

HALADÁS

VASÜTI
SZAK- ÉS SZÉPIRODALMI HETILAP
A MISKOLCZI MÁV. ALTISZTI-KÖR HIVATALOS KÖZLÖNYE.

SZERKESZTŐK ÉS LAPTULAJDONOSOK:

BANOVITS LÁSZLÓ

ZSIVKOVICS ANTAL

Előfizetési ára:

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

Szerkesztőség:
Miskolcz, Mindszent-utca 4. 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 részve-
társ.”-nál 3000 koronára halál esetre
és 3000 koronára állandó munka-
képtelenség esetére szól.

A bpesti pályaudvarok elhelyezése.

Miskolcz, 1903. július 25.

(—s—ó) Legközelebb mi is hirt adtunk arról, hogy kereskedelmi miniszterünk államtitkárja és a m. kir. államvasutak vezérférfiainak kíséretében szemlét tartott a budapesti új központi pályaudvar elhelyezése miatt.

Bizony égető szükség van már arra, hogy a budapesti pályaudvarok új elhelyezésének kérdése végtére megoldassék, mert a mostani pályaudvarokon a nagy forgalom lebonyolítása valóságos kínlás.

Terjeszkedésre pedig sehol egy talpalattnyi tér, mert az egy rákosi pályaudvar kivételével, a hol még csak lehetne talán egy kissé terjeszkedni, a többi pályaudvarok körül vannak építve, úgy, hogy míg egyrészt rajtuk változtatni, azokat nagyobbítani nem lehet, addig másrésztől valóságos akadályai a főváros fejlődésének.

A két személy-pályaudvarnak, a keletinek és nyugotinak egyetlen előnyét, hogy közel vannak, nagyon lerontják számtalan hátrányai.

Szinte restelkednünk kell, ha idegenek nézik meg budapesti személy-pályaudvarainkat; a nagy forgalom lebonyolítására alig néhány vágányunk van, a helyi vonatok mellékvágányról, a csarnokon kívül indulnak, az utasnak jó nagy sétát kell megtenni, míg vonatjához jut és azon kívül a váró helyiségek — a vonattól való nagy távolságon felül — barátságtalanok, sötétek és semmi-képen sem méltók egy ország fővárosához.

Ezek csak a külföldi szembeötlő hiányosságok, a melyeket a laikus, az idegen szemlélő is észre vesz, hát még ha belátna a kulisszák mögé és látná, mennyi bajjal, mennyi kapkodással, mennyi hirtelen tolatással, 4—5 percz alatt



elvégzendő vágány szabaddá tétellel jár a forgalom lebonyolítása.

A vágányhálózat sem teljesen megfelelő, igen meglátszik rajta, hogy — a szükséghez képest — majd itt, majd amott változtattak, tódtak rajta; egy szóval, hogy nem egy, a kitűzött cél-
nak megfelelő egységes tervezet szerint készült az egész.

A budapesti teherpályaudvaroknak is vannak kisebb-nagyobb hiányai.

A forgalom folyton növekszik, s ha a legközelebbi jövőben nem történik intézkedés új pályaudvarok építése iránt, az eddigi és terjeszkedésükben megszorított és a mai igényeknek is csak nehezen megfelelni tudó pályaudvarok egyszerre csak képtelenek lesznek feladatuknak eleget tenni.

Nincs sok idő tehát már a várakozásra.

Hogyan fog ez a kérdés megoldatni, a személyforgalomnak egy közös pályau-

udvarból, s a teherforgalomnak külön tömegáruk s külön darabáruk forgalmára berendezett pályaudvarokból való lebonyolításával-e, s hogy hol fognak ezen pályaudvarok felállíttatni, minden-
esetre körültekintő megfontolást igényel, de nem szabad e megfontolással már nagyon hosszú időt eltölteni.

Nem engedi meg cikkünk kerete, hogy mélyebben foglalkozzunk e kérdéssel, csupán annyit kívánunk megjegyezni, hogy míg egyrészt nagy előnyököt látnánk a személyforgalomnak egy, a közönség igényei és a szolgálat kívánalmainak teljes figyelembe vételével épült közös pályaudvarban való összpontosításában, addig a teherpályaudvarok felállítása mellett okvetlen meghagyandónak vélnők a budapest—dunaparti és lipótvárosi pályaudvarokat, már csak a gyárak, a vízforgalom miatt is s feltétlenül szükségesnek tartjuk, hogy egy külön nagy szén- és fa-pályaudvar is

TÁRCZA.

Romok között.

Irta: Ó Papik Sándor.

Romok között járunk ketten

S nézünk busan, elmerülten,

Mit az idő még meghagyott,

Palotákból imitt-amott.

„Kiugró“ nolt ez itt nyilván,

S kéjes napok alkonyatán,

Itt kacagtak, esőkolóztak,

Rémurak, kik — — — rég halottak!

Ezek meg tán kintő kamrák:

Itten vágták, korbácsolták,

— Ha bátrabban tekintett szét, —

Az embert, az Isten képét.

S mily sötét van lent a mélyben!

Ott senyvedtek szomjan, étlen,

Gazok, latrok és ártatlan,

A jó Isten tudja hányan!

S mi az, amit most is hallok?

Panasz-sírás, sühajtások?

Nyögések-e jajgatás-e,

Vagy lánczoknak esőrrenése? — —

A tömérdek romhalomban

Csak a torony áll még busan:

Romok között így áll éppen

Szerelmünk is, tisztán, épen.

állíttassék fel, mert ezen áruk nagy tömege megérdemel egy külön pályaudvart.

Ezekben fejtettük ki csak nagy vonásokban nézeteinket.

Mit fog hozni a jövő, miként fog e kérdés megoldást nyerni azt nem tudjuk, de azt ismételnünk kell, hogy égetően sürgős a megoldás.

Bizzunk abban, hogy az érdekelt szakörök úgy fogják ezen kérdést megoldani, hogy nemcsak néhány évre, hanem hosszú időre el lesz látva a főváros minden igénynek megfelelő pályaudvarokkal.

A tehervonat és menetrendek meggyorsítása.

Irta: **Angyal József** m. á. v. hiv.

(Folytatás.)

Téved azonban bárki, a ki azt hiszi, hogy a gyorsabb járatu tehervonatok befektetésének legnagyobb előnyeit az előbbieken találhatja fel. Sokkal fontosabb, sokkal jelentőségtelesebbek azon előnyök, melyeket a

járművek gyors és gazdaságos kihasználása által lehetne elérni.

Hogy ezen szempontból kellően megvilágíthassam a kérdést, kénytelen vagyok azt példával illusztrálni.

Tegyük fel ugyanis, hogy a ruttká – budapesti viszonylat teherforgalmának lebonyolításához naponta 30 kocsi szükséges, mely kocsi a mai rendszer mellett átlag 32 óra alatt érnek Ruttkáról Budapestre, feltéve, hogy a közbeneső rendelkezési állomások nem tartóztatják fel azokat huzamosabb időre, hanem lehetőleg azonnal továbbítják az elegyet. Ezen esetben az illető viszonylat forgalma egy év alatt:

$365 \times 30 = 10950 \times 32 = 350400$ óra tartamára köt le 30 kocsit, illetve 350,400 kocsi-óra teljesítményt mutat fel. Gyorsabb járatu tehervonatok rendszeresítésével s ennek kapcsán a tehervonatu forgalomnak közvetlen jellegűvé való átalakításával, minden vérmesebb remény kizárásával csak 27 órára vegyük ezen út befutásához szükséges időt, akkor az illető viszonylat forgalma ugyanazon kocsimennyiséget csakis $10950 \times 27 = 295,650$ óra tartamára köti le, míg az ekképen nyert 54,750 kocsi-óra alatt az illető kocsik egyéb viszonylatok forgalmának lebonyolításához volnának felhasználhatók. A dolog könnyebb megértése és világosabbá tétele szempontjából a kocsik, illetve járművek gazdaságos kihasználását a következő alakban is feltün-

Alvó parázs.

Irta: **Bodor Ferencz.**

Az őrnagyné bucsucsókra nyújtotta kezét.

— Jó napot, urak. Elvárom, hogy ne hagyjanak cserben a holnapi bálon.

Alig voltunk az utcaajtónál, az egyik nyári hadnagyból kitért a fegyelmetlen polgárvér.

— Örökös heccz, örökös hajsza. Reggeltől estig az őrnagy tánczoltat, estétől reggelig az őrnagyné tánczoltatja magát. Hát már soha sem lesz vége?

A segédtsizt, a ki az őrnagy távollétében tulbuzgón szokta felfogni a szolgálat éjjeli ágát, hálasan védte a zászlóalj mamáját.

— Ne zörögj, gyerek. Meg kellene köszönnöd, hogy ő nagysága gondoskodik a szórakozásunkról. Különben is, a míg katona vagy, addig a parancs parancs, ha főköttő alul kerül is ki.

Egy tuskés bajuszu főhadnagy a nyári hadnagy pártjára szegődött.

— Igazat adok Benkőnek. Őnagysága igen okosan tette volna, ha a helyőrségben marad. Mi szükség rá, hogy örökké kíséren? Nála nélkül is megkapnók az utat a dandár összpontosítási helyeig.

A kapitány a füléhez hajolt:

— Te, ne beszélj effélet a segédtsizt előtt.

Boszusan legyintett keztyűjével.

— A mit mondtam, megmondtam. A nagy

gyakorlat nem arra való, hogy városról-városra a tánczunkat mutogassuk. Tizennégy órai foglalkozás után nem szökdösöm szívesen senki kedvéért sem.

Az őrnagy szembe jött velünk. Tisztelgésünkre megállott.

— Szervusztok, urak. Bocsánat, hogy az ozsonnán nem lehettem otthon, az ezredes ur magához hivatott. Nos, hogy állunk a bállal? Remélem, mindnyájan ott lesztek?

Akarva, nem akarva megkellett igérnünk.

— Igenis, őrnagy ur.

— Helyes. Szervusztok!

Rossz kedvvel váltunk szét. Az az egy vigasztalt, hogy az őrnagy épp úgy muszájból lesz ott, mint mi. A felesége bálnendező bogarainak ő örül legkevésbé, de mert nem segíthet rajta, jó képet vág a dologhoz.

Másnap ott voltunk valamennyien. Nem tánczolni mentünk; csupán azért, hogy ne hiányozzunk. A többi zászlóalj tisztikara is eljött. Így kívánja a bajtársi szellem. Annál jobb, legalább kevesebb nő jut egyre.

A bál türethetően kezdődött.

Fiatal hadnagyok, zsenge kadétocskák kézzől-kézre adták az őrnagynét. A polgári gyöngédnem is kelt, hanem kisebb árfolyamon. Én a terem közepére álltam, a nemtánczolók közé. El voltam rá szánva, hogy ebből a védállásból karhatalommal sem hagyom kiveretni magam.

tetem. Azt a forgalmat, a mit a mai menetrendjeink alapján Ruttká és Budapest között naponta 30 kocsi bonyolít le, azt gyorsabb járatu tehervonatok rendszeresítésével az előbbieik alapján

$$\frac{350400 \cdot 30}{295650 \cdot x} = \frac{295650 \times 30}{350400} = 25$$

$$x : 30 = 295650 : 350400$$

25 kocsi is képes lenne lebonyolítani, tehát ezen viszonylatból naponta 5 kocsit ki lehetne vonni és egyéb viszonylatok forgalmának lebonyolításához felhasználni. Az ilyképpen nyert kocsimennyiség arányba hozná a magyar vasutak kocsiállagát a legforgalmasabb idők kocsiszükségletével, feleslegessé tenné a kölcsönkocsik bérelésével járó tetemes kiadásokat s az újabb jármű beszerzések is csak az elhasználtak pótlására szorítkozhatnának. A ki pedig tisztában van azzal, hogy mily jelentékeny összeget fordítanak évente a magyar vasutak új járművek beszerzésére és ilyenek bérelésére, az kellő nagyságában méltányolni fogja azt is, hogy mily vitalis érdekét képezi ezen intézménynek az, hogy járművei minél gyorsabban és minél gazdaságosabban használtassanak ki.

Azon előnyök pedig, melyeket a magyar vasutak a gyorsabb járatu tehervonatok rendszeresítésével mozdony- és vonatkísérő személyzetük kihasználása terén elérnének, a maguk nemében megbecsülhetetlenek. Ezut-

Az örnagyné folyton le volt foglalva; nem ért rá engem észrevenni. Nyugodtan lehetett bá-mésködni. Táncolni nem akartam. Minek? Ha jól meggondoljuk, a tánc nem egyéb, mint néhány ember idegrángatódzási körjének a zene segítségével sokakra való szuggerálása. Dehogy van igaza néhai jó Apor Péter uramnak az ő hies metamorphosisában Erkölc és táncz nem érintik egymást. Csak ráfogás, hogy a húr sírására két test, két lélek egygyé forrva, közös vágyra gyulad. Szó sincs róla. Ha régen úgy volt is, ma már nem gyönyör a táncz, hanem szokásszerű robotolás; nem tudatosan élvezett izgalom, hanem reflex-mozgás, mint a galvanizált béka rángatózása. Csupán a tüdő és lábikrák működnek alatta, minden egyes részünk pihen.

Eh, nem érdemes ily látványért maradnom.

Épen szökni akartam mikor az öltöző küszöbén egy nő jelent meg. Termete, haja, szemeinek szelid nézése nagyon hasonlítottak valakihez, a kit rég nem láttam, habár gyakran szerettem volna látni.

Közelebb mentem, hogy jobban megnézzem.

Felém pillantott, fölismertem.

Csakugyan Zsarkay Bella volt.

Reszketés fogott el. A vér kiszaladt szívemből, jeges áramként özönlött végig ereimen, aztán fejembe tolt s mintha e pillanatban apró tűznyelvekké vált volna minden cseppje, úgy égette testemet. Esméletem elakadt, a te-

tal igen természetesen szó sem lehet arról, hogy gyorsabb járatok befektetésével személyzeti létszám apasztásra gondolhassunk, mert a szociális viszonyok alakulása, a munkanélküliek óriási száma oly fontos közgazdasági tényezőnél, mint a milyenek a magyar vasutak, ezt nem engedheti meg, hanem szó lehet a már meglevő személyzet szolgálati pihenési idejének oly szabályozásáról, mely bármily nemű forgalom rendes és minden körülmények között biztos lebonyolítására garancia lenne. Nem fogok ezuttal a mozdony- és vonatkísérő személyzet fordulóival foglalkozni, esakis egy vonalrész mai fordulójának arányát szándékozom összehasonlítani, egy — a gyorsabb tehervonatu járatok segítségével összeállítható — fordulóhoz.

A salgó-tarján — ruttkai és zólyom — zólyombrezói vonalak teherforgalmának lebonyolítását ez idő szerint 20 zólyomi és 6 ruttkai összesen 26 vonatkísérő csapat eszközli, mely csapatok havonta átlag 403,220 vonat-kilométer teljesítményt mutatnak fel, tehát egy csapat 15,900, egy ember pedig 3,080 km. teljesítményt végez átlag havonta. Az időmennyiség, mely egy forduló alatt letelik $26 \times 24 = 624$ óra, melyből a mai viszonyok szerint a személyzet 255 órát a vonalon tölt, nem számítva az indulásnál és érkezésnél okvetlenül megkivánt vonatfelvételi, vonatvizsgálási stb. kezelési időket, hanem pusztán csak a vonalon eltöltött idő: 255 óra.

rem képe homályos háttérre futott össze szemem előtt. Csak egy pontot láttam világosan, azt, a hol ő állott.

Oda akartam rohanni s karjaimat derekára fonva addig ragadni magammal, míg az őrült keringőzésben mind a ketten összerogyunk.

Ej, most már értettem, hogy lehet egyéb is a tánczban, mint merő reflex-mozgás. Attól függ, hogy ki az a nő-alak, a kinek keble mellünk fölött pihog, mialatt a nóta ütemére végigsiklunk a padlón?

Nem tudtam még se hozzá menni. Megbotlanám, a míg odáig érek, belesülnek a legelső szóba. Az izgatott ember ügyetlen: várni kell, míg rendbe jövök.

Addig, addig vártam, a míg érzekeim hallucinálni kezdtek.

Őt néztem és még se őt láttam: a cigány polkát huzott, még se azt hallottam; a természet paeculiszag töltötte be és nem éreztem belőle semmit.

Mást láttam, mást éreztem, egyebet hallgattam. Nem az a Zsarkay Bella állott szemem előtt, hanem a másik, az a tizenöt éves szőszke gyermek, a ki messze messze lakott innen. Ebben gyönyörködtem, ezt hallgattam mialatt a polka járta. Pedig milyen ártatlan dolgokról csilingelt a hangja. A szakácsnéra panaszkodott s az ellen kelt ki, hogy a felső leányiskolában rossz a rendszer, sokat kell tanulni.

gét s szolgálatának pontos teljesítését biztosítaná.

A jelenleg érvényben levő hosszú összemennetannak az oka legnagyobb részben, különösen az egyvágányu pályákon, a középállomások tulságosan hosszúra szabott tartózkodási idejében található, mely körülmény oly lassuvá, sőt halálosan unalmassá teszi a tehervonatu fergalmat, illetve a tehertovábbítás ügyét, hogy az egyenesen a vasut intézet kárára van, mert egyrészt a továbbított elegy csak igen későn éri el czélját, másrészt pedig a vonat továbbítását eszközöz személyzet is igen sokat veszít éberségéből s főleg az éjjeli vonatknál az ilyen huzamosabb tartózkodások valósággal naroktizáló hatást gyakorolnak a személyzetre.

Nem feledkezhetünk meg e tárgynál arról sem, hogy különösen egyvágányu pályákon a középállomásokon való tartózkodás oka a találkozásokra való várakozásokban rejlik s teljesen ki nem küszöbölhető. Mindazáltal, ha a tehervonatu menetrendek befektetésénél első sorban az illető szolgálati főnökségek meghallgatása után azon vonatok fektetnének be, melyek naponkénti rendes közlekedésre lesznek kijelölve, akkor némileg enyhíteni lehetne ezen viszátságokon; csak midőn már ezek be vannak fektetve, fektetnének be a rendkívüli közlekedésre kijelölt vonatokat, nehogy ezek a rendes közlekedésre kijelölteket utjokban feltartóztassák

és gátolják. A rendkívüli vonatok továbbítását amugy is tartalék szakaszok végzik s ezeknek pihenési ideje a gyakorlat szerint olyan, hogy huzamosabb 10—12 óráig tartó szolgálatot is képesek minden megerőltetés nélkül elvégezni.

Meglehető röviden vázolni igyekeztem azon indokokat, melyek a járat gyorsításokat szükségessé teszik s utalok még egyszer a közgazdasági élet rohamos fejlődésére is, mely körülbelül köteleltségévé teszi a vasutaknak, hogy vele lépést tartva fejlődjön s a mely fejlődésben és tökéletesbbülésben biztosítható legnagyobb sikerrel a gőzüzemü rendszer jövője vagy sima és rázkodtatás nélkül átmenet egy újabb, olcsóbb s a gyakorlati élet követelményeit jobbaa kielégítő rendszerre.

(Vége.)

Czirkvenieza.

Czirkvenieza, 1903. július 22.

Bár szerkesztőtársam a mult számban erősen reám üzent, hogy valami czápakalandot irjak meg, én mégis csak a békés fürdőleirást folytatom, mert mig egyrészt olvasóim nem hisznek már ugy sem a quarnerói czápakban, addig másrészt nem is illenék, hogy alig két heti tartózkodás után már czápakról regéljek,

Innen-onnan.

Rezignáció.

— Vehetnél te is a feleségednek karácsonyra egy ilyen karkötőt!

— Barátom! Az ő karját ezzel még nem lehet ám megkötni!

Lehetetlen.

I. Jogász: Te én azt hiszem, hogy a háziasszonyod fia megdézsmálja a fehérenemüidet. Olyan feltűnően tiszta gallérokat visel.

II. Jogász: Lehetetlen! Hiszen az én gallérom rajtam van!

Nem csekélység.

— Uram, ön kihuzott a vízből, megmentette az életemet! Mivel háláljam meg?

— Vegye feleségül az anyósomat és vándoroljon ki — Afrikába.

Hivatás.

— Már nem árulsz ujságot?

— Nem. Jegyszedő vagyok a Barokaldi czirkuszban.

— No és hogy megy sorod?

— Igen jól! Mindig mondtam én, hogy nem az irodalomban, hanem a művészetben van nekem a helyem!

Hajlandóság.

Biró: Nős, vagy nőllen?

Vádtolt: Tulajdonképen, nős, de ha a biró tud egy jó pártit, szivesen elválllok a feleségemtől!

Hasonlat.

Káplár (oktatás közben): Hallja maga Szabó! a maga fejében olyan sötét van, hogy ahhoz képest egy szerezsenfej valóságos villamos ivlámpa!

Diagnózis.

Férj (kinek a felesége beteg, az orvoshoz): Valószínűleg az időváltozás!

Orvos: Nem, barátom, inkább a . . . divatváltozás!

A kibicz.

Négyen kalabriászt játszottak. Feuermann felveszi a játékot s közben megüti a guta, összeesik s meghal. Kohn, Feuermann gibieze a nagy ijedség közepette megnézi a hat kártyát. Az egyik partner rá szól:

— Hallja Kohn! Mogának van edj szive mint a szikla! Szegény Feuermannat halva visznek el és mogo a kharthyákat veszi a khezibe! Pfoj!

Kibicz: Wie hajszt pfoj? Én sopán megakartam nézni mire vette fel a megboldogult!

mert ez tisztán szerénytelenségnek tűnnek fel ily rövid tengerismeret után előttem.

A mult számban a fürdőről irtam egyet-mást, most a lakásviszonyokról, étkezésről s más egyéb hasznos tudnivalókról kívánok szólni.

Czirkvenicza községe, mely egyuttal a mi szolgabirói hivatalunknak megfelelő kerületi előjárásának, s a járásbiróságainkkal egyenlő foku kerületi bíróságunknak székhelye, Fiuméből másfél órai hajózással érhető el.

A hajóforgalmat a „Magyar—horvát tengeri hajóstársaság“ látja el kényelmes hajóival.

Naponta három járat van, egy reggel 9 órakor, a második délután 1 óra 30 perczkor, a harmadik délután 4 órakor indul Fiuméből; vissza Fiumébe reggel 3⁴⁷ órakor, délután 3⁴² órakor és este 6 órakor indul a hajó.

Két móló, vagyis kikötőhely van, az egyik az ugynevezett „fekete móló“, mely azonban csak a községtől távolabb eső Therapia szállóba igyekvő, vagy onnan visszatérő vendégek ki- és beszállására szolgál, olyan feltételes megállóhelyféle, a másik a nagy, rendes móló a községi móló, a hol rendszeren kiköt a hajó.

A község sziklás hegyek lábainál a tenger partján nyulik el s csinos házaival, melyek

különösen a közvetlen a partmelletti, leginkább a vendégek lakásául szolgálnak, igen jó benyomást kelt a szemlélőben.

Három szálloda van; a „Therapia“ szálloda, mely a községtől távolabb fekszik a hegyoldalon.

Ez a modern fényűzés minden igényeinek megfelelően van építve s impozáns méreteivel szellős teraszaival, igen szép látványt nyújt, azonban az ott tartózkodás, bár a szobák árai eléggé mérsékelték is, csakis annak való, a kinek sok a pénze; mert az étkezést s más mellékiadásokat is számítva, sokba kerül az ott élés.

Azonkívül a községben a tenger partján vannak a „Klotild“ főhercegnő és „Czirkvenicza“ szállodák.

Ezekben mérsékeltőbbek az árak s az étkezés is eieég jó.

A tengerparti házakban s a belsőbb utcákban is igen sok kiadó butorozott szoba s egész butorozott lakás is van, vannak olyanok is, melyek konyhahasználattal vannak egybekötve.

A szobák árai havonta 15—30 frt, a lakásoké 35—70 frt közt váltakozik, hely és nagyság szerint.

CSARNOK.

A cserkesz.

Orosz elbeszélés.

— Kolorenko Vladimirtől. —

(Folytatás.)

A csendőr kéré pillantást vetett rám. Megértettem, hogy az akarja, ugorjak fel hirtelen, s kapjam meg hátulról, a mi minden esetre veszélyt hozó lett volna a cserkeszre s Csepornikov kihasználta volna a helyzetet. Egy kissé megmozdultam. A cserkesz össze-rezzent, vállán keresztül egy pillantást vetett rám, de azért szemmel tartotta a csendőrt is. A kezeimet a fejem alá tettem, egy közönyös szemlélő tekintetével, a mit Csepornikov keserű szemrehányó pillantásokkal kísért, abban a véleményben, hogy ezzel csak semlegességemet akartam jelezni.

A cserkesz kényelmesen hátradőlt a székekben s félig gúnyosan azt kérdezte Csepornikovtól:

- Hova utazol?
- Irkueskig. És maga?
- Nem messze.
- És honnan, ha szabad kérdenem?
- Dekmából.

— Ugy? Van ott a Lenán keresztül szánút?

— Nagyon természetesen! Magam is szánnon jöttem Kacsugáig. És te barátom, — mondá Gavrilovnak — irj gyorsan, a lovak már be vannak fogva.

— Hogyne — mondá Csepornikov, erőltetett nyugalommal. Indulnunk kell. Pusnik ébrednezzék, be kell fognunk a lovainkat s készülnünk az utra.

Ez bámulva nézett rá. A csendőr az ajtófelé ment.

A cserkesz azonban felugrott, mint egy aczélrugó, előkelő mozdulattal visszatolta az ajtótól, hogy egy pillanat múlva ismét a sarokban volt, s mintha mitsem sejtene, azt mondta a csendőrnek:

— Várj barátom, együtt megyünk.

Ugy hangzottak ezek a szavak, mint egy barátságos felhívás, a melynek Csepornikov, mintha meg lett volna babonázva, eleget tett.

— Ide vele — mondta a cserkesz Gavrilovnak s az utlevél után nyult.

— Még nem kész.

— Add ide, ha mondom! Később majd elvégezheted. Gyorsan megragadta az asztalon fekvő papirost. Az arcza szigorú, parancsoló tekintetét öltött, s a mozdulatai olyanok voltak, mint egy felingerelt tigriséi.

Marad tehát 369-es pihenési órája, melyeknek 38⁰/₀-át a végállomásokon, 62⁰/₀-át pedig honállomásán tölti le, azaz 140 óra a végállomások laktanyáiban, 229 órát pedig odahaza családja körében pihen.

Tegyük fel már most azt az esetet, hogy a s.-tarján — zólyomi vonalrészén 7, a zólyom — ruttkai vonalrészén pedig szintén 7 óra összemennettartammal bíró vonatok fektetettének be, a mi pedig az illető vonalrész létviszonyainak és a vonatkezelésre szükséges időnek teljes figyelembe vétele mellett is lehetséges, akkor a fentebb említett teherforgalom lebonyolítása 204 óra alatt eszközölhető volna, amikor is a mozdony és vonatkísérő személyzet szolgálatban eltöltött ideje 255 órától 204 órára apadna, ellenben pihenési ideje 369 órától 420 órára emelkedve, azaz a szolgálati és pihenési idő a következő, még a legultrább szociális igényeket is kielégítő arány alakot ölthetné:

327:673

hol a 327 arányszám a szolgálati, a 673 pedig a pihenési időt jelenti. Nem szabad oly irányú szociális törekvést elképzelni, melyet a szolgálati és pihenési idő ilyenmő arányosítása ki nem elégítene, de ha létezik, az már oly sajnálatraméltó kinövésé lehet az emberi kényelemszeretethez, a legnemesebb emberi tulajdonság a munka utáni vágyódás rovására, mely ellen minden téren fel kell venni a küzdelmet s melylyel szemben ki-

mélettel viseltetni nem lehet. Speciális szolgálati viszonyaink, melyekből kifolyólag az éjjeli szolgálatok terhes kötelezettségei, továbbá az időjárás mindenféle viszontagságai nehezdednek vállainkra, igen figyelemreméltó és igen méltányolható körülmények. Ezeknek recompensációját azonban inkább a javadalmasítás türethetőbbé tételében, semmint a pihenési és szolgálati idők más arányában kereshetjük annál is inkább, mert a mai társadalom minden rétege nagyon szomorú képét tárja elénk a munka iránti hajlam fokozatos degenerálódásának.

A gyorsabb járatutehervonatok befektetése, továbbá ennek nyomán a vonat- és mozdonykísérő személyzet fordulójának előnyös átalakíthatása kapesán a vasutak megkövetelhetik a vonatforgalom gyors és biztos lebonyolításának oly fokát, hogy az a személyzetet illetőleg kifogás tárgya ne lehessen, a hol pedig mindezek dacára személyzeti mulasztásokat tapasztalának, ott eljárhatnak azon szigorral, melyet a mulasztás megkíván. Utóvégre is az az általános emberi jellemnek is követelménye, hogy ki ki az elvállalt kötelezettségeinek a legpontosabban eleget tegyen akkor, mikor ezen kötelezettségek a lehetőség határain belül mozognak.

Az élénkebb forgalommal bíró fővonalakon az állomási személyzet létszámának olyképen való megállapítása, hogy az a forgalom élénkségével arányban álljon, folyamatban van s

Emlékezetem hiába erőlködött, különb tárgyakat nem bírt fölidézni. Több nem is történt köztünk. Akkor beértem ennyivel. Nem mertem volna megkérdezni egy világerő, hogy nincs-e más mondani valója is — valami olyan, a mit csak velem szeretne közölni, velem is csak titkon, sugva, szemlesütve.

A kis diákok félenk emberkéek. Ugy váltunk el, hogy nem vallottunk, nem ígértünk egymásnak semmit.

Pedig kár volt, nekem legalább az.

Egyik szív olyan mint a buja zöld: minden évben új vetést tud teremni; a másik kopár szirt: egy emberkoron át egyszer hajt fa rajta s ha ez kipusztul, lehet hogy örökre csupasz marad.

Az én szívem rosz talajnak bizonyult.

Régi bimbóját letörte a távollét, új meg nem tudott hajtani rajta a bennmarad gyökér miatt. Ez a gyökér is kiveszőben volt már és ime: az alvó parázs kilobbant, a régi tőn másodsor fakadt rügy. Vajjon azért-e, hogy megcsipje a dér s aztán rügy, törzs gyökér mind-mind kivesszenek és többé ne teremjen helyükbe semmi, soha?

Bella majd megadja a választ!

Tánczosa épen akkor tette le, odamentem.

Egy ur ült mellette

Előbb rám mutatott, azután reá.

— Első udvarlóm, — férjem.

Horvát ur, a férj, mosolyogva nyujtotta kezét, — Örülök, hogy megismertem. Bella mindig kedvesen emlékezett Önre mint jó ismerősre.

A teremben fullasztó hőség volt, baza támo-lyogtam.

Másnap tovább kellett mennünk.

A vezényszók elhangzottak, a dob megperdült, elindultunk. Az ablakok kinyíltak, itt-ott kendőt lobogtattak fellénk.

Egy zöld zsalus ház erkélyéről Bella nézett utánunk.

Bizonyosan arra gondolt, hogy milyen szép, mikor egy honvédezred menetel.

Nincsen baj.

- Áronkám! baj van, most már 80 kilót nyomok!
- Nyolczvan kila? Hol mérettél magadat?
- Nű, nálonk a boltban!
- Akkor nincs baj! Csak 60 khila vadj!

A fej.

- Mit hallok, a fiad megnősült? És milyen a felesége?
- Oh ne is beszélj róla! Egy fejjel nagyobb a férjénél!
- No, az nem olyan nagy baj!
- Nem ám! Csakhogy te nem tudod, hogy milyen az a fej!

ha végre lesz hajtva, akkor az állomási szolgálat valószínűleg semmi kívánni valót nem fog maga után hagyni. Kivánatos lenne tehát, hogy a magyar vasutak ezen garanciát a vonat- és mozdonykísérő személyzetnél is elérjék, a hol pedig elérhetik azt anélkül, hogy tetemesebb kiadásukba kerülne, sőt minden költségtöbblet nélkül is, egyszerűen járataik meggyorsításával.

A gyorsabb járatu tehervonatoknak mindenestre követelményei is volnának. Legtöbb figyelmet érdemel ebben a tekintetben az elegytovábbítás átalakításának szükségessége. Az elegytovábbítást ugyanis közvetlen jellegűvé kellene átalakítani, oly módon, hogy az sem a külszolgálati alkalmazottaknál nehézségbe ne ütközzön, sem pedig az elegytovábbításra károsítólag ne hasson.

Igy szabad kezet lehetne adni az illető külszolgálati alkalmazottaknak abban, hogy a közvetlen eleggyel összeállítandó vonat elegyét maguk választhassák. Igen gyakran ugyanis az előirt elegy nem áll rendelkezésükre, míg egy sokkal később induló vonat-hoz már is megvan a megfelelő mennyiségű elegyük és a később induló vonathoz ismét gyűjthetnek annyit, hogy annak közvetlen jellege biztosítva legyen. Az ily közvetlen elegyet indító állomás értesíteni tartoznék az elegy-vonat által érintett két rendelkezési állomást a közvetlen vonat elegyének minőségéről, hogy azok rendelkezéseiket idejeko-

rán megtehessek. Így Ruttka állomás egy közvetlen hatvani vonat indítása alkalmával Zólyom és S.-Tarján állomásokat értesítendő, nehogy azok a folytatólagos vonatot egyébb elegyükkel használják ki és hogy esetleges elegyüket előbb induló vonattal elküldhessék, mivel az ezen vonathoz szükséges elegy az érkező vonatával már amugy is biztosítva van.

Nem szabadna visszariadni ezen cél érdekében a lejtviszonyoknak megfelelően sűrűbben tört sebességi csoportok alkalmazásától sem, mert a sűrűbben tört sebességi csoportok is biztosítást találhatnak esetleg a fékezési százalék arányának kedvezőbb megállapításában. Így a ruttka—s.-tarjáni vonalrész sebességi csoportjainak következő alakulása sem ütközne semminemű a forgalom biztonságát veszélyeztető akadályba:

Ruttka—Rákó-Pribócz	--- --	30/30
Rákó-Pribócz—Jánoshegy	--- --	25/30
Jánoshegy—Zólyom	--- --	30/30
Zólyom—K.-Gyetva lejtőtörés	--- --	25/30
K.-Gyetva lejtőtörés—Fülek	--- --	30/30
Fülek—Somos-Ujfalu	--- --	25/30
S.-Ujfalu—S.-Tarján	--- --	30/30

mert a nagyobb sebességet kedvezőbb fékszázalékkal csak úgy lehet parallelizálni, mint a hogy parallelizálva van a mai kisebb sebesség, a kisebb fékszázalékkal. A pihenési idő fentebbi arányosítása pedig a vonat- és mozdonykísérő személyzetnél annak ébersé-

HETI KRÓNIKA.

Szent Péter trónjára halál-angyal szállott
S gyászba borítá a keresztény világot.
Mehalt ő szentsége, a római pápa,
Nagy sokat szenvedett a végső tusába'.
Történelmi alak volt már életébe',
Azzá avatta őt szive és elméje.

A halál-angyalnál hej, ijesztőbb nemtő
A nyomor-angyala, a kit a Teremtő
Mostanság sokszor küld e földi világra
S csorog a könny jöttén, zúg az átkok átka.
Anina bányászit marja most a nyomor
Kiütött a sztrájk ott s korgóbb lett a gyomor.

Japánban megállt a heten minden óra,
Földrengés volt oka. Ez nem vezet jóra
Gondoltam magamban, mert szerelmes szóra
Alkonyi légyottra, avagy virradóra
A sok japán-lányka, Terecsi, Fáni, Dóra
Nem mehet, nem tudják, hányat üt az óra.

E hét elején nagy, szenzációs port vert,
Hogy a Házban szót kér gróf Apponyi Albert.
Porondra is lépett a ház-elnök székéből
No de többet vártunk volna az esztől.
A nemzet-érzések okos maghintoje
Azt mondá most, hogy az obstrukció dőre.

Portugáliában sincs rendén a széna,
Nap-nap után van a hadseregben scéna.
Altiszt, legény sztrájkol, nagy mérgesen dohog,
Koplálnak szegények, vitéz hasuk korog.
Pedig azt tartják, hogy a derék portugáll
Az egyetlen nép, mely mindig vigan dudál.

Fél füllel hallottam: új rendtartás készül
S minden vasutinak jó sors jutna részül,
Nem lesz protekció, szép ábránd ugy-e bár?
Az eszes kenyerét nem lopja a szamar.
Kötelesség mellett jog is lesz egy kevés,
Olyan biztos mint a — **fizetésrendezés.**

Passe-partout.

A tengerparton meglehetősen jó piac van, fűszerkereskedés s több mézszárszék is van a községben s több oly üzlet, melyből mindenféle szükséglet beszerezhető.

Igy tehát mindenki úgy élhet ott, a hogy akar, a piaci árak, különösen a zöldség-neműekben kissé borsosak ugyan, de egy több tagból álló család mindenestre olcsóbban és jobban is él, ha szakácsnőt hozva magával, otthon főzet. Egy 4–5 tagból álló család vendéglőbe, naponta 7–8 frtból, otthon 3–4 frtból kijöhet.

A ruházatban távolról sincsen oly luxus, mint a közeli Abbáziában, a hölgyek könnyű nyári öltözékekben járnak, s csak különös alkalmakkor kerül elő egy egy diszesebb toillette, az urak világos szövet és könnyű mosó leginkább fehér nyári ruhát viselnek övvel mellény nélkül, a gyermekek a lehető legkönnyebb ruhákban, dominálók s sárga-bőr, szarvas-bőr és világos vászon szipők, a hölgyek és urak egyaránt szalmakalapban, vagy fehér könnyű sapkákban járnak.

A hőség bizony meglehetősen nagy s az árnyék több is lehetne, bár aki árnyékot keres, azt a nap minden órájában megtalálhatja.

A tenger partja mellett közvetlenül egy 4

kilométer hosszú fákkal szegélyezett sétány vonul végig.

Ezekkel számoltam be a prózai részletekről, jövőben a szórakozásokra fogok reá térni.

B. L.

HIREK.

* **Személyi hírek.** Fűrész Sándor főmérnök, az üzletvezetőség vontatási osztályának főnöke üdülés céljából St. Ruprecht-be utazott. Szabadságának ideje alatt az osztály vezetésében Küstel Olivér főmérnök helyettesíti.

Kun Bertalan losonczyi forgalmi főnök egészségének helyreállítása céljából Feketehegy-fürdőre utazott. Távollétének ideje alatt Kollmann Károly főellenőr helyettesíti.

* **Házasság.** Sztojalovszky B. Zólyombrézón állomásozó máv. tisztt az elmúlt héten vezette oltárhoz Wankó Margitot, Wankó Samu besztercebányai lakos leányát.

* **Helyesbítés.** Lapunk legutóbbi számában közöltük az üv. katonai irodájának vezetésében történt változást, mely közleményünkben Scholer József ellenőr neve tévesen Scheler-nek szedettet, a mit ezuttal helyreigazítunk.

— Most, ha akarsz, együtt mehetünk — mondá a cserkesz Csepornikov felé fordulva. Várj csak; nem akarod megvenni a kocsimat?

Csepornikov örült, hogy van alkalom a maradásra, azt kérdezte:

— Milyen árt kérsz érte?

— Harmincz rubelt! A bórszerszámmal együtt ötven rubel, vedd meg.

Az alkudozás alatt a cserkesz vágyakozó pillantásokat vetett a szamovárra. A hosszú utazás alatt majd elepedt s tea után óhajtozott. Gyors léptekkel a szamovárhoz sietett, egy üveggel beöntött magának a már jéghideg italból s kiitta, miközben Pusniknak és nekem mindig hátat fordított, egy hajtásra a nélkül, hogy szeméit levette volna a csendőrről.

Ez égő szemekkel, kipirult, fölhevült arczal állt vele szemben, készen minden pillanatban arra, hogy rárohanjon. Az alkalmas pillanatot azonban elmulasztotta, mert mikor az asztalhoz közeledett, a cserkesz már készen állt a védelemre, noha látszólag egész közönyös állásban, a kezét az övében tartva.

— Nohát add már ide az irást — mondá neki tompán Csepornikov, hogy mintegy igazolja heves mozdulatát.

A cserkesz kitépett egy lapot jegyzőkönyvéből, néhány szót irt rá, s mindig éber

tekintettel azt az asztalon keresztül a csendőrről dobta.

— Itt van, a pénzt majd megadod Kaesugában.

Sápadt volt a belső felindulástól, mert a pillanat veszélyes voltát átlátta.

— Jól van — felelte Csepornikov. — Most együtt mehetünk. S ezzel mind a ketten szorosán egymás mellett kimentek a szobából.

(Vége köv.)

Negative.

— Ugyan, mondjad már papa, mi hasznuk lehet a poloskáknak?

— Hát tudod: ahol belőlük kevesebb van, azt a lakást jobban kiveszik!

Ráterelte.

— Hol voltál megint egész éjjel?

— Hát hol lettem volna? Egy barátomnál.

— És hol volt a barátod?

— A korcsmában!

A jellem.

— Én mondtam, hogy Tülök ur szavának nagy sulya van!

— Azért nem tudja hát tartani!

* **A klub kirándulása.** A vasuti és hajózási klub augusztus 2—3-iki kirándulására a jelentkezések csak e hó 24-ig fogadtattak el, mely időig különben is számosan jelentkeztek. A kiránduláson körülbelül 150-en fognak résztvenni. Már minden intézkedés megtörtént, hogy a kirándulók minél kellemesebben érezzék magukat.

* **Eltűnt vasutas.** A miskolezi fűtőházban besoztva volt Pisch András almozdonyvezető minden jelentés nélkül eltávozott a szolgálatból és Miskolezról is, valószínűleg az ígéret földje, Amerika felé vette útját, mert holléte felől senkinek sincs tudomása.

* **Rákóczy ünnepély.** A máv. miskolezi dal- és önképzőkör f. évi augusztus 1-én a műhelyi étteremben Rákóczy ünnepélyt rendez, melyre a meghívók már szétküldettek. A műsort a következőkben adjuk elő: 1. Szabadság-dal Huber Károlytól, előadja a miskolezi dal- és önképzőkör. 2. Megnyitó beszéd, tartja Balog Ármin ur. 3. Fényes csillag, Aggházy Károlytól, előadja a miskolezi dal- és önképzőkör. 4. Rákóczy szelleméhez, Szalay Károlytól, előadja ifj. Kruppa János ur. 5. Kertem alatt, Lányi Ernőtől, előadja a miskolezi dal- és önképzőkör. 6. II. Rákóczy Ferencz emlékezete, felolvassa Hasenauer Emil ur. 7. Népdalegyveleg, dr. Angyal Armandtól, előadja a miskolezi dal- és önképzőkör. 8. Rákóczy hamvai, irta Kun Béla, előadja Matuszka Miksa ur. 9. Szerenád, gróf Zichy Gézától, előadja a miskolezi dal- és önképzőkör. 10. Takarodó, Erkel Ferencztől, előadja a miskolezi dal- és önképzőkör. A műsor után táncz virradtig. Belépti díj személyenként 1 korona, családjegy 2 korona. Kezdeté 7 és fél órakor este.

* **Motor avatás.** A modern vasuti közlekedésben csaknem szünettelenül folynak a kísérletek, a melyek mind egy czél felé robnak: a közlekedés tökéletesítésére. A gőzerő áll még mindig az előtérben. A villámerő alkalmazása is fejlődik s a szakemberek szerint nem nagy idő kérdése, hogy a vasuti közlekedés birodalmában a legfőbb mozgató erő szerepét a villámerő veszi át. Ez a jóslat azonban a gőz barátait egyáltalán nem korlátozza abban, hogy a maguk hajtóerejét kiaknázzák minden képzelhető módon és formában. És hogy fáradozásukat siker követi nyomon, arról bizonyosságot tett az a motor-kocsi-avatás, a melyen a magyar államvasutak budapest—gödöllői vonalán Láng Lajos kereskedelemügyi miniszter jelenlétében egy Dion-ourenrendszerű motorkocsit mutatott be a

Máv. igazgatósága. A bemutatóra megjelent a miniszter államtitkára Wickenburg Márk gróf társaságában, a hol Ludvig miniszteri tanácsos elnök-igazgató, Bánovics igazgató, Söpkés Sándor, Uhlarik Béla és Papp János főfelügyelők, továbbá Bielik Miksa müegyetemi tanár és Britz János Ganz gyári igazgató fogadták. A társaság, melyhez még Mikszáth Kálmán és Szóts Pál képviselők csatlakoztak, a keleti pályaudvarról indult a próbára. A motoros-kocsi, a melyen helyet foglaltak, erős építési, izléses kiállítású s négy szakaszból áll. Egy nagyobb harmadik osztályu szakaszból, egy padsoros második osztályu fülkéből, elől a motor helyiségéből és a kocsi kátulós részén a kalauz fülkéjéből. Pontban délután 3 órakor indult utnak a kocsi s egyre fokozódó sebességgel haladt Gödöllő felé s ebben az irányban 46 kilométer maximális sebességgel próbálták ki, visszafelé azonban csaknem gyorsvonati, 58 kilométer sebességgel haladt. Utközben érdekes részletezéssel ismertették a szakférfiak a tökéletesedést, a melyet a Dion—Boutonrendszer az eddigi és most is működő motorokhoz képest mutat s a mely kétségtelen tökéletesítés csakugyan fontos szerepet juttat jövendő közlekedésünkben ennek a rendszernek. Láng Lajos kereskedelemügyi miniszter a legnagyobb elismeréssel nyilatkozott a bemutatott motorkocsiról, a melyet budapest—gödöllői próbautján a vasárnapi közönség mindenütt nagy érdeklődéssel fogadott.

* **A motoros kocsi áldozatai.** Aradról írják: Az arad—csanádi vasutak brádi vonalán, a hol nemrég indult meg a motoros közlekedés, szombaton reggel szerencsétlenség történt. Zimánd-Ujfalu állomás mellett, egy átjárónál nem bocsátották le a sorompót. A sineken abban a pillanatban hajtattott át szekéren Debreczeni János földműves. A Boross Béni III. nevű motoros kocsi elütötte a földműves kocsiját. Hárman ültek a szekéren: a földműves, továbbá egy Bódi Mártonné nevű asszony és a fia, Bódi László. A motoros kocsi darabokra törte a szekeret. Bódi László a kerekek alá került, melyek darabokra tépték, Debreczeni János és Bódi Mártonné kirepültek az ülésből és súlyosan megsérültek. Debreczeni fölépüléséhez alig van remény.

* **Automobil-közlekedés a Tátrában.** A közönség fokozódó érdeklődése hatalmas fejlődésnek indítja a Táttra kulturáját. Rendes kocsijárat van már a Csorbatótól kezdve a Táttra legszebb fürdőhelyein át Szepes-Bélaig. Innét indul az automobil társaskocsi Szepes-Ófalura, a rendkívül érdekes dunajeczi tutaj-kirándulás induló állomására.

* **Szerencsétlenüljárt gyermek** Füzesabonyban szombaton az egri vonat, amint az állomásra berobogott, egy, a sineken játszadozó kis földmives leánykának a karját tépte le s a szerencsétlen gyermeknek a fején is több sebet ejtett.

* **Egy vasuti kalauz mint kivándorlási ügynök** A minap rájöttek, hogy a kassa—oderbergi vasutnak egyik kalauza a kivándorlás előmozdításában bűnös kézzel közrejátszik. Üzemeit már hosszabb idő óta éber szemmel kísérik és csakugyan rajtavesztett, midőn két szomolnoki kiskoru egyént, a kik utlevél nélkül akartak Amerikába kivándorolni, az osztrák határon átsegíteni igyekezett. Ugy a fegyelmi, mint a büntető eljárás van ellene folyamatban.

* **Az angol vasutak** Az angol vasutársaságok az utóbbi időkben mindent elkövetnek, hogy gyorsaságban egymást felülmulják. Nemrég a velszi hercege egyik utazása alkalmával a tulajdonos vasutársaság száz kilométernyi gyorsasággal szállította el a fedelmi vendéget. Egy másik társaság most egy olyan gépet készített, melylyel 264 angol mértföldet lehet megtenni — megállás nélkül.

* **Vasuti szerencsétlenség Amerikában.** Torontóban a Great River hidján Galt mellett vasuti összeütközés volt. Két vasuti kocsit a folyóba zuhant. Eddig négy hullát találtak. Sokan megsérültek.

* **Kocsi a gyorsvonat alatt.** Drezda közelében a lipsehoferi gyorsvonat szerdán délután Neumarktnál elgázolt egy kocsit, a melyen többen ültek. Az utasok súlyosan megsebesültek, a kocsist és a lovakat halálra gázolták a kerekek. A szerencsétlenség úgy történt, hogy az őr elfelejtette lebocsátani a sorompót és a kocsit éppen akkor ért a sinekre, a mikor a gyorsvonat átbogott. A vasuti őr kétségbeesésében öngyilkossá lett.

FEJTÖRŐ.

— Lapunk olvasóitól szívesen közlünk rejtvényeket. —

Betűrejtvény.

á, á, b, cs, cz, e, g, k, m, n, n, ó, z, u, u, v, y.

Ezen betűk úgy állítandók össze, hogy három híres magyar festő nevét adják.

Ezen rejtvény megfejtését f. é. augusztus hó 9-én megjelenő 32-ik számunkban hozzuk. A megfejtők közt egy jutalomkönyvet sorsolunk ki.

A megfejtés határideje augusztus 5.

A f. é. 28-ik számunkban közölt rejtvények megfejtése:

Parád, Siófok, Buziás.

E helyen említjük meg, hogy a rejtvény betűi közül sajtóhiba folytán a „z” betű kimaradt.

A kitűzött jutalmat a megfejtők közül Vajia Allród nyerte meg, kinek czimére Tolstoj Leo „A kozákok” czimű művét postára tettük.

Szerkesztői üzenetek.

Üttörőink kudarcza Megkaptuk és némi stiláris módosítással hozni fogjuk! Üdvözet.

K. G. A jó akaratot is köszönjük, de előfizetése még január hó 1-én lejárt, *azt is* szívesen köszönnénk meg.

Kiváncsi. Ö. Papik S. újabb verskötete a napokban hagyta el a sajtót. Ugy tartalom, mint külalakra igen kedves könyv. Igen, annak idején ismertetni fogjuk. Ára 2 korona. Megrendelhető szerkesztőségünkben is.

Bajza J. Párls. A „Haladást” ajánlva küldtük, reklamáld a postán.

Fürész S. St. Kupprecht. A lapot oda küldtük. Hasznos vakációzt kívánunk és levelet kérünk.

Encz A. London. Köszönjük. Jönni fog.

Felelős szerkesztő: **Zsivkovics Antal.**

Vasuti

altiszti vizsgára

készülők

kézikönyve.

Irta:

SZEMERÉDY LÁSZLÓ, máv. irodatiszt.

A legjobbnak elismert tankönyv az altiszti képesítő vizsgára készülők részére.

Ára 3 K.

Utánvétellel küldve 3 K. 40 f.

Megrendelhető: kiadóhivatalunktól.

Kisebb rendeléseknél pénz előre beküldéssel jutányosabban jön.



RÁCZ JENŐ gyógyyszerésznél

MISKOLCZON,

Csak azon készítményeim valódiak, melyek védjeggyemmel vannak ellátva.

„AZ ARANY SZARVASHOZ” ezimzett gyógyszerárában

kaphatók 15 év óta közkeveltségnek örvendő alant elősorolt saját készítményei:

1. **Iris virágextraktenős.** Számos hölgy általa jó hatását — szeplő-
puhítót ad, teljesen ártalmatlan szer, az arczot a redőkől késő korig
megóvjaa, egy téglél 1 kor. Hozzá Iris balszam szappan, 1 db. ára 70 fill.
Hozzá Vénus arczpor, fehér, rózsza és krém színűekben, 1 kis dohoz
90 fill., nagy 1 kor. 60 fill.

2. **Pyrethro Salicyl szájszessentia** néhány cseppel egyszerű száji-
öblögető vízbe, kellemes szájjiz-
kollesonöz, a fogak romlását gátolja és a foghyt erősíti. — 1 kis
üveg 70 fillér. — 1 nagy üveg ára 1 korona 20 fillér.

Hozzá (Pyrethro) növény fogpor, mely a fogakat desinfectálja és fehérré
takarítja. — Oly esetekben, hol ezen szájszereimet nem használhatk
és fogfájás van, ajánlatik a kitűnő jó hatásu (Pyrethro) svetcozi fű
csepp. 1 üveg ára 50 fillér.

Forgalomban van és közmegelegedéssel használják a

Lábizzadás ellen Salicyl Dermassant port. 1 dohoz ára 1 korona.

Szőrvesztőnek Depilatoriumot. 1 üveg 1 korona.

Rüh (Crühatka ellen) Naphol kenős. 1 kis téglél 1 korona, —
nagy 3 korona.

Köszvény ellen I—II. számú Tengeri köszvény olaj. 1 üveg ára 1 K.

Egy az elősorolt, mint egyéb készítményeimhez utasítás mellékelve van; kívánatra részletes árjegyzék utasításokkal megküldetik
Csak azon készítmények valódiak, melyek fenti védjeggyel vannak ellátva. A drága külföldi hasonszereket, úgy mennyi-
ségileg, mint minőségileg és olcsóságukkal fölfülműljük; ugy, hogy általános házi szerek gyárantr legjobban alkalmazhatók.

Főraktár: Budapesten **TÖRÖK JÓZSEF** gyógyszerterára, Király-utca 12. szám.

Rendelési cím: **RácZ Jenő** gyógyszerész Miskolczon.

3. **Hajerősítő (balszam) essentia.** Dr. Hebra híres bécsi egyetem
tanár előírása szerint készítve
a hajhullást és fejbőrkorpaódást megátolja, valamint egyéb fej
hőrobtogástól megóv és kellemes illattal fogva szivesen alkál-
maztatik. 1 üveg ára 1 korona 20 fillér.

4. **RácZ Jenő keleti „Balszam bajuszpedróje”**, soha meg nem
meg nem avasodó, zsrimentes balszamokból készítve, igen kellemes
illatu, minden bajuszszinhez alkalmazható. 1 kis dohoz ára 30 fillér.
1 nagy dohoz 50 fillér.

5. **Cannabin** (tyukszon balszam), biztos hatásu és legkényvelmesebben
alkalmazható szer a tyukszemek és bőrkeményedések
és sömörök kiirtására. 1 üveg ára 70 fillér.

Migrain, főfájás, nátha ellen bedörzsölő és szavoló szer, Jasmin aether
1 üveg 80 fillér.

Fagyás ellen Északi dr. Kapes fagykenős. 1 téglél 1 korona.
Hajfestésre Orientin, 2 üveg 3 korona. Világosabb szinre 1 üveg
2 korona.

Utánzásoktól tessenek óvakodni.