





lommá fejlődtek; de hát kénytelenek vagyunk azt is konstatálni, hogy a lóvasuttól a repülőgépig még is a fiatalabb nemzedék vitte el az emberiséget. A következő generáció minket is úgy meg fog mosolyogni, mint ahogyan mi elmosolyodunk az öregek krinolinós tudományán, mely kortörténeti eseménynek kiváló jelentőségű, de ama nem élhet és nem él már vele.

Az emberi élet, ész és tudomány véges. Véges az élet mindenkire, még a vasutasra is, akár aktívra, akár nyugdíjasra egyaránt. Amilyen nehezen és véres verejtékkel törtetett a vasuti hatalmához, oly nehezen is válik meg attól. Az enyészet örök törvénye azonban nem keresi az ok és okozatot, adott pillanatban váratlanul is lecsap a készületlen elbizakodottra. A hatalom fénye és érzete kietlen délibáb, mely csalóka ábrándokban ringatja el az elfáradt utast. Mentül tovább tart, annál jobban izgatja a képzeletet, hogy végtére a rideg valóság fájó érzése váltsa fel. Akar előbb, akár utóbb, egyszer fel kell nyílni az ábrándozó szemnek. Fájdalmas az ismeretlenség mindent kibékítő csendje, de a feledés nyugalma a zaklatott lélekre is enyhítő írt talál.

Általános elvként mondják elfogadottnak, hogy a teljes szolgálati idő, vagy a betöltött hatvan év szolgál a nyugdíjaztatás alapjául. Résben ezek figyelembe vételével törlik is a nyugdíjaztatás, de csak az alsóbb fokozatokban. A felsőbb fokozatokban kivételeket statuálnak, mely kivétel minden egyes személyre állandósított. Így történik meg azon igazságtalanság, hogy a VI. és VII. fizetési fokozatokban derűre borura nyugdíjaznak, alig várván be a szabályzatilag megállapított korhatárt, míg a felsőbb fokozatokban megazalják a már teljesen hasznavehetetlen vasuti szobatudósokat. A példabeszéd is azt tartja, hogy minden szentnek maga felé hajlik a keze. Ugy látszik a vasuti szentek sem kivételek, ha mindjárt vitézkötéses nadrágba vannak bujtatva.

Mi, bármint kívánunk a különös tehetségek meghagyása érdekében koncessiókat tenni, azt még sem tudjuk elismerni, hogy az V-ik rangosztálytól felfelé olyan kiváló vasuti szaktekin-télyek verődtek össze, kikért érdemes volna a világ rendjét stante pede felorgatni. Sőt épen annak az ellenkezőjét tapasztaljuk; minden kerékkötőre ott van a talaja azokban a megcsontosodott vasuti veteránokban, kik a felsőbb fokozatok jól jövedelmező állásait tartják lefoglalva. Első sorban ezektől kell a vasutat megszabadítani, hogy a vezetésben frissebb legyen a vérkeringés.

Különben is a legnagyobb foku igazságtalanság a kisebb fizetési egyéneket kergetni el első sorban, kik jobban rászorulnak a még kilátásba vehető esetleges előléptetésre, mint azokat, kik már jól meghíztak a zsiros vasuti állásokban. Ezek az urak mint időbelileg, mind szolgálati éveiket, illetőleg inkább megéretek a nyugdíjaztatásra, mint az alacsonyabb fokozatban levő védtelen hivatalnokszereg.

Rátermettség, használhatóság úgy sem döntő az ilyen hivatalos eljárásnál, mint inkább a személyes szimpátia, vagy más irányú összeköttetés, esetleg személyes érdek. Azért fogadjuk mi megdöbbenéssel és vegyes érzelmekkel a most meginduló nyugdíjaztatási névsort. Nem találunk benne megnyugvást, mert nem ott kezdik a tisztogatás munkáját, ahol a dolog természeténél fogva kezdeni kellene. Az egész eljárásnak olyan színezete van, mintha a hatalom birlalása érdekében az utban levő riválisokat tennék el láb alól. A vasuti vezető állások ma már az elhagyottak menedékházává devalválódtak, hol kegyelem kenyéren tengődik el az abban megszorult veterán vasuti gárda.

Ez nem érdeke sem az országnak, sem a vasutnak, hanem csak egyeseknek. Azért szükségét látjuk, hogy a kormány organizáló programját a felsőbb fokozatokban meghuzódó kivénült vasuti szaktudósok nyugdíjaztatásával vezesse be. A felsőbb fokozatok után, esetleg egyidejűleg kerüljön sor az alsóbb fokozatokra is. De azért az egynehány főmandarinért igazán kár a felsőbbeknek az alsóbb fokozatban levők sorait megritkítani, mikor a kiváltságosaknál sokkal munkabíróbb egyéneket kényszerít a nyugdíjba. Az igazság és egyenlő mérték hasz-

nálatának minden vonalon kell érvényesülnie. Akár kisebb, akár magasabb hivatalnok nyugdíjaztatásáról van szó, ha bizonyos elvet következeten kívánunk keresztül vezetni, akkor annak mindenkivel szemben egyenlően kell megnyilvánulnia. Végtere is mindenki egyaránt teljes munkabírását áldozta a vasutnak, mely tény konstatálásánál teljesen mellékes ki milyen körben, milyen viszonyok között munkálkodott. Reméljük, hogy a megkezdett nyugdíjas névsor rövidesen kibővül azoknak a nevével is, kiknek első sorban kellett volna a rég mégerett nyugalom rendes révébe bevezetniük.

## A lakbérék.

A februári házbérnegyed ismételtlen meghozta a maga meglepetéseit. Ugyan alig lehet meglepetésnek nevezni a lakbéremelést, annyira megszokott szerencsétlenségévé vált már, de azért az aggódó lakóra mégis csak meglepetés a béremelés, mert a lelketlen bérszofálás várakozását is felülmulja.

Hovatovább odajutunk, hogy a lakásra szükséges összeget előteremteni nem bírjuk. A lakások árai a képzelet határain mozognak, melyek sem a keresettel, sem a lakások értékével nincsenek arányosságban. A mindenféle tapasztalható építési kedv fellendülése nem vált mérséklő hatásúvá, a szertelen lakásbéremelés ma is olyan vigan működik, mint évekkel ezelőtt.

Az iparosok, kereskedők is feljajdulnak az indokolatlan béremelés ellen, pedig ezek a kereseti ágak könnyebben viselhetik a lakásdrágaság következményeit, mint a hivatalnokság. Az iparosok és kereskedők a béremelést teljes összegében áthárítják a fogyasztó közönségre. Drágábban adják az árut és ily módon megtérül az a több kiadás, melybe az előállított fogyasztási cikk kerül.

Még a munkásság is tud a lakásdrágaság és egyáltalán a drágaság ellen védekezni, amennyiben munkabérének emeléséért legtöbbszörre eredményesen száll sikra. Az értelmiség, a hivatalnokság áll egyedül tehetetlenül a drágaság aránytalan, állandó és rohamos emelkedésével szemben, mert nem tud, nem bír ellene védekezni, azzal lépést tartani.

Az életviszonyok pillanatnyi változása nem hozható a jövedelem állandóságával összefüggésbe és arányba. A fizetés emelkedése nagyon kis százzalékkal történik, míg az élethez szükséges dolgok árának emelkedése majdnem máról-hónapra ugrásszerűleg változik meg. A lakbérék stabilitása évtizedre állandosul, míg a lakások árai ezen idő alatt horribilis emelkedést mutatnak.

Az bizonyos, hogy a hivatalnoki fizetés és lakaspénz nem vonható egyik évről a másikára revízió alá. Nagy intézményeknél a kiadásoknak természetes fejlődést kell mutatniok. A hivatalnoki járandóság megállapításánál mindig az a nagy hiba követetett el, hogy nem vették figyelembe az életviszonyok várható átalakulását és fejlődését. Ebből azután az a szomorú következés alakult ki, hogy a hivatalnokság anyagi erőssége csigalépcsőben követi a drágaság emelkedését. Különösen áll ez a kisebb javadalmaszú hivatalnokokra, kiknek lakáspénze a lakásra, fizetése pedig a megélhetésre nem elegendő. A lakásbére a fizetéséből kell hozzátennie, a fizetését meg kölcsönökkel egészíti ki. Ilyen körülmények között élete nem egyéb, mint vegetálás, egyik napról a másikra való tengődés. Ehhez járul még a kormányok szükkeblősége, melyek az állami kiadások emelkedését az állami alkalmazottak fizetésén igyekeznek részben kiegyenlíteni.

A vasutasok lakbére akkor, mikor utoljára szabályozták már régen túlhaladott álláspont volt. A magyar városok lakásárai egyáltalán nem állanak arányban ahhoz a csekély lakbérhez, mely a magyar hivatalnoki lakbéréket jellemzi. Azért a lakbért, melyet a vasutasok kapnak, lakást egyáltalán nem talál. Akarva, nem akarva meg kell toldani a fizetésből is a lakbért, ha valamire való lakást akarunk lakni. A kormányok nem törődnek azzal, hogy a hivatalnokság nélkülözéssel tengeti az életét, fő, hogy az állami budget tulságosan meg ne terheltelessék.

A vasutasok már évek óta kérik a lakberek méltányos felemelését, de hiába. Itt vannak a vasuti egyesület, a szövetség, a vasuti és hajózási klub, melyek minden egyéb foglalkozásnak, csak a vasutasok jogos követeléseivel nem. A klubnak sürgősebb klubházat építeni, matinékat, táncvigalmakat rendezni, mint a vasutasok anyagi erősödését szolgálja. Vigalom, dárídó kell a vasutasnak, nem lakáspénz emelés! A mulatozás alatt elfelejti, hogy lakásbérét ismételtlen emelték, csak a mának a pillanatnak él, éltetve a vigalmi-bizottságot kiapadhatatlan leleményességét, mellyel büfelejtőről gondoskodott.

A szövetség meg a maga belső bajával van elfoglalva. A vezetőség összes buzgalma kimerül a gyengén összetakolt kártyavár együttartásában. Elég gondot okoz a szövetségnek a saját fenmaradását biztosítani, egyéb ügyekre igazán nincsen idejük. Szóval a vasutasok, — két hatalmas intézményök dacára — boldogulni nem fognak. Ezek az intézmények alkalmasak személyes ambíciók kielégítésére, de anyagi eredmények elérésére nincsen megbennek a kellő agitálás.

Alig mulik el hónap, hogy a vasutasok fizetéséről a kormányférfiak ne nyilatkoznának. Ugy a kereskedelemügyi, mint a pénzügyi miniszter el vannak ragadtatva a vasutasok fizetésének nagyságától. Annyit emlegetik a mi fizetésünket, hogy végül már magunk is ujjólag kezdünk vele behatóbban foglalkozni. Bizonyára azért állítják oly rendkívüli kedvező színben oda a vastuasok fizelését, mert magukban annak ellenkezőjéről vannak meggyőződve. Az a folytonos emlegetés pedig csakis arra szolgálhat, hogy valahogyan meg ne kíséreljék a vasutasok a fizetés emelését szorgalmazni.

Akár mint is gondolkodnak a miniszterek, akármennyit is beszélnek azon a tényen nem változtatnak, hogy mi vasutasok lakbérünkkel nem vagyunk megelégedve. A miniszteri tanácsos ellenére is ujjó, meg ujjó megállapítjuk, hogy lakbérünk rendezésre, revízióra, emelésre szorul. Ezen sem hangzatos beszéd, sem fenyegetés nem változtat. Ez tény, melyet mindenkinek, így első sorban a kormánynak, a felsőbbeknek kell belátnia.

Ha tőlünk rendes szolgálatot, buzgalmat és odaadást követelnek, adják meg családunknak és nekünk a békességes, kényelmes családi otthonot.

Ami életünk folytonos küzdelem a drágasággal, a nélkülözéssel, melyet a szolgálat érdekében kell elszenvednünk. A szolgálat érdeke azonban egyuttal az is, hogy mi megelégedésben éljünk, hogy ne kelljen folytonosan az anyagiak előremetéséről gondoskodnunk. Bármint fázunk is felsőbb helyen a vasutasok követelésétől, mi úgy hisszük csak ideig-óráig megéretek, hogy előbb vagy utóbb a lakáspénzek revíziójára is rá kerül a sor.

Mi magunk részéről már ismételen rátereltük a közfigyelmet; nem szünnünk meg vele mindaddig foglalkozni, míg közmegelegedésre dűlőre nem viszik a lakásberek felemelésének régen óhajtott kérdését.

## A vasut egészségügyi gondoskodása.

Az egész világ rémes izgatottsággal lesi azokat a lesújtó híreket, melyek távol Keletről jönnek a legborzalmasabb pusztító rémről, a pestisről. Egész város összes lakossága néz a kérelhetetlen halállal farkasszemet várva azt a pillanatot, melyben megszabadul a kikerülhetetlen pusztító rém alattomos hunyorgatásától. Alig szabadulhat meg valaki a végzet kegyetlen rendelkezésétől s bár lázongva, a legnagyobb izgalomban élve át a kínos perczeket, nincs emberi erő és hatalom, mely vigaszt, segítséget nyújtana.

Az orvosi tudomány haladása nem képes megállítani a legnagyobb emberi csapásokat romboló útjában, s ott ho. a legerősebb védekezésre szorulna a védtelen emberiség, ott áll meg tanács-talanul az orvosi tudomány is. A jelen korban, mely minden téren, egy a közegészség terén is rendkívüli sikereket képes felmutatni, alig képes felvenni az alattomos fertőző organizmusokkal szemben az eredményes küzdelmet. Egyik esztendőben az egyik, a másikban a másik ragály üti fel a fejét és okoz rettenetes félelmet, helyrehozhatatlan kárt az emberek sorában.

Az elmúlt esztendőben az ázsiai kolera, előbb a kiütéses tifusz pusztított nálunk, most meg mindezen betegségek koronája a pestis közeledik láttatlanul Európa felé. Az emberiség ma napság már nincsen röghöz kötve, nem rabja a helynek, hanem a legraffináltabb közlekedési eszközök igénybevételével keresi fel a legtávolabbi eső világrészeket. Ilyen körülmények között az egy helyütt kiütött nyavalya rohamlépéseken üti fel hol itt, hol ott undorító fejét.

A mai közlekedési berendezések között kétségkívül a vasut áll első helyen. Azzal a gyorsasággal, mellyel a távoli városokat országokat néhány óra leforgása alatt összeköti, egy-nél több alkalmat nyújt mindenféle epidémia elhurcolására. Mégis azt tapasztaljuk, hogy a vasutak higiénikus berendezése majdnem minimális, sőt ha alapul vesszük azt a rengeteg embert, mely igénybe veszi szolgálatait és ennek folytán a különböző fertőzések lehetőségét is számításba vonjuk: bátran azt állíthatjuk, hogy a vasutak megelőző óvintézkedése a semminél is kevesebb.

A legalkalmasabb ragályterjesztő medium a vasuti kocsi. Ugy az áruk szállítására használt mint a személykocsi. Az emberi szállításra készült és felhasznált kocsik fertőzése kimerül a már megállapított ragályos utas után való fertőtlenítés keresztülvetésével. Sem előzőleg, sem közben nem gondol egy vasut sem azzal, hogy hány ezer meg millió utas egészségét veszélyeztetni indokolatlan elmaradottságával. Erre nincsen törvény, nincsen szabály.

Mily másképen bánnak el az állatok egészségével. Nemcsak megállapítják már előzőleg a szállítandó állatok egészséges voltát, hanem a szállítás után a kocsikat gondosan fertőtlenítik is. Hja! az állatállomány fentartása állategészségügyi meg közgazdasági érdek, de az adózó polgárok élete az még a vasutnak is csak annyit ér, amennyit a szállításnál kivashat belőle.

Ha komolyabban elgondolkodunk ezen jelenség fölött igazán vegyes érzelmek dűlják keblünkben. A közigazgatási gondoskodás minden léptenyomon agyon gyámokdjá az egyéneket, de ott, hol legbecsebb emberi javáról van szó egyszerűen odadobja a lehetőségek kiszámíthatatlan veszélyeinek.

Most, hogy a kolera sem szűnt meg teljesen, hanem meghúzódva lappang valahol közelünkben, ámulva tapasztaljuk, hogy semmi sem történik a vasutaknál sem. Mikor veszélyes garázdálkodása páni félelemben tartotta az országot, a vasut is tett annyit, amennyit tennie kellett.

Ujabbban azonban az egész világot, rettegésben tartja az Ázsiából roham lépésben felénk tartó irtózatoss rém, a pestis, a fekete halál réme.

Külföldön már foglalkoznak az epidémia kitörésének lehetőségével, melyet emberi tudom-

ánnyal, patika szerrel megállítani nem tudnak. A körülmények mérlegelése arra enged következtetni, hogy a legnagyobb valószínűség szerint a vasut lesz ennek a kórnak is a terjesztője. Vajjon mikor halljuk majd meg mi is, hogy a magyar vasutak már jó előre megállapodnak azokban az óvintézkedésekben, melyek alkalmasak bennünket felfegyverezni arra, hogy készületlenül ne találjon az alattomos vész! Bizonyára akkorra várhatjuk a „rendeletet“, mikor már javában fog a ragály közöttünk pusztítani.

Egyáltalában nem találjuk a vasuti higiénikus intézkedéseket alkalmasoknak arra, hogy azokat szó nélkül hagyassuk. Ilyen nagy intézménynél, mely az egészség legnagyobb ellenségeinek legalkalmasabb terjesztője széleskörű intézményekkel kell felszerelve lennie, hogy minden időben, különösen járványos időben a közegészség éber őre lehessen. E nélkül kár az összes nyilvános egészségügyi óvintézkedés, ha a vasut, mely átvitt értelemben a legnyilvánosabb hely, minden betegség terjesztésének kész melegágyául hagyatik.

Azért szükséges, hogy a kormány figyelmét a vasuti egészségügyi intézkedésekre is kiterjessze. Alkalmas rendelkezésekkel sok veszélynek lehet útját szegni; azok elhanyagolásával óriási pusztítást végez a mindenféle kórokozó organizmusoknak a vasuton való elhurcolása. Nyári időnyben bizonyos kocsik egyes fürdőhelyekre futnak és vissza, melyekben a legragályosabb szerencsétlen betegeket viszik szenvedéseikre enyhülést keresni. Ilyen a gleichenbergi kocsi, melyben a legelőrehaladottabb tuberkulotikus betegek utaznak anélkül, hogy a kocsit úgy az odamenetnél, mint a visszajövetnél fertőtlenítenék. Ez az eljárás a vasut részéről enyhén szólva legalább is könnyelműség, mert az abban utazó egészséges emberek alig kerülhetik el a lehetőség szerinti megfertőzést.

Ilyesminek nem szabadna előfordulni egy sok százezer tőkével operáló állami intézménynél, mert ez merénylet az ország népességének közegészsége ellen. Szerencse, hogy a betegek sohasem tudják biztosan hol, minő körülmények között jutottak betegsükhöz, különben nem egy élet kioltása száradna a vasuti vezetőség egészségügyi nembánomságán.

Talán itt volna már egyszer az ideje, hogy az állatok jó egészségé mellett az emberek jóvoltáról is gondolkoznának. Ugyan az idő már előrehaladt, de még mindég nem késő addig, míg a tavasz első fecskéjével az első rémhír szárnyra nem kerül. Ha a vasut megteszi azokat az óvintézkedéseket, melyek tisztából kifolyólag megteendőek, senkisé megelhet ellene vádat, hogy gondatlanságával elősegítette a nyomorúság, s vész elterjedését. Reméljük, hogy felszólalásunk nem lesz eredménytelen, azért irtuk meg sorainkat.

Mindent lehet pótolni, az egészséget nem pótolja semmi sem!

## Az államvasuti szervezet reformja.

### II.

Vannak kérdések, amelyeket szükséges minduntalan hangoztatni, mert azokról másként tudomást sem vesznek. Ilyen kérdés az államvasuti szervezet reformja, amely a decentralizálás jelszava alatt indult meg, jóllehet minden szakember tisztában van vele, hogy egy üzleti vállalatot, mint amilyen a magyar államvasut, eredményesen kezelni decentralizált igazgatás mellett nem lehet.

Kezdetől fogva azon az állásponton voltunk s azon vagyunk ma is, hogy akkor, amidőn egy kormány, mint a közvélemény meggyőződött az államvasut igazgatási szervezetének tarthatatlanságáról, amidőn tehát belátta, hogy az államvasut igazgatásának üzletvezetőségekre tagolt szervezete a követelményeknek nem felel meg, ebből semmiesetre sem az következik, hogy most már az igazgatást még jobban decentralizálni kell, hanem következnek valami más, legalább is az, hogy az államvasutak ve-

zetését lehetőleg egy kézbe, egy központba kell összevonni.

Szinte érthetetlen, hogy a természetes következtetés helyett a közvéleményt éppen felülről, különösen pedig mértékadó politikai körökből a decentralizálás szükségéről igyekeztek meggyőzni, amit magyarázni csak azzal lehet, hogy éppen a legfelsőbb helyen megint nem vasutpolitikát csináltak, hanem a régi gyakorlat szerint a vasutat még jobban agyonpolitizálták.

Természetes, hogy a közvélemény előtt a decentralizálás jelszava tetszetős volt. A szakörökön kívül ugyan senki sem értette meg, hogy a decentralizálás az államvasut igazgatását miként fogja megjavítani, vagy nehezkesebbé tenni, de mert ettől az irányzattól minden nagyobb vidéki város azt remélte, hogy üzletvezetőséget kap, a kiadott jelszót kész örömmel kapta fel, azt mint megváltó rendszer-változást üdvözölte s lassankint a decentralizálás fogalma szinte közhangulattá vált és elkerülhetetlen szükségként lett a közel jövő teendői közé beállítva.

Ugy látszik azonban, hogy Hieronymi Károly kereskedelmi miniszter maga sincs valami tulajdonos elragadtatva a decentralizálás jelszavától, mert ezidőig ebben az irányban egyetlen egy lépést sem tett. Az a szándék, amit az 1911. évi költségvetéssel nyilvánosságra hozott, hogy az üzletvezetőségek számát ez évben kettővel s a következő években továbbmenőleg is szaporítja, még egyáltalán nem decentralizálás, hanem egyszerűen az igazgatás mai rendszerének a vonalhálózat növekedése által megkívánt további kitérítése, valamint az sem decentralizálás, ha a B. III (bevételek ellenőrzési) szakosztályt a szegedi leszámoló hivatallal egyesíti.

Decentralizálás az volna, ha az igazgatóság hatásköre az elvi jelentőséggel bíró kérdéseken kívül teljesen az üzletvezetőségre ruháztatnék s azok csaknem teljes önállósággal és így végleges rendelkezési joggal újja szerveztetnének. De ennek megint az volna az előfeltétele, hogy vagy a kereskedelmi miniszterium vasuti szakosztálya olvadjon bele a Máv. igazgatóságába, vagy ez alakuljon át a miniszterium vasuti szakosztályává, mert a vasuti igazgatás egyöntettségének biztosítására és az elvi jelentőségű ügyek intézésére két ily magasabb forum egymásfölött legalább is fölösleges.

Dehát arra nézve egyáltalán nincs a miniszteriumnak semmi gyakorlati tapasztalata, hogy a decentralizált igazgatás jobb lenne-e a mostani igazgatásnál s így mindenesetre megérthető, ha a miniszter óvakodik a sötétbe ugrás politikájától s a decentralizálás helyett, legalább addig, amíg annak várható jobb eredményével tisztában nincs, egyelőre a fennálló igazgatási rendszert fejleszti.

Mindazok az indokok, amelyek eddig a decentralizálás szükségé mellett különböző oldalról elhangzottak, csak pusztá föltevések, amiket sem a porosz, sem az osztrák mintára való hivatkozás nem igazol, mert egyrészt azok működése sem kifogástalan, másrészt pedig egyáltalán nem következik, hogy bármely külföldi minta is beválnék-e nálunk, a mi különleges társadalmi, üzleti és életviszonyaink mellett.

E lap hasábjain már több alkalommal kifejtettük, hogy az volna voltaképpen az ideális igazgatási rendszer minden üzleti vállalatnál s így a vasutnál is, ha az igazgatás minden szála egy rendelkező kézbe futna össze. Az államvasuti üzem nagy terjedelmével nem lehet indokolni az igazgatás és vezetés széttagolásának szükséges voltát, sőt inkább azt lehet irányelvkné

felállítani, hogy minél nagyobb az üzem, annak egyöntetűségét annál inkább biztosítani kell. Egyöntetűséget pedig csak úgy lehet elérni, ha a rendelkezések az egész hálózatra nézve teljesen azonos módon történnek. Kilenc, vagy több üzletvezetőség mellett, ha ezek önálló rendelkezési joggal bírnak, ugyanazon kérdésben kilenc, vagy többféle rendelkezés adatik ki s az egyöntetűségnek éppen az ellenkezője következik be, ami úgy a szolgálatnak, mint a közönség érdekeinek is kiszámíthatatlan kárával jár.

Tisztán közgazdasági és vasutigazgatási szempontból tehát a decentralizálást, ha már ez az irányzat csakugyan megvalósításra kerülne, nem tudnánk más formában helyesnek tartani, csak úgy, ha a rendelkezésre hivatott felsőbbség, mint hivatal, centralizáltatnák, tehát egy központba vonatnék össze; az ellenőrző hivatalok pedig, akár üzletvezetőség, akár más név alatt decentralizálva helyzetnének el a nagyobb vasuti gócpontokon, de anélkül, hogy a rendelkező hivatal jellegével felruházatlanának.

Az államvasutak igazgatási rendszerét eddig is az üzletvezetőségek egymással ellenkező rendelkezései bénították meg s azt éppen ezért legalább is szükségtelen még jobban elősegíteni, de egyenesen veszélyes is, hogy a vasut üzemében kilenc vagy több olyan rendelkező hivatal legyen, ahol voltaképp minden rendelkezés nem a szükségesség, hanem az üzletvezető személye, vagy tájékozatlansága szerint történik.

Az üzletvezető ugyszólván élet-halál ura az alkalmazottak felett. Nagy ur, diskrecionális joggal bír s éppen azért vele szemben semmiféle szaktudás nem is érvényesülhet s a vezetésben az ő egyéni akarata uralkodik, amihez mindenki alkalmazkodni köteles. Hozzátehetjük, hogy gyakran olyan üzletvezetőről van szó, aki a vasuti szolgálatban elemi ismeretekkel is alig bír, de abban látja a hivatalos tekintély megnyilatkozását, ha az ő akaratát, legyen az helyes, vagy helytelen, ellenvetés nélkül teljesítik. A másik fajtája az üzletvezetőknek azok, akik hosszú szolgálat után, sok tapasztalattal, de már hanyatló szellemi erővel jutottak ebbe az állásba. Ezek viszont abban az önző felfogásban tetszelegnek, hogy ők maguk mindent tudnak és senki más nem tud semmit. A többi szakember tudása tehát ezek mellett nem érvényesül.

Ismerünk üzletvezetőséget, ahol éppen ez az állapot már odáig fajult, hogy a szolgálat érdek és az intézet javának az előmozdítása teljesen ismeretlenné vált fogalom s az üzletvezetőség osztályvezetői és előadói kivétel nélkül és kizárólag az üzletvezető egyéni hiúságát szolgálják. Ez az egész nagyszabású hivatal, körülbelül 180—200 hivatalnok ember nem is gondol arra, hogy a vasut érdeke milyen rendelkezést követel s hogy az utasításokat is figyelembe vegye, hanem azt lesi, hogy amit csinál tetszeni fog-e az üzletvezetőnek s ezen az uton miként lehet annak magas kegyeibe jutni.

Az üzletvezető pedig tobzódik a hatalomban. Más, mint hajlongó és megalázkodó alakot nem tűr meg maga körül. Régi, kipróbált előadók, ha egy kissé önértetek is mernek lenni, fiatal, tapasztalatlan emberek kedvéért félreállítatnak, a munka pedig gyakorlott kézből gyakorlatlan kézbe kerül, természetesen az intézet kifejezett hátrányára. Elismert szakemberek deresedő fejjel és lelki keserűséggel kénytelenek menekülni attól a hivataltól, ahol előmenetelt és megbecsülést nem a jól végzett munka, hanem az üzletvezető személyes hiúságának a szolgálata hozhat s ahol egyes személyi kérések

déseknél az asszonyi befolyás is sokszor döntő befolyással bír.

De hiszen nem is teljes a kép, ha csak egy üzletvezetőség hivatali működésére mutatunk rá. Bátran mondhatjuk azt is, hogy valamennyi üzletvezetőségnél ugyanaz történik s csak a formákban lehet némi eltérés az egyes üzletvezetőségek között.

Bármennyire igaz is tehát, hogy az ideális üzletigazgatásnak minden szálát lehetőleg egy kézben kellene összpontosítani, a mi sajátos viszonyaink mellett az üzletvezetők kezében való eddigi összpontosítás is lehetetlen eredményre vezetett s az üzletvezetőségek szaporítása szintén hasonló kilátásokkal kecsegtet, mert az üzletvezetők a legtöbb esetben vasuti szakismerettel nem bíró emberekből kerülnek ki s ezek inaséveiket is, mint ha alommal rendelkező hivatalvezetők töltik ki s egy-egy vasuti szakember, ha véletlenül el is éri ezt az állást, már a második gyermekkorát éli s a vénséggel együttjáró kisebb-nagyobb hiúságát igyekszik kielégíteni.

Ilyen viszonyok között az üzletvezetőségek nagyobb önállósága és bővített hatásköre egyenes veszedelem volna az államvasuti igazgatásnak s ha a miniszter nemcsak a jelenlegi szervezet kibővítését célozza, hanem magában az igazgatási rendszerben is gyökeres változásokat akar keresztülvinni, csak az a célravezető mód áll rendelkezésére, hogy akár a mai keretekben, akár decentralizált formában minden ügykörre nézve a vezető szakreferenseket ruházza fel önálló és felelős rendelkezési joggal, az üzletvezetőkre pedig azt a feladatot rója, hogy a különböző ügykörök szakelőadóinak összműködését figyelemmel kísérvé s azok között az ellentéteket, ha kell, hataimai szövei is kiegyenlítsé.

Általános adminisztratív és fegyelmi ügyekben a hatalom természetesen csak az üzletvezetőt illelheti, de szakkérdésekben csak annak szabad rendelkezési jogot adni, aki ezzel a joggal az intézet érdekében és megbízhatóan élni is tud.

Legutóbb két cikkben is foglalkoztunk az államvasuti szervezett reformjával, mert hiszen az adminisztrációról szóló cikkünk is ebbe a keretbe tartozik.

Voltaképpen a szervezeti reform abban nyilvánulna meg, ha az egész államvasuti adminisztrációt ki lehetne emelni a mai lassúságából és egyrészt gyorsabb, másrészt a vasut üzleti feladatának megfelelőbb ügykezelést lehetne meghonosítani.

Ebben az esetben szinte mellékes kérdéssé válnék, hogy egy jobb ügykezelési rend végrehajtása a mai szervezet keretében történik-e, vagy ehhez célszerű szervezeti változások is történnek, mert hiszen végeredményében a munkát bármily szervezet mellett is emberek fogják feldolgozni s azok munkáját és igyekezetét a nehézkes adminisztráció teszi lassúvá, s az ügymenet egyszerűsítése teheti gyorsabbá, sőt megbízhatóbbá is.

Az államvasut mai igazgatási rendszere, tehát a központi hivatalok minden munkája az egyéni felelősség alul való mentesülésén alapul. Az előadó kivet a nyakából minden felelősséget, mihelyt az ügyiratot, vagy más munkáját ügyosztályfőnöke aláírta. Az ügyosztályfőnök szintén nem visel tovább semmi felelősséget, ha a szakosztályfőnök elfogadta s ezzel helyesnek találta a javaslatot, sőt ez is csak addig felelős, amíg bármely ügyiratra az igazgató aláírását meg nem lehetett szerezni.

A felelősségnek ez a fokozatos átruházása a magasabb állású főnökökre, természetesen azzal a következtetéssel járna ugyan, hogy végeredményében mindenért az igazgató felelős, tényleg azonban azzal az eredménnyel jár, hogy végül senkit sem lehet felelőssé tenni semmi helytelenségért. Az igazgatót semmiesetre sem, mert hiszen ez minden apró-cseprő ügy lényegét nem ismerheti, s különben is már nincs, aki az igazgatót felelősségre vonhatná, mivel a hibák és helytelen intézkedések az erre egyedül illetékes miniszternek tudomására sem jutnak. A szakosztályfőnököt szintén nem terhelheti felelősség, mert ez egyrészt az ügyosztályfőnök javaslatára támaszkodott, másrészt pedig az elintéztét az igazgató is jónak találta. Viszont az ügyosztályfőnök is joggal hivatkozhatik arra, hogy két magasabb főnök hozzájárulása után őt nem terhelheti felelősség, az előadó meg éppen felülkerekedhetik azzal a természetes indokolással, hogy a főnököknek többet kell tudnia, mint neki, s ha hibás volt az elintéztés, a főnök uraknak módjukban állott azt vagy visszaadni, vagy egyszerűen kijavítani.

Mivel azonban egy-egy elrontott dolog miatt némi szűgyenkezést magában az ügyirat minden aláírója érez, szemrehányást sem igen tehet a másiknak s az így áthárított felelősség következményeit maga a vasut intézmény viseli s az sinyl meg azt az igyekezetet, amellyel az igazgatás minden közege a felelősség viselése alul magát mentesíteni iparkodik.

Az a nagy taposó malom, amit államvasuti igazgatásnak nevezünk, ezzel a rendszerrel őrli meg az emberek minden ambícióját, s ezzel fejlesztette naggyá azt a közönyösséget is, amely ma már az egész intézményre kiterjedt.

Minden személyi vonatkozás nélkül megállapíthatjuk, hogy ma sem az államvasut igazgatásában, sem a végrehajtó szolgálatnál hire sincs annak az ambíciónak, amely minden teendőt jól igyekeznék teljesíteni. Elegendőnek tartja mindenki, ha csak úgy és annyit dolgozik, hogy felelősségre vonni ne lehessen. Dehát ez a kedv nélküli muszájmunka is meghozza az automatikus előléptetést, a soron kívül pedig egy is csak protekcióval és nem szolgálati buzgósággal lehet megszerezni, hát miért végezne többet, mint a mennyit muszáj, s miért igyekeznék jól dolgozni, amikor azt úgy sem veszi senki figyelembe.

A felelősség áthárítására való törekvésnek végül a vasutra nézve az a keserves következménye van, hogy alkalmazottai nem szoknak hozzá semmi önállósághoz, sőt nem is igyekeznek ismereteiket gyarapítani, mert annak ellenértékét a vasut nem adja meg; — viszont az igazgatóság maga is zavarba jut, amikor egy-egy vezető állást kell betöltenie, mert alkalmas és rátermett embert alig talál s még kénytelen is örömmel fogadni, ha valami külső pártfogás ajánl valakit, akinek a személyével aztán a dilemmából kikerül.

## „THÁLIA“

KÖ- ÉS KÖNYVNYOMDAI  
MŰINTÉZET BUDAPEST,  
V., CSÁKY-UTCZA 12. SZ.

## Nyugdíjazások és előléptetés.

Természetes következménye volna a nyugdíjazásoknak, hogy az előléptetések vele összefüggésbe hozhatók legyenek. A természet rendje követeli újabb emberek sorba állítását a kiöregedettek helyébe. Más értelme nincs is a nyugdíjazásoknak. Bizonyos kor és szolgálati idő után nyugalomra, pihenőre vágyik a kifáradt test. A kidőlt harcos helyét friss erő foglalja el és folytatja a munkát, küzdelmet és harcot ott, hol elődje elhagyta.

Bármelyik foglalkozási ágra tekintünk, mindentől az előbb vázolt eljárást tapasztaljuk. A vasutnál azonban, mint mindenben, ugyeban is kivételt találunk. A vasutasokat sem kiméli meg az idő vasfoga. A vasutasok is nyugalomra vágnak. Legtöbbszörre nem jószántukból, de kényszerűségből; fő, hogy évenként bizonyos százalék a megédesített nyugalomba vonul. A fiatalabb nemzedék érdeke követeli az öregek eltávolítását, de követeli az öregek érdeke is, hogy hátralevő napjaikat békességesen tölthessék el.

A nyugdíjazások természetes folyamánya ezek után az volna, hogy az ilyen formán megürült állások betöltése még a költségvetést sem tangálja. Az évenkénti költségvetésben ezek az állások már benne szerepelnek, tehát az apadás folytán megürült állások minden különösebb ceremónia nélkül betölthetők. Más állami státusokban szó sem lehet arról, hogy a megüresedett állások be ne töltsenek. Erre az egész státus személyzete biztosan építhet és a nyugdíjazásoknál már előre megállapítható az a mozzanat, mely az állások fokozatos betöltésével megindul.

A vasutnál azonban az utóbbi évek tapasztalatai arra a meggyőződésre juttattak, mely szerint a megüresedett állások szó nélkül üresen is hagyhatók. Ez az eljárás óriási sérelem a vasutas személyzetre nézve, mely eljárás még csak nem is indokolható.

Személyzet apasztásról a mai viszonyok között beszélni egyáltalán nem lehetséges. Eltekintve a felszaporodott munkától, már csak azért sem lehet személyzet apasztásról szó, mert a vonalhálózat állandó és folytonos emelkedésben van és minden évben új, meg újabb személyzet szaporítást tesz szükségessé. A felsőbb, nem tudni mi okból, mégis a személyzet csökkentésének álláspontjára helyezkedett és ahelyett, hogy személyzetről gondoskodnék, a személyzet létszámát következetesen kisebbiti. Már a természetes apadás, a halálozás, nyugdíjazás a személyzetnek bizonyos százalékát kikapcsolja a munkás személyek közül, azonkívül a gyakorlati szolgálat elsajátítása végett még nem használható fiatalság is erősen lenyomja a személyzet létszámát: mindennek dacára a nyugdíjazások folytán felszabaduló állások betöltése jámbor követelménynek marad.

A személyzet zugalódása, mely jogos felháborodásból ered, nem vétetik egyáltalán a felsőbb, által figyelembe. A vasutnál ugyanis az előléptetések terén a legnagyobb foku szűkeklőséget tapasztalhatjuk minden vonalon; az a néhány állás, mely évenként felszabadul, mintegy üdítő harmatcseppként hatna az elfásult, enervált, elkeseredett személyzetre. A felsőbb, belátása és méltányossága idáig nem terjed. Munkálkodását befejezve látja azzal, ha egynehány öreget vagy nem tetsző alakot az utból eltávolít. Igaz, így is lehet igazgatni, de ez nem a személyzet iránti jóindulatot, méltányosságot hordja magán bélyegként, mint inkább azon szándékot, hogy a személyzet aspirációit figyelemre nem méltatja.

A takarékosági mánia a személyzetre vetette magát ahelyett, hogy máshelyütt keresne magának működési teret. A vasutasok már régóta figyelemmel kísérik ezeket a tüneteket és élénk elkeseredéssel tárgyalják. Mi biztosan tudjuk, hogy ezek a hangok nem jutnak el a felsőbb, sőt. Olyan magasságba nem hatolhat fel az alantások szava. Azért hívjuk mi fel a vezetőség figyelmét a tarthatatlan állapotokra.

Már a nyugdíjazások publikálásánál bizonyos tendenciózus jelenséget látunk, mikor a nyug-

díjalépés határideje rendszeresen annak a hónapnak végére esik, melynek első napján az előléptetések hatálya kezdődik. Ennél a jelenség-nél meg kell állapítanunk, hogy ez kizárólagosan a személyzet hátrányára történik. Mert a nyugdíjazások érvényességét az előző hónap végére is lehetne tenni, mi által az előléptetések megállapításánál az ekként megürülő helyeket is figyelembe lehetne venni. Ennyi méltányosságot a vasutasok elvárhatnak a felsőbb, sőt az azért az odaadó szolgálatért, melyet az intézet érdekében teljesítenek. A költségvetés megterhelése nélkül jót tehetnének, ha a személyzet érdekét igazán szívükön viselnék.

Annak előtte ez így is volt. Most azonban a felszabaduló állások után megmaradó néhány ezer koronát kívánják megtakarítani. Olyan rosszul még sem áll a vasut szénája, hogy erre a koronákra szüksége lenne! Különböző is százmilliókkal dolgozó intézmény költségvetésében egy-kétezer korona beszéd tárgyát sem képezheti. Sem a vasutnak, sem az államnak financiái ilyen csekélységgel megreparálni nem lehet, az a sok ezer szegény vasutas pedig méltán számít rája és sok családnak a boldogulását segítő elő. Ha ezeket a nyomós okokat, meg a vasuti személyzet jogos érdekét a felsőbb, méltányoló figyelembe veszi kétségkívül felhagyja a már szokássá váló sérelmes rendszerrel.

A felsőbb,nek vissza kell térni arra az alapra, mely évtizedeken át a magyar államvasut világhírű jó hírnevét megalapozta. Első sorban a személyzetet jogos kívánságait kell figyelembe venni. Azzal a személyzettel, mely érdekeit istápolva látja a legnagyobb feladatok könnyű szerrel lehet elvégezni. Békességet, rendet manapság már nem szokásos a kardmarkolatára csapva fenntartani. Ne felejtse el a felsőbb, hogy a gondjaira bizott vasutaságot is emberek alkotják, kik élni akarnak, mert élniük kell. Ne vegye el a felsőbb, mester-séges fortélyal a boldogulás lehetőségét, mikor oly könnyen, minden anyagi áldozatok nélkül személyzetét boldogíthatja. Gondoljanak vissza arra az időre, mikor maguk is fojtott lélek-zettel várták az előhaladás pillanatát. Ha ezt az emlékképe visszaidézik, ők lesznek az elsők, kik értünk, vasutasokért szót emelnek!

## A státus széjjelválasztása.

Röpke hír szállong a levegőben, hogy az államvasuti hivatalnoki státus két részre osztatik. Különválasztják a diplomások státusát a nemdiplomásokétól. Szeretnék hinni, hogy ezen hír majd testet ölt, mert általa mindenektől régen várt anomália fog egy csapásra alaposan orvosolattani.

Olyan nagy testületnél, mint az államvasutak hivatalnoki testülete eredetileg is hibás volt a kétféle előképzettségű egyének státusát egy kalap alá venni. Ebből állandó surlódás, indokolt féltékenykedés, vélt sérelem származott. A nemdiplomások abban a meggyőződésben éltek, hogy előhaladásukat a diplomások hátrányosan befolyásolják. Viszont a diplomások beékelve a nemdiplomások közé jogaikat csorbitva vélték. Az érdekek állandó összeütközéséből idővel valóságos antagonizmus származott, mely most a különböző előképzettségű egyéneket fogva tartja.

A szolgálati rendtartás megalkotása alkalmával kellett volna már ezt a dolgot komoly mérlegelés tárgyává tenni. Minden józanul gondolkodó ember ob avo arra a meggyőződésre kell hogy jusson, hogy a különböző kvalifikáció különböző elbírálási igényel. Ebből a tételből kifolyólag kellett volna már eredetileg különválasztani az előképzettség szabta statusbeli különféleséget, mely az összeütközések lehetőségének tág teret nyitott. Azonban akkor erre az eshetőségre nem gondoltak, vagy azon tul-tették magukat, hogy az idő ennek ellenkezőjét beigazolja.

Most ugy állanak a dolgok, hogy a status alapos összeharása által sem az egyik, sem a másik fél nem boldogulhat. Fogva tartják egymást. Az előléptetések kronologikus sor-

rendje még jobban elmérgesíti a már is tart-hatatlan állapotot, mely rövid egy-két éven belül a status csődjéhez vezet. Bizonyára ennek a lehetőségnek bekövetkezését elkerülendő gondolt a felsőbb, a már régen megérett és szükséges status rendelkezésére.

Egy helyes elveken felépített státus első és főkövetelménye, hogy az egy kvalifikációju egyének a többiekől elkülönítve soroltassanak egybe. Minden speciális hivatás más elbírálást igényel. Helytelen és káros törekvés mindent összefoglalni, mikor semmi sincsen kivétel nél-kül. Általánosítani nem lehet, mert az érdekek, vágyak, törekvések, követelmények csoporton-ként változók. Bár az államvasuti státus min-dent egy kaptafára iparkodott huzni, még sem zárkozhatott el a kvalifikáció különbözőségével járó követelmények elől. Ezáltal azután a status kialakulását, az előléptetések, kilátások szám-arányait oly kedvezőtlenül befolyásolta, hogy tényleg itt az ideje az egész rendszer alapos és céltudatos megváltoztatásának.

A várakozási idők különfélesége hordta ma-gában azt a felforgató magot, mely a reorgani-záció lehető rövid időn belül való szükségét érlelte meg. A VI. rangosztály előléptetési vi-szonyai a jelenlegi rendszer mellett egyáltalán fenn nem tartható. A fokozatos előléptetés által a diplomás egyének minden helyet annyira lefoglalnak, hogy a hivatalnoki előképzettséggel bírók boldogulása teljesen illuzóriussá tétetett. A diplomásoknak biztosított automatikus elő-haladás megakasztja a nemdiplomások mozgá-sát ugyanarra, hogy a mai állapot mellett ellenőrségen tul tisztán a véletlen szerencse összejártsága segíthet rajtuk. A megállapított létszám alig tart lépést az automatikus előlép-tetéshez megkívánt számaránnyal. Tekintve, hogy a diplomások előmenetele szabályzatilag biztosítva van, belátható, hogy első sorban ezek jönnek számba, míg a többiek legnagyobb rész-t az előléptetés és kinevezésből kimaradnak.

Elgondolható, hogy az ilyen kilátástalan kü-zködés az ambiciós teljes lerombolására vezet és a fegyelem is igen nagy koncessziókat kényte-len tenni a meghasonlott, reményeiben csalód-dott, sértett önértetnek. Érthetetlen konzervatis-mus kellett ahhoz, hogy az előrelátható eshe-tőséget nem mérlegelve a statusrendezést nem fektette a legmodernebb elvekre. Mi ugyan a vasutnál megszoktuk mindent részletekben megcsinálni, de olyan dolgot, mely a személyzet legvitálisabb érdekeit sérti, mégis csak nagyobb körültekintéssel rendezhettük volna el.

A mostani változtatás okát képező indokokat a személyzet már a szolgálati rendtartás kiadá-sával részletesen megvilágította. Akkor azonban az érdeken a felsőbb, fölünyesen tultette magát. Valószínűleg abban a hiedelemben volt, hogy a személyzet mindenkori talál olyas valamit, ami érdekeivel nincsen összhangzásban. A tömegek itélőképessége rendszeresen csalhatatlan, mert a dolgokat arról az oldalról világítja meg, mely a doktrinér elméknek hozzáférhetetlen. Különböző bármilyen rendeletet, törvényt akar-nak életbe léptetni, mindig meghallgatják azok-nak a véleményét is, kik azzal a szabállyal élni hivatva vannak. A vasutnál ez sohasem történik meg, mert minden ügyet, vasutit, sze-mélyit vagy egyebet zöld asztalnál szobatudó-sok, mondva csinált vasuti korifeusok főznek ki. Ezért kell a vasutnál a rendeleteket magyarázni, toldani, feloldani, visszaszívni, átalakítani. A vasuti szabályok nagyon messze esnek az élet követelményeitől. Lassan ballagnak a kor után; mindig csak utána, soha vele, vagy előtte.

Ebből a szempontból bírálva el a státus kü-lönválasztását, mi vasutasok a felsőbb, ebbeli törekvését a legélénkebb szimpátiával üdvözöl-hetjük. Régen megérett kívánalmak jutnak a megvalósulás küszöbe elé. Az érdekek sérelme nélkül nem is egyeztethető össze a különböző előképzettségű hivatalnoki kar jogos igénye. A státus kettéválasztása által meg van adva a lehetőség, hogy mindenki a saját joga szerint boldogulhasson. A dip'omások nem befolyásol-ják a nemdiplomásokat előhaladását és viszont.

Mi csak attól tartunk, hogy az előléptetési viszonyokon a statusrendezéssel sérelem esik. Vagy az egyik, vagy a másik fél veszíteni fog az előléptetési számarányok kellő elosztásánál.

Végtelenül kényes és nehéz kérdés a kontingens kellő összhangba hozatala. Attól tartunk, hogy ezt a quotát nem fogják szerencsésen eltalálni, mi által újabb békétlenség és nyugtalanság csiráját vetik el. Mert maga a status elválasztása egyáltalán nem segít a meglévő bajokon, ha az előléptetés az osztályokon belül levő alkalmazottak számával arányba nem kerül. A mostani előléptetésnek az a nagy hibája, hogy míg egyes években alig 1-2 százalék, más években az osztálynak 1/3-ada is előlép, mely azután fokozatosan megtömi a felsőbb fokozatokat, úgy, hogy mozdulni sem lehet. Lassan odajutunk, hogy az VII. 1. osztályában a személyzet legnagyobb százaléka összeszorul, mi a vasútra végtelenül kellemetlen következményekkel jár majd, mert a kilátástalan jövő teljesen meg fogja örömi az amúgy is elmulóban levő munkakedvet.

Ha már ezt a szerencsétlen automatikus rendszert behoztuk, iparkodjunk annak kiáltó hiányait és igazságtalanságait lehetőleg gyorsan és radikálisan orvosolni. Ennek egyik feltétele a status különválasztása, melynek tervét élénken üdvözöljük, végrehajtását pedig szívesen várjuk.

## Vasuti rangjelzések.

(Levél a szerkesztőhöz.)

Tisztelt Szerkesztő ur!

Mi, kik megszoktuk a mi szépséges hárombécű honunkban, hogy mindenki legalább is nagyságos, vagy doktor ur legyen, a kávéház márványasztalánál méltán elgondolkoztunk azokon a sikerülten nemes és egyszerű rangjelzőkön, melyek a vasuti ranglétrán biztos egyhangúsággal automatikusan felfelé törtek embernek tiszteletére kreáltak. Abban a régi korban, mikor gróf Ráday csendbiztosai biztosították a bizonytalan csendet, akkor talán a világ álmétkodására sütötték ki a pályázaton kívül a sikerült a rangbeli megkülönböztető címeket. De azóta csinos lendületet vett az idő szárnyaskereke és az alföldön is gyorsvonal, meg automobil gázolja agyon az örökéletre jogot tartó emberiséget.

Mondom akkor talán érthető szenzációra tarthatott számot az ellenőr, felügyelő, a főjelző elhagyása nélkül. Akkor maga a cím „ur“ megszólítás nélkül is már rettenetes hatalmat jelentett. Olyant, melytől még a vonat is nekiszaladt a másikának ijedtében. Egy ellenőr nemcsak a földi hatalmat, a jelenlegit, de még a jövőbelit is képviselte. Mindenki boldog volt, ha a „nagy ur“ szerelmének oltárán „csinosabb“ áldozatot helyezhetett el, hogy állandóan háborgó jóindulatát holmi csekélységgel ideiglenesen saját részére biztosíthassa. Főellenőr, felügyelő, vagy uram bocsáss egy eleven főfelügyelőt az már több volt a menyországbeli istenségek nemzetközi koncertjénél. Hát tisztelt Szerkesztő uram abban az időben vasutas és laikus is vagy felállott, vagy hasra vágta magát, ha egy ilyen címet megeresztett szerencsétlen ajkáról.

Ma már másképpen áll a dolog! Egy kalauz, az kalauz ur! Nagy ur, mert baksisért még külön fülkét is ad, olyant, melyben törvényen kívüli exlex-es nőmmel a vidék szépségeit ismerhetem meg, ellenkező esetben betuszkol egy zsufolt fülkébe, hol hering módra várom a besózás megváltó pillanatát. De az ellenőr az semmi, az egy egészen gewöhnlich ellenőr. Olyan gewöhnlicher, közönséges, hogy akár egy tucaot is felsorolhatok belőle. A rendőrellenőr nagyobb ur, mert ha nem pározzol barátságosan hívó szózatára úgy megköti, hogy tiz doktor sem tudja eléggé megállapítani a bőrfolytonossági aláfutásos dagbéli zuzmányaid mivoltát.

A villamos ellenőr sem kisebb ur, mert folytonos molesztálásával XX. századbeli idegeinket teszi kockára. Azzal, hogy mindig kisebb és kisebb darabot hagy vissza drága pénzeden vásárolt menetjegyedből, eléggé igazolja hatalmát, mert azt teheti veled a villamosában, ami neki leginkább szórakoztató és mulatságos.

A felügyelő urak sem panaszkodhatnak széleskörű ismeretlenség fájó érzetéről. Fontos közgazgatási hivatalokat betöltő tekintélyes egyéneket diszitettek fel a kisajított jelzővel.

A vásári felügyelők sem a legutolsó helyet töltik be a díszes sorban. Közreműködésük, sőt éber felügyeletük mellett szerezhető be a levegőn megzöldült marharostélyost, sőt margarinál hizlalt sertésoldalast is vehetsz a hatósági felügyelő felügyelete mellett. Nyári hónapokban kiváló felügyeletének tárgya, hogy az ételnemiek felett lehetőleg seregestől lebegjenek a vásári dongók. Sőt azt sem mulasztja el, hogy tehenétej helyett vízzel hígított mézstejet kapjál.

A köztisztviselési felügyelő ur felügyel a gondjaira bizott utcaseprőkre. Felügyel az auszkusokra, meg egyéb felügyeletre érdemes lakásbeli alkalmazásokra.

Hát t. Szerkesztő ur, ilyen hivatali kollegái vannak a hivatalos világban a vasuti ellenőr, meg felügyelőknék. Én kénytelen vagyok megállapítani, hogy az imént felsorolt hatósági „közégek“ hivatalos eljárásukból kifolyólag fényleg ellenőriznek, illetőleg felügyelnek. A régiebb jogon ellenőrködő és felügyelő vasuti tisztviselők még ezt sem tehetik meg. Mert ugyan ki fogja elhinni, hogy a vasuti ellenőr ellenőrködik; a vasuti felügyelő vasutifelügyelősködik? Kire, mire?

Talán ellenőrzi az ellenőr az automatikus előléptetésbeli rangsorát, vagy a kalendárium-beli, évenként tizenkétszer ismétlődő elsejét, a fizetés felvételének napját, de egyebet nem. A felügyelő pedig felügyel arra, hogy hány éve van még a nyugdíjaztatástól hátra; vagy pedig felügyel a hanyatló férfikor lehető kitolására.

Igy állván a dolgok, méltán azt kérdezhetnők, hogy a régi világbeli megkülönböztető rangjelzők nem helyettesíthetők-e valami megfelelőbb, okosabb, igazabb elnevezésekkel. Ma, mikor mindenki ellenőr és felügyelő, sőt a házmester is avanszált a hangzatosabb házfelügyelőségre, itt volna az ideje ezen a hiányosságon valaminő formában változtatást tenni.

A vasut bármennyire konzervatív, mégsem zárkozhatik el a haladó civilizációtól, hogy ezen az otromba elnevezéseken túl ne tehetné magát. Addig, míg ez a rangjelzés a vasutnak megkülönböztető privilegizált sajátja volt, volt értelme, ereje, tekintélye és becsé is az ellenőr, meg felügyelő rangjelzésnek. Manapság ugy a vállalatoknál, mint egyes közigazgatási működési körben a legalacsonyabb, altszti fokozatok megnevezésére szolgál az ellenőr, meg felügyelő rangjelzés, így önönmagától devalválódott azon tekintély, mely ennek a rangjelzésnek évtizedeken át dísz kölcsönzött.

A vasutnak kellett volna azon örködni, hogy hivatalnokainak címe ne legyen közpréda és most, mikor már idejét multa az ezen való siránkozás és kapálódzás, a vasutnak kell újabb rangjelzésekről, címekről gondoskodnia.

Nincsen szándékunkban a tisztí címtár, vagy valami lexikon szerepét átvenni, rábizuk a vasuti felsőbbiségre ennek a dolognak méltányos és sürgős elbírálását. Ez nem nagyzási hóbort szüleménye, hanem a vasutnak, hivatalnokainak, tekintélyének fontos tényezője. A vasutnak kell törődni, hogy saját tekintélye, befolyása, sulya megőriztessék. Jelenleg annyira fajultak a dolgok, hogy vasuti állása érdekében kell elhallgatnia a vasutasoknak idegenekkel szemben hivatalos rangjelzését. Idegenekkel, laikusokkal szemben nem tarthatunk azonnal felolvasásokat az ellenőr, meg felügyelő állásának tekintélyéről; anélkül pedig alig hitethetjük el, hogy nem holmi villamos ellenőr, vagy köztisztviselési vasuti felügyelő bitorolja a jönevelésü uriember formáját.

Azt hiszem, az előadottak minden vasutas részéről egyhangú helyesléssel találkoznak. A magyar társadalmi ferdeségek kisajátítottak olyan rangjelzéseket, melyek annakelőtte nagy becsültségek, tiszteletnek, tekintélynek örvendtek. Kisajátította, hogy ezáltal teljesen elérteketlenedjenek. Ugy érezzük, hogy ennek az állapotnak csak még jobban való elfajulására, nem pedig javulására számíthatunk. Követeljük, változtassák meg a címeket olyanokra, melyek a hivatali állásnak, a társadalmi követelményeknek megfelelnek.

Szerkesztő urnak készséges

Hive.

## VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

### Hivatalos órák naponta délután 2-6-ig.

*Felhívjuk a t. Tagtársakat, hogy küldeményeik-nél postatakarékpénztári csekkre tagszámukat feljegyezni sziveskedjenek, hogy ezáltal a küldemények kezelése megkönnyíttessék s a hasonló nevek folytán előállható esetleges tévedések kikerülhetők legyenek.*

Értesítjük tagjainkat, hogy egyesületünk és szervezetünk 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 üdvözlettel

A szerkesztőség.

*Lapunk akadálytalan kézbesíthetése céljából felkérjük tagtársainkat, hogy mindenkor pontos lakcímküket, továbbá rangjuk és beosztásuk változását a kiadóhivatallal haladéktalanul közöljék.*

**Poroszországi vasutas egyletek.** 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 tagjai 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 könnyítnek tagjaik megélhetési viszonyain, kölcsön- és takarékpénztárakat alapítanak, életbiztosítást adnak stb. Egyes helyeken az anyaegyesületből vasutas nőegyletek válnak ki, melyek a jótékony, betegápolás stb. terén fejtenek ki hathatós munkát. Ennek a nagyarányu munkásságnak egy középpontban való egyesítésére az összes egyesületek az „Allgemeiner Verband der Eisenbahvereine der preussisch-hessischen Staatsbahnen und der Reichsbahnen“ szövetségben egyesültek, mely is az egyes egyletek összetartozóságát, közös feladatait ápolja és az oly intézmények létesítését, melyek az egyes egyesületek erejét meghaladnák, közös erővel teszi lehetővé. Így pl. betegség és halálesetre való biztosítást nyújt a szövetség betegsegélyző pénztára, tagjainak lehetővé teszi a hátrahagyott özvegyek és árvák nyugdíjának biztosítását tetelem 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, takaré- és 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 megselelni. 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.

# Családi házak



## építése

# Dunaharasztn

Dunaharasztnban, közvetlen a magyar kir. államvasutak mellett gyönyörű tisztviselőtelep létesült. A dunaharasztni cementárugyár 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 foglalkozásuak 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 ékességű a községnek. Jól teszi mindenki, ha érdeklődéssel fordul a vállalat irodájához, VI. ker., Teréz-körút 10. sz., II. lépcső, I. emelet, vagy a vállalat gyárvezető-ségéhez 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 gyárvezetőségénel vagy Budapest, Baross-tér 17. szám, II. emelet, 18. ajtó alatt is nyerhető.

## Új rendszerű hitelnyújtás a vasutas vásárlóközönség részére.

Sem hitel!

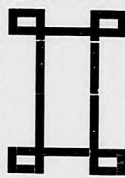


!! Pontos !!  
kiszálgálás

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 szivesen szolgálunk.

Teljes menyasszonyi Kelengyék egyszerű és a legszebb kivitelben. — Saját Készítményű férfi- és női fehérneműek, kipróbált legjobb anyagokból. — Vászna, sifonok és kanavászna minden minőségben. — Ruhakelmék, delének, batiszto, zefirek, selymek és mosóárna nagy választékban. — Asztalneműek és kávékészletek 6 és 12 személyes nagyságban. — Törülközők, zsebKendők, törloők és paplanok. — Női-, férfi- és gyermekharisnyák, Keztyük, Kötények és Kendők.

Sem  
pénzért!



Szabott  
árak!

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

Megtámadhatatlan kötvény.



Redvező  
feltételek.

# „DORDRECHT” ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG

Engedélyezve az 1873. évi nov. 10-én 21. sz. a. Kelt királyi dekrétummal.

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 díjtartalékait magyar értékekben helyezi el.

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

50% nyeresemény-  
részesedés.



Jutányos  
árak.