

# 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 nmétt. m. kir. belügy-miniszterium 132.142.908. szám alatt hagyta jóvá.

V. a. szám alatt hagyta jóvá.  
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 <b>A)</b> csoportba tartozó tagok	
havonta . . . . .	5— K
a <b>B)</b> csoportba tartozó tagok	
havonta . . . . .	3-80 K
a <b>C)</b> csoportba tartozó tagok	
havonta . . . . .	3— K
a <b>D)</b> csoportba tartozó tagok	
havonta . . . . .	2-40 K
fizetnek.	

*Az igazgatóság.*

## Az önzetlen barátok.

A teremtés végtelen szeszélye az emberi gondolkodást az emberek céljainak megfelelőleg formálta meg. Helyet adott a jó és rossz felismerésre; a hasznos és értő dolgok megkülönböztetésére. Mindenki aszerint használja fel természet adta adományát, amint egyénileg neki az épen kedvező, szükséges vagy célra-vezető.

Az emberi élet belső rugóit csak kevesen ismerik. Gyakran az emberi tett, beszéd és cselekvés nem az egyén akaratának valódi kifejezője, hanem egy megmagyarázhatatlan belső kényszer hatásának reflektívus megnyilatkozása, melynek indító oka az egyén akaratán kívül álló tényezőkben keresendő fel és található meg. Az emberek maguk többnyire nem szeretnek gondolkodni. Saját akaratukat másoktól kérik kölcsön, illetve mások kényszerítik akaratukat a gondolkodni nem akaró, nem szerető emberekre.

Az igazi uton haladónak nincsen szükség arra, hogy minden szembe jövőnek igazát, vágyát és törekvéseit megmagyarázza. Csak azok beszélnek tele torokkal, kiknek okuk van nagy hanggal ledorongolni az igazi önzetlen munkálkodást, hogy helyébe a saját, önös érdekeit szolgáló személyüket feltolják a jó-hiszemű hallgatóságnak. Ezek kiáltják ki magukat társaik hű sáfárjának, hogy a megnyilvánuló bizalomból eléggé tisztos polgári hasznót válthassanak ki saját céljaikra, a saját zsebükre. Az önzetlen felebarát addig törekedik osztályos társaival, míg önzetlensége jól pengő pénzzel illően honoráltatik. Anyagi haszon nélkül önzetlenséget nem kívánhatunk harcos, nagyhangú vezérektől.

Aki munkálkodik, dolgozik az nem ér

rá beszélni. Munkáért pedig sohasem fizettek és nem fizetnek annyit, mint a szájhösködésért. Ezért a valódi, becsületes törekvést ne a nagyhangú vitézek táborában keressük, hanem ott, hol a munka a munkáért becsültetik meg.

A vasuti életben nem ritka jelenség, hogy valaki magát az ismeretlenség homályából a közszereplésre, mások boldogítására érzi hivatottnak. Hivatottságát nem tudásában, nem társainak boldogításában kívánja kamatoztatni, hanem magának pillanatnyi hirt, dicsőséget, főleg pedig anyagi előnyt akar szerezni. Odaáll tehát a porondra és a másoknál oly gyakran bevált szállamokkal hívó, bizakodó társait megtéveszti, tévutra vezet. Felcsigázza a hallgatóság képzelő tehetségét azon fogik, melyen túl azután saját magát minden ellenmondás nélkül társai nyakába varrhatja. A sok tévutra vezetett és a képzelődés, az elérhetetlen világába emelt ember átadja magát a várakozás hosszú órájának, melyből rendszerint csak későn, sok csalódás árán eszmélnek fel. Ilyen vitézekből sorozzák a vasuti egyesületekbe a tudatlanok, a hiszékeny szövívőiket.

Egészen másként hangzik el a szó mikor ígérnek és teljesen másképpen, ha valóra kell váltani. Felelőség nélkül mindent adhatunk, csak ne kérjük ígéretünket annak idején számon. A sok hangos vezér nem ritkán elnémul saját ígéreteinek sulya alatt. Amilyen tünelmentes volt az üstökös feltűnése, rendszeren olyan fénytelen az elmulása.

A sok beszéd teljesen megzavarja az emlékező tehetséget. Azért nem szeretnek, nem tudnak egyesek a multakra visszaemlékezni. Rendszeren nagy dolgokban hagyja cserben őket az emlékező-tehetségük, még jelentéktelen apróságok kitűnően, majd nem szó szerint megmaradnak emlékezésük tárházában. Az emberi agyvelő általában híven megőrzi a fontos mozzanatokat, az apró, mindennapi ügyek nem valók az örökéletre, mégis egyes emberek istenadta tehetsége abban merül ki, hogy a fontos dolgokat kitorolja emlékéből, a lényegteleneket meg a fontos-ság piedestáljára emelje.

Honnan ez a természetellenes változás?! Nagy fontosságú ügyeket az illető felek kölcsönösen, illő komolysággal tárgyalnak. Annak minden aprókossága mindkét fél emlékezését teljesen megkívánja. Abból semmi sem maradhat a multnak; az a jelennek és jövőnek is szól. Csak az kíván az ilyen ügyekből felejtetni, akinek a felejtés érdekében hasznára van. A

mindennapi élet zajában elhangzó szó válik csak egyeseknek javára, kik a röpke hangból tökélet szeretnek kovácsolni. Ezekből lesznek azután a vasutasboldogítók, kiktől ugyan még egyetlen vasutas sem lett jobb, szerencsésebb, boldogabb és megelégedettebb, de a vezér fontoskodó szava, melyben nincsen tartalom és nincsen őszinteség, mégis hiveket tud a hívősokaságból toborozni.

Mikor azután a vezért elhagyja emlékező tehetsége, mikor a leszámolás, az ígéretek beváltásának órája kezd ütni, akkor kezdődik el a keserves kijózanodás, a sok szép reménynek széjjelfoszlása.

A vasutasok régi hibája, hogy nem hallgatnak lelkiismeretük, eszük hangjára. Tolakodó szájhöskök ejtik őket rabul és a félrevezetett tömeg harsány éljenezése közben engedik magukat és érdekeiket kiforgatni. Ahelyett, hogy megválasztanák azokat az embereket, kikbe egész bizalmukat beléhelyezik, gyakran teljesen ismeretlen tolakodó lármás hangjára lépemennek. Ezért nem ülnek a vasuti egyesületekben legtöbbszörre azok, kik a közbizalomnak valódi részesei, hanem azok, akik jobban és tovább győzték hanggal, terrorizálással. Itt volna az ideje, hogy mi vasutasok végre egyszer magunkba szálljunk. Fontoljuk meg, mi szolgál legjobban érdekeinknek, ha nagyhangú üres frátereket, vagy komoly, önzetlen barátainkat támogatjuk. Nem lesz nehéz a választás. Csak fontolóra kell vennünk a dicstelen jelent, mikor hivatott és hivatlan kapaszkodik a vállainkra, hogy ott elhelyezkedve, rajtunk és általunk élösködjék; vagy a kívánatos jövőt keressük, hol ki-ki megtalálja mindazt, miért a jelenben hiába erősködik.

Ne támogassunk mást, mint magunkat. Magunkat pedig akkor szeretjük legjobban, mikor félretoljuk utunkból a hivatlan, szájhösködő tolakodókat és azokat pártfogoljuk, kik értünk, vasutasokért dolgoznak. Dolgoznak szívvel-lellekkel, lelkesedéssel; kiknek működését nem zavarja, nem bénítja az önző egyéni érdek és szereplési viszketeg.

Véget kell vetni a szájhöskök uralmának, melyből a vasutasoknak kára és csak a szájhösköknek volt egyedül haszna.

A mi boldogulásunk csakis akkor érhető el, ha beszéd helyett a tett, a munkálkodás mezejére lépünk. Nem az az igazi barátunk, aki többet ígér, hanem aki többet ad. Adni azonban csak addig lehet, ameddig van miből elvenni. Aki tehát többet ígér, mint amennyit adhat, az félrevezeti a másikat, a gyengébbet,

a hiszékenyt, a bizakodót. Nekünk olyan alakokra nincsen szükségünk, kik gyengeségünket saját hasznukra forgatják ki.

## 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) " " "	1200 "
" " " C) " " "	1000 "
" " " D) " " "	600 "

baleset folytán beállott halál esetén,

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

végkielégítésben részesül.

3. Teljes munkaképtelenség esetén 15 évi tagság után a tag

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

végkielégítésre jogosult.

4. Minden tag 3 hónapnál tovább terjedő betegség esetén 40–60 korona betegsegélyre és balesetből kifolyó sérülési 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 ugy peres, mint perenkívüli ügyekben az egyesület ügyésze által a készkiadások megtérítése ellenében képviselhetnek.

7. Az egyesület közlönye minden tagnak díjtalanul jár.

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

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

## Segélyezések kimutatása.

### Halálozási segélyek:

Lapunk 3. sz. kimutatott segélyösszeg  
254.100 K.

### Ujabb segélyek:

3. Muck Károly ..... 1000 K  
714. Kolos Hermann ..... 2000 K

### Balesetsegélyek:

Lapunk 3. sz. kimutatott segélyösszeg  
55.511'93 K.

### Ujabb segélyek:

220. Duhay Lajos ..... 30 K  
870. Diabik József ..... 30 K  
1048. Horváth Ferenc ..... 30 K  
1097. Kercsó János ..... 30 K  
3106. Kókai Mihály ..... 134 K

## Ellenőrzés a végletekig.

Talán az egész világon nincs oly különleges közintézmény, mint nálunk a Máv., amely rohamos megnövekedése alatt sem tudta levetkőzni a gyermekcipőket, amelyekben a kezdet kezdetén járt.

Az a rendszer, amely kis vasutaknál és közúti villamosoknál, ahol fillérekre megy az üzlet, esetleg lehet szükséges és célravezető, a hatalmas Máv. kezelésében már olyan kicsinyessé válik, hogy csak bossúságot okoz, vagy éppen magát az intézményt teszi ki a legjogosabb leszólásoknak.

Azt az abszolút bizalmatlanságot értjük ez alatt, amellyel a Máv. viseltetik ugy a saját alkalmazottai, mint az utazó közönség iránt s szinte kiköveteli magának azt a jogot, hogy minden egyes alkalmazottját s a vasutat használó minden utast született tolvajnak, vagy csalónak tarthasson és ezekkel — ebből a felfogásból kiindulva — az ellenőrzésnek a legzaklatóbb formáit is érvényesítse.

Ez a teljes bizalmatlanság, amelyre annak idején az államvasutak igazgatási rendszere felépült, ujabban számtalan tulásra és még több jogos panaszra adott alkalmat s az utazó közönségnek az a véleménye kezd kialakulni a vasutról, hogy a Máv. az utasokat az olcsó menetdíjak ellenében természetesen üldözi s egyenesen arra törekszik, hogy azokat valamely aprócepről szabálytalanságon rajtacsipve, utánfizettni lehessen.

A menetjegyek ellenőrzésére a Máv.-nál már is akkora apparátus van mozgósítva, amelynek a fentartása több költségbe kerül, mintha minden harmadik utas valamely visszaélése követne el a menetjeggyel.

Nagyobb állomásokon a menetjegy ellenőrzés alá kerül már a peronra lépés alkalmával. A vonalban a jegyvizsgáló kalauz minden utas menetjegyét előkéri, megvizsgálja és átlukasztja, a kiszállásnál pedig a kapus előtt kell libasorban kivonulni a pályaudvarról, aki elszedi az utasoktól a jegyeket.

Mindez azonban még a természetes ellenőrzés határára belül marad, de a vasut még nincs kielégítve az ellenőrzés ily módjával, mert a bizalmatlanságra épült rendszerből kifolyólag a menetjegyek ellenőrzését végző személyzetet is ellenőrizni kell.

Ez a rendeltetésük a vizsgáló főkalauzoknak, akik a vonatokra hol az egyik, hol a másik állomáson felszállva, váratlan ellenőrzést gyakorolnak afölött, hogy a jegyvizsgáló kalauz teljesítette-e a menetjegyek ellenőrzését, nem nézett-e el valami visszaélést, vagy ő maga nem üz visszaélést jegy nélkül utazgató pasasérokkal.

Kétségre vonni sem lehet, hogy a vasutnak joga van a saját személyzetének ellenőrzésére, sőt lehet arra szüksége is, mert ő tudja legjobban, hogy milyen embereket alkalmaz, hogy mennyiben lehet azokban megbizni? Amde ez az ellenőrzés már az utazó közönség fölösleges zaklatásával jár, mert a vizsgáló főkalauz megint csak végig vizsgál a vasuton minden jegyet s abbéli működése — a közönség előtt nem is a jegyvizsgáló kalauz, hanem az utasok ellenőrzésének a színezetével bir. Ebből a szempontból már legalább is szó férhet ahhoz, hogy a vasutnak van-e joga minden embert az utazás tartama alatt állandóan gyanu alatt tartani, s azok között ily felülvizsgálatok utján minduntalan csalót keresni. Az a vasut dolga, hogy bizik-e a saját embereiben vagy nem, de az már valóban csak erőszakolt jog, ha e bizalmatlanságnak következményeként az utazó közönségnek okoz kényelmetlenséget, s azt keresi, hogy valaki nem játszik-e össze a kalauzzal.

Egy-egy utasnak pedig hosszabb vonalakon ez a kelletlenkedés többszörösen szakad a nyakába, mert vonalszakaszonként más-más vizsgáló főkalauz száll fel a vonatra s mindenik végig vizsgálja az összes jegyeket. Még hagyján, ha az ismételt ellenőrzések nappal történnek, mert egy kis bosszankodással ezeken az utasok túlteszik magukat, de épügy ismétlődnek ezek az éjjeli órákban is és az előzékenyeknek éppen nem mondható vizsgálófőkalauzok álmukból is felverik az utasokat, hogy a jegyüket megvizsgálhassák.

A legtöbb utas nem vét az államvasutak ellen semmit, de mert olykor akadnak visszaélést elkövető utasok is s ezeket a vasut minduntalan keresi, azért valamennyi utasnak végig kell szenvedni a sokszor zaklató ellenőrzést.

A magyar közönség türelmét misem bizonyítja jobban, minthogy még ezt az ellenőrzési módot is meg tudta szokni s egy pár cifra káromkodásig terjed a felháborodása, ha még éjjel sem hagyják békében utazni.

Ugy látszik azonban, hogy a vasutat még ez az ellenőrzési mód sem elégítette ki, s még mindig vannak visszaélők, akiket ilyen ellenőrzés mellett sem lehet nyakon csipni, vagy pedig már a vizsgálófőkalauzok ellenőrzésében is megingott a bizalom.

Legalább ezt kell következtetnünk az államvasutak egy legutóbbi intézkedéséből, amely kötelességévé teszi az üzletvezetőségek forgalmi osztályában és a forgalmi főnökségeknél beosztott valamennyi tisztviselőnek rangra és beosztásra való tekintet nélkül, hogy hivatalos utazásaik alkalmával azokon a vonatokon, amelyeket használnak, az utasok menetjegyeit minden esetben vizsgálják felül s ezáltal hathatósabb jegy-ellenőrzést gyakoroljanak.

Ez a rendelkezés, mely egyébként már is minden üzletvezetőségnél foganatba vétetett, olyan méretekre dagasztja a jegyellenőrzés módját, hogy az ellen az utazóközönség fog fellázadni, ha ugyan az üzletvezetőségek tisztviselői ezt az ellenőrzés valóban teljesíteni is fogják.

Különösen a fővonalakon alig van ugyanis olyan személyszállítóvonat, amelyen központi közeg ne utaznék, s így ugyyszólván valamennyi vonat állandó jegyellenőrzés alatt áll s az utazóközönséget hosszabb vonalakon öt-hat ízben fogják a vasutasok jegyellenőrzés címén zaklatni, aszerint amint az ellenőrző közegek más természetű hivatalos dolgaikban egy-egy vonatot nem az egész uton, hanem vonalszakaszonként használnak.

Nem tudjuk, hova vezet ez a túlhajtott ellenőrzés, de azt tudjuk, hogy a vasut javára semmi esetre sem, mert az a bevételi többlet, amit ezáltal netalán megmenteni lehet, nem áll arányban azzal az erkölcsi veszteséggel, amelyet a Máv. az utazó közönség becsülésében elveszit.

Még a legenyhébb következmény lesz, hogy minden utas az igazgatóság bölcsességét fogja szidni s az állandó zaklatás miatt nyilvánosan panaszkodik, messzebb menő következménye azonban ennek a túlhajtott ellenőrzésnek nyilvánvalóan az lesz, hogy a külföldi utasok szintén hasonló zaklatása miatt, a külföldön megint csak barbár hírünk terjed s még a világjáró utasok is igyekezni fognak ezt a szerencsétlen országot kikerülni, ahol mindenkit tolvajnak és csalónak tekintenek s ahol a visszaélések üldözését minden halandón kipróbálják, még ha nem is követett el visszaélést. Már pedig, ha a saját közönségükre a vasut nem is fordít figyelmet, azt talán még sem akarhatja, hogy éppen az ő intézkedése révén süssék ránk újból is a külföldiek, hogy még mindig barbárország vagyunk.

Szerencsére azonban a levest nem eszik olyan forrón, mint ahogy főzik.

Valószínű, hogy ennek az intézkedésnek minden veszedelme papiron marad maga az egész rendelet, mint olyan sok más, amely a megjelenés idejében forrongást okozott, de végrehajtva soha nem lett.

Ugy tudjuk, hogy maguk a központi tisztviselők idegenkednek legjobban a jegyellenőrzés teljesítésétől, s ahol lehet az alól ki is huzzák magukat. Lehetni pedig mindig lehet s legrosszabb esetben az történik, hogy az ellenőrzés be lesz ugyan jegyezve, de valójában nem történik meg s még a kalauz sem fog megnehezteni annak elmulasztása miatt egyik tisztviselőre sem.

Ezt az idegenkedést a magunk részéről egész természetesnek találjuk, mert egyik tisztviselő sem hajlandó magát azoknak a gorombaságoknak kitenni, amit az ellenőrzéssel való kelletlenkedés miatt különösen első osztályú utasainktól hamarosan megkaphat, másrészt pedig jogosan helyezkedhetik arra az állápontra is, hogy ez nem volt tisztviselői teendő, s az erre

való erőszakolás már a tisztviselői állás lealacsonyítását is jelenti.

A szolgálati szabályzat 23. §-a kötelezi ugyan a vasutasokat abban a munkaközben teljesíteni a szolgálatot, amelyet részükre a felsőbbség kijelöl, de még ez a szakasz is kiemeli, hogy az alkalmazottak képzettségére és szaktudására való tekintettel kell ennek a kijelölésnek történnie.

Már pedig a tisztviselők képzettségével nem fér össze, hogy azok a jegy ellenőrzés címe alatt ki legyenek szolgáltatva az utazó közönség durva megjegyzéseinek, szaktudásukra való tekintettel pedig menetjegyellenőrzésre fel sem használhatók, hiszen az egész központi személyzet közül menetjegy dolgokkal legfőleg az egy-két tisztviselő foglalkozik, s a többi mind az ő speciális munkáját végezve egyáltalán nem is törődhetik azzal, hogy menetjegy kezelési tekintetben mire különleges rendelkezések és utasítások jelentek meg, amiket pedig az ellenőrzésnél mind tudni kellene s vajjon, még ha meg is történik az ellenőrzés, lehet-e azt komolyan venni, amikor maga az ellenőrző tisztviselő is az egész kérdésben tájékozatlan.

A menetjegyek ellenőrzését tehát csak azokra a tisztviselőkre lehetne kötelezővé tenni, akik hivatalos munkakörükben és személydíjszábsási kérdésekkel foglalkoznak, mert abból igazán nem lehet semmi haszna a vasutnak, hogy p. o. távirtda ellenőrök, kocsintézők, balesetvizsgálók és forgalmi előadók stb. menetjegyeket fognak vizsgálni, akiknek idejük sincs arra, hogy a menetjegykezelés százféle apró cseprő rendelkezését áttanulmányozzák.

A magunk részéről a Máv. igazgatóság figyelmébe ajánljuk ezt a kérdést, illetve annak elfogadhatóbb rendezését. Elvégre az igazgatóságunk sem lehet az a célja, hogy minden fontosabb érdek nélkül a saját tisztviselőit olyan mellékteendőkre szorítsa, amit azok elég indokoltan a tisztviselői állás lealacsonyításának tekintenek.

## A vasut és a nyilvánosság.

Lehetne biz ennek a cikknek más címet is adni, de rövidebbet bajosan. Hiszen a cím talán nem is oly fontos: mindjárt kislül, hogy mit akarok belőle kihozni.

Talán legis jobb lesz, ha előre megmondom. Nem ismer bennünket a közönség. Se minket, se a pályánkat, se az intézményt, melynek szolgálatában állunk. Sok bajunk között ez se a legutolsó, de azért még nem irt róla senki, pedig ezren és ezren vannak, a kik erről tudnak.

Hogy a nagyközönség olyan szörnyen tájékozatlan minden felől a mi vasut, vagy valami függeléké annak a vasutnak — (majdnem én is modernül mondtam: minden felől, ami vasutból van) — annak legközvetlenebb oka az, hogy a közönség felvilágosítására hivatott sajtóorganumok is, a vasut körül a legtöbbszór nevetető módon ázsiai sötétségben tapogatóznak.

Egy vasuti hírt korrekt formában, — úgy, hogy annak egyes kitételei szakembert mosolyra ne késztesse, — képtelenek megírni. Egyes vasuti szerencsétlenségeknél pedig egyenesen nagy baj — ha a vasut lakónikus rövidségű kommunikációhoz nem alkalmazkodnak, mert akkor a kiküldött tudósító urak, pláne ha azok még hozzá önálló koncepciójuk irásmentesek, akkora hülyeségeket találnak fel, hogy attól minden jobb gyomru szakember tengeri betegséget kap. Hanem a legborzasztóbb az, mikor valami jobb tollú író novellát gyárt a vasutból.

Az író, az újságíró, — aki mindenütt otthon van — mert kell is, hogy otthon legyen, aki előtt a miniszteri bírók, hatalmas uraknak hermetice elzárt termei ép oly ismert helyiségek, mint az éjjeli menedék helyek, az író: — nem ismeri a vasutat. Annak szokásait, embereit. Fogalma sincs róla. Pedig kell, hogy amiről ír, azt ismerje. Ezt kívánja az írói alaposág. Különbösen ép oly neveltségű válhatik, mintha azt írná, hogy a káspi tó Spanyolországban van, hogy H<sub>2</sub> a szénhidrogén képlete és hogy a kenguru a struccok családjába tartozó szárnyas.

Mert aki a vasutról ír — vagy írásába valahogy bele kell szőnie a vasutat, annak egy életmozzanatát, — legyen csak pár sorról, pár

odavetett vonásról szó, annak alaposnak és igaznak kell lennie.

Mert más dolog például egy váróterem mozgalmasságát festeni és más dolog a pályaudvarét. Az előbbinél elégséges a megfigyelés, — az utóbbinál ez már kevés. Addig, míg a megfigyelés csak az utasokra szorítkozik — vagy egyes olyan mozzanatokra, amelyeknek speciális vasuti jelentőségük nincs, itt is elég a jól figyelő szem. De ha az író az által akarja írását elevenebbé, élethivebbé tenni, hogy a vasutasoknak a vonatok indítása vagy fogadása körül végzett cselekményeit is leírja, akkor a szeme őt könnyen megcsalhatja. Vigyázni kell, hogy a vonatvezetőt fel ne küldje a mozdonyra, mert annak a kalauz-kocsiban a helye, hogy az állomásfőnök ne indítsa a vonatot, — mert azt rendes körülmények közt a szolgálattevő teszi — hogy a váltóőrök ne lóbálják meg piros zászlóikat, mert azoknak ilyesmit tenni vonat indulása előtt nem szabad, hogy a gőzcsip éles füttye át ne hasítsa a füstös levegőt — mert induló személyvonat most már sípjellet nem ad: szóval sok-sok ilyen apró és nagy mozzanatra kell ügyelnie a kellő alaposágu írónak, — ha bakot lőni nem akar.

Mert a laikus közönség az efajta tévedéseket még csak megbocsátja, mert az ő vasuti szakismerete sem erősebb, de az irodalomkedvelő vasutas nem. S egyetlen jobb írónak sem lehet közönyös, ha jó néhány ezer intelligens ember kikacagja.

Mert olyasmit nem szabad írni, hogy: „... Felcsillant a vonat piros szeme, a mely élesebb mint az ember szeme, mert mindjárt észre veszi, ha egy íci-pici kis őrházból nem kacsint vissza egy-egy piros kis szem...“ Talán inkább azt veszi észre, ha visszakacsint? Vagy pláne ilyent: „(az őri)... meglöbálta lámpását, mely vigan keringett körbe mindaddig, míg a vonat el nem haladt...“ Sok ilyen szép vadvirágot lehetne összeszedni a mi modern irodalmunkban, ahol ujabban vasutas-novellák is teremnek. Mert egy sincs olyan, hogy humoros szemelvényeket ne lehetne belőle kihasítani.

No, ha az írók így, — a festők se másképp. Például itt van egy rajz:

Nyílt vonal — de azért van váltó is befektetve. Ami majdnem olyan, mint egy váltó. A A körteje függélyesen áll, tehát felállásban van. A vonat jó s azt angyali nyugalommal várja a bakter, sőt már előre szalutál is neki, mint akinek rendben van a szénája. Pedig a szemafór, (mert az is van a képen) megállító jelzést mutat. A kép illusztráció egy szöveghez, melyben az áll, hogy: „A vonat keresztülrobogott az őrház előtt...“ Bocsáss meg neki atyám, mert nem tudja, hogy mit cselekszik! Nem a vonat, hanem a rajzoló. Ő már a megfigyelés alapján sem áll. Utközben a memóriájába ragadt zürzavaros vasuti képekből állítja össze a rajzát, mely aztán szintén olyan zürzavaros.

Azt hiszem ezeknek az író és festő uraknak vagy nagyon alacsony a vasut, vagy nagyon magas.

De kedves író uram! Hát mért nem veszik maguknak azt a csekélyke fáradságot, hogy ha már csakugyan oly ellenállhatlan vágyat éreznek magukban a vasutat állítani a publikum elé, hogy azt jó alaposan meg is nézzék. S a mit tán kissé különösnek tartanak, hogy azt maguknak szakember által megmagyaráztassák. Mert biz' Isten furcsa dolog az, hogy az ország egy leghatalmasabb intézményét, melyet nap-nap után igénybe vesznek, melybe percről-percre jó formán belébotlanak, éppen a toll, meg az eset emberei ismerik a leghiányosabban.

Ez reánk, vasutasokra nézve is baj, mert mi vagyunk ilyenkor ferdén-furcsán a nyilvánosság elé hozva, mely ilyenformán aztán nem is ismerhet hennünket. A mi funkcióink, a mi munkánk leicsinylése az, hogy reánk ilyen félvállról pillantanak le.

Pedig hát nem leicsinyelni való mester-ség az a vasut s nem is kell azt hinni, hogy annak minden ágában elégséges a gyakorlat. Számítatlan olyan hivatal van, ahol a segédhivatalnok személyzet nem végez tized-rész annyi körültekintéssel, önálló gondolkodással és folytonos tanulással járó munkát, mint nálunk például: a kiadóőrök. S ezek fölött még van egy hatalmas osztály, melynek még több tudással, szakismerettel és önállósággal

kell rendelkeznie: s ezek sincsenek még azon a nivón — társadalmilag és hivatalosan, — ahol például egy járásbírói irnok van. Tudásra és szakértelemre nézve azonban jóval fölöttük vannak: ezek az állomási altisztek, az úgynevezett állomásfelügyelők és előjárók.

S úgy jön csak az államvasut hivatalnokai kara: az érettségizett s szaktanfolyamot vagy ezenfelül még főiskolát végzett alkalmazottak.

Az a szokás nálunk, hogy ebben az országban csak az orvos, a jogász és a mérnök munkáját tartják értékesnek — azután a papát és a katonáét. S ennek következtében aztán ezek a kasztok társadalmilag meg nem engedhető mérvben magasan állanak a hivatalnok fölött. Még a mérnök és a jogász tekintélye is devalválódik, ha hivatalnokai tömegbe merül.

Pedig ez nem egészen jól van így.

Mert ha a kasztok egyik képviselője például egy nagy pályaudvar forgalmi irodájába téved, elismeréssel, sőt bizonyos fokú bálumattal nézi azt a munkát, amit például az a forgalmi tiszt végez, aki a látszólagos babiloni chaoszban hideg nyugalommal rendelkezik egyszerre tíz felé is, amitől a pályaudvar zugó, hullámzó forgalma automata-szerű precizitással bonyolódik le.

Igenis: nagyon óhajtott dolog, hogy a közönség ismerje meg a vasutat. Annak rendezkedéit, törvényeit, szabályait, embereit — s ez emberek működési körét.

Ez utóbbihoz már a vasut vezetőségének is hozzá kell járulnia. Akinek gondoskodnia kell arról, hogy a nagy közönség egyszerre ki tudja választani, melyik azok közül a forgalmi szolgálattevő, melyik a kalauz és melyik a hordár.

Inkább követeljenek meg a jelenlegi állomásfelügyelőktől több előképzettséget, de azokat a hivatalnokai karhoz feltűnően közelebb kell hozni.

Akiket pedig a tiszt vagy segédtiszi karból állomásvezetőnek kiszemelnek, azoknak nem csupán jó vasutasoknak, hanem társadalmi műveltségű, jómodoru „uri-embereknek“ is kell lenniük. Mert a nagy közönség nem tudja azt megérteni, hogy egyforma hatáskörü — esetleg egyforma kaliberű állomások főnökei között mért van néha olyan óriási, intelligenciabeli különbség? Mert előtte mindkettő főnök. Az előjáró is, — az állomásfőnök is. Azt a legtöbb esetben nem tudja, hogy az egyik (sajnos, még vannak ilyenek) csak a libaőrzési tanfolyamot végezte, — a másik meg esetleg főiskolát. Vagy ha ezt tudja, akkor meg nem érti azt, hogy mért kell az egyiknek olyan sok, — s miért elég a másiknak oly kevés iskola?

A másik, ami szintén óhajtott volna — sőt igen égető kérdés: a hivatalos címek megváltoztatása. A jelenlegi felügyelő, hivatalnok (pláne díjnok), ellenőr, felügyelő, üzletvezető címeknek menesztése a pokolba. Egyik sem jelzi azt a rangot, hatáskört, amit viselője betölt.

S ha a felsőbbségnek nehezére esnek ezek helyett okosabb, kifejezőbb, — de azért fenhéjázó — címek kidolgozása, nem kell egyéb, mint egy szaklapnak felszólítani a vasutasok nagy tömegét, hogy ajánljanak ezek helyett okosabb címeket. A sok ezer fejben majd csak találkozik jó gondolat s akkor a felsőbbség csak elfogadja a készlet: egy rövid rendelettel el lenne intézve az egész.

Ilyen reformok következtében aztán végre majd elfoglalja a vasutas is a társadalomban azt a pozíciót, ami őt jog szerint megilleti. S ez a felsőbbségnek sem lehet ellenére.

A nyilvánosság pedig jobban fog érdeklődni a vasutas iránt, teljes valójában megismeri — és szeretni, becsülni fogja. (Sz.)

## Az állomási szolgálat.

Általános a panasz, hogy a jó külszolgálati hivatalnokai kar kihalóban van. Felületre szemléletre talán a kesergőknek adhatnók igazat, azonban ha a dolog mélyére hatolunk, egészen máshol találjuk fel a kiindulási pontot, a baj forrását.

A külszolgálati hivatalnokai karban most is feltaláljuk azokat az értékes tulajdonságokat, melyek a régebbi generációt ékesítették. A tehetség, a buzgalom, a hozzáértés ma is meg van; ellenben hiányzik az érdeklődés, a szolgálat a hivatás kedvelése. Nagy utat tett meg a vas-

uti igazgatás, míg a személyzet mai dekadenciájáig eljutott. Temérdek méltánytalanság, mellőzés járult ahhoz, hogy a személyzet kedvét, örömét, vágyait elvesztette. Ha ma joggal beszélünk az érdeklődés hiányáról, ez az igazgatás, a személyzeti ügyek mellőzésének tudható be. Hosszu évek keserves csalódása érlelte meg a személyzetben azt a már alig megingatható meggyőződést, hogy a közvetlen felsőbbség nem sokat gondolt az egyesek körülményeivel. Az egyesek csalódása idővel másokkal is megesezt, úgy hogy ma már bizonyos rezignációval elmélkednek a felsőbbség atyai gondoskodásáról.

Rége a szolgálati törekvés fokozatos elismerésben részesült. A fiatalok a vasuti világot valamelyik eldugott kis állomáson ismerték meg. A szorgalom, a törekvés segítette boldogulni azt, ki boldogulását a saját munkájával kívánta szolgálni. Nagyobb helyeken, városokban már az évek során kipróbált hasznos munkaelemek csoportosultak, miáltal a nagy állomások, az azokon való szolgálat megtiszteltetés, jutalom és elismerés is volt egy személyben. Aki magára bizonyos mértékig adott, ki központi beosztásra kívánt számot tartani, az a nagy állomáson való szolgálatot mintegy gradus ad Parnassum-nak tekinthette.

Meg is volt az állomási szolgálatnak a felsőbbség részéről való különös elismerése. Közismert tény volt, hogy azok, kik a nagy állomások terhebb szolgálatát viselték, előléptetések alkalmával különös méltánylásban részesültek. Szóval a törekvés megtalálta az ellenértékét. Volt is nemes verseny a nagy-állomásokon megürülő állásokért!

Ma sajnos ennek az ellenkezőjét vagyunk kénytelenek megállapítani. Kis állomáson az idősebbek, nagyfontosságú állomásokon pedig általában fiatal, tapasztalatlan szolgálattevőket találunk. Hovatovább büntetésnek kell tekinteni a felsőbbség megtisztelő megválasztását, mellyel valakit nagy állomáson való szolgálatra kárhoztat. A testet-lelket őr munká elismerése egyáltalán nem különbözik a semmittevéstől. Nagy munkáért, nagy fáradságért manapság jutalom már nem dukál. Azért nem törekednek a szolgálattevők azon beosztások után, melyért régenten valóságos versenyt vívtak meg, mert a törekvés, a buzgalom nem nyer elismerést. Az előléptetésből nem élveznek egyebet, mint a kéréssel lassúsággal ismétlődő automatikus előléptetést. Nagy állomáson természetesen több a munka, nagyobb a veszély, nagyobb a fáradság. Az észszerűség diktálná, hogy ezért különös jóakarattal nyilváníljon meg. Amint a felsőbbség gondoskodása eltávolodott a személyzet érvényesülésétől, azon arányban pusztult el a szolgálat iránti érdeklődés.

A protekció elhatalmasodása is közreműködött, hogy a személyzet kedvét szegje. Egyes kapaszkodóknak illegitim érvényesülése is sok méltánytalanságnak kuforrásává vált. Azok a határok, melyek a szolgálati beosztásoknak értékét jelölték meg, idők multával széjjelfoszottak. Alig lehetne felállítani manapság biztosan mutató mértéket, mely a külszolgálati beosztásokat értékesebb, megtisztelőbb, vagy kevésbé értékesebbekre osztja széjjel. Innen van azután az a jelenség is, hogy fontos beosztásokba vagy erőszakkal helyeznek el egyeseket, vagy a tapasztalatlanokat ugratják be. Ezért nem szabadulhat el állomási beosztásból a még olyan hozzáértő és iparkodó hivatalnok, mert pótolni alig lehetséges. Pedig a dolog rendje az volna, hogy egy bizonyos szolgálat után elismerésként valamely nyugalmasabb beosztás legyen az arra érdemesnek kilátása helyezve.

Hogy ez csak jámbor óhaj, arra számtalan esetet tudnánk felsorolni. Az érdem legtöbbnyire háttérbe szorult a hatékony, láthatatlan befolyás elől. Ez a vasuti szolgálat kártékony jelensége, mely megöli a jobb sorsra érdemes lelkeket.

Az állomási szolgálatot illetőleg téves felfogás uralkodik. Általában véve a legalacsonyabb tekintélyű beosztási körnek van az állomási szolgálat elismerve. Igazgatási ügykörét tekintve, tényleg nincsen befolyása. De a vasut életé, vérkeringésé mégis csak az állomási, végrehajtó szolgálat után bonyolódik le. Az állomási szolgálat zavartalan, összevágó együttműködése biztosítja a magasabb hatóságoknak kizárólagosságát képező diszkrét, fényét, tekintélyét. Ezért

kívánjuk mi, hogy az állomási szolgálat ismételtén a régi értékére állítsassék vissza.

Az állomási szolgálatnál meg kell állapítani azon beosztásokat, melyeket csak hosszabb buzgó szolgálat, tényleges érdemek elismeréséért nyerhet el az állomási személyzet. Ha szolgálati érdemek szerint osztályozzák az állásokat, akkor a szunnyadó nemes verseny újra feléled. Terhebb beosztások viselőit előléptetéseknek különös méltánylásban kell részesíteni. A felsőbbségnek kell odahatni, hogy a személyzet érdeklődését minden módon ébren tartsa. Központi szolgálatra a végrehajtó szolgálatnál hosszabb időt eltöltő egyéneket kell alkalmazni. Egyszóval az egész vonalon a fokozatos előléptetést kell meghonosítani.

Ez a rendszer az igazságosság követelményeivel vet számot. A vasutasok épen ennek a rendszernek virradatát várják szívszorongva. Ennek a régi rendszernek feléledésétől várják az évek során megnyilvánuló méltánytalanságok kiküszöbölését. Ma az állomási szolgálatnál a legjobb akarattal sem fedezhetünk fel rendszert, ha csak rendszernek nem nevezzük az uralkodó rendszerelenséget. Az állomási személyzet érdeklődése az a talapzat, melyen az egész vasuti működés felépült. Ezt kell ápolni, gondozni. A személyzet kívánságaihoz, vágyaihoz kell közelebb férkőzni, ha nagy eredményeket akarnak elérni. Ide kell a felsőbbségnek tekintenie, ahová oly ritkán tekint le. A személyzet kívánsága nem oly óriási melyet kis jóakarattal teljesíteni nem lehetne. A személyzet igazságot, méltányosságot, belátást és jóakaratot követel.

## A vasutas, mint hatósági közeg és közhivatalnok.

Irta: Dr. Hajós Jenő.

### I.

Minden alkotmányos állam törvényhozásiában megnyilvánul azon jogos akarat, hogy az állam a maga funkcióinak elvégzésére hivatott közegeit megfelelő oltalomban részesítse és másrészt, hogy a közhatalom kezelésével megbízott alkalmazottjainak a közhatalom mikénti kezeléséért való felelősségét szigorúan meghatározza.

A büntetőtörvény 461. §-a megállapítja, hogy büntetőjogi értelemben, kik tekintendők közhivatalnokoknak: azok, akik az állam közigazgatási, vagy igazságszolgáltatási, vagy valamely törvényhatóság, vagy község hatósági teendőinek teljesítésére kötelezve vannak, ugyancsak, akik az állam, vagy törvényhatóság, vagy község által kezelt közalapítványoknak, kórházaknak mint felügyelők, orvosok, hivatalnokok, vagy szolgák vannak alkalmazva.

Ezen törvényes rendelkezés szerint tehát, büntetőjogi értelemben csak az a közhivatalnok, aki akár közvetlenül, akár közvetve állami, hatósági teendőt végez, vagy az előbb említett, taxative felsorolt intézetek szolgálatában van. A büntető törvény a közhivatalnok büntetőjogi meghatározásával a hivatali büncselekményeket tárgyzó fejezetében foglalja és bár a súlypontot, — a közölt definitio szerint, — a hatósági teendők teljesítésére helyezi, mégis éles különbséget tesz a „hatósági közeg” és a „közhivatalnok” büntetőjogi fogalma között. A büntetőtörvény V. fejezetében, a hatóság elleni erőszak büncselekményét tárgyalván, a 166. §-ban taxative felsorolja, hogy büntetőjogi értelemben, kik tekintendők hatósági közegnek és míg a 461. §-ban meghatározott közhivatalnokok között a vasuti alkalmazott nem szerepel, addig a 166. §-ban a közforgalomban levő vaspályán és állami távirtdák felügyelői és kezelő személyzete hatósági közegnek tekintik s mint ilyen ellen, a hatóság elleni erőszak büncselekménye elkövethető.

A törvény ezen látszólagos ellenmondása nem akaratlan contradictio, mert ha a törvényhozásiak a büntetőtörvénykönyv megalkotásakor az lett volna a célja, hogy a vasuti alkalmazottakat a hivatali büncselekmények szempontjából közhivatalnokki jelleggel ruházza fel, akkor ezt a 461. §-szövegben épp oly világosan kijelentette volna, mint ahogy a 166. §-ban a vasuti felügyelő és kezelő személyzet hatósági közeg minőségét kétséget kizáró módon kifejezésre juttatta. Az a tény, hogy a büntetőtörvény

166. §-a a vasuti személyzetet egy bizonyos büntetendő cselekmény (hatóság elleni erőszak) szenvedő alanyaiként a hatósági közegek körében különlegesen kiemeli, a 461. §-pedig, bár az állami kezelésben levő intézetek alkalmazottaira is kiterjesztette figyelmét, az államvasuti személyzetet hallgatással mellőzte: követelő módon arra a következtetésre készlet, hogy az államvasuti alkalmazottaknak a 461. §-ban foglalt felsorolásból való kihagyása, a mikor ez a felsorolás nem az állam alkalmazottait megillető fokozott és különleges büntetőjogi védelem, hanem a közhivatalnokokat, terhelő speciális büntetőjogi felelősségnek megállapítása érdekében foganatosított, — tudatosan történt.

Élénk emlékezetünkben van még az utóbbi években lezajlott nagy vasuti sztrájk, amelyből kifolyólag néhány vasutas hivatali büncselekménnyel (hivatalos hatalommal való visszaélés) vádoltatott, amely cselekményt csakis közhivatalnokok követhetnek el; — ebben a bünpörben a büntető bíróságok kimondták, hogy a vasuti alkalmazott nem közhivatalnok, tehát hivatali büncselekményt nem is követhet el.

Ezen döntés ellentétben áll a Curia 58. sz. büntető döntvényével, mely (egy sikkasztás miatti büntünyből kifolyólag) megállapította az államvasuti alkalmazottaknak a Btk. 461. §-a szerinti közhivatalnokki minőségét és arra a következtetésre vezetett, hogy abban a kérdésben, vajjon az államvasuti alkalmazottak a büntetőtörvény 461. §-a tekintetében is közhivatalnokoknak tekintessenek-e, vagy nem, tehát hogy az államvasuti alkalmazottakat is terhelje-e a közhivatalnokokat terhelő speciális és fokozottabb büntetőjogi felelősség, minden kétséget kizáró módon törvényhozási uton tisztáztassék a helyzet.

Erre módot nyújtott a legújabb megalkotott vasuti szolgálati rendtartás és a szolgálati és illetmény szabályzat, amelyek szerint a m. kir. államvasutaknál „mind az állandó, mind az ideiglenes személyzet tagjai a büntető törvények alkalmazása szempontjából ugyanazon elbánásban részesítendők, mintha közhivatalnokok lennének.”

Amíg tehát hatósági közegnek tekintendő minden körforgalomban levő vaspálya felügyelő és kezelő személyzete, addig közhivatalnoknak csakis a m. kir. államvasutak állami és ideiglenes alkalmazottjai tekintendők, tehát nem valamennyi körforgalomban levő vaspálya személyzete.

A vasuti alkalmazott hatósági közegi minősége az ellene alkalmazott erőszak fenforgása esetében lép előtérbe, mert a büntetőtörvény értelmében, hatóság elleni erőszak büntetést követi az el, aki a hatóság valamely tagját a törvény, vagy a hatóság meghagyásának végrehajtásában erőszak, vagy veszélyes fenyegetés által akadályozza, vagy valamely intézkedésre kényszeríti, vagy pedig hivatalos eljárása alatt tetteleg bántalmazza. (Btk. 165. §-a.)

A vasuti üzem biztonságának fentartása sok kötelességet ró a vasuti személyzetre és éppen a vasuti üzemet személy- és áruszállításra igénybevevő közönség érdeke, de éppúgy a magasabb állami érdek is egyaránt megköveteli, hogy az üzem biztonságának fenntartására hivatott vasuti közegek ezen súlyos és felelős terhes szolgálatuk teljesítése közben fokozottabb büntetőjogi védelemben részesüljenek és hogy ezen szolgálatuk akadálytalan lebonyolítása érdekében bizonyos korlátozott rendőri hatáskörrel is felruháztassanak.

A hatóság elleni erőszak büncselekményének megállapításánál első sorban figyelembe veendő, hogy a vasutas — éppúgy, mint más hatósági közeg — csak „a törvény vagy a hatóság meghagyásának végrehajtásában” jelentkezik, mint hatósági közeg. Ennek pedig feltételei: 1. hogy az illető hivatalos eljárásban legyen, 2. törvényes hatáskörén belül és 3. a törvények lényeges megsértése nélkül járjon el.

1. hivatalos eljárásban van a vasutas, amikor a vasuti üzletszabályzat, vagy a szolgálati rendtartás által reábizott teendőket végzi. Hivatalos eljárásban van akkor is tehát, mikor a vasuti üzem biztonsága és rendes lebonyolítása érdekében érvénybe levő rendszabályok elleni támadást kell megakadályoznia. Hivatalos eljárásban van a vasutas mindig, mikor szolgálatban van, az állomásokon az állomásfőnök és a forgalmi

szolgálattévők, a vonatokon a vonatvezető, fűtő, mozdonyvezető és a kalauzok.

Hogy mikor tekinthető a vasutas szolgálatban levőnek, erre nézve általános irányelvként meglehetősen állapítani, hogy a vasuti alkalmazott nem csak akkor tekintetik szolgálatban levőnek, amikor az ő speciális feladatait képező teendőit végzi, hanem a hivatásából kifolyó minden cselekmény teljesítésénél, tehát akkor is, ha egy véletlenül szükségessé vált hivatalos cselekményt végez. Például a pályáőr speciális hivatása a pályának őrzése, ámde a pálya, vagy tartozékai ellen irányuló támadás megakadályozására bármely ott levő vasuti alkalmazott is jogosult, erre irányuló tevékenységében ugy tekinthető, mintha hivatalos kiküldetésben járna el és a tevékenységének megakadályozására irányuló erőszak, vagy veszélyes fenyegetés hatóság elleni erőszaknak minősítendő.

A hivatalos eljárás befejezése után rendszerint nyomban megszűnik a hatósági közeg hivatalos működése is, tehát megszűnik a vasuti alkalmazott hatósági közeg jellege is. Ez a szabály még élelkebben világítja meg azt a körülményt, hogy a vasuti alkalmazott hatósági közegnek csak hivatalos eljárásának teljesítésekor tekinthető. Ennek gyakorlati példájaként felhozhatjuk, hogy a sorompóór hivatalos eljárásának teljesítésében van akkor, ha a sorompót a vonat eltávolítása után szabályszerűleg nyitja, ezen cselekmény befejezése után megszűnt hivatalos működése, tehát ha a tettes a sorompóór ezen cselekményének befejezése után támadja meg, például tetleg bántalmazza, nem követi el a hatóság elleni erőszak büntetését, nem úgy, mint például az egyenruhában posztón álló rendőrnél, akinek bántalmazása mindenkor megállapítja a hatóság elleni erőszak büntetési tényálladékat.

Ha a jegyvizsgáló kalauzt nem a jegy vizsgálata közben, hanem ennek befejezése után, a hivatali cselekmény teljesítésével össze nem függő ügyből kifolyólag, tehát *nem hivatalos eljárása alatt* tetleges bántalmazás éri, nem forog fenn a hatóság elleni erőszak büntetési ténye, de fenforog akkor, ha őt a bántalmazás a jegy vizsgálata közben, vagy ezen kötelessége teljesítésére irányuló tevékenysége folyamánaként éri.

## Glosszák.

### A konsum.

Igazán émyelítő az a tolokodás, mellyel egyesek magukat közszereplésre, vasutas boldogításra felkínálják. Anélkül, hogy valaki keresné önzetlen támogatásukat, maguk itélik szükségessé szakavatott tudásukat. De nemcsak ismeretlen munkásságukról követelnek ab ovo kedvező bírálatot, hanem úgy vélik, hogy a bizalom előlegezéssel valóságos hódolatot és bámulatot is kötelesek nekik a vasutasok szálítani.

A konsum választási hadjárata váltja ki belőlünk e gondolatokat. Ez az intézmény ahelyett, hogy hivatásának élhetne: a különböző érdekek változóköny összeállításának kész prédájául szolgál. A tagok érdeke teljesen közömbös, ha az igazgatósági tagsági helyek betöltéséről van szó. Választásnál a jelöltek szavazata és érdeke mérvadó, mely mellett eltörpül a konsum, a tagok tömegének jól felfogott érdeke.

A konsum az idők folyamán teljesen elvesztette eredeti rendeltetésének fonatát. Nem jobb, nem olcsóbb mint akármely más közönséges krájeráj. Ezen a tényen nem segít még a jól megfogalmazott választási jelszó sem, mely mögött egy igazgatósági helyre való kacsingatás szerénytelen erőlködése húzódik meg.

Nekünk vasutasoknak igazán felesleges a konsum a mai állapotában. De a régi gazdálkodásban sem telt örömmünk; valószínűleg a jövőbeli garázdálkodástól sem fogunk tulságosan hanyat vágódni. A konsum fentartása sem a mi, sem a konsum érdekében nem áll a mai áldat-

lan viszonyok közepette. Csakis a jelöltek, az önzetlen áldozatok kívánnak a konsumnak oly hosszú életet, mely nekik igazgatósági tagságuk végéig biztosítson olyan hasznot, mely legalább is felér az érte hozott áldozatokkal.

Mi nem is fukarkodunk elismerésünk pálmájával azokkal szemben, kik békeséges nyugalomukat felcsereleik a köziránti háládatlan munkálkodás tövises koszorújával. Aki a köznek munkál, azt sárral dobálják meg; csak nálunk, a vasutnál van szerencsésük vagy pechjük azoknak, kik érettségük szolgálatokra hajlandók szerint, amint a felsőbbség támogatja vagy elnyomja az illetőket.

A konsum egy olyan magánügy, mely a felsőbbség különös érdeklődését érdemelte ki. A felsőbbségnek valószínűleg teljesen közömbös, hogy mit mérnek a konsumban. Fő az, hogy azok üljenek az igazgatóságban, kik felsőbb jóváhagyással, tekintéllyel és támogatással jutottak a konsum-igazgatósági helyekbe. A tagok felfogása hivatalos magyarázatra változik a hivatalos jelöltek érdekében.

Mi a helyes középuton haladunk és azt kívánjuk: nyilatkozzék meg a tagoknak spontán akarata abban az irányban, hogy kit kívánnak a konsum vezetőségébe. A felsőbbségnek nem szabad magát önös érdekek, felkínálkozások eszközévé lealacsonyítania, mert a konsum nem hivatalos, hanem tulságosan magán ügye a konsumtagoknak.

A vasutasok pedig akkor járnak el helyesen, ha saját érdekeiket tartják szem előtt és azokra szavaznak, kik iránt meg van bennük a kívánatos bizalom. Amit a konsum vezetősege főz ki, azt nekik kell megenniök. Ha a régiek rosszat kotyvasztottak, dobják ki őket, de helyettük olyanokat válasszanak meg, kik nemcsak a választások előtt igérnek eget-földet, hanem a választások után is akarnak és képesek a tagokért munkálkodni. Mi ismerjük már a választási hangszert, mely a választás után kellemetlenül rosszul muzsikál. Ebből a zenéből és ilyen muzsikuskökből tulong-tul sok van a vasutnál. Azért hát óvatosság a szavazásnál! Ne a jelszavak, hanem a konsum, a tagok érdeke legyen az irányadó!

### A sáska-vonat.

Ezt a vonatot a közönség nem ismeri. Még talán a vasutas se tudja mind, hogy mi az a „sáska-vonat“. A menetrendben nincs benne, a forgalmi szakvizsgán sem esik róla szó, de azért a vasutasoknak elég gyakran van szerencsésük ehhez a vonathoz, s annak nem is igen szoktak valami nagyon megörülni.

A sáska-vonat ugyanis kizárólag a vasutasok réme. Ez a név illeti meg mind azt a vonatot, amellyel egy-egy vasuti hatalmasság rendszerint nagy kísérettel, szalonkocsiban utazik, s ahol kiszáll, azt az állomást sáska-módjára lepi el. A vasuti hatalmasság alatt pedig kizárólag csak az üzletvezetőket lehet érteni, mivelhogy az igazgatók csak nagy ritkán utazgatnak a vonalon, s ha utaznak is, nem annyira kellemetlenek a vasutasok előtt, mint az üzletvezetők, sőt magasabb rangjuk dacára a személyzet előtt nem is olyan hatalmasságok, mint az üzletvezetők.

Az üzletvezető urak értik is a módját, hogy a vasutas népség előtt miként lehet a nagy tekintélyű, még nagyobb hatalmu s hozzáférhetetlen urat játszani. Tudni kell ugyanis, hogy az üzletvezető hivatalos utazásainak nem az a célja, hogy a periferiakon kint sinylődő vasutasok is közvetlenül fordulhassanak hozzá, vagy ép személyesen kérelmezhesse nek valamilyen, hanem csak a kiszellőzés a füledt irodai levegőtől, annyi lévén a hivatalos utakon legfőbbször a hivataloskodás, hogy a helyi főnököktől kegyesen megkérdézi az üzletvezető, hogy mi ujság.

Az üzletvezető hozzáférhetetlenségét természetesen a minél nagyobb kíséret biztosítja. Egy sereg mindenféle főnök előtt a szegény apró vasutas elő sem merne hozakodni a kérelmével, vagy éppen aféle panaszával, mely talán a kíséretben levő főnökének is kellemetlen volna.

Ezt a kíséretet képezik pedig, az üzletvezetőség központjából a pályafentartási, forgalmi és vontatási osztályok főnökei, akikből utközben már meg is lehet a tarokk-partit alakítani, — esetleg még ötödiknek a számosztályfőnök, ha hivatalos állásánál fogva nincs az üzletvezetővel hadilábon. Ez a vezérkar, ehhez csatlakoznak aztán a kibicék, — azok az apró bolygók, akik boldogok, ha az üzletvezető kabátjának a szárnyához dörzsölődhetnek. Ilyenek: a forgalmi-főnök, az osztálymérnök, a fűtőház-főnök s aztán az üzletvezetőség központjából az üzletvezető egy legbizalmasabb hivatalnok, aki mellette különleges és titkos szolgálatokat végez, vagyis magyarul besug mindent, amit kartársairól akár hallomás, akár megfigyelés útján megtudnia sikerül. Ettől tud meg az üzletvezető minden oly dolgot, ami az érdekelt vasutasra nézve kellemetlen elbírálást vonhat maga után. Megtudja nevezetesen, hogy ki — melyik kávéházba jár, kikkel szokott ott találkozni, kikkel és mily magasan kártyázik, a felsőbbséget magántársaságban nem-e szólja le, sőt azt is, hogy milyen családi körülmények között él s hogy melyik korcsmában szokott néha, vagy gyakrabban egy-egy görbe napot cselekedni.

Igaz-e, vagy nem a besugás, azt természetesen senki sem keresi. Elég, ha ezt az üzletvezető felszivja magába. Az érdekelt fél aztán törheti azon a fejt, hogy az üzletvezető miért beszél vele hidegen s miért zárkózik el minden kérelmének teljesítése elől.

Ez a besugó, a Gyuri, vagy a Bandi, már a miként nevezik az üzletvezetőnek ezt a bizalmasát, e szerint csaknem a legfontosabb személy az üzletvezető kíséretében. Ezt respektálják még az osztályfőnökök is, hát még a népség-katonaság, a melynek sorsát ugyszólván a besugó intézi. Ez gondoskodik egyébként az ebédek és vacsorák megrendeléséről egyetértőleg a forgalmi főnökkel, ez kezeli a szivarokat s a kártyát. Ez köteles az üzletvezető vicceire a legjobb izüen nevetni s ellentmondás nélkül nyelni el, ha egyszer-másszor az üzletvezető malicijája őt választja ki célpontul.

Szóval egy valamire való sáska-vonat legalább is nyolc olyan vasutast szállít a szalonkocsiban, a kik közül legalább is hat egyáltalán nem tudja, hogy miért utazik, de azt tudja, hogy ezért mennyi diétát lehet felszámítani. Ezekhez csatlakozik még a rendeltetési állomáson egy-két vagy több helyi főnök s a kíséret szépen megnő tiz-tizenkét főre, nagy öröme annak a vasuti vendéglősnek, a hol ez a jó étvágyu sáska-sereg magának ebédet, vagy vacsorát rendel.

Azt minden vasuti vendéglős jól tudja, hogy ezek az urak vannak hivatva az ő működéséről ítéletet mondani. Ezeken áll az ő bérleti szerződésének akadálytalan meghosszabbítása, tehát jól kell őket ellátni, hogy jó véleményük legyen.

De viszont az értelmes vendéglősnek azt is tudnia kell, hogy a vasutas egyáltalán nem szeret fizetni s ha már muszáj is, szivesebben fizet minél kevesebbet. A jó hangulat kedvéért tehát a vendéglős fejenként szerény két koronát számít fel, nyolc-tízfogásos olyan ebédért, amelynél csak az előételnek feladott hideg hal többbe került, amelynél felhordatik minden jó és drága dolog, ami csak megszerezhető volt s amikéért a legolcsóbb vendéglőben és testvérek között is el kellene fizetni egyenként tiz koronát, lévén az ebédhez számítva nemcsak a fekete kávé, de annyi bor is, amennyi éppen méretlenül elfogyott.

Azt mindenesetre meg lehet állapítani, hogy a sáskavonattal utazgató vasutasok nem élnek sem nagyon rosszul, sem nagyon drágán. Egy-egy ilyen ebéd után legfőlebb a vendéglős sirhatna, de ez is kárpótolja magát az utasokon, így aztán végül neki sincs kára az üzletlen s még azt sem mondhatja, hogy nem nő fü a sáskavonat nyomán.

Természetes, hogy azon az állomáson, amelyet meglep ez a sáska-had, alig lehet szó a legcsekélyebb komoly hivataloskodásról is. Jó

magyar ember éhen nem szeret dolgozni, jólakva pedig már nem tud s így a hivatalos kirándulás egy állomási sétával intéződik el, amit hivatalosan szemlének szokás nevezni, de amelyenél sem az üzletvezető, sem a kíséret nem lát semmit, mert egyrészt a helyi főnöknek van annyi esze, hogy azt ne is mutassa, amit nem szükséges meglátni, másrészt pedig a séta alatt folyton változó kérdések után nincs emberi koponya, amely arról is számot tudna adni, hogy valójában egyik-másik kérdésnél miről volt szó.

Ez egyébiránt nem is fontos. Ha van valami baja az állomásnak, vagy más hivatalnak, arról ugy is jelentést tesz. Azt majd elintézik az előadók hivatalos aktában. Itt az az egyetlen lényeges dolog, hogy az üzletvezető és kíséretének ellátása körül figyelmetlenségek ne forduljanak elő, a szalonkocsi körül éjjel ne történjék lármás tolatás, s a helyi főnökök az üzletvezető előtt kellemetlen kérdéseket ne is említsenek.

Ez az uri passzió pedig, amit üzletvezetői utazásként ismer a vasutas-sereg, az intézetnek épen elég költségébe kerül ahhoz, hogy érdemes is legyen érte valami komoly munkát végezni. Egy-egy ilyen utazás rendszerint három napig tart, — egy délutántól a harmadik nap reggeléig, mert csak így futja a három nap s csak így fizeti ki magát a kirándulás azok mellett a költségek mellett, amelyek a szalonkocsiban való hálás és két koronás ebédek folytán felmerülnek.

Egy-egy ily üzletvezetői utazás 250—300 K napidíjat emészt fel s a szűkre szabott utazási hitelből ezert nem jut több a dolgozó előadónak havi 80—100 koronánál, pedig ezek hivatalos utazásaira sokkal nagyobb szükség van, mert nekik kell első sorban a helyszínén kellő tájékozást szereznii. Aztán ezek már kisebb fizetésük miatt egyénileg is jobban rá vannak szorítva a nagyobb diétára, hiszen a központi szolgálatnál más jövedelemhez nem is juthatnak, de ezt a diétát is a sáska-vonat eszi el előlük, s legfeljebb az a reménységük van, hogy majd az ő sorsuk is változik, ha idővel oda jutnak, hogy a sáska-vonattal lesz módjuk utazni.

## A nyugati pályaudvar vonatkísérőinek pihenőhelyiségei.

Panaszos értesítést vettünk a nyugati pályaudvar vonatkísérőinek köréből. Méltó felháborodással közlik azt a lehetetlen állapotot, mely a vasut és az állomási főnökség jóvoltából pihenő-helyiségekben létezik. Nincsen tisztességes szobájuk, hol az utazás előtt, vagy az utazás után békességben, szegény ember kényelmében nyugodtan megpihenhének.

Elhisszük a nyugati pályaudvar vonatkísérőinek panaszos értesítését, mert mi nagyon is jól ismerjük az uralkodó állapotokat. Azok a hivalkodó, pompázó drága épületek, melyek pályaudvaroknak épültek, nem a szegény vasutársadalom kényelmére létesültek. Sőt az utazóközönség érdeke is teljesen közömbös az épületen belül is kívül.

A szép állomási épületekben mindennek van megfelelő kényelmes helyisége, csak a dolgozó vasutasnak kell meghuznia magát ottan, hol más egy világgért sem helyezkednék el. Az udvari váróteremről ne beszéljünk. De van a nyugati pályaudvaron miniszteri váróterem, hogy az utolsó pillanatban kegyesen megérkezni méltóztató miniszterek magas kézszorításait legyen hol hajlongó vasutaspotentátumoknak kiutalványozni.

Van ottan helyisége a Waggon Lits-nek; van az utipárnát kölcsönző hiabavaló részvénytársaságnak; az utipodgyászt kikötések milliárdjaival biztosító haldokló társaságnak; a ruhatárnak, a rendőrnök, a fináncnak, a kofáknak, a léghajósoknak, messenger boyoknak: csak a vasutasoknak nincsen. A vasutnak végeredményben teljesen és tökéletesen igaza van. Aki dolgozik annak nem kell helyiség, mert a helyiségben esetleg még henyélni is lehetne. Erre pedig a vasut nem fog áldozni, tehát helyiséget sem ad, hogy még a kísértésnek is elejét vegye. Ha valaki fáradt az pihenjen párnák között, vagy rövidesen haljon meg. Ottan kipihenheti magát az automatikus feltámadásig. Ha nem hal meg, akkor éljen tovább, de robotoljon is inaszakadtáig.

Minek is a vonatkísérőknek alkalmas pi-

henőhelyiség? Hiszen nem dolgoznak semmit. Csak utaznak. Az utazás pedig világszerte szórakozás. Így azután odalyukadunk ki, hogy a vasutasok élete, a vonatkísérők foglalkozása tulajdonképpen nem is munka, hanem mulatság. Egy egész életet töltenek el szórakoztató mulatozásban és még nekik panaszuk van a pihenőhelyiségük ellen? Ne pihenjenek; ne fárasszák magukat a pihenéssel, hanem szórakozzanak, mulassanak, utazzanak!

Imígyen gondolkodik a vasut vonatkísérő alkalmazottairól. Nemcsak a nyugati pályaudvaron, hanem másutt, mindenütt. Ez a panaszos felszólalás azonban rávilágít olyan dolgokra, melyek talán a felsőbbbség előtt kevésbé ismeretesek. Vagy ha ismeretesek a felsőbbbség ügyet sem vet rájuk.

Tudvalevő dolog, hogy azok a szegény emberek, a vonatkísérők majdnem valamennyien családos emberek. A mai lakásdrágaság mellett kénytelenek családjukkal a főváros környékén, a nyugati pályaudvarbeliek nagyobb részt Rákospalotán meghuzódni. Ez a felsőbbbség tudtával, beleegyezésével, jóváhagyásával történik. Nagyon természetes, hogy nem a saját mulattatásukra kénytelenek a fővárostól távolabb lakni, hanem kényszerűségből, nyomoruságból. Itt kezdődik a panasz forrása, mely méltán várhatja a felsőbbbségtől, hogy jóakaratu elbirálás alá vegye.

Az éjjeli vonatokkal érkező személyzet vonat hiánya miatt kénytelen a reggelt, a hajnalit az állomáson bevárni. Nem a vonat hiánya miatt panaszkodnak; abba a kintlakással járó egyéb kényelmetlenségek mellett jó lélekkel belenyugodtak. Hanem az ellen a helyiség ellen, melyben a várakozás óráit kell eltölteniük. Az nem is helyiség; az egy piszkos odu, bacillusvár, börtönnél alávalóbb cella, melybe stilszerű kiegészítésül néhány piszkos fapad és ugyanolyan asztal van butorzatul és pihenő alkalmatlanság gyanánt elhelyezve. Ebbe az oduba zsufolják össze a vasut munkás, dolgozó embereit. Ide jönnek össze este azok a vonatkísérők, kik az éjjeli vonattal utazásba kezdenek, kik fárasztó munkájukból megtérnek. A szolgálat kezdete és vége zajlik le ebben a bűzös bacillus fészkekben a felsőbbbség rendelkezése és nyílt jóváhagyása mellett.

Gondoljuk, elég nagy a nyugati pályaudvar helyisége, hogy a postások mellett a vasutasoknak is emberséges fedeleit nyújthasson. Ez kötelessége a humánus érzésnek, kötelessége a vasutnak alkalmazottaival szemben. Hibája az állomási főnökségnek, hogy alárendeltjeik jóvoltáért szót nem emel.

Az állomás főnöke bizonyára türethően fér el kényelmesen bebutorozott szalonjában és nem kívánczik a vonatkísérők szennyes és bűzös bacillusvárába. A többi tisztviselő sem panaszkodhat hivatali helyisége miatt, sőt az üzletvezetősi hivatali főnökök is elférnek szobájukban. Ebből a kényelemből szőlítjük mi ki a vonatkísérők feletteseit, hogy töltsenek néhány percet a vonatkísérők pihenőszobájában. Sőt azt sem kívánjuk. Megelégszünk azzal is, ha egy pillanatra betekintenek az ajtón. Biztosan hisszük, hogy azonnal más, kényelmesebb, terjedelmesebb és főleg egészségesebb tartózkodási helyet jelölnek ki pihenőszobául.

A pihenőszoba mellett legyen gondjuk arra, hogy a pihenőhelyiség céljának is megfelelően. Abba a szobába nemcsak pipázni, kártyázni, pletykázni meg veszekedni mennek bele az emberek. Oda főleg pihenni, a szó valódi értelmében pihenni térnek be az utazástól kifáradt, összetörött vonatkísérők.

Azért oda a fapadokon kívül valaminő pihenő alkalmatlanságot helyezzenek belé, melyen a kifáradt test néhány zaklatott órát nyugalomban tölthet el. Mert ott szó sem lehet a tökéletes pihenésről, hol sok-sok ember jön és megy, de megfelelő vaságy, vagy divány, éppen elegendő lenne ahhoz, hogy a várakozás óráit békességben tölthessék el.

A vonatkísérők nem az állomási főnöktől várnak orvoslást, hanem a felettes üzletvezetőtől. Az állomásfőnökök általában mindennel nagyon meg vannak elégedve és nem kedvelik az ellenkező véleményűeket. Az üzletvezetőség pedig elméletben és ígéretésben szokott túlságosan liberális lenni, csak a végrehajtást szereti állandóan felfüggeszteni. A balparti üzletvezetőségtől elvárjuk, hogy a nyugati pályaudvar

vonatkísérőinek panaszát jóindulatulag fogja elbirálni. Az emberek egészsége pénzkérdésen nem mulhatik. Ezzel ne hozakodjanak elő. Ha a nyugati pályaudvar kilobogozására és kivilágítására tudnak pénzt szerezni, a személyzet egészségére is áldozhatnak néhány ezer koronát.

## A szabadság.

Március tizenötödikével elérkezik a szabadságolások kimutatásának betérjesztési határnapja. A véletlen körülmény március idusát, a szabadság napját jelölte ki a vasutasok részére is az intézményezett szabadság bejelentésének napjával.

Mi vasutasok szeretjük a mi évenkénti szabadságunkat biztosított szabadságnak nevezni. Jól tudjuk, hogy nem az, de eltagadhatatlanul kellemes érzéssel tölt el, ha többet tartunk arról a jogunkról, mely csak papirosan van meg, mintha beismernék, hogy az ellenkezőjét hisszük a szolgálati szabályzat intézményezett jogosítványáról.

Ha a szolgálati szabályzatot felületesen lapozzuk át, akkor olyan jogokkal terhelteknek képzelhetjük magunkat, melyek leroskadással fenyegetik az amugy is tulterhelt vállainkat. Ez a sok jogosítvány és szabadság mind inceselkedik velünk, rabul ejt, hogy figyelmes tanulmány után keserű kiábrándulásra ébreszsen fel. Minden, mit a szolgálati szabályzat felkinál esetleges értékű, melyet a követő „ha” szócska teljesen illuzóriussá tesz, egészen elérhetetlen.

A szolgálati szabályzat nem a vasutasokért, hanem a vasutasoknak készült. Megtanulhattuk már sok kellemetlen csalódás árán, hogy mindazokat a jogokat és előnyöket, melyek a vasutasok érdekében létesülnek, fentartva fogadjuk el. A legvilágosabb jog nehéz kötelességgé vedlik át, ha a gyakorlat alkalmazását teszi szükségessé. A felsőbbbség beavatkozási joga oly raffinériával van körülbástyázva, hogy csak a nagyon figyelmes szemlélő veszi észre azokat a nehézségeket, melyek a sorok között alattomosan meghuzódnak.

Ilyen kétes értékű jogosítványa a vasutasoknak a szabadság. A régi állapottal szemben van ugyan némi haladás, mely abban csucsosodik ki, hogy a bejelentésre nem kell egy koronás bélyeget ráragasztani. Szóval a szabadság lehetőségének visszautasítása valamivel olcsóbban kieszközölhető, mint hajdanában. Ugyan régebben meg volt az az eshetőség, hogy pénzünkért igazán kiélvezhetjük a szabadságot; ma a szabadságideje fix terminusokhoz van kötve, mely a fiatalabb nemzedéknél épen elegendő az el- és visszautazásra, míg a tulajdonképeni szabadságot kénytelen a nyugdíj évekre prolongálni.

Minden szolgálati ágnál különös gondolkodás tárgya az évenkénti pihenő idő. A katonaságnál már a fiatal hadnagy nyolc heti szabadságot élvez; a miniszteriumokban, a bíránál legalább is hat heti szabadság jár ki, hogy a tanítással foglalkozó személyzetről szót se ejtsünk.

A vasutnál a legnehezebb, legterheesebb, éjjeli szolgálatot is teljesítő hivatalnokok, tehát a fiatalabb nemzedék: két-három heti szabadságot kaphat. Nem kell tulásba mennünk, ha az első szempillantásra kénytelenek vagyunk megállapítani azt a különbséget, mely a foglalkozási ágak szerint a nehezebb munkát teljesítő vasutasok hátrányára jelentkezik. Ez olyan kirívó példa, mely magyarázat nélkül is többet jelent, mint a felületes bírálat minden erőlködése.

Általában különös jelenséget tapasztalunk a vasutnál. A vasuti személyzet jóléti intézményei nincsenek összhangban a speciális foglalkozási ág természetével. Első sorban semmi sem történik meg spontán, a felsőbbtség szabad elhatározásából, hanem valóságos mozgalomnak kell mindazt megelőznie, mi a vasutasok érdekében már el nem órázható. Végeredményében pedig a kegyesen, legtöbbször atyai jóindulattal engedélyezett előnyök jó néhány esztendőre visszavetnek a jobsorsra vágyakozó vasutasokat. Amit a vasutasok kapnak, azt mind tulajdonán, értékén felül kell megfizetniük. Legtöbbször sikerült transzakkcióval egyúttal más dolgok és intézmények szállítását is a vasutasok nyakába varrják, hogy egy gonddal kevesebb háborgassa a felsőbbtség irányítását.

Azután nem keresik a vasuti foglalkozás természetéből folyó különös sajátosságokat, hanem rendesen idegenből hozzák a példát, az eszményt, mely a mi viszonyainkra egyáltalán nem találó. Mi vasutasok minden vonatkozásban a többi foglalkozási ág után haladunk.

A vasutasok érdekében hozott rendelkezések akkor kerülnek nyilvánosságra, mikor más foglalkozási ágaknál a „vivmány” már rég túlhaladott álláspont.

Ezért van az, hogy a szabadságidő tekintetében is még nagyon el vagyunk maradva annyira, hogy jó időbe fog telni, míg a szüntelen való figyelmeztetés felsőbb helyen is kellő méltánylásra talál.

A mai viszonyok között, mikor a különféle biztosító berendezések, telefon meg egyéb idegölő technikai készülékek kerülnek a vasutnál nagyobb elterjedésre, méltán elvárható, hogy az évenként szokásos pihenő idő a teljesített munkával összhangzásba hozassék. A felsőbbtség maga sem hiheti el, hogy a szolgálati szabályzatban lefektetett szabadságidő, különösen a fiatalabb vasutasok részére igazságos belátás szerint lenne szabályozva. Nem, ezt a felsőbbtség sem hiszi el. Két és három hét szabadság nem hivatalnoknak való, ki nehéz, idegölő, fáradságos és felelősségteljes munkában tölti el a napjait. A munkásoknak is ugyanennyi szabadságot engedélyezzenek. Hol van a szolgálat különbözőségeiben rejlő testi kimerülés közötti különbség, ha nem sajnáljuk senkitől sem a pihenést. A munkásnak, hivatalnoknak egyaránt szüksége van pihenőre. A fáradt test pihenőre vágyik, hogy felfrissülve annál inkább legyen képes a nagy megerőltetésnek ellentállani. Azért kívánjuk a hivatalnokoknak és a munkásoknak is a szabadságot, az évenkénti pihenést, de emberséges formában, nem olyanban, mint amilyent a szolgálati szabályzat biztosít.

A vasutas nehéz viszonyok között teljesít önfeláldozó munkát. A hosszú éveken át végzett éjjeli szolgálat teljesen kimeríti férfierejét, idegrendszerét tönkretesz. A folytonos, megfeszített munka után még a vasutasnak kifáradt teste is pihenőre vágyik. Az állandó hajsza nagyon korán kidönti a sorból. Sehol annyi koravén ember fel nem található, mint éppen a vasutnál. Mindennek az oka a pihenő idő, a szabadságidő kegyetlenül rövid tartama. Talán nem vagyunk szerénytelének, ha a szabadságidő minimumát legalább négy hétre kívánjuk. Ez a legrövidebb idő, mely alatt egy elfáradt test megpihenhet. A vasutnak érdeke, hogy munkabíró, teljes egészségű személyzete legyen. A személyzet egészségéről azonban első sorban a felsőbbségnek kell gondoskodnia megfelelő pihenés nyújtása által.

A fáradt testet pihentetni kell, hogy újult erővel végezhesse terhes kötelességét.

## A vasuti tanfolyamról.

Baross minisztersége óta élőködik a vasut igazgatóságok testén a vasuti tanfolyam. Megalapítója azt képzelte, hogy ez a vasuti tisztviselők szellemi színvonalát emelni fogja és a tisztviselőket olyan elméleti kiképezésben fogja részesíteni, amit maga a vasut a szakképzés régi módja mellett nekik nem adhatott meg.

Két évtized tapasztalata bizonyítja ma már, hogy a vasminiszternek ez az alkotása sem vált be, s azok a reménységek, melyek a vasuti tanfolyam felállításához fűződtek, teljesen szétfoszottak. A vasuti tanfolyam nem lett a vasuti tisztviselőknél magasabb elméleti tudást adó intézmény, hanem a legközönségesebb elemi iskola, ahol érettségi vizsgát tett fiatal embereket a vasut költségén az elméleti ismeretek ábcéjére sem képesek a tanár urak kioktatni.

Ily módon a vasuti tanfolyam csak teher a vasut igazgatóságoknak, mert a fenntartása az erre fordított költséget sem éri meg, de teher a hallgatóknak is, akik mégis csak kénytelenek vizsgát tenni azokból a bölcsességek közül, amelyeket Fendt ur, Fontaine ur, Bartos ur és még nem tudom, hány más tanár ur előadásán magukba szedtek, mivel tanfolyami vizsga nélkül nincs hivatalnokki kinevezés. De a tanfolyami vizsga után sem akad olyan hallgató, aki elmerné mondani magáról, hogy most már többet tud, mint amikor a tanfolyamra berendelték.

Kétségtelen, hogy ilyen eredményekkel a tanfolyamot, mint a tisztviselői kinevezés előfeltételét fentartani, merő hiábavalóság, s maguknak a vasut igazgatóságoknak látniuk kell, hogy a tanfolyam révén tisztviselőiknek sem a szellemi színvonala, sem a szakudmánya nem emelkedett s így a tanfolyamon eltöltött tíz hónapja a hallgatóknak, a vasutra nézve is teljesen érték-telenné vált.

Azt, hogy ez így van, nem kell külön bizonyítani. Elég bizonyíték erre az a szomorú eredmény, hogy a vasuti tisztviselők szolgálati buzgósága és kötelességérzete is az utóbbi két évtized alatt inkább alább szállt, mintsem emelkedett volna. De hiszen egyenes képtelenség is, hogy tíz hónap alatt és a tanításra semmiképpen nem képesített tanároktól a szolgálatban is értékesíthető ismereteket szerezni lehessen.

Ez az erendőd két sarkalatos baja a vasuti tanfolyamnak. Tíz hónap, amelynek több mint felét a hallgatók különben is az utcán és a kávéházakban töltik el, arra sem elegendő, hogy egy-egy tárgyból legalább az alapfogalmakat megismerni lehessen, s így még kevésbé elegendő arra, hogy valaki az egész tananyagot valóban meg is tanulja. De különben is már maga a tanítás minden várható sikere kárba vész ott, ahol például a jogi ismeretek nagy komplexumából a kisajátítási jogot kiszakítva adják elő olyan hallgatóknak, akik a magánjog alapfogalmairól még csak sejtélemmel sem bírnak. Ilyen tanrendszer mellett kárba veszne a legjobb igyekezete is minden tanárnak, hát még, ha a tanár maga sem törődik azzal, hogy hallgatói tanulnak-e tőle valamit, vagy nem.

A másik oka a tanfolyam eredménytelen tanításának a tanárok szerencsétlen kiválasztása. Már a multkorai cikkünkben szóvá tettük, hogy a mai rendszer, amely a tanfolyami tanárok kijelölésénél nem az arravalóságot, hanem a személyi összeköttetéseket mérlegeli, még akkor is képes volna a tanfolyam minden várható eredményét tönkre tenni, ha az egyébként hivatásának meg is felelne. Nem látjuk be, hogy legalább ennél a kérdésnél mért nem lehetne kivételesen a protekciós rendszerrel szakítani? A vasuti felsőbbségnek meg van a módja arra, hogy a tanfolyam tanári székébe legkiválóbb embereit ültesse be. Irtjon ki, — ha kell — tekintélyes összegű pályázatot tanfolyami szak-tankönyvekre s a legjobbnak a szerzőjét honorálja egyúttal egy tanári székkel, vagy akár rendelje ki oda a legalkalmasabb embert, de az ily megbízást két—három éven túl ne tartsa fenn, mert időközben is halad a világ s olyan friss erőkre van szükség a tanfolyami katedrán is, akik a vasuti szolgálat legújabb fejlődését is ismerik, nem pedig olyanokra, akik az egész szolgálatot már rég teljesen elfeledték.

Mindenesetre a legsürgössebb szükség volna az esetben, ha a felsőbbség mégis fenn akarná tartani a tanfolyamot, hogy annak a

tíz hónapi naplopás helyett vasuti főiskolai jellegűt adjon, s az azt végző hallgatóktól az előírt tudást feltétlenül meg is követelje, de egyúttal a kellő színvonalon álló tanításról is gondoskodjék. Egy szakiskola, mondjuk vasuti akadémia legalább is három évi kurzussal már alkalmas lehet arra, hogy a vasuti tisztviselőknél magasabb elméleti és szakképzést adjon.

Természetes, hogy egy ilyen főiskolába nem a vasuthoz már előbb felvett fogalmi dijnokokat kell berendelni s a vasut költségén verni beléjük a magasabb tudományt, hanem azt kell kötelezővé tenni, hogy aki vasuti tisztviselői pályára akar lépni, előbb végezze el a vasuti akadémiát s akkor fog alkalmazást találni a vasutnál. A tanárokat pedig, ha azok vasuti szakemberek, ne kintozza a vasut azzal, hogy hivatalos teendőket is végezzenek, hanem a tanári megbízás idejére mentse fel minden szolgálatától, hogy hivatásszerűen élhessenek a tanári feladatoknak. Olyan tanároktól, akik délután két óráig már a hivatalban kifáradnak lelkiismeretes tanítást és a hallgatók gondos nevelését kívánni nem lehet.

Szerintünk a vasuti szakoktatás reformja már nagyon is aktuális kérdés. A vasutnál felvett szakvizsgák, amelyek az önálló vizsgálatra is felhatalmazást adnak, a szakismeretek elbirálására azért nem kielégítő, mert a vizsgabiztosok tudva azt, hogy a vizsgázó még tanfolyamot is köteles végezni, egyik—másik esetben talán enyhébb mértékűt alkalmaz, a tanfolyamon pedig ugyan egyik tanár sem törődik azzal, hogy a hallgatókból a vasutra nézve hasznos munkaerők váljanak, hanem csak az általa előadott tantárgy bemagolását kívánja. És mindezeknél a vasut tíz hónapon át ellenszolgáltatás nélkül fizeti 250, vagy több hallgatóknak a napidíjait nem is szólva a tanárok külön javadalmazásáról.

A vasuti tanfolyamot a jelenlegi formájában fenntartani semmiesetre sem lehet. Elemi iskolai színvonalon álló tanításra sem a vasutaknak, sem a vasutasoknak nincs szükségük, de nem lehet szüksége a vasut igazgatóságoknak arra sem, hogy az általuk megvizsgázott és képesített hallgatók egynémelyikét, ha N vagy X ur bölcsességéből nem jól kollokvált, kizárják a tanfolyamról s ezzel a tanfolyam magát a vasut igazgatás fölött álló hatalomként játssza ki, sőt annak a háta mögött az ily kizárások és visszavételek tekintetében protekciókat gyakoroljon.

Ez az intézmény halva született már annak idején s már eddig is érdemen felüli hosszú életet élt, legutóbb pedig egyenesen bizonyosságot szolgáltatott arról, hogy végleges eltörlése a vasutaknak is kifejezetten hasznára válna.

## 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 kikerülhetők legyenek.*

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

*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.**

# Családi házak



## építése

# Dunaharasztn

Dunaharasztnban, közvetlen a magyar kir. államvasutak mellett gyönyörű tisztviselőtelep létesült. A dunaharasztni cementárnyagár 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.

Dunaharasztn 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.

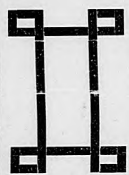
Télen át, vagyis az egész éven keresztül már most is 100-150 intelligens család lakik Dunaharasztn.

A tisztviselőtelepen már gyönyörű családi házak állanak, igaz ékességűl a községnek. Jól teszi mindenki, ha érdeklődéssel fordul a vállalat irodájához, VI. ker., Teréz-körut 10. sz., II. lépcső, I. emelet, vagy a vállalat gyárvezetőségéhez Dunaharasztn, hol a többi részletes föltételek készséggel közöltnak. 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 !!  
kiszolgálás

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, batiszto, zefirek, selymek és mosóárúk nagy választékban. — Asztalneműek és Kávészéletek 6 és 12 személyes nagyságban. — Törülközők, zsebkendők, törlok és paplanok. — Női-, férfi- és gyermekharisnyák, keztyük, 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 díjtartalékait magyar értékekben helyezi el.

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

50% nyereségy-  
részesedés.



Jutányos  
árak.