

Előfizetési ár: Egy
hónap 3 pengő 20 fillér,
negyedévre 9 pengő 60
fillér. Egyes szám ára
helyben, vidéken és
pályaudvaron 10 fillér.
— Hirdetések mé-
ltéletes díjazás
szertől. —

Uj Nemzedék

Szerkesztőség és kiadóh-
vatal: V. Honvéd-u. 10.
Tel.: Aut. 127-47, Aut. 130-06.
Gyorsírók: 7-20. Flókladó-
hivatalok: VIII., Rákóczi-
ut. 1. Tel.: J. 436-06, Teréz-
körút 62. Telefon: 121-41.
I., Országház-utca 18. sz.
Tel.: Aut. 608-65, II., Mária-
tér 1. Telefon: 525-12

X. évfolyam 256. (2696.) szám ♦ Vasárnap ♦ Budapest, 1928 november 11.

Hoover és Lenin a moszkvai Kremlben Szenzációs részletek Hoover életéből

A közúti közlekedés főbb problémái

Irtá: Scitovszky Béla dr. m. kir. belügyminiszter

Minden ország életlökítésének egyik fokmérője a közlekedés. Ennek sima, gyors és balesetmentes lebonyolítása, vagyis a közlekedés rendjének biztosítása mindenütt nagy feladat elé állítja a rendészeti hatóságokat annál is inkább, mert a pár év óta rohamosan fejlődő automobilizmus egyre újabb és újabb problémákat vet fel. Ezt a lendületes fejlődést élénken illusztrálják a következő adatok: Amerikában 23 millió, Franciaországban közel egy millió (Párisban kis híján másfélszáz-ezer), Angliában körülbelül másfél-millió, (magában Londonban pedig két és félszáz-ezer) gépjármű van forgalomban. Nálunk két év alatt 12.000-ról 23.000-en felül — tehát csaknem száz százalékkal — emelkedett ezek száma és ennek a számnak progresszív arányú fellendülése igazán még csak ezután várható. Ez a szédületes fejlődés a magyarzata annak, hogy a közlekedésrendészet kérdése annyira előtérbe nyomult és nálunk is a közönség érdeklődésének központjába került. De nem is esoda, mert ebben a világszerte nagy horderejű kérdésben a közönség a saját testi épségével is érdekelve van. A közlekedésrendészet problémái az illetékes köröknek külföldön is nagy fejtörést okoznak és a megnyugtató megoldás érdekében a forgalom dimenzióinak megfelelően változó közlekedésrendészeti szabályokon kívül — költséget nem kimélve — a technika minden vivmányát (viaduktok, földalatti gyalogjárók, százezreket ontó több emelet mélységű földalatti vasutak, a legkülönfélébb jelzőrendszerek, stb.) igyeksenek sorompóba állítani. Különösen kemény dió ez a kérdés nálunk, mert vegyes közlekedéssel állunk szemben. De bármily súlyos legyen is a probléma, különösen jelenlegi kedvezőtlen anyagi helyzetünkben, farkasszemet kell vele néznünk és nem szabad a megoldás kutatásainak nehézségeitől kishitűen visszariadnunk.

A közlekedés rendjének biztosítására szolgáló különféle módszerek és rendszerek légiójáról köteteket lehetne írni, hiszen például az avatatlanok előtt kisebb jelentőségűnek látszó *giratoire rendszer* — vagyis a nagyforgalmu tereken a közlekedésnek körirányu szabályozása — is külön tanulmányt igényelne. Ennek az újságicikknek a keretében tehát csak a főbb problémák rövid megvilágítására szoritkozhatom. Nézetem szerint ezeket legcélszerűbb négy részre osztani és pedig: *az egyseges szabályozásra, a szervezésre, a jogszabályok keretében és azokon kívül megvalósítandó konkrét intézkedésekre és végül a közönség magatartásának kérdésére.*

I. Nálunk ma a közlekedésrendészeti szabályok annyira szétszórtak, hogy egész jogszabály-komplexumot kell át-tanulmányoznia annak, aki e rendelkezéseket alaposan ismerni akarja. E szétszórtaságot úgy kívánom megszüntetni, hogy az országgyűlés előtt most tárgyalás alatt álló nemzetközi autó- és közúti forgalmi egyezmények törvény-

be cikkelyezésével kapcsolatban a kereskedelemügyi miniszter urral együtt a korszerű követelményeknek megfelelő szabályokat a régi rendelkezések hatálytalanítása mellett egységbe foglaljuk. Ezzel megszűnik az a lehetőség, hogy a közlekedésrendészet terén bárki is a szétszórtaság ürügye alatt alaptalanul a jogszabály nem ismerésére hivatkozhat. A közlekedésrendészeti kódex ugyanis, amelynek előkészítése a vezetésem alatt álló minisztériumban már folyamatban van és amelyet hihetőleg pár hónap múlva a nyilvánosság elé tudunk bocsájtani, fel fogja ölelni az összes járóművekre és a *gyalogosokra* vonatkozó szabályokat.

II. Számos jogos panasz hangzik el amiatt, hogy az előirt rendészeti szabályokat a vezetők nagyrésze és a gyalogosok nem tartják be. Sok baj van az országúti közlekedéssel is, ahol főként a kocsisok okoznak zavart azzal, hogy nem az úttest baloldalán hajtanak, sőt olyan is akad, aki átalussza az út nagyrészt és a lovak jóformán gazdátlanul prosztrálnak az úton. Az országúti közlekedés biztonságát sok gépjárművezető is veszélyezteti, mert oly örületes sebességgel száguld, amellyel nemcsak a saját, hanem mások testi épségében is kárt tehet. Szükség van tehát mind a lakott helyeken, mind az országúton arra, hogy egyfelől a közlekedésrendészeti szabályok megtartását szigorúan ellenőrizzük, másfelől a közlekedés sima, gyors és balesetmentes lebonyolítását biztosítsuk. Ezt a célt csak úgy tudjuk elérni, ha e teendőket a közbiztonsági szervek külön csoportja látja el. Örömmel állapítom meg, hogy Budapesten az 1926. év derekán felállított közlekedési rendőrség bevált és működésével sikerült a közlekedés rendjét megjavítani. Természetesen nemcsak a székesfővárosban, hanem a nagyobb vidéki városokban is szükség van hasonló intézményre, amelynek teljesen azonos elvek szerint kell működnie. Ebben az irányban a szervezést előkészítő intézkedések már folyamatban vannak. A közlekedés rendjét pedig már a legközelebbi jövőben tudom biztosítani az országúton. Bejelenthetem ugyanis, hogy *előreláthatólag már a jövő év elején megkezdik működését az országúti közlekedési csendőrség*, amelynek főfeladata a közlekedésrendészeti szabályok pontos megtartásának szigorú ellenőrzése és biztosítása lesz. Sőt én még tovább megyek. Mint legfőbb közlekedésrendészeti hatóság állandóan tájékozódva akarok lenni az ország közlekedésrendészeti viszonyairól. Ezért — bevált külföldi mintára (Finnország, Amerika stb.) — gondoskodni kívánok arról, hogy az említett szerveken kívül központi kiküldöttem is időnként ellenőrizzék a közlekedés rendjét és javaslatokat tegyenek nekem, hogy a szükséghez képest a felmerülő irányító intézkedéseket gyorsan megtehessem, mert ezen a téren a késedelem kiszámíthatatlan veszéllyel járhat.

III. A jogszabályok keretében és azon kívül megvalósítandó konkrét in-

(A vezércikk folytatása a második oldalon.)

Ma reggel összeütközött a Kálvin-téren egy 11-es és 52-es villamos

A két kocsis első peronja összeroncsolódott Néhány utas könnyebben megsérült

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

A Kálvin-tér szabályozatlan és szinte életveszélyes közlekedési rendje ma reggel is könnyen végzetessé válható villamoskarambólt produkált. Az autók, villamosok és egyéb járművek e kaotikus forgalmában, ahol szinte esoda, hogy nap-nap mellett nem történnek emberéletet is követelő szerencsétlenségek, ma

egy szerencsére könnyebben végződő karambol tartotta fel közel félóra hosszát a forgalmat.

Reggel félnyolc óra után, amikor, mint mindenütt, a Kálvin-téren is a legnagyobb a forgalom és a villamosok munkahelyeikre siető emberekkel vannak zsufolva, a Kálvin-tér zájába egy *hatalmas csattanás, üvegcserepek csörrenése és riadt emberek segélykiáltása* vegyült bele.

Hirtelen kíváncsiakból és megtorlódtól kocsikból nagy tumultus keletkezett két közvetlen egymásnak dőlő villamoskocsis körül. *A két villamoskocsis*

előlső peronja rohant egymásba.

Mindkettőn hatalmas *horpadás és hasadás tárogott*. Az ablaküvegek mind összetörve, cserepekben hevertek a követeten. Az utasok egymást lökdösve, hatnyat-homlok ugráltak le a kocsikról.

Többüknek arca, keze vérzett, ahogy megsebesítette őket a szerterepülő üveg-szilánk.

A két összeütközött kocsis közül

az egyik egy 11-es jelzésű, a másik 52-es jelzésű kocsis volt.

A 11-es a Múzeum-körutról érkezett a Kálvin-térre ugyanakkor, amikor az Ül-lői-utról egy 52-es kocsis fordult be a térre. Azon az utszakoszon, ahol ez a két kocsis áthaladt, *közlekedési rendőr nem áll* és így a vezetők teljesen saját magukra vannak utalva. A két vezető későn vette észre egymást. *Mindkettő gyorsan fékezett*. De már késő volt. A sikos síneken

a két kocsis nagy erővel egymásnak vágódott.

Az összeütközés színhelyén nagy csődület kerekedett. Az őrszemes rendőröknek a közeli őrszobákról kellett segítséget kérni, hogy a tömeget eloszlassák és a két sérült kocsit eltávolítsák.

Közel félóra hosszát tartó riadalom és forgalmi akadály után indult csak meg a Kálvin-téren a forgalom. A rendőrség megindította a vizsgálatot, hogy a két villamoskocsivezető közül kit terhel a felelősség a könnyen végzetessé válható szerencsétlenségért.

Bárkán lehet csak megközelíteni a Pó-menti falvakat

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

Milanó, november 10.

A kiáradt Po a Casa-Maggiore vidéken elöntötte a földeket és mintegy ötven tanya víz alá került. A falvakat csak bárkákon lehet megközelíteni. Egy földműves az árba fulladt. Brescia és Toscana tartományok téli vetése majdnem teljesen elpusztult. Brescia és Rosotto anyagi kára többmillió lírara rug.

Siegescu pápai prelátus ellen bűncselekmény hiánya címén megszüntették az eljárást

Kiderült, hogy alaptalanul vádaskodtak ellene

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

A mult esztendőben történt, hogy a klinikai szállításokkal kapcsolatban bonyodalmas bűnügyi vizsgálat indult meg. A vizsgálatot Enyedy dr., a büntetőtörvényeszk vizsgálobírája irányította. Hónapok teltek el, mire

a vizsgálat befejeződött és az iratok átkerültek ismét az ügyészségre.

A klinikai szállítások gyanúsítottjai között volt a többek között *Siegescu József dr. pápai prelátus*, egyetemi tanár is, aki már a vizsgálat elején hangoztatta ártatlanságát és kijelentette, hogy csak *rosszindulatu vádaskodás alapján keverhették bele ebbe az ügybe*, amelytől

teljesen távolállt és semmi köze sincs hozzá.

A vizsgálat befejezése Siegescu professzornak a *legteljesebb rehabilitációt eredményezte*. Értesülésünk szerint a vizsgálati iratok visszakerülése után a mai napon az ügyészség azonnal végzést hozott Siegescu József ügyében és

bűncselekmény hiánya címén teljesen és jogerősen megszüntette az eljárást ellene.

Itt említjük meg, hogy a klinikai szállítások ügyében a *többi gyanúsított sorsáról a jövő héten dönt az ügyészség*.

Ára 10 fillér

(A vezércikk folytatása.)

tézkedések is annyira szerteágazóak, hogy azokról csak mozaikszerű képet adhatok. Egészen komikus az, hogy a forgalmasabb utvonalakon jóformán egész nap társzekerék, téglakocsik egész sora cammog és döcögésikkel hasonló kullogásra kényszerítik a gyorsabb járóműveket is, különösen pedig a gépjárműveket. Igen sokszor megtörténik az, hogy az ember gyalogosan gyorsabban eljut céljához, mint bármilyen közlekedési eszközön. Ennek az anomáliának a megszüntetése érdekében szükségesnek tartom nagyobb városokban a fő- és mellékutvonalak kijelölését, mert ezzel megoszlik a forgalom és a főutvonalakon a forgalom gyorsabb lebonyolítása biztosítható. A forgalom megosztását szolgálják egyébként a külföldön és nálunk is jól bevált járdaszízek is, amelyeknek számát nálunk lényegesen szaporítani kell. De ezek a szízek még arra is alkalmasak, hogy a forgalomban mentesvárai legyenek a közönségnek, vagyis az embereket kivonják a közlekedési eszközök tömegéből és így csökkentik a balesetek számát is. A közlekedés gyorsaságát nagymértékben előmozdítaná a párhuzamos közlekedés, amely szélesebb utakon lehetővé tenné, hogy több járómű haladjon egymás mellett. Sokat várok a nálunk is bevált egyirányú közlekedés nagyobbmértvű kiterjesztésétől is. Természetesen nagy súlyt vetek a balesetvédelem fejlesztésére is. Ezt egyrészt úgy kívánom megvalósítani, hogy a kereskedelemügyi miniszter ural együttes állami soffitortanfolyamot lehetőleg nagyobb szabásúvá fejlesztjük és így lehetővé tesszük, hogy a kiképzés még nagyobb gondossággal történjen és a volán mellé csak olyan egyén kerüljön, aki arra minden tekintetben alkalmas. Tehát aki nemcsak mechanikus, hanem megfelelő jellembeli kvalitásokkal is rendelkezik. Nem szeretném ugyanis, ha a jövőben megismétlődnének olyan esetek, hogy a vezető akár tudatlanságból, akár azért, mert arra nincs kiképezve, a baleset színhelyéről embertelen módon elillan és szerencsétlenül járt embertársát segítség nélkül hagyja. Sohasem tudtam megérteni, hogyan lehetnek az emberek annyira szívtelenek, annyira önzőek, hogy bajba jutott embertársuk fölött könnyedén elnézzenek. Ebből az okból tartom igen fontosnak, hogy minden vezető az első segélynyújtásból is — úgy, amint az állami soffitortanfolyamon jelenleg is történik — alapos kiképzést kapjon. Ezenkívül a soffitortanfolyam anyagába is be kívánom illeszteni a balesetvédelmet, mint külön tárgyat. Mind a balesetek lehető elkerülése, mind a közlekedés gyors és sima lebonyolítása megköveteli azt, hogy a nemzetközi viszonylatban elfogadott és a külföldön legtöbb helyen már felállított különféle jelzéseket nálunk is szembetűnően helyezze el. Ezek ugyanis a járóművezetőknek lehetővé teszik az abszolút tájékozódást és így nem igen fordulhat elő az, hogy a vezető járóművével a legforgalmasabb helyen ide-oda kigyózik, sőt olyan utókába is behajt, amelyekben tilos a forgalom. Ezeket a jelzéseket tehát bátran nevezhetjük a közlekedés iránytűinek. Ugyan nem szeretek külföldi példákat hivatkozni, de mégis meg kell említenem, hogy a külföldi zajtalan forgalommal szemben nálunk még mindig idegeket korbácsoló a hangzavar, amelyet főként a gépjárművezetők a szükségtelemül használt és fűsikettető kurtjelzéssel okoznak, azután valóságos gépfegyverropogás, amelyet a motorkerék párosok a rendelkezések ellenére is véghez visznek. Ezt sem fogom tovább tenni.

Itt még csak azt kívánom megemlíteni, hogy a főváros igen sok pontján nagyon szerencsétlenül oldották meg a villamos közlekedés kérdését. Különösen a nagyforgalmú utkeresztezéseknél föltétlenül át kell térni a villamosok tiszta keresztvezetésére, vagyis a körirányú (giratoire) rendszerre, mert a jelenlegi

állapot mellett valósággal művészeknek kell lennie annak, aki ilyen helyen az uttest egyik oldaláról a másik oldalára ép bórrel át akar jutni.

IV. Elérkezünk a kérdésnek legnehezebb részéhez: a közönség megfelelő magatartásának biztosításához. A közlekedés rendje ugyanis nemcsak a vezetőktől, hanem a gyalogosoktól is teljes szubordinációt követel. Ma sajnos az a helyzet, hogy a gyalogosok egészen ötletszerűen járnak-kelekednek. Az uttesten sokan nem átalják a napi eseményeket, családi dolgaikat megbeszélni, sőt azt is természetesnek találják, hogy ott lapozzák át az újságokat és a legújabb divatot is megtárgyalják. Micsoda megdöbbenés ez! Az ilyen egyéneket nem számolnak azzal, hogy megdöbbenésükkel nemcsak a forgalom rendjét zavarják, hanem a saját testi épségüket is veszélyeztetik. Vegyék már egyszer tudomásul és ne feledjék el a gyalogosok azt a régi igazságot, hogy az uttest a járóművéké, a gyalogjáró a gyalogosoké. Következőleg a gyalogosok az uttestet csak elkerülhetetlen szükség esetén és csak ott használják, ahol kicsi a forgalom, ahol részükre külön átjárók lesznek, ahol hatósági közeg védelme alatt, baleset veszélye nélkül juthatnak át az uttesten. Természetesen erre a fegyelmességre rá kell nevelni a közönséget. Ezt a ránevelést már az iskolában kell kezdeni. Ennek igen szép példáját láthatjuk Német- és Franciaországban, ahol külön e célra berendezett tanteremben előadásokat tartanak és falragaszok, filmek, vetített képek kíséretében oktatják a gyermekeket a helyes közlekedésre. Ebben az irányban nálunk is történt kezdeményező lépés. De ne várjunk mindent az iskolától. A szülők tartásuk egyik legfontosabb kötelességüknek azt, hogy gyermekeiket szintén tanítsák ki a balesetekről való óvakodásra és e tekintetben mindenképpel önmaguk járjanak elől jó példával. A gyermekeknek a közúti forgalomban való legmesszebbmértvű védelmét ugyanis nemzeti érdek parancsolja, de ez a védelem csak akkor lehet teljesen eredményes, ha a vezetőknél kívül a gyermekek is fokozott figyelmet és a szabályoknak megfelelően járnak az utcán. Mint legfőbb közlekedésrendészeti hatóság, magam is mindent el fogok követni, hogy a közönség a közlekedésrendészeti kódexbe felvett rendelkezésekről ne csupán a kódexből, hanem egyéb módon is teljes mértékben tájékozódhassék. Amennyiben azonban ezek a messzemenő intézkedések sem bizonyulnának elégségesnek a közlekedés ideális rendjének megteremtésére, a rendelkezéseimre álló törvényes eszközökkel fogom rákényszeríteni a közönséget az előírt szabályok pontos betartására. Előre is tiltakozom az ellen, hogy ezeket a legjobb szándéku rendelkezéseimet bárki is az egyéni szabadság meg nem engedett korlátozásának minősítse.

Távol áll tőlem, hogy pusztán hatalmi szóval valósítsam meg ezt a nagyfontosságú célt, annál kevésbbé, mert én, aki a jogállam elvének híve és fanatikusa vagyok, a kényszerítő rendőri intézkedéseket mindenkor csak megokolt szükség esetén, közérdekből alkalmazom. De be kell látnia a közönségnek, hogy a jelenlegi rendszertelenség már csak a saját jól fel fogott érdekében sem tartható fenn. Ha tehát a közönség nem törődömsége, könnyelműsége, hanyagsága miatt erősebb intézkedéseket lennének kénytelen fogantatni, ezt is csak a közönség saját érdekében és hathatós védelme céljából — tehát közérdekből — tennem. Hiszem azonban, hogy erre csak a legritkább esetben fog sor kerülni, mert meggyőződésem, hogy a közönségnek legjobb szándéku törekvéseit is megdermesztő negligenciáját jóakarát és megértést váltja fel a publikum részéről és akkor a mi szerény eszközeinkkel is nagy eredményt érhetünk el.

Megvan a személyforgalom a körvasuton, de nincs benne köszönet

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

A pestkörnyéki községek lakosságának régi kívánságát váltotta valóra a kereskedelmi miniszter rendelkezése, amelynek alapján október huszonkettedikén, mint megirtuk, megkezdték a személyszállítást a körvasuton. A helyi érdekű vasut elviselhetetlenül drága menetdíjai miatt azelőtt sokan voltak kénytelenek gyalog bejárni a fővárosban lévő munkahelyeikre. Ezt az anomáliát szüntette meg nagyrésztben a körvasut személyforgalma. A környékbeli lakosság azonban sokban hibáztatja a körvasut jelenlegi forgalmi beosztását.

Este fél hét óra után már nem jár a körvasut és emiatt azok az utasok, akik budapesti munkahelyeikről csak fél hét után szabadulnak, nem tudnak hazajutni a körvasuton. Sashalom község, amelynek mintegy tízezer lakosa van, sérelmezi, hogy a körvasuti vonalon nem kapott megállóhelyet. Sokan azt panaszo-
 a menetdíjszabás nagyon egyenlőtlenül van megosztva.

A Rákosszentmihály—Budapest nyugati pályaudvar közötti utszakaszt a tizkilométer, a Rákosszentmihály—Budapest keleti pályaudvar közötti utvonalat

pedig a tizenöt kilométeres menetdíjzónába vették fel, holott a távolság a keleti pályaudvar felé vezető vonalon csupán négy száz méterrel haladja túl a tizkilométert, így azután a keleti pályaudvarra utazó közönség jelentékenyen nagyobb menetdíjat kénytelen fizetni emiatt a négy száz méteres differencia miatt. Ugyancsak kifogásolják a pestkörnyékiek, hogy például Rákosszentmihályról Budapestre és vissza csak az egyik, vagy a másik irányt lehet választani.

Ezeknek a sérelmeknek az orvoslására a rákosszentmihályi közlekedési bizottság valamennyi érdekelt község bevonásával értekezletet is tartott, utána pedig küldöttség kérte a MÁV igazgatóságától a panaszok orvoslását és a jelenlegi menetrend kibővítését. A MÁV igazgatósága

már meg is tette a lépéseket a sérelmek megszüntetésére.

A Rákosszentmihály—Budapest keleti pályaudvar közötti utszakaszt a tiz kilométeres zónába való beosztását pedig Tobler János országgyűlési képviselő fogja kérni a közeli napokban a kereskedelmi minisztertől.

Agrárreform-párba jugoszláv és román hatóságok között

Egymás földjeit sajátítják ki a „szembenálló felek“

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

Nagybecskerek, november 10.

Érdekes „agrárreform“-ügyek foglalkoztatják mostanában a megszállott Délvidék közvéleményét. Jovanovics Jova és Milutinovics Miklós dr. még 1919-ben Oravicabánya mellett birtokot vásároltak. Egyik száznegyven holdat, a másik hétszázat. A birtokvásárlás után mindketten Nagybecskerekre költöztek és ott a trianoni békeszerződés szerint szabályszerűen optáltak a jugoszláv állampolgárságra. A Nagybecskerekre költözés idejében még Oravicabánya is, Nagybecskerek is szerb megszállott terület volt. Közben a szerbek kivonultak Oravicabányáról és a román hatóságok telepedtek ott meg.

Következett az agrárreform. A román agrárbizottság, mikor szemébe ötlött ez a két birtok, amelynek tulajdonosa „külföldön“, Nagybecskereken lakott,

egyszerűen a távollevőkre vonatkozó rendelkezést érvényesítette és Jovanovics száznegyven holdját, valamint Milutinovics hétszáz holdját kisajátította.

A két jugoszláv állampolgár optált, de jogilag még tulajdonképpen román állampolgár, irást kapott arról, hogy idővel majd holdankint ötszáz lei kártérítést fognak kapni birtokukért.

A két birtokos megkezdte a kálváriajárást a román hatósági labirintusban. Fűt-fát megmozgattak, hogy helyezze hatályon kívül a kisajátítást, vagy legalább, ha már másként nem megy a dolog,

részesüljenek olyan elbánásban, mint amilyenben rendes körülmények között a román állampolgárok részesülnek.

Hiábavaló volt minden szaladgálás, mert a kisajátított földeket nem kapta vissza egyik sem.

Tizenhét lakóház leégett egy sopronmegyei községben

— Az Uj Nemzedék tudósítójától. —

Sopron, november 10.

Csütörtökön délután borzalmas tüzvész pusztított a sopronmegyei Olmód községben. A tűz Magyar György kiscgazda házában keletkezett, de a lángok hamarosan átcsaptak a szomszédos lakóházakra és a melléképületekre is. Miután a helybeli tűzoltóság tehetetlennek bizonyult a tűzveszedelemmel szemben, a környékbeli községekből hívtak segítséget.

Köszegről autókon és sz-kereken vonult ki a tűzoltóság

a tűz színhelyére és kirendelték az ottani gyalogszázalaj egy századát is, hogy a szalmatetős házakból álló falu teljes leégését megakadályozzák. Csakhamar mintegy husz község tűzoltósága jelent meg a borzalmas tüzvész színhelyén és a katonaság, csendőrség, valamint a rend-

őrség segítségével mindent megtettek, hogy a község pusztulását megakadályozzák.

Félórával a tűz kitörése után már lángokban állott az egész utca. Közben a szomszédos megszállott területről is jöttek tüzoltók és bekapcsolódtak az oltási munkába. Csak a késő délutáni órákban sikerült a tüzvészt megfékezni. Ekkorra már tizenhét lakóház, huszonhárom pajta, rengeteg istálló és egyéb mezőgazdasági épület esett a tűz martalékául. Elégett a tüzvész által elpusztított utcában lakó gazdák minden mezőgazdasági felszerelése és takarmánya. A kár az eddigi megállapítások szerint

megközelíti a százezer pengőt.

A tüzvész igen súlyosan érinti a károsultakat, mert a leégett épületeknek csak kis része volt biztosítva.

Az Igmándi természetes keserűvíz
 gyomor- és béltisztító hatása páratlan.
 Kapható mindenütt kis- és nagy üvegekben.
 Az Igmándit ne tévessze össze másfajta keserűvízzel!