



# HALADÁS

(VASUTI FOLYÓIRAT)

VASUTI

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

Szerkesztőség:  
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-től 60 éves korig) a Nemzeti balesetbiztosító részv. társ.-nál 3000 koronára halál esetre és 3000 koronára állandó munka- és képtelenség esetére szól.

## Az új forgalmi utasítás.

Miskolcz, okt. 5.

(—s—ó.) Közelebről olvastuk, hogy jövő évi január hó 1-től az osztrák és magyar vasutakon új forgalmi utasítás fog életbe lépni.

Nem ismerjük ezen új forgalmi utasítás tervezetét és így nincs is módunkban annak tartalmáról nyilatkozni és még kevésbé bírálatot mondani, mindazonáltal örömmel üdvözljük ezen elhatározást és várjuk az új utasítást, mert az mindenesetre hosszabb időn át folytatott alapos tanulmányozásnak, komoly megfontolásnak és illetékes szakbizottságok tanácskozmányainak az eredménye, mely a hosszú évek tapasztalatai alapján figyelemre méltó és a mai forgalmi viszonyokhoz mért módosításokat fog tartalmazni.

Hosszu idő telt el már a most használatban lévő forgalmi utasítás megalkotása óta, nagyot változtak azóta a közlekedési viszonyok, számtalan újítás jött létre, igen sok új és hasznos találmány szegődött a közlekedés szolgálatába, a melyeknek alkalmazása, használatba vétele új szabályokat, rendelkezéseket kívánt és a melyek folytán a használatban lévő utasítás is folytonos toldásoknak, javításoknak volt szükségképen alávetve, mert különösen a forgalom biztonságának megóvását előmozdító találmányok és észleletek lényeges változtatásokat okoztak a szolgálat végrehajtásában, melyeket a személyzettel való megismertetés és azok elsajátítása s követése végett az utasításba felvenni kellett.

Folyton bővült az utasítás a javítások bevezetése által és bár időnként újabb kiadások is adattak ki, rövid időn belül természetesen újabb javítások váltak szükségessé. Mivel azonban az új kiadásokat az állomások nem mind szerezték be, vagy ezen új kiadások nem a kellő számú példányban jelentek meg, igen sok helyen még a régi javításokkal telt utasítások vannak használatban.

Ez egyik legnagyobb baja a régi utasításnak. Ugyanis csekély figyelmetlenség mellett is elkerülhette az illetők figyelmét egy-egy újabb javítás, változtatás, azt az utasításba nem vezették be, ha bevezették is a javítások ez nem történt a kellő módon vagy a kellő helyen, úgy, hogy az újoncz, a kinek ily utasítás került a kezébe tanulás céljából, nem tudta magát kellően tájékoztatni, egyes változtatások hiányozván, azokról tudomást nem szerzett és ez a tájékozatlanság, az egyes változtatásnak nem ismerése igen veszélyes a forgalmi szolgálatra nézve.

Az új utasítás is mindenesetre javításoknak és változtatásoknak lesz alávetve, ez el nem kerülhető.

Részünkről azonban a jövőben teljesen ki-küszöbölendőnek tartjuk a javítás eddigi módját, a kézirati javítást; egyrészt mert hosszabb munkát igényel és ez a kevésbé szorgalmasakat a javítások bevezetésének elhagyására esábitja, másrészt pedig azért, mert a kézirati javításoknak a kellő helyen és kellő módon való bevezetése különös figyelmet igényel, a legkisebb figyelmetlenség mellett hibásan vagy nem jó helyre lesz bevezetve a javítás és ekkor rosszabb, mintha be sem vették volna.

Adassanak ki a javítások pl. félvéneként az utasításhoz fűzendő pótlék gyanánt nyomtatásban és a pótlék jelölje meg pontosan az utasítás mely cikkére vonatkozik, mely rész vagy pont helyeztetik érvényen kívül és ekkor az utasításban való kézirati bejegyzés legfeljebb a pótlék megjelöléséből és esetleg e mellett az érvénytelen rész törléséből áll, de maga a módosítás helyesen lesz meg az utasításhoz fűzött pótlékban. Oly módosítások, melyek azonnal lépnek életbe, nagyobb változást okozva, igen ritkák és ezek külön pótlékban volnának kiadhatók.

Azt mondhatja valaki, hogy így lassanképpen sok lesz a pótlék, ez igaz; de mindent esetre többet ér a sok pótlék, mely helyesen tartalmazza a módosításokat, mint a sok rosszul keresztülvezetett javítás.

Egy másik hiányossága a régi, most használatban lévő utasításnak, hogy egyes rendelkezései nem elég határozottak, nem elég világosak és magyarázatásokra adnak alkalmat. Igaz ugyan, hogy az utasítás többi pontjaival való összehasonlítás és hosszabb megfontolás megadja a helyes értelmet, de ez hosszabb időt vesz igénybe, pedig kívánatos, hogy ha valamely szolgálattevő az utasítás egy vagy más cikkét szolgálata közben előforduló eset miatt megnézi, abban tiszta, világos, félreérthetetlen és határozott rendelkezést találjon.

Nincs terünk arra, hogy mindenben kiterjeszkedjünk azokra a kívánalmakra, melyeket az eddigi forgalmi utasítás szükségessé tesz, az eddig elmondottak is eléggé bizonyítják, hogy mennyire óhajtott volt már egy új forgalmi utasítás kibocsátása és épen azért őszinte örömmel üdvözljük a szakköröknek erre vonatkozó elhatározását.

## TÁRCZA.

### Őszszel.

*Messze borús az ég alja,  
Sárgúl már az erdő,  
Hervadt virág leveleit  
Söpri el a szellő.  
Komor felhők eregetik  
Kebelük záporát,  
Mintha ők is megsiratnák  
A szép nyár elmúltát.*

*Elnémult a madár dala  
Virágos zöld ágon,  
Csak a szél sír keseregve,  
A lomtalan fákon . . .  
Hallgatom a suttogását  
Szellő fuvalmának,  
Mintha azok fájó szivem  
Sóhaji volnának.*

Schubert Géza.



## A tekéző társaság.

— A „Haladás” eredeti tárczája. —

Irta: Győztes.

Az már igaz, hogy csak a vasutasok kezdjenek valamit, mindjárt siker koszorúzza minden ténykedésüket, a mi nem is csoda, mert hiszen olyan hatalmas gárdát képviselnek ők, hogy annak — bátran merem állítani — minden egyes tagja a lelkesedéstől és buzgóságtól eltelve, méltán versenyezhet a babérért. A feltűnni vágyást óvatosan kerüljük köztük mindenki, de ha arról esik szó, hogy a barátságos összetartás szellemét kell növelni és az együttes kitartás jelszavát kell kifelé izmosítani, ez irányban hasznosan működni nem szűnik meg senki.

Ugy veszem észre, hogy nem hiszik el nekem ezt az állítást és ha nem tudom bebizonyítani, csak pusztá frázisoknak tekintik majd dicsőhymuszomat.

Azért tehát vállalkozván az előadói tisztre, méltóztassanak íme meghallgatni.

Hogy ne is mondjak sokat, közelebről alakult meg erre mifelénk is egy vasutasokból álló tekéző társaság. Nagy aparátussal fogtak hozzá a szervezéshez és az intézőség agilis tagjai nem kimélve fáradságot és munkát, összegyűjtöttek vagy negyven tagot, öregeket és fiatalokat egyaránt.

## Gőz-e vagy villamosság.

— Irta: Schindler Viktor. —

### I.

A midőn 1879-ben Siemens az első villamos vasutat, az akkori berlini iparkiallítás alkalmából megépítette, bizonyára nem gondolt arra, hogy azok a játékszerszerű kocsigépezetek valaha oly tökéletességre fognak vergődni, hogy komolyan fognak a nagy gőzvasuti üzemű vasutvonalaknak villamossággal hajtottakra való átalakításának gondolatával foglalkozni.

A nyolczvanas évek közepéig a közlekedésnek villamos uton való lebonyolítása kevés figyelemben részesült. Csak az 1887. év óta indult fejlődésnek a technikai ipar ez új ága, a midőn a találmányok hazája, Amerika, különösen a városi vasutak üzemének lebonyolítására kezdte felhasználni úgy, hogy már 1895-ben 13000 km.-nyi vonalat találunk 20000 motorkocsival electromos üzemből Amerikában. Ez idő óta számtalan európai mérnök jár ki Amerikában, hogy megtanulja részben azt, hogy miképpen nem kell, részben részben pedig azt, hogy miképpen kell építeni nagy electromos vasutakat.

Hogy egy modern város jó és kényelmes, de egyszersmind jutányos közlekedési eszköze más, mint villamos vasut nem lehet, azt mindenki be fogja látni. De arra a kérdésre,

hogy mily módon lehetne a villamos energiát a nagyvasuti vontatás igájába fogni úgy, hogy az ökonomiát illetőleg is meg tudjunk felelni, bizonyára nem egykönnyen és nem rövid idő alatt tudnának mérnökeink feleletet adni.

E tekintetben a fejlődésnek kétségtelenül az a dolog áll főképp utjában, hogy igen kevés kísérleti eredménnyel rendelkezünk, melyekből a kellő jellemző adatokat levonhatnók. A külföldi tőkevilág és technikai aristocratia nagy tőkét és sok gondos munkát fektet abba, hogy kísérletekkel igyekezzen a fátyolt a jövő közlekedési eszközök vontató erejéről föllebenteni. Ezen a téren az egyik legfontosabb kísérlet gépeinek szállítója ugyan magyar társaság (a Ganz-gyár), de mondhatjuk, hogy hazánkban a magyar államvasutak accumulatoros kocsik próbáján kívül nem történt semmi e téren.

A kísérletek a kontinensen két keretben mozognak; egyik a sebességnek a maximumra fokozását, a másik a jelenlegi sebesség és forgalom mellett a gazdaságos üzemet tüzi ki szempontjául.

Talán kissé furesának látszik, ha kijelentjük, hogy a nagy sebességet a hidegvérű német, a lassú, de biztos lebonyolítást a tüzevérű olasz keresi.

A német kísérletekből bebizonyosodott tény, hogy ugyanazon al- és felépítményen electromos vontatással másfélszer akkora sebességgel mozoghatnak a vonatok, mint a

Csak potom hatvan fillérért tagja lehetett annak minden olyan egyén, — akár béna, akár sünta — a ki abban az osztályban szerencsés volt működni és a ki rendelkezett olyan csekélyke erőcskével, hogy egy golyót a pályára legalább félig ki tudott dobni.

Nagyon konok ember lett volna az, a ki a felsorolt enyhe feltételek dacára abba az illusztris társaságba be nem szegődött és mint-hogy ilyen nem akadt, egy szép nyári nap szerda délutánján összegyülekeztünk valamennyien, hogy a tekéző művészetünket egymásnak bemutassuk.

A „Palacsintá”-hoz címzett vendéglőben gyűltünk össze, számra nézve mintegy negyvenen ama bizonyos napon és tekéztünk a kora délutántól késő estig.

Folyt ott a jókedv és vidámság, vig pohárcsengés járta, izletesen találták fel az erdélyi fleckent és míg néhányan fesztelenül mulattak a karcos mellett, addig a tekepályánál hangos kacagás tört ki minduntalan, a szerint, a mint a csantrát egyik-másik félig vagy egyenesen, lyukra vagy vándlira kidobta, vagy a mint az ellenpárt fájnak száma növekedett vagy apadt.

Volt aztán más alkalommal díjtekés, vígaszverseny és sok mindenféle bohém újdonság, mi ismét csak emelte a szórakozás édeni voltát.

Eddig csak rendben volt a dolog és nincs más testületnél olyan összetartás és szellem, mely azt az élvezetet a maga körében meg tudta volna

honosítani, a mi köztünk mindig meg volt az összejövetelek alkalmával.

Mikor már néhány szerdai nap után a társaság megizmosodott és még sok más tagot is körébe fogadott, néhány ügyvivő és buzgó tag azzal az indítványnyal állt elő, hogy a társaság tisztikarát is végre meg kell választani.

Kijelölték a legközelebbi szerdai napot a választások megejtésére. Szép számmal gyülekeztünk egybe és örült az embernek szive, midőn látta, hogy sokan vannak a jelöltek és kevesen a választók. Itt mindenki hangosan akart eszméserét folytatni és lőn olyan babyloni zürzavar, hogy egy félóra mult el, míg valaki szóhoz tudott jutni. Megválasztatván az elnök, felolvastotta az összes pontból álló szabályzat és kérte az összes tagokat, hogy azoknak alávevessék magukat. Azután indítványozta a tisztikar megválasztását, mely állott két alelnökből, egy főjegyzőből és egy jegyzőből, egy főpenztárnokból, egy könyvelőből, három ellenőrből, egy napi biztostól, egy gazdából, egy titkárból és egy jogi tanácsosból.

Nyomban utána megválasztották a felügyelő bizottságot, mely állott tizenkét tagból, minek folytatásaként a kisebb rendű állások töltettek be és pedig megválasztották a pohárnok, a rendező, az asztalnok, a feliró, az állító stb.

A választás egy-egy aktusánál egetverő éljen zésbe tört ki hol az ellenzék, hol a hivatalo

gőzvasuti üzemnél, mert a gőzvasuti locomotiv ide-oda lengő tömegei hiányzanak az electromos motorkocsinál és locomotivnál. Az is tudvalevő, hogy éppen ezek a lengő tömegek a gyors járású közlekedés legnagyobb ellenségei, mert az alépitménynek veszélyes igénybevételét okozzák. Súlyosabb és erősebb locomotivval ugyan a nagy sebesség szintén elérhető volna, de ez az egész pálya és összes hidak megerősítését vonná maga után, a mi adott pálya esetén nem megoldás.

Sokan és méltán nem tartják czélszerűnek a vonatok sebességének 100 km.-en felüli emelését és ezen ok miatt vannak az electromos nagyvasutak behozatala ellen, de ezek szem elől tévesztik azt, hogy az electromosság nem csak nagy sebességek elérésére, hanem a jelen gőzvasuti üzemnek *olcsóbb* lebonyolítására is alkalmas, a mint az olasz kísérletek azt kézzel foghatóan bebizonyították.

Észak-Olaszországban egyáltalában nincsen szénbánya; a szén métermázsája párszor annyiba kerül, mint nálunk, minek következtében a vasutak drágábban szállítanak, mint pl. mi. A szén, mit felhasználnak, idegen, beszállított eredetű. Háboru esetén a szén-szállítás és vele az egész közlekedés megszünetelhet. Ily közlekedési szünetek következményeit kikerülendő, komolyan foglalkoznak a szénfogyasztás minimumra redukálása, azaz vízi erők kihasználása által a vasutvonalak electromos üzemre való átalakítás eszméjé-

vel és a Milanótól északra eső „Rete Adriatica“ hálózatának igazgatósága az electromos tractionnak már teret is szemelt ki a Valtelinai vasut vonalán, a hol a Ganz-gyár szállította motorkocsikkal és tehervonatú lokomotivokkal észak Olaszország egyik legkiecsébb vidékén, a Comó-tó partján, 106 km. hosszú vonalon folynak már a kísérletek.

A vonal egyik nagyobb felén Colicotól Londrióig és Colicotól Chiavennáig szeptember 4-én az első menetrendszerű vonatot gőzlocomotiv helyett electromos motorkocsival indították meg. Ez óta az összes vonatok electromos vontató erővel közlekednek. Megjegyzendő, hogy az átalakítás a gőzvasuti üzem megszakítása nélkül történt.

## II.

Azon hatalmas ipartelepek, melyek az electromos gépek és berendezések piaci keresletének megfelelőleg tulhatalmas tőkék befektetése következtében alakultak, kell, hogy munkaanyagot kapjanak és ezen anyagot meg fogják szerezni maguknak a nagyvasutak átalakításával, nem pusztán az emberiség ujitási vágya folytán, hanem a nagyvasutak növekedő igényeinek következtében. Ez igények kielégítésére a jelen gőzlocomotivok elégtelenek lesznek, mivel a növekedő forgalmat nem lesznek képesek közvetíteni.

Erősebb mozdonyt a pálya nem bír ki, a kétvágányú pálya befektetési pedig oly ne-

párt, miközben még imitt-amott rézfokosok és fűtykösök is suhogtak a levegőben.

Követte volna a választási aktust a tekézés, de tekintettel az idő előrehaladottságára, ez a kedves multság a másik szerdai napra tüzetett ki.

Eltelt ezalatt egy hét és a választásokkal meg nem elégedett felbőszült ellenpárt tiltakozó és a választásokat megsemmisíteni czélzó gyűlést tüzött ki napirendre.

A sokkal kevesebb számban összegyűlt társaság azonban nem tudott megállapodásra jutni és elhatározta, hogy újból megalakítja a tisztikart.

Elkövetkezett a kitűzött nap, de a társaság ismét kevesebb számmal gyűlt össze.

A mint széjjelnezttem magam körül, észrevettem, hogy tag csak magam maradtam, mert a többiek a fent elősorolt tiszteletbeli hivatalok egyikére-másikára már meg voltak választva.

Bátorkodtam volt előállani azon indítványval, hogy jó lesz már hozzáfogni a tekézéshez, mert végre is el fog telni az egész nyár és Önök mindig csak választanak és ujitják a tisztikart.

— Mi a manóba választanak és alakítanak már annyit és mit veszekednek szüntelen, magam leszek a tag és Önök legyenek a tisztek. Most pedig rajta, fogjanak hozzá már a tekézéshez, mert nem fogjuk hiába fizetni a tekepályadíjat!

Akkor vettük észre, hogy beesteledett és ismét

nem tudunk tekézni, összeszedtük sátorfánkat és elszéledtünk hazafelé. Az uton aztán összevesztett az elnök az alelnökkel, a titkár a jogi tanácsossal, a főpénztárnok az ellenőrrel, a főjegyző a jegyzővel és a felügyelő bizottság a kisebb állású tisztviselőkkel azon, hogy hát tulajdonképen minek is kellett a választást meg-ejteni és minek is tisztikar ennek a társaságnak, hiszen itt tulajdonképen tekézésről van szó és nem választási procedurákról.

Elhatározták valamennyien, hogy a jövő össze-jövetel alkalmával mindnyájan lemondanak a tisztségéről.

Ugy is volt.

A következő szerdán kellett volna összegyűlnünk. Már szerény és egyedüli tagsági állásomnál fogva a kora délután ott voltam és vártam őket lázasan, de nem jöttek el.

Minthogy pedig magam nem tudtam kuglizni, én is lemondtam a tagságról és távoztam.

A tagok kilépven, a tisztikar lemondván, maga maradt a vendéglős és az állító.

A magába maradt vendéglős unalmában rá-fanyalodott a tekézésre, ami később szenvedélye lett és pedig annyira, hogy az összes tekézők között — a Lipótmezőn — ma ő az első matador.



hézségeket támasztanak, melyeket már eddig is ismerhetünk. A parallel vonalak esetleg nagy körútra fogják az árukat elterelni. Evvel szemben az  $\frac{1}{2}$  súlyval bíró erősebb electromos locomotiv előnyössége kétségtelen. A nagyvonatokat, apró de sűrűbb vonatok válthatják fel, a pálya egyenletesebben lehet terhelve. Továbbá évenkénti temérdek költséget okoz a rendező pályaudvarok bővítése, esetleg kihelyezése, a mi a gyakori apró és a város szívébe bejőhető electromos vonatok esetén teljesen elesnek. A csomópontokon új vonatok rendezése, az apró gyorsabb tehervonatok bocsájtásai elkerülhető lenne. A szomszédos forgalmak gyors lebonyolítása gyakori helyi vonatokkal a városi ember mód nélkül megnőtt igényeinek kielégítésével történhetné. A városi munkában kifáradt ember a füstös levegőből könnyen és gyorsan mehetne a falusi levegőre üdülni, viszont a kisvárosi bármikor elégíthetné ki vásárlási kedvét.

A vontatási teljesítmény a jelenlegi tizszeresére fokozódhatik igen könnyen.

Az üzemköltségek pl. a valtelinaí vonatra teljes üzem esetén való számításokat alapul véve, alig tennék ki, természetesen a vontatási teljesítménnyel arányban, a gőzlocomotivok üzemköltségének az ötödrészt.

A javító-műhelyek költségei a minimumra csappannának le, mert az electromos locomotiv — minden része kicserélhető lévén —

nincs a javító-műhelyben pár óránál tovább.

A locomotivok továbbítására a fűtő intelligenciája elégséges volna, akit hirtelen megbetegedés esetén a locomotivon levő vonatvezető pótolhatna, még a mozdonyvezető teljesen szükségtelen volna és más téren szolgálhatná a társadalmat.

A vezető, mivel a szolgálat sokkal kellemesebb, sokkal több időt át bírná ki a szolgálatot.

A gőz és füst hiánya a kocsik külsőjének tisztítását és fényezését teljesen illuzorikussá tenné. Az utazási kényelem is nagyobb volna füst és gőz híján, az utasok nem kis öröme. A távjelző tilosraállása esetén az áram az egész távjelzőn túl levő egész vonal, az áramból ki volna iktatva úgy, hogy az ebből eredő és hasonló baleseteknek eleje volna véve.

Az előnyök további felsorolása és bebizonyítása oly sok helyet venne igénybe, mely ezen kis cikk keretében nem áll rendelkezésemre, úgy hogy csak pusztán felsorolással beérem.

Igaz, hogy bár a vasut régibb a locomotivnál, fejlődése párhuzamos a gőzlocomotivval s a gőzlocomotiv annyira össze van nőve a vasuttal, hogy a vasut nélküle alig képzelhető el. A középkorból fennmaradt conservatismus mistikus homályának eloszlásával azonban talán sikerül a gőzlocomotivot elszorítani a nagyvasutak vágányairól.

## A HÉT TÖRTÉNETE.

Miskolc, október 4.

—ko—. A szicíliai ciklon óriási károkat okozott. Számos virágzó várost pusztított el az orkán dűhe, utcák dültek össze, maga alá temetve az emberek százait. Száz meg száz emberéletet nyelt el a pusztító víztölesér, elárasztva a szerencsétlen vidéket.

Az elpusztult városok és falvak lakói elveszítve még a betevő falatot is, éhínségbe jutottak s várják a segítő kezek segélyadományait. A katonaság rendkívüli kitartással és halálmegvetéssel végzi a mentés munkáját. Ez a csapás az amugy is rossz anyagi helyzetben levő Italiát igen érzékenyen sújtja, a kár meghaladja a 100 millió lírát.

Az orkán erejét megérezték még az Adrián is, úgy, hogy a „Japigia” olasz gőzös és a „Mátyás király” gőzös is a trieszti kikötőben megsérült.

\* \* \*

Nemesak a magyar, hanem még a német lapok is tárgyalgatták a kereskedelmi miniszter „titkos rendeletét”, melyben megtiltotta, hogy utazásairól bárkinek is hírt adjanak.

Érdekes, hogy a német sógor mily czélatossággal ír erről a „titkos rendelet”-ről. Ugyanis: „azért rendelte el a titoktartást, nehogy elárulják az utitervét mert akkor megfújtják utazásának czélját, mert a

régi rendszer mellett lehetetlen volt meggyőződni, hogy a vasut miképen bánik a közönséggel és általában milyen rend van a vasuton. Mert nagyon természetes, hogy a miniszter utazása idején, ha a tisztviselők előre értesülve vannak, nem találkozhatnak a régi állapotokkal, hanem egy hamis, ünnepiesen előkészített renddel.”

Nevetni lehet az egész képtelenségen, mert az volna baj és szomorú, ha a magyar vasutasok onnan túlról kapnák az elismerés babérját...

\* \* \*

A szállótulajdonosok congresszusának egyik lelkes sweiczi tagja budapesti tartózkodásának örömeire 1000 koronát küldött Budapest polgármesterének azon rendeltetéssel, hogy abból egy „messzilátó-házat” építtessen a budai Svábhegyen. Lelkesen írja a polgármesterhez intézett levelében, hogy a svábhegyi felséges kilátás egymagában is megérdemli, hogy megtekintésére a világ minden részéről idejőjjenek az emberek.

A levél vétele után a tanács kiküldött tagjai felmentek a Svábhegyre és constatálták, hogy a kilátás csakugyan felséges és hosszasan gyönyörködtek benne.

Ebben lehet czélatosság, de nagy igazság is...

\* \* \*

Az orientalisták nyolcz napos kongresszusukat Hamburgban befejezték. Szép dolog, hogy a politikát, melyet a románok és montenegróiak bele akartak vinni,

## Lakásviszonyaink.

(—ko.—) Az egészségnek egyik alapfeltétele a jó lakás. De nem csak a szervezetre, hanem a kedélyre is hatással van a lakás, mert soha sem érezheti magát valaki egy helyen jól, ha lakásával nincs megelégedve. Mert míg a családfő a kenyeret keresi, és ugyyszólván pihenni tér csak haza a tűzhelyhez, addig a feleségnek, a gyerekeknek ez a mindene, itt töltik napjaikat, egyiket a másik után.

A vasutasok nagy része kétféle lakásban szenved. Vagy a *természetbeni*, vagy pedig a *bérelt* lakásban.

A természetbeni lakásnak még meg van az az egy előnye, hogy az egészség követelte szabályoknak megfelel, erre van gond, de egyébre sincs.

Ez azonban még a régi rendszernek a kifolyása, az ugynevezett és sokszor megénekelt „czopf“-é, a mely épületeinknél „szabvány“ alakjában nyilvánul.

Az újabb modern építkezés még nem tudott a „szabvány“ nyomása alól felszabadulni, mert ebben erős segítő társa még a rendszer is, szűkebben véve az ügykezelés.

kizárták, így az eredeti czéljának megfelelő, a tudomány színvonalán maradt.

Szépen volt képviselve a magyar tudományos világ, különösen nagy sikere volt Stein Aurélnak, a magyar születésű tudósuk, ki jelenleg Indiában a kasgari egyetem hírneves tanára.

Nagyon érdekes jelenség volt, hogy a magyarul tudó külföldi tudósok az egész kongresszus ideje alatt mindig a magyarokkal tartottak s például az orosz Radlow, a finn Satalá, a dán Tomsen, a sinológ Hirt, a japáni Siratori, az ind Stein Aurél, és a francziák agy tudósa: Halévy mindig magyarul beszélgettek, sőt magyar pohárköszöntőket is mondtak. Az orosz Radlow és a franczia Halévy oly gyönyörű kiejtéssel beszéltek a magyar nyelvet, hogy a hazai tudósok sem különben.

A magyar tudósokat általában is nagyon szívesen fogadták az orientalista kongresszuson s egyhangulag elhatározták, hogy a jövő évi kongresszust Budapesten tartják, ha ugyan a magyar kormány meghívja őket. A magyar kormány azonban — nem tudni miért — nem hívta meg a kongresszust. Így aztán a jövő évi orientalista kongresszus Algirban lesz.

Meghalt Zola Emil, az irodalom nagy forradalmára. Elveiért sokat küzdött, egész élete harcban telt el és ellenségeinek légiói is meghajoltak előtte, mert mindig csak az igazságért küzdött, annak a bajnoka volt.

Mert ha egy lakrészen, vagy lakáson javítások, vagy czélszerű átalakítások váltak szükségessé, azok vagy nem voltak keresztülvihetőek, vagy csak részben, mert a szabványtól eltérni nem lehetett.

Ha pedig a dolog annyira kiélesedett, hogy szabvány ő szentsége ellen kellett fordulni, akkor az alaposan kidolgozott és a tenger-szem kérdéskör is jobban megindokolt javaslatnak végig kellett járni a különféle ügy-, szak- és főosztályokat, míg végre tekintettel a szabványra — elutasították.

Nagy hiba a vasutnál az, hogy a pályaudvarokon épített lakások daczára a tiz parancsolatként kőbe vésett szabványnak, egy család szükségleteinek sehogy sem felelnek meg. Nem pedig azért, mert a forgalom emelkedésével emelkedett a személyzet létszáma is, de a lakás legtöbb esetben hely hiány miatt vagy egészen a régi maradt, vagy pedig csak foltozták toldozták úgy, a mint lehetett.

Igy szorult össze a vasutas és született meg a „lakáspótlék“.

Ez az első pillanatra tetszetős színben tűnik fel s jól esik a családapának az a pár korona, a mit sovány fizetéséhez pótlék gya-

Halála hírekor öngyilkosságról, büntettről beszéltek, de kiderült, hogy a balált szerencsétlenség okozta, széngázmérgezés ölte meg őt.

Nagyot vesztett benne Franciaország, általános ott a gyász, bár ellenségei a Dreyfus-ügyben való szerepléséért még halála után is sárral dobálják.

Tünelmés gyorsaságu volt pályafutása, mert az egyszerű könyvkereskedő segéd arra a magaslatra jutott, a hol a világirodalom kitünőségei foglalnak helyet, műveivel szerezte meg az örök halhatatlanságot.

A békés együttműködés lelkes bajnokát katonai parádéval temetik el, kivonul temetésére a katonaság, pedig a militarizmusnak ellensége volt s azon az ágyun viszik ki holttestét, a melynek jogtalan és gyilkos munkáját oly rémitően festette műveiben.

## Innen-onnan.

### A fogak.

— Képzeld csak Honka, szegény mamám egész éjjel sirt. Tegnap este az egyik fogát huzatta ki.

— S azért sirt? Az én mamám minden este kiveszi az összes fogait, hanem azért sohasem sirt.

\*

### A csók.

A lányajak oltár, áldozat a csók rajt,  
Aldozárrá ekkép lenni, minden ifju óhajt.

\*

nánt kap, de ha alaposabban megfontoljuk a dolgot, belátjuk, hogy ez nem egészséges dolog.

A szabvány kimondja, hogy az alkalmazottakat rang szerint milyen lakás illeti meg, szóval a minimális terület is meg van határozva, a mely egy közönséges halandó tüdejének szükséges. Ha tehát a legalsó fokozatban kell a vasutast kárpótolni, itt a lakáspótlék sok esetben, különösen a sok gyermekű családapánál nem egyéb, mint „patika pótlék”.

Nagy hiba még a kaszárnya-rendszer is, mely hála Istennek már utolsó óráit éli. Hogyan képzelhetjük el, hogy egy pár száz kilométert beutazott, vagy 24 órai izgató és fárasztó munka után kimerült családfeje pihenést nyerjen, a további munkára felüldüljön ott, a hol harmincz-negyven gyermek futkároz emeleten, lépcsőn, földszinten, 5—6 konyhában mozsarat törnek, szegeznek s olyan dolgokat végeznek, a melyre a falra szegezett Házaszály is belátva fogyatékoságát, elpirul.

Arról pedig, hogy mi történhetik egy ilyen házban, ha egy fertőző betegség üti fel a fejét, jobb nem is szólni! Igaz, hogy ott az orvos s a felsőbbség mindent elkövet a betegség lokalizására, de ezzel még a gyer-

mekei életéért aggódó, rettegő családapát, családanyát megnyugtatni nem tudja. És hányszor kell az életben látnunk, hogy közvetlenül a szomszéd ajtóból viszik ki a kis fehér koporsót s benne egy családnak örömet, reményét...

Ki tudja, az átkos kór, nem teszi-e meg azt az egy lépést a mi ajtónkig is?...

Ennyit a természetbeni lakásokról, most pedig nézzük a kiszorult vasutasok helyzetét.

Nagyobb helyeken a lakbért élvező alkalmazott helyzete igen előnyös, mert modern, saját igényeinek megfelelő, önmaga választotta lakásban lakhatik s ha a viszonyok kedvezőbbek, még meg is takarít abból va' amit.

De kisebb helyeken levő és kiszorult vasutasok helyzete szinte kétségbeejtő.

Természetes, hogy ily helyeken lakások hiányában a benszülött csak saját kényelmének feláldozása árán osztja meg oduját a vasutással és pedig emberi önzésből csak jó pénzért s ha a bőrét is lehuzná a szegény vasutasnak, még mindig jótékonyságot vél gyakorolni!

Itt azután van is szép házirend!

A lakó baromfit, sertést nem tarthat, a kertre gondolni sem szabad, a gyerekek pe-

#### Fontos kérdés.

Az anya arról magyaráz Elemérnek, hogy „A ki téged követ, dob, dob, vissza kenyérrel.”  
— Mond hát fiam, — szólt aztán, — ha egy fiu téged megütné, mit tennél?

Elemér tágra nyit szemekkel nézi anyját, majd furfangos arcczal kérdi:  
— Mekkora fiu?

\*

#### Tanács és tett.

A ki sok tanácsal kevés tettel  
Jó, ha téged gondok sulya terhel,  
A pókhálót mind letisztogatja,  
De magát a pókot élve hagyja.

\*

#### A hirdetés haszna.

A: A hirdetés igazán páratlan találmány.

B: Azt én mindig mondom.

A: Látja, a feleségem a multkor elvesztett egy arany karperecet — beletettem egy lap hirdetései közé s másnap reggel...

B: Nos, másnap megkerült?

A: Megtalálta az ágy alatt.

#### Hölgyajak.

Rózsátó a hölgynek ajka,  
A virág e szócška rajta;  
Szeretlek.

#### A vizsgálóbíró előtt.

*Vizsgálóbíró:* Nem szégyenli magát, hitvány 5 forintért valakit megölni?

*Rablógyilkos:* Istenem, nem tehetek róla, hogy csak 5 forintja volt a szerenésellenek.

#### Mikor házasodjunk?

Ó január, ó január!  
A leányka kedves férjre vár.  
Február hó, habár rövid,  
Mindenhol e tájban kötök  
A házasságot. A ki nősül,  
Márczius hóban, meg nem öszül.  
Áprilisban kérdd meg a lányt;  
Bölcsen válaszsz, hogy meg ne bándd,  
Május havában ne légy dőre!  
Fel íjju, menj az esküvőre!  
Juniusban, nyár kezdetén,  
Megházasodni: szép erény.  
Július hó, habár meleg,  
Ha van hozomány és telek,  
Nősülj fiu, s ha a lég forró,  
Augusztusban nősülni oly jó!  
Ne várd szeptembert a szelest,  
Ne légy a házasságra rest,  
Októberben szüret s a bor,  
Nősülni kell. A szive forr  
A kis leánynak. És november  
Oly szép; e hónapban az ember  
Kettős erővel hagyja el  
Legénykorát s párjára lel.  
Deczemberben hull hópéhely,  
Ujévig házasodni kell!

dig az udvaron ne szaladgáljanak, hanem üljenek össze abba a szobának csufolt hidlásba, melynek falaiból virágfakadással jelentkezik a jázmin az ágy fejénél, a gyermekeken pedig a — görvélykór!

Bizony kár, hogy mindezért a jámbor vasutas csak a lakbérével fizethet...

Szomorú, de igaz állapotok! És ezeknek csak mi magunk vagyunk legtöbb esetben az okai, mert az ily elátkozott helyekről szabadulni szeretünk, azt csak átmeneti állapotoknak tartjuk és a helyzet javítására nem is gondolunk, hanem ép úgy a szolgálati főnök, mint a beosztott átadja ezt, mint egy nyomoruságos örököt utódjának.

Igaz ugyan, hogy megtörténik az is, hogy ha a vasutasok belefáradva a nyomoruságba, talpra állanak s felsőbb hatóságuk figyelmét felhívják az embertelen állapotokra, felzudulnak a benszülöttek, mint kaptárban a méh, az édes mézet féltve, a deputatiók rajával esusznak-másznak forumról-forumra, csak hogy a vasutasok kérésének gátat vessenek.

Hány telep állomás van, a hol a nagyjában vázolt állapotok uralkodnak, — itt tehát építeni kell!

Mert elvégre is, csak a szolgálatban álló

vasutasnak és családjának egészsége, rendezett pénzügyi viszonya, az intézetnek sokkal előbbre való, mint azok a magasabb szempontok, a melyeket a helységek birái, a városok polgármesterei és a megyék al- és főispánjai a deputatiók élén oly sokszor, de mindig a vasutas rovására emlegetnek.

Építkezést kérünk az egész vonalon és pedig az igényeknek megfelelő, modern építkezést.

Hagyjanak fel teljesen a zsufolt kaszárnyaházak építésével, a mely a viszálykodásnak, a jegyzőkönyveknek és a kőcsiráknak melegágya s térjenek át a pavillon rendszerre.

Ha megvan az alkalmazottnak a maga két tágas, világos szobája, konyhája, éléskamarája, mellékhelyiségei, külön elkerített kis kertje, az a lakásviszonyok ellen soha sem fog panaszkodni, sőt ha házi tüzhelyével meg van elégedve, könnyebben fogja tűrni a megélhetés és a szolgálat terheit is.

Bár csak ilyen telepekbe helyezték volna el vasutas őseink a nyugdíjintézet nyugdéselő millióit is, nem pedig a budapesti bérházakba, mert akkor nem csak nyugdíjalapunk állana szilárdabb alapon, hanem szolgáltak volna a humanizmusnak is.

## CSARNOK.

### 4 A rablók pinczéje.

— Angolból fordította: Sz. B. —

A rablók nemsokára körülültek az asztalt és ugyanesak hozzaláltak a vacsorához. Az agg az ágy mögött tanuja volt mindannak, a mi történt. Minél többet ittak a rablók, annál erősebb lett reménye, hogy egy alkalmas pillanatban megmenekülhet. Az éj már jól előre haladt, mikor végre a rablók felkeltek helyeikről alig támolyogva a sok nehéz italtól, melyet elfogyasztottak. Az egy ágyon kívül még egy pár kuczó volt a barlangban, a rablók hát, ki a hová fért, szépen lefeküdt és a fáklyákat, melyek már úgyis tövig leégtek, eloltogatták.

Mikor minden sötét és csöndes lón, az öreg várur vigyázva előbujt rejtekhelyéről, és óvatosan tapogatózva ment a lépcsőhöz, s azon vigyázva, lassan haladt fölfelé. Már majdnem egészen fölért, mikor lába megbotlott a vak sötétben az egyik lépcső fokban, s térdre esett. A zuhanás felkeltte az egyik alvót, ki hangosan elkiáltotta magát, hogy mi az? Feleletet nem kapva, lármát ütött. E perczben hengeríté félre odafenn az öreg a nyílás elől a követ, bujt át a szűk kijárón és künn volt ismét a szabadban — a csilagokkal áttört ég alatt! . . .

A lármára valamennyi rabló egyszerre felriadt és talpra ugrott. Mindnyájan a lépcsőkön tolongtak, nem tudva, ki volt, ki lehetett az éjjeli háborgató. Gyorsan felsiettek a lépcsőkön, az aggastyán nyomába, s néhány percz múlva szintén kint valának. A hős éjjeli leg és az ijedség hirtelen elzavarta szemeikből az álmod és fejből a mámort.

Az öreg ez alatt, az éjszakában, a hogy lehetett, sietve haladt előre s egyszerre egy lovat pillantott meg, — alighanem a rablók valamelyikéét, a mely nyugodtan letelepedte az erdő friss fűvét, — s magát reávetette, megsarkantyuzta és ügetni kezdett a homályban előtte fehéredő úton, meg se gondolva, hogy az mind messzebb és messzebb viszi Endrupholmtól.

A rablók, kik ez alatt észrevették az öregot, eszeveszetten iramodtak utána. Az öreg mindjobban sarkantyuba vette lovát, de az ut kigyózáva haladt az emelkedő mezőn át, a rablók pedig, a kik gyalogosan valának, egyenesen rohantak előre, keresztül a gyepek mezőn, réten, és így minden fordulónál közelebb és közelebb voltak már mögötte. Még egy kanyarulat, s az egyik rabló, a ki társait néhány öllel megelőzte, a vágató lovas mögé ért, megragadta a ló hosszú farkát s azt karjai körül tekerve rángatta visszafelé a míg társainak odakiáltott, hogy csak siessenek.

A ló rémülten megállt, aztán visszahökölt,

## HIREK.

\* **A fizetésrendezés.** A kereskedelmi minisztériumban már régóta dolgoznak az új fizetési schémákon, a melyek alapján a fizetésrendezés történni fog. A mi a rendezést magát illeti, annál most ujabban a legkomolyabb formában úgy értesülünk, hogy azt *fizetésjavítás* formájában szándékoznak megvalósítani s arra törekszenek, hogy e célból a mi viszonyainknak leginkább megfelelő *osztrák fizetési táblázatot* vegyék alapul.

*A fizetésrendezés fedezete állítólag már tökéletesen biztosítva van.*

A mi magát a tanulmányozás tárgyát képező osztrák fizetési táblázatot illeti, az az 1898-ik esztendőben, tehát oly évben készült, a mikor az osztrák államvasutak üzleti eredménye deficittel záródott. Mi pedig ép most vagyunk a zónadijszabás reformja előtt, a melytől körülbelül két és fél, hárommilliószobletet remél az államvasut. Az osztrák táblázat különben tudvalevőleg a 400 koronás átlagjavítást fogadta el, a mit a máv. tisztviselői is kértek a memorandumban.

A fizetésrendezés ügyének legfőbb pártfogói

s elkezdett ágaskodni. Az agg látta, hogy életét csak gyors tett mentheti meg. Hirtelen kirántotta kardját, felig hátrafordult nyergében s a rabló felé sujtott.

Az éj ezalatt hirtelen elsötétedett; az ég behunyta csillagsemeit, mintha nem akarná látni, a mi itt lenn a földön végbemegy.

Az agg a sötétben nem láthatá hová sujt, de alighogy kardja lecsapott, hallotta, mint üldözője fájdalmasan felordit s azzal összerogy.

Ismét szabad lett. A sarkangyút mélyen vágta a ló vékonyába s az még gyorsabban száguldott tova. Mikor már Vardehoz közeledett, a város alatti földeken át vezető ut a folyó kiöntése által annyira el volt boritva, hogy lehetetlen volt utját a város felé tovább folytatnia. Egy percznyi habozás után elhatározta, hogy letér az utról és a jobbkez felé eső Gellerupba megy, hogy a következő reggelt ott várja be, miután — noha üldözői zaját már jó ideje nem hallá maga mögött, még sem tartotta tanácsosnak arra felé, a merről jött, egyenest Endrupholmiba menni vissza nehogy a rablókkal ismét találkozzék. Így hát jobbkez felé forditá lovát és nemsokára Gellerupba ért.

Itt minden ajtót zárva talált, míg a falu korcsmája mely sötétségbe volt burkolódzva, úgy hogy már azon a ponton volt, hogy mégis visszaforduljon, mikor egy magányos házacska ablakában világoságot vett észre.

(Vége köv.)

a köztudat szerint is *gróf Wickenburg Márk* kereskedelmi államtitkár, ki rövid hivataloskodása óta is már számtalan jelét adta a vasutasok iránti őszinte jóindulatának és *Ludvig Gyula* a magyar államvasutak elnöke.

\* **Hymen.** *Neuberger* Kálmán ipolysági máv. hivatalnok jegyet váltott *Szauer* Annuskával, *Szauer* Adolf kereskedő leányával Ipolyságon.

\* **Mándy Lajos utóda.** *Mándy* Lajos miniszteri tanácsos, a kereskedelmi minisztérium vasuti ügyosztályának vezetője a közelmúltban tudvalevőleg nyugalomba vonult. Hogy e fontos és nagy szaktudást igénylő állást ki fogja betölteni, mindezideig talány maradt. A fölmerült sokféle kombinációból megemlítendőnek tartjuk azt, mely *Neugebauer* Viktor államvasuti igazgatót jelöli ki *Mándy* utódjául. E föltevést azonban lényegesen befolyásolja ismét az a hír, mely szerint *Mándy* volt munkakörét megosztják. Más hírek szerint pedig *Csöke* Ferencz min. tanácsost bíznák meg az ügyosztály további vezetésével.

\* **A vámosgyörk-jászapáthii vasut.** A Vámosgyörk és Jász-Apáthi között épülő helyiérdekű vasut munkálatai már annyira előre haladtak, hogy az új viczinális a jövő 1903. évben át fog adatni a forgalomnak.

\* **Sikkasztó pénztárkezelő.** A budapesti államrendőrség a múlt héten letartóztatta *Freitag* Ilonát, a keleti pályaudvar jegypénztárának kezelőjét, a ki közel 10000 koronát sikkasztott a pénztárból. A letartóztatás s a sikkasztás fölfedezése nagy szenzációt keltett.

\* **Mozgó pálinkamérés a vonaton.** Ily czimrel a „Pesti Hírlap” egy napi hírében azt írja, hogy Felsőmagyarország egyik vasuti vonalán a harmadosztályu kocsikban élelmes vendéglősök pálinkát adnak el az utasoknak és hogy ezt a különös üzleti forgalmat a kalauzok részvételével háborítatlanul bonyolíthatják le. — Az ez ügyben eddig megejtett vizsgálat adatai semmiben sem erősítik meg a fenti hírt, mely valószínűleg csak hírlapi kaesa volt.

\* **Hivatásának áldozata.** Egy szegény vasutas vesztette el a napokban vigyázatlansága folytán életét szolgálata teljesítése közben. Trencsén állomáson a beérkezett személyvonat egyik lekapcsolódott kocsiját akarták a vonathoz kapcsolni s *Dicső* Vilmos 42 éves kalauz állott e célból a kocsik közé. A szerencsétlen ember azonban az ütközők közé került, melyek halálosan összenyomták. Fellelége és gyermeke siratják kenyérkeresőjüket.

\* **Különös vasuti kaland.** Zágráb és Samobor közt lévő vasuti vonalon a múlt hét egyik estéjén izgalmas jelenet történt. A személyvonat egyik fülkéből jajveszékés hallatszott ki:

— Tűz van! Tűz van! álljanak meg.

A szomszéd kupéból több utas átszaladt, köztük egy honvédhadnagy is és látták, hogy a kupé tetején lévő petróleumlámpa felrobbant és csaknem meggyujtja

már a kupé tetejét, ami nagy veszedelem lett volna a szeles, viharos időben. A hadnagy széttörte a lámpa üvegburkát és eloltotta a tüzet. Aztán visszament a kupéjába, de abban a pillanatban felsikoltott egy asszony és azzal vádolta hadnagyot, hogy csak azért jött át a kupéba, hogy aranyláncos óráját és gyűrűjét ellophassa. Az utasok közt kínos feltűnést keltett az asszony érthetetlen vádja. A hadnagy jelentést tett az esetről felelővel hatóságának.

\* **Nagy vasúti szerencsétlenség Franciaországban.** Párisból nagy vasúti szerencsétlenségről ad hirt a táviró. A lille-párisi expresszvonat, amikor nagy gyorsasággal keresztülrobogott az arleuxi pályaudvaron, kisiklott s kocsijai összezúzódtak. A szerencsétlenségnek *husz halottja s vagy ötven sebesültje van.* A katasztrófa részletei a következők:

Párisba déltájban érkeztek az első hírek a katasztrófáról; akkor ott azt beszélték, hogy az utasok közül egyetlenegy ember sem menekült meg. Csak este felé érkezett meg a hivatalos jelentés, hogy husz halott van s körülbelül ötven sebesült. A szerencsétlenség oka az volt, hogy téves váltoállítás következtében a vonat az arleuxi pályaudvaron egy javítás alatt álló vakvágányra jutott és kisiklott. A mozdony és a szerkocsi a vágányon maradt, a podgyász-kocsi belement a szerkocsiba. Az ezután következő kocsik összezúzódtak. Mikor az első ijedség esillapult, a vasúti alkalmazottak és a sértetlenül maradt utasok a szerencsétlenség áldozatainak a segítségére siettek. A halottakat és sebesülteket hordágyakon részint a különböző helyiségekbe, részint a szomszédos lakóházakba vitték. A halottak közt 16 férfi, 2 asszony és 2 leány van, valamennyien francziák. Megsebesült vagy ötven ember. Ezek közül többnek szétzúzódott a lába, mások koponyatörést szenvedtek.

\* **Vasúti tarifák felmondása a Magyarország és Ausztria közti forgalomban.** A Magyar államvasutak igazgatósága az Osztrák-Magyar államvasutársaság igazgatóságától egy szeptember huszonötödikéről keltezett átiratot kapott, melylyel a társaság arról értesíti a Magyar államvasutak igazgatóságát, hogy a direkt tarifákat 1903. évi január elsejével fölmondja. Erről az átiratról azt írta egy bécsi lap, még mielőtt az átirat ideérkezett volna, hogy „a fölmondás az Osztrák-Magyar államvasut és a Magyar államvasutak közös megegyezésével történt, minthogy nálunk ugyanis már régóta foglalkoznak azzal a tervvel, hogy az Ausztriával való forgalomban a tarifákat a változott viszonyoknak megfelelőleg megváltoztassák. A tárgyalások ez ügyben már legközelebb megindulnak és valószínűleg azzal fognak véget érni, hogy a tarifát a versenyképesség határai között fölemelik.“ Ezzel szemben félhivatalosan azt jelentik, hogy a felmondás nem a Magyar államvasutakkal egyetértőleg, hanem az Osztrák-Magyar államvasutársaság részéről egyoldalulag történt. A szerződés értelmében a Magyar államvasutak a felmondást tudomásul veszik, de még bizonytalan, hogy az új szerződés megkötése ügyében mikor kezdik meg a tárgyalásokat. Illetékes helyről

azt is tagadják, hogy a tarifákat föl akarják emelni; erre vonatkozólag még semmiféle kijelentés nem történt.

\* **Gyilkosság a vonaton.** A kaukázusi vasut Lszangacsali és Duvannája állomásai között két elsőosztályú utas *utközben meggyilkolta a vonat ellenőreit és kalauzát.* A gyilkosok a kocsiiban hagyták málhájukat és a hegyek közé menekültek.

\* **Nagy lopás a vonaton.** Kis Péter szegedi gazdag földbirtokos a múlt hét szombatján Budapestre jött s itt találkozott Rózsa Józseffel, a kit ismer s a ki vagyonos szegedi szülők gyermeke. Örült, hogy jó ismerősével találkozott s még inkább örvendett annak, hogy Rózsa kijelentette, hogy társaságában utazik vissza Szegedre. S így is történt. Vasárnap reggel a nyugati pályaudvaron felültek a szegedi vonat második osztályába. Kis elmondta Rózsnak, hogy milyen sok pénz van nála, elő is mutatta neki a 30.000 koronás takarékkönyvet és 900 korona készpénzt. Czegléd táján Kis, a kit Rózsa József szaporán kínálgatott a magával hozott vörös borból, elálmosodott és csak Szegeden ébredt fel. Mikor kiszálltak, feltűnt Kisnek Rózsa izgatott viselkedése, de fontosságot ennek nem tulajdonított, annál inkább, mert ropantul fájta a feje. Hazament, ismét mélyen elaludt és csak másnap reggel hat órakor ébredt fel. Ekkor fedezte fel a lopást. *Börténéséből az összes értékek, mintegy 31.000 korona hiányzottak.* A tolvaj csak Rózsa lehetett, a ki nyilván altatóport kevert a vörös borba, melylyel Kis Pétert kínálgatta s míg az aludt, Rózsa zavartalanul végezte el a lopást. Kis nyomban jelentést tett a szegedi rendőrségnél, a mely Rózsa Józsefet másnap Szegeden el is fogta. A lopott összeget 200 korona híjával megtalálták nála.

\* **Ajánlati hirdetések. Tölgytalpfák szállítása.** A m. kir. államvasutak aradi üzletvezetősége pályázatot hirdet 1903. jan.—ápr. hónapokban szállítandó 20.000 drb. III. r. tölgytalpa szállítására. Ajánlatok f. é. szept. 30-ig nyújtandók be. — **Ocska hordók eladása.** A m. kir. államvasutak igazg. pályázatot hirdet az 1903. évben összegyűlt mintegy 2130 drb. len-, kence- és terpentínolajos üres hordók eladására. Vételi ajánlatok f. évi október hó 9-én déli 12 óráig adandók be.

\* **Előmunkálati engedély megadása.** A kereskedelemügyi miniszter Kugler Mihály okleveles mérnök, nyugalmazott államvasúti felügyelőnek és Kugler Henriknek, mint érdektársaknak, a Ferencz József-híd budai hídfőjétől kiindulva, a Gellért- és Sashegy déli lejtőjét megkerülve, a Farkasvölgy mentén a Svábhegy és Jénoshegy érintésével egyfelől Nagykovácsi községig, másfelől alternatív irányában Hidegkut községig vezetendő gőzmozdonyu helyi érdekű vasútvonalra s ezen fővonalból a Sashegy déli lejtőjének valamely alkalmas pontján kiágazólag a magyar királyi államvasutak Kelenföld állomásáig vezetendő szárnyvonalra az előmunkálati engedélyt egy évre megadta.

\* **A jövő gyorsvonata.** Egy angol műszaki lap érdekes adatokat közöl a közel jövőben közlekedő gyorsvonatokról. Nagy hiba volt eddig, hogy

az utasok sokat szenvedtek a mozdonyból elszálló nehéz kőszénfüsttől. Jövőre azonban bátran nyitva lehet tartani az ablakot, mert egy vasúttársaság olyan készüléket talált fel, mely a füstöt a mozdonytól elvezeti s a vonat hátulján jut a szabad levegőre. Lényeges módosulást szenved a mozdony is, melynek széles eleje felfogta a szelet s így csökkentette a vonat gyorsaságát. A rendes menetsebesség 130 kilométer lesz óránként, mely azonban 170 kilométerig emelkedhetik, anélkül, hogy az utasoknak kellemetlen volna. Hogy az amerikai vonatok 200 kilométerrel közlekednének, egyszerűen mese.

\* **A Ferdinánd-vasut.** A Ferdinánd északi vasut üzleti eredménye a múlt évvel szemben hanyatlást tüntet fel és ha jobb eredmény nem is várható, még sincs semmiképpen sem kizárva, hogy a főhálózat jövedelme részvényenkint 100 frtnál többre rugjon, minélfogva az idén is elesik az állam nyereségrészesedése.

x **Legujabb női ruhakelméket** és más divatáru cikkekét légezészerűbb **Braunfeld Sándor** áruházában beszerezni, a mennyiben ez az egyedüli üzlet, hol a legszorosabb **szabott ár** minden egyes cikkben láthatóvá van téve és a túlfizetés ki van zárva.

## VEGYESEK.

**Balesetbiztosítás a vasut által.** A francia állam vasutain két fillérért egy bárczát vehetnek az utasok, melyet az igazgatóság, ha az illető a vasuton életét vesztené 9600 koronával, sérülések esetén pedig a sérülés mérvéhez képest 1000—1400 koronával bevált. Minden utas 10 ilyen baleset biztosítási bárczát vásárolhat.

**Kártérítés vonatkésések esetén.** Az amerikai „Pensylvania“ vasut legközelebb egy hirdetést tett közre, melyen kötelezte magát, hogy késések esetén az utasoknak kártérítést fizet. Ezen vasúttársaság legfontosabb vonala a philadelphia—chikágói vonal, melyet a gyorsvonatok 20 óra alatt tesznek meg. Ha ezen vonatok közül valamelyik 2 órát késik, minden egyes utas 2 dollár kártérítést kap, ha a késés nagyobb 3 óránál, 3 dollár a kártérítés, ha pedig négy óránál is nagyobb a késés, a kártérítés utasonként 4 dollár. Azon utasok is kártérítést kapnak, a kik az utat csak részben teszik meg, azonban ezen esetben a kártérítési összeget csak a megtett ut arányában kapják meg.

**Villamoserő használata a vonatok rendezésénél.** A belga vasutügyi miniszter egy bizottságot küldött ki, azon kérdés tanulmányozására, vajjon a nagy ipartelepek közelében levő állomások rendező pályaudvarain nem lehetne-e a vonatrendezésekhez a gőzmozdonyok helyett villamos erő által hajtott mozdonyokat alkalmazni. A villamoserőt az ipartelepek szolgáltatóknak.

**I. Miklós czár udvari kocsija.** A napokban helyezték el az orosz közlekedési muzeumba azon udvari kocsit, melyet I. Miklós czár használt és a melyet a varsó—bécsi vasut kocsigyára készített annak idején. A kocsi a mai viszonyokhoz képest igen egyszerű, sőt mondhatni disztelen, mert még a mostani II. osztályu kocsik is sokkal fényesebben vannak kiállítva. A kocsi egy teremből áll, melynek közepén asztal van, míg a falak körül selyemhúzzattal bevont párnázott padok vannak. A kocsi ablakai majd a kocsi tetőzetéig nyulnak és oly magasan vannak elhelyezve, hogy csak állva lehet rajtuk kilátni. A kocsi kívülről kék olajfestékkel van bevonva. Mily óriási a különbség ezen kocsi és a fejedelmek mostani pazar berendezésű udvari kocsijai között, melyek ugy belső berendezés, mint külső dísz tekintetében valóságos mozdó palotákat képeznek. Vajjon milyenek lehettek a közönséges személykocsik, ha a czárnak, a minden oroszok urának kocsija is ily szerény kiállítású volt.

## FEJTÖRŐ.

— Lapunk olvasóitól szívesen közlünk rejtvényeket. —

### Kiegészítő rejtvény.

|       |      |
|-------|------|
| —agy  | —az  |
| —vet  | —kar |
| —alom | —ég  |
| —író  | —lak |
| —rom  | —ár  |
| —akó  | —szü |
| —ér   | —út  |
| —kos  |      |

Ezen szavak egy-egy kezdőbetűvel ugy egészítendők ki, hogy új szavak képződjenek, a kezdő betűk pedig felülről lefelé olvasva, egy igen gyakran használt szálló igét adjanak.

Ezen rejtvény megfejtését október hó 19-én megjelenő 34 ik számunkban hozzuk. A megfejtők között egy jutalomkönyvet sorsolunk ki. A megfejtés határideje október 15.

F. é. 29-ik számunkban közölt rejtvény megfejtése:

**Csikszereda, Béla, Ágnes.**

A kitűzött jutalmat a megfejtők közül sorshuzas utján Zabrinzky Gyula nyerte meg, kinek címére Ö. Papik Sándor „Alkonyat“ című kötetét postára tettük.

## Szerkesztői üzenetek.

**E. Á.** Köszönettel vettük. Rövidesen sorát ejtjük.

**T. A. Bécs.** Nagy örömmel vetük az örvendetes hírt s várjuk a megvalósulását. — A hírül adott akcióztól nem tartunk; nem fog az sok eredményre vezetni. — Mindnyáján szívesen üdvözlünk!

**Caeres.** A verset jövő számunkba soroztuk be. Hogy eddig meg nem jelent, annak oka az ilynemű kéziratok nagy bősége, a melyben a rövidesen közlésre szánt cikkek is gyakorta elkallódnak. — Az illető ur jelenleg hosszabb szabadságon van távol. A napokban hazatér, a mikor is átadjuk neki levelét.

Több levélre jövő számunkban felelünk.

Felelős szerkesztő: **Ifj. Görgey László.**

~~~~~ Ez évi ~~~~~

# saját termésű miskolczi fajbor

mintegy 50 kectoliter

☞ **mustként vagy kiforrva eladó.** ☞

Czim: **Zsivkovics Antal** m. á. v. ellenőr Miskolcz, Üzletvezetőség.

XXXXX Alkalmi vétel! XXXXX

Egy kitűnő Langer féle

## universalis kamara

(a legjobb fényképező készülék)

3 dupla esettával, 12 lemezre való toldalék-kamarával, Steinheil-féle dupla Anasztigmát-lencsével, mely oly fényerős, hogy **kedvezőtlen idő esetén is alkalmas pillanatfelvételekre**, valamint nagyításokra is,

☞ **eladó.** ☞

Beszerezési ára 220 frt, jelenleg pedig **féláron átvehető.**

Megbízható vasutasnak részletfizetésre.  
Ajánlatok a Haladás kiadóhivatalához küldendők.

XXXXX Alkalmi vétel! XXXXX

## Képtelen Történetek.

Jrta

**Jfj. Görgey László.**

(Irentruh.)

==== Tartalma: =====

- |                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>Előszó.</p> <p>1. Egy szerencsétlen flótás.</p> <p>2. A balesetbiztosítás.</p> <p>3. Ne keresd a boldogságot messze földön sohasem.</p> <p>4. A kalapok.</p> <p>5. Szerelmem története.</p> <p>6. Hajdan és most.</p> | <p>7. A nazarénus.</p> <p>8. Mikor fedezték fel Amerikát?</p> <p>9. Az én pártfogoltam.</p> <p>10. Szer a rossz álmok ellen.</p> <p>11. Lovagias ügy Lapos-háton.</p> <p>12. A balsejtelem.</p> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

**Ára 1 korona.**



## GROSZMAN LIPÓT

az „Arany csizmához“ címzett  
magyar gyártmányu, karlsbadi és saját készítményű  
**czipóraktárába**

Miskolczon, Széchenyi-utca 101. szám alatt,  
(Lloyd-szállodával szemben)

az **őszi és téli idényre** megérkeztek és rendkívül nagy választékban kaphatók

**férfi, női és gyermek-czipők és csizmák**

ugyszintén saját készítményű férfi **bagaria** csizma. Előkelő összeköttetésemnél fogva azon kellemes helyzetben vagyok, hogy a legjobb minőségű árukat bámulatos **olcsó árban** árusíthatom.

Egyben bátorodom a n. é. közönség b. figyelmét felhívni a valódi „**MACART**“ czipő-ujdon-ságomra, mely mindennemű lábfájást egyrészt elmulaszt, másrészt megszüntet, e tekintetben a legjobban ajánlhatom s kizárólagosan nálam kapható.

Vasuti és gyári alkalmazottak 10% engedményben részesülnek. — Valódi oroszországi női és férfi **sárczipők** a legjobb minőségben és a legolcsóbb árban beszerezhetők. — Általános ismert szoliditásomnál fogva egész bizalommal kérem a n. é. közönség szives pártfogását és maradok tisztelettel

**GROSZMAN LIPÓT.**

Chebraux és sárga czipő-kenőcsök a legjobb minőségben és legolcsóbb árban.



## HIRDETÉSEK

a  
**„HALADÁS”**

részére felvétetnek  
a kiadóhivatalban.