

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

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

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

7. Az egyesület közlönye minden tagnak díjtalanul jár.

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

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

Segélyezések kimutatása.

Halálozási segélyek:

Lapunk 4. sz. kimutatott segélyösszeg
257.100 K.

Ujabb segélyek:

622. Bese Ferenc	136 K
2415. Berger Nándor	30 K
3859. Pitó János	30 K

Balesetsegélyek:

Lapunk 4. sz. kimutatott segélyösszeg
55.765-93 K.

Ujabb segélyek:

713. Ginovszky Lajos (női haláls.)	400 K
------------------------------------	-------

A vasutas, mint hatósági közeg és közhivatalnok.

Irta: Dr. Hajós Jenő.

II.

2. A hivatalos eljárásban lévő hatósági közeg is csak akkor élvezi a büntetőtörvény speciális védelmét, ha *törvényes hatáskörében* jár el. Aki hivatalos hatáskörében nem tartozó cselekményt végez, habár hivatalos minőségben is, az ebbeli ténykedésében nem tekintendő hatósági közegnek, hanem magánszemélynek. Ezen megkülönböztetés a vasuti alkalmazottakra is igen nagy jelentőséggel bír, mert a vasuti alkalmazottak a vasutüzleti rendszert körén belül bizonyos korlátolt rendőri hatáskörrel is bírnak és éppenséggel nem közbmbős az, hogy a vasuti alkalmazottak az ő hatáskörük tekintetében tökéletesen tisztában legyenek és ne legyen kétségük a tekintetben, hogy vajon törvényes hatáskörükön belül járnak-e el.

A vasuti alkalmazottak a vasuti üzem és a vasutüzlet biztonságának fokozottabb megvédhetése végett vannak ezen korlátolt rendőri hatáskörrel felruházva, mellyel akkor élhetnek, ha a rendőri közegek épen kéznél nincsenek és addig az időpontig, amíg a cselekmény színhelyén a rendőri közeg meg nem jelent, feltéve természetesen mindenkor azt, hogy a szóbanforgó eset rendőri beavatkozást igényel. Ilyen eset forog fenn akkor, ha a vasutüzlet biztonságát zavaró vagy veszélyeztető cselekmény követte el, vagy kíséreltetik meg, amikor a vasutüzleti rendtartás 102. §-a alapján a vasuti alkalmazottaknak nemcsak joga, hanem kötelessége is az ilyen cselekményt megakadályozni és az eset szükség szerűségéhez képes, amennyiben a rendőri vagy bírói hatóság segélye azonnal igénybe nem vehető, a tettet azonnal le is tartóztatni. Természetes, hogy a vasuti alkalmazott ezen eszközt csak a legkritikább esetben veheti igénybe, ha a cselekmény súlyos beszámítás alá esik, tettenérés forog fenn és rendőri segély kéznél nincs, kisebb jelentőségű kihágások esetében, vagy ha a cselekmény nem rendkívül súlyos és a

tettes személyazonosságát kétségtelenül meg lehet állapítani, a letartóztatási jog nem gyakorolható.

Nem jár el tehát az a vasuti alkalmazott az ő törvényes hatáskörében akkor, ha — bár szolgálata teljesítése közben — egy kisebb jelentőségű kihágás elkövetőjét le akarja tartóztatni és ha a tettes a vasuti alkalmazott ily célzatu cselekményének ellenszegül, nem követi el a hatóság elleni erőszakos bűncselekményt, mert ez a vasuti alkalmazott törvényes hatáskörén kívül esik.

A vasuti üzletszabályzat részletesen felsorolja azon eseteket, amikor az utas az utazásból kizárható, esetleg kizárandó. Ha a kalauz, vagy a vonatvezető az üzletszabályzatban megjelölt eseteken kívül valamely utast az utazásból ki akar zárni, nem jár el törvényes hatáskörében és az ily irányú cselekménynek való ellenszegülés nem állapítja meg a hatóság elleni erőszak bűncselekményét.

3. A hatáskörében működő hatósági közeg eljárásának törvényessége rendszerint nem lehet ugyan a magánfelek bírálatának tárgya és az eljárás törvénytelensége rendszerint nem eredményezi azt, hogy a hatósági közeg megszűnik a törvény különös oltalma alatt állni, mindazonáltal annak oly lényeges törvénysértések, amelyek már oly nagy jelentőséggel bírnak, hogy az eljárás úgy tekintendő, mintha az illető közeg nem a törvényes hatáskörbe eső cselekményt teljesítené. Ily kivételes esetben tehát előfordulhat, hogy a hatósági közeg a miatt veszti el a büntető törvény speciális oltalmát, mert eljárása lényegesen törvénytelen volt.

A lényegileg törvénytelen eljárástól meg kell különböztetni az egyszerűen *szabálytalan* eljárást, amelyet az egyébként *törvényes hatáskörében* járó hatósági közeg elkövet, az egyszerűen szabálytalan eljárás nem zárja ki a hatóság elleni erőszak fogalmát, feltéve, hogy a hatósági közeg törvényes hatáskörébe jár el.

Az eddigiekből megállapítható tehát az, hogy a vasuti alkalmazott akkor, mikor a törvény vagy az üzletszabályzat, vagy az üzleti rendtartás által reáért, habár nem speciális kötelességének teljesítésében jár el, hatósági közegnek tekintendő és az ellene ezen kötelessége teljesítésének megakadályozására alkalmazott erőszak vagy veszélyes fenyegetés megállapítja a hatóság elleni erőszak bűntettét, valamint megállapítja ezen bűncselekményta vasuti alkalmazott tetteleges bántalmazása is és pedig ezen utóbbi cselekmény már egymagában véve, tehát akkor is, ha a bántalmazás nem a hivatalos kötelesség megakadályozására, vagy a vasutas kényszerítésére valamely intézkedésre irányul, de hivatalos eljárásában éri a vasuti alkalmazottat.

A hivatalos eljárásban levő hatósági közeg bántalmazása ugyanis már egymagában véve megalkotja a hatóság elleni erőszak elkövetési cselekedetét, bár a bántalmazás nem irányul arra, hogy a hivatalos kötelesség teljesítése meggátolassék, vagy a hatósági közeg valamely más cselekmény teljesítésére kényszerítették.

A Curia ezen alapon ítélte el azt a vádlottat, ki a sorompó kinyitásával foglalkozó, egyenruhában levő vasuti őrt bántalmazta, habár ezt nem azért tette, hogy az őrt hivatalos eljárásában akadályozza.

A vasuti alkalmazott, mint hatósági közeg, a törvény különös oltalmában részesül, de ezzel szemben különös felelősség is terheli őt, mint közhivatalnokot.

A vasutüzleti rdtts. és a szolgálati szabályzat értelmében a vasuti alkalmazottak a büntetőtörvények alkalmazása szempontjából ugyanolyan elbánásban részesülnek, mint a közhivatalnokok, a vasuti alkalmazott is elkövetheti a hivatali bűncselekményeket.

Közhivatalnok a büntetőtörvény értelmében az, aki hatósági teendők teljesítésére állásánál, szolgálatánál van különös megbízásánál fogva hivatalban. A hatóság pedig részben kényszerítő hatalmat gyakorol, részint gondozó vagy őrző tevékenységet fejt ki a kezelés alatt álló közérdekű intézmények körül.

A vasutas, mint hatósági közeg, hivatalos eljárásában a törvény speciális és fokozottabb védelmét intézi, de másrészt, mint közhivatalnok hivatalos ténykedéseiben, vagy mulasztásaiban a törvény által meghatározott fokozottabb felelősség terhe alatt is áll.

Hivatali büntettet követ el első sorban az,

aki a reábizott közhatalmat törvényellenesen használja. Bizonyos esetekben a vasuti alkalmazottnak is lévén rendőri hatásköre, ebbeli működésében, mint a közhatalom kezelője jár el, következésképpen a vasuti alkalmazott is elkövetheti ezen hivatali bűncselekményt. A vasuti alkalmazott, mikor a reábizott vagy általában kötelességét képező teendőit teljesíti, nemcsak kényszerítő hatalmat gyakorolhat (rendőri hatáskör), hanem — és éppen ebben áll tulajdonképeni hivatása — mint gondozója, őrzője jelentkezik a kezelése alatt álló vasuti üzem biztonságának és szabályszerű rendjének.

Az a vasuti alkalmazott, aki a gondjaira bízott pénzt vagy érték tárgyat elcsikkasztja, nem a magánsikkasztás, hanem a hivatali sikkasztás cselekményében bűnös. A Curia 58. sz. büntetődöntvénye szerint az állami vasutaknál alkalmazott hivatalnokok és szolgák, az *e minőségükben és szolgálatai uton* kezükhez jutott pénz vagy érték elcsikkasztása által hivatali sikkasztást követnek el.

Hivatalánál fogva oly pénz vagy érték jut a közhivatalnok kezébe, melyet az nem csak jogosítva, hanem kötelezve is van átvenni és amelyet a fél, aki az átadásról szabályszerű nyugtát kapott, akkor sem köteles többé befizetni, ha a közhivatalok az átvett összeg rendeltetési helyére nem juttatja. A magánféltől csak akkor lehet újra követelni a fizetést, ha a pénzt olyan közhivatalnoknak adta, aki az átvételre nem jogosult. Ily esetben a károsult fél nem a közhatalóság, hanem a magánfél és ily esetben a sikkasztás is csak magánsikkasztás, nem pedig hivatali sikkasztás.

Hivatali bűncselekmény még a megvesztegetés, a hivatali visszaélés (aki azon célból, hogy valakinek jogtalanul hasznot, vagy kárt, vagy más sérelmet okozzon, hivatali eljárásában kötelességét megszegi, a hivatali visszaélés ségét követi el, az öt évig terjedhető fogházzal büntetendő BTK. 471. §), továbbá a hivatali hatalommal való visszaélés.

A vasuti alkalmazott tehát, akinek állandó és éber kötelessége az állam legelső rendű vállalkozása a vasuti üzem biztonsága és akadálytalan lebonyolítása felett őrködni, ezen terhes szolgálatában fokozottabb mértékben élvezi a törvények védelmét, de mindig ügyelni kell arra, hogy működésében körültekintés, higgadt megfontolás, hatáskörének alapos ismerete és lelkiismeret vezérelje, mert amily mértékben részesül a törvény különleges oltalmában, amíg törvényes hatáskörében s kötelessége teljesítésében jár el, épp oly mértékben terheli is őt a törvény fokozottabb szigora, mikor arról van szó, hogy a szolgálati kötelesség egyenes utjáról letér.

A vasutas egyéves önkéntes.

(Stráfli a zubbonyon.)

Ki merné mondani, hogy nem boldog a magyar? Álljon elő ki azt állítja, hogy kutyába sem veszik a vasutast. Aki eddig buslakodott a vasutas sorsán, ezentul tuláradó örömmel kurjantja! Ujjé a vasutnál de nagyszerű!

Fogalmam sem volt, hogy mi vasutasok ilyen kiváló brans vagyunk. Avanzsáltunk. Rangbelileg előléptettek bennünket. Van már nekünk is önkéntesünk, nemcsak bezupázott ellenőrmesterünk. Felstráflizták a mi fiatal éretteinket, kik elég meggondolatlanul aranyos zubbonyban vélik a tündöklő jövőt feltalálni. Hát hiszen jövőnek csakugyan jövő az eljövendő, de mért törjük a fejünket azon a mi lesz, mikor van a jelenben min örülnünk.

Magam részéről majd belebolondultam a nemzeti vívmányba. Kedvem kerekedett a stráflitól és csak úgy egyesben jártam a kállai kettőst, rogyásig.

Élénk fantáziám segedelmével magam elé varázsoltam egy felstráflizott vasutas egyéves önkéntest. Mily büszkén lépdeltem vele az Andrassy-uton! Még a direkczió épülete is mosolygón bólogott felénk. Mi azonban ügyet sem vetettünk a szürke vendégfogadóra, hanem fölünyes fejtartással haladtunk el mellette. Az egész világ, az egész Andrassy-ut utunkat állta, még az Erzsébetteri verebek is kizárólagosan nekünk csiripeltek. A direktorok grémiama félénken huzódott meg a tanácsterem legfűgő-

nyözött ablakai mögött és olyan zavarba jöttek, hogy az előléptetési értekezlet bizonytalan időre, új kormány alakulásáig kellett elhalasztaniok. Speciel engemet kívántak soronkívül előugraszteni, de az óriási zárvarban rangbelileg a legutolsó helyre degradáltak.

A rendőrség Bodával az élén vonult ki elibénk; Krecsányi meg udvari fotografusával örökölte meg bennünket a késő utókor számára. A rendőrnek lova bámulatában a villamos ivlám-pára kapaszkodott fel és csakis a mi megnyugtató közbelépésünkre volt hajlandó elfoglalt álláspontjából valamicskét engedni. A hölgyek formálisan megveszekedtek. A Pasteur-intézet egész készlete egy félóra leforgása alatt teljesen kimerült. A bukjelszoknyából krinolin, a nadrágszoknyáól Jaeger-féle alsó ruha lett. Egyszóval annyira megbabonáztuk az embereket, hogy magát Hyeronimit is csak erőszakkal tarthattuk vissza a miniszteri székben.

E nagyszabású felfordulást az a kicsinyke stráflí idézte elő, melyet a mi érett kicsi kollégánk a Hivatalos Lap magas rendelete nyomán zubbonya ujjára felvarrhatott. Azt hinnők, hogy a felvarrás csak úgy találomra, egyszeriben történt meg? Ellenkezőleg! Annak a stráflinak meg van a maga hivatalos helye. Attól a stráflí el nem térhet sem jobbra, sem balra. Pont azon a helyen kell diszelegnie, mert a kiküldendő revizor cirkalommal fogjanak a feltűnt égitestnek hivatalosan megállapított helyét még hivatalosabb komolysággal felmérni és megállapítani. A zubbonyzabázok nem tudtak a centiméterekben eligazodni, kénytelenek voltak a műegyetemre beiratkozni, hol jelenleg a földmérést és annak befolyását a zubbonystráflíjára éjjel-nappal studiózzák. Addig is a mérnöki osztályok számítják ki és állapítják meg a stráflí helyét a zubbonyujjakon.

Az új véderőtörvényt éppen e stráflíra való tekintettel vonták végérvényesen vissza, mert az egyéves önkéntesi intézmény most már divátját multá, azt megreformálni teljesen felesleges. Az ujjonnan megrendelendő Drednoughtok mindegyike ilyen stráflí fog oldalán hordani, mely — szakértők állítása szerint — nemcsak az ellenség tüzétől, de a tenger vizétől is teljesen mentesít.

Éppen e pillanatban értesültem arról, hogy a lovagrendek kancelláriai alázasos instantiát irányítanak a vasutasokhoz, hogy rendkívüli és különös kegyként a nagyszallagok helyett ilyen stráflíkat viselhessenek a nagykeresztesek. Egyelőre megfontolás tárgyává teszem, vajon magam részéről belemegyek-e a kérdés érdemleges tárgyalásába, mert a stráflí nem engedhetem hivatalos stréberek közprédájává lekicsinyíteni. Nekem a nagyszallag nem imponál, de a kis stráflí elvből nem hagyom és nem engedem. Aki stráflí akar viselni, az iratkozzék be a vasutra. Míg a készlet tart, a jelentkezőket beiratási díj fizetése nélkül felvesszük. A létszámon felülieket majd elküldjük a Club kirándulásra.

Igazán sajnálom, hogy én már túlértt vagyok, különben magam is jogot formálnék a vasutas önkéntes stráflíra. Ha felvarrhatnám: nekem dalolna minden madár, nekem nyilnának a tavaszi virágok. Ilyen vivmány nincsen a föld kerekészen. Előre sajnálom a szerencsétlen Edisons, ki szegényében minden bizonnal gramofonodatot fog inni. Halálát ezek szerint a mi stráflink okozná, de én azon meggyőződésem vagyok, hogy pusztuljon minden kontár feltaláló, ha a stráflíhoz hasonló felfedezéssel nem képes a világot boldogítani.

A stráflis vasutasok lesznek a mi szemünk fényei. Az ő kedvükért reformálják meg a szolgálati szabályzatot; a direktorok tőlük kérnek majd engedélyt, hogy levegőt szivhassanak magukban. Én jóelőre beprotegálok hozzájuk a direktorokat kérve: legyenek egy kissé elnézéssel irántuk. Azonban előre kikötöm, hogy az igazgatók nem számíthatnak részükről jóindulatra a soronkívüli előléptetések alkalmával. Az igazgatókat csak automatikusan engedik fel a ranglétrán és pedig oly formán és kikötéssel, hogy vezetőjük egy stráflis vasutas lesz.

Csak azt szeretném tudni, hogy az állomásokon milyen tisztelet jár ki a stráflis vasutasnak? Remélem az állomásfőnökök betéve tudják kötelességeiket. Reggelenként az egész személyzetből diszszázadot kell alkotniok és a megjelenő stráflis vasutast illő tisztelgással fogják

fogadni. Mert tudni kell, hogy az összes igazgatók helyetteseikkel egyetemben már rég beadták lemondásukat és most alázatosan aziránt esedeznek, hogy ők is stráflí viselhessenek. Ha az előjelek nem csálnak, fáradozásukat aligha fogja siker koronázni. A stráflisok ugyanis külön kasztot alkotnak; körükből elvből elüldöznek minden oda nem valót. Óriási protekciót kell mozgósítaniok, ha eredményre egyáltalán számítani akarnak.

Manapság a szárnyas kerék is a stráflí jegyében száguldozik. Azért felebarátaim, ha békeségben akarjátok élvezni a lakbérnyugdiját, csinján bánjatok a stráflisokkal. Akinek nincsen már jussa hozzá, ne irigyelje azoktól, kik azt mostan viselik, hanem illő tisztelettel süvegelje meg mindenki a vasuti zubbonyt és a zubbonyon hivalkodó stráflíit.

A II-ik fizetésrendezés kísérlete.

Az egyik napilapba bizonyára igen autenikus forrásból egy közlemény került, mely a tervezett fizetésrendezést teljes egészében tárgyalja. Ugyan a közlemény hitelességét hivatalos demantálással kísérelték megerősíteni, de mindennek dacára igaznak kell elfogadnunk a lapban foglaltakat, mert értesülésünk szerint azzal már a vasutagazgatói értekezlet is foglalkozott.

Alig kell bizonyítanunk, hogy minden fizetésrendezés első sorban azokat érinti a legközelebről, kikre a rendezés vonatkozik. Nem is demantálták volna a lap közleményét, ha az ominozus tervezet az igényeknek, a várakozásnak megfelelő volna. A közrebocsájtott tervezet nem bír azokkal a kellékekkel, melyek a vasutasokban megnyugtató érzést válthatnának ki. Sőt épen ennek az ellenkezője állapítható meg, mert alig palástolhatjuk el azt az ellenérzést, mely a vasutasok körében a tervezet ellenében tapasztalható.

A közfelfogás abban csucsosodik ki, hogy ezzel a tervezettel a már szerzett jogokat egy tollvonással konfiskálnák el. Azok a gyönyörű rangbeli címzések, melyek a tervezetben oly hivalkodóan tolakodnak előtérbe, takarják el azt, mi a tervezetben nem kívánkozik ki a napfényre. Az egész tervezet különben az emberi hiúságra épült; a cimkórságban szenvedők legyezgetésére való, hogy a címmel, a ranggal, a díszszel vegyék el a keservesen kiérdemelt falat kenyeret. Ezzel a tervezettel a vasutasságot a nyomor fertőjébe taszítanak bele. Manapság legalább van remény egy jobb jövő után; a legújabb tervezet a rideg valóságot tárja fel minden vasutasnak, hogy ezzel elvegye minden hitét, reményét, akaratát, mely munkára, kitartásra ösztönzi.

Sehol a világon, csak nálunk honosodott meg azon törekvés, mely szerint minden rendezéssel a jogokból valamit le kell nyírni. Ugy látszik, hogy ez a recept kitünően bevált, mert az első kísérlet sikerülte óta hol itt, hol ott olvasunk olyan fizetésrendezésről, mely a létező állapotokat is alaposan kigunyolva még rosszabb viszonyokat teremt, mint amilyen annak előtte volt. A rendezésre szorulóknak nyomora és apátíja magyarázza meg azután azon sajnálatos tény, hogy a pillanatnyi esetleges többletért egész jövőjüket szívesen áldozzák fel az emberek. Erre a valóságra van a vasutasoknak szánt legújabb fizetésrendezési tervezet is építve.

Különben a vasutasok szívesebben vennék, ha a kormány jóakaratu tekintete nem rajtuk akadna meg, mert jól tudják, hogy abból aligha fog rájuk nézve haszon háramolni. De, ha már oly közel állunk a rideg valósághoz, állapítsuk meg, hogy ennél rosszabb fizetésrendezési tervezettel még soha sem kedveskedtek azoknak, kik helyzetük javításáért küzdenek. Ha valóra válik a tervezetben foglalt rendszer, a vasut képe rövid néhány év alatt teljesen meg fog változni. Elsőbbet is a jelenlegi személyzet minden kilátása halomra fog dűlni. Nem tulozunk, ha kifejezést adunk abbeli nézetünknek, hogy az ambicióra serkentő lehetőség hiányában minden vonalon a nemtörődömség fog orgiákat ülni.

A vasutasok jól ismerik már a valamely rangosztály élén disztelenkedő csillag jelentőségét, mely az előmenetel megakadását, a karrier letörését jelenti. A legújabb tervezet bázisául épen ez a csillag vált, hogy minden categoria kilátásait egy csapásra tönkregye. Amilyen igazságtalan a jelenlegi szolgálati szabályzat megszorító rendelkezése, mely az ellenörök haladását egy nagy kérdőjel elé állítja: épen olyan égbekiáltó igazságtalanság lenne ezt a kérdőjelet az egész személyzetre általánosítani. Mi vasutasok abban biztunk és bizunk még ma is, hogy a jelenlegi rendszer hibáit lehetőleg kiküszöböljük, azt azonban sem nem érdemeltük meg, sem nem várjuk el a felsőbbégtől, hogy helyzetünket még rosszabbá engedje tenni. A felsőbbség nem állhat olyan magasan felettünk, hogy a mi nyomorunk mélységébe le ne tekintessen. Nem egy van közöttünk, ki végig szenvedte a kis ember keserves kenyerét. Ha visszatekintenek a multba, kell, hogy felemeljék tiltakozó szavukat minden törekvés ellen, mely jogainkból forgatna ki.

Nekünk vasutasoknak nem a cím kell, nekünk élni kell. A címeket átengedjük azoknak, kiknek egyedüli vágya, törekvése és álma egy jól hangzó üres titulus. A mi hiúságunkat tökéletesen kielégíti, ha családunkkal együtt emberségesen megélhetünk. Minek a vasutasnak tanácsosi, főtanácsosi cím? Nem kér tőlük senki sem fő sem altanácsot. Amit meg a vasutasnak tudnia, végeznie kötelessége azt a főtanácsosi cím nélkül is betéve ismeri.

Nagyon rosszul ismerik a vasutasok lélektanát, ha a cimkórság, a hiúság kielégítésére építve szerkesztenének meg egy fizetésrendezést. A mai drágasági viszonyok mellett a mostani disztelen címre is alaposan rá kell fizetni abból a csekély fizetésből, melyet eléggé ügyes fordulattal még kedvezőtlenebbé kíván a legújabb tervezet alakítani. A vasutasok nem ilyen rendezést várnak és kívánnak hanem olyant, mely tisztességes megélhetést biztosít. A cimből ugyan egyetlen vasutas sem fog megélni, azonban a tervezetet készítők abban bizakodnak, hogy a címek hangzatos megállapításával a vasutasok minden gondját, baját egy csapásra eltüntetik a föld kerekéségéről.

A vasutasok még alig ocsudhattak fel álmélkodásukból, annyira közelről érintette őket a nem remélő fájdalom csalódás. Ilyen nagy testületet rövid uton mégsem lehet jogaiából kiforgatni. Mulat-

hatnánk a tervezet bogarain, ha nem föltene el mindannyiunkat mélységes keserűség. Ennél rettenetesebb csapás nem érheti a vasutas társadalmat. Ki hallott fizetésrendezésről, melynek gerince a rangemelés, lényege a fizetés lejjebbítése? Ha élclapban olvasnók ezt a tervezetet talán mosolyra válna az arcunk, így azonban komolyabb oldaláról kell a dolgot fogunk és kimutatnunk mindazon hátrányokat, melyek a vasutasok boldogulását egyenesen kérdésessé teszik.

Reméljük nem mi leszünk az utolsók, egyben az elsők, kik hangosan szóló szavukat a tervezet merénylete ellen fel-emelik. Mi a vasutas szövetségre apellálunk, mely oly kevélyen szokta a maga tekintélyét, súlyát fitogtatni. Hisszük, hogy ott lesz, első helyen fog barcolni a tervezet ellen. Mert ne felejtjük el, ha igaz a közölt cikkben foglalt táblázat és az ahhoz fűzött kommentár, a vasutasok belátható időn belül nem is gondolhatnak arra, hogy ügyük jobbra fordulhat. Már pedig mindannyiunk kötelessége tiltakozni olyan rendezés ellen, mely a mainál is lényegesen rosszabb. Két rossz közül inkább a kisebbet fogadjuk el. Ha a mainál jobbat nem adhatnak, inkább tegyünk le egyelőre minden igényünkről. Inkább várjuk be a viszonyok kedvező alakulását, mikor méltányos kérésünk méltányos meghallgatásra talál. Pillanatnyi haszonért, hiu, üres címért nem áldozhatjuk fel sem a mi, sem az utódok jól felfogott érdekét.

A munkások arcképes igazolványa.

Hosszu évek óta folyik a munkásság küzdelme arcképes igazolványukért. A küzdelem bármilyen tiszteletreméltó és méltányos célért indult meg: mindezeideig eredményre nem vezetett. Érthetetlen ellenérvés tapasztalható a munkásság kérése ellen, mintha az arcképes igazolvány engedélyezésével a munkásságnak olyan kedvezmény nyújtatnék, mely a munkásság erejét és vágyait nagyobb célok kikutatására acélozná meg. Mindenki tisztában van a kedvezmény értékét illetően, mely végeredményben a vasutnak nemhogy kárára, de egyenesen hasznára válnék. Az arcképes igazolvány sem szabadutazásra nem jogosít, sem visszaélésekre nem enged teret. Az utazási vágyat sem éleszti, hanem alkalmat nyújt olyan esetekben, mikor szabadjegy nem áll rendelkezésre, mérsékelt, önköltségi áron való utazásra.

A munkásságnak adott ilyen irányú kedvezmény nem ellenkezik pénzügyi szempontokból sem a vasut érdekeivel. A jelenlegi gyakorlat szerint minden munkás jogosult díjmentes utazási kedvezményre, ha betöltötte a három esztendői szolgálati időt. Nagyon természetesen él is vele lehetőség szerint, mely a vasutnak rengeteg munkát okoz. Minden egyes, még a legrövidebb távolságra tervezett utra is szabadjegyet kér a jogosult. Olyan kis utra kér szabadjegyet, melyet különben szívesen megfizetne, ha regiejegy váltására igazolványa lenne.

Nem kell bővebben kitérnünk annak igazolására, hogy rövid távolságra kiállított szabadjegy-igazolvány sokkal többet kerül a vasutnak, mint amennyit személyzeti jegyért megéríteni kellene. A vasuti adminisztrációnak igen költséges és felesleges sallangja a kedvezményes jegyek kiállítását végző irodája. Legalább a

vasuti alkalmazottakat illetően csupán a bürokratizmushoz való merev ragaszkodás igazolja ezt a nagy aparátussal fentartott intézményt. Mióta hosszas tanulmányozás és vajudas után megkapták a vasuti alkalmazottak és családtagjaik a személyzeti jegy váltására jogosító arcképes igazolványt a jegykezelő irodák tetemes felesleges munkától szabadultak fel. Sok időbe került, míg az intéző körök belátták, hogy a féláru utazásra igényt nyújtó igazolványt praktikusabb eszközökkel is helyettesíthetik.

Alig tudjuk ennél fogva megérteni, miért ne lehetne arcképes igazolvány érvényességét a munkásokra is kiterjeszteni? Hosszu évek tapasztalata mond ellent azon meggyökeresedett felfogásnak, hogy az utazásra való hajlandóságot a mindig kéznél levő igazolvány éleszti. Aki erre építi meggyőződését, az teljesen félreismeri az emberek gyöngeségét. Éppen ennek az ellenkezőjét állíthatjuk, mert mentül körülményesebb egy jogosítványnak az élvezete, annál furfangosabb eszközökkel törnek az emberek utána. A jegykérvény kiállítása és aláírása senkit sem fog visszatartani attól, hogy annak megszerzését minden szükséges és szükséges telen alkalomra magának biztosítsa.

Ha tekintetbe vesszük azon körülményt, hogy mennyi időbe kerül míg az engedélyezett jegy birtokosa kezébe jut, nem csodálkozhatunk a személyzet azon törekvésén, hogy mentül több irányra érvényes jegy megszerzésére és birtokára törekedjen. Minden jogosított zsebében megtalálható az emberileg lehetséges utazási irányokra érvényes szabadjegy, melynek legnagyobb része azután használatlanul érvényét is veszti. Mentül rigorózusabb formákba préselik bele a szabadjegyek megszerzésének lehetőségét, annál jobban felvértezik az emberi leleményességet, mely azután minden esetben megtalálja azt az expedienst, melynek révén legkönnyebben megkerülheti a hivatalosan kitalált rendelkezéseket. Ilyen formában sohasem fogják a célt sem megközelíteni, sem elérni.

Az utazásra való ingert legkényelmesebben akkor lehet orvosolni, ha mesterséges gátakkal nem akadályozzuk meg annak lehetőségét. Igazolásokra szolgál azon bebizonyosodott tény, hogy privát ügyekben és szórakozásra legkevésbé gondolnak azok, kiknek valamely állandó érvényű szabadjegy van birtokukban. A vasutasok családtagjai is csak halaszthatatlan esetekben veszik a személyzeti jegykedvezményt igénybe, mert magáncélú utazáshoz idő és főleg pénz kell.

A munkásság sem használhatná fel arcképes igazolványját visszaélésekre, mert éppen azért arcképes az igazolvány, hogy csupán tulajdonosa használhassa. Többet nem utaznának vele, mert az utazáshoz megkívántatók kellékek: szabadidő és pénz dolgában a munkásság sem képez kivételt. Nem akarunk kitérni a munkásság követeléseinek egész komplexumára, azonban az arcképes igazolványok engedélyezését e helyütt is teljesen indokolt és teljesíthető kérésnek kell kinyilatkoztatnunk.

A munkásság a vasuti életben és üzemben olyan fontos helyet foglal el, hogy méltányos kérésüket merev konzervativizmussal letárgyalni nem lehet. Azáltal, hogy a szabadjegy kedvezményt megadták nekik, maga a felsőbbtség jelölte ki őket arra a helyre, melyről az utazási kedvezmények egészét kérhetik. Különbösen is érthetetlen eljárás volt egy megnyitott kedvezménynek csak a felét megadni, mikor ugyanazzal az erővel és jóakarattal az összes vasuti alkalmazottakat megillető jegykedvezményeket is megadhatták volna.

A munkásság mozgolódása, kérvényezése, évek óta tart, mely addig nem fog megszűnni, míg kérésük meghallgatást és kedvező elintéztést nem nyer. Ha a vasutat pénzügyi tekintetek vezérelnék a kérés konzekvens megtagadásánál, akkor mi is kényszerítve volnánk e tiszteletreméltó indokokkal vasuti szempontból behatóan fölfalogni. A munkásság kérésének azonban pénzügyi érdekek nem állják az útját. Tehát arra az álláspontra kell helyezkednünk, hogy minden vasutas, ki a megkívántatók kellékekkel bir egyforma elbírálás szerint ítéltesse meg. Azok a munkások, kik szabadjegyre való igényüket igazolhatják, felfogásunk szerint tisztán analógia következményeként arcképes igazolvánnyal is ellátandók. Ha a vasutasok minden kategóriája arcképes igazolvány birtokában van: nem tehetünk a munkásokkal sem kivételt.

Abban az esetben, ha a munkásság méltányos kéréséhez jut, a vasut felszabadul tengeri hiábavaló, költséges munkától, a munkásság pedig régi kívánságát kielégítve találja. Ez a kedvezmény nem precedens, hanem a minden vasutast megillető jognak azokra való kiterjesztése, kik ennyi méltányosságát a többségtől szintén elvárhatnak. Reméljük nem sok időbe kerül, mikor e jogosítvány kiterjesztéséről e lapok hasábjain is beszámolhatunk. A vasuti többség egyetlen ellenérve abban merülhet ki, hogy a külföldi vasutak sem adnak arcképes igazolványt munkásaiknak. Ám, ha mi mindenben a külföld után szeretünk indulni, a munkások arcképes igazolványainak engedélyezésében átvehetjük a vezetőszerpet és olyan példát statuálhatunk, mely legrövidebb időn belül az egész kontinensen el fog terjedni.

Kedvezmények megállapításánál az a mérvadó, ki számítható a vasuti alkalmazottak fogalma alá. Fegyelmi tekintetben a munkásság vasuti alkalmazottnak tekintetik. Kedvezményeket illetően sem tekinthetők másnak mint: vasuti alkalmazottnak. Ennél fogva éppen olyan jogosultak az arcképes igazolványra, mint a többi vasuti alkalmazottak.

A malac-banda.

Legutóbbi számunkban egy pár jellemző vonással igyekeztünk egy vasuti különlegességet, a „sáskavonatot“ olvasóinkkal megismertetni. Nem mi vagyunk az okai, hogy azokat a vonatokat, amelyekkel az üzletvezető urak nagy kíséret mellett utaznak, a vasutasok rossz nyelve ilyen tiszteletlen névvel emlegeti. Vigasztalhatja azonban az üzletvezető urakat az a tudat, hogy a vasutas minden neki nem tetsző egyéb dolognak is megtalálja a gunynevét s arról egymás között más néven meg sem emlékezik.

A sáskavonatot utasait egyébként még „nagy garnitúrának“ is nevezik, szemben azzal a kis garnitúrával, amikor az üzletvezető helyettes az osztályfőnök helyettesek kíséretében utazik ki a vonalra.

Ennek a kis garnitúrának nem éppen becéző közönséges másik neve: *malac-banda*.

Most erről a malac-bandáról akarunk egy pár szóval megemlékezni, mint olyan vasuti specialitásról, amely szintén arra való, hogy koronként elvegye a vasutasok kedvét a szolgálatról, de ellenértékül egy-egy közderültéget keltő emléket hagyjon maga után.

Legelőször is azon kell kezdenünk, hogy a malac-bandának már nem dukál szalónkocsi s meg kell elégednie azzal, ha egy kimustrált AB kocsit akaszthat saját részére valamelyik vonathoz akként jelölve meg az utazó közönségnek hozzáférhetlen kocsit, hogy annak minden ablakát „bérelt szakasz“ bárcával ragasztják tele, természetes, hogy ha az üzletvezető esetleg szabadságon van, akkor a malac-banda is szalónkocsiban, az üzletvezető kocsijában utazik s abban a nagyvási mániában tetszeleg magának, hogy most ő is „sáskavonatot“.

Arról valószínűleg nem is kellene külön megemlékezni nekünk, hogy a sáskavonattal utazó üzletvezető és osztályfőnökök kirándulása nincs semmi hasznára sem a szolgáltatnak, sem a személyzetnek, még kevesebb haszna van a malac-banda utazásának, ha csak nem az, hogy ez éppen ellenkező körülmények között szokott megtörténni.

Amíg ugyanis az üzletvezetőhöz jámbor halandónak nem igen lehet hozzáférkőznie, mert a „sáskavonat” kisérői elzárják előle a lehetőséget s amíg az üzletvezető előtt nem szabad holmi kényes kérdéseket feszegetni, addig a malac-banda előtt minden kérdés szőnyegre kerül s meg lehet kritizálni magának az üzletvezetőnek az intézkedéseit is, mivelhogy az üzletvezető-helyettes legfőképpen népszerűsége utazik s szívesen kelti maga iránt azt a feltevést, hogy minden másként lenne, ha ő volna az üzletvezető.

A népszerűsége való törekvéssel természetesen együtt jár, hogy az üzletvezető-helyettes nem zárkozik el egy vasutas elől sem. Meghallgat mindenkit és minden kérelem teljesítését feltétlenül megígéri. Az igaz, hogy ezekből egyetlen-egyet sem teljesít, mivel az nem rajta áll, hanem az üzletvezető beleegyezésén múlik, de legutóbb az ígérettel csinált egy jó napot a reménykedő kérelmezőnek, a népszerűség elérésére pedig az is fontos, ha legalább a jószívű ember színében lehet a személyzet előtt bemutatkozni.

A kíséretet képező osztályfőnök-helyettesek természetesen ugyanezt a nótát fújják, mert az osztályfőnökkel szemben ők is szívesen vadásznak egy kis népszerűsége, mivel egyébként a vasutasok úgy sem igen szokták őket valami különös megtiszteltetésben részesíteni.

Ekként szerencsésen kifejlődik aztán a nyílt ellentétes állapot az üzletvezető és helyettese, valamint az osztályfőnökök és ezek helyettesei között a szolgálat nagyobb előnyére és különösen gyönyörűségére az alárendelt személyzetnek, amely a malacbanda kifogásain és ígéretein napokon keresztül elmulat egymás között.

Tudni kell ugyanis, hogy a malacbanda sokszor szigorubb a szolgálati hibákkal szemben, mint a sáska-vonat utasai.

Helyzetéhez híven, különösen az apróbb hibákat szereti felfedezni, amit az üzletvezető és kísérete meg sem lát, vagy éppen természetesen és leppáliának talál. Ez mind kész préda a malac-banda előtt s ezekért a főnök urak vagy más vasutasok olykor erős szemrehányásban is részesülnek.

A malac-banda észreveszi a pályaudvaron elszórt papir darabokat, meglátja a rakhelyeken felgyült szemetet, megnézi a kocsihon a baccákat s megkérdezi, hogy egyik másik rakott kocsi mért nem lett már tovább küldve, vagy az üres kocsik mért nincsenek megrakva. Jó szerencse, hogy megelégszik azzal az igazolással is, hogy a rakott kocsik továbbítására még nem volt vonat s hogy az üres kocsik azért állanak üresen, mert nincs beléjük mit rakni.

Felelősségre vonja továbbá az állomást azért, ha csökken a forgalom s azért is, ha emelkedik s a pályaudvaron fekvő tárgyakra nézve is sorba kérdezi, hogy miért van az ott, mikor vizik el onnan, vagy mire akarják használni, szóval érdeklődik minden dolog iránt, a miről felteheti, hogy azzal más halandó úgy sem törődik.

Az a record, amit a malac-banda a kicsinyeségek hajszolásában elér, sok bosszúságot okoz az állomásoknak, de sok humort is kivált a vasutasokból, akik már szinte várják, hogy egy ily utazásnál legközelebb olyan kérdéseket fog hozzájuk az üzletvezető-helyettes intézni, hogy miért kék az ég, miért zöld a fű és miért halad a rák nem előre, hanem hátra?

Dehát szó, ami szó, mégis csak szükség van a malac-banda utazására is és pedig nem csupán a felszámítható diéták miatt, hanem azért is, mert a helyettesekből előbb-utóbb valóságos főnökök lesznek, s addig bőséges gyakorlatot szerezhetnek arra nézve, hogy ha egyszer a hatalom az ő kezükbe kerül, miként kell mind annak az ellenkezőjét cselekedni, amit helyettes korukban cselekedtek.

A hatalom bírása ugyanis rendszerint megváltoztatja a nézeteket, ahogy megváltoztatja

magukat az embereket is, és nem ritka eset, hogy a humánus helyettesekből válik a legkurucubb és legkevesebb belátással bíró főnök.

Levél a szerkesztőhöz.

Tisztelt szerkesztő ur!

Jelen levelem befejezése után arról értesültem, hogy szerkesztő ur ellenem előre meg nem fontolt szándékkal tisztességtelen fegyverekkel akar küzdeni. Azokat a megtisztelő rágalmatokat, melyeket a multban írott leveleimben önre és a szerkesztőségre hánytam: ellenem akarja kihasználni. Merészsége előttem érthetetlen és hogy jó előre kedvét szegjem a kirohanástól, magamról egyet-mást okulás és ovatosság okáért ideiktatok.

Bennem a macacsságig erőszakosan krakéler vér kering. Nyakasságomnak már születésem pillanatában kifejezést adtam, mert öt orvos alig birkózott meg velem, hogy ezt az árnyékvilágot megpillanthassam. Előre vetette árnyékát az élet kellemességeinek kellemetlenségei; én nyomban fellettem magamban, hogy kizárólagosan az erőszaknak fogok engedni. A tulnyomó orvosi erő győzedelmeskedett rajtam és mint a mellékelt ábra mutatja én mégis kényszerítve vagyok a föld porát taposni.

Azóta krakéler tehetségem csak fokozódott. Olyan vitéz gyerek lettem, hogy önönmagamtól is rettegek. Ha a tükörben megpillantom magamat, rögtön fegyver után nyulok. Azért kerülöm az olyan vidéket, hol a butorzatnak tükör a szokásos kiegészítése. Villásreggelire szerkesztőkből metszett vesepecsenyét eszem. Szerkesztő ur pecsénnyére már régen vágyodom. Ha utamba kerül kannibáli étvágyamnak áldozatává leszek.

Nemcsak krakéler, de egyben szenzációsan bátor emberré váltam. Árnyékomtól nem szoktam megijedni. Igaz, hogy csak világos verőfényes nappalon sétálok a rendőrség inspekciós szobájában, éjjel pedig a jól megérdemelt nyugalomban ringatom el magamat. De nem is volna tanácsos velem éjjel találkozni, mert kényszerítve érezném magamat a szembejövő elől nagy ivben kitérni, nehogy a büntető törvénykönyvnek réam vonatkozó paragrafusai-val nyílt ellentétbe keveredjem. Az aszói javítóintézetből nagy összeköttetésem dacára egyszerűen kicsaptak, mert az igazgató és az örök példámon okulva, olyan makrancos, vásott gyerekekékké váltak, hogy olykor a növényedékek is csak a legnagyobb erőfeszítéssel bírták őket a jobb utra téríteni. Mikor a vasutnál felvételre jelentkeztem, a soros elnököt olyan páni félelem fogta el, hogy azonnal a saját helyét kínálta fel nekem. Én azonban nem akartam a vasuti szolgálatot „pick auf” kezdeni, tehát az elnök ajánlatát, mint teljesen tárgyaltal irattáromba helyeztem el. Főnököm csak akkor merészkedik bejönni a hivatalba, ha soron kívüli előléptetésemre vonatkozó okmányomat presentálhatja. Különben nem szabad bejárnia, nehogy ok nélkül felingereljen.

Hát szerkesztő ur velem akarja névjegyét cserélni? Már is felborzoltam szőrömet és úgy lesem a találkozást. Tanácsolom azonban, hogy ismerkedési összejövetelünkre a mentőket már jó eleve invitálja meg. Ha kezemügyébe kerül szerkesztő ur, két napon át kizárólag az ön husából készített virsilit szafiban eszek Budapesten. Családjához soha sem fog többé megérni. Jó emléket szerteszőrom a világra.

Nevelésesen együgyű kihívás az ön részéről, hogy egy vérbeli vasutas fenegyerekekkel merészel újat huzni. Az ilyen firkász szerkesztővel rövidesen szoktam becsületbeli ügyeimet elintézni. Tollszárom hegyére spēkelem és levelem írása közben azzal mulattatom magamat, hogy mint erőlködik arról szabadulni. Végezetül igazán kíváncsi vagyok arra, mit is tart magáról egy közönségesen egyszerű szerkesztő? Megírhatja nekem véleményét, ha elegendő bátorsága van hozzája. Remélem azonban, hogy kelt levelemtől alaposan el ment a kedve. Merészségét azzal indokolom és próbálom enyhíteni, hogy nem ismer eremet. Nem volt szerencséje engemet megismernie. Ha lovagi sisakomat fellebbentém és meg-

pillantana, úgy elfutna, hogy itt hagyná szerkesztői pennáját, lapját, ismeretlen hívét, talán még a bőrét is nálam felejtene. Ugyan kényes helyzetbe kerülne egy szerkesztő bőrével, mert sejtlemem sincsen mit is kezdhetnék vele. Hosszu gyakorlati pályámon már néhány jobb bőrt láttam; szerkesztő ur ennél fogva sem egyénileg, sem bőrilleg nem áll az én XX. századbeli kényes izlésű korom magas színvonalán. Tekintettel azon nyomós kör. Imányre, hogy a Mezőgazdasági Lexikonban szerkesztő ur leszármazása a núbiai párdúcig van visszavezetve, melynek utódai köztudomásulag gyáva nyulak: képzeletben megszerkesztettem már azt a gyászos arenát, melyen nagyobb reményekre jogosított firkász pályafutását közóhaja dicsőtelenül fogja befejezni. Megjegyzem azonban, hogy én gyakorlati ember vagyok, velem is lehet olykor okosan beszélni. Ha a politikában lehetséges kompromisszumra lépni az ellentétes vélemények szanálása végett, én is hajlandónak nyilatkozom szerkesztő urral tisztességgel polgári haszonra fegyverbarátságot kötni. Ennek azonban első és főfeltétele az: Szerkesztő ur rakja le fegyverét lábaim elé, én meg az enyémet magasan tartva fenyegetőzőm, míg a derekát teljesen be nem adja. Részemről ezt az eljárást tartom legnobilisebb tárgyalási kiinduló pontul, mert Nick Carter becsületeljárás könyvében így tanultam meg.

Tehát szerkesztő ur köteles lesz első sorban a hivatali titkot megőrizni. Nem a magáét, hanem a vasutét. A vasutasok semmi néven nevezendő dologra nem borítanak fátlyolt. Azért mindarra, amit tud, lát, ismer és hall, ne szenteljen figyelmet. Egyszerűen ne törődjék vele. Hogy könnyebben elfelejtse a titkot, tanácsolom: szerkessze ki a lapjában és bizza a hirt sorsára

Köteles lesz záros határidőn belül magát a vasut kötelékébe oly kikötéssel felvétni, hogy lakbérnyugdíjjal felemelt igazgatósági elismeréssel megyen majd penzióba. Addig is, míg nyugdíjigogosultságának teljes idejét ki nem érdemelte, a Hieronymi-éra alatt szokássá vált előléptelési viszonyok alapul vétele mellett minden esetben soron kívüli lépjen elő az elnöki rang eléréséig. Ha automatikusan próbál előlépni, akkor a játékot előlről kell kezdenie.

Bele kell abba nyugodnia, hogy a jelenlegi kormány legalább is tiszser egymásután rendezze a fizetését. Ha a legutolsó rendezés után még fizetése marad, akkor azt külön betegsegélyző pénztár alapja javára kell fizetnie.

Köteles lesz évenként a vasut által kiutalványozott rendkívüli jutalmat hirlapilag nyugtázní. Feltételezem szerkesztő urról, hogy egy fillért sem tagad el belőle. Végezetül a legujabb ügyrend szerinti szóbeli elintézés helyett minden esetben írásban fejtí ki szerény véleményét.

Abban az esetben, ha föltételeimhez teljes mértékben hozzájárulna, részemről minden további eljárás szűnetelne. Rövid gondolkodási időt adok. Addig várok, míg újra emelik a fizetésemet. Igyekezze szerkesztő ur, a mai világban minden lehetséges, még az is, hogy továbbra is tisztelője maradjon öszinte Hive.

Az illetmény-táblázat rendezése.

Felhivatalos cáfolatok ellenére is erősen tartja magát vasutas körökben az a hír, hogy nemcsak a szolgálati pragmatika, hanem az 1907. évi L-ik törvény-cikkkel életbeléptetett illetmény-szabályzat is még ez év folyamán átdolgozás alá kerül, sőt hír szerint ez az átdolgozás már folyamatban is van s mihelyt a parlamenti viszonyok lehetővé teszik, a képviselőháznak ismét lesz alkalma a m. kir. államvasutak személyzetének legfontosabb kérdéseivel foglalkozni.

Köztudomásu dolog, hogy a horvát képviselők követelése következtében a miniszterelnök a vasuti pragmatika olyan átdolgozását helyezte kilátásba, amely a horvátok vélt sérelmeit orvosolni hivatva lesz s ez az ígéret alkalmat adott

arra, hogy a kereskedelmi miniszter a szolgálati pragmatikának a gyakorlatban be nem vált vagy általa jónak nem talált szakaszait is megváltoztassa, sőt az elődje által alkotott illetmény-szabályzatot is a saját felfogása szerint formálja át.

A horvátok jóvoltából tehát új pragmatikát kapunk s az alatt a cégér alatt, ami a vasutasokat egyénileg egyáltalán nem érdekli, előreláthatólag olyan változtatások is történnek a pragmatika egyes szakaszain, amelyek már szerzett jogokat érintenek s a vasutasok ezreit a legközelebről érdeklik.

Beszélnék a biztosított szabadságok eltörlesztéséről, a pihenési idők nagyobb korlátozásáról s a fegyelmi eljárás gyökeres módosításáról, amely ma mind ellenkezik a kereskedelmi miniszter felfogásával s állítólag sem takarékosági, sem fegyvelemtartási szempontból nem tarthatók fenn. Mi lesz ezeknek a híreknek tényleges eredménye, nem tudjuk, de a szolgálati pragmatika bármilyen változtatását majd csak ki fogják birni a vasutasok, egyrészt mert a pragmatikai határozmányok legtöbbször csak azokat a vasutasokat érdekli, akik a szolgálati rend és fegyvelem ellen vétési szoktak, másrészt pedig a pragmatika bármilyen változtatása mellett is, mindig lesz mód hozzájutni a szabadsághoz s a pihenő időket is kénytelen a felsőbbbség akként szabni meg, hogy azok a pihenésre valóban elegendők is legyenek.

Ez okból a szolgálati pragmatika várható változásai nem izgatják túlságosan a vasutasokat, ellenben az illetmény-szabályzatnak egyidejűleg tervbe vett változtatása már mint híresztelés is nem csekély izgalmat okozott, mert a vasutasok sehogy se tudnak hinni abban, hogy a kereskedelmi miniszternek ez irányban ma még nem ismert szándéka a vasutasoknak csak a legcsekélyebb előnyére is válhatnék.

Legutóbb egyik napilap részletezve leköszölte a miniszternek a tisztviselői A) táblázat megváltoztatására vonatkozó tervezetét. A közlemény csak az illetmény-táblázatra vonatkozott s nem érintett semmi illetmény-szabályzati határozmányt, de így is általános érdeklődést keltett a vasutasok között, mivel éppen az illetmény-táblázatokból lehet leginkább kiolvasni, hogy a készülő változások rájuk nézve előnyösek lesznek-e vagy hátrányosak.

A tervezet szerint a tisztviselők jelenlegi kilenc fizetési osztálya helyett csak öt fizetési osztály vétetnék fel a táblázatba, mivel az igazgatók, igazgatóhelyettesek, üzletvezetők és üzletvezetőhelyettesek illetmény-táblázatba való besorozás nélkül alkalmazhatnának. Ugyancsak kihagyatnának az illetmény-táblázatból a főfelügyelők is, amennyiben ez a cím és állás teljesen megszűnik.

Az új táblázat I. osztálya tehát a felügyelőknél kezdődne, akik az általánosan tervbe vett címváltozás révén főtanácsosi címet kapnának. Ez az öt fizetési osztály egyébként a mai állapottal szemben a következő képet mutatná:

A mai táblázat			Az új táblázat		
V.	Felügyelő	6600	I.	Vasuti főtanácsos	6600
		6000			6000
		5400			5400
VI.	Főmérnök Titkár Főellenőr	5000	II.	Tanácsos	5000
		4600			4600
		4200			4200
VII.	Mérnök Ellenőr Segédtitkár	3800	III.	Főmérnök Ellenőr Titkár	3800
		3500			3500
		3200			3200
VIII.	Mérnök Hivatalnok Fogalmazó	2900	IV.	Mérnök Főtiszt Fogalmazó	2900
		2600			2600
		2300			2300
IX.	Hivatalnok	2000	V.	Hivatalnok	2000
		1800			1800
		1600			1400

E táblázatokból megállapítható, hogy a most szolgálatban álló tisztviselőknek a fizetésük összegére nézve megszerzett jogán csorba nem esik, de fizetésben egyáltalán nem is nyernek semmit, tehát a tervezett változtatást nem is lehet semmi tekintetben új fizetésrendezésnek nevezni. Az a szándék, hogy az eddigi címek helyett a vasutasokat hangzatosabb címekkel ajándékozzák meg, egyesek hiúságát talán kifogja elégiteni, de nem hoz annyi fizetéstöbbletet sem, amiből a vasutasok csak egyszer is nagyobb darab kenyeret szelhetnének.

Legfontosabb újítás a tervezett új táblázatban az, hogy a tisztviselők kezdőfizetése 1600 korona helyett 1400 koronára állítatnék vissza s ezáltal a legelső fizetési osztály három helyett négy fokozatot kapna, ami kétségtelenül annyit jelent, hogy a vasut üzleti hivatalnokai, akik egyetemi képzettséggel nem bírnak a magasabb fizetési osztályba még hosszabb idő múlva juthatnának fel, mint jelenleg, s így a tervezet a jövő vasutas nemzedékre feltétlenül kedvezőtlenebb a jelenlegi állapotnál.

Az alapfizetés ezen leszállításához ugyan a kereskedelmi miniszter állítólag azt a magyarázatot füzi, hogy ennek az 1400 koronás fizetési fokozatnak a legelső fizetési osztályba való betöltése nem lesz sérelmes a jövőben kinevezendő tisztviselőkre nézve sem, mert jelenleg 4—5 év is eltelik, míg a gyakornokok 1600 koronával hivatalnokokká kineveztetnek, jövőre pedig törvényben mondatnék ki, hogy azok legkésőbb három szolgálati év után 1400 koronával tisztviselőkké kinevezendők. És mert a két fizetési fokozat között két évi várakozási idő állapítatnék meg, a gyakornokok öt évi szolgálat után épügy elérnék a 1600 korona fizetését, mint jelenleg.

Ezzel a magyarázattal azonban csak szépitve van az a szándék, hogy az alapfizetés 1400 koronára lejjebbítsék, mert hiszen a kinevezésnek az is egyik feltétele lévén, hogy az illetőnek már vagy hadmentesnek kell lenni, vagy az egyévi önkéntességet le kell szolgálnia, kétségtelen, hogy az érettségi vizsga után a vasúthoz kerülő gyakornokok öt éven belül így is csak a legtrikább esetben juthatnak hozzá a kinevezéshez, tehát a miniszter magyarázatának törvénybe iktatása is nagyon bizonytalan és értéktelen előnyt jelent.

Ennyiből áll a kiszivárgott hír, amit bizony nem is volt érdemes félhivatalosan cáfolni sem, mert hiszen az egészben semmi lényeges és semmi olyan nincs,

amely voltaképp valami változást jelentene. Az aligha fogja a vasutasok nagy többségét különös örömmel el tölteni, hogy hangzatosabb címet kapnak, mert hiszen a nagyobb jelentőségű címek mellett megmaradó mai fizetés csak a nyomoruságot fogja elviselhetlenebbé tenni.

Arról, ami sokkal jobban érdekelt volna a vasutasokat, hogy megmarad-e az automatikus előlépés s hogy ez jövőben fentartatik-e az egyes fizetési osztályok között is, továbbá hogy soronkívül azután is csak az automatikusok huszonöt százaléka léphet-e elé, vagy több — nincs semmi hír, amiként arról sem lehet hallani, hogy ha már az A) táblázatot megkorrigálják, mi fog történni a B) táblázattal, amely tudvalevőleg annyira tele van hibákkal és hiányosságokkal, hogy annak alapos revíziója már a szolgálat érdekében is szükségesebb volna.

Itt van elsősorban az önálló szolgálatra képesített B) táblázatu állomás előjárók és állomásfelügyelők, valamint a tisztviselőket pótló irodakezelők ügye, akiket használhatóságuk és szolgálati teendőjük lekicsinylése nélkül egyszerűen nem lehet a B) táblázat többi alkalmazottai között meghagyni. Ott van a B) táblázatu alkalmazottak I. és II. csoportjai között való lehetetlen határvonal és sok más sérelem, amelynek orvoslása és rendezése mindenesetre sürgősebb, sőt fontosabb is volna, mint az, hogy a tisztviselők jövőben miféle új címeket viselhetnek.

Az éjjeli díjak megvonása.

A takarékoság szent nevében egyes üzletvezetőségek már magát a minisztert is igyekeznek tullicitálni. A szolgálati és illetmény-szabályzat egyes szakaszait lehetetlen magyarázatokkal addig csúrik-csavarják, míg utóvégre is kisütk, hogy az azokban biztosított illetményeket egyszerűen nem lehet felszámítani sem. Természetes, hogy az ilyen magyarázatoknak az esetleges illetmények vannak kitéve, mert odáig már a takarékosági düh sem merészkedhetik, hogy az állandó illetményeket próbálja megnyirbálni, hacsak valamelyik finanszírozási erre is nem talál valami lehetőséget.

Azt még nem csodálunk, ha ezek az illetményekben való megrövidítések a miniszteriumból indulnának ki, mert hiszen köztudomású, hogy a kereskedelmi kormány a koalíció által alkotott egész pragmatikát elvetendőnek és átdolgozandónak tartja, — tehát volna némi magyarázata, ha már előlegeznék magának azt a jogot, hogy az átdolgozás előtt is erőszakosan kiforgathatja valódi értelmükből az illetmény-szabályzat egyes szakaszait. De maga a kereskedelmi miniszterium az ily elmagyarázgatással már azért sem foglalkozhatik, mert hiszen annyira nem ismeri a vasuti szolgálat különleges eseteit, hogy legalább látszólag némi alappal bíró értelmezést nem is volna képes formába önteni, maga az igazgatóság szintén nem foglalkozik az ily — alapjában véve — aprólékos dolgokkal, ellenben az üzletvezetőségeknél rendszerint akad egy pár ember, aki „katholikusabb akar lenni a pápánál” s egyenesen rávezeti a felsőbbbséget arra, hogy az illetmény-szabályzat valódi értelmének milyen megkerülésével lehetne a végrehajtó szolgálat közegeitől valamely esetleges illetményt megvonni.

Ezek az urak, akik minden áron, még a többség ellenére is igyekeznek megmenteni a vasutat, voltaképp nem is az intézet érdekéi iránt való lelkesedésből, sőt talán nem is azért törnek külszolgálati kartársaik ellen, hogy ezzel maguknak érdemeket szerezzenek, mert ma már az ilyen szolgálati érdemek még sem részesülnek különös elismerésben; hanem egye-

nesen a kenyéririgység s a gyűlölködés viszi őket rá, hogy kartársaikat minden olyan illetményben megrövidítsék, amelyekben ők maguk nem részesedhetnek. Ez az irigység régi nyavalyája a központi tisztviselőknek s azért, mert ők az egyetlen dietázáson kívül semmi más mellékjövődölemhez nem juthatnak, tervszerűen s szinte közös akarattal törekednek a külszolgálatiakat is az ő apró-cseprő mellékilletményeiktől megfosztani, mítsen törődve azzal, hogy az ily jogfosztás méltatlankodást, elkedvetlenedést, sőt egyenesen elkeseredést is szülhet éppen azoknál az alkalmazottaknál, akiknek ügybuzgalma, megbízhatósága és kifogástalan szolgálattétele volna hivatva a vasut jó hírnevét is biztosítani.

Ilyen erőszakos félremagyarázatok révén tagadják meg egyes üzletvezetőségek a helyi helyettesítési díjak felszámítására szóló engedélyek kiadását, amiről egyik legutóbbi számunkban már meg is emlékeztünk s ilyen félremagyarázással vonják meg igen sok alkalmazottól a kiérdemelt éjjeli díjakat is.

A szolgálati és illetmény szabályzat 107. §-a szerint ugyanis: „az állomási szolgálatnál esti 9 órától reggeli 6 óráig terjedő éjjeli időben legalább 6 órán át teljesített szolgálatért az éjjeli alkalmazott éjjeli díjazásban részesül,“ de amint az idézett határozmányból is látható, ez a szerencsétlenül hiányos fogalmazás minden képtelen magyarázatot lehetővé tesz.

Már azt magát is majdnem lehetetlen eldönteni, hogy kik azok, akik ezen időben csakugyan végeznek 6 órán át szolgálatot, mert ebbe a határozmányba az a magyarázat is belefér, hogy a vonatmentes időket nem lehet számitásba venni, amennyiben különösen középállomáson a legtöbb alkalmazott csak a vonatok közlekedése idejében végez szolgálatot.

Természetesen ez a magyarázat tényleg is fenn áll s ezen a címen egyesektől az éjjeli díjazást meg is vonják, holott az illetőnek bármily időközben közlekednek is a vonatok, egész éjjel az állomáson kell lennie. Egy igazgatósági rendelet úgy szabályozta ugyan ezt a kérdést, hogy aki vonatmentes időkből eltávolozhatik az állomásról, annak nincs joga az éjjeli díjak felszámítására, de azt ez a rendelet sem határozza meg, hogy kinek szabad eltávolozni, mindazáltal már ennek a rendeletnek kifolyásaként megvonták az éjjeli díjat csaknem az összes személypénztár kezelőktől, mivel a legtöbb állomáson nincs oly személyvonatforgalom, hogy a személypénztáros ebbeli minőségében éjjelenként 6 órai szolgálatot teljesítene s mivel ez a vonatmentes idő alatt a pénztárból csakugyan a lakására is felmehet. Azt e magyarázat mellett aztán már nem veszik figyelembe, ha akár minden második órában újra le kell is jönnie a pénztárba jegykiadás végett, mert a tényleges szolgálat nem tesz ki 6 órai tartamot. Ugyancsak e magyarázat folytán nem kapnak éjjeli díjat azok a felügyeleti tiszték sem, akik az esti utolsó személyvonatig s a reggeli legelső személyvonattól, tehát p. o. éjjeli 12 óráig és már reggel 4 órától kötelesek az állomáson jelenlenni, mivel ez a szolgálat csak 5 óráig számít s közben éjjeli 12 órától 4 óráig eltávolozhatnak az állomásról.

A szabályzatmagyarázók persze nem törődnek azzal, hogy négy órai tartamra, különösen ha a városban laknak, ezek valóban el is távolozhatnak-e, sőt ha az állomáson laknak is, mit kezdjenek azzal a közben eső 4 órai pihenéssel, amely legfeljebb csak az unatkozásra hosszú idő, de a pihenésre ugyan kevés.

De hát fogjuk rá, hogy a szabályzat szigoruan betűszerinti értelmezése az ily esetekben jogot ad a felsőbbbőségnek az éjjeli díjak megvonására, ellenben arra már nincs még látszólagos magyarázat sem, hogy miért vonja meg egyes üzletvezetőség az éjjeli díjat azokról az alkalmazottaktól, akik éjjeli őr hiányában minden második vagy harmadik éjjel saját teendőik mellett éjjeli őr szolgálatra is kötelezve vannak? Az semmi esetre sem lehet komoly indokolás, hogy ezek az éjjeli őr szolgálat alatt ugy is alusznak s ezért nem jár nekik éjjeli díjazás, mert akkor legokosabb volna őket be sem osztani éjjeli őr szolgálatra.

Jellemző egyébként, hogy amíg egyes üzletvezetőségek — nyilván nem ismerve e szabályzat keletkezésének történetét — minden

módot kihasználnak arra, hogy az éjjeli díjakat az alkalmazottaktól elvonhassák, addig más oldalon az éjjeli díjakat a helyettesítési költségek megtakarítása céljából folyósítják olyan alkalmazottaknak, akiknek igazság szerint nem éjjeli díjazásra, hanem a megszabott pihenő idő biztosítására volna igényük.

Különösen mellékvonalakon a vonatközlekedés miatt ugyanis sok esetben nincs meg az alkalmazottaknak az éjjeli hat órai pihenőjük s így e miatt dupla személyzettől vagy helyettesek útján való felváltásról kellene a felsőbbbőségnek gondoskodnia, ami már olyan drága multság volna, hogy a megcsorbított pihenő idő kárpótlásául inkább az éjjeli díjakat folyósítják, holott erre a szolgálati és illetmény szabályzat idézett szakasza még erőszakolt magyarázás mellett sem ad jogot.

Mindezekből pedig nyilvánvaló, hogy az éjjeli díjak rendeltetése iránt a legtöbb üzletvezetőség nem bír kellő tájékozottsággal s ez az oka annak, hogy ebben a kérdésben általános fogalomzavar uralkodik.

Az éjjeli díjak illetmény szabályzat szerüleg kizárólag azért engedélyeztettek, hogy az éjjeli szolgálatot teljesítő alkalmazottak az éjjeli szolgálat ideje alatt felmerülő kiadásait abból fedezhessék, mivel azzal mindenki tisztában lehet, hogy nemcsak egy egész éjszakát, de egy felet sem lehet ébren tölteni anélkül, hogy bárki is közben ne egyék vagy ne igyék valamit, esetleg többet ne dohányozzon, vagy kapupénzre kiadása ne legyen, amely különleges költségek a nappali szolgálatnál nem merülhetnek fel elkerülhetetlen kiadásként.

Éppen azért az illetmény szabályzat határozmányával szemben semmi más magyarázatnak nem lehet helye, csak annak, hogy aki éjjeli szolgálatot teljesít, az ezzel vele járó külön kiadások fedezésére jogosítva van az éjjeli díjat felszámítani és semmi esetre sem tesznek a vasutnak jó szolgálatot azok, akik ezeket a garasokat az éjjeli szolgálatot végző alkalmazottaktól különböző ürügyek alatt elvonják s ezzel az egyébként is sok izgalomnak és nehéz szolgálatnak kitett személyzetet még jobban elkedvetleníteni igyekeznek.

Az államvasuti szervezet reformja.

III.

A vasuti szolgálat érdeke azt kíváná, hogy az igazgatási szolgálathoz csak olyan vasutasok osztassanak be, akik a külső szolgálatban legalább 15—20 évet eltöltvén, annak minden apró részletét ismerik. A külszolgálati alkalmazottak, de különösen a külszolgálati főnökök azonban — leszámítom a fiatal nemzedéket, amely városban szeret élni és a nehéz szolgálattól irtózik, — nem nagyon igyekeznek a központi szolgálathoz. Egyrészt, mert ezzel rájuk nézve jövedelem csökkenés állana be, másrészt pedig, mert a központban azt a kevés önállóságot is elvesztik, a mivel a külső szolgálatnál bírtak.

Bármelyik külszolgálati főnök, aki e minőségben sokszor 5—600 alkalmazott felett rendelkezési joggal bír, felsőbbbőségének javaslatokat tehet, azokkal közvetlenül és a saját tekintélyének a súlyával levelez, tehát számottevő bizalmi állást tölt be, azonnal megszűnnek valami lenni, mihelyt a központba helyezik, habár az a behelyezés egyenesen azért történt is, mert a központban az ő szaktudására és ismereteire szükség van.

A központban még annyi hatáskört sem kap, hogy a hozzá utalt szolgálati ügyekben a külszolgálati főnökökhöz önállóan kérdést intézhessen. A legrongyosabb irodalpra is ügyosztály vezetői és szakosztály-főnöki aláírást kell kérnie, szóval minden tudása, minden önállósága csak főnöki jóváhagyás mellett érvényesülhet s ekként letörök minden egyéni ambíció, aminek természetes következménye, hogy hatáskör és önállóság nélkül a felelősségből sem kíván részt magának.

Az igazgatási rendszer valódi reformja tehát csak ott kezdődhetik, ahol az egyéni önállóságnak s az egyéni felelősségnek az elvei érvényesülnek. A felelősség áthárításának mai rendszere mellett az igazgatás éppen olyan lassu és épp oly nehézkes marad, mint a milyen ma s abba gyorsaságot és kifogástalan rendet csak az egyéni érvényesülés rendszere hozhat.

Legujabban már történt ugyan kísérlet az adminisztráció valamelyes egyszerűsítésére. A napokban jelent meg egy elnöki rendelet, mely az igazgatóságnál a szakosztály főnöki állásokat fokozatosan megszünteti, tehát az ügyiratok aláírásánál egy forumot megtakarít.

Nagy eredményt ettől a kísérlettől nem lehet várnunk, mert nagyon is aggódo kézzel nyul bele a mai rendszer megváltoztatásába, arra azonban mindenesetre alkalmas, hogy ebből az egyszerűsítés és végül az egyéni érvényesülés fokozatos kifejlődését reméljük.

Éppen azért nem is kívánjuk bírálat alá venni ennek az elnöki rendeletnek az ügyiratok iktatására és kezelésére vonatkozó részét, mely az első időben bizonyára nem rendet, hanem sok zavart csinál, hanem megelégedve azzal az eredménnyel, hogy a mai rendszer tarthatatlanságát maga az igazgatóság is belátta, — várjuk a további fejleményeket, amelyek — azt hisszük — ami felfogásunknak fognak igazat adni.



„THÁLIA“

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



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

Lapunk terjedelmét megnagyobbítván, módunkban áll a kartársak érdekeit érintő közleményeknek a megfelelő formában teret nyitni, felkérjük tehát a t. kartársakat, hogy ezentúl akár az összességet, akár az egyes kategóriákat érdeklő értesítéseikkel, vagy közlendőikkel a szerkesztőséget megkeresni sziveskedjenek, amely azokat megfelelő formában közölni illetve felhasználni fogja.

Kartársi üdvözléttel

A szerkesztőség.

Családi házak



építése Dunaharaszton

Dunaharaszton, közvetlen a magyar kir. államvasutak mellett gyönyörű tisztviselőtelep létesült. A dunaharaszti cementárugyár és építési vállalat saját mészhomok-téglagyárában Dunaharaszton 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.

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

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

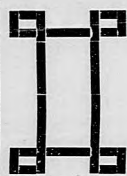
Télen át, vagyis az egész éven keresztül már most is 100—150 intelligens család lakik Dunaharaszton.

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 gyárvezetőségéhez Dunaharaszton, hol a többi részletes feltételek készséggel közölhetnek. A Dunaharaszti Petőfi-telepen 160-250 □-öles parcellák 4-7 K-ért □-ölenként eladóak.

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

Új rendszerű hitelnyújtás a vasutas vásárlóközönség részére.

Sem hitel!

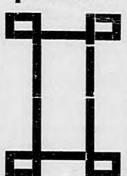


!! Pontos !!
kiszolgálás

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 fehérneműk, kipróbált legjobb anyagokból. — Vásznak, sifonok és kanavásznak minden minőségben. — Ruhakelmék, delének, batisztok, zefirek, selymek és mosóárúk nagy választékban. — Asztalneműk és kávéshészletek 6 és 12 személyes nagyságban. — Törülközők, zsebkendők, törlők és paplanok. — Női-, férfi- és gyermekharisnyák, keztyűk, 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.



Kedvező
feltételek.

„DORDRECHT” ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG

Engedélyezve az 1873. évi nov. 10-éa 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% nyereség-
részesedés.



Jutányos
árak.