



HALADÁS

(VASUTI FOLYÓIRAT)

IVASUTI
SZAK- ÉS SZÉPIRODALMI HETILAP.

SZERKESZTŐK ÉS LAPTULAJDONOSOK :

BANOVITS LÁSZLÓ ifj. GÖRGEY LÁSZLÓ ZSIVKOVICS ANTAL

Előfizetési ára:

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

Szerkesztőcsoég :
Miskolcz, Szemere-utca 26. sz.

Megjelen minden vasárnap.

Balesetbiztosítással :

Egész évre 14— kor.
Fél évre 7— kor.
Negyed évre 3-50 kor.

A balesetbiztosítás (18-tól 60 éves korig)
a »Nemzeti balesetbiztosító rész-
társ.-nál 3000 koronára halál esetre
és 3000 koronára állandó munka-
képtelenség esetére szól.

A vasúti tápintézetek.

Miskolcz, 1902. június 22

(-s-ó) A magyar királyi államvasutak igazgatósága a szegényebb sorsú vasúti alkalmazottak gyermekeinek skoláztatását és nevelését megkönnyítendő, már évekket ezelőt tápintézeteket állított fel Szegeden és Kaposvárott.

Különösen a nemzetiségi vidékeken lakó és oly alkalmazottak gyermekei vétetnek fel, kik egyrészt beosztási helyüknél, másrészt anyagi helyzetüknél fogva nem képesek gyermekeiket távoli városokban lévő iskolákba járatni, ottani eltartásuk költségeit viselni. E humanus indokokon kívül a főcél pedig az, hogy a nemzetiségi vidékeken lakó vasúti alkalmazottak gyermekei, magyar iskolába járván, magyar anyanyelvüket, magyar érzésüket megtartsák és megőrizték és az idegenajkuak ezt elsajátítsák és megmagyarosodjanak.

Valóban csak díszlet és elismerés illetheti az intéző köröket nemes gondolkozásukért, hazafias érzésükért, midőn ily két magasztos cél, mint a magyarság, a honszeretet ápolása, a szegényebb sorsú alkalmazottak istápolása és gyermekeik nevelésének előmozdítása buzdította őket ez intézetek megalapításában.

Nem is maradt meddő törekvésük, a nemes munkának meg kellett teremnie a maga méltó gyümöleseit. Derék honfiakat, hasznos polgárokat neveltek e tápintézetek a hazának és a szülők hálája kíséri ez intézmények megalkotóit, az egek Urának áldását kérvén hő imáikban reájuk. Hálával tartozik a magyar haza is ez intézetek megalkotóinak, hogy annyi munkás, képzett, hű fiat adott neki, tartott meg számára. Nem szorulnak külön magasztalásra az elért szép eredmények, önmagukat magasztalják azok.

Bár szomorúságot keltett szívünkben, bár fellázadtak is hazafiúi érzéseink Paulovits Lyubomir magyar (?) országgyűlési képviselőnek azon tettén, hogy két nemzetiségi vidékről származó vasutas gyermeket bántalmazott azért, mert a magyar nemzet imáját, Kölesey himnusát énekelték, másrészt az elismerés érzetét is fakasztotta keblünkben az eset a szegedi tápintézet vezetősége iránt s a hála érzetét a tápintézetek megalkotói iránt, mert a bántalmazott gyermekek éneke megmutatta, hogy e tápintézetek a honszeretetet ápolják neveltjeikben.

A hazafias érzés megtámadóját utól fogja érni a hatalom sujtó keze, de e tápintézetek megalkotói és vezetői nem fognak megijedni e méltatlan támadástól, hanem tanulságot merítve abból, csak annál nagyobb lelkesedéssel, buzgalommal fognak eddigi útjokon haladni, hogy kitűzött céljokat, a hazaszeretet terjesztését és ápolását mennél tökéletesebben valósítsák meg.

A mozdonyvezetői szolgálatról a gyorsvonatoknál.

(3) — Irta: Oroszlányi László. —

Nézzük már most meg a megtett utat ilyen sebességek mellett.

80 km. óránkénti sebesség mellett a vonatnak egy perc alatt be kell futni 1333 métert. 100 km. óránkénti sebesség mellett a vonatnak egy perc alatt be kell futni 1667 métert. Tehát 80 km. sebességnél egy másodpercre 22·2 m., 100 km. sebességnél egy másodpercre 26·6 méter ut esik.

Vegyük alapul a 100 km. óránkénti sebességet, melynél egy perc alatt 1·7 kilométert kell befutni a vonatnak. Ily sebesség mellett a mozdonyvezető feladatának megfelelni képtelen, mert vagy a mozdony kezelése hiányos lesz, vagy pedig a mozdonyvezető a mozdony kezelésére fordítván figyelmét, ezen idő alatt a menet biztonsága vagyis a jelzők állásának megfigyelése, esetleges jelzések tekintetbe vétele veszélyeztetve van, — s a vonat vakon fog rohanni a veszélybe! —

Csak egy közönséges és mindenkinél előforduló esetet hozunk fel. Mindegyikünk

esténként igazította égő lámpáját s ekkor a fénybe nézve, elvakult s egy-két másodperc kellett rá, hogy ismét jól lásson, illetve a mellette s közelébe levő tárgyakat kivehesse. Hányszor kell a mozdonyvezetőnek a tűzszekrény tüzebe nézni, esetleg azt igazítani, — mely után a fény annyira elvakítja, hogy bizonyos ideig semmit sem fog látni. Csak egy percet számítva a tűz megvizsgálására, megtekintésére s fél percet, míg szeme a rendes fénybefogadási képességét visszanyeri, már 1½ perc telt el, mely idő alatt a vonat 2500 métert, tehát 2½ kilométert haladt meg, mely ut éppen elégséges arra, hogy valamely jelző állását, vagy leintő jelzést a legjobb igyekezete mellett elmellőzön. Hiszen a megállási jelzések alkalmazására a határ 600+400 azaz 1000 méter — s a 100 km. sebességgel közlekedő vonatnál hány perc van olyan, mikor a mozdonyvezető kénytelen kizárólag gépjével foglalkozni s ezen idő alatt az előfordulható jelzések, vagy a pályán felmerülő akadályok észrevétlenek maradnak a percenként 1667 méter sebességgel száguldó vonatnál!

Ily eseteknél előfordulható balesetekért s a vonatnak idejekorán való megállításá-

TÁRCZA.

Pályámhoz.

*Oh fényes pályám eddig miért,
Hogy meg nem énekeltetek?
Hisz neked köszönhetem a bért,
A mindennapi kenyeret.*

*Mily keserű lesz majd a válás,
Oh azt el sem gondolhaod!*

*Egyik kezembe száraz kenyeret,
A másikba adsz egy koldusbotot.*

Herczegh Jenő.



A „esoportvezető úr“.

A „Haladás“ eredeti tárczája.

Ugy néz ki, mint egy bur generális, már a mennyiben a bur generálisok úgy néznek ki, mint ő.

Nagy sárga szakál verdesi büszke mellét s bicikli dreszben jár.

Öntudatos büszkeséggel tekint szét s nincs eszme vagy gondolat, melyre rögtönzött, de mindig határozott válaszszaal meg ne felelne.

Kitünően bánik a szóval és sokat beszél, de csak akkor, ha ellentmondásra talál. Ellenkezés hiányában gondolatainak tárháza kiürül.

Szavait heves mozdulatokkal kíséri, ezért népszónoknak is hívják.

Nagy hazafi, elveit csupán akkor változtatja, ha a szükség magával hozza, máskor soha.

Ezelőtt tiz évvel arcképet kapott egyik legnagyobb ellenzeki vezértől, mert mint hivatalnok, az ellenzékre szavazott; ma kormánypárti a legjobbak közül s míg akkoriban a csilinder esküdt ellenségeként viselkedve, azt programmszerűen üldözte, jelenben a párisi kiállításból hozott csilinderben ékeskedik.

ért lehet-e a mozdonyvezetőt hibáztatni — van-e oly törvény, mely reá büntetést szabhatna? De viszont a vonat biztonságát, a vonaton utazók testi egészségének megóvását a véletlen szerencsére bízhatjuk? — mely lehet, hogy 999-szer jól fog elsülni, de az ezeredik esetenél bekövetkezhet a végzetes katasztrófa!

Hát bizony nem, — s itt a határ, hogy a vonat bizonyos maximalis sebességénél mentesítsük a mozdonyvezetőt oly kötelezettségek teljesítésétől, melyeket foganatosíthat egy vonaton, mely 30–60 km. sebességgel halad, — s mely kötelezettségek még akkor foglaltattak össze az utasításban, midőn még a 100 km. sebesség csak a képzelődés vagy az álmok világában honolt. A sebességnek ily magasra való emelése vagy még ezen túl való emelése esetén a mozdonyon levő mozdonyvezetőt a tulajdonképeni hivatásához, a mozdony kezeléséhez kell állítani, legyen felelős a mozdony jó karban való tartásáért, a menetidő betartásáért, a helyes fékezésért s adott felszólításra a vonat idejekorán való, vagy azonnali megállításáért — de a pályára, az adandó jelekre, jelző állásokra való felügyelet, egy szóval a vonat

menete alatt a biztonságot érintő körülményekre való vigyázat alól fel kell szabadítanunk.

Igy látva a körülményeket s a czélt, a feladat megoldására két módozat kínálkozik.

Egyik irányban már történtek kísérletek, s ez az volna, hogy a vonal mentén levő összes jelzők, tilosra mutató állásukban, vagy automatikus, vagy villanyos uton összekötetésbe hozatnak a mozdony fékező készülékével oly módon, hogy ha a vonat mozdonya áthalad a jelző előtt létesített szerkezeten, vagy érinti ezt, a mozdony fékező készüléke kinyitattik, illetve működésbe hozatik s a vonat megáll.

Ily módon egy block rendszerrel felszerelt vonalrészben a vonat menet biztonsága tökéletesen meg volna óva, miután feltéve azon esetet, hogy a sebesen haladó vonaton a mozdonyvezető figyelme a mozdony kezelése miatt elvonatnék a jelző állások megfigyelésétől — a tilosra álló jelzőt a vonat meg nem haladhatná s nem rohanhatna az esetleges veszélybe, a mennyiben a vonat már a tilosra álló jelző előtt önműködőleg befékezve megállna. Eltekintve attól, hogy ez még csak a kísérletezés kezdetén van,

Nagyon jól áll neki különben s ha kollegái visszaemlékezve a multra, így szólnak szelid vonatkozással a czilinderre: Ugyan-ugyan kedves „Csoportvezető ur” — — —

Mosolyog: Hja, haladni kell a korrallal s te kintélyes fejed még magasabbra emeli.

Erősen dörgölődzik előjáróihoz, vagy legalább a látszatát igyekszik megszerezni, hogy jól van velük. Mert ő főnökpálánta s e szerint is viselkedik.

A főnöktől mindig titokszerű arczeval jön ki, állig begombolkózva s mikor kollegái kíváncsian körülállják: Ugyan mi volt, kedves „Csoportvezető ur?”

— Semmi, semmi, zárlati s más ügyek felett „tárgyaltunk.”

Később kiténik ugyan, hogy a „csoportvezető ur” orrot kapott a tárgyalás révén, de hisz' ez is megtörténhetik néha, ha az embernek rossz napja van.

A társadalmi életben?

„Ur.”

Nem lakik a városban, kiköltözik falura. 2400 koronából csak lehet reprezentálni.

Kocsit és lovat vesz, azonban a gyeplőt fele-

sége tartja a kezében, mert a „csoportvezető ur” parancsol ugyan odahaza, de csak akkor, ha kedves neje nincs otthon, ez pedig ritkán esik meg, de hát ő erről nem tehet.

A ló — Csillag névre hegyezi füleit — két hét múltán lesoványodik s e tünetek révén egy bicikli egészíti ki erőben történt megfoghatóságát.

Innen származik a „dressz”, mely oly hasonlóvá teszi egy bur generálishoz, már a mennyiben a bur generálisok úgy néznek ki, mint ő.

Folytonos beruházásokkal egészíti ki falusi magányát, hol ezt vesz, hol azt. Pénz? Hogy lehet azt mondani, hogy nincs pénz, mondja sértődötten s egy váltóblankettát lobogtat meg, miközben vigan jegyzi meg: „Oh mi szépen leng a zászló.”

— Ugyan mit csinál kedves „Csoportvezető ur?”

Nyugodtan szól: — rendezem a fizetést.

E közben nagyon népszerű emberré lesz. Egészen egyszerű, igénytelen kinézésű emberek látogatásait fogadja még a hivatalban is, de ilyenkor elzárkózik és alig hallhatóan értekezik, illetőleg beszélget vendégével.

nagy tőkebefektetést igényelne, mert ugy a találmány alkalmazásának beszerzése, valamint az összes block jelzők átalakítása, s a mozdonyokon a szükséges készülékek felszerelése nagy költséget igényelne, — mely talán, ha tisztán az üzleti szempontot tekintjük — nem állana arányban a személy menetdíjából várható bevételekkel.

Másik módozat az volna, hogy ha a mozdonyra egy tapasztalt s a befutó vonalrészeket tökéletesen ismerő s a jelző s forgalmi utasításokból megvizsgázott külön egyént alkalmaznánk. Ennek feladata volna a jelzők állására, utátjárókra, block-jelzőkre, pályőrökre, s az esetleg adandó jelzésekre ügyelni s ezekről a mozdonyvezetőt rögtön értesítve, a vonat megállítására felhívni. Tehát a forgalom biztonságára való ügyelet el volna választva a mozdonyvezetőnek a mozdony kezelésére fordítandó működésétől, s így az előre való vigyázat folytonos, állandó volna.

Természetszerűleg bizonyos az, hogy tökéletes biztonságot ez sem nyújthat. Hiszen mindnyájan gyarló emberek vagyunk s gyarlóságunk épp ott jut leginkább érvényre, hol az emberi tett erejének minden részecskéjére, legapróbb parányára szükség van. Tekintve

azonban az adott körülményeket, a biztonság, ha nem is teljesen megóva, de megközelítve volna, mert a „több szem többet lát“ elvénél fogva inkább várható az, hogy a mozdonyon alkalmazandó 3 ember — kik közül az egyik kizárólag a jelzések megvizsgálására van rendelve, — észreveszi a veszélyt, mint sem elmellőzi.

Talán azt az észrevételt tehetné valaki, hiszen a megállító jeleknél nemcsak látható, hanem hallható jelzéseket — durrantyukat — kell alkalmazni, s a durrantyu elsülése, a mozdonyvezető figyelmét felkölti azon esetben, ha mással foglalkozna a mozdonyon, nem venné észre a látható jelzést. De kérem, ki ad arra biztosítékot, hogy minden egyes durrantyu elsül, — a nagy robogásban meghallhatja-e mindig a durrantási zajt a mozdonyvezető, — végül hányszor — de hányszor marad el a durrantyu letevése.

A mint a vonat menetsebessége 100—120 km.-re fog fokozódni, mindenesetre elő fog állni annak szüksége, hogy a mozdonyvezető a jelek állásának állandó szemmel tartása alól felmentessék, vagy bármi uton-módon intézkedés történjék arra nézve, hogy a biztonság meg legyen óva! (Vége.)

Egyik kollégának feltűnik egy vendég, ki igen gyakran teszi tiszteletét s úgy emlékszik, mintha ismerné s nagy későre eszébe jut, hogy az egy bírósági végrehajtó.

Lehet, hogy téved.

És a hivatal, a munka?

Elismert jó hivatalnok, különösen főnökei előtt, de lássuk a napi munka-programmját:

Érkezés a hivatalba pontosan háromnegyed kilenczkor bicziklin, mert „Csillag“ ma nem jöhetett.

Fáradtság kipihenése, közben szívélyes üdvözlése a korábban jötteknek és napijelentésbeadás egynegyed tizig.

Egy kis dolog egynegyed tizenegyig.

Azután villás sörrel tizenegy óráig, azonközbe igen élvezetes társalgás a napi eseményekről.

Tizenegyötől fél tizenkettőig körut a többi osztálybeli ismerősöknél, politikai események alapos tárgyalása és elintézése.

Tizenkettőtől egyig újra egy kis dolog.

Egytől félkettőig biczikli takarítás, a gummi felhívása, vagy egyéb szórakoztató teendő.

Azután készülés haza.

Ime a „Csoportvezető ur.“

Buzogány.

A három vasut-király.

— Kézirat. —

A republikanus Amerikában tudvalevőleg sok király van. Nem olyanok ugyan, mint az ó-világban, kik a hagyomány hatalmára támaszkodnak, de azért azok hatalma sem csekély, mert hatalmuk forrása — a pénz.

Az amerikai királyokat rendszeren más-más jelzővel szokták közelebbről meghatározni. Így van „petroleum-király“, „ezüst-király“, „cukor-király“, talán „hőentráger-király“ is, de mindezeknek felette áll: a „vasut-király“.

Ezeknek a „királyok“-nak is vannak nagy mondásai, akárcsak a régi dinasztiai fejeknek s természetes, hogy ezek a nagy mondások is simulnak az amerikai „királyok“ karakteréhez.

Így egyszer három vasut-király utazott a New-York és San-Francisco közötti vonalon.

— Hallatlan, hogy mászik ez a vonat! — fakadt ki egyike a három milliomosnak.

— Igaza van, — jegyezte meg a másik.

— Az én vonatom oly gyorsan jár, hogy ha valaki a töltés mellett nézi, képtelen megolvasni a kocsik számát.

— Az semmi, — szólt kicsinylőleg a másik. — Az én vonatom oly gyorsan megy, hogy mire elkiáltja a kalauz, hogy „Mehet!“, — a vonat oly messze jár már az állomástól, hogy az elején már nem is hallják a kiáltást.

— Lári-fári, — szólalt meg a harmadik vasut-király. — Az én vonatom, mely Chicago és Cleveland között jár, olyan gyors, hogy ha Clevelandban kiejtem a cigarettamat az ablakon, az Chicagóban esik a földre.

ABC.

Észrevételek

a hivatalos levelezés magyarságának kérdéséhez.

Irta: Lippay Béla máv. főmérnök.

A „Haladás“ folyó évi 14. számában Papik Sándor főellenőr úr cikkében örvendő meglepetéssel olvastam, mikor a hivatalos levelezés magyarsága érdekében sikra szállott.

Meglepődtem azért, mivel a felvetett kérdésnek fejtegetését e lapok hasábjain némiképp merész vállalkozásnak tartottam mind-egyeddig, — mert azt még megbolygatni sem kísérelték idáig a magyar vasuti szakirodalom lapjai — azt tartván, hogy ez oly fogas (kényes) kérdés, mely ellen — szerte e nagy hazában — naponként öntudatlanul is vétkezik — aránylag esekély kivétellel — az érdemes vasuti szakférjak apraja-nagyja.

Örömmel pedig azért üdvözöltem az úttörő nehéz lépését, mert saját meggyőződésem szerint is — hazafias kötelességünk — mindnyájunknak közreműködni azon, — hogy a vasuti hivatalos közlekedés nyelve is igazolhassa azt, — miképp mi magyarul gondolkozunk és érzünk.

Meg kell tennünk azért, hogy az elterjedt vádat, hogy az internationalis jellegű vasuti közlekedés szolgálatában — mi magunk is amolyan kozmopolita világpolgárokká váltunk, — kiknek eszejárása német és szavai is előbb németre fordítandók, hogyha azokat

a vasuti világon kívül élő magyarok jól meg akarják érteni.

Hát elvégre a művelt magyar társadalom ily irányú vélekedése némiképp jogosultnak mondható — és nekünk a hazafias intenciókon kívül saját érdekünk is parancsolja, hogy a meglevő állapoton javítsunk, — ne-hogy hivatásbeli utódaink is pálcát törjenek keleti nem törődésünk és mulasztásaink felett.

A felvetett kérdés megoldása tehát a körül fordul meg, hogy: lehet-e ma egyáltalában, valamit ellene tenni, mikor a baj oly nagy mértékben elterjedt és ha igen, akkormily módon?

Előjáróban is kénytelen vagyok megjegyezni, hogy bár igen sok hibás képzésű és nem magyaros műszavunk van, — ezek kiküszöbölését egyelőre nem tárgyalom, — mert ez kisebb baj; ellenben első sorban kellene megszüntetnünk az idegen szófűzés, szórend és általában a gondolatok idegen észjárás köntösében nyilvánuló hibáit.

A gyakorlati orvos a kórismével kezdi a gyógyítást. Kutassuk tehát ama tényeket, melyek előidézték a vasuti hivatalos stílus elnémetesedését s azokat, melyek azt folyton fenntartják.

A meglevő baj okára könnyű rábukkanni. Ehhez egészen hasonló tünetek voltak újabb alkotmányos életünk első korszakában — az állami adminisztráció egész területén. Tudvalevő, hogy a szabadságharc előtti korszak latinos ízű és szellemű hivatalos ügykezelése után — és a meteorként, hirtelen

A HÉT TÖRTÉNETE.

Miskolcz. június 22.

(Dr.) Mig mindenütt széles e honban a föld gyomrából kitért tűz által Martinique szigetén okozott károk enyhítésére gyűjtenek alamizsnát, azalatt egy másik elem, a víz, kilépve rendes medréből, pusztítva és rombolva vonul végig hazánk egész keleti részén, földönfutóvá téve a csak rövid idővel ezelőtt is még jómódu gazdák ezreit.

A Tisza a nagy esőzések következtében kiáradva, előntötte egész Máramaros és Szatmármegyéket; kiáradt a Szamos és a Temes is, előbbi egész Kolosmegyét, utóbbi Temesmegyét árasztotta el. Igen sok község teljesen víz alatt áll, a közlekedés néhány napon át teljesen szünetelt, mert a pusztító ár az utakat, vasuti töltéseket is elszakította mindenütt, a vetések tönkrementek, a lekaszált füvet pedig elvitte a víz úgy, hogy a gazdák ezidei termése teljesen tönkre van téve. Hiába voltak a csak nem rég épített védtöltések, hiába dolgozott a katonaság és a nép vállvetve azon, hogy a védtöltések ellenállhassanak a mindjobban duzzadó víznek, az emberi erő gyengének bizonyult, a romboló ár keresztülzakította több helyen a gátakat és mennydörgésszerű robajjal hőmpölygött az addig még virágzó tájak felé, pusztulást és rombolást hagyván maga után mindenütt. Megindult

máris a segélyaktió az árvízkarosultak felségélyezésére, de azt, a mit a pusztító elem rontott, azt emberi kéz és segély nem képes egyhamar helyreállítani.

Talán még az árvíz romlásánál is nagyobb veszély kezd fenyegetni hazánkat a nemzetiségek lakta vidékeken. Ott h I ezelőtt a német, a szerb büszkén vállalta magát magyarnak, most engesztelhetetlen gyűlölség ütött tanyát, lelketlen izgatók működése nyomán. Nagy-Kikindán Pavlovics Ljubomir országgyűlési képviselő a szegedi vasuti internátusból szüleikhez utazó ártatlan kis gyermekeket, a kik az iskolában kicsi lelkükbe szitt hazafias érzésből a Hymnust és a Szózatot énekelték, azért, hogy szerinte: „ezt a gyálúzatot dalt énekelni merik“, arezul ütötte, füleiket tépázta, úgy, hogy a kis gyermekek meg is sérültek s a sok szemtanú közül nem akadott egyetlen egy ember sem, a ki a szentségtörő kezet megakassza hazáruzó működésében. A törvény azonban már ráette kezét a bűnösre, a kir. ügyészség az előnyomozat alapján immár vádindítványt adott be s a kir. törvényszék mint vádtanács meg is kereste az országház elnökséget, hogy Pavlovics Ljubomir országgyűlési képviselői immunitását függeszse fel, s adják ki.

Az ezelőtt hazafias bánati svábok nemes gondolkozását pedig Korn Antua nagykikindai pángermán agitálása igyekezett megváltoztatni, s sajnos, sok helyen ez sikerült is, mert ott, a hol ezelőtt még a szülők

letűnt dicső epocha után — azonnal következett — az elnyomatás gyászos évtizedeiben a nyílt és erőszakos germanizálás az egész vonalon, úgy, hogy a közigazgatás állami szervein — a tehetetlenségi törvény erejénél fogva — még a hatvanas-hetvenes években is megérezett mindenütt a germán szellem hódítása.

Az állami adminisztráció is bizony csak lassan és nagy nehezen birt kibontakozni a drága hagyományokból. Ujabb nemzedéknek kellett ott is a régi nyomába lépni és oly hatalmas vezéreknek, mint Baross Gábor és gróf Bethlen András miniszterek sat., kik a politikai feladatokon kívül — fontosnak ismerték az ügykezelés megmagyarosítását is.

De a vasúti intézményre visszatérve — közismeretű tény, hogy a vasutak építése folytán második germánjárásként beözönlött idegen vállalatokra a magyar ügykezelést — a hetvenes évek közepe táján kellett a magyar kormánynak ráparancsolni.

A magánvasutak vezető emberei akkor nem csupán eredetükre nézve voltak idegenek, — hanem meggyőződésük és véralkatuk is a nyílt vagy burkolt germanizálás felé terelte működésüket. Midőn tehát kényszerültek magyar ügykezelést behozni: ők azért ugyanoly merev germánok maradtak s ép-ügy intéztek el szóval és írásban mindent németül, mint annak előtte, — csupán a külszín kedvéért fogadtak fel minden büróba

egy pár magyar embert — *fordítóknak*, kik a már németül elintézett aktákat magyar köntösbe bujtatták, a kiadó és igató hivatalok számára, mivel e bürok személyzetén kívül, az aktákat soha senki más magyarul nem olvasta.

Még ez utóbbi személyzet is a fordítókkal együtt a vasúti szakmában *németül* tanult meg gondolkodni.

Azoknál a vasutaknál pedig, hol már eleve is voltak magyar vezető elemek, — a hetvenes években az a különös dolog következett be, hogy az alsóbb rendű személyzet tömegnyomása következtében észrevétlenül a vezető magyar elemek is, jóformán kivétel nélkül hódoltak a germán észjárásnak és kifejezéseknek, magyar szavakkal, a miben kétségtelenül nagy része volt annak a körülménynek is, hogy iskoláikat nagyobbára német tanítók keze alatt végezték és hogy gyakorlati kiképzetésüket is jobbra német mesterektől szerezték.

Annaira, hogy a m. k. államvasutaknál is, mely tudvalevőleg a legkülönbözőbb magánvasutak idegen szellemben vezetett személyzetéből alakult ki mai formájára — leginkább csak Baross Gábor ministerkedése óta állott be ez irányban örvendetes fordulat, mely bizonyára végleges diadalt is arathatott volna, ha a vaskezü miniszter tovább él.

Jóllehet Baross halála után a ministeriumban meghonosodott magyar szellemű ügykezelés, uralmát továbbra is fentartotta: a

maguk is elmentek a tanítóhoz, hogy tőle megtanulják a magyar nyelvet, most még gyermekeiket is eltiltják a magyar szó megismerésétől s nagy ellentállást fejtenek ki az iskolák államosítása ellen, hogy így is akadályozzák a magyar nyelv terjedését. Korn Antuát az elmúlt héten a szegedi esküdtbíróság, miután a kir. ügyész hatásos és jogászai szempontból is magas nívóan mozgó vádbeszédében összes bűneit a fejére olvasta, *hat hónapi államfogházra ítélte.*

* *

Igen nagy lelki nemességről tesz tanúságot s valósággal az emberiség jólétének martirja diesfényével veszi körül dr. Garnault francia orvost nemes, de egyszersmind vakmerő tette. Dr. Garnault ugyanis, hogy bebizonyítsa, hogy az állati tudóvész nem azonos az emberi tuberkulózissal s hogy így az az állatokról az emberekre át nem ragad, *beoltotta magát* tudóvészes marha nyirkjével, hogy így saját testén bizonyítsa be orvosiszempontból igen fontos állításának igazságát. Orvostudori körökben igen nagy érdeklődéssel néznek a kísérlet eredménye elé, a mi azonban csak néhány hét múlva fog jelentkezni.

A földgolyó.

Forog, forog a földgolyó,
De így se jó, de úgy se jó,
Mint lázban fekvő beteg ember,
Bármerre fordul, nyugtot nem lel.

Innen-onnan.

Családi öröm.

- Hány éves házasság vagy?
- Négy.
- Négy? s még nem ért semmi családi öröm?
- Dehogyan nem; tavaly meghalt az anyósom.

*

Néma „igen“.

— Szeret engem Emma nagysám?
Szól az ifjú melegen.
Emma nagysám a világért
Sem mondaná, hogy „igen“.

Azt gondolja, minek az a
Kelletlen beszélgetés . . .
Mikor a hallgatás annyi,
Mint a beleegyezés!

*

Azt mondják, hogy a pénz olvasva, az asszony verve jó; csak hogy a mai férfiak az asszonyt is, meg a pénzt is — elverik.

Amíg kicsinyek a lányok, alul rövid a ruhájuk; amikor felnőnek, fent kurtitják meg.

Nem józan ember az, aki sohasem volt részeg

m. k. államvasutaknál ez irányban tespedés állott be; mert úgy látszik a vezető elemek előtt talán kicsinyesnek tünt fel, hogy az államnak csupán „kereskedelmi vállalatánál” ily szempontokat érvényesítsenek.

A hivatalos ügykezelés magyar nyelvű, de németességtől duzzadó jellegét — mai nap-ság pedig — a következő okok és körülmé-nyek tartják fenn.

1. A *nem magyar nyelvű* hivatalnokoknál. kiknek magyar nyelvi érzékük nem is lehet, bizonyos természetes ösztön és hajlam, a mit különben ezeknek zokon sem lehet venni és valami hiba gyanánt felróvni.

2. A csekélyebb műveltségű egyéneknél, (mint pl. az altisztek) a korlátoltság, s a hiúság amaz ösztöne, mely szerint nekik, ha már bejutottak a vasuti szakmába, a többi magyar embertől okvetlenül eltérő és „disztingvált” nyelven kell beszélniök, irniök, holott különben a nyelvi érzék náluk eléggé kifejeletnek tapasztalható.

3. A műveltebb tisztviselők nagyobb részénél a sablonokhoz való ragaszkodás és a megszokás ereje; „(vis inertiae)” továbbá természetes magyar nyelvi érzéküknek, az évek hosszu során át bekövetkezett részleges eltompulása, részben pedig az az elterjedett téves nézett is, hogy „bárcsak arra legyen elég időnk, hogy az ügyeket jól elintézhessük, a stylusból elég, ha félre nem magyarázható és jól megérthető.” (Folyt. köv.)

A föld vasutai a 19-ik században.

Ezen a címen a „*Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn Verwaltungen*” című szaklap f. évi 45-ik számában egy közlemény jelent meg, mely a vasutaknak a 19-ik században való fejlődésével foglalkozik. Mivel azt hisz-szük, hogy ezen közlemény adatai olvasóinkat is érdeklik, a főbb adatokat alábbiakban közöljük:

Az első nyilvános vasut a 21 kilométer hosz-szu Stockton—Darlington közötti vonal volt Angliában, mely a forgalomnak 1825. évi szeptember 25-én adatott át. Bár az új intézmény-nek kezdetben sok ellensége akadt, számosan voltak annak pártolói is, kik annak fontos köz-gazdasági jelentőségét belátták. Angliában az 1840-ik év végén már 1348 kilométer vasut-vonal volt.

Franciaországban az Etienne—Andrézieux közötti vasutvonal volt az első, mely 1832. év-ben nyílt meg s már 1840. végén 497 kilo-méter volt a vonalak hossza.

Németország első gőzmozdonyu vasutja, mely 1835-ben nyílt meg, a 6 kilométer hoszsu nürnberg—fürthi vonal volt, a vasutépítési te-vekenység azonban igen erős volt s így 1840. végén már 549 kilométer hoszsu vonal volt forgalomban.

Belgiumban szintén 1835-ben nyílt meg az első vonal Brüssel és Mecheln között s a háló-

CSARNOK.

Váratlan befejezés.

(1) — Irta: Burgin G. B. —

A londoni Clement-utca 127. számú házának portása ezüst sujtásos sapkáját, hivatalos állása jelvényét, rendes polgári kalappal cserélte fel, pontban esti 7 órakor. Bezárta üveges ketrecek ajtaját, a hol hivatalos élete azt a részét töltötte, melyben nem volt szén- vagy üzenet-hordással elfoglalva, s éppen azon a ponton volt, hogy haza induljon, mikor egy magas, urias kinézésű fiatal ember hozzá lépve, az iránt kezdett kér-dezősködni, vajjon Austruther és Waring nagy-kereskedő urak fönn vannak-e még az irodában.

— Fönn is, nem is, — felelé a portás. — Austruther ur még odafenn van. Megláthatja, ha fölfárad. Azt mondta, hogy ne várjak rá, elmehetek haza.

— Köszönöm, — mondá a fiatal ember izga-tottságtól reszkető hangon. — Itt van fogja. Azzal egy shillinget nyomott a kapus markába.

Amig az idegen fölment a lépcsőn, a kapus az ezüst pénz csengését a fogain próbálgatta, miközben valamit morgott magában.

Az emeletről tompa puffanás hallatszott. — Ugyancsak mérgesen becsapta az ajtót, — mo-

rogt tovább a fogai között és elkezdett sétálni a kettős kapu-közben, a jó meleg vacsorára és a jó társaságra gondolva.

Husz perczel később egy magas, hoszsu kö-penybe burkolt férfi jött le a lépcsőn.

— „Jó éjszakát kívánok, Austruther ur!” — mondá a kapus. — „A másik ur elment már?”

A férfi fejével igenlőleg intett s gyorsan eltűnt a kapun át.

A kapus kioltotta a lámpát a lépcsőházban és haza ment.

— Különös, — gondolá menet közben. — Nem hallottam azt a fiatal embert lejönni. Bi-zonyosan a hátsó lépcsőn illant el. Ugy látszik, Austruther ur rövidesen végzett vele.

Másnap reggel azonban, mikor ismét megje-lent hivatalos helyén, alkalma nyílt arról meg-győződni, hogy hamarább az a másik ur végzett röviden Austruther urral.

A hölgy, — aki világos perczeit, vagyis azo-kat az időközöket, melyekben nem volt holt ré-szeg, az iroda tisztogatására szokta felhasználni, — félig eszméletlen állapotban feküdt a fo-lyosón.

— Már megint be van rugva?! — rivalt rá a portás haragosan. — Mi történt?!

— Mi történt?? Gyilkosság?! . . . Teremtő Istenem! gyilkosság, gyilkosság!! ordította az asszony s valóságos görcsökbe esett.

A mi kapusunk a tett embere volt. Egy dézsa

zat 1840-ig 336 kilométerre növekedett, míg az Osztrák-magyar monarchia területén az első az 1838-ban megnyitott Bécs—Wagram közti vonal volt, 1840. végén a vonalak hossza 144 kilométert tett ki.

Azután következtek Oroszország, majd Olaszország és Németalföld, míg Amerikában 1830-ban nyílt meg Baltimore és Etlieotsmille között az első vasuti vonal, itt azonban rohamos volt a fejlődés úgy, hogy 1840. végén már 4594 kilométer vasutvonal volt kiépítve, míg az egész földön összesen 7700 kilométer, tehát több, mint a fele a vonalaknak Amerikára esett.

Az 1900. év végén már az egész föld kerék-ségén 790,125 kilométer hosszú vonal volt összesen forgalomban, a mely vonalak hossza a föld egyenlítő körüli kerületének (40,700 kilométer) majdnem a huszszorosa és több, mint kétszerese a földnek a holdtól való távolságának (384,420 kilométer).

Amerika vezet az egyes világrészek között az 1900. év végén is a vasutvonalak hosszát illetőleg, mert vonalainak hossza ekkor 402,171 kilométer volt, tehát ismét több, mint fele az egész világ vonalainak.

Európában leghosszabb vonala van Németországnak: 51,391 kilométer, az Osztrák-magyar monarchia vonalainak hossza 36,883 kilométer.

Legsűrűbben vannak a vasutvonalak Belgiumban, vagyis itt esik 100 □ kilométerre leghosszabb vasutvonal, 22 kilométer, míg Nor-

végiában ugyanily területre csak 0,6 kilométer hosszú vonal esik

A lakosság számához viszonyítva, leghosszabb vasutvonal esik 10,000 emberre a gyér lakosságú Svédországban: 22,4 kilométer, míg Bajorországban, Badenben és Elsass Lotharingiában ugyanennyi lakosra 11 kilométer.

A vasutépítés költsége kilométerenkint átlagosan legdrágább volt Angliában 660,070 márka, a magyar királyi államvasutaknál 242,556 márka (291,067 korona), a legkisebb Finnországban 55,065 márka.

Egész Európát véve általában, 292,332 márka, míg Amerikában 158,070 márka volt a kilométerenkinti építési költség.

Az európai 283,525 kilométer hosszú vasutvonalak befektetési tőkéje 1900. év végén 82,880,595,050 márka volt, míg az Európán kívüli világrészek vasutvonalaiába 72,793,860,600 márka volt befektetve, kerekében a föld összes vasutvonalainak befektetési tőkéje 155,5 milliárd márkát tett ki.

(—s—ó.)

Helyesbítés. A „Haladás“ 16-ik számában megjelent „A váltóvizsgálatról“ című cikk utolsó kikezdésének utolsó előtti sorában a tévesen írt „a körte jelez“ helyett „a tárcsa jelez“ olvasandó.

vízzel végig öntötte az asszonyt és futott a rendőrségre. A rendőrség gyorsan megerkezett, és először is magát a kapust tartóztatta le, gylkosság gyanuja miatt.

Az előtte való estén, — a melyre következő nap reggelén az Austrüther és Waring czég csődöt kért maga ellen, — Waring ur maga járt el a czég nevében; Austrüther urat ismeretlen kéz megmentette a hitelezőitől.

A „Sylvánia“ — pompás, gyorsjárású gőzös, — két napja volt már a nyílt tengeren, utban az újvilág felé. Az első osztályu utasok mind a fedélzeten voltak, részint, hogy kissé megmutassák magukat egymásnak, részint hogy a friss levegőt élvezzék. A hajó tele volt kivándorlókkal. A fedélzeten hűvös szellő lengedezett. Ifjú leányok, shawljaikba burkolózva, tábori székeken üldögélve, egy-egy könyvben lapozgattak, vagy a korláthoz tamaskodva a végtelen eget és a végtelen vizet szemlélték merengve. Úrak, a kik már annyira vittek, hogy egy szivart elszívhassanak, sajnálkozva néztek más szerencsétlen lényekre, a kiknek a tengeri betegség még nem engedte meg ezt az élvezetet.

A hajó-fedélzetnek az előkelő utasok részére fentartott, elkülönített helyén kezdett a társas élet virágzásnak indulni, és az egymásra utalt utasok ugyancsak ösmerkedtek egymással. Az

egyedüli férfi, a kinek szűk volt az előkelő társadalmi-kör és hosszú léptekkel, hallgatagon végig mérte az egész fedélzet hosszát, Wentworth Praed ur, rövid időn az egész hajón ismert és bizonyos köztisztületnek örvendő alak lett. Magas termetű, halvány arcú férfi volt, szemében a kihámvadó tűz egy zsarátja villant meg, mind igen alkalmas jelenségek arra, hogy bárkit is érdekessé tegyenek. Du Maturin kisasszony nem késett bizonyos csipős megjegyzéseket kockáztatni meg, Golightly Agathia asszony azonban — a ki a „hajó szépe“ megtisztelő elnevezésnek örvendett, már legalább a férfiak részéről, mert az asszonyok csak „vad virág“-nak nevezték, nyíltan megvallotta, hogy Praed ur az első elegáns angol férfi, a ki a valódi férfiről táplált eszményét megközelíti. Csupán a kanadai levegőre van szüksége, — ttete hozzá, — hogy valódi hőssé fejlődjék ki. És erről még jobban meggyőződött akkor, midőn a harmadik reggelel Praed hozzá lépett és közbenjárását kérte a kapitánynál, egy csinos fiatal nő érdekében, a ki a III-ik osztályu utasok közé tartozott, a végett, hogy engedtessek meg neki a fődélzet azon részére jönni át, a hol az előkelő világ tartózkodott.

Golightly asszony már meglehetősen barátságos lábon állott Praed ural.

Kissé csipősen jegyzé meg: Ön nagyon demokratikus érzelmű. Nem volna kedve, — ne

HIREK.

* **Vasuti főtisztviselők előléptetése és kinevezése.** A vasuti főtisztviselőknek régen várt előléptetése, illetve kinevezése a napokban tétetett közzé.

Elölépett 174 főhivatalnok, míg főhivatalnokokká 124-en neveztek ki. — Az I. rangfokozat 2. osztályából ugyanezen rangfokozat 1. osztályába előlépett 1, — az I. rangfokozat 3. osztályából a 2-ba előlépett 3 főfelügyelő, — míg főfelügyelővé 7 felügyelő neveztetett ki. — A II. rangfokozat 2. osztályából ugyanezen rangfokozat 1. osztályába előlépett 12, — a 2. osztályba 18, — felügyelő lett 23. — A III. rangfokozat 2. osztályából előlépett 58, a 3-ból 52 és főhivatalnokokká kineveztetett összesen 124 tisztviselő.

Ez az előléptetés is ép úgy, mint a három alsóbb rangfokozatban előlépett tisztviselők előléptetése sokkal jobb és kedvezőbb, mint a tavalyi és az az előtti előléptetések voltak.

* **Uj üzletvezető-helyettes.** A kereskedelemügyi miniszter *Jármay* Bela államvasuti főfelügyelőt e szolgálati minőségében a budapest-

duna-jobbparti üzletvezetőséghez üzletvezető-helyettesé rendelte ki.

* **Jubileum.** A magy. államvasutak miskolczi szertárának főnöke *Steiner* Pál főellenőr a napokban töltötte be szertárfőnöki működésének 25-ik évfordulóját. Ez alkalomból az ünnepeztiszteletére a miskolczi tiszavidéki pályaudvar éttermében szép ünnepséget rendeztek. Először *Vadits* János osztályvezető üdvözölte tartalmas beszédben az ünnepezt szertárfőnököt s felolvasta *Görgey* László üzletvezetőnek az ünnepelethez intézett meleg és elismerő sorait, melyekben az üzletvezető a hosszú éveken át tanusított kifogástalan, eredményes és ügybuzgó szolgálataokért elismerését fejezi ki *Steiner* Pál főellenőrnek s azon óhajtásának ad kifejezést, hogy mint eddig, úgy a jövőben is elismerésre méltó munkássággal még számos éven át szolgálja intézetünket. A szertári alkalmazottak nevében *Aradszky* Márk ellenőr mondott szép beszédet, majd *Vosztroy* Gyula szertárfelügyelő és *Krón* Ignác műhelyfőnök köszöntöttek fel a jubilans főellenőrt, ki meghatva mondott köszönetet az ünnepeleltetésért.

* **Szalonkocsi a miniszter özvegyenek.** Özv. *Horánszky* Nándorné ferje halála óta állandóan gyöngélkedik s orvosai tanácsára a nyarat Reichenhallban fogja tölteni. *Láng* Lajos kereskedelemügyi miniszter, a mint erről értesült, gyöngéd figyelemmel fölajánlotta a miniszteri szalonkocsi az özvegynek, hogy a Budapestről Reichenhallig való vasuti utazás kevésbbé essék terhére. Ho-

nehezteljen ezért a megjegyzésért, — a hajón levő libákat is ide hozni közénk? Kanadában mi nem vagyunk még ennyire.“

Pread haragosan elfordult.

Golightly asszony nyájasabban tette hozzá: — „Tudja, a harmadik osztályu utasoknak nem szabad átjönniök az első osztályba.“

— „Igen, igen, azt el is feledtem. Mentsen föl, kérem, néhány perczre.“

Azzal ment, megcsipett egy matrózfiut és egy bankjegyet adott át neki, és valami utasítást adott.

Nem telt bele öt percz. és a fiatal nő, két kis gyermekével, már ott volt az első osztály fedelzetén, nem gyözve hálálkodni *Pread* urnak.

Ez a hálálkodást könnyü kézmézdulattal utasította el magától és *Golightly* asszonyhoz fordulva, így szólt:

— „Ön jó szívü, asszonyom, kérem, vegye pártfogásába szegény védenczemet.“

— „Azt hiszi, hogy jó szívü vagyok?! — mondá a fiatal asszony. — Hát nem tudja, hogy itt csak „vad-virág“-nak neveznek, mivel künn a pusztán nőttem fel, hol egy gyöngéd tekintet sem örködött felettem, csak a szabad ég és csillag-szemei? Így hát igen vadnak kell lennem?“

— „A férfi, — felelt a másik, — a ki az én jelenlétemben önt annak merné nevezni, drágán fizetne meg merészségeért...“ Hirtelen

elhallgatott, ajkai elfehéredtek és némán, mérőn nézett ki a tenger végtelen tükrére, arczán valami hirtelen feltámadt szenvedés kifejezésével. Kis szünet után folytató: „Én férfi vagyok és az emberek oly szívesen mondanak rosszat rólunk. De ha az ön szépsége lesz e szegény teremtes védbástyája, az embereknek tán még sem lesz okuk és bátorságuk rágalmazni őt.“

Golightly asszony haragja eloszlott, megrázta fürtös fejét és barátságosan lépett a halvány arczu, nagy, kerek szemü, szegény leányhoz. Nagyon rajta volt, hogy tessék *Praed*nek, mert, — a mint maga is mondá, — sohasem látott még életében ily szilárd és mégis ábrándos lelkü ifjut, a ki egy leány gyöngeséget egy férfi bátorságával egyesítette.

A hajón mindenki szerette *Praedet*, a mi a legkülönösebb a férfiak is. A kapitány megengedte neki, hogy az o kis jardájan, a hajón a legemeltebb helyen sétáljon, a mi a legnagyobb kitüntetés, a mi egy utast érhet. De *Praedet* mind ez nem tette büszkévé. Mikor egy pisze orru kis halós-inas kitorra a kezét, az összekötözésnél ő segédkezett a hajóorvosnak. A harmadik osztályu utasok részére táncmulatságot rendezett, a hól ő fizette a zenészeket.

(Folyt. köv.)

ránszky.é meleg köszönettel fogadta a miniszter szíves figyelmét.

* **Női állomásfőnök.** Akit a sors és a nyaralókedv a nyáron a bozen-meráni vasutra visz, el ne mulassza, hogy Vulpian állomáson kitekintsen az ablakon. Az osztrák vasúti hivatalnokok uniformisában egy hölgyet fognak látni, amint az érkező vonatnak feszesen szalutál. Az osztr. vasúti minisztérium ugyanis erre az állomásra július 15-től fogva egy nőt nevezett ki állomásfőnöknek, próbaképen. A mennyiben az állomásfőnöknő be fog válni, még több nőt fognak ilyen állásra kinevezni. A vulpiani állomásfőnökre tehát most nagy felelősség nehezedik, mert nemének jövője rajta mulik. — Nem szabad a szemét rajta felednie a gyorsvonat valamelyik elegáns huszártisztjén, mert ebből baj lehet. Nem szabad a forgalmi gyakornoknak vagy más alárendeltjének udvarlására hallgatnia és langyos nyári éjszakákon, mikor melabúsan világít a hold és a levelek halk zizegésébe csak a messziről közeledő vonat zakatolása vegyül, nem szabad a szíve dobogására figyelnie, hanem csak a táviró monoton csilingelésére. Nagy a bizalma az osztrák vasúti minisztériumnak a nőkben, hogy olyan egész embert követelő állásra most hölgyet nevezett ki. De majd megválnak. Az eset mindenesetre új és a női mozgalom barátjai büszkén hivatkozhatnak a vulpiani állomásfőnökre.

* **Baleset.** Súlyos sérülést szenvedett ballábán a napokban Vámosgyörk állomáson Kovács L. raktári munkás. Az élő rakodás alkalmával a rakodó hidon állt s ekkor a rakodás alatt levő kocsik két kocsik által megmozdított, minek következtében a rakodó hidon levő ballába az ajtónyílás és a hid deszkája közé kerülve, összenyomatott.

* **Vasúti tisztképző tantolyam.** A hivatalos lap június 15-iki száma részletes hirdetést közöl arról, hogy az idei vasúti tisztképző tantolyam szeptember elsejével kezdődik és jövő évi június végéig tart.

A kurzus tárgyai: vasúti építések és berendezések; vasúti táviró-szolgálat; vasúti forgalmi szolgálat; vasúti kereskedelmi szolgálat; vasúti földrajz; a vasutak fejlődésének története; vasúti jog és törvények ismerete; vasúti számtan és könyvvezetés; vasúti anyag ismerete; vasúti egészségügyi szolgálat. Az előadás délután három órától este nyolcz óráig tart és heti harmincz órára van szabva. A tantolyam hallgatója lehet, a ki: 1. gimnáziumi, reáliskolai, kereskedelmi vagy katonai iskolai érettségi, illetőleg záróvizsgálatot, avagy tényleges vagy tartalékos katonatiszti vizsgálatot tett, ugyszintén, ha számvivő-hadnagy, vagy gyógyyszerész s gyakornoki vizsgálatot tett; 2. tizen-nyolczadik évét — legalább a tantolyam végével — befejezte s ha idősebb, hosszabb időt nem töltött a nélkül, hogy tanulmányokkal ne foglalkozott volna; 3. magyar állampolgár; 4. a hivatalos magyar nyelvet szóban és írásban tökéletesen tudja; 5. hitelesen igazolja, hogy a tantolyamra szülője vagy gyámja beleegyezésével lép; 6. feddhetetlen előéletű; 7. a vasúti

szolgálatra testileg is alkalmas, a mit a beírás előtt való orvosi vizsgálaton kell bizonyítani. A hallgatókat az iskolaév befejezésével a hazai vasutakhoz osztják be, a hol három hónapig gyakorlati próbaszolgálaton vannak s azután október 10-től december 23-ig képesítő vizsgálatot tesznek. A beírás díja husz korona, az iskola-pénz pedig százhusz korona s ezt az összeget egyszerre s előre kell lefizetni. Az egész iskolapénz fizetése alól csak azt a folyamodót mentik föl, a kit a székesfőváros erre kijelöl. Az iskolapénz felét azonban engedik mindazoknak a folyamodóknak, a kiket középiskolai bizonyítványuk és okmányokkal igazolt szegénységük erre érdemessé tesz; a kérvényt nyolcz nappal a beírás előtt kell benyújtani. Ösztöndíjat nyolczvan hallgató kap, mindegyikük negyvennyolcz koronát havonta. A kurzusra való fölvételt írott kérvényben kell kérni, a melyet augusztus 1-től 20-ig lehet csak benyújtani a tantolyam igazgatóságánál, a VIII. ker. Luther-utca 3. számú házában. Azok, a kik önkéntességi szolgálatot teljesítenek, ráérnek október 5-ig bevonulni a kurzusra, de erre kérvényükben előre engedelmet kell kérniök.

* **Táncmulatság Vadna-állomáson.** Fényesen sikerült táncmulatságot rendezett f. hó 14-én Sajó-Kaza hölgyközönsége Vadna állomás várótermében. A résztvevők száma meghaladta a százat, az első négyest 30 pár táncolták. A kedélyes mulatságnak a késői reggeli órák vetetelét véget. A mulatság mintaszerű rendezésében és sikerében a főérdem a vendégszerető házigazdát *Hazay Arthur* állomásfőnököt és nejét illeti. A helyiségek átengedéseért ez uton is hálás köszönetet mond a bálozó közönség Görgy László üzletvezető urnak.

* **Kiugrott a robogó vonatból.** A nagybeeskereki rendőrség nemrégiben egy Strakity Milán nevű csavargót és tolvajt tartóztatott le, a ki eleinte konokul eltagadta a nevét, majd a rendőrség erőlyes vallatására nemcsak azt, hanem illetőségi helyét is megnevezte. A rendőrség erre elrendelte, hogy Tovaniczára tolonczolják. A napokban indították utnak Strakityot. A vonaton eleinte esendesen viselkedett, de minél közelebb vitte a vonat szülővárosához, annál izgatottabb lett. Ujvidék közelében Strakity hirtelen felszökött ülőhelyéről s mielőtt a kísérő rendőr megakadályozhatta volna, leugrott a robogó vonatról. Szerencsésjére nem történt baja és így elmenekülhetett. Azóta nyoma veszett.

* **Leesett a fekről** Ruttka állomáson tolatás közben *Korim János* kocsirendező és ez alkalommal jobb karja kificzamodott s egy bordája eltörtött. A sérültet lakásán ápolják és egy pár hét múlva teljesen gyógyultan folytathatja szolgálatát.

* **Forgalmi akadály.** Kolozsvárról írják: Az éjjeli nagy esőzés Egeres tájékán megrongálta a vasúti töltést. A budapesti személyvonat utasai átszalással voltak továbbíthatók. A pályatestet azonnal helyreállították: a forgalom rendben van.

VEGYESEK.

Gyermekek ingyenes utazása. Ausztria valamennyi vasutain a tanuló gyermekek ingyen utazhatnak, sőt Viktoria városában még a villamos vasut is ingyen szállítja az iskolás gyermekeket az iskolába és onnan haza. Valóban áldásos, a nevelést jelentékenyen előmozdító intézkedés ez. Nálunk is fennáll ezen intézkedés részben, a mennyiben az intézet a vidéken lakó alkalmazottak városba járó iskolás gyermekei részére időleges szabadjegyeket ad, míg a vasut kötelekén kívül álló gyermekek részére tanuló-bérletjegyek adatnak ki. Megteszik ezt a nagyobb városok villamos vasutai is, de ingyenes szállítást nem adnak. Pedig, hogy ez mily nagy áldás, azt nem is kell bővebben bizonyítanunk, télben vagy rossz időben a szegény gyermekek a nagy városokban félórányi távolságra is kénytelenek hóban, esőben, sárban, szélben az iskoláig gyalogolni, míg ott a villamos vasut szárazon, néhány pillanat alatt elröpíti őket az iskolába.

Az éjjeli idők különböző megjelölése az európai országok vasutain. Az éjjeli időnek a menetrendekben való megjelölésére az európai országok vasutain különböző módokat használnak.

Magyarországon, Ausztriában, Németországban, Dániában, Svéd- és Norvégországban és a balkán államokban az óra melletti percek aláhúzásával jelzik az éjjeli időt, mely esti 6 órától reggeli 5 óra 59 p.-ig tart. Például 8³.

Franciaországban kiírják a napszakot, hasonló az eljárás Angliában is.

Olaszországban, Belgiumban és Spanyolországban teljesen elesik az éjjeli idők megjelölése, a mennyiben a menetrendben az órák éjjeli 1 órától kezdődőleg egész 24 óráig mennek. Például 14 óra 50 p. a mi számításunk szerint délutáni 2 óra 50 perc, 19 óra 37 perc szerintünk esti 7 óra 37 perc.

Nézetünk szerint ez a leghelyesebb időkitüntetés a menetrendekben, mint az azt használó országokban a gyakorlat megmutatta, a közönség hamar megszokta az ily időkitüntetést, e mellett a tévedés ki van zárva, míg a nálunk is divó eljárásnál akár nyomdai hibából vagy elnézésből, így az angol, francia eljárásnál is könnyen tévedésbe jöhet az utazó közönség.

Oriási hid építése nyert befejezést Kelet-Ázsiában. Ezen óriási hid Tonking fővárosától, Hanoitól a kínai határra vivő vasutvonalon fekszik és a Vörös folyón (Songkoi) vezet keresztül. A hid hossza 1683 méter. A hid építése 6.200.000 frankba került; a hid anyagához 30.000 köbméter falazat és 5800 tonna acél volt szükséges. A hid kiépítése Tonking és Kína között a kereskedelmi forgalom gyors lebonyolítását nagyban előmozdítja.

FEJTÖRŐ.

— Lapunk olvasóitól szívesen közlünk rejtvényeket. —

Betűrejtvény.

— Közli: Schmidt Károly. —

a, a, a, l, l, d, e, u, r.

Ezen betűk úgy állítandók össze, hogy belőlük két női név álljon elő, azonkívül az első név két utolsó és a második név két első betűje egy harmadik nőnevet adjon.

Megfejtését július hó 6-án megjelenő 19-ik számunkban hozzuk.

A megfejtők között egy jutalomkönyvet sorsolunk ki. A megfejtés határideje július hó 2.

F. évi 14. számunkban közölt rejtvény megfejtése: *Aki másnak vermet ás, maga esik bele.*

A kitűzött jutalmat a megfejtők közül sorshuzás útján *Matulesik Anna* nyerte meg, kinek címére ifj. Görgey László „Képtelen történetek” című művét postára tettük.

Szerkesztői üzenetek.

T. A. Őszinte baráti örömmel gratulálunk a jól megérdemelt kinevezéshez.

N. Gy. Az ufolag küldött cikkeknek köszönjük. Apránként sorját ejtjük valamennyinek.

Sz-y. Jövő számunkban hozzuk. Köszönjük!

V. S. A 16. számot pótlólag megküldöttük.

Csávok. A kozzka rejtvényt jövő számunkba soroztuk be.

Felelős szerkesztő: Ifj. Görgey László.

Pfliegler J. Ferencz

Miskolcz, Széchenyi-u. 7. sz.

Nyolcz kiállításon kitüntetve. Alapított 1864-ben.

Nagy raktár:

Fuvott, préselt, csiszolt, ablak s tükör tábla-üvegek-, kőedény majolika, porcellán, asztali kávé, teás, fekete kávé, csemege és mosdó-készletekből. Petroleum és villanyos

asztali és függőlámpák

Konyhaberendezési cikkek, zománczott főzőedények, réz-, fa- és nickelből.

evőeszközök

fa-, aluminium-, alpacca- és china-ezüst-foglalattal.

Képeretek. Szobapadló-lack.

Olajban törött festékek.

Nász- és alkalmi ajándékul fölötte alkalmas tárgyakból.

Háztartási idénycikkek: fagyalt-, husvágó-, mandula-örölő-gépek. Fürdő- és fűtő-eszközök.

Jutányos árak! Gyors és pontos kiszolgálat!



BRAUN A. ÉS TÁRSA

uri és női divatáru raktára

Miskolcz, Széchenyi-utca 42. sz.



a Hitelintézet
épületében.

Ajánlja dűsan felszerelt raktárát, — és pedig:



Hazai gyártmányu és angol

czipők,

finom szalma és nemes-

kalapok,

férfi fehérneműk

ugymint ingek és gallérok.

nyakkendők,

keztyük és harisnyák,

továbbá

selyem, vászon, batiszt

zsebkendők.

Dűs választék

~ bot, ~

nap- és esőernyőkben

Francia

illat - szerekben.

Bőröndökben

mindennemű

pokrócokban,

szőnyegekben.

Könyvnyomdánk

a legdivatosabb anyagokkal és a legjobb gépekkel van felszerelve. Kiállítás és árak tekintetében versenyképes.

Elegáns kiállítás, pontos szállítás.

Könyvkötészetünk

ugy hivatalos, mint magán munkák készítésére be van rendezve.

Szalag-aranyozást, albumok, emlék-könyvek stb. elkészítését minden kivételben elvállalunk.

SZELÉNYI ÉS TÁRSA

Széchenyi-utca 34. sz. **MISKOLCZ** a színházzal szemben

Hirdetések

a
Miskolczi Napló
részére jutányosan
felvétetnek.

A Dobozgyárban

bármily alaku és nagyságu

dobozok

a legrovidebb idő alatt
készítetnek.

**Könyv és hirlap
kiadó vállalat.**

Telefon 62. sz.