ügyeit, de itt arról van szó, hogyan függ össze Egyesületünk továbbfejlődése, hitele és anyagi alapja a vezető emberekkel. Nem bizhatjuk pénzünket, vagyunkat olyanokra, a kiknek munkája, érdeklődése, figyelme csak zsebükig és gyomrukig terjed. Távozásuk után pedig beáll olyan vizözön, mely még Noé bárkáját sem hagyja meg.

A mi Egyesületünk nem arra való, hogy annak fennmaradása egynéhány két lábon járó, emberi nevet viselő élő lény nyomoruságos földi életéhez legyen kötve. Annak élnie kell azután is, a mi utódaink építsék, fejlesszék azt tovább, a mit mi szilárdan megalapozunk. Olyan egyénekre van szükségünk, kiknek társadalmi állása, személyes összeköttetései olyanok, a melyek befelé tagjainkkal szemben anyagi garanciát nyújtanak, kifelé a társadalom-

mal szemben pedig nemcsak ezt, de bizalmat is. Olyan bizalmat, a mely egyedüli forrása a taglétszám szaporodásának. Ez hiányzott részben eddig intézeteink vezetőségéből és épen azért változtatni kellett a helyzeten, mert már ártalmassá kezdett lenni intézeteinkre nézve.

Térjünk most át az u. n. tárgyi okokra, melyek minden okoskodást kizáróan parancsolják, hogy az Egyesület Igazgatóságának egy részét kényszeríteni kell távozásra s a két intézmény közti egységes vezetést és kapcsolatot megteremtteni. Hiszen általánosan tudott dolog, hogy a »Kitartás« mint Egyesület és mint Szövetkezet mindig ugyanazon vezetés alatt állott. A mi természetes is.

Mert a két intézet kölcsönös viszonyban van, egy közös cél szolgálatában állanak annyira, hogy a két intézményt ezen közös cél szolgálatába csakis a közös igazgatás tudja vezetni. Csakis az egységes vezetés tudja a két intézmény tagjainak érdekeit kellően képviselni, igényeiket kielégítően teljesíteni.

Nagyjában tehát érintettük azon szempontokat, a melyeket tekintetbe kell venniük mindazoknak, a kiket tagjaink bizalma odaállított, hogy érdekeiket képviseljék. Ezt az ügyet nem a személyes okok egyoldalú felfogásával, hanem az Egyesületnek minden párt szemponton felülemelkedő érdeke szerint kell elintézni.

—s—y.

A vasutasok törvényes letiltásai.

A lakbérnyugdijért fizetendő járulékok által emelkedő hivatalos levonások aktuálisá teszik azt a kérdést is, hogy a vasutasok, különösen a tisztviselők nagyrészenek illetményeire rávezetett törvényes letiltások, illetve a bíróság letiltott tartozások miként volnának kilégítő módon rendezhetők.

Még akkor is, ha a lakbérnyugdij utánfizetés összege nem 12 havi részletben vonatik le, a miként azt a miniszteri rendelet kívánja, hanem a levonás 36 vagy 48 havi részletre lesz kiterjesztve, az illetményeket terhelő levonások mégis oly összeggel fognak emelkedni, a mely igen sok esetben lehetetlenné teszi, hogy a törvényesen letiltott bankkölcsönök meghatározott havi részletei teljes összegben levonhatók legyenek vagy más hitelezők az eddig levont havi részleteket ugyanazon összegekben továbbra is megkaphassák.

Szükségtelen újból is részletesen meggyarazni, hogy a törvényes letiltások havi összegeinek az egyébként is későbbi keletű nyugdíjpótlék járulékaival való megcsönkítése nemcsak a kölcsön-egyletek és hitelezők szempontjából bir azzal a következménnyel, hogy megzavarja a megállapított törlesztés módját, hanem magukra az adósokra nézve is kifejezetten hátrányos, mert a kölcsönösszeg törlesztése néhány évvel eltolódik s az érdekelt vasutas ugyanannyi idővel tovább fizeti a nagy terhet jelentő magas kamatokat.

Hozzájárul még ehhez az a nagyon valószínű veszedelem is, hogy egyes hitelezők, ha nem kapják meg a kikötött

havi részleteket, az egész tartozás erejéig a jóhiszemű kezeseket fogják perelni, a kik ezen új megterhelés nélkül soha nem kerülhettek volna kezeségi obligóba. Ekként a kezesek megterhelése következik be és sok olyan költség merül fel, a mely úgy az adóst, mint a kezeseket saját hibájukon kívül fogja sújtani.

Mindez pedig történik a magyar kir. államvasutaknál szokásos, de a köztörvényekben semmi alappal nem bíró azon intézkedés folytán, mely a hivatalos levonásokat minden más levonással szemben elsőbrangunak jelentve ki, ennek végrehajtásához olyan magyarázatot fűzött, hogy a fizetésnek törvény szerint letiltható egyharmad, illetve 2000 koronán felüli részéből is csak az az összeg eshetik a hitelezők javára, a mely a hivatalos levonások leszámítása után ebből a letiltható részből fenmarad.

Ez az intézkedés valószínűleg a vasutasok érdekeinek a megvédésére akart ugyan szolgálni s nyilván az volt a célja, hogy azokat az eladósodástól némileg mentesítse, illetve az eladósodást korlátozza, de mint minden intézkedés, a mely nem számol az önként kifejlődő következményekkel, a gyakorlatban ez is célját tévesztette s végeredményében éppen a nagyobb eladósodásra vezetett.

A vasutasok fizetései törvényesen letiltható része ugyanis egészen, a most említett rendelkezés miatt, magának az érdekelt vasutasoknak sem állván teljesen rendelkezésére, a legtöbbször ki volt zárva annak a lehetősége, hogy valamely tisztviselő-egylet által különböző természetű adósságaikat teljesen rendezhették volna, mert az ekként megnyírbált letiltható fizetésrészt miatti a rendezésre elegendő kölcsönösszeget nem kaphattak s tovább is kénytelenek voltak a már régebbi adósságuk egy részét ezenfelül is fentartani s így két-három vagy többfelé is különböző terhes kamatokat és törlesztési részleteket fizetni, holott az adósságoknak egy helyen való konvertálása a súlyos kötelezettségeket már magában véve is enyhítette volna.

De hiszen azt a célt, a melyet a fizetés törvényesen letiltható részének még a végrehajtási törvényen is tulmenő korlátozása által a vasut elérni akart, ugyan csak saját maga az igazgatóság tette elérhetetlenné az által, hogy az államvasutak kebelében működő hitelegyletek részére ezek törlesztési részleteinek és kamatköveteléseinek hivatalból való levonását a törvényesen letiltható fizetésrészt határára alul is megengedte s ez által önmaga adott alkalmat arra, hogy alkalmazottai a törvényesen letiltható fizetésük határára túl is, tehát a fizetés egyharmada helyett a fizetés 50 százaléka erejéig eladósodjanak.

A gyakorlatban ekként alakult ki az a gondoskodás, a mely a vasutasokat az eladósodástól kívánta némileg megóvni az által, hogy még a fizetés törvényesen letiltható részét sem bocsátotta teljes összegben a hitelezők rendelkezésére. Ily módon egy bár még mindig elég drága, de legalább tisztességes konverziót a vasutasok ma sem képesek elérni s a többféle hitelegyletek és szövetkezetek kezében vannak, melyek őket irgalom nélkül ki is használják.

Humánus célt tehát a fizetés törvé-

nyesen letiltható részének ez a megnyirbálása egyáltalán nem szolgál, de jogosan fenn sem állhat, mert a köztörvényekkel ellentétes intézkedéseket a vasut nem léptethet életbe, s a korlátozásokat csak olyan mértékben eszközöltheti, a miként az minden más állami hivatalnál történik.

De hiszen még az igazságos elbánás sem érvényesül az olyan intézkedésben, a mely az eladósodott alkalmazottak letiltható fizetésrészből elsősorban a nyugdíjjárulékokat, adót és bélyegilletéket hozza levonásba azon a czimen, hogy alkalmazottainak a törvényesen le nem tiltható rész teljes összegében megmaradjon, a mikor ezen járulékokat a tiszta fizetésű alkalmazottaknak 2000 koronán aluli fizetéséből is levonja, sőt megengedi, hogy a gyűjtőde és Máyerik-egyletbeli tartozásukkal ezek ezt a 2000 koronán aluli, tehát törvény szerint le sem foglalható fizetésüket is megterheljék.

A míg azonban ez a rendelkezés olyan esetekben megmagyarázható, a hol a törvényes letiltás után valamely alkalmazott javára csak a törvény szerint meg nem támadható 2000 korona marad rendelkezésre, addig oly fizetéseknel, a melyeknek le nem tiltható része is több 2000 koronánál, teljesen indokolatlan a nyugdíjjárulékokat, adót és bélyegilletéket a törvényesen letiltott egy harmadrészből vonni le s ezzel megakadályozni azt, hogy az alkalmazottaknak legalább ez a része képes legyen az összes adósságát valamelyik tisztviselő-egylet utján konvertálni.

Kétségtelen, hogy ez a konverzió, vagyis a tisztviselő-egyletektől való nagyobb összegű kölcsönfelvétel még nehezebbé s az adósságok rendezése még lehetetlenebbé lesz téve a nyugdíjjárulékoknak a lakbérnyugdíj életbeléptetése által történő emelkedésével, mert például 3000 korona törzsfizetés mellett még az utánfizetésnek 48 részletre való kiterjesztésével is a nyugdíjjárulékok havi összege 9 korona 20 fillérrel emelkedik, tehát évenként ismét kisebb havi részlet áll rendelkezésre ahhoz, hogy bárki is a meglévő terhes adósságait ily tisztviselői kölcsönrel konvertálja.

Hogy ez a kép világosabb legyen, magukat a meg nem dönthető számadatokat soroljuk föl. A 3000 korona fizetésből a letiltható rész 1000 korona. Ennek havi részlete: 83 kor. 33 fill. s ennek megfelelően az eladósodott tisztviselő körülbelül 7500 korona kölcsönt kaphatna, ha ennek törlesztésére az egész havi összeg rendelkezésre állana. Mivel azonban ebből a 83 kor. 33 fillérből elsősorban a nyugdíj, adó és bélyegilleték vonatik le, a mi ez idő szerint havonta 16 kor. 76 fillért, a lakbérnyugdíjjárulékok levonásával pedig az első négy évben havi 25 kor. 96 fillért tesz, erre a célra most csak 66 kor. 57 fill., a nagyobb nyugdíjjárulékok mellett pedig csak havi 57 kor. 37 fill. áll rendelkezésre, a mely összeg alig 5000 korona törlesztéses kölcsönnek felel meg, nyilvánvaló, hogy a meglévő adósságok ily módon való konvertálása még nagyobb akadályokba ütközik s az eladósodott vasutas továbbra is fünek-fának adós marad s még nehezebb anyagi helyzetbe jut, mint a milyenben ez ideig volt s tel-

jesen képtelen lesz arra, hogy magán segítsen.

Ha csak néhány vasutasról, vagy egyáltalán saját könnyelműségük következtében eladósodott vasutasokról volna szó, a kérdéssel nem is volna égető szükség foglalkozni, de mert köztudomású, hogy a vasuti tisztviselők közel 75 százaléka az adósságok tengerében uszók, s az is közismert dolog, hogy az eladósodást az elégtelen díjazás, a megélhetés szerfölötti medrárgulása és különböző olyan rendkívüli kiadások okozták, a melyektől a vasutasok sem lehetnek mentesítve, önként előáll annak a kényszerítő szükségére, hogy az adósságok rendezésével maga a vasutigazgatóság most már minél sürgősebben foglalkozzék s alkalmazottait mentesítse attól a nyomasztó anyagi helyzettől, a mely a fizetésrendezés után talán még nagyobb mértékűvé vált, mint azelőtt volt, azon egyszerű okból, mert a megélhetési viszonyok általános drágulása nem akart annál a százaléknál sehozem megállapodni, a melylyel a fizetések három évvel ezelőtt emelve lettek.

Ha pedig most a fizetést terhelő levonásokat a vasut hivatalból a lakbérnyugdíj révén ismét érezhetően emeli, nyilván erkölcsi kötelességet vett magára arra nézve is, hogy a nagyobb terhek viselését lehetővé tegye s a saját hibájukon kívül adósságokkal agyonterhelt alkalmazottai helyzetének legalább tűrhetővé tételéről is gondoskodjék.

A vasutigazgatóság, ha a kérdést komolyan megoldani kívánja, bizonyára könnyen meg is találja azt a módot, a melylyel az adósságok könnyen viselhető rendezését keresztül vinni s alkalmazottait a különböző szövetkezetek kizsárolásától megmentenie lehet.

Vasuti katasztrófák.

»Husz halott, — nyolczvan sebesült. Két mozdony tönkrement, tíz kocsi összetört és megégett.«

A technikai haladás mai állapotában koronkint ily táviratok döbbsentik meg az újságolvasó közönséget s ezek a világ különböző pontjairól elég gyakran szétröppenő tudósítások mutatják, hogy a fejlődés és haladás mindaddig emberáldozatokat követel, a míg a tökéletesség magaslatára eljutni nem tud.

A vasuti katasztrófák gyakori ismétlődése már szinte félelemmel tölti el az utazóközönséget. Baleset ugyan bárkivel és bárhol történhetik, de a vasuti vonalakon mind sűrűbbé váló vonatforgalom s az általános rohanásban haladó üzleti élet következményeként a vasutaktól is évről-évre újból kikényszerített nagyobb menetsebesség természetesen a gyakoribb balesetek csiráját is magával hordja.

A vasutak technikai berendezése a legnagyobb gondosság mellett sem tartott lépést még a legfejlettebb külföldi vasutaknál sem a közönségnek a vasutakkal szemben rohamosan megnőtt igényeivel, sőt még ott is, a hol a berendezések már valamennyire megfelelnek a fokozottabb kívánalmaknak: a személyzeti létszám elégtelen megszábanása, szakképzettségének fogyatékossága és a kihasználásnak mindenkor nagyobb telje-

sitmények elérésére törekvő irányzata, a vasuti balesetek esélyeit növeli s sokszor olyan vasuti katasztrófákra vezet, a milyen alig néhány nappal előbb Versailles közéletében egy kisebb francia vasuti állomáson történt.

Erről a nagyszabású vasuti balesetről szól az a tudósítás, a melyet bevezető sorainkban idéztünk, de sajnos, vonatkozhatnék bármely ország bármelyik vasutvonalára is, mert hasonló helyzet s hasonló körülmények ugyanazon okokból s ugyanoly megrendítő következményekkel bármelyiken is előállhat.

Egy tehervonat mozdonya utközben némi javításra szorul s tovább vesztelgel az állomáson a mentrendszerű tartózkodás idejénél, az utána haladó expresszvonat pedig teljes gőzzel belerohan az állomáson álló vonatba s megtörténik a rémes pusztulás, a mely egy csomó emberi életet olt ki s még többet tesz örökre nyomorékká.

Nyilvánvaló, hogy a balesetért valakit súlyos mulasztás terhel. Vagy az állomás nem fedezte a vonatot »tilos« jelzővel, vagy az expresszvonat mozdonyvezetője nem vette észre a tilos jelzést. Nem akarjuk feltenni sem, hogy azt látva sem vette volna figyelembe, de a közölt tudósításokból annyi mindenesetre kiviláglik, hogy ezt a szörnyű katasztrófát emberi mulasztás és pedig a vasuti személyzet nagyfoku mulasztása okozta.

A szörnyűködés azonban, a mely a baleset hírére még az azt csupán újságokból olvasó közönséget is elfogta, hamarosan el is simul. Az emberiséget napnap után újabb szenzációk izgatják s a ma elfeledtetni a tegnapot. Sőt a legremsesebb katasztrófa is csak addig tartja izgalomban a mai kor gyorsan élő embereit, a míg annak okát megismerik s arról meggyőződést nem szereznek, hogy a baleset okozóira már a büntető bíróság is rátette a kezét.

Sem a vasutak, sem a vasutasok szempontjából nem lehet azonban megnyugodni ennek a nagyszabású balesetnek illetően befejezésével s nem szabad tovább haladni azzal a reménykedéssel, hogy a gondviselés talán megkíméli bennünket ilyen rémes vasuti balesetektől, hanem keresni kell annak mélyebb indokait s gondoskodni is kell arról, hogy a balesetek lehetősége, vagy legalább ilyen nagy méretei miként volnának elkerülhetők.

Ha már annyit tudunk, hogy a katasztrófát a vasuti alkalmazottak bármelyikének mulasztása okozta, aligha lehet azt egyenesen figyelmetlenségnek, a szolgáltatással való nemtörődésnek vagy gondatlanságnak tekinteni, hanem azt is elbírálás alá kell venni, hogy a figyelmetlenség vagy gondatlanság, tehát maga az egész mulasztás nem-e oly okokból állott elő, a melyért végeredményében maga a vasuti felsőbbség felelős.

Tudvalevőleg a vasuti alkalmazottak sehol nincsenek olyan anyagi helyzetben, hogy őket a jobb díjazás szükségének a kérdése állandóan ne izgatná. Ez az izgalom, de különösen a jobb gondoskodásért való eredménytelen reménykedés a leghamarabb vonja el a vasutasok figyelmét a szolgálattól s már a figyelmetlenség, vagy csak a megosztott figyelem is elegendő arra, hogy a mulasztások szülő anyja s a balesetek okozója legyen.

Ettől sém előzetes rendeletek, sem az utólag beálló súlyos következmények nem képesek elterelni a vasutasokat, mert az emberrel vele született egyéni önzés, különösen, ha az jogos alapra helyezkedhetik, teljesen kizárja azt, hogy a szolgálatáért nem eléggé fizetett s a miatt anyagi gondokkal küzdő vasutas is minden gondolatát csakis a szolgálatnak szentelhesse, s e közben gondolatai el ne kalandozzanak a jobb sors iránt való reménykedés felé, eszébe ne jusson az otthon pihenő család, a mely ha nem is éhez, de számtalan nélkülözések között él s a gyermekek, a kiknek ruhácskára és czipőre szükségük volna, aztán az iskolák tandíjfizetési ideje is következik és nincs pénz egyikre sem, sőt még kiállítás sincs arra, hogy a következő hónapokban is legyen, mert a szűkre mért havi fizetés magára a legszükségesebb élelemre is kevés.

Emberi érzékekkel birva ugyan nem lehet-e ilyenkor egy pillanatra megelégedni arról, hogy tilosra áll-e a bejárati jelző, s ez a pillanat nem éppen elegendő-e arra, hogy emberi élet s nagy értéket képviselő vagyon menjen pusztulásba?

A vasutaknak tehát minden ily balesetből legelső sorban azt a tanúságot kell levonniok, hogy hiába a vasutnak még a legtokéletesebb műszaki berendezése is, hiába minden szabályzat és utasítás, mely a balesetek elkerülésére a legszigorubb határozmányokban nyer kifejezést, addig a baleseteket okozó emberi mulasztásokat nem lehet elkerülni, a míg az emberek gondolkozni fognak és a saját sorsuk jobbra fordulása fölött kénytelenek gondolkozni.

Az utazóközönség életbiztonságának a megóvása éppen azért arra kötelezné a vasutakat, hogy a forgalmi személyzetet az anyagi gondoktól a legmesszebbmő módon mentesítse s annak figyelmes szolgálatát s másfelé el nem kalandozó gondolatát teljesen a szolgálat teljesítésére kösse le és anyagi zavarokkal küzdő alkalmazottait helyes irányu szociális intézkedések által rávezesse annak az előhaladásnak a biztos tudatára, a mely őket kifogástalan szolgálatuk ellenértéként kétségtelenül megilleti.

A másik kérdés, a mivel szintén kifejezett szociális érzékkel kell foglalkozni, a szolgálati beosztás, tehát a szolgálati idő helyes megállapításának kérdése.

Még ma is számtalan nagyforgalmu állomáson általános a 24 órás szolgálati beosztás s ezzel állandó a vasúti balesetek folyton kísértő veszedelme.

Huszonnégy óra egyhuzamban a lakodalomból is sok s mennyivel több ez kint a szabad ég alatt küzdve az időjárás minden szeszélyével s állandóan figyelve a rendelkezések perczrejáró kifogástalan végrehajtására, sőt azokra a szolgálatban levő társakra is, a kiknek szolgálatteljesítése egymással szorosan összefügg, egyik a másik nélkül félintézkedést jelent s legalább is zavarokat, esetleg súlyos balesetet okoz.

Lehet-e csodálni, ha a 24 órás szolgálat vége felé a testi szervezetet igénybe vevő s a lelki állapotot is kimerítő szolgálat már a figyelmet lazává teszi s a mulasztások sorozatát idézi elő a nélkül, hogy ezekért a személyzet emberileg

felelősségre vonható volna? Nem áll-e tehát érdekében a vasutaknak is, hogy a testi és szellemi kimerültségből származó balesetektől a közönséget feltétlenül megóvják, s nem áll-e magának a közönségnek is érdekében, hogy a vasutakat a személyzet olyan gondozására és olyan szolgálati időbeosztásra szorítsa, a mely az élet és vagyonbiztonság megóvására alkalmas?

Dehát a vasut is, a közönség is csak megriad egy-egy nagyobb vasúti baleset hallatára. Egy pár napon át érzékeny vagy támadó ujságzikkek alakjában a szemrehányás és a követelés kifejezésre is jut, sőt a vasut is ad ki egy újabb rendeletet a balesetek elhárítása érdekében, de bizony komoly és maradandó lépés ebben az irányban nem történik.

A halottakat eltemetik, a sérülteknek kifizetik a kártérítési összegeket s a werkli forog tovább ugyanoly módon, mintha egyáltalán nem is történt volna semmi...!

A méhészetről.

Június hónap virágzása általánosságban nem hozta meg azt az eredményt, mint a milyent rendes körülmények között várni lehetett s így a méhészeknek a június virágzáshoz fűzött reményei meg hiúsultak.

Már a mult számban említettük, hogy május havában az akác korai virágzása a méheket készületlenül találta, mindazonáltal még némi eredmény elérhető lett volna, ha az állandóan hideg időjárás a méhek munkásságát meg nem bénította volna.

Ezen hideg időjárás bénítólag hatott a méhek munkásságára, fejlődésére, de főképpen szaporodására és rajzására.

A július hó, tapasztalat szerint, nem azon hónapok közé tartozik, a mely hónapban a méhek mindennapi szükségletüket megtalálnák. A legtöbb vidéken, hol a főhordási időszakban csupán az akác- és hársfa virágzik, ezeknek elvirágzása után a július hónap vajmi keveset nyújt táplálékul.

Természetesen kivételt képeznek azon vidékek, a hol takarmányul pohánkat termelnek, nemkülönben azok, a hol a tarlót csak ősz táján szántják fel s így a tisztes fű bőséges mézaratást nyújthat.

A július hó nyújthat még bő aratást oly méhesgazdáknak, a kik némi földbirtokkal rendelkeznek méhesük közelében, melynek egy részében »Facélia« van elvetve. Ezen növényzet egy második akácchordással felér, méze hasonlít az akácéhoz, de ize messze felülmúlja az akácmézét. Maga a növényzet takarmányul nem használható, mert erősen rostos, de elvirágzása után magja hasznóhajtó cikket képez; sok helyütt, a hol a magot nem szedik, illetve az érést be nem várják, elvirágzásakor zöld trágyának alászántják.

Ilyen helyeken, ha az időjárás kedvező, kellő körültekintéssel pergethetjük a mézet, esetleg a rajzást, a mürájkészítés is megengedhető. Ellenben máshol, a hol a méheknek ezen hordása biztosítva nincs s csak útfélen virágzó vad növények virágjaiban található kevés nektárra szorulnak, a méhek ösztönük-nél fogva, de takarékosági szempontból is, elsősorban az ingyenelöket — a heréket

— kiűzik, illetve öldösik, másodsorban az anyát korlátozott petézésre kényszerítik.

A hereölés idejében el ne mulassza a méhészt, törzseit figyelemmel kíséreni, mert megtörténhetik az, hogy egyes törzsek a herék pusztításával nem törődnek és tovább türik. Ennek magyarázata az anyaméhben keresendő, a mely vagy már elpusztult, vagy pusztulófélben van.

A méhek pedig a nevelendő anyára való tekintettel a heréket tovább türik, remélvén, hogy petézésből nevelt anya még idejekorán megtermékenyülhet.

Ez a 16 nap, mely idő alatt az anya bölcsőjét elhagyja, csak veszteséget jelent a méhésztnek, mert a tömeges herék erős pusztítást végeznek a nehéz munkával behordott mézben.

Az ilyen törzsnél a heréktől csak egy tartalék anyának szoktatóban való beadása által lehet megszabadulni.

Ha a szoktatóban beadott anyát 24—36 óra alatt elfogadják, a méhek legott a herék pusztításához fognak és az anyabölcsőt szétrombolják.

És miután így a méhek megszabadulván az ingyenelöktől, rendes gyűjtéshez látnak, kárpótolják a herék által okozott kárt.

A tarlóról való hordás rendszerint július második felében illetve végén kezdődik. Ilyenkor, mint már említettük, virágzik a tisztes fű, mely a méheknek bő aratást nyújt, továbbá a pohánka, a mályvafélék, méhfű, a dohány és különösen a sofora (japán akác), ez ugyan csak bőséges mézhordást biztosít a méheknek, ha az időjárás kedvező.

Ezen hónapban a fentebb említetteken kívül a méhészt gondja a kaptárak aljának tisztántartására, a holt herék kitakarítására szoritkozzék, mert különben a moly óriási károkat okozhat.

A rajok gondosan átvizsgálandók, van-e megtermékenyült anyja; a tenyésztésre meg nem felelő öreg anyákat az anyanevelőkben levő fiatal anyákkal ki kell cserélni.

Július hóban a röplyukat szűkítsük; ez azért szükséges, mert ezen — a mézhordásra nézve — holt időszakban, a mikor a bekövetkezendő kánikulai hőség miatt mi hordani valójuk sem akad, az erősebb családok a gyengébb családok mézkészletére vetik magokat. És ha kellő ellentállásra nem találunk, rablás történik. Sőt ha több gyenge család volna, mindegyikét irgalom nélkül megdézsmálnák és tönkre tennék. Épen azért rajoknál és gyenge családoknál a röplyuk szűkítését ismételtlen hangsúlyozzuk.

A méhek körüli teendőket ezen hónapban vagy kora reggel vagy estefelé végezzük, mert a napközi időben a kaptárak nyitogatásával és huzamosabb kezelés által csak a rablást segítjük elő.

A rajokat, ha gyenge fiasítással és mézkészlettel bírnak, etessük, illetve mézelszedéskor félretett lépes mézzel telt keretekkel, ugyszintén az egyes erős családoktól elvett egy-két fiasítási keretekkel lássuk el és erősítsük, nehogy pusztulásnak induljanak.

A kipergetett méz kezelésénél a legnagyobb tisztaság tartandó szem előtt, a telt bödönöket pedig tiszta, száraz helyen tartsuk.

A méz mikénti kezelésére vonatkozó eljárást a mult számban ismertettük.

Vagyon

Mérleg-számla 1910. április 30-án.

Teher

Készpénz:			Halálozási tartalékalap	54704	93
pénztárban	819-41		Egyenleg, mint folyó évi vagyonkezelési eredmény	14563	94
»Kitartás» szövetségénél	62279-53				
Postatakarékpénztárnál	169-93	63268			
»Mercur»-bank		4000			
Leltár	2303-04				
Leírás	303-04	2000			
		69268		69268	87

Budapest, 1910. április 30.

A könyvelésért:

Megvizsgáltuk és a könyvekkel egyezően rendben találtuk.

Fekete Adolf s. k.

A »Kitartás Kölcsönösen Segélyező Országos Egyesület« igazgatósága:

Sternthál József s. k.**Turtsányi Vilmos** s. k.

elnök.

ügyvezető igazgató.

A »Kitartás Kölcsönösen Segélyező Országos Egyesület« felügyelő bizottsága:

Komár Lajos s. k.**Simon József** s. k.**Cserhát Miksa** s. k.

fb. tag.

fb. elnök.

fb. tag.

Terhek

Nyereség és Veszteség-számla 1910. április 30-án.

Jövedelmek

Életbiztosítási díjak	4481	59	Tagsági díjak	61374	85
Balesetbiztosítási díjak	5830	66	Beiratási díjak	158	—
Beszédési díjak	224	76	Kamatok	3354	24
Kifizetett betegsegélyek	1260	—	Utánfizetések	201	20
Kifizetett halálozási segélyek	28650	—			
Házbér	762	—			
Tisztviselők fizetése	3016	68			
Költségek	5995	62			
Leltárból leírás	303	04			
Egyenleg mint f. évi vagyonkezelési eredmény ...	14563	94			
	65088	29		65088	29

Budapest, 1910. április 30.

A könyvelésért:

Megvizsgáltuk és a könyvekkel egyezően rendben találtuk.

Fekete Adolf s. k.

A »Kitartás Kölcsönösen Segélyező Országos Egyesület« igazgatósága:

Sternthál József s. k.**Turtsányi Vilmos** s. k.

elnök.

ügyvezető igazgató.

A »Kitartás Kölcsönösen Segélyező Országos Egyesület« felügyelő bizottsága:

Komár Lajos s. k.**Simon József** s. k.**Cserhát Miksa** s. k.

fb. tag.

fb. elnök.

fb. tag.

Az első telegráf.

Másfél század mult el egyik legfontosabb közlekedési eszközünk, az első telegráfnak feltalálása óta.

A feltalálás első idejében annak gyakorlati alkalmazásáról szó sem lehetett, miután a szerkezet első példánya a lehető legrövidebben készült, s csak hosszabb kísérletezések után sikerült azt mindjobban tökéletesíteni.

Franciaországban állapították meg először, hogy az elektromos áram egy 6000 láb hosszú dróton sokkal kevesebb, mint egy másodperc alatt áramlik keresztül, mert a drót két végén majdnem egyidőben érezték az ütést. Rövid idővel ezután e kísérleteket Angliában még nagyobb mérvben eszközölték, mert ott már az áramnak két mérföldnyire való küldése is sikerült és egyúttal konstataáltak, hogy ez utra az áramnak nincs szüksége mérhető időre.

Ez becses anyagul szolgált a filozófusoknak, a kik a tény tudományuk szempontjából kiaknázták; a technikusok — ha ugyan ezen időben ilyenek lettek volna

— nem tudtak eredetileg a fölfedezéssel mit csinálni. Ekkor 1753-ban egy skót tudós a »Scots Magazine« című lapban értekezett azon módról, melyek szerint a nyert tapasztalatok alapján elektromos uton jelzéseket lehet váltani nagyobb távolságra.

Ez értekezést »C. M.« aláírással közzölte az említett lap és ez a két kezdőbetű az egész, a mit a mai telegráf első alakjának felfedezőjéről tudunk. Ezen telegráf a következő alkatrészekből állott: A két végpontja a telegráfnak egymástól mintegy egy hüvely távolban elhelyezett drótok csomagjával volt összekötve. Mindegyik drót az abc egy betűjének felelt meg. Minden 25 méter távolságban volt egy üvegtámasztéka a drótoknak, melylyel valami szilárd testhez voltak hozzáerősítve, úgy hogy a földtől el voltak szigetelve. Az elektromos baktéria a drótok mindkét végén egy hüvelylyel a drótok alatt azokra derékszög alatt állott. Érdekes volt a jelváltás az ily komplikált mechanizmussal. A feltaláló mindegyik drótra egy-egy golyót akasztott, melyet az áram átjárva, szintén elektro-

mossá tett. Mind a 25 golyó alatt fehér papirszelet volt elhelyezve, melyek mindegyikén az abc egy betűje volt felírva.

Mihelyt tehát az ily papirszeletkét egy elektromossá vált golyó magához vonzotta, a telegráfoló hivatalnok az illető betűt leírta. Így képződtek a szavak és a mondatok. A papirszeletké a vonzás megszűntével ismét visszaestek helyükre. Az egyes drótokba akként vezették be az áramot, hogy mindig azzal kötötték össze a baktériát a feladó állomáson, a melyik betűre szükség volt a táviratban, de ez összeköttetés csak egy pillanatra tartott. Az áram visszavezetéséről a földaláló úgy gondoskodott, hogy egy külön drótot is alkalmazott, minthogy ekkor a földvezeték még nem fedezték fel.

Az ismeretlen »C. M.«-nek még egy más eszmája is volt. Mindegyik drótra egy elektromos harangot akart felszerelni. A harangok A-tól Z-ig növekedtek volna, úgy hogy mindegyik más hangot adott, ha az egyes drótokon az előbb említett módon áramot vezettek keresztül. Csak gyakorlott hallásra volt szükség, hogy a megütött harangok hangját megismerje

a sürgönyt felvevő hivatalnok. Értekezésében azon aggályát fejezte ki »C. M.«, hogy nem lesz lehetséges nagyobb távolságra híreket továbbítani. Az ezalatt Angliában eszközölt kísérletekről e szerint még semmi tudomása sem volt.

Bármily primitívnek tünik fel nekünk, mint a következő század szülöttjeinek a fentebb leírt két szerkezet, még sem tagadhatjuk el, hogy a »C. M.« nevű ismeretlen tudós volt a távirda tulajdonképeni feltalálója, és hogy a mi jelenlegi berendezésünk csak az ő szisztemájának javítása. Ő volt az első, a ki megmutatta, hogy az elektromos áram tulajdonságait hírek továbbítására lehet felhasználni és mégis már 1837-et irtak, midőn Steinheil és Gauss — Weber buzdítására — Németországban az első elektromos összeköttetést létesítették München és Bogenhausen között, a mi $\frac{3}{4}$ német mértföld távolság. Csak ezen időponttól kezdve számítható a telegráf tulajdonképeni gyermekkora.

VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

Hivatalos órák naponta délután 2—6-ig.

Értesítjük tagjainkat, hogy egyesületünk és szövetkezetünk ügyésze, **Dr. Hajós Jenő**, minden kedden délután 2—4 óráig egyesületünk helyiségeiben, más napokon délután 3—6 óra között irodájában (VI. Vörösmarty-u. 43.) található.

Felhívjuk a t. Tagtársakat, hogy küldeményeikről a postatakarékpénztári csekkre tagszámukat feljegyezni sziveskedjenek, hogy ezáltal a küldemények kezelése megkönnyíthessék s a hasonló nevek folytán előállható esetleges tévedések kikerülhettek 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 közlendőkkel 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 haladéktalanul közöljék.

A Vasuti Altisztek Országos Otthona értesíti t. tagjait, hogy helyiségeiben: Budapest, VIII. Fesztách-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.

Az 1909. üzletév végén a magyar államvasutak tulajdonában a következő szállítási eszközök voltak: 3040 mozdony, 2162 szerkocsi, 6939 személykocsi, 1936 kalauzkocsi, 366 postakocsi, 447 podgyászokocsi és 75637 teherkocsi. A személykocsik állományába van számítva 58 motoros és 5 villamoskocsi.

Az osztrák államvasutak. A közlekedési ügyek terén éppenséggel nem rózsásak az állapotok. Első sorban vonatkozik ez az osztrák állami vasutakra, a melyek kétségtelenül vál-

ságos helyzetben vannak. A képviselőház költségvetési bizottságában behatóan tárgyalták az állami vasutak ügyét és ha nem is kimondottan, de kiérezhetően abban egyeztek meg a vélemények, hogy az államvasuti rendszer csődöt mondott. A hány szónok csak jelentkezett, mindegyik konstatálta azt, hogy a vasutak állami üzeme drágább és rosszabb lett. Nemcsak az államra, hanem az utasra és a szállítóra nézve is. Hogy ennek jó részben az ismert osztrák bürokratizmus az oka, az kétségtelen, de az is bizonyos, hogy ebbe a rendszerbe kereskedelmi szellemet belevinni felette nehéz, sőt lehetetlen dolog. — Tény az, hogy szóba került az állami vasutak eladása, vagy pedig olasz mintára, a bérbeadása. Az bizonyos, hogy Olaszország felette rossz tapasztalatokat tett az államvasutak bérbeadásával és erre aligha akadna többség, míg az eladása egy öt milliárdot meghaladó értékű vasuti hálózatnak lehetetlen. De magában véve az, hogy állami vasutak bérbeadása vagy eladása komolyan szóba is kerülhetett, igazolja, hogy mily sanyaru helyzetben vannak az állami vasutak és igazolja ennek a rendszernek a csődjét. A költségvetési bizottság megállapította az állami vasutak nagy deficitjét. Az első előadó Sylvester dr. a 19.000 km. hosszú állami vasuti hálózat befektetési tőkéjét 5484.684.000 K-ban állapította meg és azt az összeget, a mivel az államnak a mult évre a hiányt pótolni kellett, minden néven nevezhető levonással 53,4 millióra teszi, míg 1910-re 67,57 millió K-val kell az államnak a hiányt pótolni. Wrba vasuti miniszter olyan tekintélyes adathalmazt hordott össze az államvasuti deficit magyarázataira, melytől szinte kővályoghatott a költségvetési bizottság tagjainak a feje, de a deficitet kénytelen volt teljes mértékben elismerni. E helyzetben nem is lehet egyhamar változtatni. Az osztrák állami vasutak kiadásai, ha csakis a reális többkiadásokat veszik figyelembe 9%-kal emelkedtek, míg a bevételek emelkedése csak 3%. A kiadások emelkedésének igen jelentékeny része a személyzeti kiadásokra esik és a személyzet épséggel nem felel meg annak a kereskedelmi szellemnek, a mi szükséges volna s a mi a porosz államvasutak fényes eredményeinek a legfőbb tényezője. Tehát a vasuti személyzetet kereskedelmi szellemben kell nevelni és akkor majd javulni fog a helyzet.

Előfizetési felhívás — Amerikában. Január elejével a lapok hirovatának élén pontosan megjelenik az udvarias figyelmeztetés, hogy az esztendő lejárt, s az előfizetők ujtásuk meg előfizetésüket. Egy ameriki újság ezt az Európában sablonos szövegű figyelmeztetést így fogalmazta meg:

A takarékoság szép erény. El tudjuk képzelni, hogy valaki annyira megy a takarékoságban, hogy ingomb helyett a szemölcsére gombolja gallérját; hogy a takarékoság kedvéért a vasuti kocsi útközjén utazik, hogy megállítja óráját, nehogy elkopjanak a kerekai, hogy írásában pontot, vesszőt nem tesz, s így takarítja meg azt a néhány csöpp tentát. De a takarékoságnak ezek az eszeveszettjei azért mind előkelő dzsentlemenek azokhoz a polgártársakhoz képest, a kik takarékoságból nem fizetnek elő az újságjukra.

Lapunk terjesztése.

Tagjaink nagyon jól ismerik egyesületünk és a vele kapcsolatos szövetkezetünknek működését, ismerik azt az emberbaráti célt, melynek szolgálatában állunk, mert maguk veszik igénybe azokat a kedvezményeket, melyeket nemcsak a tagok, hanem hozzátartozóik is élveznek.

Arra nincs is szükség, hogy napról-napra ezt magyarázzuk nekik, mert ők amugy is tudják mit várhatnak jóléti intézményeinktől.

Nekik nincs szükségük arra, hogy figyelmeztessük őket arra, amit ezen intézmények adnak, mert naponta látják, hol és mily irányban istápoljuk azokat, akik a szabályok szerint erre jogosultak.

De vannak sokan, akiknek mindarra égető szükségük van, amit mi tagjainknak nyújtunk, a nélkül, hogy tudnák, hová forduljanak ilyen kedvezményeknek megszerzése illetve a maguk és családtagjaik részére való biztosítása céljából.

Lapunk az, mely szószólója az egyesület érdekeinek, melyből mindenki olvashatja, hogy mi a hivatása jóléti intézményünknek. Ezt a lapot kell tehát mennél szélesebb körben megismertetni azokkal, akiknek szükségük van oly anyagi istápolásra, melyet a maguk erejéből képtelenek maguknak biztosítani.

Tagjainknak tehát, akik ezt a lapot díjtalanul kapják, már saját jól felfogott érdekükben is kötelességük lapunkat ismeretségi körükben terjeszteni, és környezetüket figyelmeztetni arra, hogy egyesületünk útján ők is hozzájuthatnak mindazokhoz az előnyökhöz, melyekre ugy nekik mint családtagjaiknak szükségük van.

Ezzel nemcsak azoknak tesznek jót, akik mindezeket az előnyöket biztosítják maguknak, hanem közvetve maguknak is, mert mennél többen tömörülünk a közös célok elérésére, annál könnyebben és annál hamarabb tudjuk azokat megvalósítani, még pedig oly újabb előnyök elérése mellett, melyek megvalósítása egyedül a tagok számától függ. Ezért legyen minden tagnak gondja arra, hogy új tagokkal gyarapítsa egyesületünket.

Ehhez pedig semmi különös fáradság nem kell, elég ha lapunkat tovább adja.

Annyi közérdekű dologgal foglalkozunk, hogy bárki is szívesen olvassa lapunkat és így megtalálja benne azt is, ami őt érdekli, vagy mire neki is szüksége van. Mert még az is, aki koránál fogva már nem lehet egyesületünk valamelyik csoportjának tagja, élvezheti a balesetbiztosítás kedvezményét, melyre kivált olyanoknak, akik utaznak, vagy veszélyes foglalkozást üznek, okvetlen szükségük van.

Ezért havonta csak egy koronát kell fizetnie és megkapja lapunkat díjtalanul, részesül jogsegélyben, s ezenfelül halált vagy állandó teljes munkaképtelenséget okozott balesetnél 2000 korona, — részleges állandó jellegű munkaképtelenség esetén pedig ennek megfelelő hányad arányában kárpótlást nyer.

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 révén 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.

Megtámadhatatlan
kötvény.

50% nyeresé-
részesedés.

„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-utcza 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 PÁLYA-
ÚDVAR TÖSZOMSZÉD-
SÁGABAN).

Áruházunk kizárólag jobb minőségű, kipróbált és feltétlen megbízható árucikkeket 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 árukból, ugyszintén a férfi ing és női bluzra való eredeti angol zefírből kívánatra készséggel küldünk. Allandóan nagy választék férfi-, női- és gyermek-harisnyákban, valamint különféle matrózingekben. — Menyasszonyi és férfi kelengyék a legszebb kivitelben allandóan 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.— >
Hattyu 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 > > 23.— >	Asztalneműk és törülközők.
Paplanlepedő-vászon 180 cm. széles, 2.—, 2.50 kor.	Czérnázott 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.. > 2.50, 3.— >	Angin belső huzatra 1 vég 15.—, 18.—, 20.— >	Dam. törülköző tucatzja 8, 10, 12, 16 >

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

Fehér, puha mellü 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 diszes ára 4.—, 5.—, 6.— >	Csinvat, füzös, szabás. > 3.— >
D. minőség, angol piké betéttel ... > 6.— >	Vászon-ing kézi himzéssel. ára 4.—, 5.— >	Köpper ára gombos 3.20, füzös 2.60 >
Fehér, sima mellü férfi ingek.	Rumburgi vászon diszes kivitel 8, 10, 12.— >	Nyári puha színes ingek.
A. minőség ára 3.50 kor.	Női hálóköntös.	2 vagy 1 gombos nyakkal.
M. > > 4.50 >	Szegélyes ára 2.60, 3.— kor.	Eredeti angol zefír..... ára 5.50, 6.50 kor.
D. > > 5.50 >	Himzéssel > 4.—, 5.— >	Zefír, megbízható jó minőségű > 4.—, 5.— >
Színes férfi ingek.	Diszes kivitel..... ára 6.—, 8.—, 10.— kor.	Rövid nyári nadrág.. ára 1.50, 2.—, 3.— >
Eredeti angol zefír ára 5.—, 6.— kor.	Férfi háló ing.	Fürdőruhák urak és hölgyek részére. Váll plédek
Francia karton > 4.—, 4.40 >	A. minőség, színtartó szegélydiszszel, ára 3.50 kor.	minden minőségben.
Mosó karton..... ára 3.50 >	M. > > 4.40 >	

Nyakkendők és utazó takarókból allandóan 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.