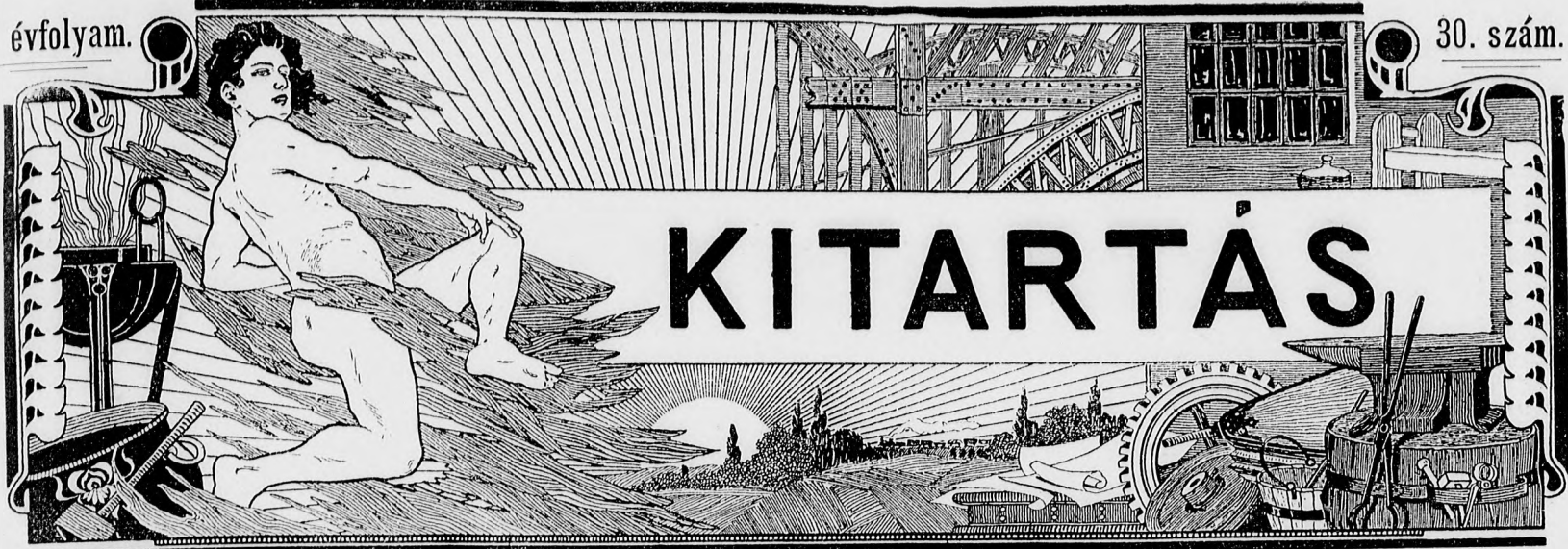


1900

1899. november hó 12-én.

I. évfolyam.

30. szám.



Vasutasok, gyári és ipari alkalmazottak és munkások hetilapja.

MEGJELENIK VASÁRNAPONKINT.

Előfizetési díj:
 Helyben és vidéken postaküldéssel 12 frt.
 Az előfizetők baleset általi halál, állandó vagy
 részleges munkaképtelenség esetére a Nemzeti
 Baleset Biztosító Részvénytársaságnál 2000 koro-
 nára vannak biztosítva.

Felolós szerkesztő:
benedekfalvi dr. LUBY GYULA,
 köz- és váltó-ügyvéd,
 a m. kir. államvasutak titkára.

Szerkesztőség és kiadóhivatal:
BUDAPEST,
 VIII. ker., Köztemető-út 3. sz.

A régi, valamint az újonnan belépett tagokat felkérjük, hogy a befizetések teljesítésénél nevük mellé a tagszámot okvetlenül kitegyék.

Iskolás gyermekek ebédje.

A főváros iskolaügyét vezető tanácsosok, hogyha melegen érző emberek, sokat tehetnek az iskolaköteles szegény gyermekek érdekében.

Szabó Károly tanácsos olyan ember, a kire nemcsak azt a mondást lehet alkalmazni, hogy »a kinek az Isten hivatalt adott, észt is adott hozzá«, mert a tanácsos urnak a hivatala és esze mellé szivet is adott a Mindenható.

Több humánus intézkedése mellett most a szegény iskolás gyermekekről is valóban atyai módon gondoskodik.

A szegény embereknek százanódo gyermekeit, a kik életük legzsengébb éveiben, a mikor más az életének örül, megismerik a nyomoruságot és már küzdenek a léttel, szükséges is gyámolítani és elviselhetővé tenni nekik a létet.

A nyomoruság ugyis megrendítő és még azok a tanítók is, a kik, hivatásuknál fogva sokat érintkeznek a szegény gyermekekkel és a szegény szülőkkel, azok a tanítók sem ismerik az emberi nyomoruságot a maga rettenetes mivoltában.

A szegénységet, a nyomort ugyan a világnak semmiféle szabályrendeletével megszüntetni nem lehet, és lehetetlen bármely melegszivü tanférfinak ugy intézkedni, hogy minden szegény gyermek lakást, ruhát és ételt kapjon, mert hogyha könyörületes lelkek száz ezreket ellátnak is, legalább pillanatnyira a

legsükségesebbel, marad még sok százezer, a kik felé az irgalmas szivek nem fordulhatnak, mert ugy el vannak rejtözve, hogy senki sem sejtí küzdéseiket és nagy nyomoruságukkal röstelkednek a piacra menni.

A tanácsos urnak legujabb javaslata érinti közvetlenül a legszegényebbeket, mert áldását azok a gyermekek is élvezhetik, a kik feje fölött nem lóg a koldustarisznya.

A kevésse tehetős iskolásgyermekek a külteleken laknak, ahol a lakásokat nagy ügyel-bajjal még megfizethetik.

Az iskola délig eltart és délutáni 2 óra-
kor ismét megkezdődik. Alig marad tehát másfél órai szünet.

A kis gyermek már most a tanulásban kifáradva menjen haza, a belvárosból a csömöri-uton, a külső hajtsár-uton, vagy még messzebb is fekvő lakására, kapja ott be a szegényes ebédet, akkor pihenés nélkül azonnal vissza kell indulnia az iskolába, hogy a tanításról le ne késsen.

A szülők is munkába vannak, azok sem igen várakozhatnak a gyermekekre.

Legjobb tehát, hogyha a távol lakó gyermekek egyáltalán haza sem mennek a tanítás befejezése előtt.

Az iskolában, vagy az iskola közelében kaphatnának ebédet a népkonyhából és ez az ebéd legalább is van olyan jóízü, mint az otthon való sovány kosztjuk.

Igy elérhetnék azt is, hogy a kicsinye-

ket jobban táplálják és nem zaklatják agyon őket a hosszú uttal.

Ebéd után pihenőjük is lehet, amire a fejlődésben levő fiatal testnek és agyvelőnek nagy szüksége van.

Egyelőre, a jelentés szerint, a kőbányai Szt.-László-iskolában próbálják ki a nemes utitást; hogyha a kísérlet sikerül, a többi iskolában is hasonló gondozásban részesítik a messze lakó iskolás gyermekeket.

A mesterinasok oktatása.

A mesterinasoknak miként való oktatása felett sokat vitatkoztak a tanügyi körökben.

Az ipartörvény rendelkezése szerint az iparostanoncok hetenként többször tartoznak iskolába járni, ezt a rendelkezést azonban a mesterek úgy játsszák ki, hogy csupán a hétnek egy napján küldik iskolába az inasokat.

A közoktatásügyi miniszter kijelentette, hogy az ilyen eljárást nem engedi meg. A megoldás azonban igen nehéz mert, az iparosinasok oktatása kettős érdekbe ütközik.

A nappali tanítás ellen lázognak a mesterek, mert nem akarják, hogy a tanulók nappal elvonassanak a műhelyekből, ahol hasznukat vehetik.

Az esti tanítás ellen kifogásokat emel a tantestület, mert a tanítók ilyenkor már a napi munkában elfáradva, valóságos áldozatot hoznak, hogyha a testi munkában ugyancsak kifáradott inasokat tanítják.

A tanításhoz meg a tanuláshoz teljes szellemi erő kívánatos. Nem vezethet eredményre, hogyha csakugy muszájból, immel-ámmal, oktatják az iparosokat és hogyha azok kimerülve, nem képesek követni a tanítást.

Az iparostanulók egészségére is határozottan káros ez a túlfeszített munka, még akkor is, hogyha hetenként egyszer vagy kétszer kell is neki áldozatot hozni a tudományért. Közvetítő indítványokkal a tanférjak többször állottak már elő, de a visszasságokon segíteni eddig nem lehetett.

Pedig tatán lehetne módot találni arra, hogy a kecske is jólakjon, meg a káposzta is megmaradjon, azaz a tanítók is kedvvel lássanak a munkához, meg az inasok is minden megerőltetés, idővesztés nélkül járják a tudomány berkeit.

Egyik legokosabb indítvány a következő: Ne legyenek a tanításnál mesterinasok, hanem *mesterinas-jelöltek*.

Amikor a fiu befejezte a hatodik elemi osztályt és a szülők el vannak szánva arra, hogy az iparospályára adják, tehát életének tizenkettedik esztendőjében, bejelentik az iskolahatóságnál, mint mesterinas-jelöltet. A mesterinasok most a tananyagot három esztendő alatt sajátítják el, de mint mondottuk, zaklatással.

Hogyha a mesterinas jelöltek iskoláját megnyitnák, ezek senkitől sem háborgatva, alig két esztendő alatt ugyanezen tudnivalókat kényelmesen elsajátíthatják.

Az iparospályára így már a szükséges ismeretekkel lépnek.

Még más előnye is van annak a kétségkívül okos módnak.

Az inasok rendkívül zsenge korban állanak munkába és az első esztendőket nem is annyira a mesterség megtanulásával, mint apróbb szolgálatok teljesítésével töltik.

A jelölt iskolát elvégzett gyermekek már betöltik tizenegyedik életévüket és testileg-lelkileg kifejlesztetten, minden erejüket, képességeiket a mesterségüknek szentelhetik.

A naphosszat tartó testi munka után este pihenésre is jut idő, de meg a pihenőt arra is fordíthatják, hogy szellemileg tovább képezzék magukat.

Nem egy nagy embere a világnak, a tudomány, irodalom és művészet jelesei közül, kezdette pályáját mint mesterinas.

Munkácsy Mihály is asztalos-legény volt, hogy többeket meg ne nevezünk.

A kik azonban a tisztességes és kenyeret adó mesterségek mellett maradnak, azoknak is meg kell adni az időt és alkalmat arra, hogy testi épségük veszélyeztetése nélkül fejlődjenek.

* * * * T Á R T Ó Z A . * * * *

Árviz-veszedelem.

— Engem hiába is kéret. Soh'sem megyek kendhez!

— Szeretném tudni mért nem? Olyan kivetni való legény vagyok én a faluban? Mi?

— Nem kivetni való kend. Hanem tivornyázó, haszontalan, ha már tudni akarja. Nem mék hozzá, oszt le van! . . .

A szennyes sötét víz háborogva, zúgva rohant a zsilipeknek. Egy-egy rohanó hullám megropogtatta az egész alkotmányt és zsongva-bongva csapódott fel a légbe. A veszedelem folyton nagyobb lett. A fiatal mérnök lázasan futkosott egyik csoporttól a másikig, s majd kérve, majd haragosan korholva buzdította a tulcsigázott embereket munkára. Most oáért Ferkóhoz, a ki Rendák Sára elutasító nyilatkozatát hihetetlennek, lehetetlennek tartá s hosszan, ilyen tekintett a kipirult leány arcába.

Dolgozzatok, lusta népek! Még öt perc és elér a gátot a víz! Még ilyenkor is ráérték beszélni?

Ferkó ijedten kapott a homokkal töltött zsákhoz és elcipelte a gát aljába. . . .

A víz nyaldosta már a védművet, fejveszetten rohant a tömeg a még elkészítetlen részhez és emberfeletti erővel verte a czövekeket s a földet a czövekek közé szorított zsákok tetejébe, oldalára. A tajtékzó folyót most hirtelen megaranyozta a felkelő hold és a fékevesztett óriás hatalmas rengésében milliónyi megtört aranylapot ringatott habos hátán. A zsilipek már ellepvék vízzel, annak tetején árad a víz át és csobogva hull alá, itt-ott egy kiszakított fát, letépett házfedőt lökve hatalmas dördüléssel a mélységbe. A munkás kezek elállanak s bámulják a természet félelmes játékát; a kimerült arcokat még sápadttá teszi a kísérteties fény, a mely a lobogó fáklyákról vetődik arcukra. . . .

Most egyszerre utat tör magának a tétlen tömegben át a fiatal mérnök, felszökik a nyulgátra s érczes, remegő hangon mondja:

— A zsilipeket ki kell nyitni, csolnakba velem, a ki nem féli a halált . . .

A nép szótlanul bámul feléje, halk moraj huzó-

A mandsu-vasut.

Az a lázas tevékenység s a mellett mégis öntudatosan, előre meggondolt rendszer szerint való haladás, mely az orosz kormányt, de főképp annak vasuti politikáját jellemzi, mindinkább s egyre nagyobb mérvben ragadja meg Európa mérvadó egyéneinek figyelmét. Khilkoff herceg, a közutak és közlekedési miniszterium vezetője, mindenképpen a gyors cselekvésnek embere. Köztudomásu dolog, hogy a Szibérián átvezető vasutnak oly meglepően gyors kiépítése egyrészt az ő lankadatlan erélyének, fáradhatatlan munkásságának köszönhető, másrészt pedig annak, hogy urában, a csárban oly felvilágosodott elmére talált, mely az ily nagyfontosságú és mélyreható nemzetgazdászati feladatok megértésére a kellő fogékonysággal rendelkezik.

Kevés ember van különben az egész föld kerekén, ki ily kiváló állásban és helyzetben lévén, a csár vasutminiszteréhez hasonló regényes életpályával dicsekedhetnék. Khilkoff herceg manapság valószínűleg az egyedüli férfi, ki az élet letrájának legmagasabb polczáról a legalsóbbra leszállván, onnan újból a legmagasabbra felemelkedhetett.

Khilkoff herceg ifjúkorát paloták sima padlóján s az udvar fényes és elvakító környezetében töltötte el. Az orosz nemesség legbüszkébb családjai egyikéből származott, mely családnak czimere és birtokai legalább is hat századra visszavezethetők. Tizenhat éves korában a csári udvarnak kiváló kedvence s az uralkodó családnak kiváltságos barátja volt. Már e zsenge korában is a csárné testőrségéhez tartozván, a krimiai háboruban kiváló vitézsége által tünt ki. Ekkor történt, hogy a fiatal herceg első ízben látogatta meg Amerikát, melyet nem sokára ezután egészen más viszonyok és körülmények között volt felkeresendő.

Ez első látogatása alkalmával mind avval a tisztelettel fogadták, melyet magasrangu születésénél fogva jogosan meg is kívánhatott; a fehér ház vendége volt s az Egyesült-Államokon át folytatott utazása egyetlen diadalmenethez hasonlított.

Midőn Oroszországba visszatért, a legkiválóbb méltóságok s hivatalok egyikével megkínálták s ugy

látszott, mintha nem volna, nem léteznék oly magas állás, fényes polcz, melyre ő ne aspirálhatott volna.

Csak hogy a szerencse istenasszonya nagyon szeszélyes s nem akarta őt sem elkényeztetni egészen. A jobbágyok felszabadítása alkalmával édesatyja vagyoniilag egészen tönkre ment s midőn fia a czártól hivatalt kapott, apja ezen annyira felbőszült, hogy kitagadta őt. Ez a kettős baj annyira elkedvetlenítette a herceget, hogy elhatározta, hogy lemond a rangjáról és örökségéről is s elbujdosik a hazájából. Amerika felé vette útját, mint egyetlen fillér nélküli bujdosó, ki több napi fáradságos vándorlás és kóborlás után boldog volt, hogy mechanikai munkát talál, valóban nem fejedelmi 2 frtos napibér mellett.

— Hogy hívják? — kérde a munkaadó a reszkető, félig holt fiatal embertől, midőn munkáért esdekelve hozzá belépett. A herceg elmondta nevét; a mester azonban az előtte ismeretlen nyelven kiéjtett névből csakis a Mihály keresztnevet s azt is rosszul értette meg. — Miféle Magill? — ismételte tehát a kérdést. — John — felelte a herceg önkénytelen mosolylyal. S így történt, hogy a hatszáz éves ősökkel dicsekedő orosz herceg John Magill név alatt a mechanikus pad mellé került s naponkénti egy dollár munkabéréért szegecsfejeket gyártott.

A herceg különben még ma is büszkén s szívesen emlékszik meg azokról a nehéz napokról, a vad munkások között eltöltött napokról s azoknak durva, de őszinte barátságokról. Szerencsésére nagyon ügyes fürge kezű volt s szerette a nehezebb munkát is; így tehát nem is csoda, hogy »John Magillt«, az orosz birodalmi herceget, nemsokára munkavezetővé léptették elő.

Rövid időn azután, miután ott jobban fizettek és a mechanikai munkát jobban keresték, Argentínába vándorolt, hol csakhamar heti 100 frt bérre tett szert. Mikor azután elég nagy összeget gyűjtött, hogy az átkelés utiköltségeit megfizethesse, a honvágya által üzetve, hazájába visszatért. Itt már nem ismerte senki sem; munkát talált; mint mozdonyvezetőt alkalmazták s bizony nem egyszer megesett, hogy fejedelmi származása rokonait, kikkel gyermekkorában s ifju éveiben baráti viszonyban élt, kikkel együtt játszadozott s együtt mulatott, ő vitte a

dik el felettük. Senki sem mozdul. Az asszonyok kétségbeesetten kapaszkodnak uraik, gyermekeik karjába; ki merne ellentállni e fékevesztett elemnek . . . A mérnök kalapját lekapja a szél és nagy ivben hajítja a vízbe; üstökét játszadozva lengeti a légben.

— Hát nincs ember köztetek, a ki feláldozná nyomorult életét a község léteért? Nézzetek oda, a zsilipen túl azonnal kicsap a víz és egy perc alatt elönti a határt!

Borzalommal tekint mindegyik arra felé, a hova csillogó szeme, bátor tekintete követi a kinyújtott karját. Csakugyan a lezárt zsilipek mögött a víz már javában folydogált s néha elemi erővel tört ki partjából.

Egyszerre megmozdul a tömeg, oda néz a nyulgát felé, a hova hirtelen felugrik egy szálas legény s szó nélkül karonfogva a mérnököt, együtt belelépnek a kicsiny csónakba.

— Fiam! Maradj itt! — ordítja rekedt hangon az öreg anyja s leborul a földre, zokogva harapja a füvet. Nem lép utána, tudja ugyanis hiába, ennek a kemény fejnek parancsolni soha sem tudott.

Még egy halk sikoly hallatszik, egy félénken kiejtett hang:

Ferkó!

S Ferkó mintha megértette volna a csónakban, a víz morgása, a zsilipek recsegése-ropogása között is szavát, e halk, de szívből jövő sóhajt; kétségbeesett arcát odafordítja a parton álló Sára felé s nehéz csapásokkal szelve a kemény vizet, szemeivel int örök »Isten hozzádot« . . .

A partról visszafójtott lélekzettel tekint mindegyik utánuk. A holdat elfödi a sűrű felleg s a szürke folyó sávját homályos kis alakatlan tömeg törli meg hullámról-hullámra szökkenve. Minden evezőcsapás viszi előre lassan s azután a szembe jövő hullám löki vissza s megremegteti-ropogtatja a gyenge alkotmányt. Látják, mint küzd az elemekkel az a két törékeny alak, látják, mint emelkedik testük s fekszik bele az evezőbe, erős rántással iparkodva a kavargó áradattal harcra. S mialatt azok látzólag eredménytelenül küzdenek a rohanó árral, lehull a süveg a fejekről s a tehetetlenségükben oly aprónak tűnő nép térdre borulva fordul a teremtőhöz . . . A község lélekharangja csengő szavával meg-megtöri a morajt, a zugó levegőt.

Ott fekszik még mindig a szegény öreg anyja a földön, néma már fájdalma, de szemeit nem bírja

vonaton. De nem tartott sokáig s erélye, szorgalma és tehetségei által itt is magasabbra emelkedett, míg csak meg nem tétetett az államvasutak vezető férfiává, elfoglalván nehéz munkával s fáradozások között szerzett azon rangot és pozíciót, melyről fiatal korában önkénytelenül lemondott volt.

A herceget munkás élete alatt szerzett bő tapasztalatai képessé teszik arra, hogy újabb, egész életre szóló óriási munkába fogjon, átszelvén egész Szibériát a vasúti sínek vasövével, összekötvén Európa északi részét a Csendes-Oceánnal 6100 mértföldnyi hosszú, vagyis a föld területének majdnem negyedrésszéig terjedő utvonallal. Még most is szívesen elfoglalja a mozdonyvezető helyét s olyan ügyesen kezeli a szabályzót, hogy a legrégebb s legöregebb mozdonyvezetőket is ámulatba ejti; de kiválóan az általa életbe léptetett vonatokra büszke arra a pompára és kényelemre, melyekkel őket ellátta; templomaival, fürdőivel, gymnasiaival, dohányzó és étkező termeivel, zongoráival, könyveivel és divánjaival s mindama fényűzéssel, mely az utazást nem fáradsággá, de élvezetté varázsolja.

Nem egészen illik ugyan cikkünk keretében ez a kitérés, de mindenesetre könnyebben fogjuk megérteni azt a lázas tevékenységet és munkásságot, melyet a vasútépítés és forgalom terén Oroszországban most tapasztalunk, ha tudjuk azt, hogy annak élén oly férfi áll, ki a szolgáltatnak jóformán minden ágazatában jártas, ki közvetlen tapasztalat útján ismeri a parasztnak, a közép és felsőbb osztályoknak szükségleteit, szokásait és óhajait; ismeri a maga hazáját, de ismeri egyúttal a távol nyugaton letelepedett mozgékony népeket is s bizonyos hasonlóságot fedezett fel Amerikának nagy kiterjedésű praeiriái s a maga hazájának rengeteg síkságai és öserdei között.

De nemcsak hogy az orosz vasúti hálózatot kiterjeszti, kibővíti s nagy pénzügyi áldozatok árán befejezni igyekszik, hanem mint azt fennebb láttuk, azon van, hogy mindenben, a mennyire csak lehetséges, a legjobb alkottassék. Hasonló irányzat nyilvánul különben most Oroszországban más, nevezetesen ipari téren is. Való igaz, hogy Oroszország természetes erőinek kiaknázásával soká késett, de

most annál lázasabban ragadja meg a kínálkozó alkalmat s az előrehaladottabb népek tanulságait hasznára fordítani igyekező, gyárait és iparvállalatait a modern technika minden vívmányával felszerelni igyekszik. Mindenesetre ez a leghelyesebb eljárás s ha ezt ezentúl is követik, közel jövőben oly eredményekkel fognak fellépni, melyek az egész világ iparosait bámulatba fogják ejteni.

Oroszországot e vállalataiban nagyban támogatja, istápolja az amerikai tőke s már eddig is rengeteg pénzösszegek vannak lekötve ott. A vasutak, melyek a nagyterjedelmű birodalomnak jóformán minden kis zugában épülnek, nagyban hozzá fognak járulni az ország kereskedelmi fellendüléséhez is, annál inkább, mert a félreeső kerületek és tartományok utjai s egyéb közlekedési eszközeik vajmi kezdetleges állapotban vannak még. A rengeteg távolságok, melyek most a kereskedelmi góczpontokat egymástól elválasztják, a gyorsabb érintkezést nagyon kívánatosá teszik s jóformán elkerülhetetlen szükséglet pótolta az egyes hatóságok akkor, midőn már évek óta az áruszállítás könnyebb és biztosabb módját tanulmányozták és keresték. Bizottságok jártak mindenfelé, kint a külföldön is, hogy a többi nemzetek, az előrehaladottabb népek intézkedéseit tanulmányozzák. Különös figyelmük tárgyát képezték az amerikai vasutak, nevezetesen tehervonataiknak folytatólagos légnyomású fékekkel való felszerelésük. Az Oceánon túl fekvő szakemberek mindig különösnek találták, illogikusnak vélték, hogy az európai népek legtöbbjei a személyvonatokat kivétel nélkül ilyenekkel látják el, míg a tehervonatokat, dacára nagyobb megterhelhetőségüknek s a téllenségi momentum sokkal nagyobb voltának, nélkülözik azt a segédeszközt, mely szükség esetére gyorsabb megállásukat biztosítani képes. A folytatólagos fékek alkalmazása kétségkívül nagyon üdvös s így az orosz kormány elhatározta, hogy az amerikaiak példáját követve, tehervonatait is ellátja velük, egyesítvén így a gyorsaságot a biztonsággal is. Még csak néhány hónappal ezelőtt szóba került, hogy a közutak s közlekedésiügyi miniszter a Westinghouse cégénél néhány millió rubel értékű erejéig fékberendezéseket fog rendelni; az ügy azonban ma már ismét egy lépéssel tovább

főlemelni a fájó látványra. Sára odamegy hozzá, végig simítja arcát kezével, s lassu, nyugodt hangon vigasztalja:

— Nénémasszony! Bizzék kelmed az Istenben, visszasegíti Ferkót okvetlen!

— Édes lányom! Sokat rikatott meg már engem fiam, sokat szenvedtem miatta, de hogy így pusztuljon el előttem, az mégis kimondhatatlanul fáj.

Igy szólt, azután egyszerre megváltozott hangja, érczes büszke szóval mondá:

— De tán ő menti meg a községet, meg annak becsületét. Nézd ezt a sok gyáva népet, egy sem segített nekik.

S csakugyan oly visszataszító látvány volt az, a midőn a meglett férfiak bambán bámultak a vész felé és egyiküknek sem jutott eszébe félelmükben más segély, csak tehetetlenül imádkoztak.

Sára ismét az öreg asszony felé fordult s remegve szólt:

— Nénémasszony, én küldtem fiát a halálba. Megmondtam neki, hogy nem megyek hozzá. Bujába vetemedett erre az ördögi utra . . .

Az asszony hirtelen eltolta magától Sárát, s

a felhők közül újból előtört hold megvilágítá arcát a melyből a düh, megvetés, iszonyat, kétségbeesés együttesen tüzött a remegve előtte álló leány felé.

— Nyomorult! — kiáltá.

A tömeg megmozdult s lármás összevisszaságban kiáltozták:

— Felborult a sajka! . . . Felborult! . . . Utána csónakkal . . .

S most már elszántan törtek a csónakba, mind-egyik első akart lenni s az asszonyok sem tartották vissza őket attól, hogy az érettük életüket kockázzák felé evezzenek. Elsőnek ugrott a csónakba Sára és utána a szépszálas fiatal legények. Elindultak . . . Az izgatottság azonban korainak látszott, mert az egyik vizesés mögött újból feltűnt a két alak. Még egy evezőcsapás és csáklyával elérik a zsilipet. Az egyik ki is nyújtotta karját . . . Elérte. Egyetlen rántással odahuzta a csónakot a zsilip alá s mindketten erős fejszecsapásokkal igyekeztek a vaspántot leverni. A zsilip oldalán már bőven futott a víz s ellepte lassan a mezőt. Most hirtelen irtózatossá robbanás hallatszott, a zsilip a nagy tulsúly alatt betört és a víz ellenállhatatlanul hömpölygött alá, magával ragadva a csónakban ülő két hőst is.

fejlődött, a mennyiben az utolsó napokban valamennyi orosz vasúttársaság rendeletet kapott, hogy valamennyi teherszállító kocsiját záros határidő alatt folytatólagos légnyomású fékekkel szerelje fel, nevezetesen 1899. évi január hó 1-étől kezdve négy év lefolyása alatt Westinghouse-féle gyorsféket alkalmazzon. Ezek szerint Oroszország lesz az első állam, melynek valamennyi teher- és katonaszállító vonata folytatólagos légnyomású fékekkel el lesz látva. A Westinghouse Company ennek folytán a fékek gyártására Szent-Pétervárott a jelen kor minden legújabb vívmányával felszerelt gyárat is alapított.

(Folyt. köv.)



A délafrikai harctérről kevés új hír érkezett, a londoni hadügyminiszterium a nép megnyugtatóására kijelentette, hogy semmit sem tud arról, hogy Ladysmithet a burok körülzárták volna s megszakadt volna a vasúti összeköttetés; nagy volt ugyanis az aggodalom Huthinson natáli kormányzó jelentése miatt, a melyben az volt, hogy Pietermariterburg és Ladysmith között megszakadt az összeköttetés. Hivatalos megnyugtatózás lecsönnesítette kissé a nagy izgalmat, de később ismét aggodalom szállta meg az embereket, mert White tábornoktól nem jött semmiféle távirat. Rémhírek jártak be Londont, a melyek abban kulmináltak, hogy White kénytelen volt kapitulálni. Később azonban közzétett a hadügyminiszter még egy jelentést, mely úgy szólt, hogy Ladysmithnél helyreállították a vasúti összeköttetést. Az összeköttetés tehát mégis meg volt szakítva, csak helyreállították s most várják, hogy mit izen a legközelebbi órákban White tábornok. Hogyan történt az összeköttetés helyreállítása, a távirat nem mondja meg, de hogy e miatt összeütközés volt az ellenségek közt, szinte bizonyos. Talán egy-két nap múlva részletesebb és hivebb jelentések jönnek erről is. A földolog azonban az, hogy La-

dysmith még nem esett el s bármily kedvezőtlen hírek érkeznek is a harctér bármely pontjáról Londonba, megvigasztalódik az angol, ha arról biztosítják, hogy Ladysmith áll és tartja magát. Remélik is Londonban, hogy White tábornok kibírja az ellenállást addig, amíg Buller tábornok segítségére jön. De ez csak remény, mert két hét alatt, amíg az angliai csapatok odáig jutnának, nagyon sok történhetik. — Németországnak a transzváli kérdésben való álláspontjáról érdekes cikket közöl a »Hamb. Korr« című félhivatalos ujság, még pedig állítólag a berlini külügyi hivatal egyenes inspirációjára. »Németország — ugymond a cikk a többi közt — a Dél-Afrikában hadakozó mindkét néppel szemben szigorú semlegességet tanusít. Ez a semlegesség abszolúte teljes, nem olyan jóakaró semlegesség. Sem a burok, sem Anglia nem várhatnak semmit a német birodalomtól. Sokat beszéltek a minap a német császár telegramjáról, a melyet a Royal Dragoon ezred parancsnokának küldött, a mikor az ezred Dél-Afrikába indult. Ez a távirat semmiféle politikai motívumot nem rejt magában, a császár ennek az ezrednek a tulajdonosa s illő volt, hogy elbucsuzzék tőle, mikor ily hosszú utra megy. Németországnak megbocsáthatlan hibája volna, ha most viszálykodásba keverednék Angliával. Vagy talán nem gondol senki arra, hogy Párisban még nem felejtették el a reváns-eszméket? Gondoljanak az emberek arra, hogy ugy a Néva, mint a Szajna partján nagy orgiát ülnének, ha Németország olyan ügyetlen volna, hogy ki akarná kaparni mások számára a gesztenyét az angol tüzből. Nem tudják-e megérteni a németeknek a legnémetebbjei, hogy Németország ha ellentétbe jön Angliával és Oroszországhoz csatlakozik, Oroszország oly szorosán magához öleli, hogy Németországnak lélezete is elakad. Németország csak a függetlenség politikáját követheti, barátságosnak kell lennie minden államhoz, nem szabad egynek használnia, hogy a másiknak ártson. Ez a politika kitűnőnek bizonyult a spanyol-amerikai háboruban, a melyben a birodalom szintén páratlan álláspontot foglalt el. Annak a legteljesebb semlegességnek, a melyet a mostani háborúval szemben tanusít, szintén meglesz a maga gyümölcse.

A rohanó folyam sodorta őket s a vízből csak itt-ott merült föl fejük, egy-egy karjuk, hogy ismét persze a víz alá merüljenek.

A partról elindult csónakot is hátrára ragadta az ár, nem kellett evezniök, vitte őket egyfelé a víz, az evezőket kicsavarta kezökből, a kormánylapátot eltörte.

És az örült rohanásban csakhamar eltűnt a nép szeme elől a csónak, eltűnt a két halállal küzdő is, utolsó látta a keringő csónak orrán ülő Sára fehér keszkenőjét, de azt is csak pár pillanatig, eltűnt az is az előntött sziget füzesei mögött. . . .

Ott állottak mind jóval hajnal után is, senkinek nem volt kedve tovább dolgozni a gáton, a víz lassan átszivárgott egyes helyen. Nem törődtek vele, csak bámultak a tengerre, a mely most már csendesen, méltóságteljesen ringott hullámozott szemük előtt, visszaverve a felkelt nap véres sugarait. De minek bánthanak a töltést, az elemek megkapták áldozatukat, nem tombol már a folyó, szépen kitérta medrét a hegy aljáig. Sik tenger volt, végtelen, beláthatatlan, csak a füzes teteje, egy-két magasabb

viskó fedele rontotta meg tükrét. Minek is bánthanak a gátat, hisz megmentve a falu, de oda a vetés, oda kenyerük. Vége mindennek.

*

A szomorú kis falu népe vigszágra készül. Lakodalom lesz. Eltűnt a víz a határról. Jött segítség, jó emberektől bőven s találjátok el ki nőszül?

Ott beszél a biró a faluházánál a szomszéd faluból odatévedt komájának:

— . . . oszt ott a kanyarultnál, — látja-e kelmed — elérte a csónak a küzdőket. Épen jókor, mert a korhadt gerenda már alig tartotta azokat; felvették a csónakba s a csónakot kivetette a víz Damásd fele. A csónakban betakarták szépen az átfázott két embert. Rendák Sára meg ráborult Ferkóra és a község szeretetét, tiszteletét, becsülését csókolta a kimerült vitéz ajkára. Ma lesz a lakzi. A község lesz a násznagy. Gyűjjék kee is velünk. Szivesen látjuk. (U.)



Párisban nagy feltűnést kelt, hogy *Picquart* ezredest újból haditörvényszék elé állítják. *Picquart* a minap azzal a kéréssel fordult *Gallifet* hadügyminiszterhez, hogy ügyében pótvizsgálatot rendeljen el. *Gallifet* elutasította a kérést, de egyszersmind értesítette *Picquart*-ot, hogy új haditörvényszék elé állítja. *Picquart*-nak azt rójják most föl bűnül, hogy *Leblois* ügyvédnek betekintést engedett néhány titkos aktába. A revizionista sajtó e miatt heves szemrehányást tesz a hadügyminiszternek.

A szerb miniszterválságról Belgrádból és Zimonyból elterjedt híreket megczáfolja egy félhivatalos jelentés, a mely azt mondja, hogy Gyorgyevits miniszterelnök nem mondott le, mert Sándor király teljes bizalmát bírja, a szkupstina pedig bizalmi szavazattal megerősítette a kabinet állását. E czáfolat mellett is belgrádi hírek azt mondják, hogy a szerb kabinetben válság fenyegetett s ha Gyorgyevics nem mondott le, annyit tesz, hogy hamarosan rábírták lemondásának visszavonására.

Menelik abessziniai király legközelebb véglegesen kibékül Olaszországgal. Egy vegyes bizottság most jelöli ki a két ország határát, a melyet *Menelik* is jóváhagyott és tervet dolgoz ki az Olaszország és Abesszinia között nemsokára létrejövő kereskedelmi szerződéshez. A turini gróf, a ki most Afrikában van, a béke után meglátogatja *Meneliket*. A négus nagy előkészületeket tesz az olasz herczeg fogadására.

A czár pár *potsdami* látogatását a jövő hétre halasztották. A látogatás egy teljes napig tart majd, bár eleintén csak néhány órára tervezték. A látogatás tisztára magán jellegű és ezért még az sem bizonyos, hogy díszbéd lesz-e a vendégek tiszteletére, vagy pedig csak szűk családi körben lesznek-e. *Murawiew*, az orosz külügyér azonban elkíséri a czárt *Potsdamba* és ez a körülmény újra-újra fölveti azt a kombinációt, hogy a *potsdami* látogatásnak nagy politikai jelentősége lesz. Leginkább az a verzió tartja magát, hogy a czár *Vilmos* császárt közbenjáróul kéri föl a burok érdekében.

A *porosz* kancellár lemondásáról szóló híreket most egész és félhivatalosan czáfolgatják. Azt mondja a czáfolat, hogy *Hohenlohe* herczeg biztosította *Tirpitz* hadügyi államtitkárt a flotta-javaslatról való teljes egyetértéséről. *Bülow* külügyminiszternek is az a véleménye, hogy a világpolitika változott helyzetével szemben s mikor két új tengeri hatalom (Egyesült-Államok és Japán) lépett föl, Németország mostani flottaterve nem elégséges. *Bülow* a birodalmi gyűlésen ki is fogja fejteni a javaslat támogatására ezeket a főbb okokat, *Tirpitz* pedig szakszerűen meg fogja okolni, hogy miért kell két egészen új hajórajt szervezni.

ISMERETEK TÁRA.

A házasságkötés története.

A családalkítás céljából a férfi és nő között kötött benső viszony sok fázison ment keresztül az idők folyamán, míg az egynejséghez jutott. Némelyek állítják, hogy eredetileg nem is volt házasság. Már némi szabályokkal birt a poligámia (soknejség), a melyben meg szokták különböztetni a poligámiát, midőn egy férfinak több felesége, és a poliandriát, midőn egy nőnek több férje volt. A primitív szokáshoz tartozott a fivér és nővér között való házasság. A kölcsönös házasság több nővérnek

egymás férjével, és több fivérnek egymás feleségével, valamint a vérrokon házasság: a maláji törzs civilizációja. Majd következik az egyes párok házassága együttlakással vagy a nélkül. A patriarkális család egynejsé volt, ámbár itt is találunk kivételt; például Ábrahám és Jákob épen feleségük ösztönzésére lesznek többnejsévé. Igazi házasság nincs a magánvagyon keletkezése és annak vonal szerinti öröklése előtt. A kezdetleges házasságkötés igen sokféle volt és némelyik kiválóan szép. A zsidók, mint mindent, úgy a házasságot is az Ur rendeletének tartották, de megkötését polgári cselekedetnek tekintették, mint külső köteleket. A görögöknél, mint más polgári cselekedet, úgy a házasság is egészen az állam érdekében történt, ezért büntették meg, a ki későre, nem hozzáillőleg, vagy egyáltalában meg sem nősült. A rómaiaknál háromféle házasság volt szokásban: *confarreatio*, *coemptio* és *uzus*; vallásos szertartással csak a (*confarreatio*) *Flamines* Major-es-ek házasságát kötötték, a másik kettőt a nélkül. Az első keresztények házassági viszonyaiban a római jog volt az irányadó. A házasságot polgári törvények szerint kötötték s azután áldotta meg az egyház. Lassankint azonban a házasságkötés joga egészen az egyház hatalmába került. Eleinte megvolt ugyan a keresztények joga házasságot kötni a római jog szerint; de az egyház nem tartotta ezt tisztességesnek. Végre VII. Gergely pápa 1085-ben a házasságot szentségnek nyilvánította, a mely szerint abban többé semmi földi viszony nincs. Az egyház a házasság vallásos jellegét számtalan rendszabállyal sánczolta körül. Megtiltotta a rokonság és sógorság hetedik fokán belül házasságot kötni, de később a negyedik fokra szállította le. A reformáció a házasság ügyében is nevezetes változásokat okozott. *Luther* és társai a házasság megkötésére a polgári hatóságot tartják illetékesnek, sőt jogosnak s a jegyesek tetszésére bizzák az egyház áldásának kikérését. A katolikus egyház azonban a szentséggé tett házasságon változtatni nem akart s így az államok kényszerülve voltak oly eszközt kigondolni, a melylyel a polgárok védelmét biztosítsák. 1787. november 28-án bocsátotta ki XVI. Lajos francia király ediktumát, a melyben megengedi a protestánsoknak, hogy a hatholikus hit letétele nélkül, tetszésük szerint, katolikus lelkész vagy királyi bíró előtt köthetnek házasságot. Majd 1791-ben a törvény a házasságot egyedül polgári szerződésnek tekinti s az előbb csak kivételesen megengedett polgári házasságkötést 1792. szeptember 20-án általános törvényre tették. II. József még 1785-ben, tehát Franciaország előtt, kibocsátott egyik pátensében polgári szerződésnek minősíti a házasságot.

Ehető rovarok.

A rovarok általában nem tartoznak az emberiség kedves eledelei közé s mégis elég nagy számmal vannak emberek, a kik ezeket az állatokat is megeszik. Legszivesebben eszik a termitákat, a tropikus világ ismert hangyanemű rovarát. Braziliában egyszerűen forró vízzel s egy kis mártással elkészítve teszik asztalra. Afrikában azonban zsirral készítik. Kelet-Indiában tömegesen rakják külön lyukakra, megpörkölik mint a kávé s szárazon eszik meg. Angol utasok is nagyon dicsérik és táplálónak mondják; nem oly zsirosak, de jobb ízök van, mint a palmafárovark álczáinak, a melyeket a megtelepedett francziák is csemegének mondanak. Hogy a bushmannok Dél-Afrikában és Ausztrália benszülött

lakói a hernyókat és faférgeket megeszik, eléggé ismeretes. Nagy mennyiségben fogyasztják továbbá egész Keleten a sáskákat, sőt Dél-Franciaországban és Sziciliában is sokan keresik. A cserebogarat nálunk is sokan jó ételnek tartják. Az új-kaledoniai vadak s a bushmannok előszeretettel fogyasztják a pókokat

VEGYES KÖZLEMÉNYEK.

Az altiszti kör estélye.

Fényesen sikerült estélyt rendezett ismét a Máv. altiszti kör a koszoru-utczai helyiségében, vasárnap e hó ötödikén. Az estélyen, mely felolvasásokkal volt egybekötve, igen fényes közönség volt jelen, mely csak a késő éjfél órákban oszlott széjjel a legjobb hangulatban.

A villamos kocsik fűtésének újabb módja.

Némely kristályvizet tartalmazó sók ama tulajdonságát, hogy kristályvizükben hőfelvétel mellett oldanak és e hőséget merevedés esetében lassanként ismét továbbítják, a berlini német thermophor-társaság arra használta fel, hogy hőtartó edényeket készítsen, melynek dupla falzatában a só el van helyezve. Ez alapelve van alapítva az elektromos vasuti kocsik fűtésének újabb módja is, melyre a társaság nem rég szabadalmat vett és melynek czélja, hogy a külön fűtési áram megtakaríttassék. A találmány főleg vegyes üzemű kocsikra szól (akkumulátor és földfeletti csatlakozó-vezeték) és abból áll, hogy az ülőpadok alatt vagy más alkalmas helyen ugynevezett thermophorokat helyeznek el és e thermophorokat az akkumulátorokkal való alkalmas kapcsolással hővel telítik akként, hogy a thermophorokban levő vegyes sókat — eczetsavasnatront és ehhez hasonló sókat — egy befalazott vezetőrugóban létrehozott hőáramlattal feloldják, mire a thermophorokban gyűjtött hő fűtési czélokra a kocsik belsejébe vezetik.

A nagybritanniai vasutak 1898. évi balesetstatisztikája.

A kereskedelmi miniszter (Board of Trade) elé terjesztett jelentés szerint a balesetek a múlt évben az egyesült királyságok hálózatain 128 utast öltek meg. 1238 utas sérülését okozták. E számból, mely múlt évvel szemben a sérüléseknél némi apadást, a haláleseteknél pedig 13 személynyi emelkedést mutat, 25 haláleset esik a tulajdonképeni vonatbalesetekre.

Átlag 6.937,131 utasra jut egy haláleset s 568,402 utas közül csak egy sérül meg; ez a statisztika azonban figyelmen kívül hagyja az 1.283,045 bérletjegy tulajdonost, a kiknek beszámításával ez a hányad sokkal kedvezőbb alakulna.

A nagyobb baleseteket egész specziális körülmények okozták.

Egy tehervonat gerendákkal rakott kocsija tolatásnál kisiklott; egy óriási gerenda a lökés követ-

keztében több méternyire kiállván, az ugyanazon pillanatban átrobogó expresszvonat egyik kocsijának egész tetőszerkezetét leszakította és utasait részben agyonütötte, részben súlyosan megsebesítette.

Egy másik esetben a nagy vihar a Tralee, Dingle-i keskenyvágányu vasut személyvonatát földöntötte, a mi több utas halálát okozta. Ezen esetekből kifolyólag a »Board of Trade« az összes vasutakat fölszólította, hogy új vonalak építésénél a tolatásra szolgáló mellékvágányokat a mostani 6 láb távolság helyett legalább 10 lábnyira fektesse a fővágányoktól; a keskenyvágányu pályákat pedig figyelmeztette, hogy a jövőben építendő személyszállító kocsijaik önsúlyát, tekintettel az Angliában oly gyakori orkánokra, megfelelően öregebitsék.

Megdöbbsentő képet nyújt az elszerencsétlenült vasuti alkalmazottak statisztikája. Az 1898-ik évben balesetek által nem kevesebb mint 504 alkalmazott pusztult el, míg a sérültek száma 4,149 személyre rugott.

Ezek a számok azonban csak azon baleseteket tüntetik ki, melyek a vonatoknál állottak be; egyéb balesetek 38 vasutast öltek meg és 8830 alkalmazott sérülését okozták. A legtöbb áldozatot 2293 holtat vagy sebesültet a tolatás szedett. Ezen megdöbbsentő számon még az angol közvélemény is megütközött és hangosan követelte, hogy a társulatokat fokozott övrendszabályokra és bizonyos, Amerikában már régóta érvényben lévő reformok életbeléptetésére szorítsák.

Első sorban a kocsiknak automatikus kapcsolókkal való felszerelését sürgették, a mi a tolatószemélyzet biztonságára a legkedvezőbb befolyással lehetne. Be is nyújtottak egy ily értelmű törvényjavaslatot; mivel azonban a kocsik százezreinek ily kapcsolóval való ellátása milliókba került volna, az érdekelt kocsitulajdonosok és vasuttársulatok a törvényjavaslat megszavazását egyesült erővel eddig meghiúsították.

Jelenleg egy külön e czélra alakított királyi kommisszió foglalkozik a kérdéssel, és remélik, hogy ez valami uton-módon az önző érdekeket megtöri s a szegyenletes állapotokat megfelelő törvényes intézkedésekkel megszünteti.

Mibe kerül a sebesség?

A 19. század végét méltán lehet nevezni a sebesség korszakának. A vasutaknál, hajóknál és automobiloknál egyaránt arra törekszenek, hogy az eddig elért maximumokat még hatalmasabb rekordokkal tulszárnyalják. Az angol és francia szaklapok közt már hónapok óta folyik a vita, nem minden szenvedélyesség nélkül, hogy melyik ország gyorsvonatai járnak sebesebben; az Amerika-járó gőzösök heves versenyénél pedig a sebesség még inkább döntő tényező. A közönség mindinkább fokozódó igényei a nagy tengerhajózási társulatokat mindig nagyobb gyorsaság és így újabb meg újabb áldozatokra készítetik.

A sebesség fokozása tényleg nagy áldozatokkal jár, melyeket a magánhajózásnál az emelkedő bevételek nem mindig compensálnak.

E tényt kézzelfoghatólag bizonyítják azon kísérletek, melyeket az angol királyi tengerészeti hatóság 61 nagyobb hadihajóval végzett.

Kitűnt például, hogy míg egy nagy pánczélosbajó 15 csomó sebességnél 4499 kgr. szenet, vagyis csomónként 302 kgr. szenet fogyasztott, 18.7 csomó

gyorsaságnál már 14.485 kgr.-ot tüzelt el. Sebessége tehát csak egy negyeddal növekedett; ellenben szénfogyasztása nem kevesebb mint $2\frac{1}{2}$ -szer lett nagyobb. A többi hajóval végzett kísérletek hasonló eredményre vezettek.

De bebizonyult az is, hogy a maximális sebesség túlhosszu időre fönn sem tartható.

Az »Argonaut« elsőrangú pánczélos 1000 tonna szénkészlettel az óceánt Plymouth-tól Halifax-ig $4160\frac{1}{2}$ tengeri mértföld távolságra 13 csomónyi sebességgel 303 óra alatt szeli át, de 21 csomóra emelkedő gyorsasággal 1000 tonna szénkészlete már 72 óra alatt elfogy, mely idő alatt azonban csak 1529 mértföldet, vagyis útjának alig felét tenné meg. Ezek az adatok így alakulnak a nagy személy-gőzösknél is, és világosan mutatják, mily óriási pénzbe kerül a sebesség.

A motoros kocsí befolyása a forgalmi viszonyokra.

A motoros kocsí kezd tért hódítani mindenütt és sok helyütt már felvetik az eszmét, hogy a vasutak működését kiegészítve, egyes helységek közt automobil-vonatokat járatnak. A motoros kocsik ily alkalmazása a vasuti vonalak és a vasuttal nem bíró helységek közt rendkívül megkönnyítené az összeköttetést. Sok oly vidék van, melynek gyér lakossága mellett vasut magát egyáltalán ki nem fizeti, holott a motoros kocsí járatása, tekintettel annak kevésbé költséges voltára, nem ütközik nehézségekbe és a lakosság igényei mégis kielégítést nyerének. Németországban ujabban mind komolyabban foglalkoznak ilyen automobilvonatok létesítésével.

SZERKESZTŐI ÜZENETEK.

Felkérjük budapesti tagjainkat, hogy esetleges ismeretség esetén szíveskedjenek Szaber Antal tagunkat értesíteni, hogy lakását jelentse be, mert sem tagkönyvecskéjét, sem lapját nem tudjuk elküldeni.

Felkérjük tagjainkat, hogy lakváltozások bejelentésekor szíveskedjenek tagkönyvecskéjük számát is mindig megírni, nehogy tévedések forduljanak elő.

Hir Gergely, Budapest. Levelező-lapja értelmében tagsági jogosultságát e hónapban fentartjuk. Hátralékát kérjük legkésőbb jövő hónapban befizetni. Üdvözljük. — *Erdős János, Haraszti.* Névmagyarosítást tudomásul vettük. Előjegyeztük. — *Horecsnyai András, Temesvár.* A kívánt cheque-lapokat elküldöttük. — *Schill Károly B.-Keresztúr.* Tévesen lett a tagkönyvecskénél benne 1632 szám írva, helyes száma: 1631. — *Mészáros László, Belényes.* Köszönjük az értesítést, megfelelően intézkedtünk. Üdvözlöt. — *Recske Mihály, Esztergom.* Megkaptuk, előjegyeztük, tagsági jogosultságát fentartjuk. — *Udvari Pál, Budapest.* Czimszalagot megfelelően kijavítottuk. Legutolsó lapot újra elküldöttük. — *Ehrenfeld József, Komárom.* Csak tagjaink érdekében tesszük; előjegyeztük, többé nem fog történni. — *Hisnyik József, Sátoralja-Ujhely.* Kívánt 4 drb cheque elküldöttük, a lap rendes kézbesítése iránt a sátoralja-ujhelyi posta-főnökséget megkerestük. — *Zilahy János, Kis-Ujszállás.* Lap részünkről pontosan elküldöttük; legutolsó lapszámunkat címére ismételtelen elküldöttük s mellékelünk hozzá 3 drb cheque

is. Üdvözljük. — *Fekéts Imre, Kis-Terence.* Nevét kívánságához képest kijavítottuk. — *Bucsko János, Makó.* Lapját ezentul a makói villamtelepre fogjuk küldeni. — *Farkas József, Kiskún-Félegyháza.* Üdvözljük, nősülését előjegyeztük. Sok szerencsét. — *Kolló Mihály, Kis-Terence.* Ugy látszik, hogy tévedés forog fenn, most megfelelően intézkedtünk. Ha a lapokat még mindig nem kapná pontosan, úgy kérjük erről bennünket értesíteni, hogy a postánál panaszt tehessünk. — *Főző János, Balf.* Napokban levelet írunk. — *Csáji János, Kassa.* Októberi lapjainkat címére elküldöttük, legutolsó lapszámunkba 3 drb cheque tettünk. Üdvözljük. — *Kocsis Antal, Píroska.* Kívánságához képest intézkedtünk. — *Berecz József, Angyalföld.* Várunk, tagsági jogosultságát fentartjuk. — *Dunaföldvári Kovács István, Budapest.* Tudomásul vettük, megfelelően intézkedtünk. Üdvözlöt. — *Kopácsik János, Vág-Sellye.* Megfelelően előjegyeztük, főkönyveinkben keresztül vezettük. — *Kovács Lukács, Mező-Túr,* Czimszalagját megfelelően kijavítottuk. — *Petyko András, Eger.* Kérelmének — amennyiben a lapok még rendelkezésünkre állottak — szívesen eleget tettünk. Köszönet és üdvözlöt. — *Kovács István, Ujpéteri.* A hiányzó lapokat, illetve chequeket elküldöttük. — *Könyves Kálmán, K-Félegyházán.* Tudomásul vettük. Tagsági jogát fentartottuk. Üdvözlöt. — *Sándor János, Kovászna p. u.* Tudomásul vettük. Tagsági jogosultságát fentartjuk. — *Guttmann Ignátz, S.-A.-Ujhely.* A lap részünkről rendben továbbítva lett. Egyik ottani előfizetők panaszára a sátoralja-ujhelyi postaigazgatóságnál panaszt már tettünk. Hiányzó lapot elküldöttük. Üdvözlöt. — *Kiss Máté, Budapest.* Tudomásul vettük. Tagsági jogosultságát fentartjuk. — *Soós József, Budapest.* Tudomásul vettük. Megfelelően intézkedtünk. Tagsági jogosultságát fentartjuk. — *Mátyus Pál, S.-A.-Ujhely.* A s.-a. ujhelyi postaigazgatóságnál ismét panaszt fogunk tenni, meg vagyunk győződve, hogy az igazgatóság elvégre is rendet fog csinálni. Szívélyes üdvözlöt és köszönet. — *Korozs István, Zabava.* Részünkről megfelelően intézkedtünk, ha a lapot még most sem kapná rendesen, kérjük, értesítsen bennünket egy levelező-lapon, hogy a postafőnökségnél panaszt tehessünk. — *Sárga László, Fényes-Látke.* Tagsági jogosultsága teljesen rendben van. A hiányzó lapokat elküldöttük. Üdvözljük. — *Dániel Sándor, Banicza.* A beküldött 3 forintot levelező-lapja értelmében könyveltük el. Üdvözlöt. — *O. B. Pomogy.* Augusztus, szeptember, október, november. Üdvözlöt. — *Schmirmund Kornél, Vukovár.* Előjegyeztük. Üdvözlöt. — *Gulyás János, Tóke-Terebes.* Összes szükséges adatok előjegyezve vannak. Tagsági jogosultsága 1899. augusztus 1-től 1899. november 30-ig rendben van. — *Virbán János, Maros-Bogát.* Tagsági díjai 1899. június 1-től 1900. április 30-ig ki vannak fizetve. Üdvözlöt. — *Nehuta Gusztáv, Antalfalva.* Kívánságához képest intézkedtünk. — *Pákozdy Gábor, Erzsébetfalva.* Megkaptuk. 1899. december hó 1-ig rendben van. — *Papp Béni, Vinkovcze.* *Fekete Imre, Bród.* Elküldöttük. — *Orosz János, Budapest, fegyvergyár.* Megkaptuk, előjegyeztük, megfelelően intézkedtünk. Üdvözlöt. — *Házman József, Ebszöny.* Ha még nem mult el 45 éves, úgy igen. — *Gulyás Pál, Vinga.* Lapot és 3 drb cheque-lapot elküldöttük címére. — *Papp György, Vinga.* Hiányzó lapot elküldöttük. — *Szemann János, Kassa.* Legközelebbi lapunk szerkesztői üzenetében szívesen adunk pontos választ. — *Ugrai János, Szarvas.* 2 frtot vettük. 1899. december 31-ig rendben van. — *Pocsay Gábor, Czigányi.* Megkaptuk, rendben van. — *Gáspár Vilmos, Csákvár.* Közbenjárunk. Eredményéről külön levélben fogjuk értesíteni. Üdvözljük. — *Hertenberger Ernő, Titel.* Folyó évi október hó 31-ig rendben van, mert tagsági jogosultsága 1899. június hó 1-től kezdődik. Hátralék: november.