

KITARTÁS

A „KITARTÁS“ KÖLCSÖNÖSEN SEGÉLYZŐ ORSZÁGOS EGYESÜLET HIVATALOS LAPJA

MEGJELENIK MINDEN HÓ 1-ÉN

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Baross-tér 17

II. emelet 19.

Ahol előfizetések és hirdetések felvételnek.

FELELŐS SZERKESZTŐ:

TURTSÁNYI VILMOS

Máv. fogalmazó.

A „KITARTÁS“ egyesület alapszabályait a nmélt. m. kir. belügy-miniszterium 132.142.908. szám alatt hagyta jóvá.

Előfizetési ár egy évre 6 korona. Egyes szám ára 50 fillér.

Értesítés.

Értesítjük tagjainkat, hogy az egyes csoportok után járó tagdíjakat további értesítésig a következőkben állapítottuk meg:

az **A)** csoportba tartozó tagok

havonta 7— K

a **B)** csoportba tartozó tagok

havonta 5-20 K

a **C)** csoportba tartozó tagok

havonta 4— K

a **D)** csoportba tartozó tagok

havonta 3-10 K

fizetnek.

Az igazgatóság.

Egyesületi ügyek.

A múlt hóban megtartott rendes évi közgyűlésünk lefolyását tagjaink lapunk más helyén olvashatják, itt csak rá akarunk mutatni arra, hogy tagjaink legnagyobb része ezideig még át sem olvasta alapszabályainkat és azoknak rendelkezéseit nem ismeri. Ebből elsősorban azt kell következtetni, hogy éppen azok, akiknek érdekeit az egyesület hivatva van képviselni, a tagdíjak befizetésén kívül magukra nézve más kötelességet nem ismernek és azt, hogy a tagszerzés gondolata is távol áll tőlük, mert szükség esetén azt sem tudnák megmondani, milyen kedvezményeket nyújt intézetünk és mik az ellenszolgáltatmányok azokért. Azt azonban csodálkozva kellett hallanunk, hogy éppen azok a tagok, akik koruknál fogva intézetünk anyagi gyarapodását kedvezőtlenül befolyásolják, azzal a kívánsággal állottak elő, miszerint mennél korosabb valaki, annál kevesebbet fizessen.

Voltak olyanok is, akik a tagsági díjnak emeléséről beszéltek és sokallották a jelenleg kivetett járulékokat, mintha azok szabályellenesek volnának. Mind ezekből csak azt láttuk, hogy tagjaink nem ismerik alapszabályainkat, nem ismerik azokat az alapelveket, melyek szerint egyesületünk működik.

Alapszabályaink azt írják elő, hogy a tagsági díj havonként egy korona, azonfelül minden tag köteles aszerint, mely csoportba tartozik, halálesetenként bizonyos járulékot fizetni. Ha tehát sok a haláleset, akkor a járulékok is nagyobb összeget tesznek ki, míg ellenben a halálesetek szünetelésekor az egy korona tagsági díjon kívül más nem fizetendő.

Ezen ugynevezett kivetési rendszer

minden tagra kivétel nélkül egyforma kötelezettséget ró, tehát igazságos és megszünteti azokat a visszasságokat, melyek bizonyos tagok részére kivételeket engedtek meg a többiek rovására.

A kivetési rendszernek életbeléptetése mellett azonban leginkább azért kellett állást foglalni, mert a mi egyesületünknel ez volt az egyedüli biztos alap a jövőre nézve.

A mi tagállományunknak átlagos kora oly magas volt, hogy azok a rendszer-telenül kivett régi tagdíjak elégtelenek voltak a beállott és a jövőben beálló kötelezettségek fedezésére.

Amint már lapunk mult számában kimutattuk, a kifizetett 300 ezer koronával szemben alig 100 ezer korona folyt be az elhalt tagok részéről és a jövő tíz évnek mérlege és csak ezt az arányt mutathatta volna fel a régi rendszer fenntartása mellett, vagyis végeredményben a fizetési képességhez vezetett volna, mert a tagdíjak nem fedezhették volna idővel a túlmagas kedvezményeket még akkor sem, ha a tagszaporodás a legnagyobb arányokban megindult volna, mert mindenkor az élőknek befizetéseit kellett volna felhasználni, amiből tudvalevőleg tartalékot is kell gyűjteni.

Ez a hiba azonban nemcsak a mi egyesületünknel volt, hanem számos más jóléti intézménynél még ma is fennáll, amíg a szükség nem fogja azokat is arra kényszeríteni, hogy helyes alapon szabályozzák a jogokat és kötelezettségeket. Mindennek meg van a maga értéke. Pénzért is csak annyi pénz lehet adni, amennyi a kilátásba helyezett összegnek megfelel. Jóléti intézményeknél csak azért lehet kisebb díjakkal nagyobb előnyöket nyújtani, mert kevesebb költséggel dolgoznak; de lehetlenségeket azoktól sem lehet követelni.

Mérlegünk eléggé világos képet nyújt arról, hogy mily csekély költséggel dolgozik egyesületünk; de arról is, hogy mennyire rossz volt az anyag, mely az ugynevezett alapítókat magába foglalta egészségi szempontból, mert a halálesetek száma messze túllépte azt az átlagot, mely normális körülmények között számításba vehető lett volna.

Ezt nem azért mondjuk, mintha az alapítók jóhiszeműségét kétségbe akarnók vonni, hanem csak mint tényt említjük annak a magyarázatára, miért kell most egyideig a tagoknak többet fizetniük.

Ez azonban csak átmeneti jelenség és teljesen meg fog szűnni, amint csekély számu tulkoros tagjainkkal szemben a

teljesítés alól felszabadulunk. A megmaradt taglétszám jószág tekintetében ugyanolyan, mint az ujonnan belépett tagjaink, akik orvosi vizsgálat mellett vétettek fel, tehát a kockázat is sokkal csekélyebb, mint eddig volt, ami magától értendő, a dijaknak a fizetését is lepasszolja.

Azt mindenki elismeri, hogy tömeges halálozások alkalmával a tagok terhelése nagy; de mindenkinek azt is be kell látni, hogy a vállalt köteleességeknek meg kell felelni.

A vezetőség nem járhat el szabályellenesen, de a tagoknak is éppúgy eleget kell tenni mindenben amire őket a szabályok kötelezik, mert csak így lehet egy intézetet fejleszteni és felvirágoztatni.

Jegyzőkönyv.

A Kitartás Kölcsonösen Segélyző Országos Egyesületnek 1911. évi június hó 20-án délután 3 órakor saját helyiségében megtartott XI. évi rendes közgyűléséről.

Jelen voltak: Ehrenfeld József, Wogyeraczk József, Schreiner András, Hokkes János, Tamási Viktor, Szabó József, Seress Pál, Simon József, Turtsányi Vilmos, Cserhát Miksa, Stern Henrik, Arnold Béla, Komár Lajos, Gondos Mór, Samodai János, dr. Fehér Miklós, Fazekas József, Juhász Gábor, Szécsényi Lukácsné, Paulik Mihály, Sebestyén Antal, Kiss István, Horváth Lajos, Alföldi János, továbbá Moldoványi Ferenc, Buzek Géza, Gáspár Vilmos, Tankó István, Blazsek István, Torzsás György, Csikesz Géza, László Ferenc, Berzéthi Nándor képviselve Seress Pál által, — Cserenyicz Pál, Grunsky Ede, Sváb Kálmán, Szelka Mihály, Dániel Sándor, Szabó János, Pichler Antal, Bene János, Gyuricza Antal képviselve Arnold Béla által, — Till Pál, Sinkovits Ferenc, Ginovszky Lajos, Sztanó Pál, Gaal Nándor, Gavlik Kálmán, Halmi Sándor, Holub Ignác, Ivozári Béla képviselve Cserhát Miksa által, — Egyházy János, Magyar Mihály, Dierz Antal, Lovass János, Simon Ede Dániel, Sturm Henrik, Magyar Dénes, Szél Máté, Okos Sándor, képviselve Turtsányi Vilmos által, — Varga Kristóf, Rudassy Elemér, Brutovszky István, Nemes Gyula, Tolmács István, Könyves Kálmán, Nagy Tódor, Stitniczky Sámuel, Holubek Laurbert, képviselve Stern Henrik által, — Virbán János, Huttner Károly, De Rivo József, Galba Mátyás, Bartók Béla, Végh János, Daxner József, Kell István, Jurkovic Barnabás, képviselve dr. Fehér Miklós által, — Markovits Bálint, Raics István, Kocsis János, Szövényi Ferenc, Pojmann Vince, Perényi János, Hegyi Endre, Ströbl Károly, képviselve Gondos Mór által, továbbá dr. Hajós Jenő egyesületi ügyész.

Turtsányi Vilmos elnök megnyitja a közgyűlést miután megállapította, hogy az egyesületi alapszabályok 11. §-a értelmében a közgyűlés határozatképes, amennyiben a 150 egyesületi képviselő közül részben személyesen részben pedig meghatalmazások útján 78 van jelen.

Ezek után a jegyzőkönyv vezetésére dr. Hajós Jenő egyesületi ügyészt, annak hitelesítésére

dr. Fehér Miklós és Simon József egyesületi tagokat kéri fel.

Mielőtt a közgyűlés tárgyait rátérne felkéri a jelenlevőket, hogy higgadtan adják elő mindazt, ami megemlíteni valójuk van, mert mindenkinek jogában áll hozzászólni ahhoz, ami itt tárgyalva lesz és szívesen szolgál felvilágosításokkal és magyarázatokkal, hogy a távollevő tagokat is informálhassák a közgyűlés lefolyásáról.

A tárgysorozat első pontja az igazgatóság jelentése, melyet a következőkben ad elő:

A lefolyt üzleti év eredménye egyesületünk nézve nem volt kedvező, mert a halálesetek száma ez évben sokkal nagyobb volt, mint amennyire a tagoknak normális egészségi állapota mellett számítani lehetett volna.

A hozzánk beérkezett halotti jelentésekből ugyanis kitudt, hogy elhalt tagjaink legnagyobb része olyan szervi bajokban szenvedett, melyek még belépésük előtt keletkeztek, tehát kezdettől fogva nem voltak alkalmasak már ebből az okból sem a biztosításra; de azért sem, mert magas koruknál fogva az általuk fizetett díjak semmi arányban sem állottak az ellenszolgáltatmányokkal.

Ez mindenestre az alapítók előrelátásának hiányára vall, vagy pedig abból az érthető okból történt, mert az első évi díjak a „Kitartás” című lap szerkesztőségét illették, melynek csak az volt a célja, hogy mennél több előfizetője legyen.

Amidőn 1900-ban egyesületünk megalakult, nevezett lapnak előfizetői képezték a tagállomány törzsét, tehát olyan anyag, mely a viselkedő kockázat ellenértékét nem fedezhette, mert a minden matematikai alapot nélkülöző alacsony tagsági díjak ezt lehetetlenné tették. Az akkori vezetőség ezt be is látta és minden eszközzel igyekezett a tagok számát szaporítani, hogy ezzel ellensúlyozza az alapítás hibáit, de ez a fáradozása sikertelen maradt.

A tagsági díjaknak felemelése lett volna az egyetlen mód az egyensúly helyreállítására; de a tagokkal nem lehetett megértetni, hogy ezen csekély tagdíjak mellett idővel lehetetlenné válik a tulmagas halálzási segélyeknek kifizetése. A lefolyt tíz évnek statisztikájából tisztán látható, hogy az alapításkor megszabott tagdíjak, tekintettel a tagok egy részének tulmagas korára és rossz egészségi állapotára, alacsonyok voltak, mert hisz az eddig elhalt tagok legjobb esetében is csak 440 koronát fizettek be, míg az egyesület a kedvezményezettnek 1000—2000 koronát fizetett ki, tehát négyszer annyit, mint amennyit a tag befizetett.

Az igaz, hogy minden ilyen intézménynek számolni kell a kockázattal, mert a legegészségesebb tagállomány mellett is kell halálesetnek előfordulni, de egyesületünknek oly kedvezőtlen volt a helyzete, hogy az élő tagok érdekében ezt az állapotot tovább fentartani nem lehetett. Ezen tíz év alatt ugyanis 300 ezer koronát fizetett ki egyesületünk, míg ellenben az arra eső bevétel alig tett ki 100 ezer koronát, tehát ennek az összegnek két harmadát azoknak a tagoknak befizetéséből kellett fedezni, akik éltek, ami a szükséges tartaléknak gyűjtését lehetetlenné tette. Egyesületünk jövője érdekében tehát változtatni kellett ezen állapotokon és ennek megfelelően 1908-ban módosítottuk is alapszabályainkat és a hirdetési rendszert léptettük életbe, mely az egyedüli biztos és helyes alap az egyensúly fentartására oly intézeteknél, melyek a biztosító társaságok jellegével nem bírnak. Az igaz, hogy a kivetési rendszer tömeges halálesetek alkalmával a tagokra nézve nagyobb megterhelést jelent, de ez csak átmenő jelleggel bír és addig tart, míg az alapításnál felvett rosszabb tagállomány terheli az egyesületet.

Itt rá kell térni egyes tagoknak azon indokolatlan panaszára, mintha a vezetőség emelte volna a tagdíjakat. Ez nem felel meg a valóságnak, mert csak az alapszabályok 3. §-ának rendelkezései szerint járt el, amennyiben az ott meghatározott járulékok befizetésére kötelezi a tagokat. Eddig a tagok az átlagos két haláleset után fizettek, ami évi 24 halálesetnek felel meg, amint hogy a múlt évben nem is volt több. Ez év első három hónapjában azonban 19 haláleset volt, tehát minden tagnak az ezek

után reá eső járulékot kell fizetnie. Ezt azzal könnyítettük meg, hogy hat hónapra elosztottuk a fizetendő összeget úgy, hogy havonta mindenkori három haláleset után fizeti a járulékait.

Miután pedig még mindig vannak tulkoros tagjaink, tehát nincs kizárva, hogy a tagok nagyobb megterhelése újból előállhat, kérem a közgyűlést, hogy járuljon hozzá, miszerint az alapszabályok 5. §-ának második bekezdésében foglalt azon rendelkezését érvényre emeljék, hogy a végkielégítések összege 50%-ig le szállíttassék.

Ez még abból az okból is szükséges, mert a tulkoros tagoknak várható elhalálása folytán kifizetendő segélyek, amint fentebb mondtam, tulmagasak volnának a befizetésekhez aránytalan és tartalékunkat terhelnék.

Mindezek után arra kérem a közgyűlést, hogy ezen jelentést tudomásul venni és az igazgatóságot az 5. §-ban foglalt rendelkezéseknek a fent kért értelemben való végrehajtására felhatalmazni szíveskedjék.

Szabó Miklós S.-A.-Ujhelyből azt a kívánást adja elő, hogy az alapszabályok olyképp módosíttassanak, miszerint a tagsági díjak egy fix összegben állapíttassanak meg. Turtsányi Vilmos ezt lehetetlennek tartja, abból az okból, mert a korosabb tagok akkor oly magas díjakat volnának kénytelenek fizetni, amilyenekre képtelenek. Az pedig nem volna helyes, hogy a fiatalabb tagokra hársituk az idősebb tagok terheit. A kivetési rendszer a legigazságosabb, mert a fizetés mindenkor a halálzások száma szerint történik.

Sebestyén Antal, Juhász Gábor és Gondos Mór hozzászólása után a közgyűlés az igazgatóság jelentését jóváhagyólag elfogadta.

Turtsányi Vilmos elnök határozatiilag kimondja, hogy a közgyűlés az igazgatóság jelentését tudomásul vette és felhatalmazza az igazgatóságot, hogy az alapszabályok 5. §-ának rendelkezései szerint járjon el.

Turtsányi Vilmos elnök a tárgysorozat 2. pontját tüzvén napirendre, felkéri Simon Józsefet a felügyelő-bizottság elnökét, hogy a felügyelő-bizottság jelentését olvassa fel.

Simon József felolvassa a felügyelő-bizottság jelentését és kéri annak tudomásul vételét.

A közgyűlés a felügyelő-bizottság jelentését jóváhagyólag tudomásul veszi.

Turtsányi Vilmos elnök rátér a tárgysorozat harmadik pontjára és megmagyarázza az évi mérleg tételét, egyben kéri a zárszámadás megállapítását, valamint a felmentvény megadását.

A közgyűlés a zárszámadást megállapítja és az igazgatóságnak valamint a felügyelő-bizottságnak megadja a felmentvényt amit az elnök határozatiilag kimond.

Turtsányi Vilmos elnök felkéri a közgyűlést, hogy a tárgysorozat 4. pontja értelmében a megüresedett igazgatósági állásokra 5 igazgatósági tagot válasszon.

A közgyűlés Dr. Fehér Miklóst, Dr. Kovács Lászlót, Dr. Dohnál Miklóst, Stern Henriket és Cserhát Miksát egyhangulag igazgatósági tagokká megválasztja.

Turtsányi Vilmos elnök a tárgysorozat 5. pontja értelmében a felügyelő-bizottság megválasztását kéri a közgyűléstől.

A közgyűlés Simon József, Komár Lajos, Arnold Béla, Wozáry Béla, Buzek Géza és Láng Géza tagokat felügyelő-bizottsági tagoknak egyhangulag megválasztja.

Turtsányi Vilmos elnök a tárgysorozat 6. pontját tüzvén napirendre, többek hozzászólása után arra kéri a közgyűlést, hogy az egyesület terjesztése céljaira, tagok szerzésére és az ezzel járó költségekre tételes elszámolás kötelezettsége nélkül 2000 koronát az igazgatóság rendelkezésére bocsásson mint terjesztési alapot.

A közgyűlés az igazgatóságnak terjesztés céljaira 2000 koronát engedélyez tételes elszámolás kötelezettsége nélkül.

Több tárgy nem lévén, elnök az ülést bekezesztí. Kmí.

Dr. Hajós Jenő s. k. Turtsányi Vilmos s. k.
jkkvezető. elnök.

Hitelesítik:

Simon József s. k. Dr. Fehér Miklós s. k.

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 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.

Halálzási segélyek:

Lapunk 6. sz. kimutatott segélyösszeg 259.300 K.

Ujabb segélyek:

497. Németh János (előleg) Bpest	1000 K
571. Stetić József (női halás.) Fiume	400 K
590. Cseh János Bpest	2000 K
977. Schmidhauer Alajos (előleg)	
Szolnok	200 K
4231. Kocsis István (női halálsegély)	
Kolozsvár	400 K
4284. Filadelfi Károly (előleg)	1000 K

Balesetsegélyek:

Lapunk 6. sz. kimutatott segélyösszeg 55.961-93 K.

Ujabb segélyek.

1863. Bartus Lipót R.-Keresztur	128 K
2802. Jonke József R.-Palota	50 K
3032. Salamon János Hatvan	94 K

A vaspálya által okozott halál- és testi sértés

Irta: dr. Hajós Jenő.

A vasut felelősségét az üzemében okozott halál, vagy testi sértés esetében az 1874. XVIII. t.-c. szabályozza.

A vasut felelőssége abból a principális jogelvből indul ki, hogy kártérítési kötelezettség és felelősség terheli azt, aki — bár jogos érdekei szolgálatában — oly megengedett cselekményt végez, vagy oly minőségű és berendezésű tárgyakat vesz a kalmazásba, amelyek már tárgyi minőségüknél s a dolgok természetes rendjénél fogva előreláthatólag oly veszélyekkel vannak összekötve, amelyek mások jogos érdekeit megsérthetik.

Ez a sarkalatos jogelv jut kifejezésre a törvény első szakaszánál, amely a vaspályák felelősségét olyképen szabályozza, hogyha valamely, habár a közforgalomnak még át nem adott vaspálya üzeménél valaki életét veszti, vagy testi sértést szenved: az ez által okozott károkért az illető vaspálya-vállalat felelős, kivéve, ha bebizonyítja, hogy a halált, vagy testi sértést elháríthatatlan esemény, (vis major), vagy egy harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye, melyet a vaspályatársulat megakadályozni képes nem volt, vagy végül a megholtak, illetve a sérültek saját hibája okozta.

Kétségtelen, hogy a törvény ezen rendelkezéseivel lényegesen szigorítja az általános magánjognak a kártérítési felelősségre nézve fennálló szabályait, ami főleg abban jut kifejezésre, hogy minden bizonyítást a vasutra hárít, tekintet nélkül arra, vajjon terheli-e a vasutat a kérdéses baleset előidézésében vétkekesség, vagy nem.

A vasuti vállalat ugyan szigorúan köteles szem előtt tartani mindazon rendelkezéseket, melyek a vasutat igénybevevő közönség testi épségét megóvni hivatva vannak, de mindannak dacára, hogy ezen előirt szabályokat pontosan betartotja, felelős az utas testi épségében bekövetkezett kárért és a balesetből származó kártérítési kötelezettség alól csak abban az esetben mentesül, ha a törvény által felsorolt mentesítő körülmények valamelyikének fennforgását igazolja. Ezek a mentesítő körülmények pedig a törvény szerint: 1. ha a balesetet vis major okozta, 2. ha a balesetet harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye okozta, 3. ha a balesetet a sérült saját hibája idézte elő.

A vis major fogalma alá árvíz, földrengés, hegyszakadás és hasonló természeti erőhatás által előidéztett események tartoznak, azonban — mint a Curia több esetben kimondotta — a közönséges vasuti balesetek a vis major fogalma alá nem vonhatók.

A harmadik személynek elháríthatatlan cselekménye körébe par excellence a merényletek vonhatók, amelyek fennforgása esetén azonban szigorúan értelmezendő a törvény azon rendelkezése, hogy ezen cselekmény csak akkor szolgálhat mentesítéssel, ha ezt a vasut elhárítani nem volt képes. Ha tehát oly merényletről van szó, mely — bár fokozott gondossággal is — elhárítható lett volna, nem hivatkozhatik a vasut a baleset bekövetkezése esetén a törvény által megállapított ezen felelősséget kizáró okra.

A sérült hibája okozta a balesetet akkor, ha a baleset a sérült oly cselekményének eredménye, amelynek veszélyességét minden normális észjárású embernek ismerni kell, vagy a vasuti forgalmi szabályokban az életbiztonság megóvása céljából tiltva van. Ha a vasut által bebizonyíthatólag a sérültek ilyen cselekménye idézte elő az őt érő balesetet, ebben az esetben mentesül a vasut a kártérítési kötelezettség alól.

A vaspályáknak a törvényben körülírt ezen szigorú felelőssége nemcsak az utasokkal, a vaspályát igénybevevő közönséggel szemben áll fenn, hanem — mint ezt a Curia is megállapította (1901. évi október 25-én, 1823. sz.) — *ugyanazén kártérítési felelősség terheli a vasutat a saját alkalmazottjaival szemben is az őket ért vasuti balesetből kifolyólag.*

A vaspálya-vállalat kártérítési kötelezettsége a következőkre terjed ki:

1. Testi sértés esetében a gyógyítás költségeinek megtérítésén kívül azon vagyoni hátrányokat is tartozik a vasut vállalat kárpótolni, melyek a sérülés következtében a sérülte, annak ideiglenes, vagy állandó keresetképtelenségéből, vagy keresetképességének csökkenéséből hárulnak;

2. Halál esetében a vasut az előbb említettekben kívül a temetés költségeit is tartozik megfizetni; azon kívül pedig, ha az elhalt egyén valakinek eltartására, vagy neveletésére törvényről, vagy törvényes gyakorlatról fogva volt köteles, ennek tartási, illetve neveltetési költségei is, amennyiben azok a házasok által tőle elvonatnának, a vasut által fizetendők.

Amennyiben az elhalt utá a kártérítési kövételére jogosult fél nyugdíjat élvez, ennek összege a vasut által fizetendő kártérítési összegből levonandó, amiól viszont az következik, hogy a nyugdíjhoz való jogosultság esetén a tényleg élvezett nyugdíjat a vasuti vállalat a nyugdíj teljes összege erejéig kiegészíteni tartozik; — ezen bírósági gyakorlat azon helyes és méltányos feltevéseből indul ki, hogy mindenkiről véleményezhető, hogy teljes nyugdíj-képességéig teljesíthet szolgálatot és a nyugdíj-képes egyénnél éppen a nyugdíj állapítja meg azt a minimális összeget, amely az illetőnek társadalmi állásához mért ellátásához szükséges.

A tartásdíj fizetésének időpontja a férj, illetve atya elhalálzásának időpontja, a gyermekeknek azonban tartásdíj csupán keresetképességük elérésének időpontjáig fizetendő. (Curia, 1902. évi szeptember 18-án, 2400 sz.)

Ami a nevelési és tartási költségek fizetése iránti kötelezettség terjedelmét illeti, a Curia kimondotta azt, hogy a vaspálya csupán azt a nevelési és tartási költséget tartozik viselni, amit az elhunyt az életben maradtak részére szolgáltatni tartozott, ellenben pusztán feltevéseken alapuló igények tekintetbe nem vétetnek. Ennek alapján elutasította azt az atyát keresetével, akinek 9 éves fia vasuti baleset folytán szerencsétlenül járt és azon alapon követelt kártérítést, hogy a fiú később az ő öreg és munkaképtelen napjainak támaszául szolgált volna, — mert még csak valószínűsítő adat sem fogott em arra, hogy az elhalt 9 éves gyermek, ha életben marad, tényleg vált volna-e és milyen értékű támaszává atyjának.

Amennyiben a kártérítésre jogosult a vasut szolgálatában áll, a kártérítési igény elbírálásánál nem jön figyelembe azon körülmény, hogy a sérült továbbra is a vasu szolgálatában áll-e és ugyanannyi fizetést húz-e, mint annak előtt, mert a kártérítés iránti jogosultság nem függ attól, hogy áll-e fenn a peres felek között jelenleg szolgálati viszony és hogy ez esetleg a felperes hibájából szűnik-e meg, vagy nem. (Curia, 1902. szeptember 3-án, 5794. sz.)

Nem zárja ki a kártérítési kötelezettséget azon körülmény sem, hogy a baleset által okozott káros következmények nem közvetlenül, hanem közvetve, de a balesettel okozati összefüggésben jelentkeznek. Így ha a baleset folytán a testi sértést szenvedettnek szellemi és testi erejében fogyatkozás áll be és ez által keresetképessége csökken, az ez által bekövetkezett vagyoni hátrányt a vaspálya megtéríteni tartozik.

A törvény kizár minden oly szerződési megállapodást, sőt szolgálati szabályzatot is, amely által a törvénynek a vaspálya felelősségét meghatározó intézkedései megszorítást szenvednének és kimondja, hogy ilyen tartalmú szerződési megállapodás, vagy szolgálati szabályzat joghatálytalannak nem bír.

A kártérítés összegét a felforgó viszonyok tekintetbe vételével a bíróság állapítja meg a saját belátása szerint és ugyancsak a bíróság határozza meg, hogy köteles legyen-e a vaspálya vállalat biztosítékot adni és mily összegű legyen a biztosíték.

Az elmaradt, vagy csökkent keresemények, illetőleg tartási és neveltetési költségek megtérítése havonként előlegesen fizetendő évi járadékban itélendő meg; e tekintetben kivételnek csak akkor van helye, ha maguk a felek más-kegyt állapodnak meg, például, ha közös meg-egyezéssel egy egyszer s mindenkorra fizetendő kártalanítási összegben állapodnak meg.

A kötelezett vaspálya választ az évi járadék-

nak bíróság által történt megállapítása után is jogosítva van annak megszüntetését, vagy alábbszállítását kérni, ha azon körülmények, melyek a megállapítás alapjául szolgáltak, lényegesen megváltoztak. Hasonlóan jogosítva van a sérült is az évi járadék felemelését, vagy ha az megszüntetett volna, annak újabb megítélését kérni, ha azon körülmények lényegesen megváltoztak, melyek annak megállapításánál, le-
jobb szállításánál, vagy megszüntetésénél irányadók voltak.

A törvény figyelemmel lévén a vaspályákra nézve megállapított fokozott felelősségre, az elévülési időt az általános magánjog szerinti elévülési időnél tetemesen rövidebbre szabta, kimondván, hogy *kártérítési követelések sérüléseknél a baleset bekövetkeztétől halál esetében pedig a halálkozás időpontjától számított 3 év alatti évülnek el.*

A kártérítési perek azon bíróság előtt indítandók, melynek területén a kereset alapjául szolgáló baleset történt és pedig amennyiben a követelés összege 1000 K-t meg nem halad, az illető járásbíró, különben pedig az illető törvényszék az illetékes. Több károsultnak kártérítési követelése pedig, amelyek a vaspálya üzemében történt ugyanazon eseményből származó sérülések és illetőleg halálesetek miatt támasztanak, egy keresettel is érvényesíthetők.

Ha a vasut valamely vasuti balesetből kifolyólag kártérítés fizetésére elmarasztaltatik, a saját felelős közegei ellen az általános magánjog szabályai szerint visszkérésrel élhet és tőlük az általa teljesített és teljesítendő kártalanítások megtérítését követelheti és emellett, amennyiben a baleset előidézésénél büntett vagy vétkes gondatlanság játszott közre, ennek megtorlása a vonatkozó büntető törvények és szabályok szerint is megtörténik.

A kiegészítő fékezők.

A Máv-nak, ennek a rohamosan nagygya fejlődött állami vállalatnak, még ma is maradtak olyan rabszolgái, akikről a szociális reformok és fizetésrendezések alkalmával szinte következőlegesen megfeledeztek.

Ezek a ma is igazán rabszolgáskorban tengődő emberek: a kiegészítő fékezők, akiknek sem állandó alkalmaztatásáról sem megélhetéséről a munkaadó vasut egyáltalán nem gondoskodott, hanem teljesen kiszolgáltatva őket az egyes telepállomások önkényének, amelyek a kiegészítő fékezőket a felsőbbesség minden bebeszólása nélkül saját hatáskörükben veszik fel, saját tetszésük szerint foglalkoztatják s végül akár a forgalom csökkenése esetén, akár minden indok nélkül is szintén saját hatáskörükben bocsátják el a szolgálatból.

A munkások anyagi helyzete, ha nem is fényes, de legalább is kielégítő módon rendezve lett az 1907. év folyamán. Napibérik szabályoztatott s a biztosított napibérek három évenkénti automatikus emelkedése rendeletileg szabályoztatott. A munkások részére biztosítva lett három évi szolgálat után az alkalmazás állandó jellege, ami azt a kétségtelen bizonyosságot adja meg nekik, hogy pusztán szeszélyből, illetve fegyelmi ítélet nélkül a szolgálatból nem bocsátják el.

A kiegészítő fékezők részére ellenben, pedig ezek bizonyos szakismereteket kívánó s nagyobb felelősséggel járó szolgálatot teljesítenek, nem lett biztosítva sem a napibér, sem a naponkénti alkalmazás, amellyel a napibérek igényt lehet szerezni sem az automatikus béremelés sem a három évi szolgálat után való állandó jelleg.

Azt hisszük, hogy ennek a mostoha elbánásnak az az egyedüli magyarázata, hogy a felsőbbesség nem tudott találni olyan módot, amelylyel ugy a kiegészítő fékezőkre, mint az intézetre nézve a kérdést egyformán elfogadhatólag megoldhatta volna s így azt inkább rendezetlenül hagyta. Pedig a megoldás módja azonnal rendelkezésre áll, mihielyt szakitunk azzal a régi rendszerrel, amely alaptételül azt állította fel, hogy a kiegészítő fékezők csak azon a napokon részesül napibérben, amelyeken tényleg utazik is, ellenben, ha a vasut öt valamely napon, vagy akár több napon át is egymásután nem tudja utaztatni, akkor napibérben nem részesíti.

Sivárabb és lelketlenebb felfogás még soha sem érvényesült semmiféle alkalmaztatásnál, mint a vasutnak a kiségitő fékezők díjazására vonatkozó ez a régi megcsontosodott rendszere.

Ez ugyanis teljes ridegségében azt jelenti, hogy ezek az alkalmazottak a legminimálisabb kenyérkeresethez csak abban az esetben jutnak, ha napjaikat nem odahaza, hanem szolgálati utban töltik. Szolgálatra pedig csak szükség esetén, olykor a vezénylő tiszt szeszélye szerint rendeltetnek ki s ha nincs rájuk szükség napokon keresztül, vagy a vezénylő tisztnek úgy tetszik, hogy egyiket-másikat napokon át ne utaztassa, ezeken a napokon a kiségitő fékező akár éhen is halhat, mert egyáltalán semmi keresete nincs, ellenben köteles minden pillanatban rendelkezésre állni, hogy a vezénylési parancsra azonnal elutazhassék.

Ilyen díjazási rendszert s ilyen hideg elbánást csak a legegyszerűbb finánc észjárás találhatott ki, amely a notórius dologkerülőkre alkalmazni szokott azon elvet, hogy „aki nem dolgozik, ne is egyék” a kiségitő fékezőkre is alkalmazta, azzal a kétségtelen céllal, hogy a vasutnak a vonatkisériti szolgálata minél kisebb költségbe kerüljön.

Ez a szállóige tehát a kiségitő fékezőknél úgy módosul, hogy „aki nem utazik, ne is egyék.” — amde az, hogy lehet-e utazni, vagy nem, — nem a kiségitő fékezők akaratán, hanem azon múlik, hogy a vasutnak van-e és mikor van szüksége a kiségitő fékezők utaztatására, tehát, ha a vasut az utazásra akár napokon át is nem ad alkalmat, arra emberileg még sem lehet joga, hogy az általa alkalmazott s így a bármikor rendelkezésre lekötött kiségitő fékezőktől a napibért, mint az alkalmazással járó alapfizetést egyszerűen megvonja.

Ha a vasuti felsőbbbség ilyen jogot egyáltalán gyakorolhat, akkor gyakorolhatja ezt valamennyi vonatkiséritőre nézve s meglehetné a kinevezett személyzetet is, hogy azok fizetését csak azokra a napokra utalványozza, amely napokon azok tényleg utaznak, ellenben megvonja a fizetést az otthon tartózkodás napjaira. E tekintetben jogilag az okmányilag biztosított évi fizetés és a felvétel alkalmával ígért napibér között különbség nincs s az a kibúvó, hogy a kiségitő fékezőknek már az alkalmazásakor tudomásukra adatik, hogy napibért is csak az utazási napokon kapnak, már azért sem állhat meg, mert a vasut megköveteli, hogy neki a felvett kiségitő fékezők minden időben rendelkezésre álljanak, tehát lekötött őket a saját céjaira anélkül, hogy azok minimális kenyérkeresetét azon napokra is biztosítaná, amikor azok saját hibájukon kívül nem utaznak, hanem odahaza várják, hogy melyik pillanatban rendelik ki őket szolgálatra.

Olyan nagy és hatalmas intézménynek mint a Máv., határozottan méltatlan eljárásnak tartjuk, ha a legnyomorultabb alkalmazottainak a bőrére akarja a vonatkisériti szolgálat költségeit minél kisebb összegre szorítani, de még méltatlanabb abban az esetben, ha ezzel a díjazási rendszerrel még ezt a célt sem éri el, mert így még ezeket a szerencsétlen kiségitő fékezőket is indokolatlanul sanyargatja s azoktól céltalanul vonja meg a mindennapi kenyeret.

Ne higgye ugyanis a vasuti felsőbbbség, hogy ezzel a díjazási, illetve napibért megvonó rendszerrel a kiadásokat korlátozza. Ha ez volna is a cél, arról gondoskodnak a telepállomások, hogy ezt a célt a vasut ne érje el. Tisztán kenyélmű szempontból, tehát azért, hogy a vezénylésnél a vezénylő tisztnek meg a fejét se kelljen afelett törnie, hogy egyik másik vonat-hoz lesz-e elég kiséritő személyzet, rendszerint jóval több kiségitő fékezőt alkalmaznak, mint amennyire valóban szükség van s mert valamennyit igyekeznek is keresethez juttatni, még véletlenül is alig történik meg, hogy olyan kiségitőt vezényelnének ki, aki az napra a napibérét egy befezett uttal már megkereste.

A iakarékosagra való ilyen törekvés a gyakorlatban így válik eredménytelenné. A vasutnak ép úgy van a kiadása, mintha állandó napibérrel kevesebb kiségitő fékezőt alkalmazna, ellenben a fölös számú kiségitő fékezői létszám mellett még több ember kerül abba a kényszerhelyzetbe, hogy a vasutat a megélhetésre való minden kilátás nélkül szolgálja.

De más kedvezőtlen eredménye is van ennek a középkori rendszernek. Az nevezetesen, hogy

kiségitő fékezői szolgálatra nagyobbreszt züllött alakok, vagy olyan emberek vállalkoznak, akiket dologtalanságuk miatt semmiféle alkalmazásban meg nem ürtek s a vasut ilyen emberekkel végeztet olyan felelős szolgálatot, ahol minden pillanatban élet- és vagyonsbiztonságról van szó s mert az évfizetéses vonatkiséritők a kiségitő fékezők közül nevezetnek ki, ilyen embereket revez ki állandó alkalmazottakul s aztán önmaga csodálkozik azon, hogy a vonatkiséritő-személyzet szellemi színvonala nemcsak nem emelkedik, hanem fokozatosan hanyatlal s legközelebb már nem is fog közöttük kalauzi kinevezésre elég arra való embert találni.

De ennek a rendszernek s a züllött emberek alkalmazásának adhatja be a vasut azt is, hogy a gondozására bízott árúk utközben számtalanszor megdézsmáltak és megsokszorozva kártételekén. Kénytelen azt az összeget kifizetni, amit az emberanyag meg nem válogatásánál díjazás nélkül is szolgálatra vállalkozó kiségitő fékezőkön megtakarított.

Az emberekben válogatni azonban csak akkor lehet, ha azoknak nemcsak az elérhető kinevezésre nyújtunk kilátást, hanem megélhetésüket az alkalmi azaz kezdő éveiben is lehetővé tesszük s a vasut semmi esetre se fizetne rá, ha kiségitő fékezői is rendszer alkalmazottainak tekintve, azokra a felvétel napjától kezdve állandó és rendszeres díjazásban részesítené.

A kiségitő fékezők létszámának nagyon is lehető korlátozásával már is behozná az állandó napibérek fizetésével vevőjáró többkiadást, az emberanyag megválogatásánál pedig mindenestre elérné azt az eredményt, hogy magának megbízható személyzetet nevelne, olyan károktól menesülne, amelyeket ma sokszor a vonatkiséritő személyzet megbízhatatlansága miatt is viselni kénytelen.

Az a felfogás amely minden áron és azonnal kimutatható, apró megtakarításokra törekszik, a vasut érdekeit csak látszat szerint szolgálja, a valóságban pedig beláthatatlan károkat okoz s a vasútgazgatásnak nem az a feladata, hogy pillanatnyi eredményeket hajszolva, magának az intézménynek egészséges továbbfejlődését kicsinyes pénzügyi előnyök kedvéért kockára tegye.

A hivatalos levonás.

A fizetési lajstromnak legkellemetlenebb járuléka: a hivatalos levonás. Különösen a vasuti életben ismeretes annak kétszeresen nyomasztó valósága, mert talán egy kereseti ágánál sem nehezedik oly erővel az alkalmazottakra, mint épen a vasutnál. A vasuti fináncstudomány a hivatalos levonás legváltozatosabb skáláján tud játszani s ami egyáltalán jogcímet ad levonások eszközzésére: annak mindnek külön rubrikát ajánlott fel a fizetési lajstromban. A sokféle levonás tarkasága ilyen módon elég változatosságot kínál a fizetési lajstromot megadással szemlélő vasutasnak. Az adó, nyugdíj, nyugdíjpótló, betegsegélyző, nyugbérpénztár meg a többi vasuti hivatalos tételek mellett büszkén hivalkodnak a különféle vasuti jótékony, megártó egyesületek levonásai is.

Annyi oldalról támadják meg a fizetést, *annyi legitim és szivességi* levonást eszközölnek hivatalból, hogy az alkalmazottaknak alig marad valami a megélhetésre. *Ezek a szivességi levonások támadják meg az alkalmazottak existenciáját* gyökerében, mert ha nem bírnak fizetésükből megélni, kénytelenek magukat az adósság fojtogató ölelésébe belevetni. A vasut hallgatlagosan egy erkölcs-telen eljárást támogat, mely az alkalmazottak könnyelműségéből tekintélyes tőkét kovácsol.

Az a sok mindentféle nevű és célú

egyesület, mely a vasutasok pénzén nőtt nagygyá, csak oly módon létezhetik, ha biztos jövedelmük állandóságát a vasut hivatalos levonások alakjában garantálja. E nélkül régen eltűntek volna már a feledés homályában, mert létjogosultságuk csak addig van biztosítva, míg a vasut részükre levonásokat eszközöl. Az egyesületek tehát minden kockázat nélkül biztosan gyarapodhatnak, mert jövedelmességük alapja nem a nélkülözhetetlenség, hanem a garantált jövedelmen nyugszik.

A vasut ilyen kedvezéssel a rokonvállalatoknak egészségtelen konkurenciát csinál, mert magánvállalat hol veheti azon biztosságot, mely felér a hivatalos levonással? Egyes kedvezményezett egyesületek a vasut monopoliomot biztosított, hogy azután a vasutasok könnyelműségéből meg nem érdemelt fejlődésre hivatkozhasanak. Egyeseknek jól jövedelmező, biztos mellékfoglalkozást szerez a vasut az alkalmazottaktól hivatalosan elvont fillérből.

A vasutasoknak nincsen szükségük ilyen hivatalos tekintélyből virágzó egyesületekre, de joga sincsen a vasutnak olyan levonásokat eszközölni, melyek a hivatalos eljárás keretén kívül esnek. Ezek az egyesületek nem teljesítenek missziót, nem áldoznak a jótékonyag oltárán, hanem ép oly önző magánérdeket szolgálnak, mint bármely más magánvállalat. Sem a klubbot, sem pedig a többi egyesületet nem illeti meg a hivatalos levonás kedvezménye, mert ha valóban társadalmi szükségét elégitenek ki, akkor hivatalos levonás nélkül is biztosítva látjuk fennmaradásukat, fejlődésüket.

A vasutasok legtöbbje minden megfontolás nélkül aláír minden tagszerző ívet, ha azt kellő formában nyújtják feléje. Ha a tagsági díjat, részletet, meg egyebet hivatalosan vonják le, az első időben alig törődik azzal a teherrel, melyet magára vállalt és melyet azután már külön meghallgatása nélkül állandóan elvonnak fizetéséből. Mikor a felszapordott kötelezettség fizetőképességét már alapjában ingatja meg, akkor eszmél fel és akar szabadulni tőle. Miután azonban sem az alapszabályokat, sem a követendő eljárást nem ismeri minden vasutas: kilépő nyilatkozatát gyakran oda küldi, hol nem kompetensek annak elintézésére.

Temérdek ilyen kérvényt, nyilatkozatot utasít el a pénzügyi osztály ahelyett, hogy azokat illetékes helyre továbbítaná. Az egyesületeknek megteszi azt a sziveséget, hogy a tagdíjakat hivatalos kompetenciával levonja, illetékességét azonban megtagadja akkor, mikor egy alkalmazottnak kellene szivességet tennie. Így azután gyakran továbbra is kényszerű tagjai maradnak azok is egy egyesületnek, kik különben már régen szabadulni szeretnének tőle. Sokan tisztán kenyélmű szeretetből, mások tudatlanságból rabjai olyan tehernek, mely nem áll arányban azzal a kedvezéssel, amit ellenértékül nyújtanak.

A vasutasoknak fennebb vázolt könnyelműségét bármely hivatalos levonást élvező egyesület tetszése szerint felhasználhatja. Ezt a gyengénket mi magunk is jól ismerjük, ismeri a felsőbbbség is, ezért követelünk oltalmat a vasuti felsőbbbségtől

a hivatalos levonások ellen. Nem találunk indokot, mely a levonási kedvezés fentartását plausibilissé tenné. Mindenkit segíteni kell, ki segítségre rászorult. Alig kell külön hangsúlyoznunk, hogy inkább a vasutasok szorulnak a felsőbbbség támogatására, mint a kedvezményezett egyesületek. Ha közszükséget elégítenek ki, akkor nem kell attól tartani, hogy existenciájukat támadják meg a hivatalos levonások megszüntetésével. Ha pedig tisztán ezen alapul fenmaradásuk, akkor inkább pusztuljanak el, mert akkor a vasutasoknak nem hasznára, hanem egyenesen kárára dolgoznak. Ilyen egyesületeket pedig épen a vasuti felsőbbbségnek kell kéréssel szigorral üldözni, mert alkalmazottainak jólétén a felsőbbbségnek kell első sorban örködni.

Minden egyesületet a maga útjára kell bocsájtani. Ha a szabadverseny hullámaival dacolva fejlődni, virágozni képes úgy hivatalos támogatás hiányában sem pusztul el a föld színéről. Azon egyesületért pedig, mely elmerül a szabadversenyben, azért igazán kár a vasuti felsőbbbségnek exponálnia magát. Nekünk minden egyesület egyaránt értékes, ha missiót teljesít, és egyaránt káros. A vasuti élet szükséges járulékát képező egyesületeket tőlünk telhetőleg támogatjuk. Ez a támogatás azonban odáig nem terjedhet ki, hogy egyeseknek több kedvezményt biztosítsunk, mint a másoknak. Ezáltal az egészséges konkurrenciát elüldözzük a vasuti életből, helyébe pedig felruházunk kiváltságos monopóliummal olyan egyesületeket, melyek támogatásra talán nem is érdemesek.

A vasutnak végeredményében nem a vasuti egyesületeket kell első sorban kiváltságokkal támogatni, hanem az alkalmazottakat megvédeni. Ennek első feltétele az, hogy szüntesse be a szivességi hivatalos levonásokat és adjon módot a személyzetnek boldogulását ottan keresni, ahol legelőnyösebben feltalálja. A monopolizált egyesületek talán nem mennek tönkre hivatalos levonás hiányában. A személyzet azonban biztosan elvérzik anyagilag a sok hivatalos levonás sulya alatt.

A vasuti podgyászfordárok alkalmazása.

Azért dolgozik az ember, hogy idővel, ha az öregség beköszöntésével lehanyaglik a tetterő: békességes nyugalmat, gond nélkül megélhetést biztosítson magának és családjának. Ebből a nemes foglalkozásból táplálkozik a végellátást célzó törekvés; ez a humánus intézkedés vonul végig az összes állandó kereseti foglalkozások mellett.

Manapság, ha még oly szűkös javadalmasa, de biztos és állandó alkalmazást keres minden foglalkozásra utalt álláskereső. A vasut körültekintő nagylelkűséggel gondoskodik alkalmazottairól. Kinevezett alkalmazottai meg épen olyan végellátásban részesülnek, mely állandóan mint elérendő vágy lebeg a másfoglalkozásuk előtt. Csak a podgyászfordárok ügye és sorsa van a legnagyobb bizonytalanság kérdésének odavetve anélkül, hogy erre az eljárásra egyáltalán okot, vagy csak érthető magyarázatot is találjanak.

A vasutnál nemcsak elvileg, de tényleg sem ismeretes a díjtalan alkalmazás. Aki a vasutnál fel van véve bármely állásra vagy munkára, az érte díjazást kap. Így a vasut nem ismeri a szerelemből való alkalmazást, sőt későbbi al-

kalmazás reményében sem kíván senkitől ingyenes munkát. Ebben a tekintetben tehát a vasut nagyon liberális álláspontot foglal el, mert átérzi annak a valóságnak sulyát, hogy az, ki saját munkája utáni keresményére van ráutalva: attól ingyenes munkát elfogadni nem lehet.

Mégis azt látjuk, hogy a vasuti podgyászfordárok, kik pedig a vasutnak és vasutért dolgoznak reggeltől-napestig, ezért a munkájukért a vasutól díjazásban nem részesülnek. A podgyászfordárok a vasutnál a senki gyermekei, kik bár itt a vasutnál öregszenek és rokkannak meg, azért a vasut mégsem fogadja be őket saját alkalmazottai sorába. Ilyen különleges jogállást statuált a vasut saját alkalmazottai egyik csoportjának, melytől különben elvárja, hogy az utazóközönség igényeit teljes mértékben kielégítsék, kötelességei fejében azonban minden további közösséget megtagad tőlük.

Tulajdonképpen közelebről nem is lehet meghatározni milyen viszonyban is vannak a podgyászfordárok a vasuthoz. A vasut felveszi, tehát alkalmazza a podgyászfordárok bizonyos szolgálatokra, de ezen alkalmazással egyúttal minden olyan ellenszolgáltatást eleve kizár, mely bármely más alkalmazásnak kriteriuma. Állandó fizetést, vagy napibért nem ad; a személyzetet megillető kedvezéseket nem terjesztette ki; sem végellátásról nem gondoskodik a podgyászfordárokra illetőleg.

Az előadottakból azt látjuk, hogy a vasuti podgyászfordárok alkalmazva is vannak, meg nem is. A vasut a neki legkényelmesebb felfogást követi, mert a podgyászfordárokra előírja a szolgálati kötelezettségeket, de a kötelezettségekkel szemben semmi néven nevezendő javadalmaszást vagy kedvezést nem nyújt. Ebben a különleges alkalmazási formában a podgyászfordárok ég és föld között lebegnek.

Ki tagadhatja, hogy ebben az alkalmazási viszonyban nemcsak lelketlen igazságtalanság, de erkölcsstelen felfogás is rejlik? Nem találhatunk elfogadható alapot, mely csak némileg is indokoltá teszi ezt a tarthatatlan állapotot. Azzal, hogy a podgyászfordárok a közönségtől szolgálataikért díjazásban részesülnek, nem zárja ki annak az elismerését, hogy a vasut olyan elbánásban részesítse őket mint egyéb alkalmazottait. A podgyászfordárokra illetőleg sokan azzal érvelnek, hogy szerződéses viszonyban vannak a vasuttal. Ez azonban nem fogadható el indokolásul, mert minden alkalmazott szerződéses viszonyban van a vasutintézzettel szemben, mely szerződéses viszony állapítja meg a kötelezettségeket és szolgáltatásokat kölcsönösen. Különben is milyen szerződés, milyen kétoldalú szerződés ez a podgyászfordárok szerződése, mely csak egyik részről kötelez, míg a másik részre vonatkozólag kötelezettséget egyáltalán nem ír elő? Ez bizonyára speciális vasuti találmány, mely talán unikum is a maga nemében.

Elismerjük, hogy a vasuti podgyászfordárok különleges foglalkozása különleges elbírálás alá esik. Azonban épen a dolog ezen háttere követeli, hogy vele foglalkoznia kell a vasutnak és azt közmegelegedésre, közmelegnyugvásra végre dűlőre kell vinni. Az alkalmazási viszony mindenesetre elsősorban azt kívánja, hogy az alkalmazottakat megillető kedvezések teljes mértékben a podgyászfordárokra is kiterjesztesse. Ebbe a kategóriába tartozik: az utazási kedvezmény, a betegségleyezés és nyugbérügy, valamint a fegyelmi eljárás és szabadság. Azonban, hogy alkalmazásról egyáltalán beszélni lehessen a podgyászfordárok részére, meg kell állapítani akár az évi fizetést, akár a napibért. Ennek a fizetésnek vagy napibérnek szintén emelkedő megállapítása szükséges, mert az évek elmulásával, a szolgálati idő szaporodásával a podgyászfordárok is erőtlenebbek, öregebbek, kevésbé munkabírók lesznek, kiknek mellékeresete tehát lényegesen és érezhetően alászáll.

A vasutnak sürgős és elodázhatlan erkölcsi kötelessége a podgyászfordárok régen vajudó kérdését most már valósággal felkarolni és elintézni. Sajnálatos jelenség, hogy ily soká tartó reménytelen és sikertelen küzdelmet kellett a podgyászfordárokra végig szenvedni, míg emberséges, méltányos, jogos kérésük lassan a köztudatba ment át. A podgyászfordárok dolga ma már nem csak azoké a kiközösített

szegény embereké, hanem az összes vasutas-ságé is. Valamennyiünknek fel kell emelni tiltakozó szavát, hogy e derék, jóra való, szorgalmas emberekkel, bizonytalan sorsukkal és jövőjükkel valahára őszinte jóakarattal foglalkozzanak. Bizonyára a podgyászfordárok ügye a legégetőbb szociális kérdése a vasutnak! Az összes vasuti foglalkozási ágak személyzetének dolga többé-kevésé el van intézve, a podgyászfordárok azonban ma is abban a lehetetlen állapotban tekintenek a bizonytalan jövőre, mint évtizedekkel ennek előtte.

A vasuti felsőbbbségben kell, hogy éljen a jóakaratu belátásnak emberséges érzése. Nekünk vasutasoknak kötelességünk erre a jóakaratu belátásra és érzésre apellálnunk a podgyászfordárok nevében. Temérdek keserűséget szüntetne meg, régi vágyakat váltana valóra a felsőbbbség, ha a podgyászfordárok dolgát végérvényesen elintézné. A vasutas özegek és árvák könnyeit felszárítja az özvegyi nyugdíj és gyermeksegély. Minden vasutas bizton számíthat erre a jótéteményre és csak a podgyászfordárok nem szereztek erre a méltányos kérésre még elegendő érdemet?

Hivatalnok vagy altiszt?

A változó kormányok gondoskodása szerint az államvasutak kezelésében kétféle jelenléteket különböztethetünk meg. Az egyik irány a hivatalnoki munkásságnak kíván nagyobb teret biztosítani; a másik a hivatalnokokat lehetőleg altisztekkel akarja helyettesíteni, illetve pótolni.

Bármelyik irányt vesszük behatóbb bírálat alá úgy találjuk, hogy egyik sem mentes a túlzásoktól. A vasutak mai kezelési rendszere a kettős, hivatalnoki és altiszti rendszer szerint van berendezve. Bizonyos esetekben a hivatalnokoknak adandó az elsőbbség, míg olykor az altisztek is jól betöltik azt a kört, melyre hivatásuknál fogva állították. Egymást azonban nem zárhatják ki, mert vannak működési körök, hol a hivatalnokokat nélkülözni egyáltalán nem lehet.

A külső szolgálatra még a vasutasok is azt mondják, hogy az altisztekkel is jól ellátható. Nem állítjuk, mintha nem lenne az államvasutaknak elég vonala, hol az altisztek hivataloskodása kívánni valót hagy hátra. Sőt a dolog természetéből folyik, hogy olyan másodrendű vonalakon, hol kevés vonat és egyéb teendő fordul elő, a csekélyebb javadalmaszást húzó altiszti kar favorizáltassék a hivatalnokokkal szemben.

Ilyen vonalakon természetesen csak altisztek végeznek az állomási szolgálatot, míg a hivatalnokok nagyobb szerepben felelősségteljesebb munkásságra hivatottak.

Amint nem gazdaságos és észszerű hivatalnokokat az altisztek rovására előnyben részesíteni, úgy nem írhatjuk alá azon újabb oktrojált igazgatási rendszer túltengését sem, mely az altiszteknek lehetőleg kizárólagos állományszolgálat különféle igénybevétele teljesen más elbírálás alá veendő. Ott, hol nagy a forgalom nagyobb áttekintés szükséges; nagyobb körültekintéssel; az ítélőképességnek nagyobb szerepe van. Nem akarjuk mondani, hogy a mi altiszti karunkban nincsenek meg ezek a feltételek, de már maga az előképzettség csekélyebb volta, kisebb mérték használatát teszi parancsolóvá, mint a magasabb képzettséggel nyilvánvalóan bíró hivatalnokokkal szemben.

Általánosságban azt tapasztaljuk, hogy a hivatalnokokat nem lehet helyettesíteni altisztekkel. A fővonalak szerteágazó nagy gyakorlatot és körültekintést feltételező működési köre más-képpen nem is bonyolítható le, ha a magyar vasuti hivatalnokokat jellemző páratlan gyakorlati érzék nem segítene munkásságában. A mi

vonalaik még messze elmaradnak általánosságban attól a tőkélytől, mely külföldön a vasutaknál mindenütt közönségesen feltalálható. Nálunk a biztosító-berendezések most vannak kialakulóban, nemhogy az összes fővonalak el lennének velük látva. Ezért olyan teljesítőképességű vonalon, hol külföldön biztosító-berendezés nélkül vonatforgalom már el sem képzelhető, nálunk bizony még anélkül kergetik a vonatokat egymást. A mi viszonyaink között egyes ilyen vonalakon a forgalom már a teljesítőképesség határán van, sőt egyelőre a maximumon mozog, de a biztosító-berendezések felszerelése még a távoljövő zenéje marad. Ilyen vonalakon nálunk a mai állapotok szerint $\frac{2}{3}$ részben altisztek végzik a szolgálatot. Nem azért, mert altisztekkel is jól elvégezhető, hanem tisztán pénzügyi tekintetből, mert az altiszt olcsóbb munkaező, mint a hivatalnok. A kormányzati bölcsesség netovábbja teljesül ebben a takarékoskodási mániában.

A mostani rendszer lehetőleg ki akarja küszöbölni a drágább hivatalnokot az olcsóbb altisztek miatt, hogy az államvasut pénzügyi eredménye kedvezőbbben alakuljon ki. A kormányzati előrelátás és hozzáértés hiánya e ponton jelentkezik a legeklatásában. Mintha a vasuti külső szolgálat ellátása teljesen kimerülne abban, hogy a szolgálatot tevő a vigan tova robogó gyorsvonatnak vigyázz állásban tisztelő? Vagy az áru felvételén, kiadásán, elszámolásán túl megszűnnék a vasuti világ? Itt van az az óriási tévedés, mely a jelenlegi kormányzati lelkeket megülte. A külső szolgálat szétágazó gépezete olyan apró finom részecskékből van összetéve, melynek helyes, összhangzatos együttműködése biztosítja a vasutnak pontos működését és jövedelmezőségét. Azok a láthatatlan rugók, melyek a hivatalos életben csak látszólagos mellékjávalékok, vannak a pontos szolgálatra, az üzleti eredményre legnagyobb befolyással. Mi tudnánk sok olyan dolgról említeni tenni, mely a vasut jövedelmezőségét nagyban emelné. De ezuttal nem térünk ki azokra; törje a finác-tudomány a fejét azokon, mikor mindent oly egyszerűen felfedez, mely véleménye szerint a vasutnak hasznára, tényleg azonban kárára válik.

Vasutat lehet kormányozni, de igazgatni kormányzati beavatkozással nem lehet. Pénzügyi eredményt csakis igazgatással lehet elérni, de a pénzügyi beavatkozásnak megfelelő módon, hozzáértéssel és nem takarékosági elvek kergetésével szabad érvényesülni. A jelenlegi regime pedig a krajcároskodás orgiáin iparkodik célt érni. Hogy ez a törekvése nem fog célt érni, sőt a vasutat pénzügyileg visszaveti majd, már jó előre leszögezhetjük. Mi annyira értünk a vasuthoz, a vasutasokhoz, hogy ezt a kudarcot előre is bejelentessük.

A sok kormányzati baklövés mellett nem a legutolsó az altiszti kar felhasználásának tulajdonsága. Ez rövidesen szintén éreztetni fogja az egész vonalon való visszahatását. Az öregebb vasuti hivatalnokok pótlása, különösen a szaporítandó üzletvezetőségekkel járó elmaradhatatlan személyzet szaporításra való tekintettel, a nagyon is megapaszott hivatalnoki létszámból alig lesz lehetséges. Ha a központokban helyezik el a hivatalnokokat, a vonalra nem marad belőlük. Vagy talán a központokban fogják a központi szolgálatot altisztekkel elláttatni? Mit gondolnak, hol marad akkor a központi hivatalok tekintélye? Vagy azt is lehet rendeletekkel szabályozni?

Eddig valószínűleg nem fog elfajulni a dolog, de nem fog elmaradni az a kényszerű szük-

ség, mikor a hivatalnokok pótlásáról legsürgősebben kell majd gondolkodni.

Ebből a lehetetlen állapotból elég volt annyi, amennyi eddig a vasutat boldogította. Legyen altiszt szolgálattevő ott, hol altisztek a szolgálat hátránya nélkül elvégzik az összes teendőket, de fővonalakon mást, mint hivatalnokot, végrehajtó szolgálatra ne alkalmazzanak. Ez a vasutnak, a vasut jövedelmezőségének egyik főfeltétele. Más alkalommal elmondjuk azt is, hogy miért kell fővonalakon csak hivatalnoki képzettségű vasutast végrehajtó szolgálatra használni.

Az államvasutak parlamenti bírálata.

Még nem csendesedtek le azok a tarajos, haragos hullámok, melyek tárgyilagos bírálat köntösében vad kiméletlenséggel törtek rá az államvasutakra. A viszonyok az elmúlt évben nagyon kedvezőtlenül alakultak az államvasutakra nézve, mert annyi hangulatos bírálat még sohasem kontárkodott bele az ügyvitelbe, mint amennyi mostanában segíteni, javítani próbál az állítólag javításra szoruló állapotokon.

Addig, míg a bírálat a szigorú tárgyilagosság mesgyéjén halad, senkinek sincsen kifogása az igazságos felszólamlás ellen. Sőt a szakszerű bírálat hasznára válhat még a közügynek is, mert olyan kérdéseket vehet felszínre, amelyből mindenkinek — első sorban a köznek — lehet nyeresége.

Az államvasut a köz szolgálatában áll, ténykedése, munkája, munkájának eredménye ezek szerint a nagy nyilvánosság ítélőszéke elé tartozik. Az államvasutaknak nincsen oka magát a nyilvános bírálat ítélete alól kivonni, ha az a bírálat valóban a közhangulat kifolyásaként jelentkezik. De egyes egyének fontoskodó beleavatkozása ellen hangosan felemelheti tiltakozó szavát, főleg akkor, ha általános bírálat helyett egyes kiszakított ténykedésből vonja le hátrányos következtetéseit.

Szándékos rabulisztikával minden dolgot ki lehet forgatni köntöséből és tisztán a felforgatók izlésén mulik, hogy mit milyen formában „leplezzenek“ le a kíváncsi közönség mulattatására. Az egész magyar közélet alacsony gyanúsításokból táplálkozik. Ez ad szint, változatosságot a leplezésekre éhes közhangulatnak, ebből táplálkozik a sajtó egy része és ez szerez szórakozást egyes feltűnést hajhászó egyéneknek.

Hogy az ilyen „önzetlen“ csatározás intézményeket, köztisztviseltekben álló személyeket, sőt egy egész hatóságot a meggyanúsítás pellengéjére hajszol: az talán még lelkesedést és kitarást önt az ilyen eszközökkel harcoló kritikuskok szándékába.

Az államvasutak legujabban az állami üzemek, állami hatóságoknak „Hamupipőke“ szerepét játssza. Mindenki üt, mindenki vág rajta, mert érthetetlen hallgatással sem nem védi meg a megvédésre hivatott felsőbb hatóság, sem maga nem száll sikra megtámadott integritása érdekében. Ugy tesz, mintha hallgatólágon jövahagná az ellene szórt gyanúsításokat, egyben pedig tápot nyújt azoknak, kik gyanúsításokból élnek és ezekből

szereznek maguknak herostratesi babérokat és dicsőséget.

Addig, míg a sajtó körén belül mozgott ez a gyanúsításokból táplálkozó támadás, jobb izlésű egyén nem igen adott hitelt szavának, mert a sajtó egyes orgánuma ezekből az izléstelen, alacsony színvonalu és indítékú közleményekkel csinálnak maguknak üzletet. Különös jelensége ez a mi közéletünknek, hogy támadásokból üzletet lehet csinálni, mely egyeseknek befolyást, hírnevet, másoknak anyagi előnyöket nyújt. De elszomorító tünete ez a társadalmi elvadulásnak is, hogy a közönség hitelt ad, sőt kíváncsisággal, mohó botrányhajhászással felül ezeknek az alacsony emberi önző ösztönökkel táplálkozó meséknek.

A feltűnési vágy ösztökélte azokat a támadásokat is, melyek a közelmúltban a fórumon, az országházban hangzóttak el, az államvasutak igazgatósága ellen. Soha olyan erővel, soha oly lesújtóan, de soha oly igaztalanul és fölületesen nem hangzott el a vád, mint az, amely az államvasutak igazgatóságát vette céltáblájául. Abban a beállításban az államvasutak igazgatósága az államvagyon hűtlen sáfárjának van feltüntetve, mely akár tudatosan, akár tudatlanságból érzékenyen megkárosította és megkárosítja a közvagyon, melynek pedig oltalmára, gyarapítására volna hivatott.

Ha ilyen felületesség, ennyi rosszakarat, hozzáértés hiánya és szándékosság vezeti az államvasutak igazgatóságát, akkor bizonyára megérdemelte sorsát, a megleckéztetést, tetemrehívást. Ki emel szót, ki siet olyan közhatóság védelmére, amely hivatásának nem áll magaslatán? Aki a fórumon él és dolgozik, annak kell a kritika szurását is viselnie, ha az ellenzék bevett fegyverekkel és nem a rosszakarat mérges nyilaival ejt sebet. Az államvasutak igazgatósága azonban nem érdemli meg a mérges lövéseket, mert azokért a ténykedésekért, melyekért felelősre vonják, vele együtt felsőbb hatóságának, a kereskedelemügyi miniszteriumnak is helyt kell állania.

Az a viszony, melyben az államvasutak és a miniszterium egymással szemben állanak, teljesen kizárja, hogy az államvasutak bármit saját felelősségükre kezdeményezhessenek és végrehajthassanak. A gyámkodó beavatkozás minden téren megbénítja az önálló iniciatíva lehetőségét, végrehajtása pedig egyenesen a felügyeleti hatóság hozzájárulásától van függővé téve. A fokozatos felelősség elvének kidomborítása mellett teljes képtelenség az államvasutak igazgatóságát bármiért is *egyedüli* bűnbakul kijátszani. Elvégre lehetnek dolgok, melyek jobban is elintézhetők lennének, de ilyen alárendeltségi viszonyban, mint amilyenben az államvasutak igazgatósága a miniszteriummal szemben van: jogszerű felügyeleti, tehát jóváhagyó-hatóságának kötelessége reparálni azon hibákat, melyek esetleg az alsóbb hatóságok részéről elkövetettek. Hogy ez a reparálás abban a dologban, mely a hajszának hátterét képezi, nem történt meg, első sorban is a felügyeleti hatóságot érheti szemrehányás.

Ez a talpfamegrendelés különben sem lehet oka az államvasutak igazgatósága

elleni éles támadásnak. A szerződés lejáratáig a konjunkturák annyi esélynek vannak kitéve, hogy végeredményében még nagyon is előnyös lehet ez az anyyira perhorreszkált szerződés. A támadás az igazgatóságnak szólt, mely nem tekint sem jobbra, sem balra, hanem megy a maga kijelölt útján. Mi ezt a nagyhangú kirohanást nem is vesszük komolyan, mert az államvasutak igazgatósága hosszú évtizedeken át zajtalan és eredményes munkálkodással a közbecsülésnek azon fokára küzdötte fel magát, hová az ilyen önös érdekekből irányított gyanúsítás fel sem érhet. Addig is, míg az államvasutak igazgatósága maga nem adja meg reája a méltó feleletet: nekünk kötelességünk leszállítani annak az értékét a kellő színvonalra. Hisszük, hogy ilyen fajsúlyu bírálatok nem fogják annak a személyzetnek kedvét és lelkesedését szegni, mely jobb ügyhöz méltó odaadással és a névtelenek zajtalan munkásságával többet használnak a köznek, mint az orátor képében megjelenő honmentő minden hozzáértés nélküli, üres fecsegései.

Bizottsági utazás.

(Hive.) Minden iránt végtelen bizalommal viseltetem, melyet megfejtani, megérteni nem tudok. Ilyen a bizottsági utazás is. Ezek azok az utazások, melyek kezdődnek és végződnek. Az utasok utazás közben elvben megbizottaknak érzik magukat, kiket azonban semmi néven nevezendő megbízás nem kötelez. Ebben a formában megbízás és megbizottak teljesen jól megférnek egymás között.

A megbízás nem kíván meg tőlük egyebet mint azt, hogy megbizottaknak véletlenül se képzeljék magukat; a megbizottak meg óvakodnak attól, hogy a megbízás nyomasztó érzését vigyék magukkal az utazásra. Miután így egymással tisztában vannak, még arra sem kell a feleket külön felhívni, hogy elvi kijelentéseket tegyenek.

A bizottsági utazás legfőbb célja a bemohosodásnak induló kártyacsomagokat alaposan fertőtleníteni. Bár tudomásom szerint a bizottságok tagjai nincsenek a fertőtlenítő intézettel összeköttetésben, mégis dicséretekre legyen írva, magasztos hivatásuknak derekasan megfelelnék. A kártyákon alattomosan meghuzódó élősdieknek nincsen rettenetesebb csapása, mint a bizottsági utazás. Kavarják, forgatják, simítják ütök a kártyát addig, míg csak egy bacillust is meghuzódni vélnek. Ezt a tisztogatási proceszust azután a megbizottak végkimerültség folytatják addig, míg a bacillusok ki nem pusztulnak és míg a megbizottak ki nem dőlnek.

Élénken tiltakozom az ellen, hogy ezt a műveletet kártyázásnak minősítsék. A kártyázás játék; már pedig a megbizottak nem játszanak, nem kukoricáznak, hanem bizottságoznak. Ez pedig nem játék, ez komoly dolog, hivatalos foglalatosság. Vagy talán nem komoly dolog hivatalosan megállapítani, hogy a párti együtt van? Azután osztani, nyerni vagy veszteni nem érdekfeszítő eljárás?

Ezenkívül sok egyéb fontos dolgot kell a bizottsági utazás alkalmából megtárgyalni. Első sorban általános helyeslés közepette állapítják meg, hogy a bizottsági utazás valamivel mégis csak többet ér a hivatali unalmas elfoglaltságnál. A hivatalban aktázni kell, bizottsági utazásnál meg utazni. Aktázás és utazás között mélyreható különbség van, melyet csak azok nem értékelnek, kik nem ismerik a bizottsági utazások célját. Azután a legközelebbi összejövetel határidejének kidolgozása is egyik fontos pontját képezi a bizottsági eljárásnak. Ezeknek az utazásoknak folytonosságát biztosítani kell, mely olyan járuléka a vasuti életnek, mint üstökösnek a csóvája. Üstököst csak a farkával, vasutat csak bizottsági utazásokkal lehet együtt elképzelni.

A legujabb vasuti pletyka is a bizottság

kiutazásával nyeri el szentesítését. Addig csak mende-monda. Utána hivatalos színezetet nyer, mely azután diadalmasan járja be az országot. Minden direktort, meg főnököt biztonság okáért jóelőre nyugdíjaznak, vagy elcsapnak. Igazán kár, hogy ezek a tények rendszerint jámbor óhajások maradnak, mert ellenkező esetben ez összes vasutasok szép sorjában direktori nyugdíjjal hagynák el disztelen szereplésük színterét. Csak természetesen, hogy minden bizottságnak jelenlevő tagja a vasutnak oszlopos tudósa. Kivételesen azok vannak jelen, akik nélkül a vasutnak már régen volátot mondtak volna be. Igazán szerencséje a vasutnak, hogy sok bizottsági utazása van, legalább majdnem valamennyi vasutas nélkülözhetetlennek tartja magát. Csupán a rangban előtűnt levők ártnak a vasutnak, mert ők azok, kiknek halvány sejtelmük sincsen a vasuti dolgokról. Azért részemről is az lenne a leghelyesebb megoldás, ha minden rangban előtűnt levőt rövid uton elcsaphatnám a szolgálattól. Egyáltalán nem izgat, hogy engem meg az utánam jövő dobnak ki, mert megnyugvásomra szolgál, hogy ő sem maradna meg soká a helyemen. Igazán fényes mulatság lenne a „Vordermannokat” egyszerűen kiemelni fényes pozíciójukból. Azonban ki kell jelentenem, hogy ezt az elvét nem önzésből, hanem meggyőződésből hirdetem. Nem vagyok magamtól eltelve, de feltételezem, hogy a közfelfogás szócsöve vagyok, tehát nemcsak kimondott, de titkos vágyakat is hivatva vagyok illő formában képviselni.

Ezért azon önzetlen ajánlatot teszem a rangban előtűnt levőknek, hogy minden megmondás nélkül, azon utógondolattal szűnjenek meg akár mindjárt aktív szerepelt, hogy utógondolatukban szerénytelenségem felvirágoztatását kívánják. Ha ezzel a kívánságukkal hagyják itt a vasutat, akkor a magam elismerésével sem fogok fukarkodni.

Alig várom, hogy végre szóhoz juthassak egy bizottsági utazásnál. Bár nem tagadhatom, állandó hallgatásom eddig csak javamra szolgál, mert olyan meséket jegyeztem fel az utókor és a saját magam okulására, melyből mindenki merithet.

Nekünk, a mai generációnak, halvány sejtelmek sincsen arról a háriádról, melyek még csak vagy 30 esztendővel ennekelőtte történtek a vasutnál. Ma emberi kezek a hegyeket furják át alagutakkal, azelőtt meg a vonat maga furtlyukat a levegőben magának. Régente az állomási forgalmi hivatalnok minden volt. Főnök, forgalmista, bakter, váltókezelő, sőt még saját személyében utasnak is kellett lennie. Ő volt a masinista, fűtő, vonatvezető, kalauz; egy ugyanazon időben táviratozott és lélegzett. Mikor evett, még nyelni is kellett hozzája, sőt ha az utasítás külön elő nem írja, nagy elfoglaltságában önmagát vette volna el feleségül.

Olyan erős volt a fegyelem, hogy külön fel-sőbbbségi utasításra születtek meg, anélkül okvetlen fegyelmek kaptak volna. Csak akkor szóltak, amikor beszéltek, különben mélységesen hallgattak.

Persze nekünk erről mostanában halvány sejtelmünk sincsen. Ma mindenféle könnyítést adnak a vasutnál. Manapság itt a telefon, meg a többi masina. Hajdanában telefon nélkül is mindent tudtak és egy vágányon több vonat ment egymással szemben, mint ma két vágányon. Baj azonban mégsem volt. Azelőtt télen megfagyasztották az utast, ma megsütik. Szóval nagyot fordult a világ kereke, de a bizottsági utazás mégis a régi maradt.

Nem is az a fő, hogy hivataloskodjanak a bizottsági utazásokon, hanem hogy egy régi szokást megőrizzenek, fentartsanak. Szükség is van ezekre a jó, régi időköt visszavarázsoló intézményekre, melyek a kihalófélben levő idealizmust ápolják a vasuti életben. Az öregnek itt merengenek el az elmúlt időknön, itt szönek színes képeket az ifjak. Az a sok csalódás, mely egy életen át az emberben felhalmozódik, ezeken az utazásokon nyer szabad folyást.

Kár, hogy a bizottsági utazás oly gyorsan véget ér. Végeztével elkezdődik a küzdelem ott, hol abban hagytuk elindulás előtt. Pedig milyen jól esik elfelejteni néha a rideg valóságot és abba a világba képzelni magunkat, melyet nagyrészt azok változtattak meg, kik oly szívesen emlékeznek arra vissza.

Levél a szerkesztőhöz.

Tisztelt Szerkesztő úr!

Karriert nem a miniszterek csinálják. Ők államtitkárságon kezdik, míg végtére retentő drukkolás után királyi protekciónal miniszterekké lesznek. Az egész hecc ennyiből áll; ezért nem akarok én sem államtitkár, sem miniszter lenni. Karriert, valóságos, igazi, szédületes karriert csak a vasutnál láthatni. Raktármunkásból kiségitő-, utána valóságos szolga, azután illő pártfogással irodakezelő, hivatalnok, vicekirály, de még atyámisten is lehet az ember.

Arról értesítenek, hogy egy jóra való, derék hivataloszolga megunta a kabátlesegítést, szóval: magasabb rang után vágyódik. Eddig a más kabátját ráncigálta le megfelelő borralaló ellenében, ezután már csupán a magáét fogja levetkezni. Idővel talán az övét is lehuzzák és azokat a borralalókat, melyeket évek során át megőrzött, összegyűjtött: a hivataloszolgai tisztasorban maradó volt kollégának fogja apránként elosztogatni.

Nem csodálom, hogy a mi jövődöbeli, ezidőszerint még hivataloszolga kollégánk a föld porából a fellegek felé vágyódik. Aki évek során át igazgatókkal osztja meg a levegőt, annak a szimatja finomabb; az illatosabb társaságot kedveli meg. A dologra nézve teljesen közömbös vajjon az illető sekretárius, hátramozdító, vagy köpönyeg leráncigáló volt-e. A fő, hogy gazdájához hasonló akar lenni. Ha nem lehet valószínűságon nagy ur, elnézhetjük azt a hibáját, hogy nagyvási mániába esik. Nagyobb embereknek is ez a hibája, miért legyen egy hivataloszolga okosabb? Disznókereskedőből nem egy vált már gróffá, miért ne lehessen hivataloszolga irodakezelő? Ehhez nem kell egyéb mint egy kis jóakarát, meg az *altiszi vizsga*.

Hallott-e már szerkesztő ur valamit az altiszi vizsgáról? Bizonyára nem. Megnyugtathatom, az altiszi vizsga nem azonos a svindli kurzussal. A kettő között óriási különbség van. A svindli kurzusnál kurzust tartanak, a vizsga teljesen mellékes. Az altiszi vizsgánál meg csupán vizsgát tartanak és a kurzus teljesen felesleges. A svindli kurzus pótolja a maturát; az altiszi vizsga a négy középiskolát. Én először a svindli kurzuson buktam meg, hogy az altiszi vizsgán nagy kinok között keresztül evickélhessek. Mert az altiszi vizsga nem olyan egyszerű. Arra teljes embert eresztenek, így szerkesztő ur sohasem lesz abban a helyzetben, hogy ezt a vizsgát letehesse.

A vizsga tárgyai föleleik az összes tudományokat. A voltakat, az előjövendőket. A csillagászatról a háztartástani, az állattantól a harisnyafoldozásig. A világtörténelemből kérdezik az öt világrészt; Magyarország történelmét a mohácsi véstől 1526 augusztus 29-éig és még 12 attrakciót. Az állattanból: az altiszi bunda prámjét és a kirántott csirkét. A számtanból: hogy hány ujj van a lábán és mennyi váltóért állott már jót? Az egészséggtanból: hány pohár spricertől kerül az asztal alá? A hittanból: mikor kell az uriszent az egekbe lemozgósítani stb.?

Én valószínűságon zöldültem, mikor a vizsgabizottság előtt állottam. Annyira drukoltam, hogy átlag ötpercenként felmutattam az ujjaimat és elnézést, meg eltávozási engedelmet kértem. Megadták. Disztelenül távoztam el és diadalmasan tértem meg. Végtére rám került a sor. Ott állottam, mert másként nem tehettem. Elkezdtek faggatni. Keresztkérdésekkel kiroztak, melyekre én kitűnő flegmával válaszoltam. A vizsga rettenetesen nehéz volt, de én emberül kitarítottam. Hogy szerkesztő ur is okulhasson belőle, elmondom a kérdéseket és a feleleteket.

Ö: Hogy van a papája?

Ö: Köszönöm jól!

Ö: Helyes. Hol született?

Ö: A toloncházban.

Ö: Mondjon egy eleven, vérszomjas ragadozó állatot.

Ö: A főnök ur.

Ö: Nagyon jól van. Hány csillag ragyog fenn az égen?

Ö: A nap, a föld, a hold és a „B” táblázatbeli egyéb üstökösök.

Ö: Miért van az embernek foga?

Ö: Hogy legyen mit kihuzni.

Ö: Mit kell tennie, hogy a helyéből elmozdulhasson?

Én: Kiadós protekciót kell fognom.
 Ó: Szavaljon el egy vasuti vonatkozású költeményt.

Én: „Tehetyi, mert vasutyi,
 Mert magyar állam fizetyi!”

Ó: Ez az ember tetszik nekem. Na még egy utolsó kérdést. Mikor említi az istenét?

Én: Mikor káromkodom.

Ó: Elmeget barátom. A vizsgát kitüntetéssel állotta meg.

Mikor így szerencsésen túlestem a dolog nehezebb végén, kezdődött el a tulajdonképeni kalváriám. Még aznap irodakezelő, a következőnapon főellenőr, azután vasuti főtanácsos, gőzellentengernagy és prédikációs halott lett belőlem. Most a kerepesi temető izr. Abtheilung-jában várom a dicsőséges feltámadást. Prohászka püspök személyesen kilitásba helyezte az örökéletet, mikor a bérálás útján eljegyzett a mennyei boldogsággal. Én most a menyországbán vagyok, hol a magammal vitt szolgálati szabályzatból tartok az ottani vasutasokkal sztrájk-törő értekezletet. Erőszakoskodásom odáig terjedt, hogy jelenleg fegyelmi alatt állok és valószínűleg kihajtanak a menyországból a földre. Ha akaratomon kívül bérmentesítenének, kérem szerkesztő urat sziveskedjék a megüritő szolgál állást részemre fentartatni, hová teljes ambícióval készülök.

Erre az állásra családi leszámazásom predestinál. Apám csaposlegény volt; kintinően tudta kihajítani a kellemetlen vendéget. Fiatalabb

éveimben pilóta voltam, tehát a repülést tökéletesen elsajátítottam. Ha az egyik ajtón kilóditanak, a másikon lekötözve udvariassággal jelenek meg ismét. Abban az időben, mikor még az Alkotmány-utcai Kisfaludy-féle szállodában voltam alkalmazva, a ruhatisztítás művészetét tanultam meg. Mondhatom tehát szerkesztő urnak, velem nem fog szégyent vallani. Ha felőlem bővebb információt kíván, majd elküldöm fotográfiámat és ujjlenyomatomat. Csak arra kérem, hogy feltámadásom alkalmával a szolgál állást részemre biztosítsa.

A sárga irigység fog el mikor látom, hogy más milyen jól tud boldogulni. Mikor én még irodakezelő voltam egy világgért sem akartak szolgálavá előléptetni. Pedig én kezeltem az irodában mindenkivel, aki csak hozzám bejött. Ezentul szolgálalni akarok, azért kérem a szolgál állást. Biztosítom szerkesztő urat, hogy én még az elnöknek is *köszönni fogok*. Nem leszek olyan büszke, mint amilyen büszkék az elnökségi szolgálak. Az én ambícióm teljesen kimerül majd a szolgálai működési körben, mert idővel talán én is olyan kiváló nyugalommal fogok ásitozni és ujságot olvasni, mint az altiszt jelöltek. De én sem altiszt nem akarok lenni, sem az altiszi vizsgát nem kívánom újra letenni. Ha szerkesztő ur ennél többet kívánna nekem, akkor nem lehetnék továbbra is őszinte

Hive.

VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

Értesítjük tagjainkat, hogy ezentul a hivatalos órákat délelőtt 9—12-ig és délután 2—5-ig tartjuk, mely idő alatt a befizetések teljesíthetők.

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. Podmaniczky-u. 29.)

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

A szerkesztőség.

Családi házak



építése

Dunaharaszti

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

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

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 !!
kiszolgáltatás

Mert mindenki készpénzért vásárolhat nálunk akkor is, ha nincs elegendő pénze! Vevőinknek bankhitel áll rendelkezésükre, a számlák összegét a bank fizeti ki, a vevő tehát a banknak tartozik és tartozását ott megállapodás szerint törlesztheti, melyről bővebb felvilágosítással bármikor szivesen 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 Kávékészkészletek 6 és 12 személyes nagyságban. — Törülközők, zsebkendők, törülők és paplanok. — Női-, férfi- és gyermekharisnyák, Keztyük, kötények és kendők.

Sem
pénzért!



Szabott
árak!

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