

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. belügy-
miniszterium 132.142.908. szám alatt hagyta jóvá.
V. a.
Előfizetési ár egy évre 6 korona. Egyes szám ára 50 fillér.

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.

Vasuti balesetek.

Egy hét leforgása alatt tizenkét emberélet pusztult el véletlen baleset folytán a vasutnál. Ezek állítólag saját gondatlanságuknak áldozatai, de az utóbbi időkben ismét nagyon gyakoriak kezdenek lenni az olyan balesetek is, melyekért a vasuti személyzetet okolják. Valamely nagy erkölcsi hibának kell lenni a vasutasok testületében, hogy a forgalom lebonyolítása, dacára a legszigorubb intézkedéseknek, kifogás alá esik. A szolgálatot mindenestre megnehezíti a pályaudvaroknak nem megfelelő volta, a mozdonyoknak és kocsiknak hiánya, de mindez nem lehet a valódi oka az időközökben megismétlődő baleseteknek. Még a személyzet túlterhelése sem indokolja ezeket a nap-nap után megújuló szerencsétlenségeket, mert évekkal ezelőtt, a mainál rosszabb szolgálati viszonyok mellett és dacára a hiányos be rendezéseknek, alig lehetett hallani ily sűrűn megismétlődő kisebb-nagyobb balesetekről.

Amíg mindenki bátorságot vesz magának a vonatok ellen támadni, ha nem is szakértelemmel, de annál nagyobb elfogultsággal, addig a vasutasoknak ugynevezett szaklapjaik hallgatnak, mintha nem is érdekelné őket a dolog és inkább hasábos jegyzőkönyveket közölnek választmányi és hasonló összejöveteleknél előforduló civakodásokról, vagy pedig egymást lefutják a felfelé való tetszelgésben. Pedig ha valakinek, akkor a vasutas szaklapoknak kellene foglalkoz-

niok azokkal a fogyatékosokkal, melyek okai annak, hogy a lelkiismeretesebb szolgálat mellett sem lehet az azokból keletkezett bajokat elhárítani. Nekik kellene olvasóik figyelmét felkelteni és őket oly szakirodalom megteremtésére buzdítani, melynek a jó szolgálat ellátása szempontjából minden vasutas hasznát vehetné.

Az igaz, hogy a vasutas szaklapok ma még népszerűtlenek, mert nem szaklapok és csak izléstelen zsörtölődéseket vagy személyi hajszákat folytatnak, melyek minden jobb izlésű embert undorral töltenek el.

Vasutasaink sokat tanulhatnának külföldi kollégáiktól, ha azoknak társadalmi élete iránt érdeklődnének. Ott a vasutasok lapjai tényleg szaklapok, egyesületeik pedig a legkiválóbb szakegyletek. Ezek tagjaiknak nemcsak anyagi és szellemi haladását elősegítik; de mint ezen törekvések alapfeltételét, a munkaadó érdekét is képviselik tagjainak szakoktatása által. Tudják azt, hogy a munkaadó érdekének megóvása útján érhetik el legjobban jogos igényeik kielégítését és megvan bennök az a belátás, hogy nem követelnek többet, mint amennyit ők adnak.

A kötelességérzet hiánya ott ismeretlen fogalom, míg nálunk a szaktudás hiányossága mellett abban kell keresnünk a legtöbb hibának okait. Ez az a sokszor hangoztatott fegyelmezetlenség, mely minden tagadás dacára, meg van a vasutasok között. Az igaz, hogy nem a rendelkezéseknek megtagadásában, vagy azok alól való kibúvásában, hanem a tudatos értelmetlenségben nyilvánul meg.

Ma a személyzetnek egész gondja és tevékenysége anyagi előnyök elérésére irányul anélkül, hogy bármi ellenértékre hajlandó volna.

Ellenkezőleg, szolgálattétele sok esetben a legegyszerűbb követelményeknek is alig felel meg, habár tudatában van annak — vagy tán éppen azért, — hogy gyors és pontos munkájához a legfontosabb érdekek fűződnek.

A vasuti szolgálat ellátása ma oly kényszermunkának látszik, melyet csak azért végeznek egyes alkatmazzottak, mert annak az ellenkezőjét megélhetésük kockázata nélkül nem tehetik. *Egyszóval ma a szolgálati érdekek mindenütt fe-*

lette áll az egyéni érdek. Ez pedig ha látszólag nem is, de tényleg rosszabb az ellenkezésben megnyilvánuló fegyelmezetlenségénél. Ezt a felfogást a személyzet jóakaró nevelésének és ellenőrzésének már éveken át divó hiánya okozta.

A legkisebb állomástól kezdve felfelé a személyzet csak feljebbvalókat lát, de nem jóakaróit, oktatóit; lát haladást, jutalmat, méltányosságot, de csak kiválasztottaknál; — míg oktalan szigorral és méltánytalansággal lépten-nyomon találkozik.

Gyakori az állomási alkalmazottaknak magánszolgálatokkal való terhelése ellenérték nélkül és ez a viszony a szolgálatban való megmaradás vagy haladás előfeltételét is képezhet. Ezen és hasonló helytelenségek gyakoriságát mi sem bizonyítja jobban, mint az, hogy a vasutasoknál azon meggyőződés kapott lábra, *hogy a legjogosabb panasz esetén is csak magának árt az illető*, de igazságot nem nyer és csakis ezért érvényesültek a vasutasoknál azok a külső befolyások, melyek őket a kenyéradó intézettől nemcsak elidegenítették, hanem meg is gyűlöltették azt velük.

A vasutasok idegen érdekek szolgálatában állanak, ahol megrögzítették bennök azt a gondolatot, *hogy ellenszegülés esetén a legjogtalanabb követelésük is kielégítést nyer.*

A vasutasnak ma az a meggyőződése, *hogy csak feljebbvalójának érdekét szolgálja, aki az ő érdemeit letagadva, a maga számára foglalja le azokat.*

A mai visszás állapotoknak ezek a valódi okai.

A rend, a munkakedv és ezzel a fegyelem helyreállítására nem rendeletek, hanem a felsőbbbőségnek éber figyelme és oly irányu ellenőrzése szükséges, mely a magánérdekek istápolását a többiek rovására lehetetlenné teszi, kielégítést mindenkinek jogos ambíciója nyerve, kerüljön mindenki megérdemelt helyére és igazságos bánásmódban részesüljön.

Éveknek hibáit még szigorú büntetésekkel sem lehet helyrehozni. Kölcsönös megértés kell ahhoz, hogy a meglazított testületi érzés újra felbredjen és a vasutasok ismét foglalkozásuk iránti szeretettel végezzék felelősségteljes munkájukat. Ehhez azonban idő, sziv és akarat kell.

Más alapokra kell fektetni a jövő vasutasnemzedék nevelését, jóságos érdeklődést kell tanusítani az alkalmazottak bajai iránt, jogos panaszait meg kell hallgatni, igazságosan elbírálni és ügyelni arra, hogy ezért az érdekelt személyek ellenszenvé senkivel szemben ne érvényesülhessen. Szakadatlanul kell ellenőrizni a szolgálati viszonyok kifogástalanságát és az alkalmazatlan személyzetet mellétekintetek nélkül kicserélni mindenütt, ahol erre szükség mutatkozik. Létesíteni kell oly szakfelügyeletet, mely a legkisebb hibák elkövetését sem hagyja szó nélkül akkor sem, ha nem járnak következményekkel.

Lehetetlenné kell tenni a haladását, vagy a szolgálatban való megmaradását olyan embereknek, akik hivatásuk fontosságát nem tudják vagy nem akarják megérteni, akik saját érdekeiket fölébe helyezik a vasut érdekeinek, mert a balesetek valódi okai a hiányos képzettség, a gyakorlatlanság a felügyelet hiánya és az illető képességét meghaladó beosztás. Csak így fogja a felsőbbtség tisztán látni a balesetek valódi okait melyek ma rejtve vannak előtte mint házi titkok.

Nagyon erős kézzel kell ma belenyulni a vasuti fiókhatóságok beléletébe, gyakorlott szemmel meg kell figyelni az ott kifejlődött különleges szokásokat, hogy a rend helyreálljon. A dobbal hirdetett ellenőrzések mindenkor megtalálják az előkészített rendet; de közvetlen utánuk jönnek azok, akik az elpusztult vagy roncsait takarítgatják.

Az új üzletvezetőségek.

Az államvasutak hálózatának nagymérvű kiépítése, azonkívül az állami kezelésben levő helyi érdekű vasutak felszaporodása már évek óta megérlelte azon elhatározást, hogy az üzletvezetőségek szaporításával a mai tarthatatlan helyzetet segíteni kell. A napi sajtó ismételt foglalkoztatta ezen kérdéssel; de a szakkörök is ettől a változástól remélik az üzletmenet élénkebb fellendülését. Nagyon természetes, hogy a tekintetbe jöhető városok sem maradtak el a nemes versenyben, mely az üzletvezetőség székhelyéért vívatik. Nem annyira dicsőség, mint pénzügyi kérdések jönnek az üzletvezetőségi székhelyek felállításánál figyelembe. A szerencsés városok egy-két száz állandó családdal szaporodnak, melyek a kereskedelemre, iparra elsőrendű jövedelmi forrássá válnak. Az a néhány százezer korona, mit illetmény címén évente felvesznek, a város vagyonosodását gyarapítja, abból nagyon kevés, vagy elenyészően csekély összeg vándorol a takarékbába. Manapság nemcsak a vagyoniilag magasabb fokozatú városok hoznak lényeges áldozatokat, hogy ilyen intézményt megszerezzenek; a mi kis magyar városaink sem kímélnék költséget, hogy egy üzletvezetőség székhelyét maguknak biztosíthassák.

Eddig csak jámbor tervezettség volt a leggyakrabban fantázia szülte találgatás, míg az 1911. évi költségvetés a megvalósulás stádiumába nem állította a régen vájudo, megoldásra váró kérdést. A kormány komoly elhatározását igazolja azon tétel, mely két üzletvezetőség felállítására biztosítja a szükséges fedezetet. Ezzel az ügy komoly lépést tett előre és belátható időn belül megvalósul a régen várt decentralizáció első fejezete. Az üzletvezetőségek felállításánál, illetve

szaporításánál nem jöhettek pohtikai tekintetek figyelembe, mert a vonalhálózat sűrűsége, egyes üzletvezetőségek vonalainak terjedelme határozottan hátrányosan befolyásolta az üzletkezelés magasabb követelményeit.

A közvetlen felügyelet eredményesen nem gyakorolható túl hosszú vonalokon, mihez nálunk még azon körülmény is járul, hogy az üzletvezetőségi vonalak hálózata nem mutathat fel egységes, összefüggő, könnyen áttekinthető egészet, sőt szakadozottságában a legnagyobb fokú tervszerűtlenség, következetlenség torzképet állítja elő. A központtól való távolság, a körülményes és nehezen megközelítés egyes vonalakat, annak állomásait ma dnm különleges kivételekkel ruházta fel, mert évenként alig egy-kétszer vizsgálhatja át az előadott okoknál fogva a felügyelettel és vezetéssel megbízott felsőbb hatóság. Az üzletvezetőségek területének arányos beosztásával ezeken a patriarchális állapotokon is segítenek és a távolabb eső vonalak jobban bekapcsolódnak az országos hálózat forgalmi egészébe.

A nagyobb számú üzletvezetőség mindenesetre hathatósan közre fog játszani, hogy az ellenőrzés fokozásával a vasuti hálózat teljesítő-képessége fokoztassék. A személyzetnek sem fog hátrányára szolgálni, mert a központi hivatalok szaporodásával idővel mind több és több hivatalnok nyer majd központi beosztást.

Már most csak az a kérdés, mi módon tervezik, hol fogják elsőbbit is felállítani a tervbe vett két üzletvezetőséget? Miután érthetetlen titkolódzásokból kifolyólag pozitív hír nem hagyta el a miniszteriumot, tisztán kombinatív megoldást keresünk, felfogásunk szerint csakis a következő megoldás lehetőségét vehetjük figyelembe, mely a legégetőbb hiányosságot és anomáliát szüntetné meg.

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.

" " " a B)	"	"	<u>1200</u>	"
" " " C)	"	"	<u>1000</u>	"
" " " D)	"	"	<u>600</u>	"

baleset folytán beállott halál esetén,

- | | | | |
|---|---|---|-------------|
| ha a tag az A) csoportba tartozott <u>3000 kor.</u> | | | |
| " " " a B) | " | " | <u>2000</u> |
| " " " C) | " | " | <u>1500</u> |
| " " " D) | " | " | <u>1000</u> |

végkielégítésben részesül.

3. Teljes munkaképtelenség esetén 15 évi tagság után a tag

ha az A) csoportba tartozott <u>2000 kor.</u>			
" a B)	"	"	<u>1200</u>
" C)	"	"	<u>1000</u>
" D)	"	"	<u>600</u>

végkielégítésre jogosult.

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

5. Husz évi tagság után a tagok 300 koronától 500 koronáig terjedő előleget kapnak.

6. A tagok úgy peres, mint perenkívüli ügyekben az egyesület ügyésze által a készkiadások megtérítése ellenében képviseltetnek.

7. Az egyesület közlönye minden tagnak díjtalanul jár.

8. A tagok alapszabályszerű biztosíték mellett a „Kitartás Takaré- 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 1. sz. kimutatott segélyösszeg
246.900 K.

Ujabb segélyek:

1077. Dubovszky Ferencz --- --- --- 1200 K
2959. Antonics István --- --- --- 1000 K

Balesetsegélyek:

Lapunk 1. sz. kimutatott segélyösszeg
55.051.93 K.

Ujabb segélyek:

1846. Szabek Péter --- --- --- 30 K

A nyugdíjasok temetési járuléka.

A klublap jelentette röviden, hogy elkészült mindazon előmunkát, mely a nyugdíjasoknak elhalálozásuk után temetkezési összeget biztosít. Ez a rövid jelentés egy régi sérelmet, igazságtalanságot szándékozik kiengesztelni, mely már hosszú évek óta volt különféle alakban kellően megvilágítva.

Nekünk a jelentés nyomán különböző gondolatok villantak át agyunkban. Elsőbbit is kellő nyomatékkal hangoztatnunk kell azon való csodálkozásunkat, hogy a mi keserves filléreinkben kitarított és hizlalt vasuti és hajózási klub azt a titokzatos módszert követi a jóléti mozgalmak megvitatása körül, mely a vasuti nagyképűsködést oly bántóan jellemzi. Ahelyett, hogy ezeket a dolgokat a nagy nyilvánosság, a tagok bevonásával tárgyalják le, egy-két

Első sorban a szegedi üzletvezetőség az, mely vonalainak kilométeres hossza és nagy kiterjedése miatt megosztásra vár. A szegedi üzletvezetőség vonalainak helyesebb kikerekítése szükségessé teszi, hogy a dunántúli vonalak elkülönítessenek a többi vonalaktól. Ezen kiindulási pontból bírálva el a felállítandó üzletvezetőségeket, első sorban Pécs városa számíthat egy új üzletvezetőségre. A pécsi üzletvezetőség megkapja a zágrábi üzletvezetőség dunántúli vonalait kiegészítve a szombathelyi üzletvezetőség egyes elszakított vonalaival; a horvátországi összes vonalakat pedig a zágrábi üzletvezetőség kebelezi be.

Szegeden az üzletvezetőség csak ideig-óráig maradhat fenn, esetleg egy-két esztendeig, míg a központi leszámoló hivatal a kihelyezett bevétel-ellenőrzési szakosztállyal kibővítve munkásságát zavartalanul felveszi. Addig is felállítatik a másik új üzletvezetőség. Szabadkára esik tekintetünk első sorban, mint amely város az Alföldön központi fekvésénél fogva üzletvezetőségi székhely részére egyenesen predesztinálva van. Különben Szabadkán már volt régebben üzletvezetőség; az új üzletvezetőséggel a régi, vasuti tekintetben fontos szerepét ismételt felvenné. Egyelőre Temesvárott el sem képzelhető üzletvezetőség, mert különben három, az aradi, szegedi, temesvári üzletvezetőségek székhelyei alig néhány kilométer távolságra volnának egymástól. A szabadkai üzletvezetőség átvénné a Duna-Tisza közén fekvő vonalak egy részét.

Ezen megoldás mellett a szegedi üzletvezetőség talán már jövőre át lenne helyezhető Temesvárra; a szegedi üzletvezetőség megszűntével a temesvári üzletvezetőség venné át a torontáli vonalak révén annak az örökét.

Ismervén a vonalhálózat berendezéseit és meg-

okosan bölcs tagtárs ur begombolt mellényel végzi párnázott ajtók mögött spirítista seansokon. Részükről mindenesetre helyes és czélszerű a médiumszerű megnyilatkozás, legalább a nyilvánosság világánál nem kell szégyelniük munkájukat, mely rendes körülmények között a legjóakaróbb kritikát sem szívesen állja ki. A klubtagok és az egész vasutaság fájdalommal konstatálja, hogy a mi beczéztet klubunk jóléti gondolkodása a vasutasok egyetemének rengeteg anyagi áldozatába kerül, melyért viszont a klub választmánya a közgyűlésen megnyilatkozó kirendelt spontán bizalmi nyilatkozatokat hirlapilag azonnal nyugtázza. Szívesebben megbocsájtjuk a klubnak, ha érdekeinket nem veszi annyira szívére, legalább nem nyomorítja meg magunkat és családunkat holmi jóléti intézmények felvirágoztatására kitalált és atyai jóindulattal ránk kényszerített hivatalos levonásokkal. Ha a klub nagyra törő terveiben még sok jóléti intézmény nyélbeütése foglaltatik, akkor leg-helyesebb lesz, ha a klub maga gondoskodik olyan segítő alapról, mely azokat fogja istá-pólni, kik a klub által kispeszkült jóléti intézményektől mentek tönkre.

A legutolsó nagyszabású jóléti reformmunkája, a lakbérpótlék nyugdíjaztatás esetén a gondoskodás fájának egy gyönyörű hajtása. E lapok hasábjain több figyelemreméltó cikk matematikai érvekkel bizonyította be, hogy ezzel a jóléti üzlettel bármelyik biztosító társaság fényes jövőre tehetne szert. A klub nagy befolyásával nem tudta, vagy nem akarta a tagok érdekeit olyan nyomatékkal képviselni, mint azt tőle méltán elvártuk. Ilyen irányu szociális munkálkodást nem emlegethetnek a vasutasok hálával, ezt szívesen odaengedték volna a klubnak, hogy saját további felvirágoztatására használja fel.

oszlását, az idei évben felállításra kerülő *üzletvezetőségek székhelyeül: Pécs és Szabadka városokat jelölhetjük ki.*

Aki figyelemmel kíséri a MÁV. és a kezelésében levő helyi érdekű vasutak térképét, aki ismeri a nagykiterjedésű üzletvezetőségek adminisztrációjának nehézségeit, de egybeveti az összes tekintetbe jöhető körülményeket is, az más megoldásra nem jöhet. Nem értjük mi lehet annak az oka, hogy oly hosszú ideig hallgatnak a városok megnevezésével. A kijelölt városok intéző körei mindenesetre jó előre megszimatolják, sőt tudniok, készülniök kell a sok jövevény befogadására, elszállásolására. A vasutasoktól, a protekciót keresőktől nincs mit tartani, azok örülnek annak a helynek, ahol vannak, nem szívesen mozdulnak, nem örömezt cserélik fel a bizonyosat a bizonytalan jövődjéért.

Azzal, hogy ilyen életbevágó fontos kérdéssel a titokzatosság szükségtelen köntösbe burkolódnak és csak a legutolsó pillanatban hozakodnak vele elő, mind a várost, mind pedig az oda helyezendőket nehéz megpróbáltatásnak teszik ki. Ha egy kis városban néhány száz család keres egyszerre tűrhetően lakható lakást, annyira felverik a lakbéréket, hogy igazán nem éri meg a hivatalos hallgatás komolykodó titkolódzását ez az elmaradhatatlan anyagi hátrány. Végül is azok a családok, melyek oda kerülnek elvárhatják a felsőbbbségtől, hogy jó előre értesítést nyerjenek jövendő sorsukat illetőleg; mindenkinek vannak olyan magánügyei, melyek hosszabb rendezést igényelnek, s ezek a dolgok egyénileg még is csak fontosabbak, mint egy már elhatározott dolog indokolatlan rejtegetése. Ezért követeljük, hogy már most hivatalosan jelentsék ki, mely városok kapnak elsőbbséget.

Ugy látszik, hogy a klub perzsaszőnyeges termei nem alkalmasak arra, hogy az azon nesztelenül tovasuhanó jóléti tagtársak emancipálhassák magukat hivatalos állásuktól. Munkálkodásuk nyilvánvalóan magukon hordja annak a bélyegét, hogy felsőbb hatalmak kegyes válveregetéseért készült. Ezért a mulandó és kétes dicsőségért nem érvényesülhet a kigondoló bizottság tagjainak rejtegetett egyéni akarata és jól felfogott egyéni érdeke. Már pedig nehéz elgondolni, hogy miképpen ágaszkodják fel a kigondoló bizottsági klubtársban a maga és vasutastársainak akarata a hatalom czélszerűségi tekinteteivel szemben. Még ha a klub a jóléti ügyeket egyszerre teljesen és közmegelegedésre intéznél el, nagyon hamar kimerítené szociális munkálkodásának forrását; végezetül a kigondoló bizottság unalmában olyan dolgot találna kisütni, mely a vasutasoknak nyilvánvalóan hasznára válhatnék, ezáltal pedig a hatalom kegyeit vesztené el és az eddigi aulikus színezete átválna a legbánsóbb rebellis színezetűvé. Mi vasutasok, akik már jól ismerjük a felsőbbbség fanyaran savanyu bájosolyát, könnyen beletaláljuk magunkat a kigondoló bizottság áldásos szerepébe és távol áll tőlünk, hogy anarchistákat neveljünk a husvétii csengős báránycsókól.

Azonban mi szívesen vennők, ha működési teröket olyformán változtatnák meg, hogy a kigondoló jóléti bizottság tagjai a vasutasok helyett egymást boldogítanák jóléti tanácsaikkal, bennünket pedig meghagynának közönséges létünkben Hosszu tapasztalások után bátran megkockáztathatjuk azon állításunkat, hogy a klub gondoskodása nélkül jólétünkön csorba nem fog esni. A vasutasok anélkül sem boldogulnak, jóléti gondoskodással, atyai jóakarattal meg egyenesen tönkre mennek.

Nagy anyagi áldozattal öregségünket a klub nélkül is tudjuk biztosítani; ezt a bölcsességet egy ember, ha mindjárt vasutas is, sokkal gyorsabban eltalálja, mint a hónapokig üléselő jóléti bizottság. Ehhez a kitaláláshoz felesleges annyi bizottsági tagnak hónapokon át ülni, számolni és fejüket törni; ezt az eredményt mi egy rövid séta után is megmondtuk volna a bizottságnak. De a bizottság nem mondta meg, hogy mit akar, mit tervez, mit főzött ki, hogy annál jobban leforrázza a várakozástól felcsigázott vasutasokat. Dicséretükre legyen mondva, tervüket fényesen oldották meg, annyira, hogy még mostanáig sem ocsudtunk fel a meglepetéstől.

Az öreg, kiszolgált vasutasokra minden bizonnal ilyen meglepetés vár. Eddig, mikor meghalt a nyugdíjas, abban a pillanatban kiközösítette kebeléből a vasut, a nyugdíjintézet. Eleget rága a nyugdíjintézet keserű kenyérét; ha meghalt, hát nyugodjék békével! A nyugdíjintézet annyira sem érdekeltette a veterán vasutast, hogy sirgödréhez kiszállítsa. A vasut, melyért a kiérdemesült vasutas egész mozgalmas életét, férfi erejének teljét feláldozta, utolsó utjára, végső pihenőhelyére nem adott neki utraválót. Kiközösítette kebeléből; temetéséről az gondoskodott, ki hozzá közelebb állt mint az, melynek egész életén át dolgozott, munkálkodott. Ezen az erkölcstelen állapoton kíván a klub változtatni, ő tudja, hogy mi módon. Mi azonban sejtjük, hogy a felsőbbbség intencziója szerint, tehát: atyai módon. Olyanformán, melytől még a vasutasnak is elmegy a kedve a

meghalástól. Ha életében agyonnyomorítja az atyai gondoskodás, akkor halála után inkább feltámad, semhogy a vasut jóakarata még a temetőbe is elkísérje. Azt talán még a felsőbbbség sem kívánja, hogy az elhalt vasutas jóakaratótól megforduljon a koporsójában? Pedig vasuti jóakarata, különösen jóléti jóakarata rettegett következményekkel jár, mely úgy az élet, mint a megboldogultat nem hagyja pihenni.

A klub titokzatos eljárása váltja ki belőlünk ezen gondolatokat. Ha a klub komolyan védi a vasutasok érdekeit, nem kell titokzatos köntösbe burkolódnia. A vasutasoknak nincsen szüksége titkos társaságra, annak titkos kitalálmányára. Társadalmi egyesületnek, mely a tagok érdekében munkálkodik, nem lehet és nem szabad lennie titkos ügyeinek. Teljes világosságot követelünk és hozzászólási jogot. Adják elő azokat a jóléti kitalálmányokat, majd mi megmondjuk, hogy mit szólnak a vasutasok hozzájuk. A felsőbbbség elviseli az igazságokat akkor is, ha nem bujtatják aulikus köntösbe.

Ha okos, méltányos dolgot végeztek, mi sem fukarkodunk az elismeréssel, a vasutasok elismerésével, mely pedig többet ér a felülről jövő kegyes válveregetésnél. Ezt a klubnak is kell tudnia; a klub a vasutasoké, a felsőbbbségé pedig a hatalom. Nekünk nem kell hatalom, csak egyenes beszéd, egyenes eljárás!

A hivatalos óra.

Ez a kis szürke fogalom, a hivatalos világban legtöbbnyire szerényen húzódik meg egy igénytelen jelzőtábla árnyékában. Hirdeti annak ki véletlenül érdeklődik iránta, hogy dolgát mely időben végezheti el. Kinek nincsen elintézni való ügye, nem is gondol vele, tudomást sem szerez róla.

A hivatalos emberek életében nagyobb emóciót okoz; olykor derűset, többször boszúságot. Egyik hivatalban a kezdet és vég másodpercnyi pontossággal tartatik be, a másikban nagyobb szabadsággal élhetnek vele. A hivatalos óra betartása egyéni ügye a hivatal vezetőjének, ki úgy kezeli, ahogyan belátása vagy kedve tartja.

Magasabb koncepczióju hivatalfőnök nem nyargal az óramutató járásán; kinek kevesebb dolga van, a hivatalos óra betartásával szorokoztatja magát. Ez a mulatság sok örömet szerez annak, ki ezzel mulattatja magát, mert nem mulhatik el nap, hogy egyik vagy másik hivatalos ember ne vétene a világrengető sérelem ellen. Bizony nagy vétek a hivatalos szolgálat ellen, ha valaki a szigorú szabályok lábbaltiprásával egynehány percczel megkárosítja a vasutat. Sok percből lesz az óra, sok órából a nap, a napból hónap, azután esztendő végül ezredév és mindezzel a vasutat károsítja meg a rosszindulatú, hanyag hivatalnok ember. Ha mindenki betartaná a hivatalos órát, végeredményben a vasut már jó néhány ezredévvel járna előre, így azonban a hanyagság következményeként csak a szép reménnyel kecsegtető 1911-et írják a hivatalos aktákra. A hivatalos óra elhanyagolása miatt járunk még mindig vasuton; nagyobb szorgalommal ma már talán légvonaton szállítanánk a mi türelmes utazóközönségünket. Indolenciánkól kifolyólag kell még a nagyközönségnek néhány eszten-

deig várnia, mi azonban iparkodunk hibánkat ezentul jóvátenni és a hivatalos órát figyelmeztetésül mellényzsebünkbe helyezzük.

Mennyi okos bölcseséget lehetne az elrabolt percek alatt összeírni! A késlekedő hanyagok az eltulajdonított percek felhasználásával akár egy regényt, még pedig irodalmi színvonalon álló vasuti regényt írhatnának össze. Az akadémia legnagyobb pálmájának a levelét küldené el, hogy az alatt pihenné ki magát, az okosan felhasznált hivatalos órákon elfáradt vasutas.

A hazai ipar és kereskedelem fellendülése is a hivatalos órák szigorú betartásán múlik. Csodáljuk, hogy a papír és írószerek gyártói még mindeztideig nem léptek kartellbe és nem követelik a hivatalos órák kéréseket betartását. Legalább is egyharmadával több papír vándorolna a papirkosárba, mint ahogyan általában szokásos. Az ítatóspapírnak ugyan kisebb lenne a kelendősége, mert a hivatalos órák elmulasztásán kesergő főnöki könyvek nem zuhogának Niagara vizesésként a szarító itatós papirosra. Helyette azonban a tinta hőmpölyögne eláradt folyamként, míg most az elmulasztott percek alatt mennyi párolog el használatlanul. Szóval a hazai ipar nyilvánvaló negligálására használja fel egynéhány későn ébredő vasutas a hivatalos órát. A vasut nem tehet ellene semmit mert emberei renitensek; az egész ország érdekelt köreinek kell a dolgot kezükbe venni és a hanyagokat szabadóráikban papír, meg tinta pusztításra kell berendelniük.

Sokszor hallottuk már azt a talpraesett, találó megjegyzést, hogy az elmulasztott percek alatt hány sort lehetett volna megírni. A hivatalos óra t. i. írásra, nem pedig gondolkodásra való. Azok a kontempláló lelkek, kik a dolgok mélyére szeretnek hatolni gondolkodásukkal elhanyagolják a hivatalos óra magasabbrendű értelmét. Aki gondolkodik az békében van, a hivatalos óra azonban nem ismeri a megállást, az rendületlenül halad előre. Ha a hivatalos óra megállás nélkül halad előre, a munkának is haladnia kell. Ki sokat ír, sokat dolgozik. Ki keveset ír, hozzá még gondolkozik is, az tréfát ír a hivatalos óra komolyságából. A vasutnál írókra van szükség, az akadémiaikon bölcselkedőkre. Ergo, az a vasutas ki gondolkodni szeret pusztuljon a vasutól és iratkozzék be az akadémiaira.

Teljesen igazat adunk annak a főnöknek, ki a munkát súly szerint méri.

Az aktacsomó elintézésének értéke attól függ, ki milyen tömeget, ki milyen súlyu aktát intéz el. Ha a lisztet, meg a karmenádilit sullyal lehet mérni, mért ne lehetne a szellemi munkát is súlyu után bíráltni el? Ez az igazi értékelési mód, ennél nem lehet sem becsapótról, sem rászédőről szó. Részünkről ezt a módszert tartanók a leghelyesebbnek, az egyesek szellemi képességének megírásánál irányadónak. A hivatalos óra lazajlása után mázsára kell tenni az elvégzett munkát és fel kell jegyezni, ki hány kilót dolgozott. Nagyon könnyen meg lehetne állapítani, hogy a hivatalos órák alatt mennyit lehet elvégezni. Az átlagos eredményt kell csak kilókban megállapítani és mi vasutasok ezentul nem darabszámra, akkordban, hanem kilóban fogjuk a tevékenységi kimutatásunkat kiállítani. Akkor a mi derék főnökünk olyképen fog megkorholni, hogy a hivatalos órák alatt ennyi, meg ennyi dekával kevesebbet dolgoztunk.

Nem ragadtatjuk magunkat tulásba, de ki kell jelentenünk, hogy a szolgálat érdekében a hivatalos óra pontos betartását nagyobb fontosságúnak tartjuk, mint az egyének privát szellemi képességét. A szellemi képességet nem lehet egész határozottsággal konstatálni, különösen nem a hivatalos világban, de a hivatalos órát minden ádott nap meg lehet állapítani azokkal szemben, akik vétének ellene. A hivatalos óránál nem lehet tekintettel lenni az órákülönbségre, mert a pontos kezdet és vég egyes hivatalokban még táblára is fel van írva, tehát még differenciáról sem lehet szó. Azért tartjuk szükségesnek, hogy az egyes helyeken már jól bevált módszert, az érkezés és távozás konstansát a vasutnál általánosítsák. Oly sivár egy beamter élete, hogy a felsőbbeknek kell gondoskodnia a napi szórakozásokról. Azt hisszük, hogy ilyen fajta újítás általános örömmel találkoznék, mert mindenki megtalálná a magának leginkább tetsző mulatságot. Annyit mindenestre elérnének vele, hogy minden egyes egyént figyelemmel kísérenének, még olyanokat is, kikkel ezidőszert senki sem törődik. A hivatalos óra alatt dolgozni kell, akkor nem lehet a beosztottakkal törődni. Komolyabb dolgokkal kell bibelődni, mintsem egyeseknek a legszemélyesebb ügyeit figyelemmel kíséreni. Ezért van az, hogy sokan nem boldogulhatnak, mert a hivatalos órák alatt igazán nem lehet megkivánni az ilyen profán esetek feletti gondolkodást, mikor mindenki hivatalos ügyek elintézésével van elfoglalva.

Ezek után nem csoda, ha a beamter oly nagy súlyt helyez a hivatalos órára. Felmenti őt minden emberi kötelezettség alól és csakis neki szentelheti szükre szabott idejét. Nem kell gondoskodnia, nem kell látnia, hallania, semmit sem kell tennie mást, mint a hivatalos órát hivatalosan eltöltenie. Jótékony oázis az élet kietlen sivatagján. Nem is engedjük meg, hogy a még egyes hivatalokban szokásos hivatalos óra inquisitív elpusztuljon a föld színéről. Egy régi hagyománnyal lennének szegényebbek, azzal, mely már kihalóban van. Ha a mult dicsőségét nem ápoljuk, a jövőnek nem építhetünk. A hivatalos órát a multból vettük át, mi pedig csorbítatlanul adjuk tovább az utánunk jövő nemzedéknek.

Az államvasuti szervezet reformja.

I.

A kereskedelmi miniszterium 1911 évi költségvetése, mely a pénzügyi bizottságban e hét elején került tárgyalás alá, a miniszter vasuti politikáját már a nyilvánosság előtt is eléggé megvilágítja arra nézve, hogy ugy a közönség, mint a vasutasok mit várhatnak ettől a politikától s hogy az, amit kapnak, mennyire elégi ki a vasut intézmény iránt táplált igényeket.

Az már is kétségtelen, hogy a miniszter vasuti politikáját az ország nagy közönsége nem fogja örömmel üdvözölni, mert hiszen a menetdíjak és az áruszállítási díjtételek tervbe vett felemelése mindenkire újabb terheket ró s a vasuton való utazás vagy szállítás megdrágítása éppen olyan időben éri a közönséget, a mikor az életfentartás eszközei egyébként is aránytalanul megdrágultak. Azt azonban el kell ismerni, hogy az állam pénzügyi érdekei elkerülhetlenné teszik az államvasut jövedelmének a fokozását s erre a miniszternek valóban nem

áll más mód rendelkezésére a díjszabások emelésénél.

Az az összeg, amit okszerű megtakarítások által nagyobb jövedelemként a vasut üzemében elérni lehet, szintén kitesz ugyan néhány millió koronát, de elenyésző csekély ahhoz, hogy a megnövekedett beruházási tőke kamatozását, valamint a minden téren előállott anyag és munkabér drágulást fedezze.

Semmi esetre sem tartjuk azonban indokoltnak és még kevésbé időszerűnek, hogy akkor amidőn a miniszter minden eszközt megragad a vasut jövedelmezőségének fokozására, ugyanakkor olyan szervezeti változásokba kezd, a melyek a vasut üzemvitelére nézve emelkedő kiadásokkal járnak s éppen a vasut igazgatási költségek drágítják meg, ahol pedig nagyon is lehető volna megtakarításokat érni el.

A költségvetés ugyanis két új üzletvezetőség felállítását tervezi, ami természetesen újabb kiadásokat von maga után anélkül, hogy az üzletvezetőségek szaporítása bármit is javíthatna az igazgatási szervezet működésében, sőt azt csak ronthatja s még nehézkesebbé teheti, mert hiszen ha ez az igazgatás kilencz üzletvezetőséggel nem tud kellő eredményt felmutatni, nem tud tizeneggyel sem, csak éppen a költségeket szaporítja.

Az a szervezeti változás, amelyre az államvasutaknak szüksége van, az üzletvezetőségek szaporításával tulajdonképp meg sincs közelítve, mert ez még csak nem is decentralizálás, a mit már évek óta, mint égető szükségét hangoztatnak, hanem egy-két városnak kielégítése esetleg megjutalmazása, tehát nem is vasuti, hanem egyszerűen pártpolitikai intézkedés, ami mellett a vasut igazgatási rendszer teljesen marad az, ami eddig volt.

A decentralizálást ugy látszik az az egy intézkedés fogja képviselni, hogy az egész bevétel ellenőrzést, tehát az igazgatóság B/III. szakosztályát, — mi körülbelül 300 család mozgósítását jelenti, áthelyezik Budapestről Szegedre s összeházasítják az ottani leszámoló hivattal. Hir szerint ennek az a további következménye lesz, hogy ekként Szeged kellőleg re-kompensáltatván, az üzletvezetőséget onnan Szabadkára viszik át, amely inkább vasuti gócpont mint Szeged, — a miként tervbe van véve az is, hogy a Budapest-balparti üzletvezetőség Pozsonyba helyeztetik át. Ha ehhez még hozzá vesszük, hogy Pécssett és Temesváron egy-egy új üzletvezetőség lesz felállítva, amelynek személyzete szintén az igazgatóság és a többi üzletvezetőségek létszámából verbuválódik, tisztán állhat a vasutasok előtt, hogy az 1911. év folyamán mintegy 900 vasutas család mozdított meg a mostani lakóhelyéről.

Valószínű, hogy a kereskedelmi miniszteriumban azt a népvándorlást lényegtelen dolognak s az új rendelkezés természetes következményének tekintik s annak semmi fontosságot nem tulajdonítanak, hogy ez a mozgósítás az érdekelt vasutasoknak miként fog izleni. A szolgálati szabályzat indokot sem kíván az áthelyezésre, tehát mindenkinek menni kell oda a hova küldik s ha ezzel eddigi életviszonyai megbolygatva lesznek, ha egyeseket sőt a legtöbbet anyagi kár, vagy más kellemetlenség ér, bizony kénytelen türelemmel elviselni, ha csak nincs módjában, hogy visszavonassa az öt csapásként érő áthelyezést.

Azt megértjük, ha egy indokolt és köz-

szükséget képező szervezeti változás következtében a vasutas családok ilyen nagy arányú áthelyezését a felsőbbtség kénytelen megcselekedni, de ha az akkor történik, amikor ilyen szervezeti változásról voltakép szó sincs és csupán ötletszerű intézkedés történik, közel 900 családnak a megbolygatása olyan sok keserűséget és olyan elkedvetlenedést okoz, amire magának a felsőbbségnek is alig lehet szüksége.

Főlöszleg az magyarázni, hogy az évek óta megszokott lakóhelyből való kimozdítás, a családi és érdek összeköttetések erőszakos megszakítása, — kereset források megszűnése és a gyermekek iskoláztatásának megakasztása a legtöbb családra milyen veszedelmeket zúdít s mert a vasut senkinek ilyettén kárait nem is téríti meg, a felsőbbségnek nagyon is meg kell gondolnia, hogy a vasutasoknak ily tömeges áthelyezését csakugyan elkerülhetlen szolgálati érdek követeli-e.

A magunk részéről egyáltalán nem látjuk parancsoló szükségnek, hogy például az igazgatóság B/III. szakosztályának közel 300 alkalmazottja, tehát ugyanennyi család a fővárosból Szegedre telepíttessék. A bevétel ellenőrzési munka szempontjából, amely nem igazgatási teendő, tökéletesen közömbös, hogy azt Szegeden végzik-e vagy Budapesten, de éppen, mert ez közömbös, nem is lehet szolgáltilag elkerülhetlen szükség, hogy egy ilyen nagy szakosztály Szegedre vándoroljon. Az, hogy ezzel a leszámoló hivattal szorosabb kapocs létesül, még csak nem is elfogadható indokolás, mert viszont az igazgatósággal való kapcsolat szűnik meg, s minden indok ama lett szól, hogy inkább a szegedi leszámoló hivattal kellett volna felhozni Budapestre, ahol ez a hazai vasut igazgatóságokkal is közvetlen kapcsolatot nyert volna.

Éppugy nem látjuk szükségesnek a szegedi és a balparti üzletvezetőségek megmozdítását sem, mert a vasutnak, mint intézménynek semmi előnye, vagy haszna nincs abból, ha ezek az üzletvezetőségek jövőben Szabadkán és Pozsonyban működnek is. Azt már az eddigi tapasztalatok beigazolták, hogy az államvasutak igazgatása az üzletvezetőségek szerint való tagolás mellett kátyuba jutott, s hogy a kilencz üzletvezetőség ezt az intézményt kilencz felé huzza s így tökéletesen egyre megy, hogy ezt Szabadkán cselekszi-e, vagy Szegeden és Budapesten-e, vagy Pozsonyban.

Bármennyire fél is a felsőbbtség annak a beismerésétől, hogy az üzletvezetőségekkel való igazgatás az államvasutaknál nem vált be, azt végre mégis csak kénytelen lesz beismerni. A kilencz üzletvezetőség között alig van kapcsolat, valamennyi a saját belátása szerint cselekszik, s a magyar államvasutak ma egymástól eltérő kilenczfélé formában akként vannak igazgatva, hogy abban egyöntetűséget még a lényegesebb dolgokban sem lehet találni.

Lehet egyébként, hogy az igazgatóság, mely a mai szervezetében a tényleges vasuti szolgálattól olyan messze van, hogy egyáltalán nem is látja azt, ami egy-egy üzletvezetőségnél adminisztráció czimén folyik, mert különben már hivatalosan és régen bele kellett volna avatkozni azok minden ténykedésébe.

Legközelebb majd szolgálunk olyan esetekkel, amelyekből meglehetősen itélhő azt is, hogy egyes üzletvezetőségek, vagy talán valamennyi milyen szerepet játszik a vasut igazgatásában.

Vasutasok szabadjegye.

A vasutasoknak szabályzatilag biztosítva van annyi szabadjegyük amennyiszer a vasutat utazás céljából igénybe venni kívánják. A rang, vagy betöltött állás szabja meg, azon kocsiosztályt, melyen ki-ki jogosult utazni.

A szomszédos, vagy viszonyosság alapján szerződéses viszonyban levő idegen vasutak szintén megadják a szolgálatban levő vasutasnak a díjmentes utazás kedvezményét. Tehát, ami magát a díjmentes utazás lehetőségét illeti, az ellen a vasutasoknak panasza nincs okuk. Csak a szabadjegy megszerzésének formáját, az eljárást, azután magát a szabadjegyet kell éles megbirálás tárgyává tenni, mely sehogyan sem illik bele a régi sablonok elrongyolt foszlányaival a modern vasuti kezelés észszerű kereteibe. Egy idejét mult szokás tette a vasutakat rabjává, melytől kényelmi szempontból nem bir szabadulni a konservatív elméleteket fentartó és ápoló vezetőség. Az utazás lehetősége a szabadjegy iránti kérvény alapján kiállított egyszeri utazásra szóló szabadjegy birtokától van függvé téve. Kinek szabadjegye van, az utazhatik díjmentesen, kinek nincsen fizetnie kell. A vasut saját magának rengeteg kiadást és munkát okoz ezen túlhaladott, kicsinyes vasikalaposság fentartása miatt. Érdekes jelensége egyébként a szabadjegy körüli elárasznak, hogy az ahelyett, hogy egyszerűbbé tétetnék, évről-évre jobban összetavartatik. Minden vasutas egy arcképes igazoló-jegy birtokában van, mely személyzeti jegy váltására, de a szabadjegy jogos birálásának igazolására is szolgál. Már most egy tényleges utazás a jegykérvény szabályzerű benyújtása; a szabadjegy birtokolása; lebélyegzés- és az arcképes igazoló-jegy felmutatásával hitelesített jegyvizsgálat befejeztével válik díjmentes utazássá.

Ezen felhozott tényekből még egy laikus is tisztán meglátja, hogy a hivatalos copf, a mindenható bürokrácia ritkán felfedezhető értékes példányával állunk szemben. Ennek az eljárásnak bármelyike éppen elegendő lenne ahhoz, hogy valakinek a díjmentes utazás kedvezményéhez való jogosultságát minden kételyt kizáró módon igazolja. Csak a vasut nem tágit ettől a mulatságos, hiába való eljárástól. Ezt apáinktól vettük át, tehát hibátlanul kell a késő utódoknak elrettendő példaképen fentartanunk. Mi magunk gondoskodunk arról, hogy egy néhány évtized múlva kuriozitásunkat jó élccel fűszerezve említsék fel utódaink, mint a maradiság, a rövidlátóság riktó hiábavalóságát.

Ha arcképes igazolójegyünk van, minek akkor a szabadjegy, mint felesleges járulék? Az igazoló-jegynek van értelme, de annak a szabadjegy blankettának, annak a cédulának a szükségét nem tudjuk megérteni. Az egyszeri utazásra szóló szabadjegyeknek talán még valamely kis vasutnál lehet létjogosultsága, hol csekély létszámú a személyzet és valamilyen haszontalan statisztikát akarnak belőle felállítani. De egy olyan hatalmas intézménynél, mint a Máv. mással, mint a hivatalos copf fentartásával értelmezni lehetetlenség. Minden egyébtől eltekintve, a rengeteg nyomatvány, személyzet és idő elpocsékolása, mi a szabadjegyek kiállítása évenként felemészt, nagyon is nyomatékosan indokolná ennek a lomtárba való régiségnek az eltörlését.

Azért, hogy a személyzet díjmentesen utaz-

hassék a Máv. egynehány százezer koronát dob ki hiábavalóságra. Mennyi jót lehetne tenni ezzel a pénzzel, ha azt valamilyen játékonny alapra, teszem vasuti árvák nevelőintézetének fentartására fordítanák. A vasut célszerűbben rendezhetné be a díjmentes utazás kedvezményeinek igénybevehetését, a személyzet pedig sok zaklatástól, meg szükségtelen irka-firkától kíméltetné meg.

Az arcképes igazolójegyet kell felhasználni a díjmentes utazás jogosultságának egyidejű igazolására. Azért, mert a vasut soha egyszerű és könnyen megérthető, meg okos javaslatot nem fogad el, tudunk mi a hivatalos copf kielégítésére is megfelelő megoldást ajánlani. Az első lapra bélyegzővel, nedvessel meg szárazzal is, nyomják rá, hogy annak az igazolójegyeknek a tulajdonosa a kállító vasut vonalain díjmentesen utazhatik. Ha tetszik az évenkénti érvényesítés alkalmával, ezt a körülményt is újólag meg lehet hosszabbítani. A vasut ezen eljárás által nem hogy veszítene, hanem egyenesen nyerne. A személyzet is nyerne vele, mert nem kellene azt a már megszokott hivatalos komédiát megjárnia.

Ha ezt nem teheti meg a vasut, mert ez lenne a legegyszerűbb megoldás, tegyen ugy a vasutasokkal, mint ahogyan a hirlapírókkal tesz. Azok kapnak névre szóló egy esztendeig érvényes szabadjegyet. Vajjon mennyivel több a hirlaptudósítók érdeme a vasutal szemben, mint a vasutasok ezreinek az érdeme? Azt hisszük abban, hogy nem irnak a vasutról akkor sem, mikor pedig a közérdek követelné meg, hogy egy kissé belemártnak tollukat a téntába. Adjanak a vasutasoknak is évenként névreszóó szabadjegy igazolványt. Nem egészen olyant, mint a laptudósítóknak, mert még a kutyabagosi helyi tárogató felelőtlen szerkesztője is első osztályra érvényes szabadjegyet kap, hanem csak olyan kocsiosztályra szólót, mely az egyeseket állásuknál fogva szabályzatilag megilleti.

A családtagok részére nem bánjuk, ha még oly körülményesen szövegezett igazolványt tartanak is meg, fő, hogy a tényleges személyzet szabadjegy jogosultsága lehető egyszeri módon legyen igazolható. A jelenlegi viszonyok között, mikor az egész ország lehető és lehetetlen címen díjmérsékletést élvez, a vasutnak eminens érdeke, hogy a saját személyzetének utazási jogosultságát ne kösse túlhaladott sablonokhoz. A saját személyzet jogosultságát egyszerű módon kell kézenfekvővé tenni, nem pedig valamely régi kihalt vasuti rubrika és kimutatás király ostoba találmányával komplikálni. Azért, mert más vasutaknál még szintén fennáll a jegykiállítás nálunk is divatozó módja, nem lehet ok arra, hogy mi tovább ne láthassunk az orrunknál. Csak egy nagyobb vasutnak kell valamit kezdeményeznie, rögtön átragad az a többire is.

Óriási pénz és személyzeti apparátus szabadul fel egy ilyen egészséges intézkedés nyomán, mit a vasut célszerűbben, gazdaságosabban kihasználhat. A mostani eljárás sok pénzbe kerül, a személyzetnek azonban még több bosszuságot és zaklatást okoz. Most sem utaznak többet, mint amennyit egy ilyen liberális rendelet után utaznának. Akinek hivatalos dolgát kell végeznie, az nem rándulhat ki. Szabadideje alatt pedig mindenki annyit utazhatik ingyen, amennyiszer csak az utazást, mint szóra

kozást vagy mint szükséges rosszat igénybe venni akarja.

Ha a vasut vezetősége arra számít, hogy az ilyen bürokratikus copf ápolásával az utazási kedvet leszállítja, alaposan elhibázza a számítását. A repülő vasutas egy kiállításra való szabadjegy kollektívát tart készletben és bizony legtöbbször csak azért kéri a szabadjegyet, hogy sohase utazzék vele.

A vonatok jelzése a pályaudvarokon.

Az egész világon bevett szokás, hogy a nagy pályaudvarokon az egyes vonatok érkezését és indulását jól felismerhető táblákon adják tudtul az érdeklődő közönségnek. Ott, ahol óriási forgalmat kell lebonyolítani ez nem is lehet másképpen, mert az utasok ezreit teljesen lehetetlen egynként utbaigazítani. De még a szóbeli felvilágosítás sincsen meg a kellő ereje és értéke, mert az u. n. „utazási láz“ lefogja a legműveltebb lekeket is, melynek azután az szokott az eredménye és következménye lenni, hogy az izgatottságtól lenyűgözött utas éppen oda vetődik be tévedésből, hova egyáltalán nem volt szándéka bemenni.

Ennek az elkerülésére használják a jelző táblákat, mely sok kérdézőkérésnek és még több tévedésnek állja az útját. Nálunk is divatos a jelzőtábla, de annak elhelyezése nincsen összhangban azzal a czéllal, melyet hivatva van szolgálni. Találni a mi állomásainkon is jelzőtáblákat, de attól igazán csak a „beavatottak“ lesznek okosabbak. Egy oszlopra kifüggesztik az összes táblákat, melyen halványra elmosódott betűk jelzik, hogy az egyik, vagy másik induló vonat, melyik vágányon áll beszállásra készen. Megmagyarázza a laikusnak, hogy pl. a rutikai gyorsvonat a külső jobb vágányon, a gráci a III-ik, az aradi az I-ső vágányon áll. No most azután megkezdődik a beszállás, a szaladgálás, a keresés.

A vasuti vélelem mellett szól, hogy kinekinek van magához való esze, mellyel a szives utbaigazítás nyomán keresett vonatához talál. Oda is találna, ha a vágányokon felírások lennének, melyek megismertetnék az I-ső, II-ik, csonka, jobb-, meg balvágány értelmének misztériumaival. De ez magától értetődő dolog a vasutnál, vagy pedig kellemes fejtejtés, hivatalos titok. Ilyen felírást sehol sem látni, tehát a kevésbé járatos utas el kezd kapkodni, míg, ha szerencséje van beletalál vonatába, ha pedig a sors üldözi másvidékre kerül a vasut utbaigazításának jóvoltából.

A vasuti felfogásnak magától értetődő dolog, hogy a hivatalos apparátus retortáján át megszületett jelzőtábla teljesen eléggé távoloztatja a n. é. utazóközönséget. Elfelejtik, hogy ez a látszólagos egyszerű megjelölés a laikus közönségnek éppen olyan rébusz, mint az üzleti világban az áruknak betűjellel használatos megjelölése. Az, ki vele állandóan foglalkozik természetesen tisztában van ezekkel az elnevezésekkel, de az utazóktól mégsem lehet kívánni, hogy a vasuti műkifejezéseket minden állomáson elsajátítsák.

Ha például valaki a gráci gyorsvonatba akar beszállani, teljes lelki nyugalommal a bécsi gyorsvonat szerelvényében is elfoglalhatja helyét. A gráci vonat szerelvénye a bécsi vonat szerelvénye előtt áll, teljesen egymásra tolvá, úgy, hogy csak maguk a vasuti alkalmazottak vannak tisztában azzal, melyik az egyik vonat és melyik a másik. Az, hogy a bécsi gyorsvonat szerelvénye kalauz kocsival van felszerelve, tehát már azáltal is élesen elválasztható a kétféle vonat, nem állhat meg, mert sokszor van a személykocsik között póstkocsi, tehát a laikus utazó közönség jóhiszeműen tévedésbe eshetik.

Az érkezési oldalon még nagyobb az anomália. Egy derék kiérdemesült hordár motyog valami érthetetlen titokzatososságot, elkeseredett csöngetés kíséretében. Ettől ugyan a vonatokat

váró közönség sohasem fogja megtudni azt, amire szüksége van.

Ha torkaszakadtából kiáltja is, hogy ez vagy az a vonat az A, B, meg egyéb elnevezésű vágányon érkezik meg, a közönség nem fogja kitalálni, hogy tulajdonképpen hol is várja az érkező vonatot. Sehol semmi jel, felírás, hogy melyik vágányon milyen elnevezése van az illető állomáson elfogadva. Azért a mi közönségünk a kijáratnál csoportosul, hol az érkező és kiszálló utasokat úgy szemügyre veszi, mintha detektív-szolgálatot teljesítené.

A napilapokban gyakran olvasunk panaszkat, melyek a tévedésből származó bosszantó félreértésekre adnak magyarázatot. A vasuti konzervatív felfogás azonban még nem érzi annak az idejét elérkezettnek, hogy egy már számtalanszor beigazolt helytelen és celszerűtlen elrendezés a tapasztalatok által megszabott irányban felrészítessék. Ennek az anomáliának a megszüntetése pedig alig egy-két koronáért volna elérhető. Minden vágány végén fel kell állítani egy táblát, mely az illető vágány hivatalos elnevezését tüntesse fel. Ez a tábla sok kérdézőkérésnek fogja elejét venni. A vonatok indulásánál minden vonat végére jól észrevehető helyen a vonat irányát feltüntető táblát kell elhelyezni. Egyáltalán nem felesleges a vonat oldalára is lehetőleg két jelző táblát elhelyezni, mely magában foglalja a vonat menetirányának megjelölését, egyben feltüntetve az indulási időadatokat.

Az érkezési oldalon szintén táblákkal kell tudtára adni a váróközönségnek, hogy melyik vonat melyik vágányra jár be. Az a csengetés, kikiabálás vásári mutatványok bevezetésére, nem pedig vasuti üzemelés való.

A vasutnak mindenben kell alkalmazkodnia a közönség szükségletéhez. A mi utazóközönségünkör vasuti körökben általánosan elfogadott vélemény, hogy vezetésre, gyámkodásra szorul. Mégis azt látjuk, hogy nálunk sokkal általánosabbak az egyes, az utazóközönség szükségletét, kényelmét szolgáló berendezések, mint a sokkal előrehaladottabb nyugati államokban. Valószínűleg sokkal kézenfekvőbb dolog lenne a nyugati emporiumokban divatozó és jól bevált módszereket követni, ha mi ahhoz tisztán celszerűségi okokból ragaszkodnánk. De a magyar vasutak különlegességét kívánjuk nyilván fentartani, mikor a mi speciális találmanyunkhoz ragaszkodunk.

A magyar pályaudvarok egy igen messze földön híres érdekessége vesznék el, ha új, érthetőbb jelzőtáblákat alkalmaznánk. Megszoktuk, hogy a vonatokhoz való beszállításnál mozgófénykép felvételre való kavardás szarmazzék, melyet zsvaj, lárma, szaladgálás kíséren. Nyilván ettől a hírességtől nem foszjúk meg a néplelék tanulmányozó nyugati idegeket, azért ragaszkodunk a jelenlegi észszerűtlen és tarthatatlan szokásokhoz.

A felsőbbbségnek kellene belenézni abba a zürzavarba, mely a vonatindulások idején az egyes pályaudvarokon a közönségen urrá lesz. Biztosan hisszük, hogy rövidesen úgy jeleztetné az induló és érkező vonatokat, ahogyan azt az utazóközönség jól felfogott érdeke és kényelme a vasutól elvárja.

Gyorsvonati szabadjegyek.

Általános a panasz mindenfelé azon eljárás ellen, mellyel a családtagok, de sőt az alkalmazottak gyorsvonatra szóló szabadjegy engedélyezése iránt benyújtott kérvényeit kezelik. Idővel egy abusus fejlődött ki, melynek eredetét igen nehéz volna felkutatni; ez az abusus abban jelentkezik, hogy egyes urak a személyzet jogos érdekeit és intézményes jogait kegyelmi alapra helyezték át, mellyel a kegy sugárzását saját elhatározásuk szeszélyes megnyilvánulásának vetik alá. Az intézményes jogaitványokat a kegyes engedélyezés torturájának

teszik ki, hogy kicsiny hatalmuknak ágaskodó szertelenségeit a személyzet tudomására hozzák.

Mindenütt találni ilyen basáskodó picinyke hatalmasokat, kik csekélységük létezését apró okvetetlenkedéssel ismertetik el a sors által alájuk rendelt szerencsétlen beosztottakkal. Arról van szó, joga van-e a vasutasnak szabadjeggyel gyorsvonaton utazni? Tudomásunk szerint ez ideig soha nem volt eltiltva, sőt mindenkor szabályzatilag biztosították ezt a kevés jogosítványt. A gyorsvonatot ugyanis ritkán használhatja a vasutas, de a többi vonatokat is csak elvéve, mert az utazáshoz szabadidő, no meg — pénz is kell. Mindkettőnek híjjával van és volt mindig a vasutas. Szabadságot ritkán kap, pénze pedig sohasem volt. Már e két kardinális kellék hiánya kizárja annak a lehetőségét, hogy a vasutasok sokat alkalmatlankodjanak akár vegyes, akár gyorsvonaton. Ha nagy ritkán egy-két nap szabadsághoz jut, akkor már az emberséges érzés hozza magával, hogy utazási célját mentül előbb érhesse el. Ezek a kis basák azonban a szabadság örömeit azzal keserítik meg, hogy tőlük telhetőleg leszállítják az utólérhetetlen jóakarattal engedélyezett szabadság kétes örömeit. Már e helyütt konstatalunk kell, hogy a gyorsvonati jegyekkel üzött engedélyezési komédia nem quadrál a szolgálati szabályzat parancsoló rendelkezéseivel, mely 260 km.-en túl a gyorsvonati jegy kiadását mintegy kötelezőleg előírja. Ezen távolságon alul sem tiltja el, csak nyomos okok fenforgásának igazolását követeli meg attól, ki rövidebb vonalon kívánja a gyorsvonati kedvezményt igénybe venni. Minden komolyan gondolkodó ember azonnal tisztában van azzal, hogy a nyomos ok indokolását csak formaképpen vették fel a szabályzat egyéb felesleges formáságai közé. Azonban ezzel elérték azt, hogy a kegyeskedés régtől fogva kellemetlen gáncoskodásainak szabad cselekvési teret engedtek; az alkalmazottakat szükségtelen kéregetés, leereszkedés meg egész jól ismert hivatali torturáknak vetik alá, végeredményben pedig rákényszerítik, hogy végtelen lelki nyugalommal a legvaskosabb valótanságokat vessék papírra és láttamoztassák a főnökkel. Igazán megfoghatatlan jelenség, hogy felsőbb hatalommal viszik rá az embereket arra, hogy nyilvánvaló hazugságokkal szórakoztassák az intézkedő felsőbbbséget.

A gyorsvonati jegyekkel manapság valóságos komédiát üznek. Nem általánosítunk, mert hát mindenütt vannak tiszteletre méltó kivételek. De utóbbi időben annyi panaszt halottunk, hogy kényyszerítve éreztük magunkat az anomáliák megszüntetése érdekében szavunkat fel emelni. Felszóllalunk a kis emberek érdekében, mert hiszen csakis azokról lehet e tárgynál szó. A nagyok ha még ellenkezének is, csakis gyorsvonati jegyeket kapnának, mert hát ezek a vonatok a jobbmóduak részére hoztattak forgalomba.

Ugyan a nagyobb uraknak nagyobb a szabadságuk is mint a kisembereknek, de ki törődik mások, főleg parányi emberek dolgával, mikor azoknak a baja a saját jól felfogott érdekeit nem tangálja. A vasut nem ér el sokat, ba alkalmazottait ilyen aprólékosságokkal nyugtalanítja; mert ez pénzbe sem kerül, a személyzetnek pedig gyakran fontos személyes érdeke kapcsolódik hozzá, bátran eltörülhetné a felsőbbbség ezt az elasztikus megszorítást, melynek látszólagos értelmét igen gyakran keserü válósággá változtatja át a hatalmi túltengés.

A gáncsoskodás eredete visszanyulik abba az időbe, mikor a jegyirodák élén a már rég letűnt szüklátkörü megsontosodott vasuti salakbakterok ültek, kik a vasutat, annak jegyeit, a vasutasokat, a saját jobbágyaiknak tartották. Ezek kezdték el és virágoztatták fel a jegyengedélyezés körüli fontoskodásokat, az utódok átvették tőlük és bizony hosszú időbe kerül, meg felvilágosodott észre lesz szükségünk, hogy ettől a szükségtelen sallangtól megszabaduljunk. A jegykezelési irodák már levetették ezt a disztelen különlegességet, csak egyes osztályok nem tudtak még odáig eljutni, hogy túltegyék magukat a középkori furcsaságokon.

A vasutasoknak a vasut utas is olyan kevés kedvezményt nyújt ellenérték nélkül, hogy szót sem érdemel. Mi a kedvezményekért megszoktuk a tisztességes ellenértéket téríteni; ha a szabadjegyek körül liberálisabb eljárást kívánunk, illetve a szabályoknak liberális alkalmazását, ez nem ellenkezik a vasut érdekével. A vasutasok és családtagjai megérdemlik és megkövetelhetik kenyéradó gazdájuktól, hogy ne bánjon el kegyetlenebbül velük szemben, mint azt másokkal megteszi.

Az olyan érv, hogy a gyorsvonatokon ugyanis túl sokan utaznak szabadjeggyel csak a vasutasok mellett érvel, mert mért adnak másoknak, boldog-boldogtalannak szabadjegyet, mikor a saját alkalmazottakkal szemben inquisitorius szigorúsággal járnak el. Mi, kik a vasut érdekében munkálkodunk méltán kívánjuk, hogy bennünket *legalább* is azon mértékkel mérjenek, mint az idegeneket. Ezt a felsőbbiségnek kellene belátnia anélkül, hogy erre mi külön felhívjuk a figyelmét. A mostani engedélyezési eljárás teljesen visszajár annak, mit ilyen esetben követni szokásos. Azzal, hogy a személyzettel szemben mindenféle módon kifognak egy érvényes kedvezmény engedélyezésénél, ráerőszakolják a vasutasokra a valótlanul halmazatának hivatalos komolyság köntösébe való burkolását, és ezt mind saját aláírásával a hivatali főnök hitelesíti.

Ha egyszer a jegykérvények adatainak alapján valaki statisztikát készítene a vasutasok és családtagjainak egészségi állapotáról, a legsiralmasabb adatokat köthetné csokorba. Annyi haláleset, annyi halálos betegség még pestis járvány alkalmával sem fordulhat elő, mint a mennyit a vasutasok a jegykérvényekben papírra vetnek. Ilyen nevetséges kifogások érvényesítésének leplebe kell a vasutasoknak burkolódnok, ha jogaikhoz akarnak jutni. Ez erkölcsstelen állapot és nevetséges lehetetlenség.

Gondoskodjék a felsőbbiség az ilyen hiábavalóságok kiküszöböléséről. Ez egy kirívó példa, de van belőle még akár egy csokorra való is.

VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

Hivatalos órák naponta délután 2—6-ig.

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

Értesítjük tagjainkat, hogy egyesületünk és szövetségünk ügyésze, **Dr. Hajós Jenő**, minden kedden délután 2—4 óráig egyesületünk helyiségeiben, más napokon délután 3—6 között, irodájában (VI. Vörösmarty-u. (42—43.))

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 a t. tagjait, hogy helyiségeiben: Budapest, VIII. Fesztéich-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 koronára 40 fillér díj mellett vehető igénybe.

A Westinghouse-fék ötlete. Az „Amerikan Society of Mechanical Engineers” egyesület most kezdte meg szokásos évi gyűlését a new-yorki Engineers Buildingben. E gyűlésre az Egyesült Államok minden részéből összesereglettek a legkiválóbb gépészmérnökök és meghallgatták az egyesület elnökének, George Westinghousenak bucsubeszédét, amellyel megvált az egyesületben viselt tisztségétől és átadta az elnöki széklet a jövő esztendőre E. D. Meier ezredesnek. Westinghouse beszédében elmondta, hogyan fedezte föl és tökéletesítette a vasuti közlekedés terén forradalmat okozott légfékezőt. Elbeszélése szerint a légfékező koncepcióját, eszméjét először egy vasuti baleset, másodszer két leánnyal való találkozása adta meg, akik előfizettek vele egy folyóiratra, amely a süritett levegőnek a Mont Cenis-alagut furásánál való alkalmazását ismertette. A vasuti baleset két tehervonat összeütközése folytán támadt 1866-ban a Newyork államban lévő Schenectady és Troy városok között. Ennek a szerencsétlenségnek következtében két órát késett az a vonat, amelyen Westinghouse éppen utazott. Ha a két tehervonat elegendő erősségű fékezéssel lett volna ellátva — gondolta Westinghouse — nem történt volna meg az összeütközés és a vonatoknak se kellett volna késniük. Nyomban el is határozta, hogy készít egy ilyen féket. Ebben az időben egy Ambler nevű gépész már tökéletesített egy láncos fékezőt, amelyet a mozdonyon lévő henger forgása hozott működésbe. Westinghouse arra a gondolatra jött, hogy ezt a szelétőt fölcseréli egy cilinderrel a mozdony oldalán, amelynek bizonyos hosszúságú dugattyuját összekapcsolja Ambler lánczával, úgy, hogy a dugattyunak a mozdony gőze segítségével való behúzása sokkal pontosabban szabályozza a fékezőt, mint ahogyan a hengeres módszerrel lehetséges. A kísérletezés azonban gyorsan megmutatta, hogy a dugattyut nem lehet elég hosszúvá tenni arra, hogy a láncot több, mint négy-öt kocsin alkalmazhassák. Westinghouse segítette a bajon azáltal, hogy cilindert helyezett mindegyik kocsi közé, összenyomható csővel kötvén össze mindegyiket a gőzt szolgáltató mozdonyal. Ez a törekvés nem érte el célját, mert még meleg időben is lehetetlen volt a gőzt átvezetni. Ekkor történt, hogy a szemébe ötlött Westinghousenak egy

szik, amely a süritett levegőről szólt. A cikk olvasása közben az a gondolata támadt Westinghouse-nak, hogy a cilinderben gőz helyett süritett levegővel tegyen kísérletet. A kísérlet kitűnően bevált, a süritett levegős fékező kiváló-ságáról hamarosan meggyőződtek, amennyiben több vasúttársaság kipróbálta. Az ilyen fékezővel ellátott vonatokat a mozdonyvezető rendkívül gyorsan meg tudja állítani s ez által borzalmas szerencsétlenségeknek veheti elejét. A légféket azóta fokról-fokra tökéletesítte a feltaláló, aki milliókat szerzett világraszóló találmányával.

Poroszországi vasutas egyesületek. 1897. óta mind sürűbben létesülnek Poroszországban vasutas egyesületek, hogy a tisztviselők és munkásság, egyszóval a vasutak alkalmazottai között egyrészt a kollégialis összetartozást és a magánérinkezést ápolják, másrészt, hogy a tagoknak szociális helyzetén javítsanak, megélhetésüknek feltételein könnyítsenek. A porosz vasutas egyesületek valóban szociális hivatásuknak magaslatán állanak, amit nem csekély mértékben bizonyít az a körülmény, hogy számuk és tagjaik egyre szaporodnak. Ma 717 egyesület áll kerek 407.000 taggal. Az egyesületek mind hasznosabban állanak tagjaik rendelkezésére, nevezetesen jogi és gazdasági kérdésekben díjtalan felvilágosítást adnak, jóléti intézményekkel könnyítenek tagjaik megélhetési viszonyain, kölcsön- és tarakpénztárakat alapítanak, életbiztosítást adnak stb. Egyes helyeken az anyaegyesületekből vasutas nőegyletek válnak ki, melyek a jótékony, betegápolás stb. terén fejtenek ki hathatós munkát. Ennek a nagyarányú munkásságnak egy középpontban való egyesítésére az összes egyesületek az „Allgemeiner Verband der Eisenbahnvereine der preussisch hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen” szövetségben egyesültek, mely is az egyes egyletek összetartozását, közös feladatait ápolja és az oly intézmények létesítését, melyek az egyes egyesületek erejét megaladnák, közös erővel teszi lehetővé. Így pl. betegség és halálesetire való biztosítást nyújt a szövetség betegsegélyző pénztára, tagjainak lehetővé teszi a hátrahagyott özvegyek és árvák nyugdíjának biztosítását tetemes díjmérsékléssel, járadékok biztosítását stb. Eredményesen fáradozik az alacsonyabb rangú hivatalnokok és munkásság helyzetének javításán a szövetségi kölcsön és takarékpénztár működésével, feladatai közé vette építkezési kölcsön adását, takarékos kölcsönpénztárak alapítását anyagilag és erkölcsileg támogatni. Mindezek keresztülvitelére üzleti összeköttetésben áll a szövetség a berlini Preussische Zentral-Genossenschaftskasse-val is, hogy hivatásának mindenkor haladéktalanul tudjon megfelelni. A német vasutas egyletek eszerint komoly és gyakorlatias szociális hivatást töltenek be, azt a munkát végezve és vonva mind nagyobb mértékben magukhoz, amely munka inkább illik a vasutasok szabadegyesülésének, mint az adminisztrációnak munkakörébe.

Nemzetközi személy- és poggyászfuvározási egyezmény. A személy- és poggyászfuvározási nemzetközi egyezmény tervezetét a magyar, osztrák és német kormányok kiküldöttéi Bozenben október 17—22-ike közt tárgyalták s megállapodtak az egyezményről szemben történő állásfoglalás és javaslandó változtatások tekintetében. Az egyezmény nemzetközi tárgyalása tavasszal lesz.

Családi házak



építése

Dunaharasztn

Dunaharasztnban, közvetlen a magyar kir. államvasutak mellett gyönyörű tisztviselőtelep létesült. A dunaharasztni cementárnyár és építési vállalat saját mészhomok-téglagyárában Dunaharasztn állítja elő az építési anyagot, miáltal az építési költségek a minimálisra redukálódnak. Állami és egyéb oly tisztviselők, akiknek rendes lakbérük van, igen előnyös feltételek mellett juthatnak telekhez és saját családi házhoz. Más foglalkozásúak előre megállapított és részletezett szerződés mellett.

Dunaharasztni igen egészséges szép fekvésű és fejlődésnek indult dunamenti község Soroksár mellett. Jelenleg a magyar kir. államvasutak és a budapest-ráckevei helyiérdekű vasutal érhető el.

A fővárosiak 10—15 év óta kedvencz nyaralóhelyüknek ismerik Dunaharasztn, ugyannyira, hogy két-háromszáz fővárosi család nyaranta állandóan fölkeresi.

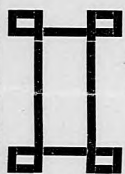
Télen át, vagyis az egész éven keresztül már most is 100—150 intelligens család lakik Dunaharasztn.

A tisztviselőtelepen már gyönyörű családi házak állanak, igaz ékességűl a községnek. Jól teszi mindenki, ha érdeklődéssel fordul a vállalat irodájához, VI. ker., Teréz-körút 10. sz., II. lépcső, I. emelet, vagy a vállalat gyárvezetőségéhez Dunaharasztn, hol a többi részletes föltételek készséggel közöltetnek. A Dunaharasztni Petőfi-telepen 160-250 □-öles parcellák 4-7 K-ért □-ölenként eladó.

Bővebb felvilágosítás a dunaharasztni gyárvezetőségénél vagy Budapest, Baross-tér 17. szám, II. emelet, 18. ajtó alatt is nyerhető.

Új rendszerű hitelnyújtás a vasutas vásárlóközönség részére.

Sem hitel!



!! Pontos !!
kiszolgáltatás

Mert mindenki készpénzért vásárolhat nálunk akkor is, ha nincs elegendő pénze! Vevőinknek bankhitel áll rendelkezésükre, a számlák összegét a bank fizeti ki, a vevő tehát a banknak tartozik és tartozását ott megállapodás szerint törlesztheti, melyről bővebb felvilágosítással bármikor szívesen szolgálunk.

Teljes menyasszonyi Kelengyék egyszerű és a legszebb kivitelben. — Saját Készítményű férfi- és női fehérneműek, kipróbált legjobb anyagokból. — Vásznak, sifonok és Kanavásznak minden minőségben. — Ruhakelmék, delének, batisztok, zefírek, selymek és mosóárúk nagy választékban. — Asztalneműek és Kávékészletek 6 és 12 személyes nagyságban. — Törülközők, zsebkendők, törlik és paplanok. — Női-, férfi- és gyermekharisnyák, keztyűk, kötények és kendők.

Sem
pénzért!



Szabott
árak!

Bodó és Nemes vászon és fehérnemű áruháza
Budapest, VII., Baross-tér 19. (A Baross szoborral szemben.)

Megtámadhatatlan
kötvény.



Kedvező
feltételek.

„DORDRECHT” ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG

Engedélyezve az 1873. évi nov. 10-én 21. sz. a. Kelt Királyi dekretummal.

Részvénytőke:

4,000.000 korona.

Magyarországi fiók:

Budapest, V., Marokkói-utca 2.

Igazgató: Robitsek Henrik Ferencz.

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

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

50% nyereség-
részesevés.



Jutányos
árak.