

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 és községi) 7. sz. ide küldendő a kéziratok.

KIA DÓHIVATAL:
Városi könyvnyomda-vállalat iróddja, ide küldendő az előzetési 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 államsegélyt küldött Debreczen sz. kir. városnak, melynek felosztása az 1909. évi miniszteri rendelet értelmében történik s amelyet a következőkben közöljük:

N é v	Állás	A fiz. és lak. pénz pótlók összege		Az államsegélyből 14%, bevontamál állományból	
		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	városg. 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%, bevontamál állományból	
		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
Kozorus 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 Pal	"	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	A fiz. és lak. juttatás összeg		Az állásnyelvi jutt. 18 90% (közvetlen munkaadó)	
		K	f	K	f
		Nagy Lajos	rend. iktató	340	—
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. Sámly László	IV. aljegyző	—	—	—	—
Medgyessy Lajos	közgyám	320	—	272 64	—
Siposs György	gyámpénztros	500	—	426	—
Hamar László	gyámp. 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 Balint	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 GÖNCZY 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—nagyváradai 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 kocsioknak az egész vonalon való végigáthatalása céljából szükséges még, hogy a debreczeni—derecskei vonalrésznek 5000 kg. keréknyomásra épült felépítményét 600 kg. keréknyomásra teherbírásra erősítsék meg, amely munkát az engedelmű tárgyalás alkalmával a debreczeni—derecske—nagyváradai helyiérdekű vasutársaság magára vállalta. Egyebéнт ez utóbbi helyiérdekű vasut társaságának a most épült derecske—biharpüspöki vasut megalakítandó részvénytársaságával leendő fuzója már biztosítva van, amideő 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 ivsúgarral. 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 vasszerkezeteinek 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 rövidítést 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: Kisbáryi 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—nagyváradai helyiérdekű vasut sáránd—nagyváradai 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 állós 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 átöson 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 engedelmét tárgyalásán ezt az irányt is kombinációba vették. Csak hogy a debreczen—derecske—nagyföldi helyiérdekű 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 leg-helyesebb volt a hosszszapályi irány helyett a derecskeit 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 12¹/₂ 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 terenműra 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 irányu (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 fővárosra 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 tűrhetetlen 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 fő-útterrel gazdagítani. Ehhez a nagyszabású eszméhez újabb időben csakis a debreczen—nagyvárad és a szerencs—hidásnémeti helyiérdekű 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 fővonallal 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 széntermékei a felső Alföldre, érterményei pedig Diósgyőrbe ezt az új utat követték volna. A vonalnak elsőrangúvá (másodrangú fővonalként) 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 csökkentési s az első lökést az észak-déli tranzverzális fővonallal létrehozta megadja.

Az ilyen nagy közgazdasági országos érdekekkel szemben az apró helyi érdekeknek természetesen ellen kell halgatniuk. A debreczen—nagyvárad átlós fővonallal mellett is Derecske még mindig megtalálta volna vasutjának természetes folytatását délnek Berettyóújfalura: Nagyléta pedig keltetnek Székelyhídra. Az egyenes fővonallal 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 főúternek táplálékát.

Sajnos azonban ezeknek gyავnyuk! A nagy tőke elkerül bennünket. Becsületesebb dologtévésünk mindig megakadnak azon az állandó útközpontra, 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 kisserűség 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 köszönetünk 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 kikeltésével meg van bízva.

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

