

# HALADÁS

VASÚTI

SAK- ÉS SZÉPIRODALMI HETILAP.



SZERKESZTŐK ÉS LAJTULAJDÓNSOK:

BANOVITS LÁSZLÓ ifj. GÖRGEY LÁSZLÓ ZSIVKOVICS ANTAL

Előfizetési ára:

Egész évre ... 8 korona.  
Fél évre ... 4 korona.  
Negyed évre ... 2 korona.

Szerkesztőség:

Miskolc, Szemere-utca 26. sz.

Megjelen minden vasárnap.

M. N. MUSEUM KÖNYVTÁRA  
Hírlap Könyvtár  
Növendéknapja  
1902. évi 792.

## Vasuti irodalom.

Miskolc, márczius 2.

Minden szaknak, foglalkozás, élethivatás és kivált a különleges szaktudás szerint meg van a maga irodalma. Ily értelemben nevezük irodalmunk egy kicsiny töredékét, azt, mely speciálisan *vasuti* jellegű, *vasuti* irodalomnak.

A *vasuti* irodalom az általános hazai irodalomnak jelenték-telenül kicsiny részét képezi.

A tulajdonképeni magyar *vasuti szakirodalom*, melynek alapja a komoly szaktudás s a mely a *vasuti* tudományok művelésére és terjesztésére első sorban hivatott — talán a dolog természeténél fogva — csak csekély számú műből s mondhatni egyetlen egyleti szakközlöny tudományos színvonalu közleményeiből áll. Oly kicsiny e kör, hogy a komoly tudni-vágyást alig elégíti ki, mert a vizsgakönyveket, tankönyveket vagy a kiadott hivatalos utasítások és rendeletek gyűjteményeit a tulajdonképeni *szakirodalom* körébe nem sorozhatjuk.

*Vasuti* irodalmunk másik ága az *időszakos irodalom*, mely a *vasuti* hetilapoknak és folyóiratoknak gyűjtő-neve.

A *vasuti* irodalomnak ez az ága még kevésbbé felel meg a közszükségletnek, mint az előbbeni. Oka ennek egyrészt ugy önmagában, mint a közönség pártolásának hiányában van.

„Szaklapoknak“ nevezik magukat mindannyian, pedig az ezen elnevezéshez fűzött igényeknek csak kevesen tudnak megfelelni. Nagyrészt csupán anyagi érdekből alapítottak gyakorta csak névleg szereplő „szerkesztők“ által s céljuk sem mindig a *vasutas* közönség érdekeinek istápolása, hanem valamely egyesület vagy társulat szolgálatában ennek céljainak előmozdítása, vagy pedig el nem titkolható önző önérték az indító ok, melynek megvalósítása érdekében hol előnyösnél-előnyösebb életbiztosítások számtalan fajának kecsegtetésével, hol ismét minden néven nevezendő kedvezmények hirdetésével és egyéb be nem váltható nagyhangu ígéretekkel gyűjtik előfizetőiket.

Ezeknek a lapoknak a célhoz méltó az irányuk is. Vagy porig alázkodnak a felsőbbség előtt azon hiszemben, hogy ezzel buzgó és jutalomra méltó szolgálatot teljesítettek, — vagy pedig az olcsó népszerűség kedvéért dühödten

handa-bandáznak igaz ok és nemes indok nélkül.

Csodálkozunk-e, hogy a hamar csatlódó közönség nem pártolja a vasuti „szaklapokat”? Csak egyszer kell csatlódnia s elveszti hitét a többi, komoly és igazságos kritikát bátran kiálló lap iránt is. Egyeseknek mértékével méri a többieket is és — fájdalom — szinte köztudat már az, hogy lapjaink csak irka-flrkák s összeollózott laptöltelések gyűjteményei.

Igy általánosítva, helytelen és igaztalan a vélemény, melyet a vasuti időszakos irodalomról a közönség táplál. El kell oszlatni e tévhitet, föl kell tarteni az érdeklődést vasutas közönségünk körében a vasuti irodalom iránt, tudatára kell vezetni annak, hogy a sajtóban hatalom van, mely az igaz érdeknek szószólója s vezető, oktató és szórakoztató szerepében elismerésre érdemes fontos tényező — s ekkor meg fog törni a rideg közöny, melylyel a vasutas a vasuti irodalom iránt viselkedik.

Ifj. Görgey László.

### Széna és szalma rakományok visszautasítása a határállomásokon.

A Poroszországban beállott takarmányhiány következtében széna és szalma kivitelünk napról-napra fokozottabb mérvben növekedik és az ezzel járó rakodási szabálytalanságok úgy intézetünknek, mint a szállító közönségnek mindinkább több gondot okoznak.

Dacára a helyes rakodások keresztülvitelére kiadott számtalan rendeletnek és a folytonos ellenőrzésnek, a nehézmények száma nem esökken, hanem mindinkább növekedik, ez okból szükségesnek és időszerűnek tartom az ily rakományok átvételével és kezelésével foglalkozó kartársaimnak e tárgyról egyet-mást elmondani.

A takarmány kivitel fellendüléséhez hozzájárult az inség-díjszabás; a széna és szalma ára hamarosan 100%-kal felszökött, minden előkészület nélkül, oly rohamosan indult az meg, olyan nagy mérvben és olyan helyeken, ahol a helyi viszonyok, berendezések és segédeszközök hiányában az előirt szabályokat betartani majdnem lehetetlen volt, a személyzet pedig a kellő ismeret és gyakorlat hiányában egymás után — sőt eleinte minden alkalommal — követte el a hibákat.

Ebből keletkezett azután a határállomásokon az ily rakományok tömeges visszautasítása és az az állapot, hogy az átvevő pálya,

## TÁRCZA.

### Clarisse.

*Matrózsapka van szökefürtös fején,  
Rövid ruhácska ifjú természetén.  
Fehér az arcza, sötét a szeme,  
Találkozom mindennap vele.*

*Prémes kabátján sápadt őszi rózsa,  
Csillogó napfény bearanyozza.  
Nézem őt soká mozdulatlanul —  
Szivemre vad sötétség borul.*

*S míg agyamban száz fantom képe lebeg,  
Rám mosolyog a bohókás gyerek.  
Szemét lesütve elmegy mellettem,  
Lágy ütemben, halkán, csendesén.*

Herczegh Jenő.

### Hangok az éjszakában.

A „Haladás” számára írta:

Sziüts Jenő.

Csönd volt.

Az utcákra valami fájdalmas, nyomasztó esőnd borult, a melynek nehéz szárnyai alatt az egész város oly lomhán nyujtozkodott el az ő otromba háztömegeivel, mint valami kielt Don Juan, a kinek a zsebében nincs több pénz és a szívében nincs több szerelem.

És én ebben a néma, hangtalan éjszakában künn barangoztam. Elhagyatott, szomorú utcákon mentem keresztül, a hol nem jár egy lelek se. Akarattal tettem, mivel igen megutáltam az embereket, a földi állatoknak ezt a legutaltosabb fajat, a melyet nemely optimista böleselő nem átal a teremtés koronájának nevezni. Hej, régen lehetett az, mikor meg érdemes volt erre a kitüntető melleknevre. Ma már eltűnt belőle mindaz, ami arany s nem maradt egyéb, csak a salak, a posvány, a bűn.

Hát kerültem őket. Seta közben aztán a saját sorsom felett tépelődtem s fekezketetlen, vad boszuerzet nehezedett a lelkenre, a mint arra az emberre tévedt gondolatom, kinek minden szerencsétlenségemet köszönhetem. Oh, ha úgy két kezem közé tudnám szorítani a torkát, ki

elhárítandó magáról az igazítással járó veszélyeket és költségeket, a szabályok betűszerinti betartását követeli az átvételek alkalmával.

A bajok okát a következőkben találjuk: először is, hogy a kellő mennyiségű speciális kocsikkal ez idő szerint nem rendelkezünk, másodsor az, hogy a szállító közönség csak arra törekedik, hogy a kocsikat a díjszabás követelte mértékig kihasználja, — törekvése csak a kocsik átvételére irányul, a következőkkel nem számol mindaddig, amíg a maga kárán nem tanul; harmadszor pedig az átvétele és a kezelő-személyzet felületes eljárásában, esetleg gyakorlatlanságában.

Intézetünk a speciális kocsik beszerzése iránt már intézkedett, mert az ily időhöz kötött rendkívüli szállításokhoz előre nem rendezkedhetett be, de addig is, amíg ez megtörténhetik, kell, hogy a szállító felekkel a szállítás alapfeltételeit képező szabályokat szigorúan betartassa s a rendkívüli forgalom sikeres lebonyolítását illetőleg alkalmazottjainak köteleességtudására appelláljon.

A szállító felek, bár a feleslegesen magas árak és az alacsony díjtételek mellett számításukat feltétlenül megtalálják, rendes szokásukhoz híven a bevételt a vasut rovására iparkodnak fokozni, ha pedig az alkalmazott köteleességét minden irányban megteszi, kész a deputáció a legmagasabb helyre, hol „a még csirájában fejlődő zsenge kereskedelmi

águnk tönkretételét érző kicsinykedések“ frázissal panaszt téve, kellemetlenkednek. — Mert nem is sejtik, az ily áru visszautasítása és átrakása a nagyobb kocsikésések mellett az állomásokat mennyire megterheli, rendes teendőiben megzavarja, az átvétele pedig, akit csak az ő erőszakosságuk kényszerített némi elnézésre, minden egyes esetben felelősségre vonva, sőt büntetve lesz.

Alkalmazottaink — amint a tapasztalat mutatja — a következő hibákat szokták elkövetni. Az átvételnél különösen az olyan állomásokon, ahol a beépített rakodási minta hiányzik, a lécből készült minta segítségével méreteket nem csinál, mert az, ha munkáját pontosan el akarja végezni, bizony elég időbe és fáradságába kerül, hanem e helyett elveszi a „biztos szemmértéket“, amelylyel még biztos mérési adatot soha senki sem szerzett, legfeljebb néhány koronát levonás alakjában.

Szeretném, ha az a „biztos szemmértékkel“ bíró kartársam egy határállomáson végig nézne egy ily átvételt, ahol csak pár centiméter differenciák miatt a különben legminta-szerűbben rakott kocsik is igazítás alá kerülnek, tudom lemondana a szemmértékről s belátná annak felesleges voltát. — A rakodásnál a kocsiszabályzat ide vágó határmányainak betartását nem követeli, a kocsik homlokoldalait lebocsájtja, a ponyvák állapotával nem törődik, a kellő befedésre nem

nem engedném addig, míg egy szikrányi élet volna abban a hitvány testemben.

Rheinhold, az a pénzkufár, az a lélekvásárló, nyomorult, gazember!... Ámbár nem ölném meg. Az én boszúm nem elégednék meg néhány percig tartó haláltusával, a mely a boldog elköltözötték sorába juttatná ezt az én halálos ellenségemet. Nem ölném meg...

S mialatt más, alkalmasabb mód felől gondolkodtam, mintha egyszerre égből jövő villámcsapás gyújtotta volna föl az agyamat, nagyszerű eszmem támadt, oly nagyszerű, hogy a gyönyörébe csaknem beleszedültem. Ki fogom rabolni a bankját s földönfutó, komisz koldussá teszem eljes életére, a kit utalattal rug félre az utjából az legutolsó paraszt is.

A csönd mindegyre félelmetesebbé vált körültem. Nem hallottam egyebet, mint a sűrűn szállingó hó lassu neszelését és szívem diadalittas, nehéz dobbanásait. Azt dobogta a szívem lázas izgatottsággal: Oh, csak most, csak most ne találkozzam emberrel.

Csak emberrel ne. Inkább egy éhes csavargó kutyával, melyet a gazdája azért vert el magától, mert meglöptá kamaráját. Inkább az. A kutya, meg ha tolvaj is, nem lophat meg annyira, mint egy ember.

És mentem előre óvatos, lassu lépésekkel, boldog önfeledtségben szöve a terveket a nagyszerű eszme kivitelére...

És ekkor elfojtott, tompa hangok ütötték meg a fületem. Egész testemben megrendültem. Emberek vannak közelemben, emberek, a kik elől menekülök és a kiket gyűlölök engeszteletlen, halálos gyűlölettel.

Olyan érzés vett rajtam erőt, mint mikor valami gyáva filantróp fegyvertelenül a sötét rengetegben saját képére alkotott rablók kelepcejebe kerül. Nálam sem volt, a mivel védelezhettem volna magamat ellenük. Se fegyver, se erő, se bátorság a lelkemben. Kénytelenségből meghátráltam. Behúzódottam a legelső kapu sötét zugába és ott lélegzet-visszafjtva, félelken a falhoz lapultam, hogy föl ne fedezzenek.

Epen jókor történt mindez.

A következő pillanatban már tisztán kivehettem, hogy a frissen esett hó sirva nyikorog a lépéseik alatt. Néhány lépést tettek. Aztán újra megállottak. Habozó, tétovázó alakok lehettek, a kik a sötétben bujkálnak lélekölő harczaikkal.

A levegő hullámos játéka felém hozta a beszédjüket.

— Gyáva vagy, — szölt az egyik. Lásd én nem habozom tovább.

— Neked könnyebb, — felelt a másik. — Edzett vagy már a veszélyekkel szemben. De én most próbálnám ezt először...

— Hát csakugyan nem akarsz jönni? Most fogsz cserben hagyni, mikor már elérkezett a

tekint, a köteleket nem az előirt számban és módon alkalmaztatja, végül pedig a csomagok szilárd összekötését — mely a rakományt az alakváltozás ellen megvédi — nem tartja szükségesnek. Pedig ha ezekből csak egyet nem tart be, vagy elhanyagol, az elég ok a visszautasításra. Utközben pedig az utasítás azon kifejezése, hogy „*az ily kocsi a gurító vágányra nem bocsáthatók*”, legtöbb esetben csak írott malaszt marad.

Nem csekély mulasztásnak tartom még a kocsit utközben igazító állomás azon eljárását is, midőn a visszautasítás, illetve igazítás okának megállapításánál nem jár el a kellő lelkiismeretességgel.

Az ilyen megállapításoknál a leggyakoribb, mert legrövidebb a „magas rakodás”, „rakomány széles” stb. megjelölés, pedig az ilyen kitétel legtöbbször a feladási állomás átvevőjének esik a rovására, mert annak egyszerű tagadásával szemben áll egy „*hiteles megállapítás*”, így a büntetés egy ártatlan egyént érhet.

A felek értesítésénél pedig az ily szűkszavú közlések bizalmatlanságot keltenek a vasut, illetve alkalmazottai iránt.

Egy fél, árujának igazítása, részletlerakása és az ebből keletkezett költségről egyik állomásunk által a következő szövegezéssel értesítettett: „... rakomány magas, 8 korona, 6 bál ledobott”.

A feladó az értesítés vétele után a legnagyobb indignációval fordult igazgatóságunk-

hoz, mert nem értette meg, hogy miként lehetséges az, midőn a felső sorból csak 6 bált, tehát a legfelső sornak csak egy részét dobják le, már nem magas és ez a pár csomag ledobása miért került 8 koronába?

A megejtett vizsgálat folyamán megállapított, hogy a rakomány *felső sorának oldal éle* az egyik oldalon ki volt rakva s miután a szélső felső sorból a 6 bál ledobott, a fent maradt bálók pedig a középén helyeztetek el illetve rakattak össze, a túlrakás megszűnt; szükséges volt még 2 hiányzó kötél beszerzése is, továbbá az egyes bálókát összekötő htvány sodrony részben meglazult, részben pedig elszakadozott volt, így a rakomány teljes átrakása vált szükségessé!

Ha a megállapított körülményeket így közölnék, akkor a vasut, illetve alkalmazottjai nem lennének az olyan gyanúsításoknak kitéve, mint a milyenekkel a sok felszólamlásokban lépten-nyomon találkozunk.

A midőn tájékozásul a legjobb indulattal mondtam el mindezeket kartársaimnak, az efajta szállítmányok rakodásánál legyenek különös tekintettel a fennálló szabályok szigorú betartására, mert az átmenettől visszautasított kocsi tömege intézetünknek indokolatlan költséget, áru és kocsi késedelmet és ezekből kifolyólag rendkívül sok felszólamlást idéz elő, a felekben pedig bizalmatlanságot ébreszt.

Zsvikovics Antal.

tett órája? Ah, ne bolondozzál. Hagyd pokolba azt az érzékenykedést.

— Nem, nem, nem mehetek. A családom, a gyermekem!...

— Ej, bolond vagy. Gondold meg, hogy nagy vagyont dobsz el magadtól, ha nem jössz velem. Gondold meg, hogy a Rheinhold bankjában ezek és ezek vannak.

Erős nyilallás járta át a szívemet e szóra, mely csaknem a földre sujtott.

— Óriás pénz — folytatá — a mivel száz meg száz ilyen magunk fajta szegény ördögöt ki lehetne fizetni, hogy soha életében többet nem fájna a feje. Hát jössz, jössz, ugye?

— Gondolkozom még egy kevéssé, — ingadozott a másik.

— Világért se, arra már nincs idő. Éjjél felé jár, ilyenkor legjobb munkához látni. Most legsöndesebb a város és legmélyebb az álom. Az előkészületek már meg vannak téve. Jer, hát, siessünk.

Alig pár lépés választott a két tanakodó embertől. Ám mást mégsem láthattam, mint sötét alakjuk bizonytalan körvonala.

— Ah, jer hát, ne vesztegessük az időt.

— Jól van, nem bánom, hát megyek, — tört elő a szelidebb gonosztevő lelkéből. — De még egy szót. Elégge óvatos voltál-e s gondoltál e arra, hogy a saját bőrünk fedezve legyen?

— Az a legkevesebb. Van nálam egy monog-

rammos tárcza, benne holmi irások s egy pár névjegy. Ezt ott fogom felejteni munka után a pénztárban. Ez pompásan félre fogja vezetni a nyomozást, mert a tárcza és a benne talált dolgok egy terhelt ember tulajdonát képezik.

— Ki az? tudakolta a másik titokzatos, sutogó hangon.

— Bács Andor, a kit egy hónappal ezelőtt csaptak el a bankból. Hahaha! Ez jó eszme ugye?

Egész bensőmben hideg borzongás futott végig. Mert hiszen én vagyok az a Bács Andor, a kit a Rheinholdék bankjából egy hónappal ezelőtt elbocsátottak. Én vagyok az, én...

De hát mit tegyek most? Egyáltalán lehet-e valamit tennem? Oh, nincs fegyverem elég, hogy védeni tudjam magamat az emberek ellen...

Csöndesen felnyitottam szememem s lassanként magamhoz tértem abból a kábító szédülésből, mely agyamra nehezedett. Egy kapu ajtó szögletében voltam meglapulva, szinte lehetetlen kis helyen és ruhámat, kalapomat ujnyi vastag rétegben lepte be a hó.

A két sötét alak, mint valami homályos álomkép, egyszerre eltűnt szemem elől. Félve, szinte kimerülve az izgatottságtól néhány tétovázó lépést tettem feléjük, de hiába, már nem tudtam utánuk sietni. Hamarosan elnyelte őket a mindenséget átfogó hófehérség, szinte beletemetkeztek a hulló pelyhek vetette patyolat ágyba.

Egyedül maradtam.

## A pályakocsi menetekről.

— Banovits Lászlótól. —

Különösen az anyagszereknek a vonal egyik pontjáról a másikra való könnyebb elszállíthatása céljából a vasutakon pályakocsik vannak használatban, melyeknek menetét, vezetését és általában egész közlekedését külön szabályok határozzák meg.

Nem célozom ezen szabályokkal bővebben foglalkozni, mert hiszen azokat utasításaink részletesen tárgyalják, csupán néhány oly szabályra kívánom érdeklődő olvasóink figyelmét felhívni, melyeknek fontos célját — a gyakorlati tapasztalat szerint — sokan fel nem ismervén, azokat figyelmen kívül hagyják, pedig éppen azoknak pontos betartásától függ a pályakocsik veszélytelen közlekedésének biztosítása.

Szabályaink szerint menetlevél nélkül egy pályakocsinak sem szabad az állomást elhagyni, ha pedig a pályakocsi a vonalról indul, akkor tartozik annak vezetője az utjába eső legelső pályafőrt értesíteni a pályakocsi menet eszközéséről, a ki is a pályakocsi vezetőt a vonat közlekedéséről értesíteni tartozik és ennek bizonyosságául a pályakocsi vezetőjével értesítő-kézbesítőkönyvecskéjébe a pályakocsi indulási idejét bevezeteti s elismerteti vele, miszerint őt a vonatközlekedésről értesítette.

Ez az első és legfőbb szabály a pályakocsi menetekre nézve, mert hiszen csak ennek betartása esetén lehet a pályakocsi biztos menete megőrizve, mert csakis ily uton lehet a pályakocsi vezetője a vonat forgalmáról értesítve s kezdheti meg nyugodtan utját s mégis balesetek bizonyítják, hogy ezen szabályt sem tartják be mindig.

A pályakocsiknak menetlevél nélkül az állomásból való kiindulása a ritkább esetek közé tartozik, mert a váltóőrök a menetlevél nélkül kiindulni akaró pályakocsit nem bocsátják ki az állomás területéről s csak az esetben haladhatnak onnan ki menet-okmány nélkül, ha a váltóőrök más teendővel lévén elfoglalva, kijáratukat nem akadályozhatták meg, a vonalról való indulásnál betartandó szabályok elhanyagolása azonban igen gyakran előfordul.

Azt gondolják a többnyire hosszú évek óta szolgáló előmunkás pályakocsi vezetők, hogy ugyis ismerik a vonatközlekedést, ismerik a vonalat, minek töltsek azzal az időt, hogy az őrháznál megálljanak, majd kidoják a pályakocsit idejében. Csakhogy nem mindig menetrend szerinti a közlekedés, késések fordulnak elő, rendkívüli vonatok s ritkánsegélymenetek is közlekedhetnek, melyekről a pályakocsi vezető nem tud, a pályafőrt ép akkor nincsenek esetleg őrházuk előtt, a mikor esetleg a pályakocsi ott elrohan s megesik a baj, hogy a pályakocsit valamely

De jobb is így. Egyszerre tisztább lett a levegő körülöttem, mert azok a szüziés hópelyhek, az a fehér takaró csupa szelídseget, ártatlanságot lehelték reám. Kétségbeejtő gondolatok kavargtak fejemben, míg végre eszembe jutott, hogy mit kell tennem. A saját érdekem forgott koczkan, az követelte és sürgette a cselekvést. Lássuk csak.

Hiszen tisztá a dolog. Akár én hajtom végre a tervbe vett boszút, akár kieszelt gonosz tettüket ezek az utonállók, a kik talán reám leselkedve, önfeledt hangos gondolkozás között meglopták a lelkem feltve őrzött titkát: végeredményben nyomorult koldussá lesz Rheinhold. Oh, de mit ér nekem az ő nyomorúsága, ha nem én okoztam azt neki; mit ér, ha boszuló kezem sújtó csapásait nem én irányom, hanem a véletlen másokat dob utamba annak vak eszközei gyanánt?

Nem, jó urak, ily olesó dícsőség árán ti nem fogtok az idegen vagyon kincsei között daskálni s nem fogjátok az én emberi érzületből sarjadzott boszu tervemet komisz kapzsiságtól vezényelt, állatias gonosztetté lealjasítani! Nem, soha! Mert a ti nemtelen gonosztettekéből én magam fogom Rheinholdot megmenteni.

Rohanni kezdtem, hogy el ne késsem. Néhányszor felbuktam az összehányt és egyre növekedő hóbczákakban, de ez esőppet sem ian-kasztott. Hirtelen talpra álltam és fuldokolva ígykeztem ismét előre.

Teljesen kimerülve érkeztem meg a rendőr-

ségre. Izgatottan rontottam be az ajtón és a szolgálatban levő rendőrtisztviselő után tudakozódtam. Megmutatták, oda rohantam hozzá.

— Itt van ön uram? Nagyon jó. Tudja meg, hogy két gonosztevő a világ legjobb lelkü emberére ellen szörnyű merényletre készül. Már elindultak. Talán azóta hozzá is fogtak sötét munkájukhoz. De hallgasson meg...

Érdeklődéssel tekintett reám és merően a szemem közé nézett.

— Hallgatom, — felelt később. De ön kissé ki van merülve. Foglaljon helyet. Nincs valami baja? Nem fáj a feje?...

És valóban! Ebben a pillanatban irtózatossájdalmat éreztem a fejemben. Mintha az összes eszméim, gondolataim egyszerre akartak volna előtörni, úgy feszültek a halántékaim és a homlokom. Megijedtem. Tulajdonképen nem a jelentől, hanem attól ami következni fog.

— Beteg vagyok — dadogtam. Fektessenek le. Ettől kezdve nem emlékezem semmire. Csak most kezdek már eszmélni, hogy papírra vetettem ezt a különös történetet.

Oh, sirni szeretnék, ha meggondolom, hogy hová jutottam. Besuktak ezek a nyomorultak négy fehér fal közé s nincs mód rá, hogy ki tudjak innen szabadulni.

Íde jutott hát a világ legjobb lelkü emberre juttatta a teremtés koronájának égig magas talt halája és szeretete, — az örültek házába!...

vonat elüti s ennek rendszerint emberéletbe kerülő következményei vannak.

Megegett már az is, hogy a pályaoőr, kinek vonalszakaszáról a pályakocsi elindult, daczára, hogy látta ezt, minden értesítés nélkül tovább engedte haladni, — bár rendkívüli vonat is volt — abba bizakodva, hogy majd kidobhatja a pályakocsit az az őr, a hol azt a jelzés éri, de ép ez az őr nem volt künn s megtörtént a szerencsétlenség.

Nagy felelősséget vesz magára az az előmunkás, az a pályaoőr, a ki ezen fontos szabályt be nem tartja s ezért annak fontos voltát felismerve, ahhoz szigoruan ragaszkodni is kell, mert késő a bánat, ha baj már megtörtént.

Egy másik fontos szabály azt mondja, hogy a pályakocsi a vonat érkezése előtt legalább 15 percczel a vágányról eltávolítandó.

Ezen szabály be nem tartása szintén egyik leggyakoribb forrása a pályakocsikkal történő baleseteknek.

Legtöbb alkalommal túlbuzgóságból, hogy időt nyerjen, a pályakocsi vezetője, ha órája szerint már csak ennyi idő is választja el a vonat érkezésétől, vagy ha még harangjelzés nem volt, vagy ha a vett harangjelzés után a vonat közeledéséről a pályaoőr értesíti is és a pályakocsi kidobására fel is hívja, bizva embereinek erejében és lábaik gyorsaságában, elhatározza, hogy még elmennek a legközelebbi átjáróig s majd ott teszik ki a pályakocsit, ezt kiáltja oda az őket feltartani

akaró pályaoőrnek is, ki őket tovább engedi; de nem mindig üt a számítás, vagy nem bírják már elérni az út-átjárót, vagy a harangvonal szakadása miatt, esetleg más abból is a vonatnak nem volt jelzése, vagy pedig a pályakocsi kidobása valamely akadály miatt hosszabb időt vesz igénybe s egyszerre — különösen oly pályarészekén, hol a messzelátás akadályozva van — ott éri őket a vonat s vagy nincs menekvés, vagy ha leugrálnak is, lábtörések és más sérülésekkel szenvednek meg ezen szabály be nem tartásáért.

Nem szabad kísérletezni, hanem 15 percczel a vonat menetrendszerinti érkezete előtt el kell távolítani a pályakocsit a vágányból — a rakott pályakocsit jó lesz még elébb kitenni — s a pályaoőrök se hallgassanak a pályakocsi vezetők biztatására, hogy még egy átjáróig el bírnak menni, hanem mindent kövessenek el, hogy a pályakocsi továbbhaladását megakadályozhassák.

Ne feledje el soha a pályakocsi vezetője, hogy nemcsak magáért, hanem a vele utazók személybiztonságáért is ő felelős.

Nagy lejtővel bíró pályarészekén csak dörzsfékkal ellátott pályakocsiknak szabad közlekedni. Ezen dörzsfékeknek azonban kifogástalanul kell működni s annak kezelését ne bizza senkire a pályakocsi vezetője, hanem épen felelősségének tudatában kezelje maga s mielőtt elindulnak próbálja ki, hogy a fék tényleg jól működik-e?

(Folyt. köv.)

## A hét története.

(dr.) „Ha Isten vagy, tegyed, könyörgök, hogy kevesebb ember legyen és több foka.“ Mintha csak Madách eskimójának Ádámmal intézett ezen kérelmét akarná teljesíteni, minden és mindenki az emberélet ellen tör.

Még nem hallgatott el a táviró Semalna-ról, hol a földrengés ezer s ezer emberéletet temetett a házak romjai alá; Barcelonáról, ahol a forrongó munkások lecsendesítésének eredménye: száz halott és háromszáz sebesült, már is ujjal nagyarányu pusztulásról ad hirt.

New-Yorkban február 22-éről 23-ra hajló éjszaka a 71. milícia-ezrednek a Park Avenue és a 34. utca sarkán levő fegyvertára kigyúlt. A felhalmozott tömördek töltés irtózatossá robbant fel, s a minden irányban röpködő golyók iszonyu pusztítást vivén véghez, lehetetlenné tették a tűz lokalizálását s így az átharapódzott a Park Avenue szállóra is, ahol az első álmukból felzavart szállóvendégek között valóságos pánikot idézett elő úgy, hogy azok mintha nem is a felhőt karezőló amerikai szálló emeletein, hanem valami földszintes lakásban lettek volna, eszüket veszítve ugrottak ki az ablakokon s szétzuzott tagokkal kerültek el a kövezeten. Csak mikor már az összes töltések levegőbe repültek, tudtak a tűz rendes oltásához és lokalizálásához fogni, ami nagy sokára sikerült is.

A maga nemében még borzalmasabb az a hír, amit február 23-án Braunschweigról hozott a táviró. Dropes-

ban egy Schmidt nevű házfelügyelő nejével együtt eltávozott hazulról, s négy kicsi gyermeküket, kik közül a legidősebb 6 éves, a legkisebb pedig még pályás csecsemő volt, hét éves hülye fiuk gondjaira bízta. Alig maradtak egyedül a gyermekek, a hülye, Isten a megmondhatója, mitől vezéreltetve, fejszét ragad s lemészárolja négy kicsi testvérjét, s amikor szülei hazajöttek, bambán, nevetve mondja el, miképen ölte meg a szerencsétleneket.

Ugyancsak a szülők gondatlansága idézte elő gyermekeik halálát február 23-án Budapesten a Baross-utca 33. számú házában, hol Szenci Béla gyári előmunkás a negyedfél éves Margit és a másfél éves Bélára rázarta az ajtót, maga pedig egyedül hagyva gyermekeit, elment. Az apróságok valahonnan gyufát keritettek, tüzet játszottak vele, játék közben ruhájuk lángba borult s mire rájuk akadtak, már összeégve, holtan feküdtek a padlón.

...

Megdöbentő egy lánglelkű magyar művésznak igazán szomorú esete. Nagy Kálmán fiatal, de már is hírneves szobrászunk, a ki csak nemrég is a budai Korvin-térre tervezett millenáris-kut pályázatán általános feltűnést keltett pályatervével, művészetének vértanujaként halt meg február hó 23-án. A művész ugyanis koszorus pályatervének — juhait itató magyar juhász komoly nyugalommal áll ott kedves állatai között, míg a juhok egymás hátán szorongva, tolongva plasztikus tömegben, mohón szücsölik a vizet — kivitelében lánglelkének minden erejét érvényesíteni

## A váltó-jelző.

*Közvetlen valamely állomásból való elindulás előtt, valamint elindulásakor tartozik-e a vonatvezető a váltó-jelzők állására ügyelni és felelős-e azért?*

— Irta: Oroszlányi László. —

Szinte látom a csodálkozó arcokat a fenti czim elolvasásakor, hát hogy is lehet ilyet kérdezni, persze, hogy igen!

Pedig ugyancsak bajban volna az illető, ha azt mondanám neki, tessék ezt az utasításokból kimutatni, s rá m olvasni a s-t.

Hiszen igaz, hogy mindig azt halljuk, egy oktatnak, hogy a vonatvezető tartozik a kimeneti váltó-jelzők állására ügyelni s bizony ha ezt elmulasztja, nemcsak felelősségre vonják őt, de meg is büntetik.

Már most ennek tudatában s a gyakorlat által szokásba vett rendszeres eljárás alapján — csodálkozó felem előveszi a 27. sz. utasítást s felütvé ennek 16. cikkét, büszkén mondja, tessék ezt elolvasni, aztán okosabb kérdéseket felvetni.

Elolvasva ezen cikket, a csodálkozás társam arcán kétszeres lesz. Hogy ne, hisz ezen cikkben erről szó sincsen, mert van szó ebben a jelző zsinegről, menetlevélről, indulási engedélyről, mozgásba jött vonatra való felugrásról, de arról, hogy a vonat-

vezető tartozik-e a váltók állására ügyelni, említés téve nincsen.

Már pedig valakinek a mulasztását elbírálni csak azon utasítás vagy szabályzat alapján lehet, mely utasításban, szabályzatban kötelességei elő vannak írva, megvannak határozva s így a jelen esetben, lévén a vonatvezetőről szó, a 27-ik sz. utasítás volna az, melyben a vonatvezetőnek a vonat indulásakor a kimeneti váltók állására való ügyelet és felelősség elő volna írva. Minthogy ezen körülmény a 27. sz. utasítás 16. cikkéből hiányzik, egész jogosult az a feltett kérdés, hogy áll-e a vonatvezetőnek ezen kötelessége és terheli-e őt ezért a felelősség?

Ki kell kutatnunk azon okokat, melyek a gyakorlatot arra vezették s mondhatjuk arra kényszerítették, hogy ezen felelősséget és kötelességet szinte azon mederbe vezessék, melyben a vonatvezető kötelességei s természetesen az ezekért való felelősségek is összefolynak.

Hogy ezt tehessük, kissé részletesebben kell foglalkoznunk a kérdéssel s első dolgunk lesz megállapítani, hogy a kimeneti váltók állására való felügyelet fontos, elsőrendű ténykedést jelent-e s kiknek van megszabva ezen ténykedés keresztülvitele, szoros megtartása.

A váltók helyes állásáért első sorban felelős a váltóőr, mint azt a 32. számú utasítás meghatározza, s ez természetszerűleg

akarta s mint lelkiismeretes művészember, a természet után mintázta meg juhait. Szegény ember kére azonban csak egy kéz alatt vásárolhatott meg egy báránykát s ezt használva modellül, dolgoztatott szorgalmasan. Alig volt nála pár napig az állat, egyszerre betegség jelei mutatkoztak rajta. A művész mit sem sejtve, ápolni kezdte kis báránykáját, de végre is kénytelen volt tudadni rajta. A kis modell eltűnt, de rettenetes emléket hagyott maga után. Száj- és körömfájása volt, melylyel művészgazdáját is megfertőzte, ki hosszas szenvedés után azután ennek áldozatul is esett.

\*\*\*

Boldogsága közepette érte utól a halál Vágó földműves és menyasszonyát. Tokaj közelében a Bodrogon át esolnakon akarta új otthonába vinni menyasszonyát. Alig érték azonban a folyó közepéig, a csónak hirtelen felborult és a szerencsétlen mátkapárt elnyeltek a habok.

\*\*\*

Nagy érdeklődést kelet mintenfelő a Monte-Carloban most folyó sakkverseny. Nemesak Európának, hanem az Ozeánontuli világrészenek is legjelesebb sakkmezterei mérkőznek ott már tizenhatodik napja a kitűzött díjakért s a győzelem fényes dícsőségeért. Bennünket magyarokat különösen azért érdekel e sakkturna, mert egy honfitársunk, *Moróczy Géza* is részt vesz benne, a ki világhírű versenytársai között már eddig az első helyre küzdötte föl magát s így alapos a remény, hogy jeles honfitársunk mint a sakkverseny első győztese fog dícsőséget szerezni a magyar névnek.

## Innen-onnan.

### Sajátságos álom.

— Igazán különös álmom volt az éjjel.  
— Nos?  
— Azt álmodtam, hogy egész meztelen vagyok és kezeimet a zsebembe dugva tartom.

### A kézcsök.

A kézcsök semmi áron      Egy elhalasztott bókaz,  
Még nem szerelmi jel,      Kér életet vagy halált,  
Vészjelző a határon,      Egy elhibázott csók az,  
Hogy ott vigyázni kell.      Mely ajkat nem talált.

Két barát a kertben sétál.

— Látod azt a fát amott? kérdezi az egyik. Arra akasztotta fel magát az anyósom.

— Igazán?! Tedd meg nekem azt a szivességet, adj belőle egy ágat, had' ültessem el a kertemben.

### Tragikum.

Kinek élte	S kik játszik a
Tragédia,	Tragédiát,
Feledve kell	Azoknak jut
Porladnia.	A sok vivát.

### Udvarlás hevében.

— De kérem, ha ilyet beszél nekem, akkor kénytelen leszek a fülemet bedugni.

— Oh, kérem, arra a Nagysád kezei nagyon is kicsinyek.

folyik az ő működési köréből, amennyiben a váltók közvetlen s ugyszólván állandó felügyelete alá tartoznak.

A 25. sz. utasítás 114. cikke azon fontos kijelentést tartalmazza, hogy „egy vonatnak sem szabad valamely állomásra be-, vagy onnét **kimenni** anélkül, hogy a szolgálattevő állomási tiszt, vagy valamely külön felügyelő közeg személyes meggyőződést ne szerezzen az utban eső váltók helyes állásáról.”

Megjegyzi még ezen cikk: „ezen köteleiséget elmulasztani semmi körülmények között sem szabad.”

Erre azért mutatunk, hogy jelezzük azt, miszerint nem sablonos, hanem elsőrendű ténykedése ez a szolgálattevőnek, hozzátehetjük, hogy ez a személy és vagyoni biztonságát érzélt intézkedés.

Az 53. számú utasítás 23. cikke előírja: „az állomásról való kimenetkor köteles a mozdonyvezető arra ügyelni, vajjon a vágány, melyen a kimenetel történik, tökéletesen szabad-e? . . . Hasonlóképen arra is kell vigyázni, vajjon az áthaladandó váltók a menetre nézve helyesen vannak-e állítva? Ha a mozdonyvezető észreveszi, hogy oly váltó-jelzőtárcsák, melyeknek éjjel való kivilágítása elő van írva, kivilágítva nincsenek, vagy valamely váltónak helyes állása felől kételkednék: akkor neki ezen váltókon előbb áthaladni nem szabad, míg a váltók helyes állásáról tökéletesen meg nem győződött.”

Az 54. sz. utasítás 18. cikke azt mondja: „az állomásból való kimenetelnél a fűtő arra ügyeljen, vajjon a vágány, melyen a kimenet történik, teljesen szabad-e? . . . A fűtő a jeleknek és a váltók állásának észrevételeért szintén felelős.”

A felsoroltakból látjuk, hogy a vonat kihaladásakor a váltók állására való ügyelet utasítás szerűleg a váltóór, a forgalmi szolgálattevő, a mozdonyvezető és fűtő köteleiségei közé tartozik.

Igazán meglepő, hogy a 27. sz. utasításból ezen köteleesség a vonatvezetőre nézve oly határozottan nincs kimondva, mint a fentebb említettek ki van jelentve, meglepő annyival is inkább, mivel a vonat biztonságáért első sorban a vonatvezető felelős, sőt ezen felelősség teljessége szempontjából az elindulás után, vagyis a menet közben forgalmi intézkedésekben a mozdonyvezető és fűtő alája vannak rendelve. Ha pedig az alája rendelt személyzetnél az ily irányú köteleesség, azaz a kimeneti váltó-jelzők állására való ügyelet ki van mondva, önkénytelenül következik, hogy az ezek felett rendelkező vonatvezetőre is ki kellene terjedni. A mozdonykísérő személyzet közül a mozdonyvezető és fűtő, különösen ez utóbbi működési köre és elfoglaltsága oly természetű és oly igénybe vett, hogyha ezeknél a kimeneti váltók állására való ügyelet köteleességszerűleg ki van mondva, úgy az ezeknél köny-

## CSARNOK.

### Thevenet doktor igazsága.

Németből fordította: Irentruh.

Az 1872. év őszén a calais-i csodadoktornak, Thevenet Lajosnak egy névtelen levelet hozott a posta. A levél sürgős fölszólítást tartalmazott: a holnapi napon jöjjön Thevenet egy, Calais-hoz közel épült nyári lakba s hozza magával összes, egy amputációhoz szükséges műszereit.

Thevenet doktor széles körben mint szakmájának legügyesebb tudósa volt ismeretes; nem volt szokatlan, hogy néha még Angliába is elhívták azért, hogy tudományát szenvedő embertársai ott is igénybe vegyék. Modora kissé nyers volt ugyan, de természetes kedélyességeért mindenütt szerették.

Thevenet bizalmatlanul forgatta ujjai között a levelet. Az óra és hely, a mikorra s a hová elvárták, a legnagyobb pontossággal meg volt jelölve, de — mint mondtuk — az akírás hiányzott. — „Valaki föl akar ültetni!” — gondolta az orvos s otthon maradt.

Három nap mulva egy hasonló levelet kapott, melynek hangja még sürgetőbb volt. A levélíró — ki ismét névtelen maradt — ezuttal arról is értesítette az orvost, hogy a következő nap reggel 9 órakor egy kocsit küld érte.

Másnap reggel, a mint az óra kilenczet ütött, egy esinos, nyitott kocsi állott meg az orvos háza előtt. Thevenet nem habozott tovább s felült arra.

Utközben megkérdezte a kocsist, hogy kihez viszi, mire ez hosszas gondolkodás után a következő feleletet adta:

— „Things unknown to me I am not concerned” — a mivel bizonytalanul azt akarta kifejezni: a miről nem tudok, arról nem beszélek.

— Tökfilkó vagy! — dörögte válaszul Thevenet, míg végre a kocsi a levelben jelzett nyaraló előtt megállott.

— Kihez menjek? Ki lakik itt? Ki beteg itt? — kérdezte ismét Thevenet a kocsist. Ez ismét csak az előbbi feleletet adta, mire az orvos szintén úgy válaszolt, mint előbb.

A kocsiról leszállva, a kapunál egy megnyerő külsejű fiatal, alig 28 éves férfi fogadta az orvost s nyájas üdvözlés után több lépcsőn keresztül egy nagy szobába vezette őt. A fiatal ember kiejtése elárulta — a mit Thevenet a kocsis szavaiból is gyanított — hogy angol; angol szöveget tehát hozza, mire a fiatal ember mosolyogva válaszolt.

— Ön hivatott engem? — kérdezte az orvos.

— Nagyon hálás vagyok Önnek fáradságáért, melylyel fölkeresett, — felelte az angol. — Tegye magát kényelembe s parancsoljon a frissítőkből, mielőtt a műtéthez kezdene.

nyebb természetű munkával foglalkozó vonatvezetőnél okszerűleg első sorban volna érvényesíthető.

Mily alárendelt szerepet játszik a mozdonyfűtő s mily terhes és szakadatlanul tartó munkát végez, s hogy ennek daczára sines felmentve a kimeneti váltók állására való ügyeletről, következik azon tény, hogy a gyakorlati élet s az ebből leszűrődő tapasztalatok, melyeknek köveiből az utasítások felépültek, oly fontos és oly szoros biztonsági intézkedésnek nyilvánították a váltókra való ügyeletet, hogy felmentést ez alól még annak a szenet lapátoló verejtékes munkásembernek sem adhattak. Ez helyes is volt, mert több szem tényleg több körülményt fedezhet fel, s mikor az élet s a vagyon megóvásáról van szó, nem mellőzhetett el a gyakorlat egy jotta betűt sem, mely esetleg a biztonság élet csorbitaná, s kénytelen volt még a nehéz munkától pihegő munkásemberre is kimondani, igen „követelem tőled, hogy egy-két szabad pillanatot ha van is, ezt ne pihenésre, hanem óvatos vigyázatra, ügyeleltre szenteld“.

Felvethető talán valaki azt a körülményt, hogy a vonatvezetőnek, a gép után való első kocsiban foglalatoskodva, nincs módja a váltó-jelző állására ügyelni, amennyiben a kilátást előle többé-kevésbé a mozdony elveszi, míg a mozdonykísérő személyzetnek az előre látás akadálytalan.

A kérdés feltevésének csak annyi létjogosultsága van, hogy a mozdony, különösen a nagy szerkezetű mozdonytestek a kilátást részben elveszik. De viszont módja van a vonatvezetőnek még a kellő távolságban, azaz még az elfedés előtt megfigyelni a váltók állását, ha már esetleg a vonat megindítása előtt nem ügyelt rájuk s a kimenet is lassabb mozgással eszközöltetvén, erre több időt fordíthat, de meg a legkedvezőtlenebb esetet is véve tekintetbe, kissé kihajolva a kalauzkoesiból a váltó-jelzők állványa felőli oldalon, a váltó-tárcsák állását jól láthatja. De nem veszi tekintetbe maga az utasítás a feltevésnek ily színekben való megvilágítását, mert ha a vonatvezetőnek a kimenetnél a váltó-jelzőkre való kilátást lehetetlenné tenné az előtte levő mozdonytest, vagy megnehezítené, ugy ugyanezen eshetőség következne be az állomásba történő behaladásnál. Erre nézve pedig a 27. sz. utasítás 16. cikke előírja: „... s a vonatvezetőnek az állomáshoz való közeledés alkalmával a váltók állására kell ügyelni s ha valamely váltó állása iránt kétely támad, vagy ha valamely a vonat hegye ellenében bejárandó váltó ninesen kivilágítva, a vonat lehetőleg azonnal s még a kérdéses váltó előtt megállítandó“. Tehát ha a feltett lehetőség gátló és felmentő akadályt képezne a vonatvezetőre nézve a kimenetnél, hasonlót okozna a behaladásnál, mely rendszerint nagyobb gyor-

— Vezessen Uram először a beteghez. Mindenekelőtt látnom kell, hogy az amputálás szükséges-e?

— Oh az szükséges, doktor ur. Foglaljon kérem helyet. Minden bizalmam Önben összpontosul... Figyeljen reám. Itt van egy erszény, tartalma száz arany; ez a végrehajtott műtét díja. Emitt pedig egy töltött pisztolyt lát, arra az esetre, ha kívánságomat nem teljesítené. — Ön hatalmamban van, — s én — Isten engem úgy segéljen! — lelövöm.

— A pisztolyától nem felek, — felelte Thevenet nyugodtan. — Nem tudom mit kíván, mondja meg röviden, mindegyelőjatek nélkül.

— Vágja le tőből a jobb lábamat.

— Szívesen. Ha kívánja, ráadásul a fejét is levágom, — felelte az orvos mosolyogva. — Azonban, ha nem csalódom — az Ön jobb lába teljesen ép. Mikor a lépcsőkön ide vezetett, kettesével ugrálta át a lépcsőfokokat. Mi baja tehát a lábának?

— Semmi. Azt akarom, hogy ne legyen jobb lábam.

— Ön bolond.

— Ahhoz Önnek semmi köze, Thevenet ur.

— Mit vétett Önnek a jobb lába, hogy le akarja vágatni?

— Semmit. Elhatározta magát a műtetre?

— Uram, én Önt nem ismerem. Állítson nekem előbb tanukat, hogy Ön nem elmebeteg.

— Akarja kívánságomat teljesíteni, vagy nem?

— Ha kívánsága mellett elfogadható indokot tud felhozni, igen.

— Most nem mondhatok Önnek semmit, — talán egy év múlva. Hanem én fogadok, Uram, én fogadok arra, hogy Ön maga belátná azt, hogy elhatározásom indoka a legnemesebb érzésből fakad.

— Nem fogadok. Mondja meg nekem nevét, lakhelyét s tudnom kell családosa-e Ön s mi a foglalkozása?

— Egyszer majd meg fogja tudni. Most nem. Kérem, tartson engem gentlemannak.

— Gentlemannok nem fenyegetik orvosukat töltött pisztolyokkal. Nekem Ön iránt mint ismeretlen iránt is vannak kötelességeim. Szükség nélkül nem csonkitom Önt meg. Ha egy ártatlan családapa gyilkosa kíván lenni: tessék löni.

— Jól van, doktor ur, — felelte az angol s kezébe vette a pisztolyt: — én nem lövöm le Önt, de mégis kényszeríteni fogom arra, hogy a lábamat vágja le. A mit nem akart szíveségből megtenni, nem akart a bús jutalmazás reményében, nem a haláltól félelem daczára, azt meg fogja Ön tenni — könyörületességéből.

— Hogyan?

— Magam fogom egy lövéssel szétroncsolni a lábamat, még pedig itt rögtön, az Ön szemeláttára.

(Folyt. köv.)

sasággal is történvén, mint a kihaladás, a megfigyelést még nehezebbé teszi. Az utasítás idézett rendelkezése azonban ily feltevésnek lehetőségét kizárja.

Ha az utasítás világosan, sőt magyarázólag kötelességévé teszi a vonatvezetőnek az állomásba való behaladásnál a váltó-állásokra való ügyeletet, ugyancsak kötelességé kellének ezt tenni a kihaladásnál is. Már most, hogy ez utóbbi az utasításban határozottan kimondva nincsen, azt csakis az utasítás átdolgozásánál történt tévedésnek lehet be tudni. Hogy ez csak tévedés lehet s az utasításnak sem volt és lehetett a célja a vonatvezetőt ezen kötelesség alól felmenteni, bizonyítja azon körülmény, hogy ez esetben a mozdonykísérő személyzet is fel volna mentve ez alól, bizonyítja azon körülmény, hogy a behaladásnál a vonatvezetőre nézve ezen felmentés, illetve kihagyás szintén szerepelne. A be- és kihaladás elvégre hasonló körülmények között történik; mindkét esetben váltó hegye ellen lehet menet, mindkét esetben a váltóór a váltónál van, mindkét esetben az állomás részéről meg kell történni a váltó-vizsgálatnak, ellenőrzésnek, mindkét esetben a szolgálattevő tisztnek a helyszínén kell lenni, tehát a mi kötelesség volna egy esetben, kötelesség volna a teljesen azonos és hasonló körülmények lefolyása közben is.

Az eset történte csak ugy eshetett meg, hogy mint tudvalevő dolog, a 27. sz. utasítás a 25. számú utasításnak kirovatolása. Mikor ezt, annak idejében eszközölték a 25. számú utasítás 114. cikkét, mely kizárólag az állomási forgalmi szolgálattevővel foglalkozik — mint a vonatkísérő személyzetre nem tartozó dolgokat a 27. számú utasításba nem vették fel. Minthogy pedig a 25. sz. utasítás a váltókra való ügyeletet a kimenetnél másutt nem tárgyalja, — a 27. sz. utasításból is ez kifejtődött.

Mint már említettem, a gyakorlat és szokás is azt tanítja, hogy a vonatvezető a kihaladáskor, a kihaladás előtt tartozik a váltó-állásokra ügyelni. Ez meg is történik. Már most keressük azon határozmányokat, melyekbe ezen gyakorlati kötelességet a vonatvezetőre nézve a 27. sz. utasításból esetleg rá lehetne olvasni, vagy legalább ezen kötelesség ténybeli létezésére nézve magyarázatot találni. A 27. sz. utasítás 18. cikkéhez az 1894. évi 6. számú hivatalos lapban megjelent igazgatósági rendeletben az foglaltatik: „a mozdony- és vonatkísérő személyzet minden oly esetben, a midőn akár a nyílt vonalon, akár pedig valamely állomáson a forgalom biztonságát veszélyeztető jelenséget észlel, vonatát természetesen azonnal megállítani tartozik“.

Ezen kijelentésből következik, hogy a vonatkísérő személyzetnek — tehát a vonat-

vezetőnek is — a forgalom biztonságát esetleg veszélyeztető jelenségekre az állomáson is vigyázni, s azt elhárítani kell. Azt pedig bővebben nem is kell fejtegetni, hogy a váltók helytelen állása a kihaladáskor is mennyire veszélyeztetik a biztonságot, mert vagy kisikamlást, vagy helytelen vágányra való haladást okozhatnak. Ennélfogva a veszélyeztető jelenségek elhárítására törekedve, a váltó-állásokra ügyelni igenis kötelessége a vonatvezetőnek.

Belemagyarázható egyébként a 27. számú utasítás 37. cikkébe is.

A váltó ugyanis nem más, mint jelző eszköz, — neve is „váltó-jelző“ — mely által jelzés adatik a szándékolt vágányra való menet helyes, vagy helytelenségére nézve. Már pedig ezen idézett cikk ugyancsak kemény szavakban mondja el, hogy „jelzés által adott minden rendelet föltétlenül fogantatosítandó“ . . . „minden jelzés, melynek értelme iránt kétely támadhat, mindig kedvezőtlenebb értelemben magyarázandó“ . . . „a vonatkísérő személyzet azonkívül mindig felelős marad . . . nem követett jelzésért“ stb.

Minthogy a váltó által jelzés adatik, tehát ezen jelző eszközre, illetőleg a tárcsa állására a vonatvezetőnek akár ki-, akár be-menetnél ügyelni kell.

S hogy pedig a jelzéseket még mily szigorral kell megfigyelni, azt a 41. sz. utasítás 3. cikke elég bőven fejtegeti.

A 27. sz. utasítás 16. cikke az előadottak alapján bővítésre szorul; mert minden egyes embernek a vasuti szolgálatnál teendőjét pontosan ismerni kell s ezen teendőket a magok helyén félreérthetetlenül, világosan meg kell találni azon utasításában, mely kötelességeit összefoglalja. Elvégre kerülő utakon és következtetések alapján rá lehet mindenkire olvasni ezt vagy am azt, de helytelen dolog volna ezt követni különösen a vasuti nehéz, felelősségteljes szolgálatnál, hol az egyszerűségre és világosságra kell törekedni, éppen azon alkalmazottaknál, kiknek sem módjuk, sem idejük nincsen problémák fejtegetésével foglalatalkodni.

Mint halljuk, a forgalmi szolgálatra vonatkozó utasítások átdolgozás alatt vannak. Kívánatos volna mielőbbi kiadások s a jelenlegi utasítások némely része között fennálló ellenmondások kiküszöbölése, melyek közül még néhányra visszatérünk.

**Felhívjuk olvasóink figyelmét jelen számunk 14. oldalán közzétett pályázatunkra.**

## Vasuti árva-alapítványi hely a Borsod- megyei Árvaházban.

Miskolcz, márczius 2.

Mult év június hónap 24-én a „Vasutasok Családi Naptárának“ szerkesztősége az 1901-ik évre kiadott „Vasutasok Családi Naptára“ tiszta jövedelméből és az e célra felajánlott nemeslelkű adományokból befolyt összegből egy 3000 koronás alapítványt tett le a Borsodmegyei Nőegylet árvaházában oly kikötéssel, hogy az alapítványt kitevő összeg évi kamataiból nyugdíjjogosultsággal nem bíró, balesetközben elszerencsétlenül vasutas leány-árvája neveltessék föl.

Ezen alapítványi hely most üresedésben van, miért is felhívjuk mindazok figyelmét, kik e helynek betöltése iránt közreműködhetnek, hogy az arra érdemes és jogosultsággal bíró vasutas özvegyeket figyelmeztetve, közvetlenül bár, de lehetővé teshessék egy nehéz sorsban lévő kis árvának neveltetését és ellátását.

Az alapítványi helyre — az alapítvány nemes intencióinál fogva — első sorban a teljesen árva vasutas gyermekek tarthatnak igényt, azok kiknek anyjuk nem él s akik atyjukat szolgálatközben ért baleset ragadta el az élők sorából.

Ilyenek nem létében azok is fölvetetnek, kiknek anyjuk él, de nyugdíjat elszerencsétlenül férje után vagy egyáltalában nem, vagy oly csekély összegben élvez, melyből családját, hátramaradott apró gyermekeit csak a legnagyobb nélkülözések árán tarthatja föl.

Az árva 7—10 éves korában vétetik föl az árvaházba, hol jó ellátásban, gyöngéd bánásmódban s a kir. tanfelügyelő által ellenőrzött tanításban részesül egész 14—16 éves koráig, a mikor is az árvaházból kilépve, a nőegylet elnöksége gondoskodik arról, hogy mint cseléd-leány egy tisztességes családba felvétessék.

Az alapítványi helyre jogosultak folyamodványukat nyújtsák be *Görgey Lászlóné* urnóhoz, a Borsodmegyei Nőegylet Miskolcz városi elnökéhez, a ki az alapítványi hely betöltése iránt intézkedik.

A folyamodványhoz az árva keresztlevele, az esetleg életben levő szülő szegénységi bizonyítványa s az elhalt férj volt szolgálati főnökségének bizonylata szükséges.

A folyamodvány és mellékletei bélyegmentesek.

## HIREK.

\* **Vasutigazgatók értekezlete.** Az osztrák, magyar és bosznia-hercegovinai vasutak igazgatói, a magy. kir. államvasutak elnökének, *Ludvigh Gyula* min. tanácsos, főrendiházi tag elnöklésével mult hónap 20-án tartották meg Budapesten ez évi értekezletet, a mely főleg a kocsiszabályzati és díjszabási állandó bizottságok javaslataival foglalkozott. Az eladatlán tárgyak ingyenes visszaszállításának kedvezését megadták a Berlinben május 3-ától szeptember 28-áig tartandó nagy műkiállítás, a Münchenben június 1-étől október végeig tartandó Szecesszió nemzetközi műkiállítás és a Lembergben május 17-től augusztus 31-ig, a politechnikai egyesület által rendezendő jubileumi kiállítás részére. Végül elhatározták, hogy a legközelebb együttes értekezletet április 24-én Fiumében tartják meg.

\* **A vasuti tisztképző tanfolyamon** az 1901. évi vizsgálati időszakban megtartott képesítő vizsgálatok eredménye alapján a kereskedelmi miniszter *Böhm Dezső*, *Nyitrai Lajos*, *Rigler Ernő*, *Szakáll Imre* és *Brozák Kálmán* jeles eredménnyel végzett hallgatókat egyenként 50 aranykorona jutalomba részesítette és intézkedett, hogy a gyakorlati minőségben való alkalmazás mellőzésével soronkívül hivatalnokokká neveztesse ki. Az utóbbi kedvezményt kivételesen kiterjesztette a miniszter *Kirner Jenő*, *Roth Aladár*, *Nagy Jenő*, *Bertrón Jenő* és *Maholányi László* szintén jeles eredménnyel vizsgázott hallgatókra is.

\* **Jótekonycélú vasuti tánczestély.** A zólyomi vasuti alkalmazottak f. évi márczius hó 2-án a „Vasutasok Családi Naptárának“ jótekonny alapja javára Zólyom állomás éttermeiben *zártkörű tánczestélyt* rendeznek. A tánczműveltség, melynek élén *Bogocsich János* osztálymérnök, dísz-elnök, *Havas Dávid*, *Jász József*, *Oláh Gábor*, *Szepesi Simon*, *Dr. Tomaschott Jakab* és *Herczeg Ferencz* elnökök állanak, bizonynyal ismét fényes tanujele lesz annak, hogy a zólyomi vasutasok a kartársi összetartásban és együttérzésben s a nemes eszméknek lelkes támogatásában mindenkor az elsők közé tartoznak.

\* **A hivatalnokok előléptetését** megelőző szakasos tárgyalások úgy az igazgatóságnál, mint az üzletvezetőségeknél befejezést nyertek, a javaslatok pedig a legközelebb megtartandó össziülés elé terjesztetnek. Az előléptetések a költségvetés letárgyalása után azonnal közöltetni fognak. Adja Isten, hogy minél előbb és minél több kartársunknak gratulálhassunk a jól megérdemelt előléptetéshez!

\* **A déli vasut** az idén nem fog osztalékokat fizetni. A társaság kénytelen lesz a tartaléktökéhez nyulni, hogy az elsőbbségi kötvények kamatait megfizethesse.

\* **Az olasz vasutasok sztrájkja.** Az olasz kormány a vasúti forgalom zavartalan lebonyolítását biztosítandó, radikálisan intézkedett a nyugalom helyreállítása iránt. Ugyanis az összes vasúti vonalak alkalmazottjait — már t. i. a hadköteleseket — behívták katonai szolgálatra s a haditörvények alkalmazásával kényszerítették őket a szolgálat teljesítésére. Azokat a vasúti alkalmazottakat, kik nem tartoznak a hadsereg kötelékébe, műszaki katonákkal helyettesítették. A kormány ezen intézkedésére — a vasutasok legnagyobb része — a firenzeiek kivételével jelentkezett szolgálatátételre s így a nyugalom előreláthatólag néhány nap alatt helyre áll.

\* **Baleset a pályaudvaron.** Balog Mari ötvenegy esztendősen napszámosnő m. hó 27-én az elhullott, kőszent szedegette kötényébe a ferencvárosi pályaudvaron, a mikor egy tolatott kocsit elütötte. Súlyos sebeivel az István-kórházba szállították.

## VEGYESEK.

**Vasútépítés csillagfényénél.** Északi Svédországnak hatalmas érczetetepeihez Norvégia-ból, az Ofoténfjord-ból vasutat vezetnek, a melyet ez év végén akarnak a forgalomnak átadni. A vonatot a fjordból, Navrikból indul ki. Körülbelül 7 kilométerre a svéd határtól, 440 méterre a tenger színe felett Nordal-ba ér, a melynek mély szakadéka híd vezetnek keresztül. Ez a szakadék a 68<sup>1</sup>/<sub>2</sub>° északi szélesség alatt fekszik; a híd tehát ez idő szerint a világ legészakibb vasúthídjává lesz. A híd összes hossza 180 méter, 10 egyforma nyílása lesz és vaspillérek fog nyugodni, a melyek közt vannak 30 méter magasak is. A pillérek rácsosak és falazott lábuk kitűnő sziklatalajon épül. A híd főtartói tömörök. Az uttestet úgy rendezik el, hogy az főtartók felső öve az esetleges kisiklásokkor a vonat lezuhanását megakadályozza. A pillérek anyaga körülbelül 260 tonnát tesz ki és november hónap folyamán éppen abban az időtájban érkezett meg az Ofoténfjordhoz Rombastbotn-ba, a mikor ott a nap 2 hónapos éjszakára eltávozik a horizontról. A továbbszállítás csillagfény mellett történik szánkokon és drótkötélpályákon dermesztő hidegben, esikorgó hóban az utatlan Nordan meredek lejtőjén fölfelé. Hogy a szállítás így is lehető legyen, az egyes szerkezeti daraboknak 1 tonnánál nehezebbeknek nem volt szabad lenniök. Ezenkívül azt is szem előtt kellett tartani, hogy odafönn a jégben-fagyban minél kevesebb szegecselni való maradjon. Miért is az ingó pilléreket fekvő helyzetben fogják összeszegecselni,

aztán fölállítani és helyzetük biztosítására az állások fa Hnwehidjait fogják használni. Így nemsokára az eddig csak lappok és iramszarvasok járta vidéken, a jég és hó borította szakadékok fölött vasut fog dübörögni.

**Az utazás biztonsága éjszaka.** Az utazó közönség legnagyobb része azon véleményben van, hogy sokkal nagyobb fényes nappal az utazás biztonsága, mint a sötét éjszakában, pedig maga a valóság tényleg ennek az ellenkezőjét bizonyítja. Ugyanis a nagyobb vasutak statisztikai adatai szerint míg 25 baleset történik nappal, addig éjszaka csak 12 baleset adja elő magát, vagyis éjszaka több mint kétszeres a biztonság. Biztos okát adni ezen körülménynek persze bajos volna, talán azt mondhatjuk, hogy a nagyobb vasutak összes vonalain közlekedő vonatok átlagát véve sürűbb a vonatközlekedés nappal, mint éjjel s talán nem csalódunk, mikor azt is mondjuk, hogy bár az álommal is küzdve, de éppen az éjszaka sötétsége miatt kettőzött figyelemmel igyekeznek a személyzet szolgálatát ellátni.

**Mozdonyok vízzel való ellátása menet közben.** A nagy távolságra közlekedő gyors- és expresszvonatok menettartamát lényegesen meghosszabbítja azon idő, melyet egyes állomásokon vízvételezés céljából töltenek el. Ezen igyekeztek ugyan azzal segíteni, hogy a szerkocsik víztartányát lehetőleg megnagyították és ezzel ugyan ritkították a megállások számát, de azokat ki nem küszöbölhették. Amerikában, hol egyes közvetlen vonatok óriási utakat tesznek meg s menettartam megrövidítése végett oly berendezéseket alkalmaztak, hogy a mozdony menet közben is vehet vizet. Ugyanis a vízállomáson a vonat bejáratú vágányának közepén egy 500 méter hosszú csatorna van, melyet vízzel bocsátanak tele. Midőn a vonat a vízállomásra ér, menetét meglapátva halad azon keresztül. A mint a mozdony a csatorna fölé ér, a mit egy önműködő készülék jelez, a fűtő a szerkocsiból egy csövet ereszt le s azon keresztül szívják a vizet a mozdonyba. A cső oly átmérőjű, hogy a mire a mozdony a csatorna végére ért — a mit szintén egy készülék jelez — s a csövet fel kell huzni, a szerkocsi a szükséges vízkészlettel el van látva. Ily módon a vonatok órák hosszán keresztül haladhatnak megállás nélkül.

Egyes amerikai vasutaknál, melyek mozdonyait kőolajjal fűtik, a szükséges kőolaj pótlása is ily módon történik.

**A világ leghosszabb egyenes vasúti vonala.** A Buenos-Ayrestől kiinduló vonat, mely 340 kilométer hosszban egyetlen egy kanyarral sem bír. Azonkívül arról is nevezetes ezen vonal, hogy a rendes mértéket meg nem haladó átereszekon kívül egyetlen hídjára sincs és bevágás sincsen az egész vonalon.

## A „Haladás“ pályázata.

Szerkesztőségünk elhatározta, hogy időnként pályázatot hirdet lapunk olvasóközönsége körében úgy vasuti szakezickekre, mint szépirodalmi közleményekre.

Első pályázatunk feltételei a következők:

I. Kívánatik egy, a hazai vasúti szolgálat köréből vett oly eredeti szakközlemény, mely az esetleg fölhasznált forrás-munkák megnevezésével népszerű előadásban egy lehetőleg általánosan érdeklő tárgyat dolgoz fel.

**Az első pályadíj egy 20 koronás arany.**

**A második egy 10 koronás arany.**

II. Kívánatik két szépirodalmi közlemény. Az egyik vers, a másik próza.

**Mindkettőnek pályadíja külön 10-10 korona aranyban.**

Az I. számú pályázat bírálóiul fölkértük a következő szakértőket, a kik készséggel vállalkoztak a bírói tisztre: *Görgey László üzletvezető urat, Tárczay Ferencz felügyelő urat, a miskolczi üzletvezetőség forgalmi és kereskedelmi osztályának vezetőjét és Fűrész Sándor főmérnök urat, a misk. üv. vontatási osztályának vezetőjét.*

A II. számú pályázat bíráló bizottsága szerkesztőségünk tagjaiból áll.

### Pályázati feltételek:

1. A pályázatban olvasó-közönségünk minden tagja részt vehet. Lapunk szerkesztőségének tagjai s belső munkatársai a pályázatból kizárva.
2. A pályamunkák névtelenül, jelíges levél kíséretében küldendők be. A jelíges levélben a szerző neve foglaltassék.
3. A pályamunkák terjedelme a lapunkban közölni szokott cikkek terjedelmével legyen egyező, kéziratban körülbelül 5-12 kutyanyelvre terjedjen.
4. A beküldött pályamunkák a „Haladás“ tulajdonát képezik s azok közlésének joga, ha pályadíjat nem nyertek is, lapunk szerkesztőségét illeti.
5. A pályadíjak a relatív legjobb munkáknak föltétlenül kiadatnak.
6. Azon pályamunkák, melyek a pályadíjat meg nem nyerték s lapunkban nem közölhetők, felbontatlan jelíges levelükkel együtt megsemmisíttetnek.
7. A pályamunkák *f. évi május hó elsejéig küldendők be a „Haladás“ szerkesztőségének címére* (Miskolcz, Szemere-utca 26.)
8. A pályázat eredményét a f. évi május hó folyamán tesszük közzé.

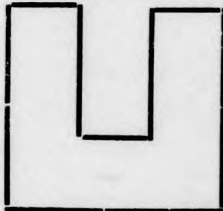
Kelt Miskolczon, 1902. évi márczius 2.

A „Haladás“ szerkesztősége.

## FEJTÖRŐ.

Lapunk olvasóitól szívesen közlünk rejtvényeket. —

A következő ábrát



hogyan oszthatjuk **hat darabra két egyenes vonással?**

Megfejtését márczius hó 16-án megjelenő 3. számunkban hozzuk.

A megfejtők között egy jutalom-könyvet sorsolunk ki. A megfejtés határideje márczius hó 12.

### Szerkesztői üzenetek.

Mindazoknak, kik üdvözöltek bennünket lapunk megindításakor, hálásan mondunk köszönetet!

R. G. Bánócz. Mint első előfizetőnk, ez uton üdvözöljük!

Sch. V. Opus laudat auctorem!

L. S. Köszönjük szives fáradozását.

Kitüntetve: London, Páris  
az aranyéremmel.

Czégünk állandó jelszava,  
a ki vásárol ne fizessen túl árakat

valódi gyapjuszövet	öltöny	12 frt.	} ferde zsebekkel
„	„ felöltő	12 „	
„	„ Raglán	12 „	
„	„ Ulster	12 „	

Elkülönített osztály mértékszerinti ruhákra.

**Legnagyobb gyapjuszövet-Választék!**

Mintákat ingyen és bérmentve küldünk,

**Szántó Mór és társa**

**MISKOLCZ.**

# SIKERÜLTNY



néhány gyáros és nagykereskedőtől egy bizonyány áru-raktárt kapni, mely ezikkeket



## Szabott gyári árakon

vagyok köteles árusítani, minek következtében a n. é. közönség legolcsóbban szerezheti be árucikkjeit. Alant felsorolok néhány cikket az áru-raktárból tájékozás végett, hogy a n. é. közönség az olcsóságokról meggyőződést szerezzen.

- Férfi és női fegyházban kötött **harisnyák**, 6 pár **1** frittól felj.  
**Gyermek-harisnyák**, 6 pár **80** krtól feljebb.  
**Zsebkendők** vászonból, 12 drb. **1** ftt **80** krtól feljebb.  
**Gyermek-zsebkendők**, 12 db. **60** krtól feljebb  
 1 vég Rumburger **vászón 3.75.**  
 1 vég I. creas ezeltűt **10**, most **6.50.**
- 1 vég **sifon** ezeltűt **10**, most **6.50.**  
**Picke**, ezeltűt **40** kr., most **25.**  
**Férfi ingek**, legjobb minőség, **90** krtól feljebb.  
**Női ingek 45** krtól feljebb.  
**Női kötények 20** krtól feljebb.  
 1 drb. selyem cloth **paplan** min-színben. **4** ftt és **5** ftt **59** kr.  
 1 pár 2 ág. 7 m. hosszú **csipke-függöny 1** ftt **80** krtól feljebb.
- Csipkefüggöny 1 m. 12** kr. s felj.  
 1 pár finom **bőrkeztű 35. 50.**  
**65** és **70** kr.  
 6 drb. **gallér**, lefinomabb, **90** kr.  
 6 pár **kézeltő**, legfin., **1** ftt **80** kr.  
 Legfin. **nyakkendők 10—50** kr.  
 Különféle **blousok**, **alsó-szoknyák**, **ágyterítők** és **abroszok**, **pamutok**, **illatszerek**, **szappanok** és különféle rövidárúk.

A nagyérdemű közönség eddigi bizalmát továbbra is kérve, vagyok

kíváló tisztelettel

**PÁDITS SÁNDOR** bizalmas gyáros Korona-szálloda mellett.

# Weiszlovits Samu

Órás, ékszerész és régiségkereskedő  
**MISKOLCZ**, Széchenyi-ut 101.

Nagy választék mindenféle  
nickel, ezüst, tulla-aczél zsebórákban,  
továbbá 14 karatos  
női és férfi aranyórákban.

simpla nickel óra . . . . . 2 ft 90 vagy 5 kor. 80  
dupla fedellel . . . . . 3 ft 75 " 7 kor. 50  
dupla fedelű ezüst óra . . . . . 6 ft 50 " 13 kor. —  
tulla e üst . . . . . 9 ft — " 18 kor. —  
14 krtos dupla fedelű női arany óra . 17 ft 50 " 35 kor. —  
továbbá igen nehéz aranyban 45-50 és 60 kor. férfi dupla fedelű  
14 krtos arany óra 45-50-60-70-80-100 kor., továbbá nagy  
és dupla 13 k. arany férfi láncok 20 gr. 50 kor., 25 gr. 60 kor.  
és annál nehezebbek egy abba árban, női lorgonion láncok leg-  
újabb kivitelben 56-60-70-80 korona, férfi peeset gyűrűk nagy  
választékban minden gram 2 korona, fason nines. Nagy vá-  
laszték mindenféle női gyűrűkben, gyémánt, brillant, saphier,  
rubin, valódi smaragd és más nemes kövekben, ugyanaz kapható  
fülfügőkben, daczára, hogy a nemes kövek értéke 50 százalékkal  
drágább lett, ennekem meg ma ily nagy raktáram van a rég.  
arukból és én azokat ugyan árban adom el a brillantokat,  
hanem a régi árban Igen nagy választékom van 6 és 12 szemely-  
nek való 13 próbás valódi ezüst évi készletekben francia, angol  
és barok stíl. ezek fadobozban vannak elhelyezve, szinten minden  
fason nélkül adom grammonként 6t és fel kr. vagy 11 fill.,  
továbbá 5 drb nagy ezüst nyílú, kis 6 drb ezüst nyílú villa  
tokkal együtt 12 ft vagy 24 kor., ugyancsak kisebb 8 ft vagy  
16 kor., továbbá nagy választék valódi ezüst gyertyatartókban,  
kannákban, tálzákban, tea és kávé készletekben, ezükr szelen-  
ezekben, nagy választék mindenféle fali, inga és ebrész órák-  
ban. A zseb és fali órák járásáért 2 évi jótállást vállalok. Minden  
darab ékszerem a m. kir. fémjelző hivatal által fémjelvezve s így  
csak 14 krtos aranyat szolgálok vagy pedig 13 próbás valódi  
ezüstöt. A nemes kövek valódiságért és az 14 karatos minősé-  
geért felelek.



Iroda telefon  
67. sz.  
Lakás telefon  
110. sz.

## Wilhelm Herman és Társa

máv. szállítócég

Miskolcz, Széchenyi-utca 66. szám.

Elvállal megrendeléseket azonnali pontos  
házhöz szállításra szobafűtésre igen kelle-  
mes és takarékos

czenteri (bánszállási)

elsőrendű porosz, elsőrendű salgó-  
tarjáni

köszenekre.



Csak az eredeti készítmény, melyhez védjeggyel ellátott utasítás van mellékelve.

## Az „Arany szarvashoz“ czimzett gyógyszerertárnak

Miskolczon már 14 év óta közkedvelt

**KÜLÖNLEGES SZEREI,** melyek hason külföldi szereket jóságában és  
— hatásában fölülmulnak, úgy mint: —

1. Pyretro saliezyil száj-essentia. Kellemes ízű és biztos hatású. Egy kis üveg 70 fill., nagy üveg 1.20 fill.
2. Növény-fogpor. Dr. Carabelli udv. fogorvos vényén módosítva, a fognak fehér zománczát biztosítja és a szájnak kellemes ízt ad. Egy doboz 80 fill.
3. Sveiczi fogesepek. Fogfájdalmaknál igen jó eredménnyel hat. Egy üvege ára 50 fill.
4. Balsam-bajuszpedró. Zsirmentes és csak keleti balsamokból készült. Minden bajusz-szinhez alkalmazható s igen kellemes balsamillatú. Egy kis doboz 30 fill., nagy 50 fill.
5. Hajerősítő essentia. Dr. Hebra bécsi egyetemi tanár vénye szerint hajkerpásodás ellen biztos és a haj kihullását gátolja. Egy üveg 1.20 fill.
6. Iris virag arzenikus. Igen sok nő álja jó hatását, mert ártalmatlan alkotórészekből áll, mégis az arcz és kézhórt puhítja, fehéríti, hajfoltokat és egyéb kitételeket biztos sikerrel eltávolít, a bőrhámlást megszünteti. Egy tégely ára 1 korona.
7. Balsam szappan. Benzoe és egyéb jóhatású balsamokból, kellemes illattal. A kemény és meszes vizekkel

- is kitűnően mosható. Az Iris arzenikusessel valódi szepítő szer. 1 darab ára 70 fill.
8. Francia sósorszesz. Gyógynövényekről destillált és sóval készült hason készítményekkel, hatásban és árban vetélkedik. Egy kis üveg 80, nagy 1.60 fill.
9. Fagykenőcs. Dr. Kepes északsarki utazásánál jó hatással alkalmazott szer. Egy tégely 1 kor.
10. Lábizzadás ellen. Saliezyil Dermason-t-por. Jó hatásán kívül az izzadság szagát is elenyésztí. Egy doboz ára 1 korona.
11. Tengeri köszvényolaj. Fájdalomnyhító és masszozáshoz igen alkalmas szer. Egy üveg 1 kor.
12. Tyukszentirtó balsam. (Cannabin). Sokan megmenekültek már a fájdalmas tyukszentirtó e szernek használata által. Alkalmazása sokkal kényelmesebb, mint a tapaszokkal való kezelés. Egy üveg 70 fill.
13. Naphtol-kenőcs. Sömörök és ruh elleni szer. Hatá-  
nál fogva használata kellemes. Egy kis tégely 1 kor., nagy tégely 3 korona.
14. Miskolczi hazi-tapasz. Vérkeléseknel mint gyűléstető és tisztító szer. Egy tégely ára 60 fill.

Az elősorolt, valamint egyéb készítményeim utasítással láttnak el s oleó áraiknál fogva könnyen beszerezhetők

## RÁCZ JENŐ gyógyszerésznél,

Az „Arany szarvashoz“ czimzett gyógyszerertár tulajdonosánál Miskolczon.

➡ Utánzatoktól óvakodjunk. ➡

A legjobb varró és himzőgépek

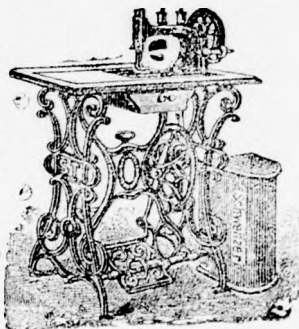
családi és ipari használatra

## SCHWEITZER TESTVÉREK

varrógépnagykereskedő cégénél

Miskolczon, Széchenyi-u. 86.

sz. a. szerezhető be.



A párisi világ kiállításon arany-  
éremmel kitüntetve.

Minden gépért **hat évi**  
írásbeli jótállás.

*Ipariskolát végzett leányok  
a varrógép üzletben fizetés-  
sel felvétetnek.*

### Üzlet-átvétel. papirkereskedést

Tiszteletteljesen értesitem Miskolcz és kör-  
nyékem t. közönségét, hogy a volt **Verő-féle** könyv- és  
*megvettem* s azt az eddigi helyiségben (*Miskolcz, Széche-  
nyi-utca, a színház mellett*) tovább vezetni fogom.

Az áruraktárt *sok újdonsággal* teljesen felszereltem, az üzlettel átvett árukat pedig,  
míg a készlet tart, *mélyen leszállított áron* adom el. *Kölcsönkönyvtáramat*, mely  
esupán *modern* magyar, német, francia és angol művekből áll, a m. t. közönség különös  
figyelmébe ajánlom. A kölcsönkönyvtár jegyzékét kívánatra vidékre is szívesen megküldöm. Leg-  
főbb törekvésem az lesz, hogy mérsékelt árak és pontos kiszolgálás által m. t. vevőim igényeit  
minden tekintetben kielégítem.

**Vadász M.**

könyv- és papirkereskedés,  
kölcsönkönyvtár

Szíves pártfogásért esd, kitünő tisztelettel

(ezelőtt VERŐ)

Miskolcz, a színház mellett.

### Legújabb értesítés!

Örömmel értesitem a n. é. közönséget, hogy sikerült egy nagyobb készlet rőfös és  
rővidáru cikket roppant olcsó áron megvásárolni, a melyek **gyári áron alól** el-  
adatnak. A n. é. közönség saját érdekében teszi, ha **tavaszi szükségletét** ná-  
lam minél előbb beszerzi, annál is inkább, mert oly olcsó árak mellett ezen készlet  
gyorsan eladatik.

Tisztelettel

**Amerikai Áruház.**

**Duplasz. divatszövetek**  
minden kivihető mintákban 22,  
24, 26, 28, 30 kr.

**Legújabb pepita**  
és más kivitelű mintákban, mé-  
terje 52 krtól feljebb.

**Tavaszi kosztüm-kelme,**  
120 cm. széles, gyönyörű ki-  
vitelben, méterje 86 krtól felj.

**Duplasz. fekete kelme**  
méterje 26 krtól feljebb.

**Fekete kelme**  
120 cm. széles, tiszta gyapju,  
méterje 56 krtól feljebb.

Prima jó **mosó kartonok** minden színben és kedvelt mintákban méterje 15 kr. Finom színtartó  
**levantiuok** méterje 22, 25, 28 kr. **Angol zefirek** kiváló szép minták, nagy választék, méterje  
25, 28 kr. Francia zefrek, legújabb kivitel (csikos és sima minta) méterje 30-40 kr. Finom fehér  
és himzett seiyem **battisztnk** méterje 34, 40, 45 kr. Fehér sűrű szövött **moll battiszt Clair**  
méterje 15, 20, 22 kr. és feljebb.

**Kamgarn kelmék,** egyszínű  
120 cm. széles, a legdivatosabb  
színekben, méterje 72 krtól  
feljebb.

**Vásznak**  
1 vég 30 rőf ereas vászon  
3.50, 4.50. 1 vég 30 rőf Rum-  
burgi pamutvászon 4.85 és  
feljebb.

**Futószőnyegek,**  
65 cm. széles futószőnyegek  
méterje 23 krtól feljebb.

**Csipkefüggönyök**  
100 cm. széles, méterenként  
22, 28, 30, 38, 42, 50, 60, 65

kr 120 cm. széles méterenk.  
70, 85, 120.

**Férfi és női fehér ingek,**  
sima fehér férfi ing 90 krtól  
feljebb, női ing csipkével vagy  
hímzéssel díszítve 65 krtól  
feljebb.

**Férfi alsó nadrág,**  
erős Copperból 6 drb 4.95 frt,  
francia szabás, szegélyezett  
övvel, legjobb minőség, 6 drb  
6.50 frt.

**Női és férfi zsebkendők**  
85 krtól feljebb.