



## EGYESÜLETI ÜGYEK.

### Az egyesület tagjait megillető kedvezmények;

1. Az egyesület minden tagja neje halála esetén **400 kor.** segélyben részesül.

2. A tag halála esetén annak kedvezményezettje,  
ha a tag az *A)* csoportba tartozott **2000 kor.**  
" " " *B)* " " **1200 "**  
" " " *C)* " " **1000 "**  
" " " *D)* " " **600 "**  
**baleset folytán beállott halál esetén,**

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

3. Teljes munkaképtelenség esetén 15 évi tagság után a tag

ha az *A)* csoportba tartozott **2000 kor.**  
" *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 készkladások 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 vezetőségénél okvetlen bejelentendő.

### Segélyezések kimutatása.

#### Halálozási segélyek:

Lapunk 10. sz. kimutatott segélyösszeg  
266.100 K.

#### Ujabb segélyek:

4284. Filadelfy Károly Piski... 400 K

#### Balesetsegélyek:

Lapunk 10. sz. kimutatott segélyösszeg  
56.633.93 K.

#### Ujabb segélyek.

131. Varga Kristóf Versec ... 40 K  
152. Szlovik Ferenc Kecskemét ... 30 K  
1155. Schwarz József Kisterenye ... 40 K

## A Kitartás

**Kölcsönösen segélyző orsz. egyesület**  
**1911. évi november hó 21-én**  
saját helyiségében (Baross-tér 17. II. em. 19.)

### rendkívüli közgyűlést

tart, melyre ezzel az egyesület képviselői meghívotnak.

#### A közgyűlés tárgya:

Alapszabály módosítás.

Budapesten, 1911. november hó 1-én.

#### Az igazgatóság.

### Az előléptetések.

Az államvasutak egész hálózatán mélyesges keserűséget okozott azon közismert hír, hogy a novemberi előléptetések sem jobbák, mint az évek óta meghonosodott elszomorító előzmények. A kis emberek, a kis hivatalnokok elvesznek, elsenyvednek a hosszú várakozási idő alatt; a rossz előléptetési viszonyok pedig kiölnék minden nemesebb versengést, ambíciót. A vasut rohamlépéssel közeledik a teljes csőd felé, mert ilyen viszonyok között alig található majd embert, ki hivatását komolyan, az intézethez méltó formában fogná fel.

Azt csak nem tételezi fel senki a vasutasokról, hogy mellőzéssel is lehet tőlük eredményes munkát várni? A vasutasok szeretik, megbecsülik hivatásukat és joggal elvárhatják a magas fórumoktól, hogy törekvéseiket, buzgalmaikat illendően honorálják. Az előléptetések azonban éppen ennek az ellenkezőjét igazolják és feltehető, hogy meggyőződésükben aligha tévednek.

Az automatikus előléptetés rozoga vára mögé bujva intézik ezt a támadást a munka megbecsülése ellen. Mintha az automatikus előléptetési rendszer arra volna hivatva, hogy a vasutasokat könnyebben ki lehessen reményeikből forgatni? Az élet törvénye ellen nagyobb és rettenetesebb csapást nem is lehet elképzelni, mint azon tény, mellyel az előléptetési lehetőséget az abszolút semmire szállítják alá.

A vasutasok kezdik megszokni, hogy az intézettől vajmi kevés jót várhatnak. Jogaik olyan szűk határok közé szorultak, melyen belül csupán a kötelességeknek maradt meg a tág tér. A kötelességek sokasága elnyomja a jog csekélységét, a vasutasoknak pedig a szolgáltatban csak a nyugdíj reménye ad némi vigaszt.

Mint a nagy pusztaságon, hol a láthatáron árnyékot adó fát sem láthatni, mely új lelket öntene a fáradt vándorba, aként lézengenek a vasutasok. Ilyen elszomorító, keserves sorsa még sohasem volt a magyar vasutasnak. Azelőtt legalább a vasuti vezéregyének jóakarata lendített a tények rosszabbodó helyzetén. Ma minden vasutas joggal hiheti, hogy érdekeikért nincs senki, aki sikra szállana. Mert lehetséges más feltételezni, ha visszatérintünk a múltba?

A vasutas sorson, magán a vasuton van-e kézzel fogható és eredményes változás? Alig hisszük, hogy valaki is felhozhatna olyan lényeges változást, mely az intézményt csak egy lépéssel is előbbre vitte volna. Minden maradt a régiben, a vasutas sors azonban határozottan megrosszabbodott. Hiányzik az erélyes, határozott és merész közbelépés, amely a mostani szánalmas helyzetet a feneketlen kátyúból kiemelné.

A miniszteriumtól nem sok jót várhatunk. A vasut gyengeségének jele, hogy magát teljesen

a miniszterium igájába hajtotta. Ezt a gyengeséget azután sikeresen ki is aknázták és ma ott állunk, hogy nemcsak a kezdeményezés, de a tulajdonképeni igazgatás joga is a miniszterium kezébe siklott át. Saját tekintélyét erősíti a miniszterium, mikor a vasutal mint egy alárendelt intézményével rövidesen rendelkezik.

Az igazgatási alárendeltség más téren is érezteti hatását: a személyzeti ügyek kezelésénél. Mi vasutasok nem ritkán fölháborodással szemléljük azt a fölünyes vállveregetést meg leereszkedést, mellyel a miniszterium hivatalos eljárásoknál a vasutasokat részesíti. A vasutasok bizonyára nem szolgáltak az ilyen eljárásra okot, de nem is érdemlik meg, mert nem hagyható figyelmen kívül, hogy a vasutasok szakemberek a maguk mesterségében, amihez legalább is oly jól értenek, mint a kiválasztott fölístenek.

A miniszterium nem tud leszállani olyan mélységre, ahol a vasutasok vannak. Miután nem ismeri a vasutas keserves, testet-lelket ölő munkáját, nem is értékeli a vasutas sorsot annyira, mint amilyen megértést a vasutasok várnak. Így a miniszteriumtól nem is tételhetünk fel kezdeményező lépést, mely az előléptetési viszonyokat javítaná. A vasutasok csak magukban bízhatnak, vezetőikben.

Am a bizodalom keserves csalódássá változott át, mert úgy érezzük, hogy teljesen magunkra vagyunk hagyatva. A miniszterium túltengő beavatkozását nem sikerül szűkebb határok közé szorítani, a személyzetet érintő ügyek rosszabbodtak. A költségvetés megszabása sovány és elégtelen vigasz, attól sem a munkakedv nem fog erősödni, sem a remény visszatérni.

Az automatikus előléptetési rendszer hiányosságai kézen fekvő dolgok, azok a gyakorlat által letagadhatatlan formában beigazolódtak. A státus viszonyok olyan derout állapotban vannak, hogy hangosan segítségért kiáltanak. A főhivatalnoki rangsorban még csak eléggé türhetők a viszonyok, az előmenetel szintén elfogadható, de az alsóbb, a kis hivatalnokok ügye igazán reménytelen.

A legutóbbi előléptetések folytán a kisebb hivatalnokok kénytelenek belenyugodni abba a lehetetlen helyzetbe, melybe belekerültek. Sem jobbra, sem balra nincsen kivezető út; valamennyi kénytelen megadni magát a kérlelhetetlen valóságnak, hogy csak az időhatár kibőjtölésével léphet elő. Szorgalom, ambíció mind hiábavaló, ha annak eredményét nem lehet igazolni.

Ennyire mégsem szabadna a személyzeti dolgokat háttérbe szorítani. Figyelembe kell venni, hogy a vasutnál emberek is dolgoznak, kiknek vágyai, reményei és szükségletei vannak. A szolgálati viszony mikor kötelességeket állapít meg egyfelől, másfelől jogokat is helyez kilátásba. A vasutasnak joga van az élethez, joga munkájának gyümölcsére.

Az előléptetés igazolja a munka megbecsülését. De nálunk az előléptetések a szabályzatilag kötelezett minimumra csökkentek, arra a határra, mely nélkül talán még az sem történnék meg, amivel amugy sincsenek a vasutasok megelégedve. A vezetőségnek kötelessége felsőbb helyen szót emelni a személyzet érdekéért. Mikor a felsőbbség felelősséget vállal az alantasok munkájáért, akkor követelhet és követelését megindokolhatja azzal, hogy a személy sorsa feltétlenül orvoslásra vár. Azonban ha sem a miniszterium, sem a felsőbbség nem látja be a mai tarthatatlan előléptetési viszonyokban rejlő károkat, akkor a vasutasok nem tehetnek egyebet, mint hogy minden előléptetés alkalmával elégedetlenségüknek kifejezést adnak.

## A közlekedési muzeum.

Van nekünk egy nagyjövőjű intézményünk: a közlekedési muzeum. Oktató és nevelő hatása a tömegekre kiszámíthatatlan. Sok érdekes, ritka és történelmi becsü adatot hordott oda össze az ügyszeretet, a lelkesedés.

Az elrendezés megfelel annak a célnak, melyet a közlekedési muzeum hivatva van szolgálni. A vasutról még ma is nagyon gyakran ferde felfogásokkal találkozunk. Bár nincsen olyan ember, ki vasutat manapság ne használna: nagyon kevesen találkoznak még a művelt társadalmi körökben is, kik annak fejlődéséről, mibenlétéről helyes fogalmakkal bírnának.

A vasut ott él az emberek között; minden emberi vonatkozásban összekerülünk a vasutal. Mindennek dacára a vasut és az azzal foglalkozó ismeret exakt jellegét nem vetközte le. Hiányzik az érdeklődés, illetve nem megfelelők azok az eszközök, melyekkel a vasutra vonatkozó ismereteket a nagyközönségnek feltaláljuk, közreadjuk.

A közlekedési muzeum ritka kincseivel sem örvend annak a látogatottságnak, melyet töle méltán elvárhatnánk. Ennek okát mi abban keressük, hogy nem fordítunk elég gondot annak közismertté tételére. Megfelelő formában kellene az iskolák figyelmét a közlekedési muzeumra felhívni. A fiatal tanulók sokat merítenének a látottakból. Azonban gondoskodni kellene arról is, hogy szakértő magyarázat se hiányozzék a tárgyak szemléltetésénél.

A magyarázatot illetőleg hiányokat találtunk a közlekedési muzeumban. Az érdekesebb, vasutechnikai, vagy történelmi tárgyakról hiányzik a magyarázó felírás. A katalógust e tekintetben nem tartjuk megfelelőnek, mert a beszerzés ára sokakat visszatart attól, hogy egyszeri olvasásért megszerezze. Különbösen sem alkalmas a katalógus arra, hogy egyes jelentékenyebb tárgyra a közfigyelmet különösen felhívja. A katalógusban az összes tárgyak szép sorjával békésen megérnek egymás mellett és szakértőnek kell annak lenni, ki a sok közül a különösen érdekeset kitudja válogatni.

Ezért feltétlenül kívánatos, hogy a muzeum a fontosabb tárgyakat magyarázó táblával lássa el. Különösen áll ez a távirtdai felszereléseket illetőleg. Annyi ritka, történelmi becsü, a távirtdai fejlődésére tanulságos készülék van egy üveg-szekrényben összezsúfolva, mely egymaga megérdemli, hogy azzal e helyen külön is foglalkozunk.

A távirtdai készülékek fejlődését szemléltető módon kellene bemutatni. Nem tartjuk elegendőnek, hogy ezek a készülékek csupán megőriztetnek, hanem azokat közelebb kellene hozni a szemlélőhöz. Kezdve a legkezdtelegesebb alakjától a mai gépirós billentyűs távirógépig felszerelve kell a távirtdai fejlődését bemutatni. Ebből a muzeumot látogató megértené, hogy milyen haladást tett a távirtdai technika napjainkig.

Azonkívül azt is fel kell említenünk, hogy sehol sem láttunk a vasut (a mozdony) fejlődésére vonatkozó ábrákat és modelleket. E nélkül a közlekedési muzeum házagos marad. A muzeumot látogató figyelmét első sorban a történelmi háttérrel kellene felkelteni. Azután fokozatosan átvezetni a fejlődés egyes fázisain míg a mai, az életben is látható tökéletességig el nem jutottunk.

A muzeumok mind ezen az elven vannak berendezve, a közlekedési muzeumnak is ezt kellene követnie. A mostani elrendezés élvezetes annak, ki a vasutat közelebről ismeri. De nem tanulságos azoknak, kik okulni jönnek a muzeumba. A muzeum vezetőségének különösen figyelmebe ajánljuk, hogy abban az esetben, ha nevelőintézetek előre bejelentik látogatásukat, hozzáértő egyénekkal magyaráztassa meg a kiállított tárgyakat a látogatóknak. Nem lenne céltalan pénzkidobás, ha a muzeum közhasznú intézményéről és az abban látható tárgyakról tájékoztató levelekkel hívná fel a tanintézetek vezetőségének figyelmét.

Hogy a mai közélet annyira tájékozatlan vasuti dolgokban, annak okát abban keressük, mert a multakban nem rendelkezünk egy közlekedési muzeummal. Most már van egy jól berendezett és felszerelt muzeumunk nem közömbös tehát, hogy annak nevelő hatását tőlünk telhetőleg közkinccsé tegyük.

A magyar közönség sajátságát ismerve, nem nyugodhatunk meg annak tudatában, hogy az, aki érdeklődik bizonyos dolgok iránt, az majd fel is keresi a helyet, ahol kíváncsiságát kielégítheti. A közlekedési muzeumról édes kevesen halottak hírt, a helyét még annál kevesebben tudják. Azért kell ezt a dolgot felrészíteni és megfelelő reklámozással megismertetni. Annál nagyobb lenne a muzeumnak becsé, ha vasut-történelmi tárgykörből a téli idény alatt ingyenes felolvasó estét rendezne vetített képekkel.

A közönség fogékony minden új s iránt, ha azt kellő módon tudomására is adják. Ebből a szempontból a közlekedési muzeum hivatását mi nem látjuk betöltöttnek a tárgyak szakszerű összeállításával. Életet, elevenséget kell a tárgyak közé varázsolni, hogy hivatásukat tényleg be is tölthessék.

Egyébként a muzeum a legkényesebb igényeket is kielégítheti izléses összeállításával, példás rendjével és tisztaságával. Jól esik a szemnek végig tekinteni a termeken, mert mindenütt rendet, tisztaságot, kényelmes — a járás-menésre fentartott — utakat találunk.

Ha az előbb vázolt módon helyzetetnének el a muzeumi tárgyak, akkor a rendelkezésre álló helyiség már nem lenne elegendő a muzeum befogadására. Azonban ez nem lehet ok egy ilyen közhasznú intézmény terjeszkedésének megakadályozására. Az épületet ki lehet bővíteni, területet pedig a főváros készséggel bocsájt rendelkezésre.

A közlekedési muzeum országos intézmény. A vasutnak Magyarországon nagy multja van már, mely megérdemli az áldozatot, az érdeklődést. De megérdemli az a sok nagybecsü tárgy is a közérdeklődést, mely a muzeumban van az emlékezetnek megtartva, megőrizve. Nekünk vasutasoknak kötelességünk közlekedési muzeumunkat ajánlani és hirdetni, mert ezáltal közvetve saját foglalkozásunk értékét emeljük.

A jövendő generációnak, a műveltségnek tesszünk szolgálatot, ha a vasutat multjával és jelenével közelebb hozzuk az ifjúsághoz. A közlekedési muzeumnak hivatása a vasutról elterjedt balítéleteket és ferde felfogásokat eloszlatni, de ehhez első sorban a muzeumnak kell oly irányban közreműkölni, hogy saját létezését ismertesse meg az országgal.

## A baja-bátaszéki vonal és a gombosi hid.

A baja-bátaszéki vonal elsőrangúsításával és a gombosi dunahid kiépítésével a magyar vonalhalózat két fontos transversális vonallal gazdagodik. Régen érzett szükségét pótol e két létesítmény.

A baja-bátaszéki vonal eddigi alakulatában csonkakatásu volt. Másodrangú vonal teljesítő-képessége bizonyos határokig terjedhet, mely nem elégíti ki a transversális vonalhoz fűzött közgazdasági érdeket. A baja-bátaszéki vonal hivatását tehát csak akkor töltheti be, ha alkalmassá tétetik a fokozott igénybevétel kielégítésére.

Ennek a vonalnak a magyar vasuti fejlődésben rendkívül fontos szerepe leend. A keleti országrész tenger felé irányuló forgalmát van hivatva fejleszteni, mely eddig kerülő utirányon, a fővároson át bonyolítottatott le. A transversális vonal a távolságot lényegesen leszállítja, melynek kihatása a fuvardíjban megtakarítást, a kereskedelemben fellendülést fog maga után vonni.

A vasut és a közgazdaság szoros kapcsolatban vannak egymással. A vasut segíti, emeli, élénkíti a közgazdaság hullámveréseit. A közgazdasági tevékenység ottan fejlődik hasznos irányban, hol a vasut melléje áll és tarifa, meg forgalmi politikájával segítőt kezét nyújt.

A közgazdaság fejlődése viszont a vasutra van irányító hatással. A közgazdaság egyes vidékeken nagy lendületet véve, a vasutat is arra készíti, hogy vonalhalózatát vagy kibővítsé, vagy annak teljesítő-képességét emelje.

Ilyen kölcsönhatásban egészséges alapokon nyugszik az ország közgazdasági élete, mely hasznot hoz a munkának, vagyont a nemzetnek.

A baja—bátaszéki vonal szorosabb kapcsolatba hozza az országot a tengerrel. A tengeri kereskedelem óriási jövedelmet jelent azoknak, kik közvetlenül jutnak vele összeköttetésbe. Különösen fontos a tengeri kereskedelem ápolása hazánkban, hol csupán egy hazai kikötő: Fiume áll a kereskedelem rendelkezésére.

Eddig a keleti országrész nagy kerülővel és tetemes költséggel érte el a tengert. A baja—bátaszéki vonal lesz azon összekötőhid, melyen át élénkebb élet fog indulni a tenger felé. Nem kicsinylendő tehát az a jövő, amit ehhez a vonalhoz fűzünk.

Ilyen átalakító hatást tulajdonítunk a gombosi hid megépültének is. Eddig a gőzkomp közvetítette az összeköttetést a magyar és horvát terület között. A régi patriarchalis idők maradványa a gőzkomp, mely felett az élet lázas története nemsokára meghuzza a halálharangot. Tipikus közlekedési eszköze volt a gőzkomp a magyar vasutnak. Régentén büszkesége, ma lenézett ócskasága annak a kornak, mely erős kezekkel vetette meg a mai Magyarországnak képét.

Aki szeret elmerengeni a multakon, fájó érzéssel vesz bucsut a gőzkomptól, mely hosszú évtizedeken át segítőtársa volt a vasutnak. Hozzá tartozott a vasuthoz; azzal együtt nyert jelentőségében, fontosságában, míg végezetül a kényszerítő szükség előtt meg kellett adnia magát, hogy eltűnjön a szereplés színteréről.

A régi gőzkomppal szegényebbek, egy büszke hiddal pedig gazdagabbak leszünk. A gőzkomp nem állta már a harcot, mely körülötte dult. Közlekedési eszköznek nehezkés, a szükségnek meg nem volt megfelelő. Már régen eldőlt sorsa akkor, mikor a forgalmi igények a gőzkomp helyébe modern vasuti hidat követeltek.

A gőzkomp forgalma olyan szűk korlátok közé volt szorítva, hogy a jelenlegi nagy forgalomra bénítólag hatott. Télen, jégzajlás idején heteken át szünetelt a kompjárat, a forgalmat Budapest felé kellett terelni, melynek amugy is nehéz helyzetét teljesen aláásta. Az új vasuti hid terve tehát már akkor el volt határozva, mikor a forgalom szüksége parancsolólag követelte annak megépítését.

Közel egy évtized mult el azóta, hogy a terv megszületett. Az ország pénzügyi helyzetével kellett számolni, építése tehát halasztást szenvedett. Azonban egy napon mégis csak tetet öltött a terv. Merész iveri már ott hajlanak a Duna szürke hullámai felett és nincsen messze az idő, mikor az első vonat büszkén fog rajta áthaladni.

A gombosi hid, a bátaszéki vonalal fogja az ország vasuti forgalmát átalakítani. Kelet nyugattal ezekután már három fővonalon át ölelkezik majd egymással. Föltesszük, hogy az ország közgazdasága előre meg nem állapítható hasznot fog ezekből a létesítményekből huzni. Ami eddig a legmerészebb fantázia álma volt, most már csak néhány hónap, esetleg hét kérdése, hogy valóra váljon.

A magyar vasuti hálózat kiépülése nagy lépésekkel halad végcélja felé. Még vannak részek, hol a vasut nem áll a szükséggel arányban. Ezek után a nagy létesítmények után bizonyára a kisebbekre is sor kerül. A vasut fejlődése iránymutató a jövőre nézve, melytől közviszonyaink és vagyonosodásunk kialakulását várjuk.

Sok milliót kell még a vasutakba fektetnünk. Ez a rengeteg összeg azonban nem meddő

befektetés, mely kamatait nem hozná meg. A vasut lendíti fel az ország közgazdaságát; emel gyárakat ott, hol annak létfeltételei megvannak, buzdítja, munkára serkenti a kereskedelmet; az embereket közelebb hozza egymáshoz és kulturát teremt, hol a kultúra még ismeretlen.

A vasut élete nem a mának szól, az a jövőé, azé, melynek sikere érdekében munkálkodnunk kell. A gombosi hid és a baja—báttaszéki vonal a jövőnek záloga, melyet ez a két összekötő-kapocs már most is fényesnek ígér.

A vasut kilép korlátolt köréből és az országot annyi ponton hozza egymással össze, mely a mai szükségnek megfelel. Talán a vasut nagyobb teljesítő-képessége a közgazdasági életet még nagyobb erőfeszítésre serkenti. A multak hibáit úgy expiálhatjuk, ha lankadatlan kitartással törekedünk mindazt létesíteni, mely a boldoguláshoz közelebb visz.

### A klub és a drágasági pótlék.

A drágasági pótlék kérdésével egy a szövetség, mint a klub foglalkozik. E két vasuti egyesülés párhuzamosan törekszik a közös végcél felé: a vasuti alkalmazottak megélhetésének biztosítása végett.

Alig lehetünk aziránt kétségben, hogy várva-várt kívánságaink teljesedésbe mennek. Ugy a klub, mint a szövetség csak akkor indítanak szociális mozgalmat, ha annak tartalma az illetékes körök jóváhagyására számíthat, tehát a mozgalom mintegy félhivatalos színezetű jelleggel bír.

A magyar vasutasok szociális természetű mozgalmi nem hasonlíthatók össze más államok vasutasainak hasonló törekvéseivel. A magyar vasuti egyesületeket nem tekinthetjük olyan független intézményeknek, mint amilyenek akár csak az osztrák vasuti egyesületek is. A vezető személyek helyet foglalnak a vasuti egyesületeknél és ezáltal, ha nem is közvetlenül, de a valóságban mégis akaratlanul is, nyomást gyakorolnak az egyesületek működésére. A tagok kívánságai előadásánál feszélyezve vannak; a társadalmi életben sem téveszti el hatását.

Valódi vasuti társadalmi élet ennek folytán nem bontakozik ki, hanem a formások álarcaiban ráfekszik az egész vasutas gondolkodásra. Bármennyire tagadjuk, a valóság mellettünk bizonyít, hogy a klub sem tölti be azt a helyet, melyet joggal feltételeznénk róla. A vasutasok nem keresik fel; nem lüktet fényes termekben mozgalmas élet, inkább az unalom, a csend ütött benne tanyát. Az emberek nem keresik egymás társaságát a klubban belül, mely ennek következtében nem is vonz, hanem csak él, létezik anélkül, hogy a vasutasoknak igazán közszükségletét elégítené ki. A klub hivatása nem merül ki abban a néhány táncmulatságban, melynek meg hangversenyben, melyet évenként rendez. De abban sem meríti ki hivatását, ha olykor valamely vasuti mozgalom kívánságait kezébe veszi, irányítja és felsőbb helyen előterjeszti. Mi vasutasok többet, jobbat, főleg családiasabb, intímabb társadalmi érintkezést várunk a klubtól azt, hogy a hivatali válaszfalak a klubban belül leomoljanak, a vasutasok pedig egymást közelebbről megismerjék és megszokják egymást tisztelni, becsülni.

Sajnos, a klub ennek a társadalmi szükségletnek hijával van. Különös légkörbe burkolódzott a klub az idők folyamán. Még jóismerősök is csak fejbőlintással üdvözlnek egymást a klub helyiségeiben és mindenki diplomáciai finomságot, előkelőséget és zárkózottságot erőltet

magára. A konvencionális „Hogy van?” megszólításnál alig több a „társadalmi” érintkezés, mert a klubnak hallgatólagosan közismert szabályban ezt így tartják illendőnek. A családias bizalmas eszmecsere ismeretlen, azt inkább a hivatalokon belül folytatják.

Más klubokban a napi események, politika, irodalom, szakdolgozások megbeszélésére kisded körök alakulnak, ahol a tagok egymással kicserélik gondolataikat. Így közelebb jutnak egymáshoz, mindenki megtalálja a magának való társaságot. A vasuti klubban hiába keresnők az ilyen köröket azon egyszerű oknál fogva, mert nincsenek. Miért?

A tagok nem járnak fel a klubba. A hiba nemcsak a tagokban, hanem a klubban is keresendő. A klubnak volna kötelessége a tagokat magához édesgetni. Életet elevevényeket kell a klubba varázsolni, ha azt akarjuk, hogy valóban a vasutasok találkozó helye legyen. Azonban ehhez nem elegendő a jámbor kívánság, meglévő törekvés, ehhez más is kell: a klubnak merev jellegét le kell vetkőznie.

A mostani pótlék iránti mozgalommal kapcsolatban jutottak az imént papírra vetett gondolatok az eszünkbe. A napilapok egy közleményt hoztak, melyben — bizonyára hivatalos klubértesítés alapján — a klub a megindult mozgalom irányát és célját ismerteti. A vasutasok első sorban a klub hivatalos lapjából szeretnék volna megtudni azt a tevékenységet, melyet a klub mostanában a drágasági pótlék megszerzése végett kifejt.

A klub tevékenységéről a vasutasoknak kerülő uton, a napilapok révén kell tudomást venni olyan mozgalomról, melyet a klublap útján közvetlenül is megtudhattak volna. Minek a klubnak hivatalos lap, ha nem abban adják közre a hivatalos közleményeket? A vasutasok joggal elvárhatnák, hogy az ilyen különös érdeklődésre számot tartható tárgyalások menetéről a klublap időnkint tájékoztató közleményeket adjon le. Az a mozgalom, melyet a klub a drágasági pótlék megszerzése végett megindított, nem kezelhető a titokzatosság leple alatt. A drágasági pótlék ügye nem kigolyózási indítvány. Ilyen ügyeket lehet titkosan kezelni, de egy szociális mozgalmat a nagy nyilvánosság kizárása mellett társadalmi egyesület nem szokott megvitatni.

A klub pedig szereti a hivatalos titokzatosság köntösét magára venni, mikor vasuti szociális ügyeket tárgyal. Így volt ez a fizetésrendezés, így a lakbérnyugdíj nyélbeütésénél is. A tagok befejezett tény elé állították, melynek azonban következménye sem maradt el. Tudvalevő dolog, hogy a lakbérnyugdíj egyetlen vasutasnak sem nyerte el a tetszését, sőt számszerűleg megállapították, hogy a nyújtott kedvezmények egyáltalán nem állanak a kötelezettségekkel arányban. Ha a tagok már előre beleszólhattak volna a klub tervezetbe, a javaslat bizonyára más formában került volna a miniszter elé.

Most ismét egy mélyreható, nagy horderejű javaslaton dolgoznak a klubban. A tagok találgatnak, tervezgetnek és a napilapokból tájékozódhatnak. Vajjon a klub nem érzi-e ennek a helyzetnek fonákosságát? Számos tag kérdést intézett hozzánk: helyeseljék-e mi is a klub titkolódzását?

Nagy erkölcsi tőkét helyeztünk el a klubban. A magyar vasutaságnak ugyszólván egyetemét képviseli a Vasuti és Hajózási Klub. Minden vasutasnak vágya reménysége a klubba van összpontosítva. Attól várja sorsa boldogulását, attól társadalmi tekintélyének emelését. Mikor a tagok ilyen bizalommal tekintenek nagyszerű intézményükre, nem érthetjük meg teljesen a

klub elzárkózási politikáját. A klubnak szintén biznia kell tagjaiban, ha viszont bizalmat és támogatást kíván. Ezért egyáltalán nem tartjuk indokoltnak a hivatalos komolykodást és titkolódzást. A klub erkölcsi tekintélye megbírja a bátor, őszinte szót is, mert olyan intézmény, mely sok ezer tagot számlál taborában, csak akkor felel meg céljainak, ha a maga igazát a tagok akaratával támogatja.

### Az elromlott mozdonycip.

A nagyzási hóbortnak egy veszélyes hajtásáról olvastunk a „Mozdonyvezetők Lapja” egyik utóbbi számában. Nem kisebb erőszakosságról van szó, mint arról, hogy egy mozdonyfelvigyázó előbb kényszeríteni próbálta, majd megbüntette azt a mozdonyvezetőt, ki nem akart olyan mozdonyral utazni, melyről annak sipja teljesen le volt szerelve.

Igy egyszerűen odaállítva, ez a kérdés nagyon alkalmas lenne arra, hogy belőle közönséges renitenciát magyarazzunk ki. Ha a sip a mozdonyon csupán dísz tárgy volna, annak hiánya méltán megkövetelhetné, hogy nélküle is menjen a masiniszta. Azonban a mozdonycip hivatása nem a némaság, nem az, hogy a masinát kiegészítse, hanem az egy fontos biztonsági eszköz, mely nélkül vonatot nem szabad utjára bocsájtani.

A forgalmi utasítás megfelelő paragrafusaiiban parancsolólag írja elő, hogy vonat indulása előtt a mozdony sipja használhatóságát illetőleg, kipróbálandó. Ugyanazon utasítás elősorolja azon jelzéseket, melyeket a mozdony sipjával kell adni és meghatározza azon eljárást, mely oly esetekben követendő, mikor a mozdonycip hasznavehetetlen.

Ha a mozdony sipja nem működik, akkor azzal a mozdonyral vonatot továbbítani nem szabad. Ezt mondja az utasítás. Ezzel szemben a mozdonyfelvigyázó saját hatalmánál fogva, kiadja az ellenkező parancsot.

Igenis, kell a mozdonyral szolgálatot tenni, különben büntetés jár ki, mint ahogyan tényleg büntetést mért arra a mozdonyvezetőre, kinek több tudása, több kötelességérzete volt, mint ennek a szabályellenesen eljáró mozdonyfelvigyázónak.

Ha ennyiben maradt volna a dolog, talán említést sem tennénk róla. Ilyen és ehhez hasonló basáskodás, szabályellenes eljárás nagyon is közismert esemény, semhogy kázust csinálnánk az ügyből. Folytatása azonban megérdemli, hogy alaposabban szemügyre vegyük, mert a közveszélyű cselekmény minden ismérvét magán viseli. A renitens mozdonyvezetőt megbüntetve, kirendelt egy segédmozdonyvezetőt, kit felparancsolt a mozdonyra azzal, hogy a vonatot a sipnélküli mozdonyral továbbítsa. Utravalóul egy cézári ukázt nyomott a markába, melyen fel volt írva, hogy: „A gőz-sip hasznavehetetlen, óvatosan mozduljon a géppel. N. N.”

Ehhez hasonló szabályellenes eljárást alig tudunk elképzelni. A tétlenségi mozdonyfelvigyázó akár tudatlanságból, akár tudatosan, egyszerűen felrugja az írott szabályokat. A kötelességét teljesítő alkalmazottat megbünteti, a félénket terrorizálja hatalmi eszközeivel. Nem egyszer volt alkalmunk crélyesen felszólalni az ellen a rendszer ellen, mely érdemtelten és korlátolt embereknek nekik nem való hatalmat ad a kezükbe. A hatalom kétélű fegyver, mely míg arravaló egyéneknek maradandót, hasznosít alkothat, hivatlanok kezében a köznek, az intézménynek kárára válhatik.

Vajjon, van-e a felsőbbbségnek tudomása erről az esetről? Azt hisszük, hogy nem. Az említett lap elég diszkrétan elhallgatja a szereplő személyek nevét és azt a fűtőházat, hol ilyen eset előfordulhat. Azért a megbotránkozás moraja elégtételt kiált, nem a megbüntetett mozdonyvezetőt, ki kötelességből szegült ellen, hanem a mozdonyfelvigyázóért, hogy ezt a könnyelműen erőszakos és szabályellenes eljárását büntetlenül meg ne ismételhesse.

Mert miről van szó? Arról, hogy a feljebbvaló olyat követel beosztottjától, mely nemcsak szabályellenes, hanem a legnagyobb veszélyek forrása is lehet. A renitens mozdonyvezető hi-

vatása, kötelessége magaslatán állott és azzal a nyugalommal, melyet a híven betöltött szolgálat ad az embernek, tagadta meg a feljebbvaló kártékony rendelkezését. Ezért büntetést kapott. Hisszük, hogy felsőbbsege nem fogja megtagadni tőle azt az elismerést, mely minden pontos és figyelmes szolgálatért feltétlenül kijár.

Ilyen hatalmaskodó, tudatlan emberek kezében az írott szabálynak sincsen foganatja, mert amit hatalmi szavával nem bír érvényesíteni, azt büntető jogával iparkodik elérni. Jelen esetben súlyosbító körülménynek tudható be, hogy egy másodikkal végrehajtott ezt a közveszélyű cselekményt és még olyan irásos rendelkezést is adott, melyet az utasítás egyenesen kizár. Nem kicsinylendő az a kár, mely ebből az ügyből esetleg származhatik. Bizonyára ismeretlen hatalmasunkhoz több hasonló egyén veszélyezteti a szolgálatot. A felsőbbsege sem nézheti nyugodt megadással, miként vész ki a vasutakon a kötelességérzet, hogy helyet foglaljon a rideg hatalmi tulkapás. Ha ehhez hasonló intézkedésekkel garázdálkodni lehet, akkor megint az a felsőbbsege iránti kötelességet. Mikor a feljebbvaló kénye kedve szerint átgázolhat a szigorú utasításokon, maga statuál olyan elítélendő példát, melyet a legkíméletlenebb szigorral kellene üldözni.

A vonatforgalom annyi veszélyt rejt magában, mely indokolttá teszi, hogy a rávonatkozó szabályok szigorúan betartassanak. Azt a mozdonyfelügyelőt nem azé t állították a helyére, hogy ő kezdje ki az utasítást. Feljebbvalói jogából és kötelességéből kifolyólag, neki kell a szabályok felett őrködni és aki a szabályt áthágja, megfenyíteni, vagy kioktatni. Az ismeretettől azonban ennek az ellenkezőjét olvassuk ki. Az utasítás kénytelen meghátrálni a hatalmi téboly előtt, mely eszeveszett munkájában még a személy- és vagyonszolgálatnak is ellenségévé válik. Ha valakiben a jobb belátás és a szolgálat érdeke lesz urrá és nem adja be a derekát a parancsoló önkény szabályellenes követelményeinek: annak büntetést kell elszenvednie.

A felpanaszolt eset — reméljük — nem marad megtorlatlanul. A felsőbbsege kötelessége kikutatni az eset szereplőit és olyan elrettentő példát állítani, hogy abból a jövőre nézve haszon származzék. Egy azonban már előre megállapítható: hogy az a mozdonyfelügyelő átlépte a hatáskörét. Ha tudatosan vétett, nem való arra a helyre, hol — úgy látjuk — több kárt okozhat, mint használ; ha meg a szolgálati kötelezettségeit, a szabályokat nem ismeri, akkor nem feljebbvalónak, de még beosztottnak sem való. Ez lenne a megbüntetés mozdonyvezetőnek a legteljesebb elégtétele.

## Kocsi megrendelés.

Röpke hír adja világgá az államvasutak kocsi megrendelését. Összesen 260 drb minden fajta kocsit rendeltek meg.

Alig egy csöpp a szomjuhozó magyar közgazdasági életnek. Az ország régtől fogva sürgeti a waggonhiány megszüntetését. A most megrendelt kocsik főleg személyszállítás céljaira szolgálnak, tehát egyáltalán nem járulnak hozzá, hogy a waggonhiány néven közismert teherkocsi hiányt orvosolják.

Évtizedek mulasztása nagyon kellemetlen helyzetbe sodorta a vasutat. A közgazdasági élet fellendülése nem volt figyelemmel a vasutak elmaradására, illetve a vasutak nem tartották lépést a közszükség szaporodásával. Az elmúlt évek kocsihiánya nyomozható teher volt tehát egy vasutára, mint a közgazdasági életre.

Mikor első ízben ütötte fel a fejét, a jelenlegnek nem tulajdonítottak nagy fontosságot. Az intézőkörök azzal biztatták magukat, hogy a waggonhiány csak akkor nyilatkozik meg, ha nagyobb termés nagyobb követelményeket szab a vasutak elé. A fejlődés szükségszerű törvényét

nem méltatták figyelemre, miként a fejlődés nem méltányolta a vasutak maradi felfogását.

A kocsi megrendelés teljesen ötletszerűen történt aszerint, amint a kormány kisebb vagy nagyobb összeget állított be e címen az állami költségvetésbe. Nem csodálható ezután, ha a kocsihiány évről-évre emelkedett. Az idejében esztendőben azután már olyan fokot ért el, mely alkalmas a közgazdasági élet teljes megbénítására.

A tavaszi forgalom csupán emberfeletti erővel volt lebonyolítható. Az áruk tömege jóval meghaladta a rendelkezésre álló kocsimennyiséget; az állomások nem voltak és nincsenek ilyen tömegforgalomra berendezve. Az idejében esztendő óriási feladat elé állította a vasutat, mely próbára teszi a legértékesebb erőket is.

A vasutak megrohanása, mely a tavasszal kezdődött, azóta állandóan tart. A rendkívüli igénybevétel nagyban fokozza a váratlanul jó termés, melynek elszállítását hátrányosan befolyásolta a katonai gyakorlatok által lekötött kocsik tömegének elvonása a közforgalomtól. Az állomások túl vannak zsúfolva elszállításra váró árukkal és még több vár a gyárakban, a kereskedők-nél a forgalom megindulására.

A folyami hajózásra sem volt kedvező az idejében esztendő tartós szárazsága, mert a hajók csak félig megrakodva közlekedhettek; bizonyos hajózási relációkban pedig a forgalmat teljesen be kellett szüntetni. Így az áruknak azon tömege, mely rendes körülmények között vizen uszott volna le, most a vasuti szállítás igénybevételére van utalva. Ma tehát ottan állunk, azzal kell számolnunk, hogy a vasuti forgalom soha nem tapasztalt arányokat fog ölteni.

Nem szenved kétséget, hogy a jelenlegi kocsi-park nem elegendő a szükséglet meggyőzésére. Ugyanezen tapasztalatokatszerezhetjük a személyszállítás terén is, hol a vonatok szintén óriási mértékben vannak igénybevéve. A túlszofaltság rendes jelenséggé vált, mert a személykocsi állománya nem engedi meg, hogy a vonatokhoz több kocsit adhassunk.

Ennek a bajnak orvoslására szolgál a 260 drb megrendelt kocsi. Ilyen körülmények között, amilyenbe az államvasut a kormányának szükségülése miatt évtizedek óta jutott, a megrendelt kocsimennyiség kétszeresével is alig lehet segíteni. A vonatok továbbra is olyan zsúfoltan fognak közlekedni, mint eddig. A forgalom állandó emelkedése azonban a kormányt kényserítő helyzet elé fogja állítani, mikor nem térhet ki a közszükséglet kielégítése elől.

A teherkocsik szaporításáról nem hallottunk. Pedig az igazi baj a teherkocsik körül van. Eddig az volt a panasz, hogy nincsen elegendő és erős mozdonyunk. Most beszereztek mozdonyokat, de nincsen elegendő kocsi. A vasutnál tehát a foldozgatás politikáját követik, ahelyett, hogy erős kézzel és megfelelő összeggel a bajokat orvosolnák.

Mi azonban a sok kocsitól sem várunk sok hasznót, ha az állomások teljesítőképességét megfelelő módon nem fokozzák. A magyar vasutak állomásai — csekély kivételtől eltekintve — általában nincsenek a tömegforgalomra berendezve. Vágányhálózatuk kicsiny, a vágányok rövidiek, a raktárak kicsinyek. Ilyen berendezéssel a mai forgalmat lebonyolítani nem lehet.

Az iparosok és kereskedők panasza az államvasutak forgalmának ellátása miatt sem nem igazságos, sem nem jogos. A forgalom bármilyen igénybevétel játsza elbir, ha a szükséges eszközök rendelkezésére állanak. Azonban hol sem elegendő kocsi, sem megfelelő állomási berendezés nincsen, ottan a mostani teljesítménynél többet elvárni, vagy követelni nem lehet.

A külfölddel való párhuzamot megállja minden tekintetben az államvasutak forgalmi szolgálata, sőt bizonyos irányban meg is haladja. A külföld vasutainak állomásai minden eszközzel el vannak látva, mely alkalmas a legmesszebb menő követelmény kielégítésére. A magyar vasutak azonban nagyon el vannak maradva és amit az eszközök elégtelensége akadályoz, vagy hátráltat, azt a hozzáértés, ügybuzgalom, rátermettség pótolja.

Különös érzések fognak el bennünket, valahányszor vasuti forgalmi eszközök megrendeléséről hallunk hírt. A vasut jövendelműsége ezen eszközök teljességétől függ, mégis oly mostohán bánnak el, a közszükséglettel! Évtizedek mulasztását ilyen arányban pótolni nem lehet. Annyira elmaradt a vasut a kortól, hogy gyorsabb tempóban kell a kívánalmakat kielégíteni.

Öt-hat millió korona befektetés egyáltalában semmit sem lendít a mostani tarthatatlan állapotokon. A vasut jövendelműsége élénk kifogás tárgyát képezi. A kormányok szívesen ütnek rajta, ha arra sor kerül.

De arról senki sem gondoskodik, azt senki sem követeli kellő erővel, hogy a vasut jövendelműsége csak akkor fokozhatjuk, ha a szükséges eszközöket rendelkezésére bocsátjuk.

Csupán ebben az esetben jogos a vasut ellen az esetleges panasz. Azonban, ha huszezmérföld több kilométert számláló vasut céljaira csak 260 kocsit rendelnek meg a közönség, a közgazdaság elégtelensége nem fog megszűnni.

## Munkáslakások építése.

Nagyfontosságú javaslat került a képviselőház asztalára. Az államvasuti munkások részére munkásházák építésére kér a kereskedelemügyi miniszter törvényhozási felhatalmazást. Szociális tekintetben mélyreható következménye van ennek a javaslatnak, mert alkalmas a tömegnyomor megszüntetésére.

Az istvántelki főműhely mellé szándékoznak egyelőre 120 munkáslakást, egy iskolát és egy ovodát építeni. A budapesti lakásinséget ugyan ez az intézkedés nem szünteti meg, de mindenesetre közrejátsszik a lakásberek alakulására.

Az utóbbi években a kormány közhasznú munkáját jelentős lépéssel tovább vitte a székesfőváros szociálpolitikai munkássága. A budapesti munkásházák, az állami (kispesti) munkástelep mellé most az istvántelki vasuti munkástelep fog csatlakozni. Jóleső érzéssel vesszünk tudomást minden olyan intézkedésről, mely az emberi nyomor enyhítésére törekszik. A munkások élete bizonyára nem irigyléreméltó, méltányos tehát, hogy rajtuk lehetőleg segítsünk.

A családi tűzhely társadalmi munkája a lakáson belül történik. Ám a fővárosban nem beszélhetünk lakásról, mert lakásinség, lakásnyomor van. A munkáscsaládok minden betegséget továbbterjesztő odukban kénytelenek magukat meghuzni, melyekért uszorbéért meghaladó összegeket fizetnek.

A munkások tanyája az u. n. bérkaszányákban van, hol összezsúfolva tengődnek. Ezek a helyek a bűn és betegségek melegágyai, melyek megfertőzik a jóra teremtett lelkeket és az emberi egészséget. Egész generációk szenvednek el a bérkaszányákban és nem egy alkalommal olvasunk olyan tragédiákról, melyeknek kiindulási pontja a nyomor tanyája: a bérkaszánya.

A kormányának és hatóságoknak tehát a társadalommal szemben kellett egy nagy adós

ságot letörleszteni, mikor a munkáslakások ideáját valóra váltották. A társadalomnak minden egyes tagja védelemre tarthat számot, ha annak szüksége felmerült. A munkáslakások kérdése pedig ilyen társadalmi probléma, amit erős kézzel és jóindulattal kellett kezelni, ha a tizenkettedik órában még segíteni akarunk.

A fővárosi lakások nem arra a célra épülnek, hogy azokban a bértfizetők tisztességes otthont találjanak. A legridegebb, a legzöldebb nyereszkesedési vágy emeli az épületeket, melyekben a lakásra utalt családok sem szabadságot, sem nyugodt otthont nem élvezhetnek. Rengeteg bérösszegért piszkos, egészségtelen lyukakat adnak cserébe; a háztulajdonosok ezenkívül nem mulasztanak el egyetlen alkalmat sem, hogy a végigszarolt lakókön még folytatódóan eret ne vágjanak. Az állandó béremelés réme kísért az agyonzaklatott lakók feje fölött.

A drágaság ellen a szegényebb, a munkásosztály olyformán védekezik, hogy albérlőket tart. Társadalmi szempontból az albérlői rendszert tartjuk a legkárosabb jelenségnek. Az albérlő — kislakásokban az ágyrajáró — aki csak az éjjelt tölti a családnál, egész napon át munkája után néz. Az ágyrajáró tipikus alakja a tömegnyomornak és a lakbérzúszorának. A zsenge, fejlődő gyermeki léleknek ez a megrontója.

Midőn tehát az állami hatalom és a közhatóságok a munkáscsaládokat ebből az egészséget és lelket gyilkoló fertőből kiemelni iparkodnak; a társadalomnak, az egészségnek, a közrendnek tesznek elsősorban szolgálatot. Tagadhatatlanul nagy hordereje van ennek az intézkedésnek a szociális megnyugvás és béke kialakulására. A munkásság elégedetlensége abból nyert tápot és erőt, hogy évtizedes követeléseiből vajmi csekély eredményt tudott felmutatni. Hosszu évek kitartó munkájának kellett közrehatni, hogy a kormányzati körök hajlandóságát szociális téren is érvényesíteni lássuk.

Az az idegenkedés, mely a szociális követelésekből társadalomfelforgató tendenciákat vált kiolvasni, mely barázdákat szántott a szociális ellenes felfogások megerősödésére. Szerencsére ez az irányzat már a múlté; lassu léptekkel, de következetes kitartással haladunk egy jobb jövő kialakulása felé.

Ilyen értelemben üdvözöljük a vasuti munkásházak építésének hírét. Az istvántelki munkástelep a kormányzati intézkedéseknek valószínűleg első lépése lesz. Azok, kik abban a szerencsében részesülnek majd, hogy mint első lakók költözködnek be az újonnan épülő fészkekbe, a kultura áldásait is élvezni fogják a munkástelepi iskolák működésében. Reméljük, hogy az első kezdet gyümölcsöző hatással lesz a jószándék kivitelénél és a 120 lakást idővel a többi is követni fogja.

Nem mulaszthatjuk el ennek kapcsán az intéző körök figyelmét a tisztviselői lakások kérdésére is felhívni. A vasuti és általában a tisztviselői kar szintén a lakásinség és nyomor hatása alatt áll. Az eladósodás nagyrészt a lakásdrágaságra vezethető vissza, mert a lakásbér nem elegendő a lakásra, a mutatózó hiányt a fizetésből kell kipótolni.

Az állandó drágaság azután olyan viszonyok közé sodorta a hivatalnokokat, melyből nem egykönnyen szabadulhat. Tisztviselői lakások építése nem lenne rossz tökebefektetés a nyugdíjintézetnek. Vagy ami még inkább tesszéssel találkozunk, adjon a nyugdíjintézet amortizációs kölcsönöket egy létesítendő vasuti tisztviselői telep céljaira megfelelő biztosítékok és kamat ellenében.

A nyugdíjintézet nem kockáztatna semmit,

sőt pénzét talán a jelenleginél még gyümölcsözőbben is elhelyezhetné. Ilyen nagytőkéjű intézménynek egyéb kötelezettségei is vannak, mint az esedékes nyugdíjak folyósítása. Jótékonyági jellege nem merülhet ki csupán a nyugdíjogosultak támogatásában, hanem a szüksége mutatkozik, más téren sem tagadhatja meg az arra szorultak felsegítését. Ma vagyonaát állampapírokba helyezi. Hasonlóképpen kölcsön adhatna tagjainak is felesleges készpénzét. Minden biztosíték meg van adva arra vonatkozólag, hogy a pénznek kamatai, az adott kölcsönnek részletei befolyjanak.

A munkásházak építésének ügye kibővítve a tisztviselői lakások építésével, lenne az a társadalmi mentőakció, mely békét hozna a szivekbe, megvalósítónak pedig ércnél maradandóbb emléket állítana.

### Céltalan vizsgálatok.

Az idén ismét megkezdte működését az a „vészbizottság“, amely tavaly első ízben indult ki a Máv. igazgatóságából azzal a céllal, hogy az üzletvezetőségek hitelkezelését a helyszínen felülvizsgálva, megállapítsa a hitelállapítást valódi okait s határt szabjon az üzletvezetőségek állítólagos túlköltségeinek.

A múlt évi bizottság-járás eredménye egyenlő volt a semmivel, mert hiszen a túllépéseknek valami más okát a helyszínen sem lehetett megállapítani, mint amit az üzletvezetőségek évente a jó ég tudja, hány ízben, az igazgatóságnak írásilag bejelentettek. A nagy reményekkel megindult vizsgálat meddőségét legjobban igazolja, hogy a bizottság működéséből kifolyólag apró s csaknem nevétséges semmiségek hiányoltattak meg, mint például, hogy egyik vagy másik utiszámlában a napidíj, vagy kocsi-tervényesen volt felszámítva, vagy a kiküldetésben volt központi közeg két nap helyett mért nem végezte el egy nap a dolgát.

Éppen azért csodáljuk, hogy a pénzügyi főosztály igazgatója ezeket a céltalan vizsgálatokat az idén újból folytatja. Ugyálszik vannak ott körülte a pénzügyi főosztályban olyan tudós mandarinok, akik betudják ugratni olyan intézkedésekbe is, amelyek első sorban az ő vasuti dolgokban való tájékozatlanságát igazolják be s többet ártnak az igazgatói állás tekintélyének, mint amennyit használhatnának a vasutnak még abban az esetben is, ha ezek a vizsgálatok csakugyan járnának valami eredménnyel.

Képzelve el bárki is, hogy a pénzügyi főosztály egyébként általános tisztelőben álló igazgatója, aki maga is részt vesz ezeken a vizsgálatokon, miként bírálhatja meg valamely túllépés indokolásának a helyességét, amikor nemcsak ő maga nem vasuti szakember s így ennek a százfélé ágazó szolgálatnak a szükségleteiről nincs tájékozva, de valójában nem szakemberek a kíséretében levő bizottsági tagok sem semmi olyan kérdésben, amely a szolgálat szükségleteinek elbírálására vonatkozik.

Ne essék zokon azoknak sem, akiket megjegyzéseink esetleg személyileg érintenek, ha egyenesen kétségbe vonjuk, hogy akár csak a legkisebb állomás személyzeti létszám-szükségletét is képesek volnának felülbírálni. Hiszen ehhez nem elegendő még annak az ismerete sem, hogy hány vonatja és hány árutétele van annak az állomásnak, hanem ismerniök kellene az állomás teljes forgalmi viszonyait, az áruk minőségét, amelyek ott kezelés alá kerülnek, a feleket, akikkel az állomásnak óráról-órára dolga van, az azokkal való érintkezés százfélé nehézségeit és különösen a vasuti személyzet mindegyikének egyéniségét, munkabírását és igyekezetét. Mert bizony gyakran éppen ezen mulik, hogy egy-egy állomásnak kénytelen az üzletvezetés nagyobb személyzetet adni, mint amennyi — mindenkit kiváló munkaezőnek feltételezve — az állomás munkájának elvégzéséhez elegendő volna.

Elméletileg és különösen finánc-felfogás szerint minden ember köteles a szolgálatát teljesen ismerni és köteles azt a legnagyobb igyekezetel el is látni. Ámde az elméletre a valóság gyakran csuful rácatól s amig az üzletvezető-

ség koponyaszám szerint kapja a létszám-megszabást, az állomásokkal szemben kénytelen a munkaezők minőségét is figyelembe venni, mivelhogy a vasutnál a napi munkát fel kell dolgozni feltétlenül s nem lehet arra várni, amig a hátralékok a forgalom rendes menetét akasztják meg.

A vészbizottság hiába állapítja meg ezért bármely üzletvezetésnél is, hogy az ennyi vagy annyi fővel túllépte az engedélyezett létszámot, csak azt a választ kaphatja, hogy a megszabás a feldolgozandó munkához elégtelen volt, a munkát pedig el kellett végezni, tehát az üzletvezetés kénytelen volt két baj közül a kisebbiket választani és több embert alkalmazni, mintsem elegendő munkaező hiányában önmaga okozzon beláthatlan forgalmi zavarokat.

Tisztelettel kérjük, hogy bármely tagja is annak a vészbizottságnak merne-e arra vállalkozni, hogy az üzletvezetőségeknek ezt az indokolását kifogásolja, vagy annak helyességét megdöntse? Ha nem, akkor joggal fellehet tenni azt a másik kérdést is, hogy mi célja van az ily bizottságosdinak, amikor már előre tudják, hogy az üzletvezetőségek indokolását akkor is kénytelenek volnának elfogadni, ha azok nem is fednék teljesen a valóságot, mert hiszen sem a bizottságnak, sem magának az igazgatóságnak nem áll módjában azok ellenkezőjét bebiztosítani.

Ugyanez áll a dologi- és üzemi-kiadások túllépéseinek indokolásánál is, sőt talán még hatványozottabb mértékben, mert ezeknél már még az üzletvezetés sem képes a túlküladások és költségemelkedések okait teljesen részletezni. Ezeknek a kiadásoknak az elszámolása ugyanis nagyrészt a külszolgálati főnökök hatáskörébe tartozik s amidőn egy-egy elmúlt hónapról a beérkező leszámlások az üzletvezetésnél összevonatnak, a kiadásöbbltet ugyan hamar megállapítható, de aztán ember legyen, aki ennek a többletnek a részletezését és indokait a leszámlások halmazából össze tudja állítani. Ez okból az üzletvezetőségek is csak nagy általánosságban tudják a túllépéseket megindokolni s a bizottság kénytelen beérni ezzel is, mert az még az általános indokolások megértéséig sem juthat el.

Nyilvánvaló ennél fogva, hogy ezek a pénzügyi vizsgálatok amelyek a mindenáron való takarékoskodás jelszavából indulhattak ki, teljesen céltalanok, sőt egyenesen értéktelenek, mert sem a takarékoskodást, sem a megszabások betartásának a lehetőségét nem szolgálják. Arra jök legfeljebb, hogy a bizottsági tagok a kirándulások alkalmával egy kissé kiszellőztessék magukat s hogy a személyzetnek a bizottságosdin való élcelődésre egy kis újabb táplálékot nyujtsanak.

Mindenesetre különösnek tartjuk azonban, hogy az igazgatóság pénzügyi főosztálya saját maga nem érzi annak a helyzetnek a fonákosságát, amelybe önmagát belelovalja. Elvégre is azt szabad volna meglátnia, hogy azt a szürke lovat keresi, amin rajta ül. Az üzletvezetőségek előirányzatait ugyanis éppen a pénzügyi főosztály szokta megtépnézni, minden kérdés és tárgyalás, vagy alaposabb elbírálás nélkül tisztán ötletszerűleg törölve és redukálva azokból olyan összegeket, amelyek éppen szükségesek ahhoz, hogy a Máv. előirányzata az állami költségvetésbe való beillesztésnél szépséghibával terheltnek ne találtsák.

Ennek természetesen a következménye, hogy minden üzletvezetés minden cimen jóval kisebb megszabást kap, mint amennyit részletes indokolással előirányzott, sőt a következő évre kisebb megszabást kap még annál az összegnél is, amit az előző évben tényleges kiadásoként költött. Az igazgatóság tehát önmaga állítja az üzletvezetőségeket az elé a helyzet elé, hogy a hitelmegszabást betartani képtelenek legyenek, az év végéfé pedig — mintha azoknak minden eszközt rendelkezésükre bocsátott volna — azt keresi, hogy honnan származnak a nagymérvű túllépések.

Hát bizony egyedül onnan származnak, hogy az igazgatóság nem veszi figyelembe az üzletvezetőségek legmondosabban összeállított előirányzatát sem, holott a valódi szükségleteket csak az üzletvezetés ismeri s csak akkor lehet képes betartani a megszabást, ha az előirányzatnak meg is felel. Am vonja szigorú

felelősségre az igazgatóság az üzletvezetőségeket, ha azok túllépik a saját maguk által előirányzott összegeket, de nem adni meg a kért megszabást s annak betartását még is követelni, sőt azzal kezdeni minden pénzügyi rendelkezést, hogy a megszabások túllépésénél a hitelek elégtelenségét indokul felhozni nem szabad, talán még sem fér össze teljesen egy ilyen nagy és fontos intézmény komolyságával.

Reális megszabások mellett helyén való lehet a túllépések indokainak legapróbb részletekig menő fürkészése is, de ott, ahol már magát a megszabást nem lehet komolvan venni, tekintélye sem lehet egy olyan bizottsági vizsgálathoz, amelynek a céltalansága már eleve nyilvánvaló s a bizottság tagjait is szinte nevetséges helyzetek elé állítja.

## Helyi érdekű villamos vasutak.

Az országban már kezdenek megpróbálkozni a helyi érdekű villamos vasutakkal. Mig külföldön nagy vasutak fővonalain eredményesen vezették be a villamos áramot vontatás céljaira, nálunk csak lassu léptekkel tudja az őt megillető helyet elfoglalni.

A villamos áram pedig olcsó közlekedési eszköz ottan, hol a természeti erők fölös számban állanak rendelkezésre. Magyarországot a gondviselés bőven ellátta vízhajtó erővel, melyből nagy mennyiségű és olcsó villamos áramot lehet előállítani. Mégis alig történt nálunk e téren elhatározó lépés, mert mi a gőz jegyében haladunk kitűzött céljaink felé.

Hozzáértők állítása szerint a gőzmozdony ma már a fejlődés azon fokán áll, melyen túl egyelőre alig fokozható. A gőzmozdony kénytelen lesz uralkodó helyét a villamos árammal megosztani, hogy később teljesen átengedje fiatalabb versenytársának.

A mai korban sokkal nagyobb igényeket támasztanak a vontató erőknek, semhogya a gőzmozdony sokáig állja az ellene törő harcot. A gőzmozdony teljesítőképessége a mai vasuti berendezések mellett korlátolt. Bizonyos határon túl nem lehet fejleszteni, mert a vasuti felépítmény, műtárgyak alig engednek a szerkesztő elmének több szabadságot, mint amennyire az már ma is kihasználja a rendelkezésére álló anyagot.

A villamos vontatás még csak most kezd kibontakozni gyermekkorából és beláthatatlan fejlődés perspektívája áll előtte, mig arra a pontra jut, hol öreg elődje, a gőzmozdony már-már megreked. A villamos vontatás kevesebb apparátust szükséges, mint a gőzvontatás. A villamos áramot előállító telep mindazon vasuti berendezéseket feleslegessé teszi, mi a gőzvontatásnál feltétlenül szükséges. Szén és vízellátások teljesen ismeretlenek; a villamos telep a legtávolabb eső pontra továbbítja a hajtóerőt. Kevesebb személyzet, jobb kihasználás gazdaságossá teszi a villamos vontatást. Személyszállításnál nem kicsinylendő a kőszénfüst elmaradása sem, mi nem ritkán rendkívül kellemetlenül érinti az utazóközönséget.

A villamos vontatás mindeme jó tulajdonságai mellett nálunk mégis igen lassan tudja a helyét megtalálni és elfoglalni. Az intező körök idegenkedése hátráltatja elterjedését, mit mesterseges eszközökkel iparkodnak ébren tartani. A legáltalánosabb kifogás, hogy a villamos vontatás még nem érte el azon fokát, mikor teljes megnyugvással lehet nagyvasuti vontatás céljaira felhasználni.

A kifogás tarthatatlansága rögtön kiderül, ha a kérdést behatóan megvizsgáljuk. Nem vonjuk kétségbe, sőt az előbbieken magunk is azt állítottuk, hogy a villamos vontatás a fejlődés

utján halad. Azonban ezen okból kifolyólag nem indokolt az ellenszenv, mert hiszen a gőzmozdony sem volt egykoron olyan magaslaton, mint amennyire folytonos tökéletesítés után mai napig vitte.

A gőzmozdonyt is sokan ellenezték, mert nem bíztak használhatóságában. A gőzmozdony szerepe azonban ki volt jelölve a haladás keretében, mit sem maradásig, sem az álpróféták serege nem tudott visszacsínálni. Megindult tehát sors jelölte útjára, melyen boldogságot szórt az egész világra, az emberiségre.

Igy vagyunk a villamos árammal is. Majd jön egy távolba látó elme, ki szerencsés inspirációval felkarolja a tértlenségre kárhözvontott villamos erőt és beleviszi a gőzvasutaktól elfoglalt és monopolizált közlekedési életbe. Mikor ez fog megtörténni, akkor nyílik majd alkalom az alkotó geniének, hogy a még felfedezésre váró titkokat az emberiség boldogítására közkinccsé tegye.

Egyelőre meg kell elégednünk és megbarátkoznunk azzal a gondolattal, hogy a villamos vontatás mint másodrendű eszköz helyi érdekű vonalakon kerüljön nálunk kipróbálásra. Az eddigi eredmények kecsegtetőek és mi azon véleményen vagyunk, hogy nincsen messze az idő, mikor nagyobb arányokban indul meg a gőzvasutaknak átalakítása villamos üzemekre.

A budapesti környéki helyi érdekű vasutak nemrégén tértek át a villamos üzemre. A közlekedés ezáltal kényelmesebbé, gyorsabbá vált és a környék fejlődése igazán csak mostan remélhető nagyobb arányokban. A vác-gödöllői villamos vasut is át van már adva a forgalomnak. Ennek a szerencsétlen körülmények között megépült vasutnak odesszéja azonban nem igazolja azok állásfoglalását, kik nem sok jót várnak a villamos vasutaktól. Hogy egy vasutat eleve rosszul terveztek meg, gyakran előfordul már a gőzvasutaknál is, még sincsen senki sem, ki ezen körülményből kifolyólag pálcát törne a gőzvasutak fölött.

A vác-gödöllői vasut története arra szolgál, hogy a következőknél nagyobb körültekintéssel járjanak el. A mutakozó hibák mindig előnyére váltak egy fejlődő intézménynek. A villamos vontatás azáltal lesz naggyá, ha a javításra szoruló hiányosságok szembetűnően jelentkeznek.

Ujabbban az arad-hegylajai vasut villamosítása indult meg, mi az előjelek után már a következő tavaszra befejezést is nyer. Ugy látszik az érdeklődés valójában most kezd mutatkozni. Ebből következtetve, a közel jövőben mind több gőzvasut fog a villamos üzemre áttérni. Az ország vasuti élete és forgalma tehát nagy átalakulásnak néz elébe, mi kihatással lesz az érdekelt vidékek polgárosodására, fejlődésére.

Ott, ahol villamos telepek látják el a vontatás szükségleteit, a községek mind berendezkednek villamos világitásra is. A világitás megteremtése a kultúra első lépése, mely után a kövezés, vízvezeték és csatornázás következik. Amit a gőzvasut tett a kultúra terén, annak folytatását és betetőzését a villamos áramtól várjuk. Magyarországon a kultúrának még elég dolga akad; nem kicsinylendő tehát azon jövő, mit a haladás a villamos áramnak jelölt ki.

Kívánatos lenne, ha fővonalakon is kísérlet tennének a villamos vontatással. Különösen nagy városok környékén, hol a füst ugys tönkre teszi a levegőt, óriási szolgálatot tenne közegészségügyi tekintetből a villamos vontatás. Miután egyelőre úgy sem számíthatunk a fővonalak villamosítására, örömmel tölt el annak a ténynek a megállapítása, hogy a helyi érdekű vasutak rohamos lépéssel haladnak a villamos üze-

mek felé. Mentül jobban elterjed a villamosvontatás, annál közelebb kerül annak a távoli jövőnek körképe, mikor a gőzvasut olyan ritka kivétel lesz, mint most a villamos helyi érdekű vasut.

## Az erdélyi vasutak.

Hosszu időn át Erdélynek a kolozsvár-predeáli vonalon kívül nem volt fővonala. Ezen bonyolódott le az erdélyi forgalom és a vasut hiánya volt az országrész elmaradottságának főokozója.

Az ország házában, sajtotban nem szűnt meg a figyelmeztetés, mely a közérdeklődést Erdély felé terelte. Valóban rengeteg természeti kincs fekszik feltáratlanul Erdélyben; ami pedig közismert, az sem kerülhet a piacra, mert nincsen megfelelő vasuti hálózata, amely közelebb hozná az ország szívéhez.

Évtizedeken át pusztában elhangzó szó maradt az érdekeltek jajkiáltása, mig a koalíciós kormány figyelmé és áldozatkészsége meg nem szerezte a régen ohajtott erdélyi körvasutat. Szászrégen—déda—brassói vonal egy országrészt csatolt a nemzethez.

Tagadhatatlanul nagyot lendített a körvasut az erdélyi viszonyokon, de korántsem képez ezen vasut olyan befejezett egészet, hogy a közszükséget teljesen kielégítve találjuk. A körvasut mentén fekvő vidék terményei, mint fa, kő, márvány, a nagy távolság miatt most is csak nagy áldozatok árán hozhatók forgalomba. Ilyen cikkek a legkisebb árudiszabást sem bírják el, főleg akkor, ha nagy távolságról kell a fogyasztási helyre elfuvarozni.

Mig a körvasutról valamely áru az ország felé vezető fővonallal érkezik, rengeteg utat fut meg. Már tisztán az ilyen módon előálló költség felémészti a várható haszon tetemes részét, úgy, hogy a továbbszállítás normális körülmények között egyenesen veszteséggel jár. Összekötő vonalakra lenne szükség, mely a két fővonal között rövidebb és természetesebb vasuti kapcsolatot létesítené.

Azonban az erdélyi terep nehéz vonalviszonyai nem csábítanak helyi érdekű vasutak építésére. Tömegcikkekből kevés haszna van a vasutnak, gyártelepek pedig egyes vidékeken — épen a vasut hiányára tekintettel — nem létesültek. Faszállításra vasut nem épülhet, mert az erdő kihasználása előre meghatározott üzemszert bizonyos időre van korlátozva, melyen túl a faszállítás mindaddig szünetel, mig az újra sarjadzó erdő annyira meg nem erősödik, hogy ismételtlen vágható.

A vasutnak prosperálásához állandó jövedelem szükséges, mit nagyarányu kereskedelem és fejlett ipari üzemek biztosítanak. Ipari üzemeknek azonban olyan tulajdonsága van, hogy azok ott létesülnek, ott támadnak, hol a kész gyártmányok és a gyártáshoz szükséges anyagok szállításához a vasut kéznél van. Rendes körülmények között tehát a vasutak hívják az ipari üzemeket életre, nem pedig megfordítva.

Erdély elmaradottságának okát az előadottak közelebbről megvilágítják. A vasut hiánya játszott olyan irányban közre, hogy Erdély legnagyobb része közgazdaságilag teljesen elmaradt. Egy vasut nem elegendő a bajok orvoslására. Erdély kincsei nagyobb érdeklődést érdemelnének, sajnos, azonban, a vállalkozási kedv hiányzik.

A vasut építése Erdélyben nagy összegek befektetését igényli. Kérdés, vajjon a vasuthoz fűzött várakozás kellő kielégítést talál-e. A vállalkozás felkészítésére természetesen olyan vidék kedvezőbb, mely az első esztendőben mindjárt kellő haszonnal kecsegtet. Erdélyben a közállapotok olyanok, hogy ott előbb meg kellene a közgazdasági életet alapozni. Vállalkozás ilyen számítást nem ismer; az a mára épít, a jövő esetleges alakulásai csak másodszorban érintik számításait.

Erdély tehát nem várhat nagyarányu fejlődést a magánvállalkozástól. A kezdeményező lépést az államnak kell megtenni még áldozatok árán is, ha azt akarjuk, hogy a magánvállalkozás Erdélyben is megvesse a lábát. Első sorban elegendő és jó, kedvező, főleg olcsó és rövid vasuti összeköttetésről kell gondoskodni. A

meglevő vasutakkal Erdélynek csak igen kis része került az országos forgalomba, szükséges tehát, hogy más vasutakat is érintsük.

A most még létező óriási távolságokat megfelelő összekötő vonalakkal közelebb kell hozni egymáshoz. Az állam az építendő vasutakkal idővel kitűnő üzleteket csinálhat, ha azok mentén ipari üzemek is létesülnek. A jelenben hozandó áldozat idővel busásan megtérül. A vasút jövedelmezősége évről-évre fokozódna; míg a vidék mellette állandóan gyarapodna, vagyosodna.

Erdély elhagyatottsága a kellő érdeklődés hiányán mulik. A szűkebb erdélyi érdekeltségnek kell a mutatózó aránytalanságokra a közfigyelmet felhívni, ha azt akarják, hogy valami létesüljön. Az anyaország nem ismeri, talán mondhatnók nem értékeli kellőleg azt a mérhetetlen természeti gazdaságot, mi Erdélyben felhalmozva fel-tárára és hasznosításra vár.

Most ismételen nagyobb mozgalom van alakulófében, hogy Erdély egy újabb transversális vasutat kapjon. A vonal Tordáról Kolozsvár érintésével Zilahig terjedne. Aki ismeri az ottani viszonyokat, az már magát a tervet a legelőkelőbb érdeklődéssel üdvözölheti. A mai vonalviszonyok mellett Kolozsvárról Zilah csak nagy kerülővel érhető el a szamosvölgyi vasuton. A tervezett vasutvonallal ez a távolság a felére apadna le, sőt ha fővonalra építenék ki, akkor néhány óra leforgása alatt Tordáról—Zilahig lehetne eljutni.

A vidék, amelyen a vonalat tervezik, megérdemli az érdeklődést. Hogy mit lehet egy vasutnak Erdélyben produkálni, arra világos példa a szamosvölgyi vasút. Ez a kis vasút ma a hazai magánvasutak között a legtekintélyesebb szerepet játssza, mit okos vasuti politikával állandóan erősít. Jövedelmezősége tiszteletet követel a legszigorúbb vasutbíráltól is, fejlődése bámulatra méltó.

Az új vonal nem volna konkurrens a szamosvölgyi vasutnak. Ennek a vasutnak meg van a maga üzleti köre, mely biztosítja mai nagyszerű pozícióját. A vonal létesítése, melyet Erdély előkelő társadalmá követel hisszük, hogy a kormánykörökben is élénk érdeklődéssel és rokonérzéssel találkozik. Nagyon helyes felfogásra vall, hogy a tervezett transversális vasút megépítését államvasuti vonalnak kívánják. Felfogásunk ezen a ponton az érdekelteket teljesen fedi. Ilyen vonalat állami üzemben kell kiépíteni. Magánvállalkozás rengeteg kárt okozhatna az államvasutaknak, ha konkurrens vonalával két fővonal közé ékelné be magát.

Már elegendő ilyen vasutunk van magántulajdonban, egy újabbat vasuti államiérdekből nem szabad magánvállalkozásnak átengedni. Reméljük, az erdélyi érdekeltség nem nyugszik meg a mostani tervezés keresztülvitelével, hanem a kormány figyelmét felhívja azokra a még javítást igénylő hiányokra is, melyek teljesítésétől várjuk Erdély közigazdasági felvirágztatását.

## 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 kikerülhettek legyenek.

Értesítjük tagjainkat, hogy egyesületünk és szövetkezetünk ügyésze, **Dr. Hajós Jenő**, minden kedden délután 2—4 óráig egyesületünk helyiségeiben, más napokon délután 3—6 között, irodájában (VI. Podmaniczky-u. 29.)

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

A szerkesztőség.

# Családi házak



# építése

# Dunaharaszti

Dunaharaszti, közvetlen a magyar kir. államvasutak mellett gyönyörű tisztviselőtelep létesült. A dunaharaszti cementárnyag- és építési vállalat saját mézshomok-téglagyárában Dunaharaszti állítja elő az építési anyagot, miáltal az építési költségek a minimálisra redukálódnak. Állami és egyéb oly tisztviselők, akiknek rendes lakbérük van, igen előnyös feltételek mellett juthatnak telekhez és saját családi házhoz. Más foglalkozásuak előre megállapított és részletezett szerződés mellett.

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

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

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

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

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

## Új rendszerű hitelnyújtás a vasutas vásárlóközönség részére.

Sem hitel!



!! Pontos !!  
kiszolgálás

Mert mindenki készpénzért vásárolhat nálunk akkor is, ha nincs elegendő pénze! Vevőinknek bankhitel áll rendelkezésükre, a számlák összegét a bank fizeti ki, a vevő tehát a banknak tartozik és tartozását ott megállapodás szerint törlesztheti, melyről bővebb felvilágosítással bármikor szívesen szolgálunk.

Teljes menyasszonyi kelengyék egyszerű és a legszebb kivitelben. — Saját készítményű férfi- és női fehérneműk, kipróbált legjobb anyagokból. — Vásznak, sifonok és kanavásznak minden minőségben. — Ruhakelmék, delének, batisztok, zefirek, selymek és mosóárúk nagy választékban. — Asztalneműk és kávékészletek 6 és 12 személyes nagyságban. — Törülközők, zsebkendők, törülők és paplanok. — Női-, férfi- és gyermekharisnyák, keztyűk, kötények és kendők.

Sem  
pénzért!



Szabott  
árak!

**Bodó és Nemes** vászon és fehérnemű áruház

Budapest, VII., Baross-tér 19. (A Baross szoborral szemben.)