



# HALADÁS

(VASUTI FOLYÓIRAT)

VASUTI  
SZAK- ÉS SZÉPIRODALMI HETILAP.

SZERKESZTŐK ÉS LAPTULAJDONOSOK:

BANOVITS LÁSZLÓ

ZSIVKOVICS ANTAL

Előfizetési ára:

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

Szerkesztőseég:  
Miskolcz, Mindszent-utca 4. sz.

Megjelen minden vasárnap.

Balesetbiztosításai:

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 300 koronára állandó munka-  
képtelenség esetére szól.

Szerkesztő uraim!

Miskolcz, október 19

A „Haladás“ legutóbbi számában ti nagyon megszégyenítettetek engem. Ti annak a bizalomnak, annak a kitüntetésnek kapcsán, melylyel körötökbe való felvételemet közöltétek, oly jelzőkkel illettétek szerény működésemet és nagyon is gyenge tehetségemet, hogy bizony-bizony nagyon restelkedtem miattuk. A „Haladás“ különösen vajmi kevéssé láthatta vagy tapasztalhatta eddig annak az ugynevezett „kitünő tollnak“ a nyomát.

Nódehát ez a ti dolgotok. Ti feleljetek érte olvasóközönségetekkel szemben. Én csak azt akarom ezuttal mondani, hogy sem rajtam, sem rajtatok nem mult eddig is, hogy már régen nem dolgozunk egymással vállvetve, mint a hogyan szerettük volna, a vasuti irodalom fejlesztésén. Hogy pedig miért nem, annak az okai most nem tartoznak ide.

Hát jó. Szövetséget kötöttünk egymással oly czélok elérése végett, a mely czélokot csak az igazi vasutas ismerhet, a melyekhez a megfelelő eszközöket csakis ő tudja igazán megválogatni. Tudom, mit akartok; ismerem eszközeiteket, a melyekkel a ti jó szándékaitokat megvalósítani akarjátok. És teljesen egyetértek veletek. Mert ti is ismeritek az én nézeteimet, az én meggyőződésemet mindazokban a dolgokban, a miket a vasuti irodalomnak komoly irányban való fejlesztése, és ezzel karöltve a vasuti ember érdekeinek és jóvoltának előmozdítása iránt már hosszú idők óta vallok és hirdetek. Hogy az évekkel ez előtt általam elvetett mag a rossz idők, a sok orrmányos bogár daczára erőteljes fává nőtt és nemes gyümölcsöt terem, az az én legnagyobb gyönyörűségem. Fokozott örömmel térek tehát ismét vissza abba a légkörbe, mely mindig éltető erővel hatott reám. És noha viszonyaim, rengeteg hivatali elfoglaltságom szinte minden percemet igénybe veszik a maguk számára, fogok módot és alkalmat keresni, hogy elveimnek hirdetését a ti lapotok hasábjain folytathassam és hogy szerény tehetségemtől telhetőleg magam is hozzájáruljak e lapnak változatossá

élvezetessé tételéhez. Oly munkatársak körében, mint a tietek, az embernek lehetetlen hétköznapi dolgokat produkálnia.

Ez az én belépésem szolgáljon nekem egyúttal alkalmat arra, hogy a lap eddigi felelős szerkesztőjének őszinte elismerésemet fejezzem ki azért a derék munkáért, melyet a lap szellemi vezetése körül mindvégig kifejtett. Hogy az ő nemes és érzékeny lelkülete utoljára is meg fogja unni azokat a nemtelen vádakot, melyek bűnéül rótták fel neki, hogy ő egy atyai jószágú, kiváló főnöknek kiválóan derék fia — arra én el voltam készülve. Valamint arra is, hogy ez az ő lépése előbb-utóbb be fog következni. Ám ez a lemondás ne csüggeszen sem bennünket, sem azokat, a kik eddig is szeretettel karolták fel ennek a lapnak az ügyét — mert ifjabb Görgey László tovább is ékesége és legjobbja marad annak a gárdának, mely a „Haladás“ zászlója köré sorakozik és a melynek ezután hűséges vitéze leend a ti

szerető barátotok

**Temesváry Alajos.**

## A váltóóri teendőkről.

—s—ó— Egyike a legfontosabb szolgálatoknak a váltóóri szolgálat. A váltóór pontos szolgálattétele nagyban hozzájárul a forgalom biztonságának emeléséhez, míg a váltóór hanyag szolgálattétele egykönnyen okozhat baleseteket.

Mint a szolgálati cím maga is mondja az, ezzel megbízott őre a váltóknak, az ő kezelésére, gondjára vannak bízva a váltók, melyek igen fontos eszközei a forgalom lebonyolításának.

A váltóór felelős első sorban a váltók helyes állásáért és így felelős azért is, hogy a váltókon át a be- és kihaladó vonatok és tolatások alkalmával a járművek akadálytalanul menjenek át. Folytonos figyelemmel kell kísérnie, hogy a váltók akadálytalanul működjenek és kifogástalanul záródjanak s a váltók tisztántartása is az ő kötelessége.

Mindezek ismeretes dolgok, mert az utasításban is bennfoglaltatnak, de dacára ennek, a balesetek, melyeknek mondhatni 90 százaléka a váltókon történik, mint a kisikamlások, vagy a váltóknak téves állása esetleg egy behaladó vonat előtti elváltása által idéztetnek elő, mint az összeütközések, elállított vágányra bocsátások, azt mutatják, hogy a kezelésükkel megbízott személyzet nem helyez elég súlyt szolgálatának pontos ellátására.

Nem akarom itt az összes váltóóri teen-

## TÁRCZA.

### Hagyj aludnom . . .

*Elhagyatva, betegágyhoz kötve,  
Már alig várom azt a napot, —  
Hogy lássalak és elmondhassam Neked: —  
Rabod vagyok, — egészen rabod!*

*Álmaimnak, lázas álmaimnak,  
Tudod-e, hogy foglalatja mi?  
Látlak Téged én felém hajlani, —  
S szerelmesen rám mosolygani.*

*És ha érzem, égő homlokomon  
Ujacskaid enyhítő nyomát, —  
Szeretnélek magammal ragadni, —  
S elrepülni — ezer árkon át.*

*S ha ébredek, — miért tűnsz el, ép ugy,  
A mint jöttél, — Te szöke kis leány?  
Én Istenem! — bár valóság lenne, —  
E boldogság, — s nem álom csupán.*

*Azért lánykám, ha érzed hogy kebled,  
Érettem csak játékból hevül, —  
Akkor inkább, kérlek! hagyj aludnom,  
S hagyj álmodnom, — véghetetlenül.*

**Keszler László.**

## Nőkről a nőknek.

— A „Haladás“ eredeti tárczája. —

— Irta: Vajdai Szabó István. —

Az elmúlt éjjel nagyon rossz álmom volt. Minden második pillanatban azt álmodtam ugyanis, hogy ébren vagyok és írnom kell egy megigért tárczát . . .

Egy tárczát a *nőkről* általában, a *leánygimnásiumról* különösen.

Őn tisztelt (esetleg nyájas) olvasó bizonyynyal érteni fogja az én kétségbeesésemet. S ha talán nem értené meg mindjárt, vagy nem tudná méltányolni eléggé, próbálja csak elképzelni, mintha Önnek kellene ezt a tárczát megírni, mert egy bájos kis lánynak úgy ígérte . . .

Ugy-e bár, kezd már izzadni?

Bizonyosra veszem, hogy igen, s ha mégis csalódnom kellene, úgy hidegvíz gyógyintézetet ajánlok önnek, mert vérmérséklete nem — normális.

Persze, persze! . . . Azonban én már aggódni kezdek, hogy a tárgytól való félreacsapongással fognak vádolni, esetleg unalmassággal, mert hiszen a nyájas olvasók ily vádak kitalálásában rendszerint a tulságig leleményesek.

dőket s azok fontosságát egyenként részletezni, a váltóór azon teendőjéről óhajtok csupán néhány szót mondani, mely a legfontosabb s melyet ennek daczára sokan leginkább elhanyagolnak, ez a váltók tökéletes záródásának megvizsgálása.

Erre fordítják sokan a legkisebb gondot.

Megelégszenek azzal, hogy a váltót elváltják s ha a tárcsa jól mutat, meg vannak nyugodva, hogy a váltó helyesen áll, sőt némelyik még a körtét is megnyomja lábával, hogy teljesen átváltotta-e a váltót, csak épen azt nem nézik meg, hogy a csúcs és a tősin záródik-e és így épen a legfontosabbat mulasztják el.

A tárcsa állása és az, hogy a körte teljesen átváltatott, nem biztosíték azonban arra, hogy ezért a váltó záródik-e, erről csak is a tő- és csúcsin megsejtelése által és pedig figyelmes megsejtelés által lehet meggyőződni.

Egy a közelmúltban előfordult eset is eléggé tanúsítja azt, hogy a váltó hiányos záródásáról való meggyőződés elmulasztása, milyen következményeket vonhat maga után.

Az eset nem mindennapi és azért érdekesnek tartom ismertetését. Egy velünk szomszédos vasut állomásán történt.

A vonat már teljesen össze volt állítva, csupán még a mozdony nem volt a vonaton, hanem egy másik vágányon a vizdarunál kelet. A kezelés befejezte után a váltóór, ki a gépre várakozott, azzal kifelé indult, hogy azt vonatjára vezesse. Az átvezetésnek

az állomás kijáratí váltóján át kellett történnie. A váltó oly rendszerű, hogy csúcsinjei egyenlőtlen hosszúak és pedig az egyenesbe vezető csúcsin mintegy 60 centiméterrel hosszabb, mint a kitérőbe vezető csúcsin.

A kivezetés alkalmával a váltó kitérőbe állott, mert a mozdony a kitérőből jött előre.

Az eset alkalmával már sötét est volt. A váltóór a mozdony lépcsőjén állott s midőn a váltót meghaladták, a mozdony megállott, a váltóór leszállt a körtét átesapta és miután a tárcsa jól mutatott, a mozdony a váltóór által adott jelzésre hátrafelé indult.

Alig haladtak azonban túl a váltón, a szerkocsi kerékpárjai egymás után kisikamlottak és csak az óvatos haladás és gyors megállítátnak volt tulajdonítható, hogy maga a mozdony a vágányon maradt.

A személyzet persze azonnal leugrált, hogy megnézzék mi okozta a kisiklást és ekkor azt látták, hogy a vágányon maradt mozdony kerekéi egyik oldalon az egyenesbe vezető, másik oldalon a kitérőbe vezető csúcsinon állottak, a váltó feles állásban volt, csúcsinai és második összekötő rudja el voltak görbülve, a szerkocsi kisikamlott kerékpárjai pedig a kitérőbe és egyenesbe vezető vágány sínszálai között állottak. Mivel a kisiklás a kijáratí váltón történt, az állomás be és kijárata teljesen el volt zárva, a vonat-

Azért is ünnepélyes ígéretet teszek, hogy ezentul csupán szorosán a tárgyhoz tartozó megjegyzéseket fogok megengedni magamnak, s oly illedelmes és kötelességtudó leszek, mint . . . mint . . . (mit is lehetne itt mondani?) mint egy *prima donna*. (Remélem ez szépen meg van mondva?)

Nos, tehát kezdjünk a dologhoz!

„Il faut chercher toujours le mieux!” mondja a francia, a mi magyarra fordítva kívülbelül azt jelenti, hogy bolond kocsis az, a ki a lovat a hátára veszi.

Ezen böles idézet után azt hiszem, hogy üstökön ragadhatom a kérdést, in medias res és kezdek a filozofálást a *nőkről* általában, s a *leánygimnásiumról* különösen . . .

. . . Hogy mi a „nők műveltsége”?

Ah! hölgyeim! Tessék csak elolvasni Saint Beuve könyvét a francia nőkről, abban megvan. Én is onnan tudom. A XVIII-ik század hölgyei mutatták meg hogy mi az?

Egy dicséret-könyv az az egész!

Hymnusok a női műveltségről, a francia hiúság bibliája! . . . Pedig egy szó sincs benne, a mi ne lett volna igaz, mert a báj a kellem istennői, a régi görög világban, nem lehetek

vonzóbbak, lebilincselőbbek, fenségesebbek, mint a XVIII-ik század francia királynői.

Bizonyosan gimnáziumot végeztek ezek a hölgyek, gondolják önök? — Nem! Talán a matematikában, vagy a fizikában voltak otthon? Nem! . . . Vagy talán . . .?! Istennem, az ember — nemis tudja, mit kérjen még. . . Hát mit tudtak ezek? . . .

Hát bizony tudományos dolgot édes keveset, sőt pontos kifejezéssel élve — *semmit*.

Egyszerűen tudtak izléssel öltözködni, bájosan mosolyogni, kellemesen és szellemmel — csevegni.

Csevegni oly üde nyelven, oly kecsesen szőtt mondatokban, hogy az ember minden kis megjegyzésüket egy apróbb bokrétának tartotta volna, a mire még friss harmatot is tudott hinteni az ügyes kertész . . .

Ez volt az ő — *erősségük!*

Csupa eszes, tudós férfiak között forogtak; olyanok közt, a kiket századok fognak csodálva és dicsőítve emlegetni; és semmit se tudtak a tudományokból, mégsem vallottak szegyént e miatt!

A tudományok? . . .

közlekedés teljesen felakadt, s csak órák múlva, a midőn a szerkocsit beemelték, s a váltót helyreállították, indulhatott meg a forgalom.

Mi volt a kisiklás oka? Az, hogy, a midőn a mozdony a kitérőből jövet a helyesen álló váltón áthaladva megállott, a szerkocsi utolsó kerékpárja a kitérőbe vezető csucs-sin hegyét túlhaladta ugyan, de éppen csak túl haladta, azonban nem ment annyira túl a váltón, hogy az egyenesbe vezető csucs-sin, mely hosszabb volt, a tősinhez záródhatott volna, a midőn a váltóór a váltó kör-téjét átesapta, hanem az egyenesbe vezető csucs-sin záródását meggátolta a kitérőbe vezető tősinen álló hátsó szerkocsi kerék koszoruja. A váltó nyitva maradt s így a midőn a hátrafelé haladás megkezdődött a nyitott váltón az egyik oldalon a kerekek a kitérőbe vezető, a másik oldalon az egyenesbe vezető tősinen haladtak, a közbeszorult váltót megrongálták, s midőn tovább futva, két irányu haladásukat a tengelytáv már nem engedte meg, a vágányok közé lesiklaniok kellett.

De ki volt e kisiklás okozója? Csakis a váltóór, mert ha nem elégszik meg azzal, hogy a váltókörtét átesapja, s csupán a tárcsa állását nézze, hanem lámpásával meg szemléli, hogy az egyenesbe vezető csucs-sin a tősinhez záródik-e, észreveszi, hogy a csucs-sin záródását megakadályozza a tősinen álló

kerék koszoruja, mely a csucs-sin hosszát nem haladta meg és ekkor a váltók a kitérőbe visszaállítva, a mozdonyt addig előre-intette volna, míg a váltónak az egyenesbe való elváltását és záródását mi sem gátolja s ekkor a baleset sem történik meg.

## Végnélküli kedvezmények.

Irta: Ligeti J. kalauz.

Nagyrabecsült felebbvalóink rendelkezéseit és határozatait bírálat tárgyává tennünk nem is lehet, nem is szabad és ez nem is czélom. Azt hiszem azonban, nem véték a köteles tisztelet ellen akkor, a midőn szóvá teszem azon végnélküli kedvezményeket, a melyeket olyan egyének élveznek, a kik arra ugyan kevés jogczimmal bírnak és élvezik e kedvezményeket végtelen kárára az intézetnek.

A mióta a közigazgatási tisztviselők, állami hivatalnokok, nyugdíjasok s az ég tudja még kik nem, a félároni utazás kedvezményében részesülnek, legjobban az első kocsiosztály van igénybe véve. Miért ne? Hiszen Éhes Boriszláv vármegyei czimzetes segéd-fogalmazó gyakornok-helyettes jelölt ur fe-

Édes Istenem! . . . micsoda fonák szerkezetű koponyának kellett lenni annak, a melyben először megfogamzott, hogy a nő a férfinak *verseny-társra* legyen . . . ?!

*Verseny-társra!* . . . Mintha bizony a férfinak verseny-társra volna szüksége, nem pedig *pihenő, enyhet adó, felderítő, fészket melegen tartó — élettársra* . . . !

\* \* \*

. . . *Kedvesség!* . . . Költőzzél te egy nőbe és nem fogom adni tizezer olyanért, a kiből legkitünőbb filozofiae és medicinae doktorait csodája a világ!

Ha egy leányt látok, a ki a logaritmusok, a trigonometria, az anatómia titkaiba behatolt, olyan forma benyomást érzek, mint mikor látom, hogy a bérlőkrumpli földde szántja fel az uraság parkját . . .

A nyájas olvasó azt hiheti ezek után, hogy én sem kívánok több műveltséget a nőktől, mint az egyszerű magyar ember, a ki olyan feleséget keresett, a ki „nem áll az eresz alá, mikor az eső esik“ vagy „kerte alól magától is haza tud jönni“ . . .

Nem . . . Ellenkezőleg.

Nekem is megvannak a magam igényei a nők műveltségét illetőleg. Sőt azt hiszem, hogy az én igényeimet sokan magasnak is fogják találni. Csakhogy nagy súlyt helyezek annak a műveltségnek az — *irányára* . . .

A nőnek művelt lélekre kell szert tennie, a nélkül, hogy érzelmeiből egy jottányit is elveszni engedne. Ismeretekhez kell juttatni, de olyanokhoz, melyek nem esnek a finomság és gyöngédség rovására. A sok ismeret erősíti az elmét, de egyúttal megsemmisíti a szellem üdeségét.

Tanulmányai nem a tudomány képviselőinek kezeiből, hanem az emberi szellem letéteményeseinek, a nagy íróknak és művészeknek kezeiből kerüljenek ki.

Főként pedig tudjon *érezni, vonzódni, szeretni, lelkesedni* és ismét — *szeretni* . . . Legyen benne az érzelem — *igaz*, a mit nem tett tönkre sem az ábrándozás, sem a tudá-kosság, sem az önállóságra törekvés, sem a „küzdés a létért“ . . .

Ha egy pályavégzett nőt látok, mindig megsiratom az emberiséget . . .

Jámbory műszaki főmérnök, az utász-ezred tisztikara és óriási közönség Szegedről. A vashíd hárommillió koronába került. Az összes vasrészek sulya ezerötven tonna. Az algyői hid pillérei 23 méterrel zérus víz alatt állanak a Tisza medrében. A hidnak hét 50 méteres és egy — (a régi) 104 méteres nyílása van. A Vásárhely felé eső hatodik nyílás középső vasszerkezete négy perc alatt 3 és fél méter magasságra emelhető az esetre, ha a Tisza kiáradna s a nyílások alatt a hajók nem közlekedhetnének. A vasszerkezet felhúzásakor a hid előtt levő önműködő villamos váltó más vágányra tereli a vonatot s így minden szerencsétlenség megakadályozható. A hid eltolásával 210 ezer koronát takarított meg az állam, mert egy új vasszerkezet építése 250000 koronába került volna, míg az eltolás 40000 koronába került.

\* **Az osztrák-magyar közvetlen díjszabás megújítása.** A mint jelentik, azok a tárgyalások, melyek a Magyar Államvasutak és az Osztrák-Magyar Államvasut-társaság között az utóbbi részéről felmondott osztrák-magyar közvetlen díjszabásának megújítása ügyében folytak, be vannak fejezve. A kereskedelmi miniszter tegnap rendeletet intézett a Magyar Államvasutak igazgatóságához, melyvel meghatalmazza, hogy néhány jelentéktelen módosítással az Osztrák-Magyar Államvasutársasággal az új egyezményt kösse meg. Az új

egyezményt ismét tíz esztendőre kötik meg. A kilométerikus felosztás elve az új egyezményből ki van küszöbölve, azonban a budapest-bécsi forgalom úgy a brucki, mint a márhégyi irányban szabályozva van és azonkívül a délnémetországi forgalomra is vannak közvetlen díjtételek. A részleteket legközelebb dolgozzák ki. Az új egyezmény január elsején lép életbe.

**Vasuti kocsik szállítása Transvaalba.** A „Carintia” nevű osztrák Lloyd gőzös a napokban Fiuméből 150 vasuti kocsival megrakodva indult az afrikai partok felé. Ezen vasuti kocsik a magyar waggonyárakban készültek és a transvaali vasutak részére szállítottak. A magyar iparnak haladását és versenyképességét szépen bizonyítja ezen szállítás.

\* **Porosz vasutak államosítása.** A vasutállamosítás mindjobban terjed és már nemcsak Ausztriában igyekeznek a magánvasutakat egymásután államosítani, hanem Németországban is. Poroszországban a vasutak nagyobb része már az állam birtokában van és most a porosz kormány a magánvasutaknak sorban ajánlatot tesz a vonalak megváltására. Összesen hat vasutat akar most az államkormány államosítani. Ezek közül a keletporosz déli vasut 242 kilométer hosszú és részvénytőkéje 27 millió márka; a marienburg-mlawkai vasut hossza 149 kilométer, részvénytőkéje 25,680.000 márka; az altdamm-kolbergi vasut hálózata 122 kilométer, részvénytőkéje

## CSARNOK.

### A rablók pinezéje.

6

— Angolból fordította: Sz. B. —

— „Nem láthatám jól az ifju leány arcát, — mondá, — de a mint az egyik rabló a leány ujját, melyről a gyűrűt lehuzni nem tudta, levágta és elhajította az ágy mögé, a hol én elrejtőzve voltam, egész határozottan emlékezem, hogy azt felvettem és köpenyem zsebébe tettem. — és ime — csodálatos — az ujj — most is ott van . . .”

A hallgatók ajkain a rémület és börtöndi kiáltása tört ki. Kield még halványabb, még fehérebb lett, mint előbb, és hirtelen felkelt, hogy távozzék. Az agg, karját megragadva, visszatartá.

— „Maradjon csak itt kedves vöm uram, — mondá mosolyogva, — és hallgassa végig a történetem. Legjava még hátra van . . .”

Aztán elbeszélte, hogyan menekült a rablótanyáról, hogyan vették üldözőbe, hogyan vették üldözőbe, hogyan ragadta meg lova farkát az egyik rabló, hogyan vágta ki magát a veszedelemből és hogyan járt Gellerupban a fiatal nővel és fiúval.

— „A fiu felismerte a csonka kezét, és így kiáltott: „Ez a bátyámé!” . . . Ugy tetszett ne-

kem, mintha azt álmodtam volna, hogy a mikor gyorsan lóra kapva tovább menekülék, a levágott kezét magamhoz vettem és magammal vittem. És csodálatos — az a levágott kéz — ép úgy, a mint álmodtam — most is itt van! . . .”

Es azzal egy csonka, csuklóban elvágott férfi kezét tett az asztalra, — és mintha nem is ügyelne a hallgatók rémült kiáltására, — folytató:

Es azt hiszem, hogy arra a kézre nem lesz nehéz nekem se ráösmernem, mert hiszen ez az aranygyűrű itt e kéz egyik ujján — egy ismerősömtől való!”

Aztán fogta a csonka kezét, mely még akkor is ökölbe volt szorítva és a Kield lácaéhoz dobta.

— „Itt a gyűrűje, Kield uram! visszavehet! és kísértse meg, hátha ez a csonka kéz találni fog az ön karjához . . .!”

A vendégek felugráltak helyeikről. Minden szem Kield felé fordul. Ennek jobb karja fel volt kötve és a kéz-fej a kötéstől nem látszott. Az agg oda ugrott és lerántotta a kézről a kötést.

— „E perczben — végezzé az agg — az ön társai már börtönben ülnek, és egy óra mulva ön ismét együtt lesz velök oly helyen, mely sokkal méltóbb önhöz, mint ez itt.”

Az ajtó megnyílt, fegyveres örök jöttek a terembe és elhurczolták magukkal — a boldog völegényt.

6.300.000 márka; a stargard-kustriai vasut hálózata 192 kilométer, tőkije 118 millió márka; a kiel-eckernförde-flensburgi vasut hossza 81 kilométer, tőkije 55 millió márka és végül a boroszló-varsói vasut porosz vonalainak hossza 55 kilométer és tőkije 8.010.000 márka.

\* **Vasuti sz-rencsétlenség.** Az államvasutak igazgatósága a következő kommümkét tette közzé:

Az ez évi október ötödikéről hatodikára hajló ój-jelen Budapestről Zimony feié közlekedő 942. számú gyorstehervonatnak Kiskun-Halas állomásra történt behaladása alkalmával a váltóór a helyesen állott bejáratit váltót közvetlenül a vonat előtt elváltotta, minek következtében az, az ugyanazon vágányon állott 907. számú személyvonatnak nekiment. Hét utas jelenték-telen sérülést szenvedett, továbbá a két vonatmozdony és egy III. osztályu személykoesi kisikamlott. Az utasok egy Szabadka állomásból indított segélyvonaton folytaták utjokakat mintegy 3 órai késéssel. Szigoru vizsgálat folyamatban van.

\* **Agyongázolta a vonat.** Ma reggel a rákospá-lota—újfalui állomás közelében a 98. számú tele-fon-oszlop mellett hallva találták *Molnár* Lajos czeglédi születésü 29 éves betűszedöt. Feje össze volt zuzva. A rendörség megállapította, hogy Molnárt a vonat gázolta el. Látták, amint ittas állapotban támolygott a sinek között. Valószínűleg elesett és így gázolta halálra a vonat. Holttestét az újpesti halottasházba vitték.

\* **A zóna reform** munkálatai már annyira elő-haladtak, hogy az összes munkálatokat előrelát-hatólag november hó 1 re befejezik, így az új személy díjszabás a kitűzött időre, az az január hó 1-re feltétlenül életbe fog lépni.

\* **A gyorsaság rekordja.** Gould J., amerikai vasut-király nemrég Detroitból Chicagoba utazott a Wabash vonalon. A két város közti távolság éppen 500 kilo-méter. Ezt az utat a három szalonkoesiből álló vonat éppen *öt óra alatt* tette meg. A vonat óránként tehát 100 kilométert tett, de ha a megállásokat leszámítjuk; ugy az óránkénti sebesség 106 kilométer. Egyes vonal-szakaszokon a vonat igazán örületes sebességgel ha-ladt. Így például Alvardtan Junctiontól Montpelierig a 18 kilométernyi utat a vonat 9 perc alatt tette meg, itt tehát az óránkénti sebesség 120 kilométer volt.

\* **Nehéz tehervonat.** A Lehigh Valley vasu-ton Sayre és Weldon között mult hó 7-én egy 104 nagy koesiből álló tehervonat tette meg az utat, melynek sulya 4013 tonna volt. A vonatot egy rendes tehermozdony von-tatta. A 130 kilométer utat a vonat 7 óra alatt tette meg, az óránkénti sebesség tehát 18.7 kilométer volt. A mozdony utjában há-romszor vett fel vizet.

\* **Távíratozás drót nélkül.** Londonból táv-íratozza tudósítónk, hogy oda jelentés érke-zett Montrealtól azokról a kísérletekről, a melyeket mostanában St.-Dominiquen foly-tatnak a drót nélkül való távíratozás terén s a melyek pompásan sikerültek. A montreali távírat szerint egy álló telepet összekapcsol-

tak egy robogó gyorsvonaton elhelyezett állomással s a távíratozás hibátlanul ment. A gyorsvonat óránként hatvan mértföld gyorsasággal haladt.

x **Legujabb női ruhakelméket** és más divatáru czikkeket légezélszerűbb **Braunfeld Sándor** áruházában beszerezni, a mennyi-ben ez az egyedüli üzlet, hol a legszoro-sabb **szabott ár** minden egyes czikkben láthatóvá van téve és a tulfizetés ki van zárva.

## IRODALOM. MŰVÉSZET.

„**Forgalmi és távolságmutató.**“ A magyar ko-rona országainak összes helyiségeit kereske-delmi forgalmi szempontból tárgyalja a for-galmi és távolságmutató, mely adatainak sok-oldalúságánál fogva a helységnévtárt pótolja. A mű két részből áll. Az első rész, a tulaj-donképeni „Helységnévtár“ a magyar korona országainak összes helyiségeit (beleértve még a pusztákat, tanyákat, telepeket, sőt az er-dészlakokat is) abból a szempontból sorolja elő, hogy mely vasut-, posta-, távírda-, tele-fon- és gőzhajó-állomás forgalmi körébe tar-toznak, megemlítvén minden egyes helynév mellett egyúttal azt is, hogy a vasutállomás-tól mily távolságra fekszenek. A második rész a magyar korona országainak, valamint az osztrák határszélek állomásait foglalja a legnagyobb gonddal és pontossággal össze, részletezvé minden egyes esetben azt is, hogy az állomások minő forgalomra vannak beren-dezve. Emellett még a vasutállomásokat a IX. üzletvezetőség szerint is külön csoportosítja, ami ismét a kereskedői körök tájékoztatására szolgál mebecsülhetetlen adatokat. Ebben a részben az egyes állomások kölesönös távolsága is meg van jelölve. Ez a köziköny, mint ut-törő munka, kétségkívül nagy szolgálatokat van hivatva teljesíteni s mint a maga ne-mében ez idő szerint egyedüli, mindenkire nézve, ki a közforgalmi eszközök igénybe-vételére van utalva, teljesen nélkülözhetet-len. Előnye még az is, hogy hat nyelven ad magyarázatokat, a német, cseh, horvát, francia és angol nyelven. A nagyszabásu mű Lányi Róbert felügyelő és Szatmári J. Jenő postatiszt 3 évi fáradhatatlan munkás-ságának eredménye, több mint 800 oldalra terjed s ára kemény kötésben 16 korona.

Feltétlenül hézagpótló lesz e mű, mert mi vasutasok hány-szor vennénk hasznát az ily segédkönyveknek, sőt szükségesnek tartjuk, hogy a felsőbbbség látna el vele az összes állomásokat, mert így a drága ár miatt alig szerezhetjük azt meg a saját költségünkön.

## VEGYESEK.

**Próbajáratok gyorsvonatú mozdonyokkal.** A 100 kilométeres sebességgel való próbajáratok a budapest—pozsonyi vonalon a legközelebb teljes befejezést nyert. A szakköröket az elért eredmény teljesen kielégítette és a mozdonyok mindenben teljesen megfeleltek a hozzájuk fűzött várakozásoknak. A próbák alkalmával használt különféle szénemek közül legjobban bevált a farkasvölgyi tárnákból való petrosényi kőszén, így tehát hazai szénrel is el tudtuk érni azt, hogy nagy sebességgel haladó vonatok mozdonyainak a fűtésére használhassuk.

**Mozdonygyártás az északamerikai „Egyesült államokban.”** Az amerikai ipar óriási fejlődésének érdekes képét nyújtják azon statisztikai adatok, melyeket most közelebbről nyilvánosság elé bocsátottak. Az 1900. évben az Egyesült Államokban 28 olyan gyár volt, mely kizárólag vagy nagyjából részben mozdonyok gyártásával foglalkozott. Ezen gyárakban az említett évben 3744 db. különböző típusu mozdony készült, melyeknek összértéke 27,121,063 dollárt tett ki. Ezzel szemben 1890-ben 19 gyárban csak 2409 db. mozdonyt építettek 19,752,465 dollár értékben. A már említett nagyobb mennyiség mellett 1900-ban 26 vasuti műhelyben még 272 mozdony készült 3,276,393 dollár értékben, úgy, hogy az összes előállított mozdonyok értéke 30,397,456 dollárra rugott.

A 28 mozdonygyárba 40,813,793 dollár tőke van befektetve.

Ezek az adatok nemcsak az iparnak fejlődését mutatják, hanem egyúttal fényesen dokumentálják az „Egyesült Államok” közlekedésének rohamos növekedését is, mert bár a mozdonyok egy része a külföld számára készül is, de ezen szám elenyészően csekély a belföld forgalmához képest.

## FEJTÖRŐ.

— Lapunk olvasóitól szívesen közlünk rejtvényeket. —

### Számrejtvény.

12	29	3	19	28	Madár
6	26	2	24	22	3 Egy volt államfő neve
		8	7	18	17 Mindnyájaink édes anyja
		10	15	30	16 Egy miniszter neve
			1	25	20 A test része
			11	27	14 A nap egyik szaka
21	9	14	4	13	Arany egyik nagy művének hőse
	8	5	23	21	7 Tornaeszköz
			1—30		Petőfi egyik költeményének első sora.

Ezen rejtvény megfejtését november hó 2-án megjelenő 34-ik számunkban hozzuk. A megfejtők között egy jutalomkönyvet sorsolunk ki. A megfejtés határideje október 29.

F. é. 32-ik számunkban közölt rejtvény megfejtése:

„Nem boldog a magyar.”

A kitért jutalmat a megfejtők közül Kozsár Antal nyerte meg, kinek címére Szűcs Jenő „Szívörténetek” című kötetét postára tettük.

## Szerkesztői üzenetek.

**H. J. Losonc.** Hallgatása nagyon hosszas, olvasóink már reklamálják.

**B. T. Halmaj.** Levelét vettük, köszönjük. Miután pedig a dolog igen bő megbeszélést igényel, azt sem itt, sem pedig levélben el nem intézhetjük. Ha a dolog oda érkezik, majd kérni fogjuk látogatását. Üdvözet!

**N. Gy. Kolozsvár.** Levelét megkaptuk. Szíves türelmét kérjük, mert azt a szerkesztő-bizottság elé kell terjesztenünk. A határozatot levélben közölni fogjuk.

**B. F. Üdvözet!** Nagyon kitűnő dolgok, általános derültséget fognak kelteni. A t. p.-t megindítottuk.

**Kiváncsi.** (dr.) dr. Iharos István, (—s—ó) Banovits László, (—y) ifj. Görgey László, (Irenruh) ugyancsak az, (—ko—) Zsivkovics Antal.

**Troubadour.** Az épen olyan, mintha azt állítaná, hogy Kolumbusz Kristóf madár volt, mert mindig a tojását emlegetik. Rossz következtetés.

**K. T.** Sajnáljuk, nem közölhetjük. Hideg már az idő arra!

Több levélre jövő számunkban felelünk.

Felelős szerkesztő: Zsivkovics Antal



## GROSZMAN LIPÓT

az „Arany csizmához” címzett

magyar gyártmányu, karlsbadi és sajátkészítményű  
**czipőraktárába**

Miskolcson, Széchenyi-utca 101. szám alatt,

(Lloyd-szállóval szemben)

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

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

ugyszintén saját készítményű férfi **bagaria csizmák.**

Előkelő összeköttetésekkel fogva azon kellemes helyzetben vagyok, hogy a legjobb minőségű árukat **bámulatos olcsó árban** árusíthatom.

Egyben bátorodom a n. ó. közönség b. figyelmét felhívni a valódi „**MACÁRT**” 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 kerem a n. ó. közönség szíves pártfogását és maradok tisztelettel

**GROSZMAN LIPÓT.**

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



## A MISKOLCZI SZŐLŐBIRTOKOSOK BOR- ÉS SZŐLŐ-ÉRTÉKESITŐ EGYLETÉNEK VÁLASZTMÁNYA

EZ ÚTON IS ÉRTESITI ÚGY AZ EGYLET TAGJAIT, MINT A BORVÁSÁRLÓ KOZÖNSÉGET, HOGY EZ ÉVI

— TÖRZSKÖNYVI KIVONATÁT —

TÖBB EZER PÉLDÁNYBAN SZÉTKÜLDTE. A TÖRZSKÖNYV KÉT PÉLDÁNYBAN LETT KIÁLLITVA.

AZ EGYIK PÉLDÁNY EGYESÜLETI ELNÖKÜNK

A MÁSIK PÉLDÁNY PEDIG E. PÉNZTÁROSUNK

**SZAFFKA PÁL**



**RÁCZ JENŐ**

KIR. KÖZJEGYZŐ UR HIVATALOS HELYSÉGÉBEN

GYOGYSZERTÁRÁBAN („ARANY SZARVAS”)

VAN ELHELYEZVE.

TÖRZSKÖNYV-KIVONATTAL VAGY FELVILÁGOSÍTÁSSAL SZÍVESEN SZOLGÁLUNK.

### MEGHIVÓ.

## A Miskolczi Kölcsönös Önszegélyző Hitelszövetkezet

1902. évi október 30-án délután 4 órakor a „Korona”-szálló éttermében tartandó

## VII. évi rendes közgyűlésére

a szövetkezet tagjai tisztelettel meghívomak.

### A közgyűlés tárgysorozata a következő:

1. Igazgatóság jelentése.
2. Felügyelő-bizottság jelentése.
3. A mérleg és zárszámadás feletti határozathozatal.
4. Az 1897—98. évi III. évtársulat felszámolása.
5. A VIII. évtársulat megalakítása.
6. A kilépő igazgatósági tagok helyének betöltöltése.
7. Három felügyelő-bizottsági rendes és két póttag választása.
8. Öt felszámoló bizottsági tag választása.
9. A fegyelmi bizottságba négy tag választása.
10. A közgyűlés előtt 8 nappal az igazgatóságnak írában beadott indítványok.

Kelt Miskolczon, 1902. október hó 14-én.

**Az igazgatóság.**