

KITARTÁS

A „KITARTÁS“ KÖLCSÖNÖSEN SEGÉLYZŐ ORSZÁGOS EGYESÜLET HIVATALOS LAPJA

MEGJELENIK MINDEN HÓ 1-ÉN

Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Baross-tér 17
II. emelet 19.
Ahol előfizetések és hirdetések felvételnek.

FELELŐS SZERKESZTŐ:
TURTSÁNYI VILMOS
Máv. fogalmazó.

A „KITARTÁS“ egyesület alapszabályait a nmélt. m. kir. belügy-
miniszterium 132.142.908. szám alatt hagyta jóvá.
V a.
Előfizetési ár egy évre 6 korona. Egyes szám ára 50 fillér.

Értesítés.

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

az A) csoportba tartozó tagok	havonta	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.

Tagjaink egy kis része azzal a panaszszal fordult hozzánk, hogy a járulékok felemelése nem felel meg az alapszabályok rendelkezéseinek.

Aki figyelmesen átolvasta az alapszabályokat, annak mindenesetre azt is észre kellett venni, hogy azokban a kötelezettségekre nézve semmiféle olyan rendelkezés nincs, mely a díjakat egy fix összegben állapítaná meg, hanem a mindenkor halálózásoktól volt függővé téve, hogy mennyivel kötelesek a tagok a segélyek kifizetéséhez hozzájárulni. Alapszabályaink csak azt mondják, hogy minden tag köteles havonta egy korona tagsági díjat fizetni, köteles azonban a szerint, hogy melyik csoportba tartozik, halálesetenként bizonyos járulékokat is beszovalgatni, melyeket az igazgatóság esetenként a lap utján a tagoknak tudomására hoz. Ez az ugynevezett kivétési rendszer.

Azt is tudják tagjaink, hogy miért kellett ezt alkalmazni és miért tértünk el attól, hogy a tagsági díjak egy változatlan összegben állapítottassanak meg.

Itt azonban újból megismételjük, hogy mindenki tisztában legyen ennek az intézkedésnek szükségéről és célszerűségéről és ezzel elejét vegyünk a sok hiábavaló és költséges levelezéseknek.

Amint mindenki előtt ismeretes, egyesületünk alapításakor a felvételek sem korhoz, sem pedig orvosi vizsgálathoz nem voltak kötve.

Magától értetődik, hogy ez a kedvezés nagyon sok olyan embert is hajlandóvá tett a tagságra, aki már másutt nem tudott volna semmit családjának biztosítani, annál is inkább, mert a fejtételek

olyan előnyöseknek mutatkoztak, hogy legegyszerűbb számítás mellett is azonnal kitűnt, miszerint a biztosítható kedvezményeknek még a harmadrészt is alig fedezheti az az összeg, mely előreláthatólag befizetendő.

A tapasztalat ezt igazolta is teljesen, mert az eddig elhalt tagjaink befizetései az 500 K-t, illetve 300 koronát sem haladták meg, az egyesület azonban kénytelen volt családtagjaiknak 2000, illetve 1000 koronát kifizetni.

Ebből minden józanon gondolkodó tagtársunk láthatta, hogy az annyira védelmezett meghatározott összegű tagdíjak nem voltak elégségesek a kötelezettségek fedezésére, illetve azoknak további fenntartása azt eredményezte volna, hogy az élő tagoknak nemcsak a tartaléka, hanem még folyó befizetései is felemészthetők volna. Ennek tehát a tagok érdekében mielőbb gátat kellett vetni.

A megoldás kérdése azonban nem volt egyszerű, mert a fizetőképességet is tekintetbe kellett venni mindazoknál, akik koruknál fogva meghatározott díjak kivételére eseten, tulságosan terheltek volna. A biztosított kedvezmények leszállítása sem mutatkozott alkalmasnak azért, mert jóhiszeműen szerzett jogokat kellett volna érinteni. Így tehát csak az a megoldási mód mutatkozott lehetségesnek, hogy egyenlő megterhelés mellett mindenki a szükséges mérték szerint fizesse járulékait.

Ez nemcsak igazságos volt a kölcsönösség elvénél fogva, hanem az egyedüli biztos alap arra nézve, hogy az intézet kötelezettségeinek a jövőben is mindenkor meg tud felelni, mert a tagok ugye 5-6 annival kötelesek a terheket fedezni, amint azok időszakonként jelentkeznek.

Hogy pedig az esetleges túlterhelést mégis elkerüljük, az alapszabályok előrelátólag azt az intézkedést is tartalmazták, hogy rendkívül gyakori halálesetknél a kedvezmények leszállíthatók.

Ennek az évnek kezdetén tényleg be is állott ez a helyzet, amennyiben az első három hónapban már a halálesetek száma meghaladta az egész múlt évben elhaltak számát.

Az alapszabályok értelmében ezen összes halálesetek után egyszerre kellett volna a meghatározott járulékokat a tagokra kivetni, ami túlnagy megterhelést jelentett volna, miért is az igazgatóság úgy intézkedett, hogy ezen járulékok befizetését hosszabb határidőre elosztotta. Egyben a közgyűléstől is felhatalmazást kért arra nézve, hogy az alapszabályoknak azon rendelkezését léptette életbe, mely

szerint — a díjak további emelésének elkerülése céljából — a segélyek összegét szükség esetén leszállíthassa.

Mindezekből tehát láthatják tagjaink, hogy itt csupán csak az alapszabályoknak helyes és célravezető alkalmazásáról van szó, nem pedig arról, hogy a díjak emeltettek volna.

Amint a halálesetek a várható rendes számra csökkennek, akkor a járulékok is leszállíthatnak, illetve elmaradnak.

A vezetőségnek azonban kötelessége gondoskodni arról, hogy az egyensúly minden körülmények között fentartassék, aminek felelőssége tudatában meg is felel mindenkor.

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 200 kor.

" " " a B)	" " "	1200 "
" " " " C)	" " "	1000 "
" " " " D)	" " "	600 "

baleset folytán beallott halál esetén,

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

végkielégítésben részesül.

3. Teljes munkaképzetlenség 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 ugy peres, mint perenkívüli ügyekben az egyesület ügyésze által a készkiadások megtérítése ellenében képviseltetnek.

7. Az egyesület közlönye minden tagnak díjtalanul jár.

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

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

Segélyezések kimutatása.

Halálozási segélyek:

Lapunk 8. sz. kimutatott segélyösszeg
264.500 K.

Ujabb segélyek:

1449. Wozáry Béla Vecsés (női haláls.) 400 K
267. Lancsa János Miskolc 600 K

Balesetsegélyek:

Lapunk 8. sz. kimutatott segélyösszeg
56.293-93 K.

Ujabb segélyek.

1595. Bloch Albert P.-Ujfalu 40 K

Az egyesületek protekciója.

Az államvasutaknál egy idő óta bizonyos vasuti egyesületek érdekében a vasut tekintélyével összhangzásban nem álló érdeklődés honosodott meg. Saját hatalmi szavával áll be a tagokat verbuváló egyesületek kortesei közé, hogy jóakara'u figyelemzetésével a netán még habozó tagjelöltek belépési szándékát a protezsált egyesületek hasznára hangolja fel. Ilyen vezetői körökből eredő „jószo” nem egyezik sehogyan sem a szabad verseny nemes elvével. A vasuti felsőbbbségnek az egyesületek beléletébe nem tanácsos beleavatkozni, mert ez az eljárás megingathatja a pártatlan vezetést amugy is könnyen megingatható elméletét.

A vasuti vezetőség végezze a maga dolgát és csak annyira avatkozzék bele a vasuti egyesületek ügyeibe, amennyire felügyelti jogkörénél fogva feltétlenül kötelessége. Rosszabb ajánlólevél nem is kell egy egyesületnek, mint a hivatali felsőbbbség buzdító szava. Hivatalos támogatás mellett elveszti a bizalom legegység feltételét, az egyesületi élet szabad mozgását pedig alárendeli a hivatali vezetői körök változó hangulatának. Bármely egyesületnek alapja a tagok bizalmában és támogatásában található meg. Hivatalos és a tagok bizalma nem igen fedik egymást, mert a hivatalos élet alárendeltséget, a tagok élete pedig szabadmozgást követel.

Ha a hivatal fekszik neki az egyesületnek, akkor annak virágzását, létjogosultságát, főleg pedig szabad elhatározási képességét bénítja meg. A konkurrens intézményeknek azzal tesz a vasuti felsőbbbség akaratlanul is legnagyobb szolgálatot, ha a másikat agyontámogatja. A jóindulatu támogatásba rendszeren az pusztul bele, kit boldogítani akarnak vele.

Már maga a hivatalos levonás kedvezménye is ellenkezik a vasut komoly hivatásával. Régi jogon teszi meg a vasut egyes egyesületeknek ezt a szivességet, pedig ha a dolog mélyére hatolna, okvetlenül megvonná segítségét, mert alkalmazottainak jólétét hivatalos köntösben rendíti meg. Az az egyesület, mely a hivatalos levonás kedvezményét élvezzi, sokkal nagyobb gondot fordíthat saját jóvedelmének fokozására, mint tagjainak jólétére. Jövedelmét olyan garanciákkal erősítheti, mely nem áll a nyújtott kedvezményekkel arányban.

Élnek is ezzel a vasut részéről nyújtott támogatással oly mértékben, hogy nemcsak a tagok, hanem az összes vasutasok csodálkozását, gyakran felháborodását vonják maguk után. A vasuti egyesületek nyújtotta kölcsönöknek az a kriteriuma, hogy a kezességnek

sehol nem tapasztalt mértéke fejlődött ki. Egyik a másikáért, utóbbi viszont ismét másokért vállalja magára a kezességet úgy annyira, hogy végeredményben a kezességnek beláthatatlan lincolata képződik. Az adós fizetési kötelezettségének nem teljesítése után természetzerűleg a kezeseken van a sor. Am a hivatalos levonást élvező egyesületek ezt oly módon értelmezik, hogy a követelést nem is kísérik meg az adóson behajtani, hanem a legkényelmesebb uton, a kezeseken veszik meg a törlesztést.

A rendes birói utnak megkerülésével ily formán megtakarítják az esetleges végrehajtási eljárásnak díját abban az esetben, ha az adós ténylegesen fizetéképtelen. Sőt a kölcsönkötvényben is fentartják maguknak ezen törvényellenes behajtás lehetőségét, mit a pénzt kereső adós és kezesei — legtöbnyire tudatlanságból — minden meggondolás nélkül aláírnak. Az egyesületeknek ezen eljárása törvényellenes, mert ellentétben van a végrehajtási novella intézkedéivel is. Ehhez a törvényt megkerüléshez nem lenne szabad a vasutnak segítő kezét nyújtani. Birói határozat nélkül senkinek nem vonható el a fizetése, csak a vasutnál és csak bizonyos egyesületeknek a javára.

A felsőbbbség talán nem is gondolt még arra, hogy jóhiszeműségével alkalmazottainak gyakran rengeteg károkat okoztak azáltal, hogy birói végzés nélkül kiszolgáltatja a fizetéseket jogilag tartozatlan fizetések eszközlésére. A hivatalos levonás kedvezményét élvező egyesületek tagjaikkal szabadon rendelkeznek, azonban ennek a szabad mozgásnak is meg van a maga természetes határa: a törvénynek idevonatkozó rendelkezései. Ha az egyesületek saját érdekükben a törvény hézagait még jobban kitágítani iparkodnak, ehhez a mesterkedéshez a vasutnak nem szabad hozzájárulását — még elnézésből sem — adnia.

Ilyen hivatalos levonás a törzsrészjegyek részleteinek a levonása is, melyre a kir. Kuria döntvényileg már kimondotta, hogy az nem képezi a tartozás jögalapját. Törzs részjegyeket tehát nem is lehet birói uton peresíteni a tartozással egyetemben. A vasutnál mégis azt látjuk, hogy birói végzések figyelmen kívül hagyásával vigan levonják a törzsrészjegyek részleteit is. Fel kellene a vasutról tételeznünk, hogy a neki bemutatott fizetési letiltások jogszerűségét beható vizsgálat tárgyává teszi. A tényekből azonban kétséget kizárólag meg lehet állapítani, hogy a hivatalos levonás kedvezményét élvező egyesületek egyben olyan bizalomban is részesülnek, melyre pedig egyáltalán nem érdemesek.

Fizetési levonásokat nem lehet barátságból eszközölni, ahhoz birói határozat kell. Ha az egyesületi levonásokat szenvedő alkalmazottak jogtalan levonásaik miatt a bíróságok segítségét vennék minden esetben igénybe, bizonyára sok-sok ezer koronát kellene az egyesületeknek mint őket meg nem illető tartozásokat visszafizetniük.

Ebből látszik, hogy a vasuti felsőbbbség jóindulatának bőségszarujából sokkal többet juttat bizonyos egyesületeknek, mintsem külön is indokolt lenne a protezsáló, tagszerző ajánló levele. Maradjon meg mindenki a maga működési körében és ne kalandozzék járatlan utakra, hol könnyen másokkal szemben találja magát. Elég szomorú, hogy a vasutasok rendezetlen anyagi viszonyai rákényszerítik őket az adósságszi állásra. Hivatalos levonással megkönnyíti a vasut a könnyelmű adósságszinálást és a könnyelmű hitelezést.

A temesvári üzletvezetőség.

Nagy lépéssel közeledik az államvasutak decentralizációja megvalósulása felé. Szeptember 1-én kezdi meg az új temesvári üzletvezetőség működését. A szegedi üzletvezetőség ezáltal szabadul vonalainak egyrésztől, azoktól, melyek inkább terhet jelentettek részére, mint hasznára váltak. Az ország déli része jelentékeny erőt szerzett a temesvári üzletvezetőségben, mert nemcsak forgalmi elszigeteltsége fog megszűnni, hanem kulturális törekvését is elő fogja mozdítani.

Bármely város életében fordulópontot jelent, ha olyan hatalmas intézmény, mint egy államvasuti üzletvezetőség, hajlékot keres falai között. Nehány száz intelligens család letelepedése nyereség a városra, mert sok százezer korona forgalmat biztosít a városi ipar és kereskedelemnek. Kulturális szempontból pedig olyan lökészerű fellendülést állandósít, mely a város fejlődésének egészen más nyomokat jelöl ki. Temesvár városa büszke lehet legujabb szerzeményére, de az ország minden lakója meg lehet elégedve a kormány választásával, mert Temesvár városa történelmi múltjánál, jelenénél és földrajzi fekvésénél fogva egyenesen predesztinálva volt államvasuti üzletvezetőség felállítására.

Temesvár közönsége mindenkoron nagy áldozatot hozott a hazai művelődés, kultúra, ipar és kereskedelemért. Kulturális törekvéseket áldozatok árán is támogattott. Minden nemesebb törekvés szívesen látott jövevény volt falai között, joggal hihetjük, hogy épp oly szívesen látott fogadásra talál majd az új üzletvezetőség és a vele odateleplő vasutas társadalom is. Hisszük, hogy a vasutasok szintén kiveszik részüket a társadalmi életben és mozgalmakban és azok a eredmények való a válnak, melyeket a jövevények új, szűkebb hazájukhoz fűznek.

Egyelőre beláthatatlan perspektíva nyílik meg a délvidékre vonatkozólag. Az ország lüktető vérkeringésébe szorosan belefogódtak és azt a munkát, amit az új üzletvezetőség erre az országrészre fordít, nemcsak a vidék, de az egész ország érezni fogja. Elszigeteltségéből kilépve, saját és az ország javára kamatoztathatja mindazon értékeket, melyek eddig csak nagyon mostoha figyelemben részesültek. A vicinális-hálózat, mely a temesvári üzletvezetőség gondozása alá kerül, idővel kiemelkedik a helyi érdekek szűk köréből és valóságban is kiegészítő részévé válik az ország vasuthálózatának.

Jelenlegi helyzete nem kedvezett országos jelentőségének, mert Szegedről sem jól ellátni, sem különös kedvezésben részesíteni nem lehetett. Most azonban gyökeres változáson esik keresztül, az új üzletvezetőség pedig valódi fontosságához mértén fogja kezelni.

Vasuti szempontból különös érdeklődésre tarthat számot az új üzletvezetőség vonalbeosztása, mert a lehető legideálisabb területi egészlet képez. Vonalhossza teljesen egyezik a modern vasut-igazgatási elvekkel és szerencsés vezetés mellett rövid időn belül az államvasutak minta-üzletvezetőségévé válhatik. A vasut-igazgatási decentralizáció elméletének előnyei és hátrányai Temesvárott tünnek

majd nyometékosan szembe. A vicinális vasutak kellő felvirágoztatására szintén az új üzletvezetőség képes alkalmas eszközökkel új irányokat kijelölni. Helyes vasutforgalompolitikai elvekkel felszínre lehet majd hozni azon rejtett kincseket, melyek abban az áldott földben rejlenek. Az iparnak új terület nyílik meg tevékenységére, mit karöltve az új üzletvezetőséggel országos fontosságra lehet emelni.

A vasutasok támogatására minden körülmények között számíthatnak. Telve becsvágygal, munkaszeretettel, amely a köz iránti érdeklődéssel párosul, jelennek meg a közel jövőben azok a vasutasok, kik hivatva lesznek Temesvározt szolgáló intézetüket és hazájukat. A vasutasok maguk részére szíves támogatást várnak attól a várostól, hová polgárjogot indulnak szerezni.

Az államvasutak is, a város is nagy reménnyel és még több várakozással tekintenek az üzletvezetőség működése elé. Kölcsönös támogatásra vannak utalva, ha magasztos hivatásuknak meg akarnak felelni. A megértés zálogát látjuk abban a szimpátiában, mellyel a város az új üzletvezetőséget fogadta. Kívánatos, hogy ez az érdeklődés gyökeret verjen, mert anélkül eredményes, hasznos munkáról beszélni nem lehet. Kölcsönös bizalomra az ország érdekében is szükség van, mert az üzletvezetőség országos missziót fog azon a vidéken teljesíteni.

A magyarság minden barátja szintén őszinte örömmel üdvözölheti a temesvári üzletvezetőséget. Nemzetiségi vidéken rendkívül fontos szerepet fog az a néhány száz intelligens család a magyarság erősödésében játszani. Az üzletvezetőség, mint a leghatalmasabb magyar közlekedési intézmény exponense, saját tekintélyével fogja az államiságot kidomborítani. A magyarságnak szüksége van ilyen végvárakra nemzetiségi vidékeken, hol az állameszme biztos védelemre és erőteljes támogatásra számíthat. A vasut és a vasutasok mindenkor hű sáfárjai voltak a magyar állameszmének és ezt a pozíciót meg fogják maguknak szerezni és óvni az ország nemzetiséglakta, déli részein is.

Temesvárra a vasutasok nem mint idegenek, hanem mint a város polgárai jönnek. Amilyen mértékben módot nyújtanak arra, hogy az új viszonyokba kellemesen beletalálhassák magukat, olyan mértékben lesznek a vasutasok a várost érdeklő ügyek részeseivé is. Kölcsönös bizalom, megértés, támogatás erősíti meg majd azt a kapcsolatot, melyet Temesvár városa a vasutal néhány hét multával fog megkötni. Mi magunk részéről azt kívánjuk, hogy az a viszony, mely mostan fog kialakulni, tartós baráti szálakkal szövődjék. A város és vasut között kifejlődő kölcsönhatás pedig mindkét fél javára szolgáljon. A vasut is, Temesvár is nyer ezáltal és alapját veti egy szebb jövő, állandó fejlődés zálogának. Ebből a vállvetett munkából, ennek eredményéből az ország is részt kíván.

A vasutasok szívesen lépnek a munkálkodók sorába, hogy azzal intézetüknek dicsőségére, Temesvár javára és az ország hasznára szolgáljanak. Ehhez azonban támogatás kell, amit a vasutasok Temesvár városától és annak minden polgárától elvárnak.

Tanulmányi kiküldetés.

Az egész világon szokás, hogy bizonyos intézmények tanulmányozása végett arra alkalmas egyéneket kiküldenek.

Itt vannak mindjárt a különböző kiállítások, hol a legfrissebb újítások közszemlére kerülnek, melynek ismeretével nem ritkán nagy haszon, nem képzelt fejlődés származik. A nemzetek versenyében az viszi el a pálmát, amely legfogékonyabb az újítások, ismeretek felhasználására. Általában azon törekvés nyilvánul meg, hogy mindazt fel kell használni, ami az ismereteket valamivel előbbre viszi.

A vasutak szakemberei is végig járják az egész világot, hogy az idegen nemzetek viszonyaiból, berendezéseiből ellessék azokat az intézményeket, melyek a hazai talajba átültetve a köznek és a vasutnak váljanak hasznára. Ebben a nemes versenyben azonban hiába keressük a magyar vasutak képviselőit. Magánszorgalomból, lelkesedésből, tanulás vágyának ösztönétől hajtván, itt-ott megfordul egy-egy magyar vasutas, de ezzel a tanulmányi utazással a hivatalos vasuti köröknek érdeklődése nem azonos.

A hivatalos vasuti körök, úgy látszik, nem mutatnak hajlandóságot arra nézve, hogy személyes tapasztalatok gyűjtése alapján tágítsák a vasuti alkalmazottak ismeretkörét. Az a néhány szakközlemény, mely olykor elhagyja a nyomdát, nem fogja kielégíteni sem a vasutasokat, sem a vasutat. Valamivel többet kell nyújtani az embereknek; a figyelmet felhívni, az érdeklődést ébren tartani úgy lehet, ha az írott betű, vagy az elhangzott szó a szemléltetésből vett meggyőző erővel párosul.

A vasuti szakismeret nagyon szűkös viszonyokkal kénytelen megelégedni, mert nincsen alkalmas, összefoglaló magyar vasuti mű, mely az igényeket teljesen kielégíthetné. Arra aligha építhetünk, hogy a végzet egyszer csak megajándékozza a magyar vasuti életet olyan tünelmentes lélekkel, mely a mai tespedő vasuti magyar tudományt nagy lépéssel fogja előbbre vinni. A viszonyok mostohasága, az érdeklődés hiánya lenyűgözi a szabad szárnyalás képességét és talán nem egy nagyrahivatott tehetség porladt el a meg nem értés, a részvétlenség malomköve alatt.

Jelenlegi viszonyaink közepette talán még üldözés is kijárna annak, kinek tehetsége magasabb igényeket követel. A tudás nem szívesen adja be a derekát a lenyűgöző fegyelem nyomásának, az a szabadságot, a szabad mozgást követeli a maga számára, hogy szárnyát kibontva, ottan keresse meg a talajt, hol a képzelet, tehetség a legerősebb gyökereket hajthatja.

Mély emberismeret, sok jóakarat, állandó érdeklődésnek kell közrehatnia, hogy ezeket a szunnyadó tehetségeket a napvilágra hozhassuk. A vasutnál mindent megtalálhatunk, csak ezeket a tulajdonságokat nem, mert nem férnek bele a fegyelem eltorzított fogalmába, vagy szemben találják magukat az érzékenységgel, a hatalom tulhajtott féltésével.

Ezzel az élénken hibáztatható rendszerrel egyszer mégis csak szakítani kell,

mert a vasut mai beállításában végre oda fog jutni, hogy külső impulzus nélkül a fejlődés holtpontján fog vesztegelni. Ettől azonban meg lehet kimélni a magyar vasutakat, melyek nem is olyan régen még irányt szabtak a kontinentális vasutak törekvéseinek. Akkor nem várta be a kívülről erővel betolakodó újításokat, hanem saját invenciójával vezette az európai vasutakat egy szebb jövő felé. Akkor még volt érdeklődés, volt tanulási, cselekvési vágy, mely kiemelte a magyar vasutakat a szürke köznapiság homályából. Manapság már nem vezetünk, hanem csendesesen megvonjuk magunkat a hátsó sorokban, mert nem hajt, nem lelkesít a tennivágyás ösztöne.

Mikor még tényező volt a magyar vasut a világ vasutainak egyetemében, akkor meg volt a hivatalos körök érdeklődése és áldozatkészsége is. Nagyot, maradandót alkotni áldozatok nélkül lehetetlen. A vasutasok alig győzik az élet gondjait elviselni; a tudásért már nem áldozhatnak anyagiakat lelkesedéssel, egyedül pedig semmire sem mehetnek. Alkalom pedig mindig kínálkozik, emberekben sincsen hiány, csak volna egy vezető elme, mely erre kapható lenne. Itt van a baj, hogy a vezetőség nem tud magának időt szakítani, hogy mással is, mint rideg hivatalos ügyekkel foglalkozzék. Közérdekű dolgok ugyan legalább is olyan fontosak, mint a rendes napi munka és egy intézmény élete nem függ csupán attól, hogy minden a kerékvágásban tovagördüljön. Néha az intézményeket erőszakosan ki kell vezetni a sablonos utból, hogy új nyomon, egészséges lendülettel, újabb virágzás felé tarthassanak. Ha az egész világ a részvétlenség csendes megadásának adná át magát, akkor ma nem jelentenének minduntalan újabb meglepetések az ámuló emberiségnek.

A vasut sem érte még el azt a fejlődését, mely akár a csendesebb tempó jogosultságát igazolná. A vasut most van a legnagyobb átalakulás hatása alatt, melynek sikeres befejezése érdekében minden nemzetnek nemes önfeláldozással adóznia kell. Tettel, tanáccsal, eszmével, anyagi eszközökkel, ki mire képesnek érzi magát. A magyar vasutas bizonyára sikerrel szerepelne a nemzetek versengésében, ha erre alkalma, módja lenne. A magyar közélet átka a szegénység, az anyagi hiánya miatt azonban kénytelen megadással belenyugodni a mostoha körülményekbe.

Ezen a vasuti vezető köröknek kell segíteni. Méltán gondolkodóba ejtheti az illetékes tényezőket, hogy utazási segély, tanulmányi ösztöndíj és egyebek által mennyire új lelket, új életet önthetne a mai tespedő érdeklődés hiányába. Ha a magyar vasutas látná, tapasztalná, érezné, hogy más országokban egészen másként értelmezik a vasuti szolgálatot, mint nálunk és tapasztalná, hogy mily módon kell egy üzemet vezetni, ellátni, hogy az prosperáljon, virágozzék: akkor itt is elnémulnának azok a panaszok, melyek afelett keseregnek, hogy a magyar vasutak alig jövedelmeznek valamit. Ha alkalmas egyének a látottakat megfelelő formában közreadnák, ezáltal a vasutasoknak óriási szolgálatot tennének.

Ehhez pedig egy kis jóakarát és néhány ezer korona kell. Hisszük, hogy aggodalmaink nem hangzanak el hatástalanul és e téren is arra az álláspontra helyezkedünk, mely a vasutaknak hasznot, dicsőséget, a vasutasoknak pedig épülést fog hozni.

A podgyászfordárok ügye.

Minden vasuti kategóriának megvan a maga egyesülete, sajtója. Ezen vasuti egyesületek és sajtó az illető kategória ügyes-bajos dolgát nagy jóakarattal és nem ritkán tisztas sikerrel képviseli.

Óriási érték van ilyen formában intézményesen lefektetve, mely erőt nyer abban az egyöntetű akarásban, mely az egyszándékon lévők képviseletében úgy befelé, mint kifelé megnyilvánul. A különböző szolgálati ágak ellenétes érdekei képesek egymáshoz simulni és az egyik részről megnyilatkozó törekvés nem hátráltatja, nem akadályozza, sőt bizonyos esetekben még elő is segíti a másik törekvés kívánatos sikerét. Ezek az egyesületek és a vasuti sajtó többet használnak az intézetnek, mint a gyakran hónapokon át borotvaélesre kifent hivatalos bölcsekedés, mely esetleg még akkor is sebet ejthet, mikor különben gyógyítani, békíteni szeretne.

Valamivel előbbre haladtunk semhogy megnyugvást kelthetne az a megszokott sablonos kifejezés, hogy ez vagy az a kérdés jóakaratu tanulmányozás, megfontolás tárgyává tétetik. Ilyen általánosságban tartott érdeklődés közepette rendszeren elszunnyad a kérdés a tanulmányozás csendesen alató birodalmában. Különben is minnek olyan ügyben újabb tanulmány, mely megérett a kivitelre? Azok, kiknek érdekében áll bizonyos kérdés tisztázása meg-hányják-vetik annak minden eshetőségét és csak akkor kerül közre, ha mint befejezett tanulmány a közreadásra ténylegesen megérett.

Tagadhatatlan, hogy a kibékítő, összeegyeztető munkálkodás terén a siker oroszlárnészét a vasuti sajtó vindikálhatja magának, mert ébren tartja azon törekvéseket, melyek az egyesek, az összesség keblét hevítik. Amint a sajtót egyesek, úgy az egyeseket a sajtó támogatja.

Vannak azonban jogos törekvések, melyeknek igazságát senki el nem vitatja és mégsem birnak érvényesülni, mert a közérdeklődés szalmalángja belefel a részvétlenség elfelejtő posványába. Ilyen *törekvés a podgyászfordárok régen vitatott kérése*, mely rendezetlen állapotában nemcsak a közvetlenül érdekeltek, hanem a vasutintézetnek is egyenesen kárára van. Alig hihető, de ténylegesen mégis úgy van, hogy ennek a hatalmas intézetnek még mindig van egy tisztas munkástársadalma, mely kitaszítva érzi magát a vasuti társadalom kebeléből. Nem az érdemtelenség, talán inkább annak a tudata hátráltatja, vagy akadályozza meg a vitás kérdés rendezését, mert a vasutintézet jelen pillanatban maga sem tudja még, hogy a podgyászfordárok ügyét milyen nézőponthól bírálja el.

Mesterséges eszközökkel sokkal nehezebb problémát csinálnak belőle, mintsem azt a már érdekelt oldalról alaposan és behatóan megvitatott ügy szükségelné. Az élőszóval, memorandumokban és sajtóban megvilágított kérdés egészen tisztán fekszik az érdeklődő előtt, veleje pedig oda gravitál, hogy: a podgyászfordárok alkalmazásának ügye végre-valahára intézményesen rendeztesék.

A vasutintézet az ország leghatalmasabb vállalata, mely százazrek munkáját használja fel; valamennyi alkalmazottjának sorsa bizonyos mértékig össze van forrva magával a vasutintézettel, csupán a podgyászfordárok azok, kik évek óta folyó küzdelemmel sem tudtak az anyaintézet szerves egészébe beleilleszkedni. Ez a különállás azonban nem a podgyászfordárokon, de magán a vasutintézeten mulik, mert halogató politikájával a jogos törekvés kétségtelen sikerének utjában áll. A vasutintézet tartózkodó magatartása annál inkább érthetetlen, mert a podgyászfordárok évtizedes, zajtalan, békés munkássága nem hiszszük, hogy a szociális törekvés proskribáltjával azonos elbírálás alá esnek. Hogy törekvéseikkel mindig magukra maradnak, annak nyitját mi abban véljük feltalálni, mert nem áll mögöttük a vasuti szaksajtó szükséges támogatása és ilyenformán a vasuti élet vérkeringésétől mesterséges eszközökkel mintegy izolálva maradnak.

Az a néhány nyilatkozat, mely a podgyászfordárok ügyében itt-ott elhangzott, nem volt arra alkalmas, hogy a közérdeklődést feljűk irányítsa. Pedig ez a rendezetlen állapot nagyobb érdeklődést, főleg támogatást kíván meg, mert nem hinnők, hogy volna vasutas, ki nem azonosítaná magát a podgyászfordárok méltányos törekvéseivel. A vasutintézetnek eminens érdeke, hogy ne legyen alkalmazottai között olyan kategória, mely kénytelen legyen kétlaki életet élni. *Vasutasnak lenni, meg nem is, alkalmazottnak lenni, meg türt személynek is*, egy személyben máshol fel nem lehet, mint a podgyászfordárok foglalkozásánál. Ilyen bizonytalan állapotban néhány száz dolgos egyént meghagyni, másnak, mint mulasztásnak, nem minősíthetjük.

A vasutal csak abban az esetben érzik magukat érdekelteknek, ha munkájuk kifogás tárgyát képezi. Ebben az esetben utoléri a mulasztó podgyászfordárt a vasutnak sujtó keze, de nem segíti akkor, ha öregségében segítő kézre volna szüksége. Hosszu, becsületes szolgálat után, manapság az a legkevesebb, amit az ember magának kíván, hogy öregségére, munkaképtelenség esetére gond nélküli életet biztosítson magának. Ezt a jogot, ezt a kedvezést megadja a vasut minden alkalmazottjának és ezt követelik, kéri a podgyászfordárok is.

Ki merné tagadásba venni, hogy méltányos követelésük nem érdemli meg mindenkinek legteljesebb szimpátiáját? Ki állíthatná, hogy kérésük teljesedése esetén a vasutintézet nem nyerne egy békés, munkás, tisztességes társadalmat? Ha évtizedeken át változó viszonyok közepette megadással viselték el sulyos helyzetüket és a vasutnak velük soha összeütkezés nem volt: biztosan állítható, hogy kérésük kedvező elintézése esetén bennük a vasutintézet továbbra is odaadó alkalmazottakat fog találni.

Bármily igazságos, jogos és méltányos a törekvésük, ma még mindig azon a holtponton vannak, mely a teljes mozdulatlanyságot, bizonytalanságot jellemzi. Talán itt volna már annak is az ideje, hogy végtére a vasuti szaksajtó tekintete feljűk forduljon és ne szűnjön meg ébren tartani a közérdeklődést a podgyászfordárok régen vajudó ügyében. Mi úgy véljük, hogy hosszú, remény és lemondással vegyes küzdelmük méltán megérdemli támogatásunkat, végeredményében pedig kötelességet is teljesítünk: mert a *podgyászfordár is vasutas*.

Kiküldetés.

Ne képzeljék, hogy a kiküldetés holmi profétiai megbízatás. Annyi köze van a profétának a kiküldetéshez, mint Mohammednek a föld és éghez, mely között állítólag lebeg. Sem a földhöz, sem az éghez nem tartozik. A kiküldetés nem azonos ahhoz az eljáráshoz sem, mellyel a hivatlan vendéget az ajtón kívül tessékélik. A vigéc kiküldetése is teljesen más, mert a vigéc a másik ajtón át kíván „jónapot“, ha az egyik kiküldetésben részesült.

A kiküldetés egy hivatalos procedura, mely hasznot hoz annak, kit kiküldenek érte. Akár helyben, akár vidékre küldik ki, ez a dicsőség azt jelenti, hogy: pénz áll a házhoz. Olyan szívesen mennek az emberek kiküldetésbe, mintha abból külön haszon származnék. Pedig a kiküldetés nagyon sovány falat, tulságosan modern testalkatu kacér hölgy, melynek szépségét, báját, kívánatoságát csupán a rajta levő egy szál ruha: a kiküldetés fogalma teszi igazatessé.

Legtöbbsen megelégesznek ezzel a képzelődéssel is és szívesen elfüörtölnek a kiküldetéssel. Hogy miből áll? Kezdődik elindulással, végződik megérkezéssel. A közbeneső idő változatosságát a kiküldetés tartalma szabja meg. Néha valóban verejtékes munkával, máskor polgári szórakozással, néha hétfalura szálló murival töltik el. Még a formáját is megtudják állapítani és aszerint ki, miben, hová megy kiküldetésbe már előre megállapíthatjuk, hogy az illető búsulni, vagy felejteni fog-e az utazáson.

Eleget búsul a vasuti hadfi, illő hogy olykor felejtjen is. Apró pletyka, nagy ivás, kártyapárti fűszerezi a vonat zakatolását. Mikor a vonat megáll, akkor indul utjára a kiküldött. Körülnéz, hogy ne lásson semmit; kifogásol, hogy a szakértő látszatát kelte; megelégedésének ad kifejezést, mert önmagával teljesen meg van elégedve, végül elutazik, mert haza is kell menni.

Az uton találkozik ismerős és ismeretlenel, kikkel meghányja-veti a napi vasuti politika izgató kérdéseit. Mikor megy az elnök nyugdíjba? A legközelebbi előléptetésnél számíthat-e soronkivüli előléptetésre? Mennyi lesz a karácsonyi jutalom? Szándékában áll-e a pénzügyminiszternek újabb fizetésrendezést előkészíteni stb?

Ha ezzel more patrio végeztek, az asszonyokra, gálans kalandokra és egyéb delikát kérdésekre, végül a kártyára kerül a sor. A pagát, volát, besser, vannak, kassza rémes csatakiállításai tesszik izzóvá a füstös vasuti levegőt. A kiküldetés ténye ezzel a jótékony feledés homályában vész el, míg a vonat rendeltetési helyén hivatalos tartalmát ki nem írta.

Jön a leszámolás, illetve az elszámolás pillanata. Utószámla alakjában nyer megállapítást a „Követel“ rovat, míg a tartozásról jobb nem is beszélni. Ha nyereséggel záródik a mérleg még jó; ha a nyereség és veszteség rovata kiegyenliti egymást szerencse, de ha ráfizetünk az üzletre már valóban baj. Vigasztalásra azonban egynél több okunk van. Majd a következő kiküldetés alkalmával reparáljuk meg a gondtalanul elkövetett könnyelmű hibákat.

A kiküldetés tehát nem is olyan kellemetlen, mint mulatságos foglalkozás. Okos ember volt az, aki kitalálta; még okosabb volt az, ki a feledéstől megőrizte. Nekünk vasutasoknak értékes örökség, melyet híven megőrizünk és adunk át a késő utókornak. Sohasem keressük, hogy hova küldenek. Fő, hogy mentül gyakrabban kiküldjenek. Ettől okosabbak, néha vagyonosabbak leszünk.

Mikor először adták tudtomra, hogy kiküldenek, még megsértődtem. Azt gondoltam, ezzel befellegzett vasuti karrieremnek. Azóta természetesen más meggyőződésre jutottam és ma nem keresem: vajjon helyben, vagy vidéken kell-e kiküldetésben járkalnom. Ha a zulukhoz, vagy a grönlandi eszkimókhöz küldenek ki, akkor is megyek minden elő- és utógondolat nélkül.

Azóta megtanultam balesetet csinálni, melyet ma szakszerűben, sőt nagyobb hatással adnék elő, mint ennek előtte. Megtanultam fegyelmet eljárni, hogy akár rekordot érhetnék el e téren. Megismertem a közigazgatási, működrendőri, elsajátítási, szénpróbázási, kémpróbázási, nyug-

díjazási eljárásokat. Tudok beszélni, hallgatni, enni, inni, nevetni, bölintani, felháborodni, megdicsérni, elítélni bárkit aszerint, amint azt a körülmények pillanatnyilag célszerűvé teszik.

Mikor kiküldenek kimegyek, ha visszahívják bejövök, felállok, leülök, ledülök, hanyatt fekszem, ha éppen parancsolják. Sokoldalú tehetőségem mellett manapság közhely, hogy szerénytelenségem a legsikerültebb kiküldetési pasas. A kiküldetés annyira véremmé vált, hogy szinte mélabussá tesz, ha valakit szemem láttára tesznek ki a korcsmából. Kellő pillanatban magam kötök bele más és békés halandókba, hogyha már nem lehetek hivatalos kiküldetésben, legalább hatósági kilakoltatásban részesüljek. Mikor sokáig otthon kell maradnom el fog a kiküldetési mániá és boldog-boldogtalannal összeakasztom magamat. Ilyen alkalmakkor olyan sikerült kiküldetéseket produkálok, hogy már majdnem elnyertem a pilóta igazolványt.

Szerencsémre nem küldenek forgalmistát helyettesíteni, mert talán még a vonatokat is kiküldeném a rétre legelni. Teljesen otthonos vagyok a kiküldetés terén és az én uti jelentéseim vetekednek a világirodalom meg nem írott remekeivel. Rendesen ürkimutatást készítek, mert mondani valóm tárgy hiányában elmarad. Nevemet sem írom alá, mert elvből nem szeretem a biankó váltokat. Különbösen egy fityinget sem adnak nevemre, tehát hivatali felsőbb-ségemet sem kompromittálom értéktelen aláírással.

Legutolsó kiküldetésem alkalmával azonban valószínűleg félreértés történt, mert szokásom ellenére jelentésbe foglaltam utazásom eredményét. A felsőbb körök maradiságán múlik, ha annak magvas tartalmát nem érzik át olyan lélekkel, mellyel azt én papírra vettem.

Megbízta, hogy tanulmányozzam az egyik, még teljesen ismeretlen vidéket. Eljártam. Közben bánatomat ismételtelen leöblíttem, úgy hogy mire haza vetődtem egy kész jelentés fogamzott meg agyamban. Leültem, megírtam. A jelentés a valóságnak megfelelő és következő volt:

„Tisztelettel jelentem, miszerint az a vidék szerencsétlen helyen fekszik. Ott a nap akkor kel fel, mikor az ember lefekszik és akkor nyugszik, mikor a vándor kiküldött felbred. A vasut arra fele üzletet nem csinál, a kiküldött ellenben utolsó kopekját is otthagyja.

Tisztelettel Józán Illés.”

Mit hisznek mi történt a jelentéssel és velem? A jelentésemet velem együtt kiküldték az elüljáró szobájából. Azóta nem küldenek ki, hanem benmarasztalnak a hivatalban és a csillagos korpótoltak kised seregében.

Stricker Sándor halálára.

Stricker Sándor meghalt. Vele egy fogalom tűnt el a vasuti életből, mely közfelfogás szerint a munkásság utóbbi időben mind erősebben jelentkező elégedetlenségének volt a kutforrása.

Tagadhatatlan, hogy ez a békétlenség, mely a munkásság között mostanában megnyilvánul, attól az időtől számítódik, mióta a műhelyi ügyeket ténylegesen Stricker Sándor vezette. Új eszméket, újabb rendszert akart meghonosítani, olyanokat, melyek nem szolgálták a munkásság előnyére, de mint a tények is igazolják, egyenesen kárára váltak.

Lehet, hogy ennek az iránynak nem Stricker volt a kezdeményezője, de mert az ő égíse, jóváhagyása, pártfogása és szándéka szerint történt, benne látták annak inkarnációját. Stricker a munkások szemében vörös posztó volt, kiből meglelni vélték mindazon kártékony hatalmaskodást, mely alkalmas volt arra, hogy a munkások békétlensége olykor nyomatékosan kifejezésre jusson.

Az elkeseredés az államvasutak műhelyeiben az utóbbi időben olyan hullámokat vetett, hogy utat tört magának a napisajtó hasábjain a közvélemény informálására is. Máskor sem voltak

a munkások tulságosan elragadtatva a fenálló viszonyoktól, de legalább meg volt a lehetőség, hogy a tisztességesen megszolgált munkáért elfogadható bért kaptak. Stricker nem volt olyan szociológus, hogy a munkások törekvése iránt különös szimpátiát tanusított volna, hanem akként vélte a hatalom vaskezeit felhasználni, hogy kevesebb bérért majd nagyobb megadásra bírja a munkásságot. Jelenben olyan időket élünk, hogy ilyen cézári hajlamokkal nem lehet bálványokat felállítani. Exisztenciális érdekeket sértő intézkedések, szemben találják magukat a megsértett önérdkekkel.

A munkások nem nézték egykedvű megadással a köröttük folyó törekvéseket, hanem talpra állva, védelmi állásba helyezkedtek. A hur tulságosan megfeszült, talán jobban mint kellenék, míg most Stricker váratlan elhunytá egyelőre talán a normális állapotok visszatérésére ad majd alkalmat.

A munkások ellen Stricker rezsimje irtó hadjáratot indított. Exponensei az egész országban éreztették az újabb fuvalmat, mely mint a viharfelhők, tulságos villamossággal voltak telítve. A legkisebb mozgás alkalmas volt arra, hogy a felszabaduló szikra romboló hatása érezhetővé váljék. A munkások lelke mélyén felgyülemlett keserűség végzetes elkeseredéssel tekintett az elnyomás zsarnokságára, hogy fékevesztett pillanatban a fennálló szokásokkal ellentétben nagyon is erős formában adjon elégedetlenségének kifejezést.

Ez az új rezsim nem tudott az újabb munkásmozgalmakkal megbékülni, sőt idegességében annyira ragadtatta magát, hogy a szociális felfogást követő munkásokat valóságos üldözésnek tette ki. E helyen ismételtelen volt alkalom kifejtetni, hogy végzetes lépésnek tartjuk, ha bárkinek politikai vagy társadalmi meggyőződését a szolgálat érdekével mérjük össze, mert a szolgálat és egyéni meggyőződés békeséggel megférhetnek egymás mellett. A vasutnál azonban ennek az ellenkezője történik, mikor a felsőbb hatóságok az egyének magándolgait is a szolgálat szempontjából bírálják el.

Igy csinálnak akaratlanul is mártirokat és ilyen formán kereskednek olyan területeken, hová a szolgálati érdeknek tévednie nem tanácsos. A felsőbbtség intenciója buzgó exponenseinek kezében rettenetes üldözéssé fajulhat, mely azután néha igazolatlan eréllyel oda csap le, hol megértéssel sokkal többre lehetne menni.

A felsőbbtség bizonyára túl lőtt a célon, különben nem fordulhatott volna elő rövid egymásután két olyan sajnálatos jelenség, mikor a végső kétségbeesés tettelegességre ragadtatott el két jogait, egzisztenciáját, jelenét és jövőjét tönkretéve látó egyént. Senki sem fogja helyeselni, hogy sérelmeket ököljoggal igazítsunk el. De ha az eljárás belső lelki rugóit vizsgáljuk, akkor még az erőszakos eljárásra is mentséget találunk. Ami jogilag elvetendő, emberileg esetleg még menthető; az elkeseredés, egy egész élet munkásságának rombadólte nem alkalmas arra, hogy a kétségbeesés pillanatában a védelmi eszközök fajtájára vonatkozólag számításokat tethessünk. Így ezeket az eseteket bár végtelenül sajnáljuk, nem írjuk egyedül a tettesek terhére, azokért azt a rendszert is kárthatnunk kell, mely ilyen eseteket előidézhet.

Brachiummal, tüzes vassal manapság nem lehet már más meggyőződést kicsikarni. A fejlődés örök törvénye mindeneget magával ragad. A tömegeket irányító hatóságoknak okos belátással kell a vezéri pálcát megragadni, nem pedig erőszakos eszközökkel a haladást megakadályozni. Aki ilyen eszközökkel kíván az

emberek felfogására hatni, az az első lépésnél szemben találja magát a legerőszakosabb ellenállással.

Strickert és vezérkarát fartották és tartják a munkások úgy az elégedetlenség, mint az előfordult sajnálatos esemény tulajdonképeni okozójának, előidőzőjének. Ilyen nagy emberi társadalom, mint a munkások vezetése nemcsak szorosan vett szaktudást, hanem főleg emberismeretet, emberséges érzést, gondolkodást kíván meg. A vasutnál inkább a szaktudást keresik, mely bármily egetverő képes, mégis mellett sem képes hasznosat, jót, eredményeset produkálni. Az emberek lelkivilágát nem csupán a kötelességteljesítés, hanem az élet, a család gondjai is mozgatják, mit megértő gondoskodással megkönnyíteni, elviselhetővé kell tenni. Tömegeknek a lelkére, szívére kell hatni, ahhoz közelebb férközni, ha vele bántani akarunk.

Pusztán a munkára, a szolgálatra tekinteni, mellette pedig az emberi vágyakat, törekvéseket figyelmen kívül hagyni olyan munka, mely nem éri meg a ráfordított tehetséget, ambíciót, fáradságot.

Ha az államvasutak tekintete a megürült műhelyi vezériszék betöltése felé fordul, olyan egyént ültessen oda, kinek lelke és szíve van, mely tud érezni, együttérezni a vezetése alá rendelt munkásokkal. A multak tapasztalatai elég okulással szolgálhattak arra nézve, hogy vaskézzel mindent össze lehet törni, de a rombolás után újat csak építő, lelkesedő és előrelátó elmével alkothatunk.

Szolgálati ut.

Keves hivatalos és magánember van, ki nem járta volna már meg a szolgálati ut keserves golgotját.

Magánegyén könnyebben segít magán, mert lehetőleg kerülje a hivatalos tájékat, ha dolga nem akad arrafelé. Az inquisitív választékos torturáit talán épen a hivatalos élet majdani szükségleteire való tekintettel találták ki. Rettenetes a hivatalnok emberre, ki a hivatalos ut egyes stációján várja az elébe kerülő ügyeket, de még rettenetesebb annak, kit balvégezte rákényszerít, hogy arra az utra szánja rá magát.

Hivatalos ember sem kerülheti el a hivatalos utat. Sőt arra van legtöbbnyire szüksége, ha ügyes-bajos dolgait eligazítani akarja. Ez az ut nincsen rózsákkal kirakva, hanem végéig tüske borítja. Az arra tévedő felsebzi magát, mire gyöngyöző verejtékkel a mindennapi életbe visszavergődik. Lépten-nyomon szemben találja magát a megalázás bosszantó képeivel, mely végig kíséri az első lépéstől az utolsóig.

A hivatalos ut arra szolgál, hogy a rálépő önváddal illethesse magát valahányszor csak visszagondol kétségbeesett elhatározására. Azt hinnők, hogy a hivatalos uton megértéssel találkoznak. Azzal kellene találkoznunk, azonban a megértés az idők folyamán eltűnt a hivatalos labirintusban, helyébe pedig a rideg érdeknélküliség került.

Hivatalos embernek minden bajában, kérésében erre az utra kell fanyalodnia. Előírás követeli meg, mely irányt szab hivatali magatartásának, működésének. Csak a legkritikább és elkerülhetetlen esetekben fordul bárki erre az utra akkor, mikor kitérni első lehetetlen.

Már az első stáció kell, hogy keserűséggel töltsen meg a kérő keblét, mert alázatos instanciával biztosíthatja magának azt a kegyet, hogy kérvényét továbbításra alkalmassá itéli. Azután indul meg a kérés a megszabott útjára, mely-

ből sok remény és még több csüggedés árán, hosszu vándorlás után tér vissza kiinduló helyére.

Bizonyára az lenne a leghelyesebb megoldás, ha minden kérés egyenesen oda volna benyújtható, hol azt rövid uton, minden hivatalos fontosság elmulasztásával elintéznék. Ezáltal el volna kerülhető a sok hiábavaló szószaporítás, irka-firkálás, mely mind arra szolgál, hogy a kérés teljesíthetősége annál bizonytalanabbá váljék. Minden kérés elintézésének kétféle eshetősége van: vagy teljesíthető, vagy nem. Feltehetőleg, továbbá eshetőségek ismeretlen fogalmak. Igenleges, vagy nemleges elhatározáshoz nagyon gyorsan eljut az ember. Hosszu, komoly latolgatásra nincsen ottan szükség, hol a kivihetőség az igen-, vagy nem-en mulik. Ha megadható, adják meg mentül előbb azt amit kérnek, ha meg a kérés nem teljesíthető, nem emberséges eljárás hosszu hetek, esetleg hónapokon át remény és lemondás kínos bizonytalanságának kitenni a kérvényezőt.

Ez az eljárás nem alkalmas arra, hogy a hivatalos utra lépésközül különös tiszteletet vagy bámulatot váltson ki. Ha már kitalálták a hivatalos utat, ki kellene találni egyúttal azon módokat is, melyekkel az kevésbé megalázóvá tehető. Feltehető, hogy minden kérvényezőben legalább is annyi önérték, önbecsülés van, mint azokban, kik hivatalosak a kérvény sorsa felett dönteni.

Miképpen egyeztethető össze, hogy saját kérése elintézésének eshetősége felől érdeklődőket vagy fölényes rövid uton, vagy dodonai orákulumszerű felvilágosítással igazítják el a hivatalokból? Nyer, vagy veszít a hivatal azáltal, ha már eleve tudtára adja szóbelileg az érdeklődőnek azt, mit rövid időre rá írásban is kézbesít? Bizonyára nem! Hanem abban van a kérdés nyitja, hogy az előzetes szóbeli értesítés után a hivatalos írásnak nem lenne meg az a súlya, mint annak hivatalos felfogással adni akarnak.

A hivatalos utnak másik bántó jelensége a jóakaratu, vagy ezzel ellenkező pártfogás. Pártfogást másképpen el sem képzelhetünk, ha nem a kérés támogatására szolgál. Mégis azt tapasztaljuk, hogy van olyan pártfogás is, mely egyenesen ártalmára van a kérésnek. Ilyen támogatás mellett azután kár a fáradságért, kár a papírosért, tintáért, mert az már előre eldönti a kérés sorsát.

Ha kimondanák is, hogy kedvezőtlen ajánlás a kérvényekről mellőzendő, illetve intézményileg lehetetlenné tennék, hogy a kérvényeken más, mint támogató megjegyzés nem foglalhat helyet: a dolgon nem lenne segítve. Mert abban az esetben, ha az utóbbi záradék hiányoznék is a kérvényről, hallgatólagosan elismertnék azon szándék, hogy a kérés teljesítése hivatali felfogásból kifolyólag nem kívánatos.

Minden irányban csak akkor lehetne szó megnyugvásról, ha egyáltalán eltörülne a hivatalos feljebbvalók részéről a kérvényekre rávezetni szokott „pártoló“ záradékolást. Kérések elintézésénél a fenforgó körülményeket kell mérlegelni, hogy az, amit benne kérnek, méltányos és teljesíthető-e? Ha igen, akkor pártolás nélkül is meg kell adni, ha meg nem méltányos, a kérést mellőzni kell.

Amilyen az írásbeli, olyan a szóbeli ut is. A kettő között csupán abban van az eltérés, hogy amit szóbelileg egy-két perc alatt meg tudhatni, arra írásos uton esetleg hónapokra van szükség. A szóbeli eljárásnak is meg van a hátrányos oldala, mely a legtöbb embert visszariasztja attól, hogy éljen is vele. Mig

odáig kerül, hogy a kérvényező mondanivalóját élőszóval előadhatja, a legválasztékosabb kellemetlenségeken kell keresztül esnie.

Legtöbbnyire elő sem adhatja kérését, mert magánügyekben nem fogadnak hivatalnok embereket, hanem rákényszerítik az írásos hivatalos utra. Ha meg mégis eljut odáig, néha napokon át kell könyörögni, megalázkodni, hogy az illetékes személyiség színe elé bocsássák az apró epigónok. Sokkal nagyobb volna a tisztet, ha mindenki részére nyitva állnának a vezető emberek ajtajai. A közvetlen érintkezéssel megismerkednének a hivatalok sötét oduiban meghúzódó névtelenek vágyaival, képességeivel, bajaival. Alkalmas időben magas helyről jövő részvevő szó soha el nem téveszti hatását, mely sokkal inkább használ a hivatali tekintélynek, mint a rideg hivatalos eljárás.

A jelenleg szokásos hivatalos ut végtelen sok bosszúságot okoz a hivatalnok embereknek. Ezen a rideg, önző eljárason egy kis méltányos belátással enyhíteni lehetne. Ha a felsőbbbség közelebb jön az alkalmazottakhoz, akkor talán még magasabban fognak felettük állani, mint ahogyan mostanában magukat képzelik.

A bérelt szakasz.

Utóbbi időben mind sürűbben fordulnak elő, olyan esetek, hogy a békésen utazó közönséget egyes igen befolyásos politikusok kedvéért ok nélkül és szükségtelen módon izgalmaknak tesszik ki. Nemrég Szalontán rendelték vissza a már elindult vonatot, most meg Nagybecskereken akartak csendőri karhatalommal kiszállítani egy képviselőt a vonatból.

A szalontai eset kiáltó bizonyítéka annak, hogy nálunk mozgó vonatokkal, azok biztosságával nem az erre vonatkozó törvényerejű vasutüzleti rendtartás, forgalmi utasítás, hanem az rendelkezik, kinek politikai hatalom van a kezében. A nagybecskereki eset pedig arra a szél-tében elterjedt abususra tereli a közfigyelmet, melyet „bérelt szakasz“ rendszerének nevezhetünk.

A bérelt szakaszt szerte az egész világou ismerik. De annak az értelme másutt nem azon is a miénkével. Nálunk a hazai talajból teljesen elütő értelmezés sarjadzott ki, mely azt igazolja, hogy a vasut nem az országé, nem a nemzeté, nem az államé, hanem a befolyásos embereké.

Ha külföldön egy szakasz ajtaján a „bérelt szakasz“, felirást olvassuk, akkor ez a cédula bizonyítéka annak, hogy a szakaszt elfoglaló utas az összes helyek árát *ténylegesen meg is fizette*. Nálunk a „bérelt szakasz“ azt jelenti, hogy ottan egy nagy befolyású egyén élvez olyan kedvezést, mely *öt ténylegesen meg nem illetne*.

Bizonyára óriási különbözőség választja el a kétféle gyakorlatot. Hogy nem a miénk a helyes gyakorlat, azt bizonyítanunk is fölösleges. A bérelt szakaszos rendszer Magyarországon nem ment a túlzásoktól sem. Majd minden vonaton találunk ilyen felirásokat, mely annyira megszokottá kezd válni, mint a női-, vagy nemdohányzó szakasz figyelmeztető táblácska.

Ha fizető utas engedi meg magának ezt az exclusiv szórakozást; senkinek sem lehet kifogása ellene. Kényelmet, magányt a vasuton is meglehet szerezni illő fizetség ellenében. A vasut nem károsodik, az utasok nem szólhatnak ellene, mert bárki megszerezheti magának ezt a mulatságot, ha a megfelelő menetjegyeket megváltja.

Nálunk azonban nem divatos a fizetés, leg-

kevésbé a vasuton, mert bérelt szakasz kedvezménye minden valamire való hatalmasságnak ösi jogon tiszteletből kijár. Magyar specialitás, hogy a vonatknál szabadjeggyel utazó befolyásos utasnak még tetejébe bérelt szakaszt is fentartanak, melyben megkímélik magukat a fizető utasok gyakran kellemetlen társaságától. A fizető utasokat összezsufolják a szakaszokban, hogy a helyi hatalmasságoknak annál kényelmesebb legyen az utazás.

Más országokban talán a miénkéhez hasonló politikai, meg egyéb előkelőségek háborodnának fel elsősorban, ha az utazó közönség rovására indokolatlan protekciót használnának. Magyarországon pedig az illegitim bérelt szakaszból is kiharancsolják az utazó közönséget még akkor is, mikor azt a kisdéd írás „bérelt szakasz“ nem kiabálja tele torokkal, hogy az a szakasz külön embernek lesz majd fentartva.

A vasutasok régen figyelik, nézik és tapasztalják ezt az eljárást, melyért az utasoknak nem ok nélküli, gyakran jogos felháborodását kell elszenvedniök. Sokkal magasabb helyek rendelkeznek ezen a téren, semhogy utját állhatnák a vasuti hatóságok. A közvélemény azonban nem térhet napirendre ilyen esetek megismétlése felett, hanem végtére követelnie kell, hogy mindenki szemben egyenlő mértéket alkalmazzanak. A vasut nem egyeseké, nem a nagy uraké. A vasut mindenkié; azon egyforma joga van urnak, parasztnak, szegénynek, gazdagnak. Aki a vasuton kiváltságokat akar, az fizesse is meg ezt a passzióját. De azért, mert valaki befolyásos képviselő, több jogot élvezzen, mint más halandó: nyugodtan eltűnni nem lehet.

A vasuti felsőbbbségnek kellene a kezdeményező lépéseket megtenni. Bármely helyről jövő szelid, vagy határozott felhívást kategorice vissza kell utasítani. Aki kényelmesen akar utazni, az fizessen; aki meg nem fizet az ugyanolyan elbánásban részesítendő, mint a többi utasok. Mig a felsőbbbség nem fog ebbe a dologba erős kézzel beleavatkozni, addig rend sem lesz a vonatknál. A vasuti tisztviselők elég gyakran ki vannak téve azon kellemetlenségnek, hogy az utasok túlszűfolt vonatknál ülőhelyeket követelnek anélkül, hogy ennek a követelésnek eleget tehetnének. A vonatnál ugyan még lenne hely, de az ajtón ott terjeszkedik a noli me tangere jelvénye a „bérelt szakasz“ anélkül, hogy az üresen maradt ülőhelyekért valaki is fizetett volna.

Ilyenformán nincsen rendjén ez a dolog. Valami uton-módon változtatni kell. Milyen módon? Érvényt kell szerezni az üzletszabályzatnak, mely előírja, hogy az utazóközönségnek mikor, milyen feltételek teljesítése mellett van joga magának bérelt szakaszt követelni. Hivatalokban esetleg elcsuszik még a protekció, de fizető utasok kárára nem lenne szabad protekciót alkalmazni. A mai utazóközönséget csak ideig óráig lehet féken tartani, mert végtére is jogosan fog az ilyen eljárás ellen demonstrálni. Ha a vasutasok nem respektálják az írott szabályokat, nem követelhetik az utasoktól sem annak betartását.

A szalontai és nagybecskereki esetekben kifolyólag kénytelenek vagyunk megállapítani, hogy utóbbi időben a vasutasok maguk önkényűleg kitágítják a szabályzatok által megvont határvonalakat. Nagyon veszedelmes az az ut, melyre a vasutasok egyes befolyásos egyének jóindulata kedvéért lépnek. Addig mig baj nincs csak megjárja, de esetleg olyan eljárásra is rábeszélhetik magukat, melynek veszedelmes következménye, sőt igen kellemetlen folytatása is lehet. A bíróság aligha veszi figyelembe, hogy ezt vagy azt az előírást kegyelmes, vagy fő-

méltóságu uraknak a kegyéért hagyta figyelmen kívül. Ha vét a szabályzatok ellen, könyörtelenül kimondja a bíróság a vétkest.

A vasutasokat szolgálatuk ellátásában nem vezérelhetik mellétekintetek, csak az a kötelesség, mit a szabályzatok, az utasítások előírnak. Ezek az utasítások pedig szigorúan megtiltják, hogy illetéktelen befolyások által magukat zavartatni engedjék. Hisszük, hogy a felsőbbség megvédi a vasutasokat, ha befolyásos egyének követelnek tőlük szabályellenes eljárást, melyet a szabályzatokra hivatkozva kereken megtagadnak.

A vasuti ruhatárak bérbeadása.

Hallomásunk szerint a Máv. igazgatósága a budapest—keleti pályaudvari ruhatár mintájára, bérbe akarja adni az összes vasuti ruhatárakat s állítólag már legközelebb meg is jelenik erre nézve a pályázati hirdetés.

A vasutnak ebben az elhatározásában elvileg semmi esetre sem lehet kifogásolni valót találni, mert hiszen minden jog az intézetet illeti abban a tekintetben is, hogy egyes állomásokon mely üzleteknek adjon helyet s azokat házilag kezelje-e vagy bérbeadja; ámde a ruhatárak bérbeadásánál mégis ismerni kell a ruhatárak kezelésének történetét s a gyakorlat által szentesített azon igényeket, amelyek még ma is a ruhatárak jövedelméhez vannak kötve.

Eredetileg a Máv. egyetlen ruhatárát sem létesített, habár ezek mindenkor a közönség szükségletét lettek volna hivatva kielégíteni. Kezdetben a kapusok és állomási málházok mintegy szivességből, de mégis a kijáró borralvaló ellenében vették át megőrzés végett az utasok kézipodgyászait s magukkal nem cipelhethető felsőruháit. Természetes, hogy a befolyó hatások is teljesen ezeket i letik. Később, főként nagyobb állomásokon, ahol a kapusok és málházok már nem győzték az ezzel járó munkát s helyük sem volt a sok kézipodgyász elhelyezésére, az állomás maga kérelmezte, hogy a saját felelősségére és veszélyére rendes ruhatárt állíthasson fel.

És az igazgatóság csakis úgy engedélyezte a ruhatárak felállítását, hogy abból a vasutra semmiféle költség ne háramoljon. Az állomásnak, illetve az állomási hivatalnokok összességének egyéni felelősséget kellett vállalnia a ruhatár berendezési költségeért, a ruhatár-kezelő díjazásáért, valamint az esetleges kártérítésekért, sőt meg kellett fizetniök az intézet részére még a ruhatári helyiség bérösszegét, továbbá a fűtés és világítás költségeit is. Mindezek ellenében az övék volt a ruhatár bevétele, amit szintén az igazgatóság szabályozott, de még ez sem korlátlanul, mert a vasut ezen bevételek egy részére már kezdetben is rátette a kezét.

Meg volt ugyanis határozva, hogy a ruhatári bevételből a kiadások fedezése után fenmaradó többlet mennyiben illeti a ruhatár egész kezeléséért felelő állomási tisztviselőket s hogy a bevételi többletnek még szabadon maradó részével mi történjék.

Az általános szabály az volt s az ma is, hogy az állomási főnök és minden hivatalnok maximális ruhatári jutalékként csak egy bizonyos összeget, p. o. 400—800 koronát kaphatott s az ezen felüli többletet a külön segélyalap javára kellett az állomásnak beszállítania.

A ruhatárak forgalmának emelkedésével ezek a bevételi többletek is szépen felszaporodtak. Így például budapest—keleti pályaudvar a ruhatár bevételeiből nemcsak a 15—16.000 koronára rugó évi kiadást tudta fedezni, hanem az állomási

tisztviselőknél évente kifizetett 8—9000 kor. jutalékokat s ezen felül még évente beszállított a külön segély-alap javára közel 10.000 koronát. Kisebbség állomások ruhatáránál természetesen csekélyebbek az eredmények is, de a külön segély-alap mégis majdnem minden ruhatártól kapott kisebb-nagyobb összegeket, azon felül, hogy a tisztviselők megkapták az őket megillető jutalékokat.

Erre a jutalékokra az igazgatóság régebbi rendelete és a szokásjog alapján ma is számít minden hivatalnok, aki ruhatárral bíró állomáson tesz szolgálatot, sőt magának az intézetnek is szinte érdekében áll, hogy azok ezt a jutalékokat továbbra is megkapják. Ruhatárak ugyanis csak nagyobb állomásokon vannak s mert a nagyobb állomásokon a szolgálat is sokkal nehezebb, a tisztviselők nem is szívesen vállalkoznak a nagyobb állomásokon való beosztásra, ha csak ezért valamely ellenértéket nem kapnak. Ez az ellenérték volt ezideig a ruhatári jutalék, amelyből a terhebb szolgálattal egybekötött többkiadást s a nagyobb egyenruhaköltségeket a hivatalnokok fedezhették.

A ruhatárak tervbevétt bérbeadásával most ezt a ruhatári jutalékokat a beszüntetés veszedelemre fenyegeti, mint amiként megszűnt a budapest—keleti pályaudvaron is az ottani ruhatárak már megtörtént bérbeadásával.

Mindenesetre különös intézkedésnek kell tartanunk, hogy amidőn a vasut ezt a ruhatárát bérbeadta, azt akként cselekedte meg, hogy alkalmazottait ezáltal anyagi veszteség érje s mert a budapest—keleti pályaudvari ruhatár bérleti szerződése valószínűleg mintaul fog szolgálni a többi ruhatár bérbeadásánál is s az alkalmazottak elvesztik mindenütt a ruhatári jutalékokat.

Jogilag igaz van ugyan a vasutnak, ha a ruhatár bérbeadásánál hivatalnokainak jutalékokat nem ad, mert hiszen ez a jutalék voltaképp azért járt az illetőknek, mivel a ruhatár esetleges veszteségeért is őket terhelte a felelősség s ők szavatolták azért is, hogy a bevételekből a kiadások fedezhetőek legyenek. Ámde erre az anyagi szavatosságra soha nem került a sor, aminthogy nem is kerülhetett, mert a kiadások a bevételek mérvéhez képest voltak megszabva s gyenge forgalom esetén is legfőképp a jutalék összege csökkent, tehát azt az alkalmazottak is joggal tekinthették olyan jutaléknak, amely őket beosztási helyükből kifolyólag illette meg s amely bevallottan is arra volt rendelve, hogy ebből a tisztviselők a nagyobb állomásokon kétségtelenül nagyobb egyenruhaszükségletüket fedezték.

Az a körülmény, hogy az illetmény-szabályzat szerint 1907-től minden tisztviselő évi 120 korona egyenruha-pótlékban részesül, a helyzeten mit sem változtatott, mert e mellett is éppúgy nagyobb a tisztviselők egyenruhaszükséglete a nagyobb, vagy éppen parádés állomásokon, mint eddig volt s erre a többlet-re mindenesetre szükséges is volt a ruhatári jutalék.

Budapest—keleti pályaudvaron egy hivatalnok évi 400, egy felügyeleti tiszt 500, a főnök-helyettes 600 s az állomásfőnök 800 korona jutalékokat kapott a ruhatárból s a jutalékok évi összege 8—9000 korona közt mozgott, de ezenkívül a külön segély-alap is kapott közel 10.000 koronát a fölöslegetől.

A bérbeadás következtében a különsegély-alap évi 6000 koronát nyert ugyan, mert az évi bérösszeg 16.000 koronában lett megszabva, de ezt a nyereséget a különsegély-alap az alkalmazottak zsebéből vette ki, akik erre a jutalékokra joggal számíthattak.

Kezdetben azt hitték a keleti pályaudvari tiszt-

viselők is, hogy a ruhatári jutalékokat a bérleti összegből az intézettől fogják megkapni, mert azt fel sem tételezhatték, hogy a bérbeadás folytán nekik kell érzékeny veszteséget szenvedniök. Azonban a jutalékokra hosszabb időn át hiába vártak s végül is kérelmezésükre azt a választ kapták, hogy a bérösszegből jutalékokat nem kapnak.

Ime egy kirívó példája annak, hogy sokszor nem előre haladunk, hanem hátrafelé s hogy a felsőbbség az alkalmazottak érdekeit nem mindenkor gondolja olyan atyai jóindulattal, mint ahogy azt hangoztatni szereti. Az alkalmazottak anyagi vesztesége fölött könnyen napi-rendre tér, az elégedetlenség fölkelését nem tekinti károsnak az intézetre, évtizedes jogokat figyelmen kívül hagy, ellenben a vasutal szemben teljesen vadidegen bérlőnek a ruhatári bérléssel évi 8—10.000 korona biztos jövedelmet ad, minden ellenérték vagy kockázat nélkül, mert hiszen a bérlőnek sem befektetést nem kellett teljesíteni, sem a bevételek csökkenését nem lehetett feltételezni, hanem egyszerűen beleült a ruhatárba s az alkalmazottak eddigi jutalékat jövedelemként szépen zsebrerakja.

Ez a sors vár a többi állomásokra is, ha a ruhatárak mind bérbeadtnak s lesz egy pár száz elégedetlen alkalmazottal több, akiket ez az intézkedés anyagi károsodással sújt minden különösebb ok nélkül s tisztán csak azért, mert a mai garasos finánc-igazgatás a több-bevételel örömetől azonnal megvakul s nem lát semmi más érdeket, csak azt, hogy a bevételek pár ezer koronával emelkedjenek.

Ez a következménye annak az igazgatási rendszernek, mely a pénzügyi főosztályt elhatalmasodni engedte a vasut fölött. Ez az osztály részben nem-vasutasokból, részben pedig olyan vasutasokból van összeállítva, akik már önmagukkal is régen meghasonlottak s szívesen tesznek kárt minden kartársuknak, ha arra alkalmuk van s éppen azért egyenesen a Máv. nagyjármű elnökének szíves figyelmébe kell ajánlanunk ezt a kérdést is, hogy itt se engedje a finánc-hatalmat túlmagasra növekedni.

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 postatakarék-pénztári 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 közlendőikkel a szerkesztőséget megkeresni sziveskedjenek, amely azokat megfelelő formában közölni illetve felhasználni fogja. Kartársi üdvözléssel

A szerkesztőség.

Megtámadhatatlan kötvény.	„DORDRECHT” ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG	50% nyereség-részesedés.
	Engedélyezve az 1873. évi nov. 10-én 21. sz. a. Kelt Királyi dekretummal.	
Kedvező feltételek.	Részvénytőke: 4,000.000 Korona. Magyarországi fiók: Budapest, V., Marokkói-utca 2. Igazgató: Robitsek Henrik Ferencz.	Jutányos árák.
	A „Dordrecht” az egyedüli társaság, mely törvényesen kötelezte magát, hogy magyarországi üzletének díjtartalékait magyar értékekben helyezi el. <i>Referenciák: Magyar Általános Hitelbank, Posti Magyar Kereskedelmi Bank Budapesten.</i>	

<h1>Családi házak építése Dunaharaszton</h1> 	<p>Dunaharaszton, közvetlen a magyar kir. államvasutak mellett gyönyörű tisztviselőtelep létesült. A dunaharaszti cementárnyag és építési vállalat saját mézshomok-téglaárnyagában 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.</p> <p>Dunaharaszti igen egészséges szép fekvésű és fejlődésnek indult dunamenti község Soroksár mellett. Jelenleg a magyar kir. államvasutak és a budapest-ráckevei helyiérdekű vasutal érhető el.</p> <p>A fővárosiak 10—15 év óta kedvencz nyaralóhelyüknek ismerik Dunaharaszti, ugyannyira, hogy két-háromszáz fővárosi család nyaranta állandóan fölkeresi.</p> <p>Télen át, vagyis az egész éven keresztül már most is 100—150 intelligens család lakik Dunaharaszton.</p> <p>A tisztviselőtelepen már gyönyörű családi házak állanak, igaz ékességűl a községnek. Jól teszi mindenki, ha érdeklődéssel fordul a vállalat irodájához, VI. ker., Teréz-körút 10. sz., II. lépcső, I. emelet, vagy a vállalat gyárvezetőségéhez Dunaharaszton, hol a többi részletes föltételek készséggel közöltetnek. A Dunaharaszti Petőfi-telepen 160-250 □-öles parcellák 4-7 K-ért □-ölenként eladó.</p> <p>Bővebb felvilágosítás a dunaharaszti gyárvezetőségénél vagy Budapest, Baross-tér 17. szám, II. emelet, 18. ajtó alatt is nyerhető.</p>
--	--

Új rendszerű hitelnyújtás a vasutas vásárlóközönség részére.		
<p>Sem hitel!</p>  <p>!! Pontos !! kiszolgálás</p>	<p>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.</p> <p>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 kávékészletek 6 és 12 személyes nagyságban. — Törülközők, zsebkendők, törülők és paplanok. — Női-, férfi- és gyermekharisnyák, Keztyük, kötények és kendők.</p>	<p>Sem pénzért!</p>  <p>Szabott árák!</p>
<h2>Bodó és Nemes</h2> <p>vászon és fehérnemű áruháza Budapest, VII., Baross-tér 19. (A Baross szoborral szemben.)</p>		