

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. Va.

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.

A balesetek társadalmi okai.

Páratlanul áll az államvasutakat üldöző vérgát azon megnyilvánulása a vasuti történelemben, melynek minduntalan tanui vagyunk. Alig mulik el hét, hogy valamely feljegyzésre méltó nagyszabású vasuti baleset ne történnék meg. A vasut annalesi külön fejezetet szentelhetnek a baleseteknek, melyekben nem egy borzalmas kimenetelű szerencsétlenség jegyezhető fel piros betűvel. A kurizom világába tartozó amerikai vasuti szerencsétlenségek idővel eltörpülnek azok mellett, melyeket magyar földön termelnek. A magyar Génusz térfoglalását kívánjuk minden téren, hogy vasuti szerencsétlenségeinkről legyünk világszerte híresek. Az a híres vasuti intézmény, mely még két évtizeddel ezelőtt az egész világ bámulatát érdemelte ki, idők multával a többi vasutaknak elrettentő például fog szolgálni.

Pedig a vasutak intézménye nálunk is a haladás jegyében munkálkodik, de egy belső, láthatatlan, kóros oknak kell lenni, mely a virulásra hivatott intézményt a visszafejlődés lejtőjére vezeti. Évenként számtalan milliót fordítunk biztosító berendezésekre, hogy a biztosító berendezések mellett még több baleset származzék, mint annak előtte volt. A forgalom emelkedése sem olyan rendkívüli, hogy ezzel magyarázhatnók meg a vasuti szerencsétlenségeket. A személyzet előképzettsége is alaposabb — legalább papíron — mint régente volt; régi kipróbált vasutasok öröködnék a szolgálat ellátása fölött, olyanok, kik a régi arany korszakban szívták magukba azt a tudást, mi a magyar vasutakat a többiek fölé emelte. Ilyen vezetés mellett a természet törvényei szerint csak emelkedésre, nem pedig visszaesésre kellene számítanunk. Mégis azt látjuk, azt kell látnunk, hogy

ilyen degenerált állapotban a vasut soha sem volt, mint mostan.

A közönség, a lapok annyira hozzá szoktak a vasuti balesetekhez, hogy eltekintve egyes megrendítő, rémes balesetektől: alig vesznek tudomást a naponta előforduló vasuti szerencsétlenségekről. Azelőtt napokon, sőt heteken át izgalomban tartotta a nagyközönség kedélyét egy ritkán előforduló baleset, na egykedvűen tér felette napirendre, mintha nem is érdekelné. Az idők változása nyilvánul meg e tényben, mely bizony elszomorító a vasuti intézményre.

Ma már nem beszélhetünk a vasutak biztonságába vetett hitéről a nélkül, hogy a holnap véres csúfdatot ne hozna rája. A fényes, kényelmes kocsik egy külső, hidegen fénylő máz, mely a belső betegség lázát takarja el. Beteg az intézmény, beteg annak nyilvánulásai is. A vasutnak, a vasutasnak csupa életnek kellene lennie, melynek helyében kísérletek járását halljuk, melynek nyomában enyészet, zülleszt jelentkezik. Minden kihalt, minden sivár; minden várja azt az éltető erőt, mely új életet, munkásságot, lendületet, lelkesedést önt a pusztuló gépezetbe. Mélyre ható okoknak kellett felszínre vergődniök, míg azt a nagyrabívatott intézményt ily szánalmas állapotba taszították. Magas koncepciónak hiánya kellett ahhoz, hogy egy virágzó, az egész világ elismerését kiérdemelt intézményt a teljes züllesztbe kergette. A mutatkozó jelenségek pedig arra engednek következtetni, hogy nincsen alkalmas erő, mely képes a lejtőn való rohamisban a zülleszt feltartóztatni. Drákói szigorral való fenyegetés kiáltó szó a végtelen pusztában. Itt nem egyes jelenségek megszüntetésére kell a gyógyítást alapítani, az egész rendszert, az elernyedő, kihalt rendszert kell ujjal pótolni. Vezetésre, elkes, látható vezetésre van szükség, mely nem merül ki a büntetés kimerésében, hanem a mely buzditással, utmutatással, hol szükséges, lelkesítéssel, jutalmazással önt életet a kihalt gépezetbe.

Elszomorító jelenség, hogy csak elvétve találunk olyan egyént, ki érdeklődéssel kíséri munkakörét. Általában véve teljes részvételenség tapasztalható, mely nyilvánvalóan magán hordja annak a bélyegét, hogy egy gazdátlan nyájjal van dolgunk. Legalább annak képzelni magát a nyáj, mert munkájával, eredményeivel, vágyaival, kívánságaival senki sem törődik. Az előmenetel mindenkire egyformán rossz; szorgalomért elismerés nem jár. Ilyen körülmények között az ambíció kivesz; a lelkesült, munkavágyó egyének helyébe egy élettelen automatalény lép. Ennek az automatalénynek már nincsen érzéke

magasabb eszményi ideálok után. Résztelenségében elmerül a munkakedv, a kötelességérzés kihalt.

Az önbizalom, a magabecsülés akadémiai frázisokká devalválódtak. Helyébe a féltékenység, irigység, üres stréberkedés lépett. A feljebbvaló nem bizik alantásában, nem engedi érvényesülni, hol lehet, ócsárolja, elnyomja, hogy a saját pozícióját ideig-óráig valahogyan biztosítsa. Az egyformák között féltékenykedés, alkoskodás ütött tanyát, mely kimeríti teljes munkálkodásukat. Felfelé meghunyászkodás, lefelé gögösség jellemzi a mai hivataloskodást. Nem lehet csodálni, ha ezek után a munkára alig marad idő.

Az öregek csüggedése, ambíciójának szárnyaszegése nem lehet valami különösen lelkesítő hatással a fiatalokra sem. Buzdító példa sehol sem található. Kell, hogy a fiatalság ereje már kezdetben megtörjék. Az a pálya, mely oly sok szépet ígért, rövidesen az ellenkezőről győzi meg a fiatalságot. Hibás vezetéssel nem lehet csatát nyerni!

A balesetek csak egy látható jelensége ennek a dekadenciának. Minden vonalon ilyen a munka eredménye, melynek hibáit a hivatalok asztalainál korrigálja ki az ellenőrző hivatalnoksereg; erről azonban a külvilág nem szerez tudomást.

Végzetes kéz uralkodik az intézők fölött, hogy minden szanalási törekvés nyomán újabb hiányosságok bukkannak felszínre. Az invenció hiánya megbozultta magát. Ilyen nagy intézményt bürokratikus vezetni nem lehet. Kezdeményező, irányító elmének kell a vasutakat igazgatnia. Az intéző elmének a tömegek gondolata előtt kell cselekednie, nem pedig utána haladnia. Nagy vasuti intézetnek nem magától kell fejlődni, hanem haladásának irányt kell szabni. A vezetésnek az egész vasutra kell kiterjednie, hogy lelkesítő, felemelő programja munkára serkentse még az elcsüggedt erőket is.

Baleseteket rendeletekkel, utasításokkal megszüntetni nem lehet. Magasabb erőket kell működtetni, hogy a kötelességérzet feledésbe ment magasztos értelem ismételt az őt megillető piederstálra emeltessék. Olyan hivatáshoz, mely nagy lelki erőt, önfegyelmest kíván, magával megelégedett hivatalnoksereg szükséges. Erkölcsi alapot kell a hivatalnokságnak adni, melyen megtalálja önönmagát. Erről az alapról kell majd felépíteni mindazt, mit az idő járása lerombolt. A ki erre a munkára vállalkozik, az nehéz, de fenséges munkát végez. Megérdemli a vasutintézet, de megérdemlik a vasutasok is.

Olyan vasutintézmény, mint a miénk, mely egykoron irányt adott a számottevő vasutaknak, még felemelkedhetik az őt

illető helyre. Még eljöhét az az idő, mikor a magyar vasutak nyomán dicséret, nem pedig szenvedők jajgatása és haldoklók hörgése hallatszik.

EGYESÜLETI ÜGYEK.

Az egyesület tagjait megillető kedvezmények:

1. Az egyesület minden tagja neje halála esetén 400 kor. segélyben részesül.

2. A tag halála esetén annak kedvezményezettje,

ha a tag az A) csoportba tartozott	2000 kor.
„ „ B) „	1200 „
„ „ C) „	1000 „
„ „ D) „	600 „

baleset folytán beállott halál esetén,

ha a tag az A) csoportba tartozott	3000 kor.
„ „ B) „	2000 „
„ „ C) „	1500 „
„ „ D) „	1000 „

végkielégítésben részesül.

3. Teljes munkaképtelenség esetén 15 évi tagság után a tag

ha az A) csoportba tartozott	2000 kor.
„ B) „	1200 „
ha a C) csoportba tartozott	1000 kor.
„ D) „	600 „

végkielégítésre jogosult.

4. Minden tag 3 hónapnál tovább terjedő betegség esetén 40—60 korona betegsegélyre és balesetből kifolyó sérülés esetén, a sérülés nagysága szerint, 200 koronáig terjedő baleset segélyre jogosult.

5. Husz évi tagság után a tagok 300-tól—500 koronáig terjedő előleget kapnak.

6. A tagok egy peres mint perenkívüli ügyekben az egyesület ügyésze által a köszkiadások megtérítése ellenében képviselteknek.

7. Az egyesület közlönye minden tagnak díjtalanul jár.

8. A tagok alapszabályszerű biztosíték mellett a „Kártartás Takarék- és Hitelszövetkezet”-től kölcsönt vehetnek igénybe.

Minden baleset, annak megtörténte után azonnal, de legkésőbb 48 óra alatt az egyesület vezetőségénél okvetlen bejelentendő.

Segélyezések kimutatása.

Halálozási segélyek:

Lapunk 12. sz. kimutatott segélyösszeg
K 243,900.—

Ujabb segélyek:

392. Hámosi Andor 2000 K
2560. Tamássy Géza (előleg) 1000 „

Balesetsegélyek:

Lapunk 12. sz. kimutatott segélyösszeg
K 54,691-93

Ujabb segélyek:

836. Végh János 30 K
1664 Kovács Gábor 40 „
2235. Kóházy Lajos 200 „
2284 Kucséra Antal 30 „
3106. Kókai Mihály 30 „
3861. Halász Gyula 30 „

Előadások a vasuti balesetek megelőzésére.

Az amerikai Chicago és Északnyugati vasut igazgatósága a vasuti balesetek elhárítása és megelőzése érdekében épp oly életrevaló, mint gyakorlati intézkedést léptetett életbe. Egyes erre a célra kijelölt középponti közegével nyil-

vános előadásokat rendeztet, amelyeken a személyzetet a forgalmi szolgálat akadálytalan és biztonságát nyújtó lebonyolítására kioktatják, különös gondot fordítva az egyes állomások és vonalak speciális viszonyaira. Az igazgatóság tervének megvalósításánál abból a tapasztalatból indult ki, hogy a balesetek legnagyobb része a személyzet figyelmetlenségére vezethető vissza, amivel egyúttal magának, de különösen az alkalmazottak köteletségérzetének nem éppen fényes bizonyítványt állít ki. Ez ellen csak egy hatásos eszköz kínálkozik: szigorú feyelem és a személyzet alapos és gyakorlati oktatása. Ez utóbbi hathatósabb végrehajtása érdekében, mint már említettük, középponti közegét előadások tartása végett kiküldi vonalainak fontosabb s nagyobb forgalmu gócpontjaira. Ezen előadásokon részletesen ismertetik a forgalom lebonyolítására szolgáló utasításokat, megvitatják a gyakorlatban előforduló speciális eseteket, melyekre nézve a szolgálati utasításokban vagy nincsenek strikt rendelkezések, vagy csak általános természetű rendelkezések foglaltatnak, s így azoknak alkalmazásánál a forgalmi szolgálattevő tapasztalataira s leleményességére van utalva. Kétségtelen, hogy a vasuti forgalmi szolgálat lebonyolítására hivatott vasutasnak nagyforgalmu — különösen pedig egyvágányu — vonalokon legnehezebb pillanatai azok, a mikor perczek alatt kell döntenie előre nem látott, hirtelen beállott helyzetekben, melyekre a fennálló utasításokban rendelkezéseket nem talál, s a leghelyesebb intézkedés majdnem kizárólag hidegvérüségtől függ, hogy a beállott helyzetet helyesen ismerje fel és tudja mérlegelni.

Az előadásokon kívül az említett vasutigazgatóság a 17 forgalmi kerület mindegyikében egy biztonsági albizottságot nevezett ki. A bizottság tagjai egy mozdonyvezető, egy vonatvezető, egy fűtő, egy fékező, egy pályamunkás és egy váltóőr. Hasonló bizottságokat szervezett a nagyobb pályaudvarok és műhelyek részére is. A bizottságok tagjai közül minden hónapban kilép egy, akit mással pótolnak. Ezeknek a gyakori változtatásoknak az a célja, hogy minél több alkalmazott bevonásával a bizottság működése iránt az érdeklődést ébren tartásák. A bizottság feladata a balesetek okát kikutatni, az alkalmazottakat serkenteni, hogy a balesetek elhárítására minden tőlük telhetőt elkövessenek s a felsőbb-ségnek a balesetek megelőzésére megfelelő javaslatokat tegyenek. Ezen bizottság javaslata albizottsághoz kerül, mely a szükségesnek talált intézkedések keresztülvitelét kieszközli.

A vasuti balesetek megelőzése céljából a fősulyt a személyzet oktatására helyezik. Az előadásokon való részvétel mindenkinek szabad tetszésére van bízva s az előadásokat a kerület hivatalnokai-val folytatott megbeszélés előzi meg. Az előadó arról iparkodik meggyőzni hallgatóját, hogy első sorban saját érdekeit szolgálja, ha az utasítások lelkiismeretes betartásával előmozdítja a balesetek megelőzését és elhárítását; mert a Chicago és Északnyugati vasut vonalain az utóbbi tíz év alatt előfordult 2555 haláleset közül, majdnem egyhar-

mad rész, 735 a vasuti alkalmazottakra esett, s a könnyebb sérülések 80 százaléka érte a vasuti személyzetet. Az előadók kitérnek a balesetek gazdasági oldalára is, hangsúlyozva, hogy milyen nagy összegeket kénytelenek a vasutak kártérítés fejében fizetni. Ha tehát a szolgálat figyelmesebb és lelkiismeretesebb végrehajtása mellett a balesetek és ezek arányban a balesetekért fizetendő kártérítési összegek is csökkennek, a vasutintézet pénzügyi helyzete is javul s ennek következtében az intézet vezetősége abba a helyzetbe jut, hogy a személyzet anyagi érdekeit is jobban gondozhassa.

A vasut által, a balesetek csökkentése érdekében életbeléptetett ezen intézmény eredményeiről, tekintettel az életbeléptetés óta lefolyt idő rövidségére, ítéletet mondani alig lehet. Az eddigi tapasztalatok azonban azt mutatják, hogy úgy a forgalmi személyzet, mint a munkások a legnagyobb érdeklődést tanúsítják az intézmény iránt és élénk részt vesznek az albizottságok munkálataiban, ami magában véve már kedvező eredménynek tekinthető. A Chicago és Északnyugati vasuton a halálos kimenetelű balesetek száma 1910. évi július havában 25 volt, a múlt év július havában beállott 37 halálos kimenetelű balesettel szemben. A balesetek csökkenése tehát 33%. Amerika összes vasutain a halálos kimenetelű balesetek száma ugyanezen időszakban 15 százalékkal apadt.

Ez az eredmény annyival értékesebb, mivel a forgalom emelkedése tapasztalható s rendszerint a forgalom emelkedésével arányban emelkedik a balesetek száma is. Az összehasonlításra alkalmas idő azonban sokkal rövidebb s ezen idő alatt nyert számadatok sokkal kisebbek, semhogy azokból a nagyszámok törvénye szerint a törvényszerű összefüggésre következtetést vonni lehetne. Az a körülmény, hogy a Chicago és Északnyugati vasuton a balesetek 33 százalékkal apadtak, míg az amerikai összes vasutakon csak 15 százalékkal, oda enged következtetni, hogy a vasutintézet törekvései a balesetek csökkentésére sikerre számíthatnak. (S.)

A szervezkedés joga.

Csendes minden a vasuti periferiákon. Nincs nyugtalanság, nincs vasutasmozgalom. Vannak ugyan vasutasábrándok és kívánságok, de azok mostani megvalósulását nem várja a legnaivabb vasutas sem.

Az 1907. évi fizetésrendezés végrehajtása óta csendes minden. A fizetésrendezéssel a vasutasok kielégítették, mert akaratlanul is kielégítve kellett lenniök. Azóta egy párszor benyújtott pót-memorandumoknak és egyéb kívánalmaknak nem igen volt erkölcsi értelme. Ezeket a szépen megírott instanciákat nem kísérté az erkölcsi erő, a mely az ilyenféle levelezéseket kell, hogy támogassa. Ezek az emlékiratok ott hevernek valamelyik tizedrangú miniszteri tisztviselő asztalfiókjában. A vasutasok pedig várhatnak, reménykedhetnek...

Minálunk minden lényegesebb reformot, a mely a vasutasok anyagi és erkölcsi

javait előmozdította, nagyobb arányú mozgalom előzte meg. Az állam szociálpolitikai érzelme csak a tömegek zörgetésére ébredt fel. Így volt az 1904. és 1907-iki fizetésrendezés előtt. Mindkettőt nagyarányú mozgalom előzte meg, sőt az első világtörténelmi eseményvel végződött be.

Más azonban ma a helyzet. Míg e két fizetésrendezés előtt a vasutasoknak a szervezkedésre való jogát csak tagadták, ma egyenesen megtiltják. Nemcsak nálunk, de még kulturában előrehaladt országban is. Még olyan országban is, mint Franciaország, a hol pedig a radikális liberalizmus már régen fénykorát éli.

Mit csináljon tehát az államtól gazdaságilag függő alkalmazott? Mit csináljon akkor, mikor a gazdasági és megélhetési viszonyok perczenként rosszabbra fordulnak? Mit csinálhat egyebet, mint szükebbre fogja életszükségeit, megszorítja kulturigényeit. A bizonyos pénz emberei nem sokat számolhatnak és spekulálhatnak a változó viszonyok terhére.

Nem csoda aztán, hogy időközökben szinte órapontossággal beköszönt a nagyobb arányú vasutasmozgalom. Az évek során át ki nem elégített gazdasági törekvések kérnek és törnek utat maguknak. Kultúrember az önmagától megvonások terén csak bizonyos határig tud menni, de aztán forrong, lázong és követel. Így születnek a vasutasmozgalmak.

Az államnak elsőrendű érdeke volna, hogy ezen vasutasmozgalmak nagyobb hullámok ne verjenek. Minden ilyen fajta mozgalom többé-kevésbé megrázkódtatással jár az államra nézve. Minden ilyen mozgalom többé-kevésbé az állam presztizsén üt rést. Az évekig tartó rideg elzárkózást az élet felbukkanó kívánságai elől, a hosszú időközökben kiereszkalt politikája ma már csődöt kell, hogy mondjon.

Lehet okoskodni azon, hogy szabad-e szervezkedni a vasutasnak, de azt nem lehet elvitatni, hogy multhatatlanul szükséges egy olyan szerv, a melyen át a vasutasok kívánságai illetékes helyre eljutnak. Ilyen szerv volna a személyzetügyi bizottság, a mely különösen Ausztrában, a hol legerősebb vasutas szervezetek vannak, kitűnően bevált.

Minden szociálpolitikai berendezésektől való félelem meg szokta bosszulni magát. Az alkalmazottak jogi, erkölcsi és anyagi helyzetét hatalmi szempontokon keresztül elintézni, lehet kényelmes munka, de nem okos politika. Ott, a hol cél tudatos felfogás és szociálpolitikai érzék van, ott az alkalmazottak kielégítése lépést tart a fejlődő viszonyokkal együtt. Folytonos kielégítő politika az állam részére kevésbé jár megrázkódtatással, mintha éveknek elmulasztott és ki nem elégített igényeit kell egyszerre pótolni.

Hogy ez be ne következzen, azért volna szükség a személyzetügyi bizottságokra. Ez az intézmény a vasutintézeteknek szempontjából is szükséges. Már Bismarck, a vaskanczellár megmondta, hogy az állam gépeibe és kezeikbe szükséges egy szociális olajcsepp. Mert, ha ez a csepp olaj hiányzik, akkor az államgépezet kereke nem fordul, hanem csak csuszik.

Ezen intézmény révén értesülnének a vasutintézetek az alkalmazottak nemcsak

gazdasági szükségleteiről, hanem olyan dolgokról is, a melyet megtudni elsőrendű érdek. Olyan nagy organizáció, mint a vasut, nem bírhat olyan kitűnő vezetéssel, hogy mindent tudjon és lásson. Apró-cseprő bajokat, a melyeket készséggel orvosolna, azokról nincs értesülése és nem tud róluk. Ha a rideg bürokratizmus lépcsőjén ér fel hozzá, ásztürve és kevésbé kifejezve jut tudomására. Nincs meg ezekben a dolgokban a közvetlenség, a mely jobb kifejezője a vasutasbajoknak.

Ne zárkózzanak el tehát ezen kívánság elől a vasutintézetek. De kezeljék a vasutaskérdést hatalom és erő szempontjából. Ne tegye a hazai vasutakat elbizakodottabbá az a körülmény, hogy most minden csendes. A természetben a vihart is csend szokta megelőzni.

A vasutasok pedig értsék meg, hogy a helyzetüknek nem nélkülözhetetlen követelménye az emlékiratozás. Maguk is törekedjenek a vasutintézetekkel megérteni, hogy joguk van érdekképviseleti intézmények létesítésére. Egy ilyen intézmény aztán permanenciás mozgalmat csinálhat. Felszínen tartja a vasutaskívánságokat, közli a vasutasokkal a felsőbb-ség véleményét. Az állami rend békés keretében bonyolítja le és oldja meg a vasutaskérdéseket.

Vajha megértenék az illetékes helyen ezeket a dolgokat. Vajha belátnák már azt, hogy a vasutasok szociális politikájában nem lehet a vurstlítás politikáját soká folytatni.

Európaszerte mozognak a vasutasok. Ha egyik-másik helyen a militarizmus segítségével le is verték őket, de az állam anyagi és erkölcsi kára még se maradhat el.

Az az államférfiúi bölcsesség, a mely okos és cél tudatos politikával nemcsak megelőz, hanem le is szerel minden készülődő mozgalmat.

Ha már elvették a vasutasok szervezkedési jogát, akkor adjanak egy olyan intézményt, a mely vasutintézetekkel együtt és egyetemben oldja meg a mindennapi vasutkérdést.

Vasuti könyvtár.

Szellemi munkával foglalkozó egyének munkája annyit ér, amennyi szellemi tartalma az egyénnek van. Ezt a régi axiómát a vasutra is variálhatnók.

A külföld vasutjai minden áldozattal azon vannak, hogy alkalmazottjaik szellemi képzettsége a kor haladásával egy színvonalon maradjon. Ezért tartanak továbbképző vasuti kurzusokat, hol a vasut multja, jelene és jövője komoly, tudományos magaslaton tárgyalatik a hallgatóság előtt, hogy a kiképzés fogyatékosága ezekkel a kurzusokkal kipótolassék. Általános vélemény és tapasztalás azon konkluzióra jutott, hogy az e fajta tanfolyamok értéke messze túlhaladja azt az áldozatot, melybe ez a vasutnak kerül. A hallgatóság közérdeklődése biztosíték arra, hogy a vasut jó nyomon haladt, mikor ezt az eszmét propagálásra érdemesnek ítélte.

Intelligens, képzett vasutasok előadásának közvetlensége magával ragadja a tanulni vágyó hallgatóság lelkét, azét a hallgatóságát, mely vágyik magasabb szempontból megismerni annak a gépezetnek

mibenlétét, melynek teljes erejét, munkabírását, tudását szenteli.

A középiskola padjaiból a vasuti kurzusra menő fiatalságunk ideje annyira igénybe van véve a köteles studiumokkal, hogy a kiképzés nagyon is egyoldaluvá válik. Ebből a nézőpontból ítélve meg a továbbképzés eszméjét, minden tanulni vágyó művelt ember csak örömmel üdvözölhetne olyan kísérletet, mely az eszmét a kivitel útjába terelné.

Csak természetes, ha a középiskolát elhagyó ifjak képzettségét nem mérjük tulságos szigorú mértékkel. A középiskola hivatása, hogy a kilépő ifjuság az általános alapműveltséggel párosult tudást vigye ki az életbe, mely képessé teszi magasabb tudományok elsajátítására, de arra is képessé teszi, hogy a középiskolai ismeretekkel megállhasson bizonyos tágabb körben a maga lábán.

Mindazonáltal ez a tudás és ismeret még a további tanulást is szükségessé teszi, mert a nélkül az ifju nem boldogul az életben. Ennek a száraz tudományos alapnak folytatása a vasuti kurzus. A legszükségesebb tudnivalókat szivja ott magába a nélkül, hogy az egészet átfoglaló egyetemes vasuti műveltséget is megszerezhetné.

A vasut már eléggé hosszú és tekintélyes multra nézhet vissza, hogy az ilyen formában jelentkező hiányosságok felett a kellő bírálatot gyakorolhassa. Ez a bírálat, sajnos, nem lesz kedvező, mert a köztudat szerint a tudományos tovább működés alig érdemel említést; inkább az tapasztalható, hogy a hiányos képzettséget csak a hosszú gyakorlat és tapasztalat egyenlíti ki, mely mellett azonban még mindig fennáll azon tény, hogy ennek a tudásnak tisztán nyers értéke van, mely nélkülözi a tudományos alaposságot. Elvitathatatlan egy művelt embertől annak a követelése, hogy minden munkájának értelmét és értékét kellő módon kifejezésre juttassa. Már pedig alig kívánható ez olyan egyéntől, ki tudását csak tapasztalásból merítette, mert az ilyen egyén egy tény művelését folytatja, anélkül, hogy annak mibenlétéről és kihatásairól a megfelelő tájékozódással bírna.

Nálunk is eminens szüksége mutatkozik egy ilyen kurzus felállításának, hol a vasut minden ágazata, de a vasutal összefüggő ismeretek is előadatnának. Ennek az óhajnak hátterét azon elszomorító tény képezi, hogy meglehetősen magyar vasuti tudományos szakkönyvekkel alig rendelkezünk. A könyvkiadóvállalatoknak nem érdeke a vasuti szakkönyvek kiadása, mert olvasó köre olyan csekély, hogy az üzleti befektetést sem hajtaná ki egy ilyen vállalatból.

A vasutak szükkeblőségén mulik ennek a ténynek konstataciója, mert a vasutnak elsősorban is kardinális érdeke, hogy személyzete mindenkor a kellő tudományos színvonalon mozogjon. A vasutnak kötelessége a vasuti szakkönyveket beszerezni és személyzetét vele ellátni. Ily módon irányt is szabna művelődésüknek, melynek hasznát természetszerűleg első sorban a vasut látná.

Tapasztalásból tudjuk, hogy tudományos könyvek csak drága áron szerezhetők meg. A kisfizetésű vasuti alkalmazottaktól nem kívánhatjuk, hogy abból

â jövedelemből, mely a megélhetésre alig elegendő, még könyvekre is költsenek.

A vasut, mely annyi hiábavalóságra költ el százazreket, gyümölcsöző befektetésre is gondolhat. A tudományos nivó emelése pedig olyan tőke, mely el nem fecsérhető és mely állandó, dus kamatozást ígér és biztosít.

Azt is tudjuk tapasztalásból, hogy az önművelés szívesen látott vendég és barát lenne, ha ahhoz kellő alkalom meg mód kínálkozna. Ezer és ezer vasutas venné kedvesen a könyvet, melyből tudását meritené, ha könyvet egyáltalán kapna. E nélkül lemondással adja meg magát sorsának és kénytelen-kelletlen nyugszik meg abban a tudatban, hogy csupán a könyv hiánya miatt kell abba maradni kiképzésének.

A vasutnál régi szokás, a megjelenő könyvekből, ha csak ismert és kedves személyt nem vall autorának, egy-két példányt rendelnek meg. Ezek a példányok bekerülnek a könyvtár polczaira, hol a jól ismert feledés fátyola borul rájuk. Azok, melyekkel elárasztják a hivatalokat, bizonyára kis füzetcskék hiányos, unalmas kivonatolt tartalommal, mely még annyit sem ér meg, hogy a kályhában temessük el.

Ezeket a füzetektől, vagy nevezzük művektől a vasut sem várja el, hogy valaki tanulmányozza. Megrendeli, mert ráerőszakolják s ezzel úgy a vasut, mint a szerző kötelességeiket kölcsönösen elvégezték.

Igy tudományosságot elhinteni nem lehet. A vasutnak kötelessége úgy a igazgatóságánál, mint az üzletvezetőségeknél, sőt nagyobb állomásokon könyvtárakat létesíteni olyan művekből, melyek érdemesek és hasznosak is az elolvasásra.

Ezek a könyvtárak, az abban foglalt könyvekkel egyetemben, könnyen hozzáférhetőek legyenek mindazok számára, kik azt igénybe venni szándékoznak. Ne szerezzenek be ráerőszakolt fércműveket, melyekért még a papiros is kár, hanem elismert tudományos értékű könyveket, melyből bárki okulást és tudást merithet.

Idegen műveket kell magyar nyelvre átültetni, olyanokat, melyeknek mindenki elismeri tudományos értékét. Azok a kézikönyvek, melyek a napi életben mintegy utbaigazitással szolgálnak, minden állomásnak megküldendők, hogy adott esetekben felvilágosítással, tanácsal szolgáljanak.

Biztosan hisszük, hogy egy ilyen rendszerű könyvtár nagy áldása volna úgy a vasutnak, mint a vasutasoknak. A vasut azokat a könyveket szereznék be, melyek magasabb szempontból érdekeit legkedvezőbben szolgálnák; a vasutas pedig kiegészíthetné hiányos ismereteit komoly, magas színvonalu tudományos művekből.

Ennek a befektetésnek legalább is annyi erkölcsi indoka van, mint a mindenféle titkos pauszáléknak. Ha annyi százazreket költenek el politikai szükségletből, méltán elvárhatjuk, hogy néhány ezer koronát vasuti érdekekre is aldozzanak.

Megvan az egyenruha!

(Levél a szerkesztőhöz.)

Tisztelt Szerkesztő ur!

Ha tisztelt Szerkesztő ur valaha uniformisban járt, akkor megérti az én határtalan örömet, hogy végre megvan az új egyenruha. Önök a szerkesztőség-

ben bizonyára csupa czivil népség, kiknek nincsen érzékük, hogy mit tesz az, ha pl. én gőzellentegernagy ruhában járhatok. Hát még egy ujjfajta egyenruhában?! Olyan büszke lettem, hogy lenézem a pávát tollaival egyetemben, lenézem a katonákat, főleg a generálisokat, mert ők a tollat fejeken hordják, de lenézem magát a vasut elnökét is, mert neki egyenruha nem dukál.

Lapunk a multkoriban egyszer már követelte az új uniformist, mondván: hulljon le a lepel! Most itt van, lehullott.

Megszületett a gyermek, de még nem árulták el a nemét. Lehet, hogy himnős, azért rukkolnak ki vele részletekben. Mi valamennyien szeretettel dédelgetjük el a kisdédét, ha-majd megismerjük közelebbről.

A klublap árulta el az édes titkot; elvonult érdekes hírével egy szerény zugba, alig tudtuk felfedezni. Pedig nagy hangon hirdethetné az eseményt, de úgy látszik a szülők nem valami büszkék gyermekükre. Ha nem is sikerült a kis szörnyszülött, mi mindenesetre büszkék leszünk rá, mert megszoktuk a vasuti életben, hogy a papa undorral fordul el csemetéjétől.

Az egyenruha pedig nem érdemi meg a szégyenkezést. Magyarország összes karrikatura rajzolói versengtek azon, hogy az egyenruha összhangzásban legyen a vasuttal. Hogy mennyiben sikerült a magasztos czélt elérniök, nem tudom, de remélem hivatásuk kellő magaslatára emelkedtek fel.

Ne humorizáljunk az egyenruha fölött, mert az nagyon komoly lépés a vasut haladásának történetében. De sőt az egész társadalom át fog változni miatta, ha majd az új uniformisba bujtatott

A kocsi beszélnek.

Éjfél után van. A pályaudvaron minden zaj elült. A vasuti kocsi sötéten, álmosan állanak egymás mellett, várva a hajnalt, hogy megszokott utjokra induljanak. A távolban fel-felvillan egy éjjeli ór pisálkóló lámpája, különben néma csend.

A csendet csak a kocsi suttozó beszéde zavarja meg.

A III. osztályu kocsi kezdi a beszélgetést:

— Hja barátaim, nehéz az élet. Már igazán az életemet untam meg. Folyton azokat a piszkos parasztokat czipelem. Füleim zúgnak a részeg emberek rettenetes lármájától. Soha semmi változatosság. Mindig ugyanazok az alakok. Irigyellek benneteket. Néha vegyül csak életem egyhangu folyásába egy kevés derü.

— A női szakaszban csintalankodik itt-ott egy kalauz az utazó cselédekkel; ezek kaczaja felvidít; egyéb szórakozásom nincsen.

— Csak nem mosolyoghatok azon, ha két marcsona csendőrlökdösi be hozzám a megvasalt rabokat?

— Vagy ne bánkódjam olyankor, mikor derék magyar bakákat viszek Boszniába?

— Néha majd a derekam szakad ketté, annyi utast tuszkolnak belém.

— Olyan piszkos vagyok, szegyenlek a társaságokban megjelenni. Nem szeretem, ha költetek vagyok. Ti lenéztek engemet, pedig jobb sorsot is megérdemelnék.

A II. osztályu kocsiak már az oldalát furta, hogy beszélhessen. Alig, hogy az előbbi

elhallgatott, elbeszélte a maga élete folyását, melyet a többiek élénk érdeklődéssel kísérték:

— Tudjátok, én szoktam adni a szolgálati szakaszt. Oda jönnek össze a vasutasok. Én mindig azon a véleményen voltam, hogy hagyományos diszkrezióm nélkül egyenesen skandalumok történnének. Amiket a vasutasok tudnak és elmesélnek, az igazán hajmeresztő. Sokszor a hajamszála az égnek áll, mikor az egyik, vagy másik beszél. De én diszkkrét vagyok. Azt mindannyian tudjátok. Ilyenkor elkezdek döcögöni, zakatolni, ugrálni, csattogni, hogy senki se hallja meg az elbeszélést.

— Én hozzám a legvegyesebb publikum száll. Az emberek meg annyira hasonlítanak egymásra, hogy alig tudok közöttük különbséget tenni. Sokszor tisztelettel tekintek egy-egy pasasra, hogy későbbben orromat fintorítam el mikor megtudom, hogy az illető csak egy közönséges — vigécz.

— Néha-néha finom uri dráma helyezkedik el rajtam. Olyan bájos, olyan édes, olyan illatos! És képzeljétek, alig indulok el, kisül, hogy a hölgyike — szerelemben utázik. Szóval életem csupa tévedés.

— De ne képzeljétek, hogy a tisztességről nincsen forgalmam. Én viszem a tisztességes polgári családokat. Nem tagadom, unalmas foglalkozás. A férj és feleség fáradtan, egykedvűen ülnek egymással szemben. Hol az egyik, hol a másik áit. Alig beszélnek egymással, inkább az ujságokba temetkeznek el.

— A kalauzok számára én vagyok az aranybánya. Nem értem az embereket. Ha éjjel megyek, minden ember rajtam akar végig

nyujtózni. De csak annak adok helyet, ki ezt a szivességemet a kalauznak megfizeti. A többieket összezúfolom egy-két szakaszomban. Reggelre válva majd megpukkadok a nevetéstől, mikor a sok gyűrött, álmos, kőzos alakot megpillantom.

Figyelmesen hallgatta az elbeszélést az I. osztályu kocsi. Nem volt észrevétele. Érezte azt az ürt, mely őt az előtte szólóktól elválasztja, azért választatott kellő hanghordozással kísérte.

— Én csak előkelő embereket viszek. A vadásztársaságok néha ugyan sáros csizmájukkal bepiszkitanak, de ez nálunk már olyan comme il faut szokás. Ami a kastélyokban divatos és előkelő, az ellen nincsen kifogásom.

— Szeretem a gáláns kalandokat. A parfüm illata engemet is elkábit. Ilyenkor átadom magamat az élvezeteknek és oly édesen, mámorosan elringatom magamat. A szerelmi suttozást az én szendergő zakatolásommal kísérem.

— Nemcsak nyárspolgárnak van tisztessége. Ez a tisztesség szerintem csak banalitás. Inkább kedvelem az értékes liaisont, mely jobban is illik hozzám.

— Örülök, hogy közönséges beszélgetést nem kell hallanom. Jobban érdekel egy izgalmas kártya-história, az asszony, meg a ló. Mondhatom, hogy sok titkot őriztem már meg...

— De van azért az én életemnek is egy kellemetlen oldala. Letört favoritokat, bukott nagyságokat viszek néha. Milyen szánalomra méltó alakok! Nem is képzelitek mennyire meghunyászkodik az ember, mikor hivatalából,

»szemelt« vasuti hadfiak a porondon megjelennek.

Eddig nem törődtem szerkesztő ur családi állapotával, de mert a következőket illő magaslátról bírálok el, nagyon óhajtanám, ha leánygyermekkel nem rendelkeznek. Olyan külsőnek, milyent az új uniformis fog a vasuti hadapródoknak kölcsönözni, nem hogy egy fiatal bakfis leány, de még egy viharezzett daruszörü nagynéni sem állhat ellent. Talán hallott valamit szerkesztő ur arról, hogy a természet azért díszíti növényeit oly pazar külsővel, hogy a kevésbé intelligens rovarok is könnyebben felleljék és széthordják himporát a többi növényekre. Hát ilyen lesz az új egyenruha is, csak hogy a vasuti himpor széjjelbintése sok félreértésre ad majd okot.

Ugy értesültem, hogy a leányos apák már jó előre biztosítják magukat balesetek ellen és a leányok szívét valami erős zsinégfével kötik meg. Az bizonyos, hogy már első látásra olyan rugkapálódzást fog egy érzéketlen leányszív véghez vinni, melyről Önnek fogalma sincsen. Nem sok időbe kerül, míg az a nyugtalan leányszív lábaink előtt fog hente-regni. Mi nem vagyunk Szt. György, hogy a sárkány nyakára lépünk. Sőt a sárkányt magunkhoz emeljük, mely nemes cselekedetünknek majdnem beláthatatlan következményei lehetnek.

Szerkesztő ur még az operenciás tengeren túl sem látott oly daliás levendéket, mint a miénk. A rendőrség már nagyban készül, hogy az utcán jártunkban kellő kiméletet biztosítson nekünk.

Arról is hallottam, hogy a katonaság szigorúan eltiltotta a kedves kis zászlósoknak az utcán való ténfergést. Mert

mi vasutasok, a mi uniformisunkkal lepipáljuk az egész ármádiát annyira, hogy kénytelenek lesznek civil bagáznak öltözködni.

Mindenfelé nagyban készülnek a fogadásunkra.

A csillagászok kisütötték, hogy a nap el fog homályosodni, az üstökösök a nagy ámulattól valahol elhagyják a farkukat, ha minket meglátnak. Már is plakátok jelennek meg azzal a felszólítással, hogy az üstökösök farkának szerény, de becsületes megtalálója illő jutalomban részesül.

Az ablak- és tükörbiztosítók készülnek a felszámolásra. Az üvegnyeműek homályos felőt kapnak azon a helyen, melyen minket meglátnak. Egy nagyarányú földrengés valósággal sikerült bőrzei manővernek tekinthető az üveg-biztosítások terén ahhoz képest, a mely a mi megjelenésünket kíséri.

A bérkocsis ipartársulat a miniszterhez tiltakozást jelentett be arra az esetre, ha mi uniformisba a konflisokat igénybe venni merészelnék. Nagyon helyes és komoly érvelésük oda konkludál, hogy konflisgebék csupa kíváncsiságból folyton hátra fognak tekintetni, a helyett, hogy előre mennének.

Vasuti téren is nagy átalakulások lesznek, főleg pedig igen csinos megjelentések. A mozdonyok már előre reszketnek attól a gondolatától, hogy minket uniformisban lássanak. Csupa meghatottságtól egymásnak szaladnak a helyett, hogy kitérnének. Az utasok szívesen hoznak oly csekély áldozatot érettünk, mint egy kisebbfajta halálos baleset, ha ezzel — bár halálosan is — a mi uniformisunk szépségeivel megismerkedhetnek.

hatalmából kipottyann. Míg hatalmon van olyanokat fuj, hogy bordáim is reszketnek belé. Ha meg lecsuszik, úgy meghuzza magát egyik sarkomban, hogy magam is megfelejtkezem róla.

— Csak a hálókocsit irigylem, mert ő rejtegeti a legedesebb titkokat. Mondd csak tisztelt barátunk, nem volnál szíves velünk társalogni?

A hálókocsi jelentőségét teljesen mosolygott. Ez a mosoly kifejezte mindazt, mi a többiek kíváncsiságát a legvégsőig fokozta és felizgatta. Beszélni nem akart. Valamennyien unszolták, míg meséjét vontatottan, gondolkodva elkezdte:

— Kedves barátaim, én veletek nem szívesen állok szóba, mert ti minden rendü-rangu embert magatokhoz emeltek. Én finnyásabb, válogatósabb vagyok. De mindenki közelíthet hozzám. Én rátartós vagyok, de mellette azután diszkrét is.

Elhallgatott. A többiek nem hagyták békében. Kénytelen-kelletlen beszélni kezdett.

— Jó, én elmesélek egyet-mást, de fogadjátok becsületszavatokkal legszigorubb titoktartásokat.

— Az emberek nem úgy kapcsolódnak egymáshoz, mint mi. Bennünket összeakasztanak valahol, azután máshol ismét széjjelválasztanak. Az emberek tücsköt-bogarat mesélnek el egymásnak holdvilágról, csillagokról, tündérekéről, álomról, míg egymáshoz közelítenek. Ha azután egymás mellé kerülnek, úgy mondják, hogy egész életükre így is maradnak. Mi egymás mellett szaladunk, ők ülnek, meg nyújtózkodnak. Mi zakatolunk, döcögünk, az emberek sóhajtoznak, czuppognak.

— A czuppogást csóknak mondják. Talán ti is ismeritek a csókolódzást? Én már valószínű csóközönt láttam.

— Rajtam az emberek párosan, minden oldalamon egymás fölött fekszenek, mert ez így kellemesebb nekem. Mily gyönyörű ruhákat látok! Minden csupa csipke, csupa selyem, csupa hab!

— Ti behunyjátok szemeteket, ha valaki a cipőjét lehuzza. Nem akarjátok meglátni miként bujnak ki az ujjak a harisnyából. Én tágra nyitom a szememet, mert a harisnya is, meg a rajta levő csokor is selyem.

— Olyan különösek az emberek! Mig fiatalok, egymást szorongatják, fojtogatják. Sokszor magam szeretnék közbelépni, mert attól tartok, hogy bajuk esik. Ha megöregeszenek, külön-külön fekszenek le. Mindegyik férj is, feleség is más-más ember nevét sóhajtozza...

— Csak ne volna oly hosszú az éjjel! Nem tudom miért, de reggelként minden tagom fáj. Fáradt vagyok és kimerült. Tudjátok, minden a mit látok és hallok felizgat. De fáradtak és kimerültek az emberek is. Olyan ideges természetű vagyok. Minden izmom, idegem rángatózik. Ez kimerít. Idegeségem az emberekre is átragad és bizony isten örülünk, ha a reggeli hajnalpir áttör az éjszaka sötétjén...

Folytatni akarta beszédjét, melybe már szinte belemelegedett. De pirkadni kezdett. Megszólalt egy sip, mely munkára szólította az embereket. A kocsikat összekapcsolták és lassan megindultak velük.

Egyszóval nagy átalakulás elé néz a vasut.

Az egyenruha kipróbálásához szíves meghívást kaptam. Ha ideje enged, Szerkesztő ur is velem tarthat, mert vendéget is szívesen látnak. Gyermekek és katonák csak a felét fizetik.

Nagyszerű látvány lesz, mikor a kísérleti vasutast sarkáig megfosztják régi, elavult ruhájától és belebujtatják újondsült uniformisába. Ez olyan megrázó hatással lesz a résztvevőkre, hogy ha Szerkesztő ur gyöngébb idegzetű, akkor inkább maradjon el a premier látványosságától. Magam részéről szívesen venném pedig, ha résztvehetne, mert kilátásba helyezték, hogy emlékül vastaghusunkba magas hőfoku nyomóval tetoválják bele a mív. szárnyaskerekű czimerét.

Az uniformis kiviteléről csak kevés hír került napvilágra. Egyik fontos és megkapó újtásról azonban megemlékezhetek. A szolgálati sapka, hasonlólag az »egyéb közlekedési alkalmazottak«, mint pl. a hordárok rangjelző színéhez, a közkedvelt és közismert piros szín lesz. Éjjel a piros szín természetesen kivilágítatik, mert a piros színhez jobban vonzódnak az éjjeli lepkék.

Kardot, sarkantyut csak szolgálatban szabad viselni. Kardot azért, mert a késlekedő masinát egy csapásra le kell ütünk; sarkantyut pedig azért, hogy a személyzetet buzgóbb szolgálatra serkentessük.

A főnököknek, mint különleges egyének részére, szolgálati megkülönböztetésül speciális rangjelzést készítettek. A főnökök kezeikbe bicikli kormányt, azonkívül farkdiszt pávatollakból kapnak, hogy adandó alkalommal akár repülőgépek képzelhessék magukat. Ugyan motort nem kontempláltak, tehát a berregésről maguknak kell gondoskodni.

Mint hirlik, a régi uniformissal együtt egy régi vasutast is elhelyeznek a közlekedési muzeumba. A vasutas kitéréséről azonban szó sem lehet, mert minden porczikája, sőt agyveleje is az idők folyamán teljesen megkövesült.

Egy impresszárió itt járkal, hogy egy új uniformisos vasutast szerződtessen világszerte utjára. Ha találkozik vele Szerkesztő ur, küldje el hozzám, majd én szolgálom neki kellő utbaigazítással. Szerkesztő urnak tisztelő hive.

A vasutak bölesőkorából.

1828. október 6-án Rainhill-ban, nem messze Liverpooltól, nem mindennapi látványban volt része az angol közönségnek. Stephenson György első mozdonya, a híressé vált Rocket (rakéta) kelt gyorsasági versenyre versenytársaival, a Sanspareil, Novelty és Perseveranceszal. A Rocket győzött versenytársai fölött, a mennyiben az 1-2 km. hosszú versenypályán 25 km. óránkénti sebességgel futott végig. Azóta a Rocket a Kensington-muzeumban nyugszik jól kiérdemelt babérain s egyéb mint muzeumlátogatók bámulatának tárgya. Stephenson György, az egyszerű fűtőből lett bányagazgató, a gőzmozdony atyja is rég elporladt, de alkotása megörökítette nevét örök időkre, míg ember él a földtekén.

A verseny napján 1-2 km. volt a vasuti sinek hossza; már 1830-ban 381 km., 1850-ben 38.022 km., 1890-ben 617.119 km. és 1908-ban

983.869 km.*) sinut hirdette Stephenson hallhatatlan érdemét.

Mint minden újítás, úgy a vasutak is kénytelenek voltak megküzdeni az emberi természet konzervativizmusával s a legnevetésesebb elöítéletekkel. A gőzmozdony és vasut már keletkezése pillanatában előre vetette árnyékát annak a hatalmas s az egész társadalmi szervezetet gyökerében átalakító hatásnak, mely csak annál erősebben keltette fel a kételkedők és csufolódók ellenkezését.

Mig nálunk az országuton órát talált gyermekien naiv székely göbé lélekszakadva rohant haza a faluba, hogy fegyverkezésre szólítsa fel a falu népét a »ketyegő fene« megölésére, addig a vasut ellenségei között találjuk, annak keletkezése idejében a kor legkiválóbb egyéniségeit és tudományos sajtóját. A vasut keletkezésének hazájában, a civilizáció és felvilágosodás útján mindenkor előjárt Angliában, ahol pedig a kereskedelem fejlesztésére hivatott minden tényező iránt ugyancsak megvolt az érzék, egy tekintélyes, tudományos folyóirat a »Quarterly Review« 1819-ben (31. köt. 362. l.) a következőket írta: »Egy gőzmozdonyu vasut ideáját, mint gyakorlatilag kivihetlent, kigunyoljuk s nevetésesnek tartjuk. Van-e valami nevetésesebb és abszurdabb, mint egy olyan gőzkocsi tervezete, mely kétszer olyan gyorsan haladjon, mint a mi postakocsijaink. Inkább elhíhető, hogy a woolwichi tüzérségi laboratóriumból egy ott készült Congreve-féle rakétán szállítsa el magát valaki, mint egy — a postakocsinál kétszer gyorsabban haladó — mozdony kegyelméből.«

Lord Brougham igen mulatságosnak találta a mérnököknek azt a hőbortos eszméjét, hogy 700 személyt akarnak hét kocsiban 24 km.-es óránkénti sebességgel elszállítani.

A mint a Liverpool—Manchester vonal kiépítésének terve felmerült, a »sötétlátók«

*) Az »Archiv für Eisenbahnwesen« nyomán közöljük a következő érdekes adatokat:

A Föld vasutainak összes hossza 983.869 km.-t tett ki. E vasuthálózat alaptökeje 253 milliárd koronára rugott. A vasuthálózat 1908-ban 26.460 km.-rel nagyobbodott. A vasutépítés különösen Európában veit nagyobb lendületet. A legtöbb vasut Amerikában van 504.236 km.-rel. (Ebből az Egyesült-Államokra esik 376.567 km.) Ezután következnek Európa 325.193 km., Ázsia 94.631 km., Afrika 30.911 km. és Ausztrália 28.987 km.-nyi vasutal. A vasutakkal legtekélyesebben felszerelt államok sorrend szerint a következők: Első helyen állanak az Amerikai Egyesült-Államok 376.567 km.-nyi vasuthálózzal utána következnek Németország 59.034 km., Oroszország (európai) 58.843 km., Brit-Keletindia 49.107 km., Franciaország 48.123 km., Magyarország és Ausztria 42.636 km., Kanada 37.507 km., Nagy-Británia és Írország 37.263 km., Argentína 24.901 km., Mexiko 23.905 km., Brazília 19.211 km., Olaszország 16.718 km., Spanyolország 14.807 km. és Svédország 13.632 km.-nyi vasuthálózzal. Az ország területi kiterjedéséhez viszonyítva legelső helyen áll a belga királyság, a mennyiben ottan 100 négyzet km.-nyi területre 27,5 km.-nyi vasut esik. Ezután következnek Szászország 20,6, Baden 14,7, Elzász-Lotharingia 13,9, Nagy-Británia és Írország 11,9, Franciaország és Dánia 9, Magyarország és Ausztria 6,3 km.-rel. Az Amerikai Egyesült-Államokban 100 négyzet km.-nyi területre már csak 4 km. vasut esik. A lakossághoz viszonyítva a legtöbb vasut van Queenslandban (Ausztrália), ahol 10.000 lakosra 115,8 km. esik. Az Amerikai Egyesült-Államokban 44 km.-nyi vasut esik 10.000 lakosra. Az európai államok közül e tekintetben Svédország foglalja el az első helyet 26,5 km.-rel Németországban 10,5, Franciaországban 12,4, Svájcban 13,6 és Magyarország és Ausztriában 9 km. vasut esik 10.000 lakosra. Egy km. vasut építési költsége Európában átlag, a telek drágasága miatt, 370.000 K.-ba, a főbbi világrészekben pedig 200.000 K.-ba került. 1908-ban összesen husz milliárd koronát adtak ki vasuti építkezésekre és új vasutak építésére.

megjósolták, hogy a vonal mentén minden ház kigyulad, a mezőkön, melyeken a vasut keresztül halad, a gabona nem érik meg, a mezők, rétek füve kiszárad, a tehének felhagynak a legeléssel, a tyukok nem tojnak, a madarak megfuladnak a levegőben, a fuvarosok és kocsisok lovaikkal együtt éhen halnak, a levegő nyomása megöli az utasokat, a kazánrobbanások pedig elkerülhetetlenek lesznek.

Thiers, a nagy államférfiu, még 1836-ban is ellene volt a vasutak építésének, mert »nem szeretnők vasutak építésével és üzembe helyezésével az utasok életét veszélyeztetni.«

Arago Ferencz, a hírneves természetbuvár, 1836-ban mint képviselő a Szajna jobb partján tervezett versaillesi vasut tervezésének tárgyalásánál hevesen ellenezte egy alagut megépítését, mert a levegő hőmérsékletének változásával s a mozdonykazánok robbanásának lehetőségével az utasok életét nagy mértékben veszélyeztetve látja. Épp úgy nem tanácsolta, hogy a gyorsan közlekedő személyvonatok s a lassabb járatu tehervonatok egy és ugyanazon vágányon közlekedjenek. A dilizsánszok személyforgalmának statisztikája alapján a vasutak jövedelmezőségét, rentabilitását sem tartotta nagyra.

XVI. Gergely pápa a vasutat minden tekintetben utálatos, förtelmes közlekedési eszköznek jelentette ki. Egy Auspitz nevű brünni tekintélyes nagygyáros, mikor meghallotta, hogy Rothschild vasutat akar építeni Wienből Brünnebe, gunyosan felkiáltott: »Ostobaság! Hallatlan ostobaság! A dilizsánsz mindig üresen közlekedik az országuton s egy vasut jövedelmet hajtson?«

Mikor Ferdinánd császár megadta Rothschildnak az engedélyt az északi vasut kiépítésére, kijelentette minisztere előtt: »Adjuk meg neki a kért engedélyt, hiszen sokáig úgy sem tarthatja magát az ilyesmi.« Grillparzer, a jeles német költő is gunyverssel tisztelte meg a vasutat:

Eisenbahn, Anlehen und Jesuiten.
Sind unbestritten
Die Wege, die wahren
Zum Teufel zu fahren.

Mielőtt a Nürnberg—Fürth között tervezett vasutvonal építését megkezdték, a bajor főegészségügyi kollégium oly irányu véleményt adott, hogy a gőzkocsiüzem a közegészségügy érdekében megtiltandó.

A vélemény indokolása épp oly érdekes, mint groteszk. A gyors mozgás — mondja a vélemény tudományos indokolása — az utasoknál egy bizonyos agybetegséget idéz elő, mely a delirium foriosum egy bizonyos nemét mutatja. Ha azonban az utasok ezen veszélyvel daczolva, mégis használni kívánják a gőzkocsit, úgy az államnak feltétlenül kötelessége legalább a szemléző közönséget megvédeni a veszélytől. E czélból azt ajánlja a tudós kollégium a kormánynak, hogy kötelezze a vasutat, hogy a pálya mentén, a sinek egész hosszában állítson fel legalább öt láb magas palánkokat, mert a gyorsan rohanó gőzkocsi látása ugyanolyan agybántalmat idéz elő, mint az utazás.

A bajor képviselőház egyik szónoka pedig kerekén kijelentette, hogy: »miután Bajorországnak nincsen tengeri kikötője s tengerentuli üzleti összeköttetése, vasutra sincs szüksége.«

Midőn Neuhaus, a pomerániai utépítési főfelügyelő Angliába készült utazni, hogy az új vasutak felől tájékoztassa magát, Beuth, a pénzügyminiszterium utépítési és kereskedelmi osztályának igazgatója a következő szavakkal bocsájította utnak: »Kedves Neuhaus, én eddig okos embernek tartottam, de most már kezdek kételkedni benne.«

A német birodalom első közlekedési férfia, Nagler főpostamester is ostobaságnak jelentette ki, mikor a Berlin—Potsdam közt megépítendő vasut terveit bemutatták neki. »Az emberek sokkal okosabban tennék, — mondta Nagler — ha pénzüket az ablakon dobnák ki, semhogy ilyen szédelgésre adják ki.«

Ernö Ágost, Hannover királya azért nem akart országában vasutat, mert különben suszter és szabó épp olyan gyorsan utazhatnék, mint ő. Ez pedig demoralizálólag hatna, megbontaná a társadalomban a tekintélyt.

Akadtak azonban előítélet nélküli, tágabb látókörű férfiak is, kik éleslátással rögtön felismerték a vasut értékét és horderejét. Stephenson György, az első gőzmozdony, a »Rocket« megszerkesztője, a Stockton és Darlington között megépített lóvonatu vasut megnyitása alkalmával elmondott felköszöntőjében a következő kijelentést tette: »Megjön nemsokára az az idő, hogy a postakocsik vassineken futnak s a vasut lesz a főközlekedési ut a királyok és alattvalóik számára s olcsóbban utazhatnak majdan vasuton, mint gyalogszerelel.«

I. Lajos bajor király már 1826-ban pártolta a vasut eszméjét s kijelentette, hogy a Nürnberg és Fürth között tervezett vasutvonal megépítését kívánatosnak és kivihetőnek tartja.

A Berlin—Potsdam közt létesült vasut 1883 október 29-én történt felavatásánál Frigyes Vilmos porosz trónörökös megjósolta, hogy: »Ezt a szekeret már emberi kar hatalma fel nem tartóztatja abban, hogy végig gördüljön a világon.«

Hazánkban a vasutak keletkezési idejéből csak kevés adat maradt fenn arról, hogy miként fogadták a vasutakat.

Kossuth Lajosról tudjuk, hogy a vasutak építését az országra nézve életszükségletnek jelentette ki.

A vasutak nagyfoku fejlődésének oka talán elsősorban a kifejtett gyorsaságnak tulajdonítható. Érdekes adatokat szolgáltatnak az egyes közlekedési eszközök által elért sebességek. Egy teherrel megrakott kocsi óránként 3, egy gyalogos 5, egy ló trappban 8, galoppban 14—18 kilométert halad. Ezen gyorsaságokkal szemben tehát már haladás volt, mikor a Rocket, Stephenson első mozdonya 25 km. sebességet tudott elérni óránként. Ma már persze alig van sulyosan megterhelt tehervonat, mely ezt a sebességet meg nem haladná, míg a személyvonatok 80, a gyorsvonatok pedig a 90 km. óránkénti sebességet is elérik.

A leggyorsabb vonatok Franciaországban a Clubtrain Paris és Calais közt, Angliában a Flying Scotchman (a repülő skót) London és Edinburg közt. Észak-Amerikában az Empire State Express Newyork és Buffalo közt, a Twentieth Century Limited Newyork és Chikago közt (1483 km.-t fut be 16 óra alatt) Németországban a D vonat Berlin és Hamburg között.

A legkedvezőbb vonatösszeköttetések mellett, már beleszámítva az egyes nagy állomásokon a csatlakozásra szükséges néha 2—3 órai várakozási időt is, ma már óriási távolságokat futnak meg a gyorsvonatok oly sebességgel, melynek lehetősége még a mult század közepén is a mesék országába tartozott.

Igy pl. Budapestről a következő idő alatt érhető el:

Breslau	916 km.	11 óra	—	perc
Berlin	949	16	27	„
Bruxelles	1459	24	22	„
Bukarest	906	11	45	„
Hamburg	1236	21	30	„
Kopenhága	1522	30	22	„
Cöln	1237	21	48	„

Szentpétervár 1978 km., az orosz vonatok közismert lassu közlekedése mellett (gyorsvonat óránkénti sebessége 40—45 km.) 45 óra 05 p. alatt érhető el.

Talán nem lesz érdektelen egy-két történelmi példával illusztrálni, hogy az utas mennyi időt takarít meg a modern közlekedési eszközökkel.

Hedvig lengyel királyleány utazása jegyesehez, György bajor herceghez három hónapot vett igénybe, míg ma az utazás Krakóból Landshutra alig 20 órát vesz igénybe.

I. Ferenc francia király 1525. február 24-én került fogságba az elvesztett páviai csata után s a futárok csak március 10-én vitték meg Madridba a győzelem hírért V. Károlynak. Ma egy levél legfeljebb két nap alatt teszi meg ezt az utat Páviától Madridig. A jól szervezett német Thurn- és Taxis-féle posta 1700-ban Nürnbergből Augsburgba 30, Regensburgba 20, Frankfurtba 54 és Leipzigba 68 óra alatt jutott el. A mozdonyok ma már ezen időnek alig tizedrészére van szüksége.

1780-ban az utazás Londonból Edinburgba 17 napig, Párisból Strassburgba 4 $\frac{1}{2}$ napig, Párisból Lyonba 5 napig, Párisból Bordeauxba 6 napig tartott, míg a gyorsvonat ma ezeket az utakat 7—8 óra alatt teszi meg. A München—Verona közti utat a gyorsvonat 8—9 óra alatt futja meg, míg Goethe 1786-ban olaszországi útjában kilenc napot vett igénybe ez az ut, holott Goethe följegyzései szerint a kocsisok ugyancsak kitétek magukért. (S)

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 között, irodájában (VI. Vörösmarty-u. (42—43.))

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

Lapunk terjedelmét megnagyobbítván, módunkban áll a kartársak érdekeit érintő közleményeknek a megfelelő ormában 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 mindenkori pontos lakcímüket, továbbá rangjuk és beosztásuk változását a kiadó-hivatalal haladéktalanul közöljék.

A Vasuti Állászték Országos Otthona értesíti t. tagjait, hogy helyiségeiben: Budapest, VIII. Fesztetich-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 északamerikai behajózás. Az újvilágban a városok nagy folyók és jól védett kikötőöblü tengerpartokon létesültek úgy, hogy a víz mindenütt természetes közlekedő utal kínálkozott.

New-York a Hudson-folyó és a tenger mellett fekvő, gyorsan fejlődött s a forgalom középpontjává lett. A közlekedést az Erie-csatorna megépítése nagyban fokozta. Maga a Hudson egész Albany-ig inkább tengeröböl, mint folyó. A nagy tavak, melyekkel e folyó összeköttetésben van s az Erie-csatorna óriási méretű vízi utat alkotnak. Ez utóbbi csatorna 571 km. hosszú és 225 millióba került. Aztán a vasuti hálózat óriási mértékben növelte a forgalmat.

Más csatornákat is építettek: a Sault-Saint-Marie a Felső-tó és a Michigan-tó között nyitotta meg a forgalmat. A Cleveland-csatorna (495 km. hosszú) a Mississipp medencéjét köti össze a Nagy-tavakkal; éppen így a Toledo-Cincinnati csatorna (400 km. hosszú).

De a csatornák hossza az Egyesült-Államokban csak 4000 km.-t tesz ki, 350.000 km. vasutal szemben, míg Franciaországban 12.000 km. a csatorna 38.000 km. vasutal szemben. A csatornák Amerikában aránylag csekély 4—6 láb mélységűek.

A nagy tavak némi részben azt a szerepet játsszák az Új-világban, mint a Földközi tenger az Ó-világban. A Nagy-tavak mellett hatalmas városok létesültek; Cleveland, Toledo, Detroit, Millwaueke és Chicagó. A Felső-tó és Ontarió között a Niagara-zuhatag az akadály, de az oldalcsatorna létesítése lehetővé teszi a vízszin különbség legyőzését.

A tavak és a víziutak menti vasutak kombinált szárazföldi és vízszállítását végeznek úgy a személy-, mint az áruforgalomra vonatkozóan.

A tavak vidékein kívül a Mississipp medencéje kínálkozik nagy víziut-hálózatul. Saint-Louis, New-Orleans e víziut legkiválóbb kikötői. A Mississipp medencéjének 23.000 km. víziutja van, míg az egész egyesült államoknak 30.000 km.

Tervben van Chicagónak a tengerrel való összekapcsolása oly víziutal, melyen tengeri hajók is járhatnak. Ily módon e város és az egész kanadai vidék felszabadulna New-York gyámsága alól, mert jelenleg jóformán ez a hely az, mely a tengeri és szárazföldi víziutakat összeköti. De egy ily 28 láb mély, 80 láb széles csatorna egy milliárd frankba kerülne. A csatornának nagy finanziaális és politikai akadályai vannak. Eppen így tervezik Chicagónak a Mexikói öböllel való összekapcsolását is. Tervben van az Atlanti és Csöndes Óceán összekapcsolása is a Vörös folyó mentén víziut segítségével.

De ezeknél még merészebb, szinte hihetetlen csatornatervek is foglalkoztatják az amerikaiakat. E tervek főként a vasuti társaságok megijesztésére készülnek.

Mindazonáltal csak idő kérdése, hogy Észak-amerikát a tengeri csatornák át meg áthálózák s a szárazföld belsejében hatalmas tengeri kikötők létesüljenek.

Lapunk terjesztése.

Tagjaink nagyon jól ismerik egyesületünk és a vele kapcsolatos szövetkezetünk 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 tagjaink-

nak nyújtunk, a nélkül, hogy tudnák, hová forduljanak ilyen kedvezmények 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 terjesztetni, és környezetüket figyelmeztetni arra, hogy egyesületünk útján ők is hozzájuthatnak mindazokhoz az előnyökhöz, melyekre úgy 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.

Annai 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 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.

Megtámadhatatlan
kötvény.

50% nyeresé-
részesedés.

„Dordrecht”

ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG

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

Részvénytőke:  **Magyarországi fiók:**
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-, FEHERNEMŰ-ÁRUHÁZ

BODÓ ÉS NEMES BUDAPEST

A BAROSS-SZOBORRAL
SZEMBEN.
(A KÖZPONTI PÁLYA-
ÜDVAR TÖRSZOMSZÉD-
SÁGÁBAN).

Áruházunk kizárólag jobb minőségű, kipróbált és feltétlen megbízható árucikkeket nyújt a vevőközönség rendelkezésére, miért is az összes eladott árú jó- és színtartósságáért felelősséget vállalunk. Eredeti végből, vágott anyagmintákat az alább jelzett vászon, sifon, kanavászok és damaszt árúkból, ugyisint a férfi ing és női bluzra való eredeti angol zeírből kívánatra készséggel küldünk. Állandóan nagy választék férfi-, női- és gyermek-harisnyákban, valamint különféle matrözingekben. — 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.— »
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-árú 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.— »	Asztalneműek 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... » » » 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-fehéreneműek, tartós anyagból és elsőrendű elkészítéssel.

Fehér, puha mellű férfi ingek.	Női ingek.	Férfi alsó nadrágok.
A. minőség, szép mintás mellű 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 ... » 4.—, 5.—, 6.— »	Csinvat, fűzős, szabás. » 3.— »
D. minőség, angol piké 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 ... » » » 3.50 kor.	Női hálóköntös.	2 vagy 1 gombos nyakkal.
M. » » » » » 4.50 »	Szegélyes ... » » » 2.60, 3.— kor.	Eredeti angol zeír... » » » 5.50, 6.50 kor.
D. » » » » » 5.50 »	Himzéssel ... » » » 4.—, 5.— »	Zeír, megbízható jó minőségű » 4.—, 5.— »
Színes férfi ingek.	Díszes kivitel ... » » » 6.—, 8.—, 10.— kor.	Rövid nyári nadrág.. » » » 1.50, 2.—, 3.— »
Eredeti angol zeír ... » » » 5.—, 6.— kor.	Férfi háló ing.	Fürdőruhák urak és hölgyek részére. Váll plédék minden minőségben.
Francia karton ... » » » 4.—, 4.40 »	A. minőség, színtartó szegélydíszszel. » 3.50 kor.	
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. üsztviselői és alkalmazottai a szabott árakból külön 10% árkedvezményben részesülnek.