

ELŐFIZETÉSI ÁR:
Egész évre . . . 6 korona.
Egyes szám ára 4 fillér.

MEGJELENIK HÉTENKÉNT EGYSZER:
szombaton és egyes rendki-
vüli alkalmakkor.

A VÁROS

SZERKESZTŐSÉG:
Városi közlevéltár (városház,
földszint 7. sz. lde küldendők
a kéziratok.

KIADÓHIVATAL:
Városi könyvnyomda-vállalat
irodája. lde küldendők
az előfizetési díjak és hirdetések.

KÖZIGAZGATÁSI, KÖZMŰVELŐDÉSI ÉS KÖZGAZDASÁGI HETILAP.

Főszerkesztő: VECSEY IMRE. ♦♦ Felelős szerkesztő: KONCZ ÁKOS.

Kiadótulajdonos: A VÁROSI KÖNYVNYOMDA-VÁLLALAT.

Az 1910. évi államsegély felosztása.

A belügyminiszter 1910. évre ismét 50,000 korona államsegélyt küldött Debreczen sz. kir. városnak, melynek felosztása az 1909. évi miniszteri rendelet értelmében történik s amelyet a következőkben közöljük:

N é v	Állás	A fiz. és lak-pénz pótlék összege		Az államsegélyből 14% levonással kifizetendő	
		K	f	K	f
Kovács József	polgármester	600	—	511	20
Vecsey Imre	főjegyző	480	—	408	96
Körner Adolf	tanácsos	680	—	579	36
Medgyaszay Miklós	"	587	—	500	10
K. Tóth Mihály	"	670	—	570	84
Dr. Vargha Elemér	"	680	—	579	36
Dr. Magoss György	t. főügyész	440	—	374	88
Dr. Tóth Emil	I. aljegyző	640	—	545	28
Szabó Elek	II. "	360	—	306	72
Dr. Hegedüs István	III. "	400	—	340	80
Dr. Tatay Zoltán	közig. gyak.	—	—	—	—
Budaházy Jenő	"	440	—	374	88
Dr. Vásáry István	"	440	—	374	88
Zöld József	"	212	—	180	64
Roncsik Lajos	főszámvevő	680	—	579	36
Sz. Nagy Lajos	számvevő	500	—	426	—
Papp József	"	400	—	340	80
Rankay Jenő	számtiszt	420	—	357	85
Szücs Gusztáv	"	420	—	357	85
Ifj. Máthé Miklós	szám. gyak.	147	—	125	25
Somogyi Rezső	"	440	—	374	88
Kiss Péter	"	220	—	187	44
Komáromy Antal	házipénztárnok	640	—	545	28
Csapó László	házip. ellenőr	400	—	340	80
Szilágyi József	házipénzt. tiszt	340	—	289	68
Kertész Ferencz	"	340	—	289	68
Dr. Tüdös Kálmán	t. főorvos	440	—	374	88
Koncz Ákos	főlevéltáros	300	—	255	60
Udvarhelyi Géza	városgazda	420	—	357	85
Rácz Géza	városg. gyak.	440	—	374	88
Takács Bálint	iktató	320	—	272	64
Raics Gyula	kiadó	320	—	272	64
Orosz Endre	irodatiszt	820	—	698	64
Szondy Lajos	"	620	—	528	24
Nagy Lajos	"	620	—	528	24
Dömsödy Kálmán	irnok	440	—	374	88
Kovács Ferencz	"	440	—	374	88
Fejér Lajos	"	440	—	374	88
Iklódy János	"	440	—	374	88
Nagy Gyula	"	440	—	374	88
Nagy Gábor	"	440	—	374	88
Tóth Lajos	"	440	—	374	88
Király Ferencz	"	440	—	374	88
Rácz Mihály	"	—	—	—	—
Tóth Imre	"	440	—	370	20
Veress Sándor	házipénzt. tiszt	340	—	289	68
Boldisár Kálmán	mező-rendőr.	580	—	494	16

N é v	Állás	A fiz. és lak-pénz pótlék összege		Az államsegélyből 14% levonással kifizetendő	
		K	f	K	f
Kiss Sándor	rendőrfogalm.	240	—	204	48
Nagy Sándor	máti biztos	—	—	—	—
Axmann Gyula	külső állatorvos	—	—	—	—
Cseh János	"	—	—	—	—
Török Gábor	erdőmester	—	—	—	—
Botos Lajos	erdész	—	—	—	—
László János	"	—	—	—	—
Szücs Kálmán	"	—	—	—	—
Csáky János	vágóhídi igazg.	400	—	340	80
Steiner Jakab	" ellenőr	400	—	340	80
Blazsek István	" gépész	—	—	—	—
Aczél Géza	főmérnök	680	—	579	36
Borsos József	építész	440	—	374	88
Tikos Imre	mérnök	540	—	460	08
Török Gábor	"	540	—	460	08
Berényi Gábor	mérnök	540	—	460	08
Fodor József	építőmester	320	—	272	64
Leskó Ferencz	utómester	440	—	374	88
Rácz Gábor	"	440	—	374	88
Tóth Sándor	"	440	—	374	88
Szabó Miklós	hordójelző	600	—	511	20
Csóka Sámuel	tanácsnok	680	—	579	36
Kondor Kálmán	számvevő	400	—	340	80
Szabó István	adópenztáros	300	—	255	60
Koszorús Kálmán	adóellenőr	320	—	272	64
Szentgyörgyi József	illet. nyilvánt.	320	—	272	64
B. Szilágyi Imre	birt. "	320	—	272	64
Kapros Sámuel	adótiszt	340	—	289	68
Papp Mihály	"	340	—	289	68
Szerető István	"	340	—	289	68
Szathmáry Károly	adókivető	340	—	289	68
Szathmáry Mihály	"	340	—	289	68
Oláh Gyula	"	340	—	289	68
Boruss Béla	"	340	—	289	68
Kiss József	"	340	—	289	68
Károlyi Ferencz	"	340	—	289	68
Zoltai Lajos	muzeumőr	220	—	187	44
Rostás István	főkapitány	340	—	289	68
Végh Gyula	"	240	—	204	48
Jeney Miklós	büntügyi főnök	400	—	340	—
Simon Miklós	rend. kap.	1140	—	971	25
Ozory István	" "	320	—	272	64
Vetéssy Béla	" fogalm.	320	—	272	64
Orosz László	" "	320	—	272	64
Dr. Komlóssy Pál	" "	320	—	272	64
Mile Pál	" "	320	—	272	64
Illéssy Gyula	fogalmazó	240	—	204	48
Dr. Harsányi Imre	"	418	—	356	12
Dr. Balkányi Ede	ker. orvos	800	—	681	60
Dr. K. Szalay Béla	" "	500	—	426	—
Dr. Vargha Emil	" "	800	—	681	60
Dr. Balkányi Emil	" "	400	—	340	80

N é v	Állás	A fiz. és lak- pénz pótlék összege		Az államségi- hól 14.8% levonással kifizendő	
		K	f	K	f
Nagy Lajos	rend. iktató	340	—	289	68
Kulcsár Imre	„ kiadó	340	—	289	68
Nagy Mihály	m. r. biztos	340	—	289	68
Erdei János	„ „ „	340	—	289	68
Dobos József	r. biztos	440	—	374	88
Szőcs Lajos	„ „	440	—	374	88
Harmathy Ferencz	„ „	440	—	374	88
Fehér Mihály	„ „	440	—	374	88
Bardócz András	„ „	440	—	374	88
Bikfalvy Miklós	„ „	440	—	374	88
Pávay Gyula	polg. biztos	440	—	374	88
Pósalaky Mihály	„ „	440	—	374	88
Nagy Imre	„ „	440	—	374	88
Nagy Ferencz	„ „	440	—	374	88
Ónody Mihály	„ „	440	—	374	88
Nagy Samu	„ „	440	—	374	88
Kaderász Gyula	rend. irodát.	440	—	374	88
Király János	„ „	440	—	374	88
Boross Lajos	irnök	440	—	374	88
Szabó Ferencz	„	440	—	374	88
Szenere Albert	„	440	—	374	88
Mihályi István	r. biztos	440	—	374	88
Herczeg János	m. r. biztos	340	—	289	68
Bészler Károly	tanácsnok	680	—	579	36
Kovács Kálmán	ülnök	447	—	380	82
Vargha Károly	„	540	—	460	08
Dr. Dóczy Emil	alügyész	400	—	340	80
Dr. Sámy László	IV. aljegyző	—	—	—	—
Medgyessy Lajos	közgyám	320	—	272	64
Siposs György	gyámpénztros	500	—	426	—
Hamar László	gyámp. ellenőr	320	—	272	64
Nagy Sándor	számtiszt	420	—	357	85
Barcsay István	leltárbiztos	340	—	289	68
Kovács Gyula	h. leltárbiztos	440	—	374	88
Brancs Károly	irnök	440	—	374	88
Bernáth Lajos	„	440	—	374	88
Szabó Kálmán	tanácsos	680	—	579	36
H. Kiss József	r. fogalm.	240	—	204	48
Tóth István	népf. ny. tartó	340	—	289	68
Szilágyi Bálint	szállásbiztos	440	—	374	88
Ferenczy József	kórházi biztos	440	—	374	88
Tóth Imre	„ „	440	—	374	98
Veress Imre	irnök	440	—	374	88
Nagy István	szállásbiztos	440	—	374	88
Szappanos Alajos	irnök	440	—	374	88
Alföldy Mihály	„	440	—	374	88
Miklóssy Kálmán	„	—	—	—	—
Oláh Károly	tanácsos	170	—	144	83
		58691	—	50000	—

Debreczen és Nagyvárad vasútja.

Irta Gönczy Béla.

A debreczen—nagyvárad helyi érdekű vasút építő munkája annyira előrehaladt, hogy a vasutnak forgalomba helyezése december közepére várható. Az új helyi érdekű vasutnak szűkebb körű megjelölésére tulajdonképpen helyesebb volna a derecske—biharpüspöki helyi érdekű vasut elnevezést használni, mert a most megépült új vonal a debreczen—derecske—nagyvárad helyi érdekű vasutnak Derecske állomásából indul ki s a M. Á. V. püspökladány—nagyvárad fővonalának Biharpüspöki állomásába fut be. Mindazáltal a vonatok Debreczentől Nagyváradig fognak közlekedni, mert az újonnan épült, 45 kilométer hosszú vasut egyrészt a debreczen—derecskei 20 kilométer hosszú for-

galomban lévő vonalat, másrészt a M. Á. V. fővonalán a biharpüspöki—nagyvárad 50 kilométer hosszú vonalrészt peage-ként fogja használni, úgy, hogy az új vasut vonalainak forgalmi végső pontja Debreczen, illetőleg Nagyvárad állomás lesz. A két végső pont között az összes távolság tehát 70 kilométer. A 15 tonnás kocsiknak az egész vonalon való végigjárathatása céljából szükséges még, hogy a debreczen—derecskei vonalrésznek 5000 kg. keréknyomásra épült felépítményét 600 kg. keréknyomású teherbírára erősítsék meg, amely munkát az engedelmző tárgyalás alkalmával a debreczen—derecske—nagyvárad helyi érdekű vasutársaság magára vállalta. Egyébként ez utóbbi helyi érdekű vasut társaságának a most épült derecske—biharpüspöki vasut megalakítandó részvénytársaságával leendő fuziója már biztosítva van, amidőn is a már egyesített két vasut jogosan veheti majd föl a debreczen—nagyvárad vasut nevét.

Az új vonal Derecske állomás déli végéből ágazik el s azonnal keletnek fordul Konyár község mellé. Továbbad a 16-ik kilométernél eléri a konyári sóstó-fürdőt, hol a közelben fekvő Bajonta-pusztára való tekintettel Bajonta-Sóstó-fürdő elnevezéssel állomást építenek. A vasut itt délkeletnek fordul s ezt az átlagos irányát mindvégig megtartja. Elhalad az egymás mellett fekvő Pocsaj és Esztár községek között s a Berettyó folyó atbidalása után érinti Kismarja, Nagykereki (Bocskay kastélya), Nagyszántó és Kisszántó községeket s a M. Á. V. Biharpüspöki állomásába annak nyugati végén fut be.

A vasut jellege teljesen síkföldi négy ezrelék maximális emelkedéssel és 300 méter maximális ivsugárral. A vágány 6000 kg. keréknyomásra épül. Egyetlen jelentősebb műtárgya a Berettyón át Pocsaj mellett épülő hid, amelynek az árterület áthidalásaival együtt két husz méteres és egy (középső) 35 méteres nyílása van. A vasgyarak nagy elfoglaltsága miatt e hid vasszerkezeteinek gyártása megkésett. E zavaró körülmény nélkül a vasut már korábban megnyitható lett volna.

Az új vonal mentén a községek lakossága meglehetősen jómódu és népes s így élénk személy- és áruforgalom várható. De nagy jelentősége van e vicinálisnak a tranzit-forgalom szempontjából is. A püspökladány kerülő, eddigi 112 kilométer uttal és a debreczen—ermihályfalva—nagyvárad 104 kilométer uttal szemben ez a 70 kilométer hosszú vasut szép rövidülést jelent. Ezenkívül az utasoknak Debreczenből Nagyváradra vagy visszafelé való utjukban Püspöktadányban vagy Ermihályfalván eleddig át kellett szállniok és várniok; míg az új vicinálison ugyanennyi idő alatt egyfolytában utazhatnak. A helyi érdekű vasut ez időszertől előengedélyesei: Kisbári Kiss Ferenc, Gerster Béla és Török Emil, annak idején Debreczen és Nagyvárad között egy rövidebb összekötést terveztek. Ez a variáns ugyanis Debreczen pályaudvarának keleti végéből elágazva azonnal délkeletnek fordult volna Hoszapályi községhez, ahol keresztezte a debreczen—derecske—nagyvárad helyi érdekű vasut sáránd—nagyvárad szárnyvonalát. Innét továbbra is délkeletnek tartva, a 28-ik kilométernél, a már említett Bajonta-Sóstó állomásnál futott volna be ez a variáns a most valóban megépült vonal irányába. Ennek a közvetlen átlós vonalnak az építési hossza Debreczen és Biharpüspöki állomások között 57.5 kilométer volt: vagyis a most épült derecske—biharpüspöki 45 kilométer hosszú vonal helyett 12.2 kilométerrel hosszabb vasutat kellett volna építeni. Minthogy azonban ez az átlósan haladó variáns a Debreczen és Nagyvárad közötti utat a 70 kilométer hosszú

derecskei iránynál 6 és fél kilométerrel mégis rövidebbre fogta volna: ennél fogva a vasut engedelmező tárgyalásán ezt az irányt is kombinációba vették. Csakhogy a debreczen—derecske—nagylétai helyiérdekű vasut tiltakozik ez ellen, hogy az ő régebbi vonala mellett Debreczen és Hosszapályi között egy csaknem párhuzamos konkurrens vonat épüljön meg, mely rövidebb volna következtében a Debreczen—Sáránd—Hosszapályi—Nagyléta között levő vonal forgalmát nyilvánvalóan egészen magához vonta volna. E bizonyára jogos alapokon nyugvó tiltakozás folytán az átlós variáns megépítését elejtették s a Derecskének kerülő másik irányt engedélyezték.

A lokális érdekek szempontjából tekintve ezt a dolgot, látnivaló, hogy ha már Debreczen és Nagyvárad közt csak vicinális vasutat lehet építeni: akkor csakugyan leg-helyesebb volt a hosszupályi irány helyett a derecskei választani. Hiszen a vicinálisnak ugy is csak a feladata, hogy a szoroson vett helyi érdeket gondosan istápolja: egyik községtől a másikhoz kanyarogjon (valahogy ki ne hagyjon egyet sem!) és mint a fővasutakat tápláló gyűjtő ér, a gyűjtőterület összes községeit és nagyobb gazdaságait a vasúti körforgalomba bekapcsolja. Azonkívül a hosszupályii átlós irány megépítése esetében 12¹/₂ kilométerrel hosszabb lett volna az építés: valamint Derecske, ez a jelentékeny nagy község és járási székhely is kiesett volna az utirányból s a megyéje székhelyét, Nagyváradot is csak a sáránd—hosszapályii kerülő uton érthette volna el.

Másként áll azonban a dolog, ha az országos érdekek álláspontjára helyezkedünk s a jogosult magán- és helyi érdekeket is a nekik megfelelő szűkebb tere-numra szorítjuk. A debreczen—nagyvárad elsőrangu egyenes összekötő-vonalnak a megépítése ugyanis nem *novum*. Már a volt Tiszai vasut is, amidőn az ötvenes évek végén vonalát Püspökladányban kifurkálta Debreczen és Nagyvárad felé: ezt kétségtelenül azzal a célzattal tette, hogy egyelőre Debreczent és Nagyváradot, valamint a mögöttük levő területet (Szatmárt, illetőleg Erdélyt) kell a fővárossal a legrövidebb uton összekötni. Később azután a két vidéki nagyvárost is egybe lehet kapcsolni egymással az északi irányu (Szerencsnek megépült) tranzverzális vonallal. A hetvenes és nyolcvanas évek vasúti politikája is az volt: minden fővonalat a fővárosba koncentrálni s nemcsak a személy-, hanem az áruforgalmat is a fővárosra átkényszeríteni. Ez kétségtelenül helyes forgalmi politika volt mindaddig, míg a főváros pályaudvarainak befogadó képességét a forgalom növekedésével arányosan lehetett fejleszteni. Szép fővárosunk a rohamos növekedését és világvárossá való kifejlődését legnagyobb részben ennek a középpontosító forgalmi politikának köszönheti. Manapság azonban, midőn a főváros pályaudvarait tovább terjeszteni már nem lehet s a főváros exorbitans növekedése itt a lakás- és élelmezési viszonyokat is türehetetlené tette: semmi értelme sincs annak, hogy a különböző irányokba gravitáló forgalom továbbra is itt torlódjék össze. Gondoskodnunk kell most már a vidéki emporiumok fejlesztéséről is, s e célból figyelmünket a tranzverzális irányok s a vidéki nagyvárosokat összekötő, elsőrangu vasutak megépítésére kell fordítanunk. E decentralizáló politikának első lépéseit a baja—báttaszéki és a komárom—érsekújvári összekötő vonalak és dunai hidak megépítésével már megtették. Ugyanezt a célt szolgálja a gombos—erdődi állandó hid építése is. Végül hatalmas lépéssel fogja előre vinni a vidéki városok fejlődését annak a grandiózus ötletnek a megvalósítása is, amely Kassát, Debreczent, Nagyváradot, Aradot és Temesvárt akarja egy északról délnek futó tranzverzális, elsőrangu fővonallal összekötni, s a Tátrától Ver-

csiorováig az országot a derekában átszelő új, pezsgő fő-útórral gazdagítani. Ehhez a nagyszabásu eszméhez újabb időben csakis a debreczen—nagyvárad és a szerencs—hidasnémeti helyiérdekű vasutakat kellett volna államköltségen elsőrangu vasutaknak megépíteni, hogy a gyorsvonatok azonnal megindíthatók legyenek Oderbergtől Debreczenen át Bukarestig.

A M. Á. V. a debreczen—nagyvárad elsőrangu vasutnak megépítését a különböző kormányokhoz intézett memorandumaiban már szintén több ízben sürgette. Ez az elsőrangu összekötő pálya egyenes irányban mintegy 60—62 km. hosszú lett volna, amely a püspökladányi 112 km. kerülő uttal szemben ugyancsak 60—62 km., tehát feleannyi rövidülést jelent. E fővonal nemcsak a két hatalmas vidéki gócpontot, Debreczent és Nagyváradot kötötte volna össze egymással a legrövidebb uton, hanem az Északmagyarországból és a Felső-Tisza-mentéről a délvidékre, Erdélybe és Romániába gravitáló átmenő forgalom nagyrésztét is magához vonta volna. Szabolcs, Hajdu és Szatmár gabonája Erdélybe: viszont Erdély és a Bánát fa- és széntermékei a felső Alföldre, érterményei pedig Diösgyörbe ezt az új utat követték volna. A vonalnak elsőranguvá (másodrangu fővonalként) való megvalósítása tehát országos jelentőségű szállító-irányt képvisel melyet államköltségen már évtizedekkel ezelőtt érdemes, sőt szükséges lett volna megépíteni, amidőn is ez a vonal a püspökladányi csomópont fokozatosan növekedő túlterhelését is már eleve csökkentí s az első lökést az észak-déli tranzverzális fővonal létrejöttéhez megadja.

Az ilyen nagy közgazdasági országos érdekekkel szemben az apró helyi érdekeknek természetesen el kell hallgatniok. A debreczen—nagyvárad átlós fővonal mellett is Derecske még mindig megtalálta volna vasútjának természetes folytatását délnek Berettyóújfalura; Nagyléta pedig keletnek Székelyhidra. Az egyenes fővonal mellett is még mindig fölötte hasznos dolog ezeknek az apró vicinálisoknak a sűrű és kanyargós erezete, mely előbb-utóbb minden valamirevaló tanyát érinteni fog és hangya szorgalommal gyűjti össze a főútórrak táplálékát.

Sajnos azonban szegények vagyunk! A nagy töke elkerül bennünket. Becsületes dologtevéseink mindig megakadnak azon az állandó ütközőponton, hogy: *nincs pénz*. E miatt azután hasznos dolgaink, nagyobb szabásu terveink kivitelét addig halogatjuk, míg végre meg kell elégednünk ama bizonyos fejszének a nyelével is. Ilyen kisszerűség mellett azután nagy dolgainkat rendszerint kétszer csináljuk meg. Egyszer ideiglenesen azután véglegesen. (Lásd a milléniumi épületeket.) Szóval előbb szerezzük meg a gombot, azután szabjuk hozzá a mellényt. És éppen, mivel tökében olyan nagyon szegények vagyunk, hogy azt ott kell vennünk, ahol akad: örömmel kell köszöntenünk Debreczennek és Nagyváradnak most létrejött kanyargós összekötését is, mert hiszen ezeknek a derek magyar városoknak még erre is ötven esztendeig kellett várakozniok!

Hirdetmény.

A földmivelésügyi m. kir. miniszterium az országos selyemtenyésztési felügyelőség útján az 1911. évi tenyésztésre ingyen ad selymérpetét, illetve selyemhernyót mind azoknak, kik selyemtenyésztéssel foglalkozni kívánnak.

Akik selyemtenyésztéssel foglalkozni szándékoznak, jelentkezzenek azon egyénnél, aki a községben a selymérpete kikeltésével meg van bízva.

A jelentkezők kötelezik magokat a pete, illetve a hernyó átvételére,

Aki pedig ingyen petét, illetve hernyót kap, a következőkre kötelezi magát:

1. Hogy a selyemtenyésztési felügyelőség, illetőleg közgeinek utasításait mindenben pontosan teljesíti. Hogy ha a kikeltő vagy felügyelő utasításait mindenben nem követi, akkor a felügyelőnek jogában áll a hernyót tőle bármikor elkobozni.

2. Hogy senki mástól, mint az országos selyemtenyésztési felügyelőség közgeitől tenyésztésre petét el nem vállal.

3. Hogy az államtól nyert összes petemennyiséget kizárólag gubótermelésre fordítja és petetermelésre semmi szín alatt.

4. A termelt gubókat a selyemtenyésztési felügyelőség e célból megbízott közgeinek beváltás végett okvetlenül és minden körülmények közt átadja és azokat semmi szín alatt másnak el nem adja, vagy el nem ajándékozza. Ha a község eljárásága különös helyeket vagy órákat jelez meg levélszedésre, a tenyésztő köteles ezen rendeletet pontosan betartani.

5. A gubók élő állapotban kilogrammonként a következő árban fognak beváltatni:

I. osztály. Ide tartozik az olyan gubó:

a) mely rendes alakú, ép, tiszta, esetleg a pillétől származó külső foltal bíró és burkolata olyan kemény, hogy az a két végéről nem tulságos erősen megnyomva, nem horpad be. Továbbá az olyan, melynek burkolata barázdált, illetve sávós, de ezen barázda, sáv nem lapos, széles és egyáltalában nem olyan nagy, hogy ezáltal a gubó elveszténé rendes alakját;

b) melynek alakja a rendésnél kisebb, vagy amelynek kötése laza, ha egyébként a fentebb részletezett követelményeknek megfelel. A gubó alak nagysága és a szövés minősége tehát nem veendő tekintetbe annak megállapításánál, hogy hová tartozik a gubó;

c) végre ide sorolandók a legalább háromnegyed részben mézskóros gubókból álló gubórészletek, tekintet nélkül az egyes gubók közelebbi minőségére. Mégis kivételt képeznek a piszkos vagy pókháló szerű gyenge burkolattal bíró gubók, melyek a III-ik osztályba tartoznak.

Az első osztályú gubónak beváltási ára kilogrammonként 2 korona 30 fillér.

II. osztály. Ide tartozik az olyan gubó:

a) Hely rendes alakú és tiszta ugyan, de burkolata papírvékony és oly gyenge, hogy az két ujj közé fogva, nem is tulságos erősen megnyomva, behorpad;

b) melynek burkolata lapos, széles, vagy olyan nagy barázdát, illetve sávot mutat, hogy ez által rendes alakját elvesztette és inkább alaktalanná vált;

c) Melynek burkolata külső foltot mutat és a folt száraz. Kivételt képez a pillétől származó foltos gubó, mely az első osztályba sorolandó.

d) mely renyhekóros, vagyis a burkolat belső része renyhekóros hernyótól származó fekete foltot mutat, de külsőleg tiszta;

e) melyben két vagy több báb van és végre, melyből a pille kibujt vagy amelyet az egér megrágott.

Ezen osztályba sorolandó a gubókról leszedett kócz is, de csak akkor, ha az nem mocskos és semmiféle szemét vagy fatörmelék nem található benne.

A II-od osztályú gubónak beváltási ára kilogrammonként 1 korona 60 fillér.

III. osztály. Hasznavehetetlen. Ide tartozik a külső foltal bíró gubó, ha a folt nedves és a többi gubót is bepiszkithatná. Továbbá a külsőleg teljesen piszkos gubó,

vagyis azon renyhekóros gubó, melynek belső foltja a burkolat külsejét is részben, vagy egészben bepiszkította.

Nemkülönben azon gubó, amelynek selyemburkolata olyan laza és pókhálószerűen vékony, hogy benne látható a hernyó vagy báb. Végre a gubókról leszedett kócz, ha az mocskos vagy szeméttől és fatörmeléktől nincs megtisztítva.

A III-ad osztályú gubónak beváltási ára kilogrammonként 20 fillér.

Megjegyeztetik azonban, hogy amennyiben a külföldi gubóárak emelkednének, a beváltási árak nálunk is fel fognak emelkedni.

6. Minden tenyésztő ugyanakkor, mikor a hernyót kapja, egyúttal kap minden gramm pete után 3 iv tenyésztő papírt és 5 drb. lyuggatott papírt és azon tenyésztő, aki hőmérővel még nincs ellátva, egy hőmérőt.

Egy hőmérő darabonként 30 fillér, a tenyésztő papír ára ivenként egy fillér, a lyuggatott papír ára pedig darabonként 1/2 fillér.

A papír és hőmérő ára ugymint eddig, a beváltásnál vonatik le.

Azon tenyésztők azonban, kik különböző oknál fogva nem hoztak gubót, kötelesek az általuk átvett papír és hőmérő árát a beváltás után 15 nap alatt a községházánál a felügyelő vagy a kikeltő kezeihez lefizetni.

7. Azok, kik termelt gubóikat kárki másnak, kereskedőnek, házálónak stb. eladnák, a törvény értelmében meg fognak büntettetni, később meghatározandó összeg erejéig.

8. Az esetben, ha egy családnál egynél több selyemtenyésztési igazolvány-könyvecske találtatnék, akkor ezen igazolvány-könyvecskére kiadott összes pete, illetve selyemhernyók, jegyzőkönyv felvétele mellett el fognak koboztatni.

9. Az, aki nem kikelt hernyót, hanem petét kap és ezt önmaga kelteti ki, a termelt gubómennyiség beszolgáltatása alkalmával a kapott petékkal kiadott selyemtenyésztési igazolvány-könyvecskét, valamint a petét tartalmazó dobozokat a selyemtenyésztési felügyelőségnek visszaszolgáltatja; ellenesethen minden dobozért 20 fillért tartozik megtéríteni.

M. kir. orsz. selyemtenyésztési felügyelőség.

Mirek.

— **Bemutatott üzemterv.** A helyi vasút igazgatósága most mutatta be a város tanácsának a villamos vasútra vonatkozó üzemszabályzatról szóló forgalmi jelzési utasítások két példányát, amelyeket a város tanácsa legközelebb tárgyalás alá vesz, megteszi észrevételeit s azután fölterjesztik a kereskedelemügyi miniszterhez.

17,552—17,826—1910.

Árverési hirdetés.

Debreczen sz. kir. város Tanácsa közhírré teszi, hogy a város tulajdonát képező, a Nyilasokért kapott 296 hold 693 négyszögöl, továbbá a szikgáti cserépvető 18 hold, és a vasut és Kishegyes közti 374 hold 800 négyszögöl területű egy berletet képező földnek haszonbérbeadása céljából az árverés f. 1910. évi december hó 20. napján délelőtt 9 órakor fog a városház nagytanácsstermében megtartatni.

Az árverési feltételek a számvevői hivatalnál a hivatalos órák alatt megtekinthetők.

Debreczen, 1910 november hó 1.

A Városi Tanács.