

Segélyezések kimutatása.

Halálozási segélyek:

Lapunk 9. sz. kimutatott segélyösszeg
265.500 K.

Ujabb segélyek:

4190. Mang Adolf Leskovác... 600 K

Balesetsegélyek:

Lapunk 9. sz. kimutatott segélyösszeg
56.333-93 K.

Ujabb segélyek.

472. Bagi Ferenc Kőbánya... 200 K
616. Sági Lajos Győrök... 40 K
1319. Sternthal József Bpest... 60 K

A vonatok zsufoltsága.

A vasutak igénybevétele óriási mértékben fokozódik. Nemcsak az áruszállítás, de a személyszállítás terén is érezhető az a nagy lendület, mely a legnagyobb erőfeszítésre készített a vasutat.

Ha figyelemmel kísérjük az utóbbi évek személyszállításának emelkedését, azt fogjuk tapasztalni, hogy a vasutak sokkal nagyobb mérvben kerestetnek fel az utazóközönség által, mintsem azt előre jósolni lehetett volna. Ennek igazolására nem kell egyebet tekinteni mint azon közismert tény, hogy a vonatok már a kiindulási állomásokon túl vannak zsufolva.

Az a régi közhely, a „kényelmes utazás” manapság megváltozott, mert a valóságban bámulatlan türelmet kell az utazó közönségnek tanusítania. Minden vonat túl van zsufolva. Gyakran a folyosón tolonganak, szoronganak az utasok egész utazásuk tartama alatt. Ez áll úgy a második, mint a harmadik osztályra nézve. A harmadik osztály már egyenesen közveszélyes és közegészségellenes. Mindenféle járványok készséges terjesztője és melegágya. A levegő valósággal döglétes és ebben az atmoszférában órákon át tartani az embereket, a mai higiénianak semmibe vevése. Nyáron még valahogyan szellőztetni lehet a nyitott ablakokon át, télen azonban nemcsak az utasoknak szenvedés, de a vasuti személyzetnek is. A jegyvizsgálók szinte megszádulva támolyognak ki a kocsikból a friss levegőre.

Majdnem ugyanezen állapotok uralkodnak a gyorsvonatok második osztályán. Az utasok pénzükért alaposan megszenvednek, sőt örülhetnek, ha ülőhelyeket kapnak hol úgy-ahogy eltölthetik önkénytelen vasuti büntetésüket. Ezen tarthatatlan állapotok minden vasuton kivétel nélkül felfalhatók. Az egészségügyi hatóságok mindenféle nyavalyára kitalálnak okos rendeleteket, de ez ellen még egyik sem szólalt fel. Pedig ha a vasutakat szintén belevennék gondoskodásuk körébe, előreláthatólag javulna valamelyest a helyzet.

Ugyan a vonatok jelenlegi kihasználása több személykocsi besorozását egyelőre teljesen kizárja, azonban mégis lehetne oly irányban kísérletet tenni, vajjon külföldi példára nem-e volna célszerű másodrészt személyvonatokat rendszeresíteni? Bizonyos vonalakon mindenesetre kifizetné magát, bár a jelenlegi rettenetes túlszofolás anyagilag eltagadhatatlanul kedvezőbb a vasutra.

Az állatokat az utasítások védik meg a kényelmetlen utazástól, az embereket meg direkt rákényszerítik a zsufolt kocsik használatára. A humanizmus csak az állatokig terjed, mert a

kocsin is megszabják, hogy mennyit szabad az állatokból belerakni. A személykocsiknál azonban azon elv uralkodik, mely szerint nincsen olyan zsufolt kocsi, melyben mégegyszer annyi utas el nem férne. Ilyen módon emberekkel eljární, kik a vasut szolgáltatáit még meg is fizetik, nem lehet.

Különösen mostan kellene kerülni a kocsik túlszofolását, mikor a kolera-epidemia felütötte a fejét. Hiábavaló a fertőtlenítés és a többi elővigyázati intézkedés, ha az embereket órákra egymás hátra kényszerítjük. Az utazóközönség végtelen türelmére vall, hogy ez ellen a visszás állapot ellen nem emeli fel tiltakozó szavát. Az üzletszabályzat szerint minden utasnak igénye van egy ülőhelyre. Azonban az utazóközönségnek majdnem a fele állóhellyel kénytelen megelégedni bizonyos vonalakon. Felvethetők ellenérvül, hogy ha nincsen ülőhely már a vonatonál, akkor az utas visszakérheti menetjegyének árát és utazzék el a következő vonattal. Ilyen magyarázat meg nem állhat, mert hiszen majdnem minden vonat hasonlóan túl van zsufolva, azonkívül a vasutat manapság már nemcsak szórakozásra, de főleg szükséglet gyanánt veszik az utasok igénybe. Akinek sürgős dolga van, az elutazik az első rendelkezésre álló vonattal, akár talál helyet, akár nem.

Epen ebben találjuk a mai személyszállítás egészségtelen állapotát kifejezve, mikor az utasok kényszerhelyzetével a vasut visszaél. A vasut igénybevétele, természetesen, folytonosan emelkedő irányzatot mutat, ennek következtében a viszonyok nem javulhatnak, csak rosszabbodhatnak. Bármennyire fázna is a vasutak a vonatok sűrűbb személyszállító közlekedtetésétől, rövid időn belül teljesen át kell alakítani a személyszállítás mostani rendjét. Az utasok szaporodása fogja rákényszeríteni a vasutakat a személyszállító vonatok szaporítására. A gyorsvonatok harmadik osztályának bevezetése is ezen fog múlni és hisszük, hogy nemsokára az államvasutak is kényszerítve lesznek következetes kitarással védett konzervatív állásfoglalásukat feladni.

Az utasok szállításánál nem lehet a jelenlegi forgalmi viszonyok mellett a reggeli, déli és esti hármas indítási rendszert sokáig fentartani. Az idő haladása nagy meket üt a régi formákon. A személyszállításnál is recsegnek-ropognak az elavult rendszernek alapfalai, mert az igények fejlődése, a szükséglet nem kíméli meg a még olyan szívsosan védelmezett formásokat sem. Az utasok természetes szaporodása bizonyos határokig nem alterálja a vasut megszokott rendszerét, de ha a szükséglet azon a határon túl emelkedik, okvetlenül be kell állania a változás kényszerének.

Ha végig tekintünk a magyar vasuti hálózaton, azon meggyőződésre kell jutnunk, hogy a vasut már a mostani igénybevétellel is a legnagyobb mértékben küzködik. A jelenség valóban örvendetes eredménye a fellendülő gazdasági életnek, csak a vasut nem érzi még át annak szükségzerű következményét: a személyvonatoknak megfelelő szaporítását. Talán még sikerül ideig-óráig megtartani a mostani kereteket, azonban egy-két év leforgása bizonyára gyökeres változást fog életre hívni. A vasutak a közgazdasági vállalatok közül a legmaradibb felfogásúak, melyek a haladást sohasem előzik meg, hanem mindenkoron megvárják annak kényszerítő nyomását. Így fogja a személyszállítás fellendülése is rákényszeríteni a vasutakat, hogy számoljanak a beállott változással. A szárnyaskerek a folytonos előrehaladást, nem pedig a visszamaradást jelképezi.

Tarifaemelés.

(Híve) A vasut sem enged a 48-ból. Mindenki srófól, a vasut sem hagyja magát. A krájleros az árat, a tejáros a visszazalékot, a pék a kenyér árát emeli. A vasut a tarifát srófolja meg, ha az alkalmazottak bérét már nem akarja emelni.

A tarifa türelmes jószág, mely nem ágaskodik az emeléstől. Hogy a kereskedők, a szállítófelek, az utazó közönség mit szól hozzá, az teljesen közömbös.

Valaki megfizeti a tarifaváltozást, a vasut meg zsebrevágja a jövedelmét. Mindenkinek kell adót fizetni. A vasut sem kivétel. Bár államvasutaknál az adó az egyik zsebből a másikba vándorol, mégis fizettetett a vasut 5 meg 7 százalék adót az állam kasszájába.

Most kisütötték, hogy talán mégis helyesebb, ha az adó nem gurul az egyik zsebből a másikéba, hanem ha más zsebből kerül az állam bugyellárisába. A gondolat nem volt rossz, tehát már eleve megfelelő fogadtatásra talált — a fináncminiszternél.

Adóból él az állam. Minden vállalat megfizeti az adóját, tehát miért ne fizetné meg az adózó polgár az állami vállalat adóját is? A szállító félnek egy bőre van, de fináncsenivel esetleg többet is le lehet huzni róla. Még a siker kockázatától sem kell félni, mert az adózó polgár türelmessel fizet — ha muszáj.

Fizet addig, míg birja. Miután azonban eddig még mindig győzte, ezekután is föltételezhető, hogy kiszorítja azt az állami adót, melyet a vasutnak kellett volna megfizetnie. A tarifaemelés egyszerű tudomány. Szállításához ész és indokolás kell, emeléshez azonban elegendő a srófóli szándék is. Hála istennek ez megvan a vasutnál, nem kell tehát aziránt aggódnunk, hogy a szépen megfogant terv meg nem születik. A vasuti bábak életre hozzák egy kis operáció árán, melyhez a műszereket még csak definíciálni sem kell.

Tagadhatatlan életrelvő csemete lesz. Olyan kedves, bizalmasodó, hogy mindenkiben közundort gerjeszt majd. De mert állami apától származik, a pedigreje előkelő származását fogja igazolni. Az elkövetkezendő év január 1-én lép az új tarifaemelés életbe. Szép Buék-ot tartog a vasut szállító feleinek megelépetésül. Hát bizony, ilyen sikerült ötletért megérdemli a vasut, hogy busás borralalóban legyen része. Lesz is!

A közönség még csak föl sem ocsudott bámulatából. Talán nem hisz szemének, nem hisz fülének. Nem akarja elhinni, hogy a vasut rövid időn belül másodsor lepi meg tarifaemeléssel. Ugy tesz, mint az egyszerű ember, aki kutyájának farkát részletekben vágta el, hogy nagyon ne fájlalja. A közönség is nagyobb nyugalommal nyeli le a keserű pilulát, ha már elfelejtette az előbbinek ízét és illatát.

Annyi veszedelmet kell naponta megemészteni, hogy egy kis tarifaemelési bacilus esetleg már sem nem árt, sem nem használ. Mindent meg lehet szokni. A hamisított tejet, a kenyérbe süttöt svábbogarat, a dinnyében tenyésző koleravibriákat, a házsártos feleséget, az elsején beköszöntő végrehajtót, a saját kérelemre történő szolgálat fölmondását, tehát az ismétlődő tarifaemelést is meg lehet szokni.

Ha a fináncminiszter meg tudja a kalapját emelni, miért ne tudná a tarifát is fölemeltetni? Ehhez egy kisdud rendelet elegendő, a vasut részéről pedig megvan azonnal a megfelelő készség és kádencia.

Azelőtt valamivel bajosabb dolog volt a tarifaemelés. Akkor, mikor több vasutársaság ver-

sengett egymással, inkább a tarifaleszállítást gyakorolták. Mióta az állam a gazda, azóta bizony nagyot fordult a világ kereke. Most nincs konkurrencia, de van tarifaemelés. A mai viszonyok között nem is kell csodálkozni, ha a tarifára is rákerült a sor. A dohány árát fel emelték, de leszállították a minőségét. A vasutnál akkurát így leszen. Felemelik a tarifát, leszállítják a tisztviselői létszámot, leszállítják a boldogulás reményességét.

Az utas fizessen, a vasutas dolgozzék, az állam gyarapodjék. Ez a hármasszó; ettől lesz a vasut boldog, a közönség dühös. Ha nagyon dühös lesz, akkor megnyugtatóképpen megegyezzen felemeljük a tarifákat. Mit törődünk mi a közönséggel? Ha utazni vagy szállítani akar: akkor fizessen. Mikor fizetésre kerül a sor majdnem egyre megy, hogy az illető többet, vagy kevesebbet fizet-e.

Akinek nincsen pénze, az ne használja a vasutat. Miután a vasut az utóbbi években kezd elparlagiasodni, tudományosan kiejtve közszükségét pótol, itt az ideje, hogy luxuscikket csináljunk belőle. Aki ezek után, tarifaemelés után kívánczik utazni, annak pénzéért különös szórakozást kell nyújtani.

Eddig a vasut maga állapította meg, hogy karambol esetén az utasnak kezét, lábát, vagy nyakát törje el. Magasabb fizetés után az utasnak szabad választást biztosítunk. Mondja meg ő maga, mit kíván? Hatásosabbat vagy gyöngébbet? Mindent prompt fog a vasut megrendelésre szállítani. Közlekedési útmutatás a tarifa magyarázatában foglaltatik.

Azonban nekem mégis aggodalmaim vannak a tarifaemelésről. Ez ördög vigye el ezt az emelést. Ebből baj lesz. Mi vasutasok beleőrülünk az emelésekbe. Mi lesz ebből? Óriási botrány! Skandalum! Csak várt volna vele addig a pénzügyminiszter, míg a nadrágszoknya divatba jön! Közérkölcseink úgy látszik lazábbak lettek, ellenállóképességem meggyengült.

Ámbár mi vének valahogyan csak tultesszük magunkat, de mi lesz a fiatal hadfiakkal? Az önkéntes stráfli tudomásom szerint nem immunizál minden ellen. Jó lesz erről is gondolkodni! Szívesen szolgálnék eszmével, de igazán nem vagyok jelenben abban a helyzetben, mert gondolataimat az emelés, a tarifaemelés foglalja le.

Erre a tarifaemelésre már régen vártunk. Ettől leszünk mi és mindenki boldogabbak. A vasutnak annyi pénze lesz, hogy még vagy 20 gyűjtőpénztárat fog berendezni. Azt hiszik, hogy nekem akkor is kell fizetésjavítás, ha a vasut már az ablakon hajigálja ki a pénzt? Bizony nem. Ilyen esetben én leszállítom az igényemet. Csináljon a vasut a pénzzel azt, amit akar. Nekem a kevésből kell sok, a sokból kevés is clegendő lesz. Azért azt tanácsolom, hogy a vasut addig emelje a tarifákat, míg mi nem vagyunk ingyen hajlandók szolgálni.

A mozdonyok üres menete.

A vasuti forgalomban szükségképpen be kell állania olyan helyzetnek, mikor vonatokat továbbítása végett mozdonyokat kell bizonyos állomásokra küldeni. A forgalmi viszonyok szabják meg mikor és mennyi mozdonyra van szükség. Nagy forgalomnál több mozdonyt kíván az áru- és személyszállítás, kisebb forgalomnál kevesebbet.

A mozdonyok továbbítása akkor gazdaságos, ha vonóereje teljesen ki lesz használva. Sok tehervonat kárára van a vasutnak, mert kevesebbet elegendő továbbítani, mint a mennyibe a vonat továbbítása önköltségben kerül. A forgalmi statisztika feladata megállapítani, hogy mely vonatok azok, melyek nem hoznak hasznot a vasutnak.

A forgalmi statisztika azonban azt is kimutatja, hogy az indokolatlanul sok üres mozdonymenet lényegesen alászállítja a vasut üzemi eredményét. Ahelyett, hogy kihasználva, vagy hidegen küldenék a gépet az indítóállomásra, üresen hagyják futni eléggé hosszú vonalon, mely azután a vasuti üzemi költségeket oly formában érinti, mintha a mozdony ténylegesen ki lett volna használva.

Nem keressük minő okokból történik ez a visszaszervezés, elég annyit megállapítani, hogy helyes beosztással a lehető minimumra kell a mozdonyok üres menetét leszállítani. A vasutra nem közömbös, vajjon a mozdony kihasználatlan menetében költségbe kerül-e, vagy nem? Üres mozdonymenetnél a vasut csaknem annyit költ el teljesen hiábavaló kiadásokra, mint ha a mozdony vonatot továbbítana. Személyzet, tüzelőanyag stb. mind épen úgy számításba jön üres menetnél, mint rakott vonatok továbbításánál. Mégis azt tapasztalhatjuk, hogy valóságos sportszerű kedvtelésre változott a mozdonyok szükségtelen üres küldözgetése.

A fűtőházak a mozdonyokat későn állítják ki, mely gyakran elkerülhetetlen szükségé teszi, hogy a mozdony a rendelkezésre álló rövid idő alatt az indítóállomásra akár üres menetben is elküldessék. Ha a mozdonykiállítás időre megtörténik, akkor esetleg még valamelyik alkalmas vonattal is el lehetne küldeni akár kihasználva, akár hidegen, akár félmelegen. Az utolsó pillanatban természetesen bármely eszközre indokolt, hogy az indulásra váró vonat mozdonya még idejében rendeltetési helyén legyen.

Azonban ha igazságosak akarunk lenni, akkor nem csupán a fűtőházat kell hibáztatnunk a szükségtelen kiadásokért, hanem a rendelkező és bejelentő állomások helytelen intézkedéseiben is találunk gáncsolni valót. Az állomások számításait gyakran elkésve csinálják meg, úgy hogy a fűtőház már nincsen abban a helyzetben, hogy a kívánalmaknak teljes mértékben megfeleljen. Ámbár az állomásoknak nem kis mérvben megnehezíti az előre való számítását azon körülmény, mely szerint az elegy nem ritkán a várakozáson alul marad, esetleg azt lényegesen túl is haladja. Ugyan az egyes állomások forgalma bizonyos időközökben majdnem előre megállapítható keretekben mozog, úgy hogy a várható forgalmat hozzávetőlegesen meg lehet állapítani.

Az üres meneteknek indoka tehát nem itten keresendő, hanem abban a tényben, hogy az állomások és fűtőházak közötti kontaktus nem egészen megfelelő. A szolgálat magasabb értelmezése azt hozza magával, hogy ez a két végrehajtó szolgálati hely a legszorosabb összeköttetésben legyen egymással. A rideg hivatali érintkezés nem válik a szolgálat hasznára. Már pedig a jelenleg elfogadott elv szerint egyik szolgálati hely sem érdeklődik valami tulságosan a másik dolgai iránt.

A hivatalos érintkezés az előírt bejelentésekre redukálódik, mely igazolja, megtörténtek-e az utasítás szerinti formások. Az állomás nem törődik a fűtőház helyzetével, sem azzal, van-e mozdonya, vagy nincsen. A fűtőház nem mozdul, míg az írásos mozdonyszükségletet kézhez nem kapta. Ha egymás tényleges állapotával számolnának, illetve ha meg volna a kölcsönös érdeklődés, akkor a forgalmat esetleg kevesebb költséggel is lehetne bonyolítani.

Ennek hiányában beáll azután olyan helyzet, mikor a fűtőház mozdonyhiányában nem teljesítheti az állomás követeléseit, vagy az állomás nem használja ki gazdaságosan a fűtőház mozdonykészletét.

A formások tultengése a vasutnál divatos bürokratikus állapotoknak folyománya, mely nemcsak a központi hivatalokban, de a végrehajtó szolgálatban is érezhető kártékony hatását.

A külszolgálat helyes ellátása legnagyobb mértékben és közvetlenül befolyásolja a vasut jövedelmének mérlegét. Így vagyunk az üres menetekkel is, melyeket a mozdonyok legtöbbszöryre teljesen indokolatlanul tesznek meg. Más vasutaknál, a külföldön üres mozdonymenetekre különösen vigyáznak és csak elkerülhetetlen szükség esetén engedik meg annak közlekedését akkor, ha a forgalmi viszonyok alakulása ilyen meneteket tényleg indokoltá teszik. A déli vasut vezérigazgatójának, ki első rendű vasuti szakember és finánc, az volt az első dolga, hogy a mozdonyok szükségtelen sétáltatását megtiltotta. Ahol mozdonyra van szükség, oda valamely vonattal küldenek hidegen, esetleg félmelegen gépet, szintugy a honállomásra is ilyen módon küldik vissza a fel nem használható mozdonyokat. Ez az intézkedés helyes vasuti érzékre vall és hozzáértők állítása szerint több millió megtakarításra van máris kilátás.

Az államvasuti professorok gyógyító tudománya sajnosan nem ezen a téren működik. Holmi papírok, nyomtatványok és eféle hiábavalóságok bolygatásával próbálják a vasutat megmenteni, míg azokat a területeket, hol milliókra menő megtakarítás volna elérhető, teljesen figyelmen kívül hagyják. A mozdonyok üres menete egy a sok közül való, melyet érdemes gazdaságosabban kezelni. Ehhez hasonló abusosok ártnak a vasut jövedelmezőségének és ilyeneket kellene megbolygatni.

A legkiválóbb és tanulságosabb adatokat szolgáltatják a statisztikai tabellák. Mi úgy vagyunk értesülve, hogy a vasuti statisztikai adatok arra szolgálnak, hogy belőlük megállapítható legyen, vajjon a vasut gazdaságosan lesz-e kihasználva. Ugy látszik rosszul informáltuk magunkat, mert a statisztika az előzmények után nem okulásra készül, hanem azért, hogy azzal is több nyomtatvány fogyjon el.

Mozgalom a szállítási feltételek megváltoztatására.

A kereskedelmi és iparkamara mozgalmat indított, hogy az államvasutak szállítási feltételeit kormányhatóságilag változtassák meg. Sérelmüket arra alapítják, hogy az államvasutak általános és különös szállítási feltételei több szabadságot biztosítanak a vasutintézetnek, mint amennyire az a közszállítási szabályok szerint jogosult volna.

Sem a kereskedelmi kamarának, sem a vasutintézetnek e kérdésben nincsen teljesen igaza, mert az igazság valahol a középuton mozog. A kereskedők, illetve szállítók szívesen tulteszik magukat azokon a kötelezettségeken, melyeket a szállítási szerződések rájuk rónak. A vasutintézet pedig felhasználja azon házagokat, melyeket a közszállítási szabályok nyújtanak, hogy magát a leghatályosabb fegyverekkel megvéddesse.

A kereskedelmi kamara mozgalmát élénken üdvözlölnék, ha az a peres felek mindkét részére hasznos célokért indult volna meg. Ez a mozgalom azonban tisztán a szállítók érdekében való, melynek sikeréért szívesen áldoznak fel a közérdeket, az államvasutak érdekét. A szállítók haszna és könnyebbége nem olyan fontos körülmény, hogy azért álciozatul lehetne a közérdeket dobni.

Az államvasut sok és drága tapasztalat árán

jutott el odáig, hogy magát minden bekövetkező eshetőség ellen a leghatályosabb eszközökkel védelmezze meg. Nem rajta, hanem a szállítók tág lelkiismeretén mulott, hogy most tulságosan érzik annak a terhét. Szívesen veszi mindenki a szállítási feltételek modern alapokra fektetését, ennek azonban nem szabad odáig mennie, hogy általa a vasutintézet teljesen ki legyen a szállítóknak szolgáltatva. Az egész országban közismert tény hogy a vasut a legbékésebb fejlődés tehén. A szállítók, feltalálók és kínálóknak raja veszi körül, kik mind a vasut pénzen akarnak meggazdagodni. Ha a kereskedelmi kamara erről is tudomást venne, akkor bizonyára maga kívánná a szállítási feltételek szigorítását és ellenezné annak mérséklését.

A vasutintézet alig bir védekezni a sok önzetlen támogató ellen és mikor arról van szó, hogy erélyesebben rázza le magáról a tolakodó elemeket akkor végighangzik az országon a riasztó szó, hogy a vasut nem pártolja eléggé a hazai ipart és kereskedelmet. Gyakran nem tudni mulasson vagy boszankodjék afelett az ember, hogy mivel nem próbálnak szerencsét a vasutnál. Teljesen hasznavehetetlen és szűkségtelen cikkeket erőszakolnak a vasutakra hozzá még olyan kívánságok is felmerülnek, hogy maga a vasutintézet kötelezze alkalmazottait annak a propagálására. Ezek a tények tulmennek a hazai ipar és kereskedelem köteles pártolásán és arra szolgálnak, hogy a vasutintézet a legválasztékosabb ostromnak védtelen bástyájává aljasuljon.

A szállítóknak van olyan eszköze, mellyel magukat szükség esetén hatályosan megvédelmezhetik, a vasutnak azonban nem áll egyéb remédióm kéznél, mint a szállítási szerződés szigorú szövegezése. Ha ezen egyetlen eszközt is kicsavarja a kormány a kezéből, akkor a vasut a szállítóknak kész prédájává válik. A szigorú feltételek dacára sem kapja a vasut mindenkor meg azt, mit beszerezni kíván. Nem ritkán kénytelen megalkudni a körülményekkel, sőt mindezeknek dacára majdnem kivétel nélkül a versenyben a vasut marad a vesztes fél.

A szállítók mozgalmát nem tartjuk olyan komoly indokból születettnek, mintsem azt a közvéleménnyel elhithetni kívánják. Mert ha a tényeket is figyelembe vesszük, akkor mindenestre a vasut részén van az igazság, mert különben el sem tudnók képzelni, hogy ilyen könyörtelen feltételek mellett mégis annyian akarnak a vasutal üzleti összeköttetésre lépni. A vasut valószínűleg mégsem zsarolja ki a szállítókat és nem használja fel azoknak szorult helyzetét saját hasznának gyarapítására.

A mozgalom kiindulási pontja arra vezethető vissza, hogy a vasut bizonyos korlátok közé szorítja a szállítók cselekvési szabadságát. Az átvételeknél nem nézi közönnnyel, mint akarják tulteni magukat a vállalt kötelezettségeken. A hazai szállításoknak nem egy hátrányos jelensége éppen a vasutnál nyilatkozik meg, mikor a szállított áru lényegileg alacsonyabb értékű, mint az, mellyel az üzletet megszerezték. Ilyen esetekben a vasutaknak nem marad más védekezése, mint az, hogy az írásos szerződés alapján állva a szállítót kötelezettségének beváltására kényszeríti.

Ha ez az eljárás sokaknak nincsen kedvére, arról a vasut nem tehet és nem vádolható jogosan azzal, hogy a szállítási feltételeket tulságosan szigorítja. Ha nem lenne erre feltétlenül szükség, akkor bizonyára nem is éreznék egyesek annak hátrányos oldalait. Azért mi a kereskedelmi kamara akcióját vegyes érzelmekkel fogadjuk, mert attól tartunk, hogy sikere

esetében a vasut nem védheti meg jogait azzal a biztonsággal, mint azt még ma megteheti.

A vasut ellen rendesen annak a szállítóknak van panasza, aki sokkal szívesebben kevesebbet ad, mint amennyit ígér. Ilyen tüzelmekhez azt hisszük, a kereskedelmi kamara sem adná jóváhagyását. Am szívesen fogadjuk, ha az érdekeltek bevonásával a már elavult szállítási szabályokat alapos revízió alá vesszük, de ennek csak azon határig szabad terjednie, hogy általa a közérdek sérelmet ne szenvedjen. A szállítóknak adják meg ami őket jogosan megilleti, de a vasutat se szolgáltatásuk ki letketlen egyének manipulációinak.

A vasutigazgatóságnak résen kell lennie, nehogy megsebezze kerüljön ki a küzdelemből. A vasuti üzem a helyes szállítási szerződések védelme mellett mutathat fel eredményeket, nélküle kiszámíthatatlan károk származhatnak. Akiknek tulterhes a vasuti szállítási szerződés, ne kívánjanak üzleti összeköttetésbe lépni a vasutal. Olyan elemek, melyek csak akkor boldogulnak, ha nem egészen őszintén közelednek a vasuthoz, inkább maradjanak távol, mert még ugys marad elég számos tisztességes vállalkozó, ki szívesen lép szerződésre a vasutal, ha erre módja és alkalma nyílik. Ha a kamara mozgalma eredményes leszen, azt kívánjuk, hogy a tisztességes kereskedők boldoguljanak, a tisztességtelen verseny pedig pusztuljon ki.

A közuti vasut garázdálkodása.

Hónapok óta tart a budapesti közuti vasut szanáása. Az eljáró bizottság nem a közutit tartja a beállott tarthatatlan helyzet előidézőjének, hanem a körülményeket. A város rohamos fejlődését, mely nem vette figyelembe azt a közönyösséget, mellyel a közuti a villamosközlekedést kezeli.

A város közönsége nem írja alá a bizottság véleményét, mert a bajok forrása nem a város rohamos fejlődésében, hanem a közuti igazgatásában van. Más nagy városokban a közönség elégedetlensége talán az egész magisztrátust elsöpörte volna azokért a rettenetes mulasztásokért, hogy a közutit éveken át a közönség kárára szabadon garázdálkodni engedte.

Ha a rendet akarunk teremteni, akkor nem szabad a közutinak adott ultimátumot meghoszszabbítani, hanem a hatóságnak a legerélyesebb eszközökkel és érzékeny pénzbirosággal kell odahatni, hogy normális viszonyok álljanak be a főváros közlekedési ügyeiben.

A hatóság a közutit arra kötelezte, hogy bizonyos viszonylatokban a forgalom sűrűségét más irányokba terelje el. Erre az intézkedésre tényleg szükség volt, mert a fővonalak közlekedését a mai viszonyok között csak a legnagyobb nehézség árán lehet lebonyolítani. Azonban az engedély megadásánál nem volt a hatóság arra tekintettel, hogy a közuti rabulisztikus magyarázattal a közönséget érzékenyen megfogja károsítani. A következmények pedig azt mutatják, hogy a közlekedés mizériáit most még a viszonylatok összezavarásával is tetézni akarja.

Ilyen a Sip-utcai elterelő vonal menetdíjainak önkényes felemelése, mely az amugy is gyökeréig kiszípolyozott fővárosi közönséget egészen a közuti kénye-kedvének dobja oda. A Rákóczi-uti forgalom, illetve a Kossuth Lajos-utcai beágazás megkönnyítésére épült a Sip-utcai szárnyvonal. Ezen kell mindazon kocsiknak haladnia, melyek a Váci-köruti irányban futnak. A Kossuth Lajos-utcánál van azon kocsiknak

a szakaszhatára, melyek a Rákóczi-uton haladnak. Most, hogy a Sip-utcai elterelő vágányt kiépítették, természetsszerűleg ezen kocsiknak nem a Kossuth Lajos-utca, hanem a Károly-körut lett azon határvonala, mely az előbbi szakaszhatárnak felelt meg. Még is azt kell tapasztalunk, hogy a közuti önkényes magyarázattal felemelte a szakaszhatárt és az utazóközönségtől ilyen formán több menetdíjat szed, mint amennyit szednie szabad volna.

Hiábavaló minden tiltakozás, szitkozódás, a személyzet vagy leszállítja a fizetni vonakodókat, vagy utánfizeteti a könnyen hajlókat. Alig kell ezt az eljárást bővebben kiszinezni, mert az első pillanatra magán hordja a kizsákmányolás kísérletét.

A közuti ugy látszik a szükséges beruházásokat ilyen uton fogja a közönséggel megfizeteni. Azonban a közönségnek fel kell emelnie tiltakozó szavát az eféle kísérletek ellen és következetes elhatározással arra szoritani a közutit, hogy köteleességét a közönség érdekében teljesítse. A hatóság eléggé meg nem róható közönyösséget tanusít a közuti garázdálkodásait illetőleg. Végtére is a közönség érdeke a döntő, azt kell figyelemmel kísérnie, nem pedig az időt hiábavaló politizálással, meg egyebekkel eltöltenie.

A Sip-utcai eset azt bizonyítja, hogy a vonalak építésébe a hatóság ugyan valamennyire belefoly, de azt már egészen negligálja, vajjon a viteldíjak megszabása körül nem-e történik botrányos eljárás. Az előzmények elég példát szolgáltatnak arra nézve, hogy a közuti dolgát állandóan nyomon szükséges követni. Minden intézkedése oda irányul, hogy általa jövedelme óriás mértékben szaporodjék, ha mindjárt a közönség indokolatlan megterhelésével is.

A közönséget ingyen kiszolgáltatni egy kapzsi társaságnak a legnagyobb felelősség, mit a hatóság magára vállalhat. Annyi eszköze van a hatóságnak arra, hogy a város közlekedését megjavítsa; mi azonban mást, mint örökös ankétot, meg bizottságot nem látunk működni, mely hivatva volna ebben a darázsfészkekben rendet csinálhatni. Nem ankét, nem bizottság, hanem egy erélyes, hozzáértő ember kell a főváros közlekedési ügyeinek élére, ki rövidesen rendet teremt mindenek megelégedésére.

Azt hiszi a fővárosi hatóság, hogy a vonalak célszerűbb elosztásával megoldódik a közlekedési mizéria? Hátra van még az ezzel egyenértékű viteldíj-revízió, melynek igazságtalan megállapítását és terhét éppen úgy érzi a fővárosi közönség mint a kocsihányt és a lassu közlekedést.

Már eddig is tarthatatlanok voltak a zónabeosztások, melyeket a közuti a szárnyvonalakkal még jobban komplikál. A Sip-utcai eset elég világosan beszél, hogy megállapíthassuk, hogy ebből a zavaros állapotokból a közutinak lesz csupán haszna, míg a fővárosi közönség még jobban ki lesz a kapzsi társaságnak szolgáltatva.

Ez a vonalelágazás nem a közönség, de a közuti érdekében létesült, tehát teljesen ki van zárva, hogy annak menetdíját felemelni lehessen. Ha ez így továbbmehet, akkor minden közbeiktatott vonalmegrévidítés csak drágítani fogja az amugy is drága közlekedést. A társaságnak érdeke a drága szállítás, mert annál több jövedelme van belőle, de ezt a politikát a közönség nem fogadhatja el, a hatóságnak pedig kötelessége a közutit igazolatlan eljárásában megállapítani.

A közönség türeleme sem aknázható ki a végletekig. Egyszer csak megmozdul a tömeg és akkor a hatóságot is számadásra hívja. Vagy

azért van a város polgárainak szavazati joga, hogy választottjai érdekeivel kpmolyan soha se törődjenek?

Budapest új földalatti vasútja.

Multkoriban egy röpke hír kapott szárnyra. Az egész ország tele volt attól a nagyszabású ideától, hogy a főváros új földalatti vasútra előmunkálati engedelmet adott. Aki ismeri a főváros nagyarányú fejlődését és az ezzel ellentétes közlekedési kalamitásokat: az szimpátiával üdvözölheti ezt az első lépést is.

Az előmunkálati engedélytől ugyan még megszire van a kivétel, de már maga azon tény, hogy irányadó helyeken komolyan gondolkoznak olyan megoldásról, mely a főváros közlekedési életét új nyomokra vezeti, élénk megelégedéssel tölthet el mindenkit. A főváros egész forgalma ma két társaság kezében összpontosul, mely monopolisztikus egyeduralmat biztosít nekik a fővárosi polgárok nem csekély kárára. A jelenlegi állapotok pedig még a legtűrelmesebb embernek is arcába kergetik a vért, mert a drága pénzén oly rossz közlekedése van a budapesti közönségnek, melynek párját hiába keresnénk a földkerekségén.

A budapesti drága, lassu és bizonytalan közlekedést még az állóhelyek gyakorisága is rontja, úgy, hogy gyalogosan gyorsabban célhoz ér az, kinek dolga nem engedi meg a villamoskocsikon való időfecsérlést.

Ha az új földalatti vasút megvalósulna, az egész város közlekedése egy csapásra tökéletesen megváltoznék. Hosszabb viszonylatokban, melyeken manapság esetleg órákat kell változatos odisszeákban eltölteni, néhány pillanat alatt elérné az ember a célját. Miután a földalatti közlekedést nem akadályozza semmi sem útjában, a vonatok sokkal nagyobb sebességgel közlekedhetnek, mint az utcai forgalomban.

Kisebb távolságokra a földfeletti közlekedés szolgálna továbbra is, míg nagyobb távolságra kénytelen volna helyét a földalattinak átengedni. Budapestet környékező jobban lakott helyiségek így belekerülnének közvetlenül a főváros vérkeringésébe és nagyon sokan azok közül, kiket a mai lassu közlekedés riaszt vissza a környékbeli lakástól, a földalatti vasút kiépítésével szép sorjában kiköltözködnének a fővárosból.

Igy lehetne valóra váltani azoknak az álmát, kik a környék bevonásával a nagy Budapestet akarják megalapítani, megvalósítani. Egyes környező községek már teljesen összefolytak a fővárossal; különállásukat csupán különálló közigazgatásuk bizonyítja. Ezeknek a lakossága is nagyjából a fővárosban van alkalmazva, tehát minden érdekük is a fővároshoz köti őket. Hogy milyen mértékben emelődnek a környék népessége az új földalatti kiépítésével, előre megközelíthetőleg sem állapítható meg.

A földalatti vasút vonalirányának ideája gondolkodó fő szerencsés munkája. Azáltal, hogy a város összes főbb utvonalaít választotta a vonalhálózat irányául, a város legtávolabbi pontjai is szerves összefüggésbe kerülnek. A környékből betóduló népességnek óriási előnyére szolgálna, ha utazásának végcélját átszállás mellőzésével érhetné el. A mostani közlekedés mellett az utazást két részletben kell eszközölni átszállással és ugyanannyi jegyváltással. Hogy ez a körülményes és költséges ide-oda utazgatás sokakat visszatart a környéktől, külön magyarázat nélkül is könnyen megérthető.

Természetesen másként alakulnának a viszonyok, ha megszakítás nélkül és valószínűleg jóval olcsóbban volna ugyanazon ut megtehető.

A földalatti vasút kiépítése azonban továbbmenőleg az utcai közlekedést is teljesen átalakítaná. Miután az utazóközönség illetékesen megoszlanék, az utcaiz forgalom rendes mederbe kerülne, sőt a viteldijak megszabásánál is egészségesebb viszonyok alakulnának ki.

A földalatti vasutról feltehető, hogy viteldijait mérsékeltebben szabná meg, mint a villamostársaságok teszik. Ezáltal egészséges verseny fejlődne ki, mely a közönség érdekeit szolgálná.

A legnagyobb érdeklődés kíséri a földalatti építésének minden mozzanatát. A fővárosi közönségnek eminens érdeke, hogy ez a terv tényleg meg is valósuljon. A hatóságnak minden eszközt meg kell ragadni, hogy ez a terv a sok jámbor terv mellé ne kerüljön. Még áldozatoktól sem szabad visszariadni, csak azért, hogy mentül rövidebb idő alatt megépülhessen és a forgalomnak átadassék.

Ez a földalatti vasút valóságos jótétemény volna a főváros közönségének, mely alig tudja elviselni már azt a csunya játékot, mit a monopolt élvező villamos-társaságok maguknak megengednek. Mi csak attól tartunk, hogy ezek a gazdag társaságok minden követ megmozgatnak, nehogy konkurens-vállalat alakuljon az ő kárukra. Azonban a városi hatóságnak nem szabad magát befolyásolni engedni, hanem a közönség érdekét minden eszközzel meg kell védenie.

Ha Bárczy polgármester a földalatti vasút dolgát nyélbeüti, magának ércnél maradandóbb emléket állít fel. Mert nem szabad elfelejteni, hogy Budapest akkor lép be valósággal a nyugati nagyvárosok sorába, ha a mai gyalázatos közlekedését gyökerében megváltoztatja. Az elvek le vannak fektetve, az első lépés megtörtént. Vajha arról adhatnánk hírt, hogy az első kapa-vágást is megtették már! A főváros közönségét ilyen tettekkel, nem pedig üres szócsépléssel kell szolgálni.

A vadászkutya.

Valamelyik állomáson a személyvonat egy ládát hagyott, melybe egy szépen kifejlett vadászkutya volt elhelyezve.

A kutya úgy látszik nem vette tréfára a dolgot, mert éktelen vonyitással zavarta az állomásnak szokott csendjét. Ilyen pasasokhoz szokva van az állomási személyzet, rendes körülmények között ügyet sem vetnek rája. Azonban ezt a hangos utast mégis csak figyelemre kellett méltatni, mert nem fogyott ki szívet facsaró danájából és hol mély, hol magas hangon kezdte és végezte borzalmasan cifrázott muzsikáját.

Nem csoda, hogy ezeketán mindenki érdeklődéssel tekintett be a láda nyílásain az érkezett új vendégre. Aki csak megnézte nem mulasztotta el megsimogatni az okos állat fejét, mit ez nem kis hálával fogadott. A résztvevők távozásával kénytelen magányában ott folytatta vonyítását, hol az imént elhagyta.

Már beesteledett; a vadászkutya pedig a körötte honoló némaságtól még keservesebben jajgatott bele a sötét éjszakába. Az éjjeli őrnéhányszor elcsendesíteni iparkodott az állomás zajos vendégét, mi azonban csak addig tartott, míg ott volt mellette. Az éjjeli őrn nyugalma forgott kockán, ha a láрма nem szűnik meg idejében, ezért gondolatokba merült és úgy tanácskozott magában: mitevő legyen, hogyan hallgattassa el ezt a cudarul vonyító állatot?

— Leghelyesebb volna a ládát kutyástól a raktárba vinni. Ez a dög azonban a raktárban nem fog elhallgatni, talán még jobban vonyít

majd ottan, mint mostan a szabadban. Hátha éhes, vagy szomjas? Adok neki enni, inni.

Felkerekedett. Vitt kenyeret, meg vizet a kutyának. Ez azonban nem fogadta jó szízzel a jótéteményt, mert oda sem szolgált az ajándéknak, hanem tovább vonyított torkaszakadtából. Ami éjjeli bakterunk csak tűnődött tovább. Nem tudott beletörődni abba, hogy egy istenverte kutya miatt le kell mondania a megszokott éjjeli nyugalmáról. Egyik gondolat a másikát kergette agyában, de mégsem tudta rászánni magát olyan doigra, mely tetszésével is találkozt volna.

Telt, mult az idő anélkül, hogy a helyzet valamit is változott volna. Pedig ideje volt már, hogy valamire elhatározza magát, mert az óra kérelhetlenül mutatta az idő elmúlását.

— Agyonütöm ezt a kutyát! Ilyen ronda állat sem volt még az állomáson, mióta éjjeliőr vagyok. Ahelyett, hogy elpihenne folyton-folyvást vonyít. Még én sem tudok aludni tőle. Agyonütöm én a dögöt akármi lesz is, agyonütöm.

Mig így fenhargon gondolkodott, eszébe jutott, hogy ebből baj lehet. A főnök is összeszidja, meg hegyében meg is büntetik. Így nem lesz jó. Valami más megoldást keresett, mely mellett a kutyának sem történik baja. Tanácsalanul nézte, bámulta a csillagos eget, mintha attól várna segítséget. Akárhogyan forgatta is a kutyahistóriát, nem jutott eszébe okos gondolat. Már kezdett sorsában megnyugodni, mikor hirtelen homlokához csapott:

— Megvan — mondta magában. A ládát kifeszitem, kieresztem belőle a kutyát és valahol hátul, ahol senkit sem zavar, egy zsinigre megkötöm.

Elhatározását nyomban tett is követte. Fejlesztett a kezébe és odaballagott a ládához. Mikor annak tetejét feszegetni kezdte, a kutya örömben majd kidöntötte a láda oldalát. Ugy tett, mintha érezné a szabadulás óráját. A kutya ugrándozásától csak lassan haladt munkájával, mert attól tartott, hogy akaratlanul is kárt tehet az állatban. Mikor nagysokára elkészült a láda felfeszítésével, felemelte annak tetejét, melyből azután a kutya villámgyorsan kiugrott.

Annyi ideje sem volt, hogy a láda tetejét a helyére visszategye, mikor egy nem várt meglepetés alaposan elrontotta eddigi munkáját és szépen előkészített tervét. A vadászkutya amint a szabadba került, nekiiramodott és eltűnt az éjjeli sötétségében. Mire a bakter magához tért meglepetéséből, a kutyának már hült helye volt.

— Terrington, még így sem jártam meg soha. Nahát szépen vagyunk. Igaz, hogy nem vonyít már többet a kutya, de nem is keritem elő soha többé az életben. Mi lesz velem? Mit szól a főnök ur? És mit válaszolok majd én neki? Most szedd elő a jobbik eszedet és süssél ki valami okosat. Reggelre meg kell keríteni azt a kutyát, akár a földalól is.

Bizony, a bakternek oda volt az éjszakája. Föl-alá szaladgált, hivta a kutyát, füttyölt eszeveszetten. De addigra a kutya talán már a harmadik határt futotta meg. Kinos verejtékek gyöngyöztek a bakter homlokán, lelkiismerete nem hagyta nyugodni. Ismerte a szolgálat fontosságát és tudta, hogy ennek az esetnek a fele sem tréfa. Reggel a kutyáért jönnek, mely ha nincsen meg, őt vonják első sorban felelősségre.

Már szürkülni kezdett, nem volt sok idő a fontolgatásra, valamit cselekedni kellett. De mit? Ez volt a nagy kérdés. A bakter maga sem bízott szerencséjében, hogy ebből a bajából ép bőrrel fog megmenekülni. Honnan vegyen egy vadászkutyát hirtelenében, mikor az

egész környéken hirtelen sincsen a vadászkutyának. Pedig reggelre a ketrecben kell lennie, ha el akar kerülni egy földindulással felérő veszedelmet.

Hiábavaló volt minden erőlködése, nem tudott magán segíteni. Már beletörődött sorsába: jöjjön, aminek jönnie kell. Rosszul sikerült a terve, nem tehet róla. Ha kérdezik, megmondja az igazat és a rászabandó büntetést is elszenevedi, mert hát megérdemli, miért bolygatta meg a ketrecet, miért engedte ki a kutyát. Majd máskor óvakodik az éfélé próbálgatástól. Ha vonját a kutyá, csak vonjátson, ő bizony ki nem nyitja a ketrecet egy fél világer sem.

Ott állott a ketrec felett nagy busan, nézte a kutyának üres helyét és nagyokat sóhajtozott melléje. Visszafordulni készült az állomásra, mikor egy fekete kutyát látott arrafelé tartani. Talán soha életében nem hívott kutyát oly szeretettel magához, mint ezt a kis fekete házőrző kutyát. Az az invitálásra odasompolygott, csóválgatta a farkát és alázatosan meglapul a bakter lábai előtt. Ekkor a mi éjjeli örünk erős elhatározással felkapta, betette a ládába, rátette a tetjét és beleverte a kihuzott szögeket. A kis fekete kutyá bent volt a ketrecben, hol egy előkelőbb rokonát kellett kényserüségéből helyettesítenie.

A bakter még megtapogatta a láda oldalát és csak akkor távozott el, mikor meggyőződött, hogy a kis rab ki nem szabadulhat börtönéből.

Nagy felelősségtől szabadult meg. Vigan ment az állomási épületbe, hol már megkezdődött ismételt az élet. Reggel szokás szerint jelentette a főnöknek, hogy nem történt éjjel semmi különös esemény az állomás tájékán.

A vasutak szarkái.

Az utóbbi időben megdöbbenéssel kellett tudomásul venni azokat az eseteket, melyek a vasuti alkalmazottak jóhírnevén érzékeny csorbát ütöttek. A mi tisztas társadalmunkat különös megvilágításba helyezhetné a gyors egymásutánban felfedezett néhány árudézmálási eset, ha szerencsés kézzel ki nem emelték volna azokat a megtévelyedett alkalmazottakat bűnös szerepükből, melyekben tovább működve, aláshatták volna a vasut és a vasutasok jóhírnevét, megbízhatóságát és tekintélyét.

A bűn lejtőjére tévedt egyén nem áll meg a romlás útján addig, míg a börtön ajtaja nem tesz pontot a bűnös múltjára. Így voltak azok a vasutasok is, akik megfélemedtek magukról, arról a tisztaságról, melyet a társadalomban voltak hivatva betölteni, könnyelmű lélekkel átengedték gyöngeségüket a bűn csábító démonának, mely végeredményében megfosztotta őket egyéni értékük legbecsesebb koronájától: becsületüktől. Fájdalommal kell tudomást vennünk a megtévedt emberekről, kiket a pillanat bűnös csábítása sodort a megtorló igazság kezébe. Egy szépen indult pálya sok reménnyel és vágyakozással, dőlt össze akkor, mikor a végzet utóleréte könnyelmű munkájukat.

A bűnös megérdemli bünhődését és azt, hogy kiközösítse magából az a társadalom, melynek bizalmára méltatlanná vált. Ezen tény megállapításánál azonban nem fojthatjuk el fájó érzéseinket, mikor sorainkból kell megbélyegeznünk olyanokat, kik hivatásukat nem a nemesebb értelemben vett szolgálat, hanem bűnös hajlamaik kielégítésére használják fel.

Ebből természetesen nem lehet a vasuti társadalom összeségére árnyat vetni, mert nemcsak a vasutnál, de mindenütt, a tisztas társadalom köréből kerülnek ki a bűnösök. Valamint

a társadalmat nem lehet okolni, hogy bele nem való elemek veszélyeztetik állandóan a közrendet, úgy a vasutasság egyetemére sem lehet hátrányos kihatóssal, hogy néhány megtévelyedett tagja a büntetésre érett meg.

A felfedezett esetek ugyan nem válnak díszlinkre, de a gyors elhatározás és az ezt követő tett, mely kikutatta a vasutak szarkáit, elismerésre tarthat számot. A bűnösök megkerültek, méltó büntetésüket elveszik, a megsértett jogrend helyreáll.

Ennek az eljárásnak következményeit és jó-téteményeit azok érzik leginkább, kik a bűnösök megkerítéséig az alattomos gyanúsítás sötét vádjá alatt állottak. Mert addig, míg a bűnös meg nem kerül, mindenki a gyanu terhe alatt görnyed. Ki még nem volt ilyen érzések hatása alatt, az nem is tudja kellően mérlegelni azt a rettenetes lelkiállapotot, mikor jellemes, becsületes, tisztességes egyén felé gyanakvással tekintenek. Nagy és hosszú gyötrődés kalváriáját kell megtenni odáig, míg a bűnös leplezetlenül áll a földi igazság előtt.

Néha rövid ideig, gyakran éveken át folytatja egy-egy megtántorodott egyén bűnös munkáját. Míg a nyomozás téves utakon halad, olyanok is váddal illetetnek, kik a legnagyobb becsülésre érdemesek. Hibája a nyomozásnak, hogy az ártatlanul meghurcoltak nem kapnak megfelelő elégtételt. Ugyan az is elégtételnek vehető, ha az igazi bűnös előkerül, de az elszüvedett meghurcoltatás mégis ellenértéket kíván.

Amint a büntető eljárásnál, úgy a vasutnál sem szerezhet magának az ártatlanul megvádolt elégtételt. A vasutnak pedig módjában állana megjutalmazni azt, ki másnak a bűnöségéért méltatlanul szenvedett. Ezzel a vasut tartozik alkalmazottainak, a saját maga tekintélyének.

Az előfordult eseteket még a szolgálat, az ellenőrzés rovására sem lehet írni. Az egész dologban az a megdöbbenő, hogy vasuti raktárnokok és olyanok szerepelnek, kik a feladott árukkal foglalatostkodnak. Ugy látszik, a vasutnak ez a legkönnyebben kijátszható, megkerülhető szolgálati ága, melyet nem lehet az emberi gyöngeségek megnyilvánulásai ellen még elég hathatósan megvédeni.

Talán az előfordult esetek az illetékes szakférfiakat arra az elhatározásra indítják, hogy a raktári szolgálatot erősebb bástyákkal vegyék körül és biztosítsák. Emberi botlások ott fordulnak leginkább elő, hol arra legkönnyebb és hivogató alkalom kínálkozik. Alkalom csinálja a bűnöst; a vasuti vezetőségnek tehát az alkalmat kell lehetetlenné tenni. Ingadozó jellem nagyon könnyen megtántorodik az örvény mélységénél, azért kell módokat találnunk, hogy visszatartsuk a bűnözéstől a még menthetőket.

Az előrelátható büntetés egyedül nem alkalmas arra, hogy a bűnre hajlammal bíró egyént a pusztulástól visszatartsa. Mikor az éssen a hajlam lesz urrá, akkor csupán az alkalom távortartása menthet még valamit. Ezek a szerencsétlen, bűnös vasutasok is alkalomnak lettek rabjai, mely beletaszította őket a bűn ocsmány fertőjébe. Ahány megtántorodott ember, annyi család került nyomorba. Az apa megbélyegzett becsülete tönkretette a családok egzisztenciáját; az apa bűne lett a család veszte.

A bűnösök bünhődése méltó következménye annak a tettnek, melyel ellenkezésbe jöttek a fennálló társadalmi renddel. A nyomorba taszított családok kétségbeesztő helyzete azonban hangosan követeli, hogy a létező renddel sza-

kítsunk és olyan alapokra fektessük az egyes szolgálati ágakat, hogy a bűnözés lehetőségét a legkisebb mértékre szállítsuk alá. Az árudézmálás terén az utóbbi időben aggasztó jelenségeket tapasztalunk, a tolvajlások elszaporodtak. Bizonyára lesz valamilyen kivezető út, mely végét szakítja ennek a rákfenének. Mert ámbár mindig az egyesekben van a hiba, annak kiindulási forrása nem ritkán a laza ellenőrzési szabályokban is feltalálható.

Valamit tenni kell; mindenesetre a legszigorubb ellenőrzést kell az egész vonalon meghonosítani. Szabálytalanságokat elrettentő szigorral lehet kipusztítani, mit azonban csak a folytonos és éber utánajárás állapíthat meg. Nekünk vasutasoknak kell a felsőbbiséget felkérni arra, hogy elhatározó, következetes és kérélméletlen eszközökkel hasson oda, hogy a vasutasok jóhírnevén az előfordult esetek megismétlődésével csorba ne essék.

A kocsik futójavítása.

A vasuti kocsik kihasználásában van egy bizonyos határ, melyen túl a kocsik csak akkor maradhatnak a forgalomban, ha a szükség-szerűleg beálló futójavításokat idejében fogantatosítják. Semmi sem tarthat örökké, így a vasuti kocsik is rongálásnak vannak kitéve. Mentül intenzívebben van egy kocsi kihasználva annál gyorsabban áll be azon eset, hogy a kocsit javításba kell utalni.

A kocsik futási képességét általánosságban kilométerikus alapon számítják, feltételezve, hogy bizonyos idő alatt bizonyos kilométer távolságot futnak be. A vonatok gyorsasága szintén befolyással van a kocsik rongálására, mert a gyorsabban haladó vonatokkal továbbított kocsik hamarabb szorulnak javításra, mint a lassu járatu vonatokkal közlekedő vasuti kocsik.

Az imént előadottak arra az esetre vonatkoznak, mikor a kocsik a forgalomból javítás végett egyelőre kivonattak és az u. n. főjavításra a műhelyekbe kerülnek. Azonban a vasuti kocsikon használat közben előállhatnak olyan jelentéktelen hiányosságok is, melyek a nagyobb állomásokon kéznél levő vonatlatatosokkal rövid néhány perc alatt helyreállíthatók. Ilyenek a csavarok meglazulása és egyebek, melyek alkalmasak arra, hogy hanyagabb kezelés mellett esetleg a kocsik gyorsabb rongálását idézzék elő, mint azt normális körülmények között várni lehetne.

A magyar magán vasutaknál, de külföldön mindenütt igen nagy fontosságot tulajdonítanak a futójavításoknak. Ebből önkényt folyik azon tény, hogy a kocsik nagyobb időközökben kerülnek főjavítás alá, mint az a Máv.-nál szokásos.

Azok a forduló idegen kocsik, melyek egyes személyvonatoknál a szerelvények kiegészítésére szolgálnak, átlagban még egyszer oly hosszú ideig szolgálatképesek, mint az államvasutaknak saját személykocsijai. Ez ellen pedig nem lehet méltóságul felhozni, hogy az idegen kocsik nagyobb kiméletben részesülnek, mert ugyanazon forduló teszik meg, mint a szerelvény többi kocsijai. A szolgálatképesség hosszabb tartama tehát abban leli magyarázatát, hogy az illető idegen kocsikat honállomásukon figyelmes és alapos revisió alá veszik, a futó apró javításokat pedig azonnal megcsinálják, mielőtt az a kocsifutási képességére hátrányosan elhatalmasodnék.

Talán ennyi is elegendő annak a beismerésére, hogy más vasutak gazdaságosabban kezelik járműveiket. Ezt a helyes rendszert minden különösebb nehézség nélkül az államvasutaknál is keresztül lehetne vezetni. Ugyan a futó-

javitásokat illetőleg a kocsvizsgálók utasítása szintén intézkedik, de nincsen senki, ki ezt az üdvös és pénzügyileg hasznos rendelkezést komolyan végrehajtatná.

Attól nem lesz jobb a vasut, ha nagyobb állomásokon kissé megkopogtatják a kerékabroncsot. Ez az eljárás azon baleseteknek, melyek kerékabroncs szakadásából keletkeznek ugyan elejét veszi, de nem akadályozza meg a kocsi gyors elrongálását. A kocsi annyi apró alkatrésze van, mely mind elhasználásnak van kitéve, hogy ezekre is ügyet kellene vetni a kerékvizsgálóknál.

Végállomásokon különösen végre lehetne a kocsi szigorúbb revisióját hajtatni, mert elegendő idő is áll rendelkezésre. Tehervonatoknál a vonattal utazó lakatosnak még középállomáson is annyi ideje van, hogy a kocsiat rendre megvizsgálhatja. Nem elegendő a durva és magát akaratlanul is eláruló rongálásokat kijavítani, hanem az összes csavarok, tengelyek, kapcsolók, vonóhorgok, ütközők, zárok, rugók stb. állapotát behatóan meg kell vizsgálni.

Ha ez az előírás betűszerint betartatnék, megszűnnék az az anomália, hogy a műhelyek zsefolva vannak javítási kocsiakkal, a vonatokkal futó kocsi legnagyobb része pedig szintén javításra szorul. Eltekintve attól, hogy a sok kocsi javítás rengeteg összeget emészt fel évente, a kocsi még sincsenek kifogástalan használható állapotban. E mellett azonban állandóan rengeteg sok kocsi van a forgalomtól elvonva, tehát ezen a réven még lényegesen tetézi azt a veszteséget, mit javítások címén állapít meg a költségvetés.

Az idegen példákön okulva az államvasutaknál is nagyobb figyelmet fordíthatnak a futójavitásokra. Sőt tovább menve a vizsgálólakatosoknak külön jutalmat is megállapíthatnak, mert előre ki sem számítható azon megtakarítás, mi az ilyen módon előállana. A kocsi javítások rendszerénél eklatánsan jelentkezik az államvasutaknál divatos takarékoskodási szellem, mely azért, hogy a személyzetnek lehetőleg semmi különdíjazást ne juttasson, inkább más oldalon sok millió koronát dob ki az ablakon.

Pedig anélkül, hogy a tüzetes vizsgálatért, a javításért külön díjazást meg nem állapítanának, eredményt elérni lehetetlen. Elsőbbet a személyzet nagyobb érdeklődése nem hívható fel nélküle, másodsor meg olyan hiányosságok is előfordulhatnak, melyek utközben is előállhatnak, tehát a mulasztó közeg személyazonossága ki sem deríthető.

A vasuti budgetre nem közömbös, hogy a mai rendszert továbbra is fentartsuk, vagy pedig a kocsi javításának rendjét új célszerűbb és gazdaságosabb alapra fektessük. A futójavitásoknak nagyobb mederben való foganatosításából néhány millió koronát lehet megmenteni. Az így megtakarított milliókból új járműveket lehet beszerezni. Ezt a célt könnyen elérhetni, ha csak egy kissé nagyobb körültekintéssel kezelik a kocsiakat. Manapság valóságosan kiszarolják a kocsiakat; ebből a rendszerből a vasutnak kára van, de kára van a gazdasági életnek is, mert sokkal több kocsi kell a forgalomtól elvonni, mint azt a kocsiállománya indokolná.

A Pozsony-határszéli villamos vasut.

A határszéli villamos vasut megvalósulása felé közeledik. A földmunkák elvégzésére a kereskedelmi miniszter engedélyt adott, viszont osztrák részen is nagyban serénykednek a vasut megépítésével. Ezek után nem szólhatunk többé utópiákról, hanem számolnunk kell a valóság-

gal, hogy a pozsonyi—bécsi határszéli villamos vasut belátható időn belül a forgalomnak átadatik.

Magyar részről nem nyereség a határszéli villamos vasut. Pozsony városa oly közel van a bécsi érdekszférához, hogy a pozsonyi magyarság csak küzdelemmel tudja nehezen vívott pozícióját megtartani. Bécsnek közelsége eddig is érezhető volt a magyar ipar és kereskedelemre, mert a szükségleti cikkek oda vándoroltak, viszont az ipartermek Ausztriából szerezettek be. Ha megkönnyítetik a forgalom, akkor még több alkalom kínálkozik a kölcsönös érintkezésre és a magyar érdekek még több kárt fognak szenvedni.

A pozsonyi határszéli villamos vasut létesítése nem volt a magyarság érdekében álló. Ritkán meg egy vasut engedélyezése olyan viszonyok között, mint a pozsonyi—bécsi vasut keletkezése. Valóságos újságharc előzte meg a létesítést, míg a magyar törvényhozás hozzájárulását megadta. A nagy ellenszenv azt látszik igazolni, hogy ez a vasut az országnak nagyon is az elevenébe vágott.

A vasut megnyitja után nem csupán Pozsony, hanem egész Nyugatmagyarországnak egy tekintélyes része oly közlekedési alkalmatlanság járma alá kerül, mely kiszolgáltatja őket az osztrák törekvéseknek. Ebben az esetben természetesen elveszetteknek tekinthetők magyar részről.

Ha figyelembe vesszük az osztrák törekvéseket, melyeknek következménye, hogy mi minduntalan hátrálni kényserülünk nehezen tartott hadállásunkból, valóban aggodalommal tölthet el az a tudat, hogy ismételtén egy pontot feladni kényserültünk. A magyar ipar és kereskedelem nem tud az osztrák nyomástól felszabadulni. Az erősebb jogán minden iparcikke a magyar fogyasztás számára készül, melyet azután valódi osztrák gyarmatpolitikával a nyakunkba is varr.

Nyersterményeink Ausztriába vándorolnak, a kész gyártmányokat pedig drágán visszavásároljuk. Ilyen körülmények között alig lendül valamelyest az ország állapota és meg marad továbbra is Ausztria biztosan vásárló gyarmatának. A magyar politikai élet tartalmatlansága és gyöngesége nem tudja megvédeni az ország érdekeit. Ausztria minden kívánsága teljesül, míg a magyar követelések jámbor óhajok maradnak. Az osztrák ipart tarifakedvezményekkel védjük és erősítjük, míg a magyar ipart elhanyagoljuk, magára hagyjuk. A hazai városok az élelmiszer drágaság nyomása alatt görnyednek, Bécsnek kedvezünk kiviteli könnyítésekkel. Ilyen elbánás mellett nem csodálható, ha az egész közgazdasági életünk lassu elvérszéknek van kitéve.

A pozsonyi—bécsi határszéli villamos vasutnak is az lesz a hivatása, hogy Magyarországot még egy láncszemmel szorosabban kapcsolja az osztrák érdekekhez. A körülfekvő vidékek néhány év leforgása alatt teljesen elvesznek a magyar közgazdaságra és rendes adófizetőivé válnak a bécsi iparosoknak, kereskedőknek. Nagy jelentőségű következménye van az e fajta létesítménynek, mert esetleg soha ki nem tölthető rést üt az ország testén. Ha a környék lakossága Bécshez szokik, talán soha vissza nem fordul a magyar ipar és kereskedelemhez.

Pozsony városa az utóbbi évtizedben a magyarosodásnak gyönyörű példáját mutatta. Ki merne állítani, hogy mind az a nagy erőfeszítés és fáradság, mit lelkes magyar barátok áldoztak nincsen-e már is kockára téve? Pozsony városa nagyon konservatíven védte évszázadokon át német jellegét, mit nagyban megkönnyített az,

hogy Bécs szomszédságában van. Mikor a magyarsodás jó uton megindult, létesül egy vasut mely a szép reményeket mind halomra döntheti. Méltán kísérte tehát a vasut keletkezését magyar részről imponáló ellenszenv, mely azonban végezetül megtörni kényszerült.

Míg más vasut építése nagy reménnyel és várakozással indul meg, addig a pozsonyi—bécsi villamos vasut építése a részvétlenség posványában merül el. Magyar részről érthető is ez az ellenszenv és közömbösség, mert senki jó szemmel nem kísérheti a serény munkát. Minden kapavágás a nemzet szívéből hasít ki egy darabot, abból, mely amugy is vérzik az osztrák kapzsiság marcangolásától.

Ebből a vasutból sem lett volna semmi, ha osztrák részről nem követelik annak sürgős létesítését. Az osztrákoknak meg van adva a mód, hogy érdekeiket a legnagyobb ellenálláson át diadalra vezessék. Ha a pozsonyi—bécsi vasut magyar érdekeket lett volna hivatva szolgálni: bizonyára soha nem engedélyezték volna. Az annabergi csatlakozás, mely a mi részünkre hozna előnyt, megakad az osztrák ellenálláson és nekünk bele kell nyugodni az osztrák ellenkezés indokolásába.

Az első pillanatra szembetűnő azon különbség, mely az osztrák és a magyar álláspont védelmezésében van. Osztrák részről a közvélemény megnyilatkozása döntő jelentőségű és azt az osztrák kormány respektálja is. A magyar kormány semmibe sem veszi a magyar közvélemény elhatározását és legtöbbször annak ellenére cselekszik. A magyar eljárás nem is fogja soha megvédeni a magyar érdekeket, mert hiányzik az akarat, az elhatározás és kitarás. Magyarországnak továbbra is a mai szomorú szerepét kell az osztrákokkal szemben játszania. Megmaradunk osztrák gyarmatnak, melynek kötelessége a maga adóját évente hűségesen és pontosan beszoolgáltatni.

Az adóbehajtás biztosítására létesült a pozsonyi—bécsi villamos vasut. Nincsen örömmünk a most épülő vasutban. Inkább fájdalmas érzés fog el, mikor azt látjuk, hogy saját gyöngeségünkől dobjuk oda magunkat annak a molochnak, mely évszázadok óta belőlünk táplálkozik, gyarapszik.

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 szövetségzetünk 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 üdvözléttel

A szerkesztőség.

Megítámadhatatlan kötvény.	<h1>„DORDRECHT”</h1> <h2>ÉLETBIZTOSÍTÓ-TÁRSASÁG</h2>	50% nyereség-részesedés.
	Engedélyezve az 1873. évi nov. 10-én 21. sz. a. Kelt Királyi dekretummal.	
Kedvező feltételek.	<p>Részvénytőke: 4,000.000 Korona. Magyarországi fiók: Budapest, V., Marokkói-utca 2.</p> <p>Igazgató: Robitsek Henrik Ferencz.</p> <p>A „Dordrecht” az egyedüli társaság, mely törvényesen kötelezte magát, hogy magyarországi üzletének díjtartalmait magyar értékekben helyezi el.</p> <p><i>Referenciák: Magyar Általános Hitelbank, Pesti Magyar Kereskedelmi Bank Budapesten.</i></p>	Jutányos árak.

<h1>Családi házak</h1>  <h1>építése</h1> <h1>Dunaharaszton</h1>	<p>Dunaharaszton, közvetlen a magyar kir. államvasutak mellett gyönyörű tisztviselőtelep létesült. A dunaharaszti cementárnyagár és építési vállalat saját mézshomok-téglagyárában Dunaharaszton állítja elő az építési anyagot, miáltal az építési költségek a minimálisra redukálódnak. Állami és egyéb oly tisztviselők, akiknek rendes lakbérük van, igen előnyös feltételek mellett juthatnak telekhez és saját családi házhoz. Más foglalkozásuak előre megállapított és részletezett szerződés mellett.</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 kedvenc 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 ékességű a községnek. Jól teszi mindenki, ha érdeklődéssel fordul a vállalat irodájához, VI. ker., Teréz-körút 10. sz., II. lépcső, I. emelet, vagy a vállalat gyárvezető-ségéhez Dunaharaszton, hol a többi részletes föltételek készséggel közöltenek. 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>
--	--

<h2>Új rendszerű hitelnyújtás a vasutas vásárlóközönség részére.</h2>		
<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 fehérneműek, kipróbált legjobb anyagokból. — Vásznak, sifonok és kanavásznak minden minőségben. — Ruhakelmék, delének, batisztok, zefirek, selymek és mosóárúk nagy választékban. — Asztalneműek 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 árak!</p>
<h1>Bodó és Nemes</h1> <p>vászon és fehérnemű áruház Budapest, VII., Baross-tér 19. (A Baross szoborral szemben.)</p>		