

ELŐFIZETÉSI ÁR:  
Égész évre . . . 6 korona.  
Egyes szám ára 4 fillér.

MEGJELEN KETEMÉNY ESTISZER:  
szombaton és egyes rendkívüli alkalmakkor.

# A VÁROS

SZERKESZTŐSÉG:  
Város közéleti tár (városi-  
földszint 7. sz. ide küldendők  
a kéziratok.

KIA DÓHIVATAL:  
Városi könyvnyomda-vállalat  
irodájára ide küldendők  
az előfizetési díjak és hirdetések.

## KÖZIGAZGATÁSI, KÖZMŰVELŐDÉSI ÉS KÖZGAZDASÁGI HETILAP.

Főszerkesztő: VECSEY IMRE. ♦♦ Felelős szerkesztő: KONCZ ÁKOS.

Kiadótulajdonos: A VÁROSI KÖNYVNYOMDA-VÁLLALAT.

### Hoz 1910. évi államsegély felosztása.

A belügyminiszter 1910. évre ismét 60,000 korona államssegélyt küldött Debreczen sz. kir. városnak, melynek felosztása az 1909. évi miniszteri rendelet értelmében történik s amelyet a következőkben közöljünk:

N é v	Állás	A fiz. és lak. pénz pótlók összege		Az államsegélyből 14%, koronával támogatott állomány	
		K	f	K	f
Kovács József	polgármester	600	—	511	20
Vecsey Imre	főjegyző	480	—	408	96
Körner Adolf	tanácsos	680	—	579	36
Medgyaszay Miklós	"	587	—	500	10
K. Tóth Mihály	"	670	—	570	84
Dr. Vargha Elemér	"	680	—	579	36
Dr. Magoss György	t. főjegyző	440	—	374	88
Dr. Tóth Emil	I. aljegyző	640	—	545	28
Szabó Elek	II. "	360	—	300	72
Dr. Hegedűs István	III. "	400	—	340	80
Dr. Tatay Zoltán	közig. gyak.	—	—	—	—
Budaházy Jenő	"	440	—	374	88
Dr. Vásáry István	"	440	—	374	88
Zöld József	"	212	—	180	64
Roncsik Lajos	főszámvevő	680	—	579	36
Sz. Nagy Lajos	számvevő	500	—	426	—
Papp József	"	400	—	340	80
Rankay Jenő	számtiszt	420	—	357	85
Szűcs Gusztáv	"	420	—	357	85
Ifj. Máthé Miklós	szám. gyak.	147	—	125	25
Somogyi Rezső	"	440	—	374	88
Kiss Péter	"	220	—	187	44
Komáromy Antal	házipénztárnok	640	—	545	28
Csapó László	házip. ellenőr	400	—	340	80
Szilágyi József	házipénzt. tiszt	340	—	289	68
Kertész Ferencz	"	340	—	289	68
Dr. Tüdös Kálmán	t. főorvos	440	—	374	88
Koncz Ákos	főlevéltáros	300	—	255	60
Udvarhelyi Géza	városgazda	420	—	357	85
Rácz Géza	városig. gyak.	440	—	374	88
Takács Bálint	iktató	320	—	272	64
Raics Gyula	kiadó	320	—	272	64
Orosz Endre	irodatiszt	820	—	698	64
Szondy Lajos	"	620	—	528	24
Nagy Lajos	"	620	—	528	24
Dömsödy Kálmán	írnok	440	—	374	88
Kovács Ferencz	"	440	—	374	88
Fejér Lajos	"	440	—	374	88
Iklódy János	"	440	—	374	88
Nagy Gyula	"	440	—	374	88
Nagy Gábor	"	440	—	374	88
Tóth Lajos	"	440	—	374	88
Király Ferencz	"	440	—	374	88
Rácz Mihály	"	—	—	—	—
Tóth Imre	"	440	—	370	20
Veress Sándor	házipénzt. tiszt	340	—	289	68
Boldisár Kálmán	mező-rendőr.	580	—	494	16

N é v	Állás	A fiz. és lak. pénz pótlók összege		Az államsegélyből 14%, koronával támogatott állomány	
		K	f	K	f
Kiss Sándor	rendőrfogalm.	240	—	204	48
Nagy Sándor	mái biztos	—	—	—	—
Axmam Gyula	külső állatorvos	—	—	—	—
Cseh János	"	—	—	—	—
Török Gábor	erdőmester	—	—	—	—
Botos Lajos	erdész	—	—	—	—
László János	"	—	—	—	—
Szűcs Kálmán	"	—	—	—	—
Csáky János	vágóhídi igazg.	400	—	340	80
Steiner Jakab	" ellenőr	400	—	340	80
Blazsek István	" gépész	—	—	—	—
Aczél Géza	főmérnök	680	—	579	36
Borsos József	építész	440	—	374	88
Tikos Imre	mérnök	540	—	460	08
Török Gábor	"	540	—	460	08
Berényi Gábor	mérnök	540	—	460	08
Fodor József	építőmester	320	—	272	64
Leskő Ferencz	utmester	440	—	374	88
Rácz Gábor	"	440	—	374	88
Tóth Sándor	"	440	—	374	88
Szabó Miklós	hordójelző	600	—	511	20
Csóka Sámuel	tanácsnok	680	—	579	36
Kondor Kálmán	számvevő	400	—	340	80
Szabó István	adópenztáros	300	—	255	60
Koszorús Kálmán	adóellenőr	320	—	272	64
Szentgyörgyi József	illet. nyilvánt.	320	—	272	64
B. Szilágyi Imre	birt. "	320	—	272	64
Kapros Sámuel	adótiszt	340	—	289	68
Papp Mihály	"	340	—	289	68
Szerető István	"	340	—	289	68
Szathmáry Károly	adókivető	340	—	289	68
Szathmáry Mihály	"	340	—	289	68
Oláh Gyula	"	340	—	289	68
Boruss Béla	"	340	—	289	68
Kiss József	"	340	—	289	68
Károlyi Ferencz	"	340	—	289	68
Zoltai Lajos	múzeumőr	220	—	187	44
Rostás István	főkapitány	340	—	289	68
Végh Gyula	"	240	—	204	48
Jeney Miklós	bűnügyi főnök	400	—	340	—
Simon Miklós	rend. kap.	1140	—	971	25
Ozory István	"	320	—	272	64
Vetessy Béla	" fogalm.	320	—	272	64
Orosz László	"	320	—	272	64
Dr. Komlóssy Pal	"	320	—	272	64
Mile Pál	"	320	—	272	64
Illéssy Gyula	fogalmazó	240	—	204	48
Dr. Harsányi Imre	"	418	—	356	12
Dr. Balkányi Ede	ker. orvos	800	—	681	60
Dr. K. Szalay Béla	"	500	—	426	—
Dr. Vargha Emil	"	800	—	681	60
Dr. Balkányi Emil	"	400	—	340	80

N é v	Állás	Az é. és h. b. járat pótlása		Az állomásnyitástól 18 1/2% költségekig	
		K	f	K	f
Nagy Lajos	rend. iktató	340	—	289,68	—
Kulcsár Imre	" kiadó	340	—	289,68	—
Nagy Mihály	m. r. biztos	340	—	289,68	—
Erdői János	" "	340	—	289,68	—
Dobos József	r. biztos	440	—	374,88	—
Szűcs Lajos	" "	440	—	374,88	—
Harmathy Ferencz	" "	440	—	374,88	—
Fehér Mihály	" "	440	—	374,88	—
Bárdócz András	" "	440	—	374,88	—
Bikfalvy Miklós	" "	440	—	374,88	—
Pávay Gyula	polg. biztos	440	—	374,88	—
Pósalaky Mihály	" "	440	—	374,88	—
Nagy Imre	" "	440	—	374,88	—
Nagy Ferencz	" "	440	—	374,88	—
Onódy Mihály	" "	440	—	374,88	—
Nagy Sumu	" "	440	—	374,88	—
Kaderász Gyula	rend. irodát.	440	—	374,88	—
Király János	" "	440	—	374,88	—
Boross Lajos	irnök	440	—	374,88	—
Szabó Ferencz	" "	440	—	374,88	—
Szemere Albert	" "	440	—	374,88	—
Mihályi István	r. biztos	440	—	374,88	—
Herzeg János	m. r. biztos	340	—	289,68	—
Bészler Károly	tanácsnok	650	—	579,36	—
Kovács Kálmán	ülnök	447	—	380,82	—
Vargha Károly	" "	540	—	460,08	—
Dr. Dóczy Emil	alügyész	400	—	340,80	—
Dr. Sámy László	IV. aljegyző	—	—	—	—
Medgyessy Lajos	közgyám	320	—	272,64	—
Siposs György	gyámpénztros	500	—	426,—	—
Hamar László	gyám. ellenőr	320	—	272,64	—
Nagy Sándor	számíztos	420	—	357,85	—
Barcsay István	lettárbiztos	340	—	289,68	—
Kovács Gyula	h. lettárbiztos	440	—	374,88	—
Branos Károly	irnök	440	—	374,88	—
Bernáth Lajos	" "	440	—	374,88	—
Szabó Kálmán	tanácsos	680	—	579,36	—
H. Kiss József	r. fogalm.	240	—	204,48	—
Tóth István	népl. ny. tartó	340	—	289,68	—
Szilágyi Bálint	szállásbiztos	440	—	374,88	—
Ferenczy József	kórházi biztos	440	—	374,88	—
Tóth Imre	" "	440	—	374,98	—
Veress Imre	irnök	440	—	374,88	—
Nagy István	szállásbiztos	440	—	374,88	—
Szappanos Alajos	irnök	440	—	374,88	—
Alföldy Mihály	" "	440	—	374,88	—
Miklóssy Kálmán	" "	—	—	—	—
Oláh Károly	tanácsos	170	—	144,83	—
		5891	—	5000	—

## Debreczen és Nagyvárad vasutja.

Irta Gőnczy Béla.

A debreczeni—nagyváradai helyiérdekű vasut építő munkája annyira előrehaladt, hogy a vasutnak forgalomba helyezése december közepére várható. Az új helyiérdekű vasutnak szűkebbkörű megjelölésére tulajdonképpen helyesebb volna a derecske—biharpüspöki helyiérdekű vasut elnevezést használni, mert a most megépült új vonal a debreczeni—derecske—nagyföldi helyiérdekű vasutnak Derecske állomásától indul ki s a M. Á. V. püspökladány—nagyváradai fővonalának Biharpüspöki állomásába fut be. Mindazáltal a vonatok Debreczentől Nagyváradig fognak közlekedni, mert az újonnan épült, 45 kilométer hosszú vasut egyrészt a debreczeni—derecskei 20 kilométer hosszú for-

galomban lévő vonalat, másrészt a M. Á. V. fővonalán a biharpüspöki—nagyváradai 50 kilométer hosszú vonalrészt peage-ként fogja használni, úgy, hogy az új vasut vonalainak forgalmi végő pontja Debreczen, illetőleg Nagyvárad állomás lesz. A két végő pont között az összes távolság tehát 70 kilométer. A 15 tonnás kocsiinak az egész vonalon való végigáthatalása céljából szükséges még, hogy a debreczeni—derecskei vonalrésznek 5000 kg. keréknyomásra épült felépítményét 600 kg. keréknyomásra teherbírára erősítsék meg, amely munkát az engedelmző tárgyalás alkalmával a debreczeni—derecske—nagyföldi helyiérdekű vasútrészvénytársaság magára vállalta. Egyébként ez utóbbi helyiérdekű vasut társaságának a most épült derecske—biharpüspöki vasut megalakítandó részvénytársaságával leendő fuziója már biztosítva van, amidőn is a már egyesített két vasut jogosan veheti majd föl a debreczeni—nagyváradai vasut nevet.

Az új vonal Derecske állomás déli végéből ágazik el s azonnal keletnek fordul Konyár község mellé. Továbbad a 16-ik kilométernél eléri a konyári sóstó-fürdőt, hol a közelben fekvő Bajonta-pusztára való tekintettel Bajonta-Sóstó-fürdő elnevezésű állomást építenek. A vasut itt délkeletnek fordul s ezt az általános irányát mindvégig megtartja. Elhalad az egymás mellett fekvő Pocsaj és Esztár községek között s a Berettyó folyó átkelése után érinti Kismarja, Nagykereki (Bocsay kastélya), Nagyszántó és Kisszántó községeket s a M. Á. V. Biharpüspöki állomásába annak nyugati végén fut be.

A vasut jellege teljesen síkföldi négy ezrelék maximális emelkedéssel és 300 méter maximális ivsugarral. A vágány 6000 kg. keréknyomásra épül. Egyetlen jelentősebb műtárgya a Berettyón át Pocsaj mellett épülő hid, amelynek az árterület áthidalásával együtt két huszméteres és egy (középső) 35 méteres nyílása van. A vágányrak nagy elfoglaltsága miatt e hid vasserkezeteinek gyártása megkészt. E zavaró körülmény nélkül a vasut már korábban megnyitható lett volna.

Az új vonal mentén a községek lakossága meglehetősen jómódu és népes s így élénk személy- és áruforgalom várható. De nagy jelentősége van e vicinálisnak a tranzit-forgalom szempontjából is. A püspökladánynak kerülő, eddigi 112 kilométer uttal és a debreczeni—érmihályfalva—nagyváradai 104 kilométer uttal szemben ez a 70 kilométer hosszú vasut szép rövidülést jelent. Ezenkívül az utasoknak Debreczenből Nagyváradra vagy visszafelé való utjukban Püspökladányban vagy Érmihályfalván elegendő át kellett szállniok és várniok; míg az új vicinálison ugyanennyi idő alatt egyfolytában utazhatnak. A helyiérdekű vasut ez időszertint előengedélyesei: Kisbéri Kisa Ferenc, Gerster Béla és Török Emil, annak idején Debreczen és Nagyvárad között egy rövidebb összekötést terveztek. Ez a variáns ugyanis Debreczen pályaudvarának keleti végéből elágazva azonnal délkeletnek fordult volna Hozsupályi községhez, ahol keresztezte a debreczeni—derecske—nagyföldi helyiérdekű vasut sáránd—nagyföldi szárnyvonalát. Innét továbbra is délkeletnek tartva, a 28-ik kilométernél, a már említett Bajonta-Sóstó állomásnál futott volna be ez a variáns a most valóban megépült vonal irányába. Ennek a közvetlen átlós vonalnak az építési hossza Debreczen és Biharpüspöki állomások között 57-5 kilométer volt: vagyis a most épült derecske—biharpüspöki 45 kilométer hosszú vonal helyett 12-2 kilométerrel hosszabb vasutat kellett volna építeni. Minthogy azonban ez az átlósan haladó variáns a Debreczen és Nagyvárad közötti utat a 70 kilométer hosszú

derecskei iránynál 6 és fél kilométerrel mégis rövidebbre fogta volna: ennél fogva a vasut engedelmest tárgyalásán ezt az irányt is kombinációba vették. Csakhogy a debreczen—derecske—nagyföldi helyi érdekű vasut tiltakozik ez ellen, hogy az 8 régebbi vonala mellett Debreczen és Hosszszapályi között egy csaknem párhuzamos konkurrens vasut épüljön meg; mely rövidebb volna következtében a Debreczen—Sáránd—Hosszszapályi—Nagyföldi között levő vonal forgalmát nyilvánvalóan egészen magához vonta volna. E bizonyára jogos alapokon nyugvó tiltakozás folytán az átlós variáns megépítését elajátották s a Derecskének kerülő másik irányt engedélyezték.

A lokális érdekek szempontjából tekintve ezt a dolgot, látnivaló, hogy ha már Debreczen és Nagyvárad között csak vicinális vasutat lehet építeni: akkor csakugyan leghelyesebb volt a hosszszapályi irány helyett a derecskei választani. Hiszen a vicinálisnak ugy is csak a feladata, hogy a szorosan vett helyi érdeket gondosan istápolja: egyik községtől a másikhoz kanyarogjon (valahogy ki ne hagyjon egyet sem!) és mint a fővasutakat tápláló gyűjtő ér, a gyűjtőterület összes községeit és nagyobb gazdaságait a vasuti körforgalomba bekapcsolja. Azonkívül a hosszszapályi átlós irány megépítése esetében 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kilométerrel hosszabb lett volna az építés: valamint Derecske, ez a jelentékeny nagy község és járási székhely is kiesett volna az útirányból s a megyéje székhelyét, Nagyváradot is csak a sáránd—hosszszapályi kerülő uton érhetne volna el.

Másként áll azonban a dolog, ha az országos érdekek álláspontjára helyezkedünk s a jogosult magán- és helyi érdekeket is a nekik megfelelő szűkebb terrénura szorítjuk. A debreczen—nagyvárad elsőrangú egyenes összekötő-vonalnak a megépítése ugyanis nem *novum*. Már a volt Tiszai vasut is, amidőn az ötvenes évek végén vonalát Püspök-ladányban kifurkálta Debreczen és Nagyvárad felé: ezt kétségtelenül azzal a céllal tette, hogy egyelőre Debreczen és Nagyváradot, valamint a mögöttük levő területet (Szatmárt, illetőleg Erdélyt) kell a fővárossal a legrövidebb uton összekötni. Később azután a két vidéki nagyvárost is egybe lehet kapcsolni egymással s az északi irányú (Szerencsnek megépült) tranzverzális vonallal. A hetvenes és nyolcvanas évek vasuti politikája is az volt: minden fővonalat a fővárosba koncentrálni s nemcsak a személy-, hanem az áruforgalmat is a fővárosban átkényszeríteni. Ez kétségtelenül helyes forgalmi politika volt mindaddig, míg a főváros pályaudvarainak befogadó képességét a forgalom növekedésével arányosan lehetett fejleszteni. Szép fővárosunk a rohamos növekedését és világvárosba való kifejlődését legnagyobb részben ennek a középpontosító forgalmi politikának köszönheti. Manapság azonban, midőn a főváros pályaudvarait tovább terjesztani már nem lehet s a főváros exorbitáns növekedése itt a lakás- és élelmiszeri viszonyokat is tűrhetetlenül tette: semmi értelme sincs annak, hogy a különböző irányokba gravitáló forgalom továbbra is itt torlódjék össze. Gondoskodnunk kell most már a vidéki emporiumok fejlesztéséről is, s e célból figyelmünket a tranzverzális irányok s a vidéki nagyvárosokat összekötő, elsőrangú vasutak megépítésére kell fordítanunk. E decentralizáló politikának első lépéseit a buja—bátaszéki és a komárom—érsekújvári összekötő vonalak és dunai hidak megépítésével már megtették. Ugyanezt a célt szolgálja a gombos—erdői állandó hid építése is. Végül hatalmas lépéssel fogja előre vinni a vidéki városok fejlődését annak a grandiózus ötletnek a megvalósítása is, amely Kassát, Debreczent, Nagyváradot, Aradot és Temesvárt akarja egy északról délnek futó tranzverzális, elsőrangú fővonallal összekötni, s a Tátrától Ver-

csiorováig az országot a derekában átszelő új, pezsgő főúttal gazdagítani. Ehhez a nagyszabású eszméhez újabb időben csakis a debreczen—nagyvárad és a szerencs—hidásnémeti helyi érdekű vasutakat kellett volna államköltségen elsőrangú vasutaknak megépíteni, hogy a gyorsvonatok azonnal megindíthatók legyenek Oderbergől Debreczenen át Bukarestig.

A M. A. V. a debreczen—nagyvárad elsőrangú vasutnak megépítését a különböző kormányokhoz intézett memorandumában már szintén több ízben sürgette. Ez az elsőrangú összekötő pálya egyenes irányban mintegy 60—62 km. hosszú lett volna, amely a püspök-ladányi 112 km. kerülő uttal szemben ugyancsak 60—62 km., tehát feleannyi rövidítést jelent. E fővonal nemcsak a két hatalmas vidéki gócpontot, Debreczent és Nagyváradot kötötte volna össze egymással a legrövidebb uton, hanem az Északmagyarországból és a Felső-Tisza-mentéről a délvidékre, Erdélybe és Romániába gravitáló átmenő forgalom nagyrészt is magához vonta volna. Szabolcs, Hajdu és Szatmár gabonája Erdélybe: viszont Erdély és a Bánát fa- és széntermekei a felső Alföldre, érterményei pedig Diósgyőrbe ezt az új utat követték volna. A vonalnak elsőrangúvá (másodrangú fővonalnak) való megvalósítása tehát országos jelentőségű szállító-irányt képvisel melyet államköltségen már évtizedekkel ezelőtt érdemes, sőt szükséges lett volna megépíteni, amidőn is ez a vonal a püspök-ladányi csomópont fokozatosan növekedő túlterhelését is már eleve csökkenteni s az első lökést az észak-déli tranzverzális fővonal létrejöttéhez megadja.

Az ilyen nagy közgazdasági országos érdekekkel szemben az apró helyi érdekeknek természetesen ellen kell halgatniuk. A debreczen—nagyvárad átlós fővonal mellett is Derecske még mindig megtalálta volna vasutjának természetes folytatását délnek Berettyóújfalura; Nagyföld pedig keltetnek Székelyhídra. Az egyenes fővonal mellett is még mindig föltette hasznos dolog ezeknek az apró vicinálisoknak a sürű és kanyargós erete, mely előbb-utóbb minden valamirevaló tanyát érinteni fog és hangya szorgalommal gyűjti össze a főúterek táplálékát.

Sajnos azonban ezeknek gyავnyuk! A nagy tőke elkerül bennünket. Becsületes dologtevésünk mindig megakadnak azon az állandó útközponpon, hogy: *nincs pénz*. E miatt azután hasznos dolgaink, nagyobb szabású terveink kivételét addig halogattuk, míg végre meg kell elégednünk ama bizonyos fejsejnek a nyelével is. Ilyen kisszerűség mellett azután nagy dolgainkat rendszerint kétszer csináljuk meg. Egyszer ideiglenesen azután véglegesen. (Lásd a milléniumi épületeket.) Szóval előbb szerezzük meg a gombot, azután szabjuk hozzá a mellényt! És éppen, mivel tőkében olyan nagyon szegények vagyunk, hogy azt ott kell vennünk, ahol akad: örömmel kell köszönetnünk Debreczennek és Nagyváradnak most létrejött kanyargós összekötését is, mert hiszen ezeknek a derek magyar városoknak még erre is ötven esztendőig kellett várakozniuk!

## Hirdetmény.

A földmiveltésügyi m. kir. miniszterium az országos selyemtenyésztési felügyelőség útján az 1911. évi tenyész-tésre ingyen ad selymterpetet, illetve selymhernyót mind azoknak, kik selyemtenyésztéssel foglalkozni kívánnak.

Akik selyemtenyésztéssel foglalkozni szándékoznak, jelentkezzenek azon egyénél, aki a községben a selymterpete kikkeltésével meg van bízva.

A jelentkezők kötelezik magokat a pete, illetve a hernyó átvételére.

Aki pedig ingyen petét, illetve hernyót kap, a következőkre kötelezi magát:

1. Hogy a selyemtenyésztési felügyelőség, illetőleg közegeinek utasításait mindenben pontosan teljesíti. Hogy ha a kikeltő vagy felügyelő utasításait mindenben nem követi, akkor a felügyelőnek jogában áll a hernyót tőle bármikor elkobozni.

2. Hogy senki másától, mint az országos selyemtenyésztési felügyelőség közegeitől tenyésztésre petét el nem vállal.

3. Hogy az államtól nyert összes petemennyiséget kizárólag gubótermelésre fordítja és petetermelésre semmi szin alatt.

4. A termelt gubókat a selyemtenyésztési felügyelőség e célból megbízott közegeinek beváltás végett okvetlenül és minden körülmények közt átadja és azokat semmi szin alatt másnak el nem adja, vagy el nem ajándékozza. Ha a község előjárósága különös helyeket vagy órákat jelez meg levélzésére, a tenyésztő köteles ezen rendeletet pontosan betartani.

5. A gubók élő állapotban kilogrammonként a következők árban fognak beváltatni:

I. osztály. Ide tartozik az olyan gubó:

a) mely rendes alakú, ép, tiszta, esetleg a pillétől származó külső foltal bír és burkolata olyan kemény, hogy az a két végéről nem tulságos erősen megnyomva, nem horpad be. Továbbá az olyan, melynek burkolata barázdált, illetve sávos, de ezen barázda, sáv nem lapos, széles és egyáltalában nem olyan nagy, hogy ezáltal a gubó elveszténé rendes alakját;

b) melynek alakja a rendesnél kisebb, vagy amelynek kötése laza, ha egyébként a fentebb részletezett követelményeknek megfelel. A gubó alak nagysága és a szövés minősége tehát nem veendő tekintetbe annak megállapításánál, hogy hová tartozik a gubó;

c) végre ide sorolandók a legalább háromnegyed részben mézskóros gubókból álló gubórészletek, tekintet nélkül az egyes gubók közelebbi minőségére. Mégis kivételt képeznek a piszkos vagy pókhálószerű gyenge burkolattal bíró gubók, melyek a III-ik osztályba tartoznak.

Az első osztályu gubónak beváltási ára kilogrammonként 2 korona 30 fillér.

II. osztály. Ide tartozik az olyan gubó:

a) Hely rendes alakú és tiszta ugyan, de burkolata papírvékony és oly gyenge, hogy az két ujj közé fogva, nem is tulságos erősen megnyomva, behorpad;

b) melynek burkolata lapos, széles, vagy olyan nagy barázdát, illetve sávot mutat, hogy ez által rendes alakját elvesztette és inkább alakatlanná vált;

c) Melynek burkolata külső foltot mutat és a folt száraz. Kivételt képez a pillétől származó foltos gubó, mely az első osztályba sorolandó.

d) mely renyhekóros, vagyis a burkolat belső része renyhekóros hernyótól származó fekete foltot mutat, de külsőleg tiszta;

e) melyben két vagy több háb van és végre, melyből a pille kibújt vagy amelyet az egér megrágott.

Ezen osztályba sorolandó a gubókról leszedett kőcz is, de csak akkor, ha az nem mocskos és semmiféle szemét vagy fatörmelek nem található benne.

A II-od osztályu gubónak beváltási ára kilogrammonként 1 korona 60 fillér.

III. osztály. Hasznavehetetlen. Ide tartozik a külső foltal bíró gubó, ha a folt nedves és a többi gubót is beszipskithatná. Továbbá a külsőleg teljesen piszkos gubó,

vagyis azon renyhekóros gubó, melynek belső foltja a burkolat külsejét is részben, vagy egészen bepiszkította.

Nemkülönbözen azon gubó, amelynek selyemburkolata olyan laza és pókhálószerűen vékony, hogy benne látható a hernyó vagy háb. Végre a gubókról leszedett kőcz, ha az mocskos vagy szeméttől és fatörmelektől nincs megtisztítva.

A III-ad osztályu gubónak beváltási ára kilogrammonként 20 fillér.

Megjegyeztetik azonban, hogy amennyiben a külföldi gubóárak emelkednének, a beváltási árak nálunk is fel fognak emelkedni.

6. Minden tenyésztő ugyanakkor, mikor a hernyót kapja, egyuttal kap minden gramm pete után 3 iv tenyésztő papírt és 5 drb. lyuggatott papírt és azon tenyésztő, aki hőmérővel még nincs ellátva, egy hőmérőt.

Egy hőmérő darabonként 30 fillér, a tenyésztő papír ára ivenként egy fillér, a lyuggatott papír ára pedig darabonként 1/2 fillér.

A papír és hőmérő ára ugyímt eddig, a beváltásnál vonatik le.

Azon tenyésztők azonban, kik különböző oknál fogva nem hoztak gubót, kötelesek az általuk átvett papír és hőmérő árát a beváltás után 15 nap alatt a községhezánál a felügyelő vagy a kikeltő kezéhez lefizetni.

7. Azok, kik termelt gubóikat kárki másnak, kereskedőnek, házálónak stb. eladnak, a törvény értelmében meg fognak büntetenni, később meghatározandó összeg erejéig.

8. Az esetben, ha egy családnál egynél több selyemtenyésztési igazolvány-könyvecské találhatók, akkor ezen igazolvány-könyvecskére kiadott összes pete, illetve selyemhernyók, jegyzőkönyv felvétele mellett el fognak koboztatni.

9. Az, aki nem kikelt hernyót, hanem petét kap és ezt önmaga kelteti ki, a termelt gubómennyiség beszoigaltatása alkalmával a kapott petékkel kiadott selyemtenyésztési igazolvány-könyvecskét, valamint a petét tartalmazó dobozokat a selyemtenyésztési felügyelőségnek visszaszolgáltatta; ellenesetben minden dobozért 20 fillért tartozik megteríteni.

*M. kir. orsz. selyemtenyésztési felügyelőség.*

## Hírek.

— **Bemutatott üzemterv.** A helyi vasut igazgatósága most mutatta be a város tanácsának a villamos vasutára vonatkozó üzemszabályzatról szóló forgalmi jelzési utasítások két példányát, amelyeket a város tanácsa legközelebb tárgyalás alá vesz, megteszi észrevételeit s azután fölterjesztik a kereskedelemügyi miniszterhez.

17,552—17,896—1910.

## Árverési hirdetés.

Debreczen sz. kir. város Tanácsa közhírré teszi, hogy a város tulajdonát képező, a Nyilasokért kapott 296 hold 693 négyszögöl, továbbá a szikgáti cserépvető 18 hold, és a vasut és Kishegyes közti 374 hold 800 négyszögöl területű egy berletet képező földnek haszonbérbeadása céljából az árverés f. 1910. évi december hó 20. napján délelőt 9 órakor fog a városház nagytanácsstermében megtartani.

Az árverési feltételek a számvevői hivatalnál a hivatalos órák alatt megtekinthetők.

Debreczen, 1910 november hó 1.

**A Városi Tanács.**