

# ERDÉLY

HONISMERTETŐ FOLYÓIRAT.

I. szám 1892.	KIADJA AZ ERDÉLYI KÁRPÁT-EGYESÜLET.	220. sz. 1910.
------------------	-------------------------------------	-------------------

## ✓Kárpáti levelek.

### A gyergyóbékási szoros.

Irta: L. Gyárfás Győző.

#### II.

A békási új útvonal *Gyergyószentmiklós* között (780 m.) a brassó—sepsiszen-györgy—csíkszereda—maroshévízi állami közútból ágazik ki a Kórház-utcába. A város felső végétől, néhány belső telek igénybevételével a *Békény-patak* völgyének jobbpartján a verőfényes hegyoldal lábánál, dús rétség mellett vonul végig, állandóan követve a völgy enyhe emelkedését a *Pongrác-hegy* lábáig, a nyolcadik km.-ig, 861 m. magasságig.

Innen kezdve a *Pongráctető* nyergére (1200 m.), a mellékvölgyeletekbe való bekanyarodással, nagy hajlásokban kifejtve emelkedik fel a nyom s a vízvázalasztót átlépve éri el a 16. kilométerpontot. Ez a második szakasz egészen hegyi út jellegű, noha hiányzik a mellékéről az erdő, mert a Pongrác nyugati oldaláról az erdőséget merőben kiirtották, hogy hegyi kaszálóknak és legelőnek adjon helyet.

A tetőről, nyugat felé visszatekintve, széles panoráma nyílik meg előttünk: Gyergyó térségének községei sorakoznak ott egymás mellé az alacsonyabb hegytömeg lábánál; nyugat felől a *Bucsin*-, alább a *Hargita*-, feljebb a *marosi* trachithegység zárja el a síkságot. Észak felől a *Kelemenhavas*, Európa legmagasabb trachitesúcsa uralkodik a hegyvidék fölött.

Meglepőbb és az ellentétnél fogva lebilincselőbb azonban a kelet felől felöltő kép. Fenyves, sötét vadon, amelyből, az össze-vissza hányt hegyek tömegéből, tarkázott fehér kúpok törnek a magasba, magasabbra a vízvázalasztó gerincnél.

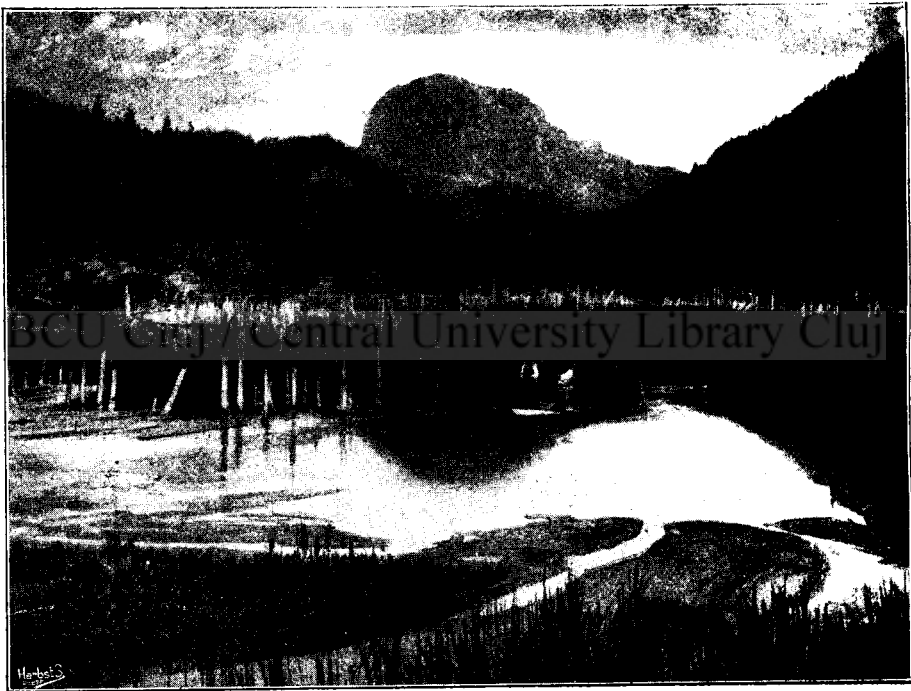
A tetőről az útnyom a *Vereskőpatak* völgyébe ereszkedik alá keleti irányban, most már sűrű fenyőerdőség között keresztülörve egyik-másik ott lábatlankodó sziklatömbön; míg eléri a patak völgyét s a 16-ik km. mellékén a *Gyilkostó*-t.

Ez a medence megdöbbentően meglepő. Nem annyira maga a tó, mint annak környéke. A keskeny tó hosszát innen, a déli végétől nem is tekinthetjük át egyszerre, mert a parti sziklák elfödik a kilátást, hanem épen ezek a sziklahegyekből álló partok és a nagyszerű háttér az, ami lebilincseli figyelmünket.

A Gyilkostó nem önálló „*tengerszem*“, mint a többi kárpáti tó, hanem magának a völgynek megduzzasztott vize.

Állítólag nem is nagyon régi származású. 1836<sup>1</sup> előtt csak a keskeny, mélyre bevágott patakmeder volt a helyén. Ekkor történt, hogy hetekig tartó, szakadatlan esőzés látogatta meg Gyergyót; hullott a zápor éjjel-nappal, átázott a víztől erdő-mező, hegy-völgy. Ekkor a jobboldali *Gyilkoshegy* (1354 m.) lábánál idők folytán összegyülemlt, részben még a *glecserből* származó moréna, s azután a liázmész-kőszirtről leszakadozott sziklaroncs-tömeg, amelyet csak a vékony televényen megkapaszzkodó növényzet tartott össze, nedvességtől átítatva hirtelen megcsúszott s dörgő robajjal rázuhant a baloldalon a *Kisohárd* mészsirt meredek sziklafalára, betömte a patak medrét s ott magasra torlódva, hatalmas keresztgáttal zárta el a völgyet.

A patak folyása, amelyet ezen a helyen már a Vereskőpatak, a Hagymáspatak s a baloldalról érkező Likaskő- és Nagycohárd-patakok egyesült vize alkotott — megakadt, a víztömeg rohamosan duzzadni kezdett és előbb ellepte a sekélyebb partokat, a lankás fenyőerdőt, azután növe-nőtt a váratlanul született tó; az eltorlaszolt víz visszafelé kavardott fel a patakok völgyeibe, míg a szintje elérte a gát magasságát.



GYILKOSTÓ.

A hatalmas fenyőtörzseket s a karcsubb, friss erdőt ellepte, *meggyilkolta* a víz; odaveszett, odapusztult a szárazföld növényzete! Most is ott láthatók a fenyőtörzsek hullái a Gyilkostó medencéjében. A vízből kimeredező csonkok, mint valamely székely község elhagyott temetőjének korhadó *kopjafái* figyelmeztetik a vándort a mulandóságra: — *memento mori!*

A lecsúszott sziklagát ellen aztán az átömlő víztömeg szilaj ostrommal támadt, amint nekizúdult az akadálnak. Az összefolyó patakok itt egyesültek a *Békáspatakká*, melynek további lefolyása három kilométert meghaladó hossz-

<sup>1</sup> Orbán Balázs szerint, I. „Székelyföld leírása“ 1837-ben keletkezett a Gyilkostó.

ban a mészkőszirtek között szűk szorulatot képez. Ide zuhant le a tó fölösleges áradata, magával ragadva a lecsúszott erdőt s a gát megmozdítható részeit; háznagyságú kőtömböktől kezdve, apróbb-nagyobb kőroncsot és törmeléket, ami a néhol csak 2—3 méternyi széles sziklaszorosba beékelődve, ott újabb gátakká szorult össze, aztán lépcsőzetes medencéket alakítva, a hordalék annyira elzárta a szorost, hogy az teljesen megközelíthetlenné lett.

Nem valószínű, hogy a Gyilkostó keletkezése előtt is járható lett volna ez a mély szakadék. A szorulat végződésénél maga a patak a keskeny nyílást a falmeredek sziklapartok között úgyannyira elfoglalta, hogy ott úthely nem jutott.



BÉKÁSI SZOROS. OLTÁRKŐ. M. KOVÁCS FELVÉTELE.

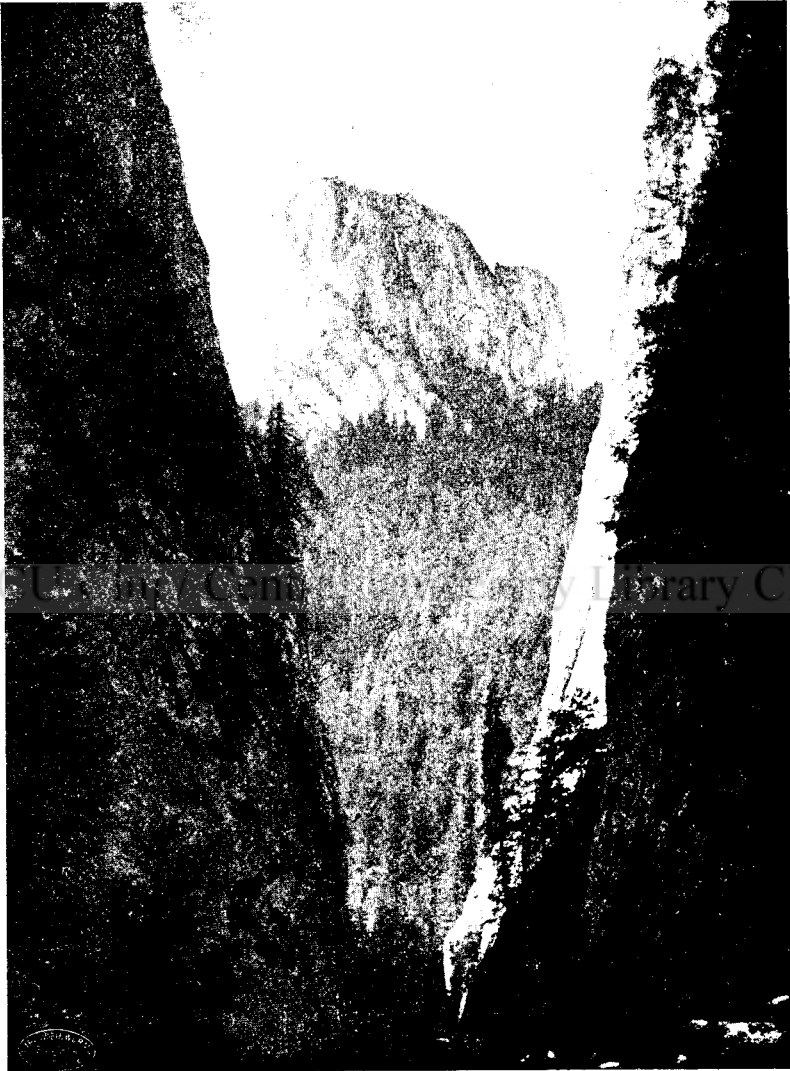
Azonkívül a sziklakapu után (33 km.) kiszélesedő völgyben közlekedő régi útnak, vagy csapásnak semmi nyoma sem mutatkozik. Éppen ezért a Gyilkostó helyétől csakis a Szurdok említett nyakán keresztül, a sziklaszorostól kelet felé, vezetett ösvény Békás-telepre.

Erdőlő emberek és pásztorok s nagy ritkán ezen a vidéken járó vadászok a kőszirtek lapályos tetejéről tekinthettek be csupán a szoros szédítő, sejtelmes mélységeibe.

A tóképződés után nagykésőre legelőbb is egy faipari vállalkozó hatolt be a szoros alsó részébe aképen, hogy Békástelepről kiindulva, bakokra és magas állványokra felfektetett fatörzsekből összerótt *csusztató-csatornát* vezetett

be a szorulatnak rövidebb végső szakaszán, amelyen a Kisbékás mellékpatakon a Szurdoktetőről leeregetett farönköket a határszélen levő fűrésztelepeihez a csuszató csatornában szállította, amelynek elkorhadt maradványai még több helyen láthatók.

A megzavart és nekivadult vízfolyások egyensúlya helyreálltával a Gyilkostónak természetes völgyzárógátja is megüledett és megszilárdult s a Gyilkostó tükre stabil szintre süllyedt, átlag 980 m. tengerszín felett levő nivóra.



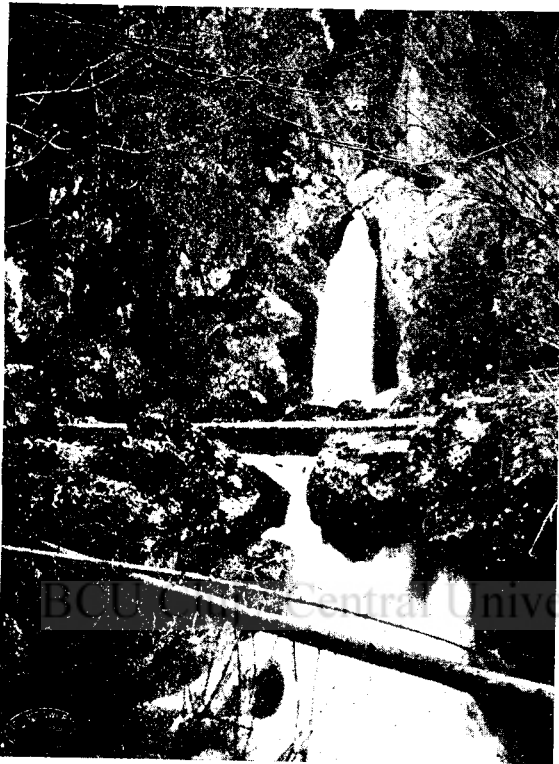
BÉKÁSI SZOROS. KISBÉKÁS PUSKÁSSZIKLA.

Egy évtized alatt a tó mellékén telepített gőzfűrész a hozzáférhető hegyekről és a tó mellékéről alaposan kiirtotta az ős fenyőerdőt, aztán: „rebus bene gestis“, máshová költözött.

A Gyilkostónak ragyogó, kékszinű vizét esőzésekor meg-megfesti a befolyó iszapos víz. Jókora tömegű hordalékkal igyekszik a négy patak arra, hogy a medencét feltöltse. Ennek következtében a tó felső vége mindegyre

alább húzódik s különösen a Vereskőpatak és Hagymáspatak deltájának lerakódása szorítja szűkebbre a tó periferiáját.

A tervezett új út itt a tó déli végénél a völgy jobb partjára vág keresztül s áthidalva a tápláló Hagymáspatakot, a Gyilkoshegy morénás lábánál kifejtve behatol a Gyilkoszorosba.



BÉKÁSI SZOROS. VIZESÉS.

sára, minden kis öblösülést ki kellett használni; ezáltal elkerülhetővé vált hosszabb szakaszoknak a magas sziklapartba, galleriaszerű bevágása szükségesége s elérhető volt a meredekebb szakaszok kiküszöbölése s az építési költségek apasztása.

A Gyilkoszorosból kivergődve, az új út nyoma mindenütt a Békáspatak balpartján halad 12 km. hosszban, míg a Békástelepen keresztül a *Köszörükő*-határpataknál eléri Romániát, 558 m. magasságban, mérsékelt, állandó eséssel.

A csikszeredai kir. államépítészeti hivatal által elkészített műszaki művelet alapján az 1908. évben trace-revisió tartatott, minek eredményéhez képest a művelet költségei redukálhatókká váltak, úgy hogy az eredetileg 1,280,000 koronára rugó előirányzat 980,000 koronára szállott le. Az egyszerűsítések figyelembe vételével átdolgozott művelet alapján a helyszíni bejárást az 1909. évi június havában tartották meg. Az új útvonal hossza 44.5 km.

A bejárás alkalmával létrejött egyértelmű megállapodásokat a kereskedelmiügyi miniszter jóváhagyta és hozzájárult ahhoz a javaslatához, hogy a több évre elosztott útépités, program szerint, a 8—16 kilométer között, vagyis a *Pongráchegyis* szakasz kiépítésével kezdessék meg, s erre a szakaszra vonatkozó tervezetet jóváhagyva az építést 143,000 koronára rugó összeggel engedélyezte az állami beruházási hitel terhére s a szükséges építési költség első részletét

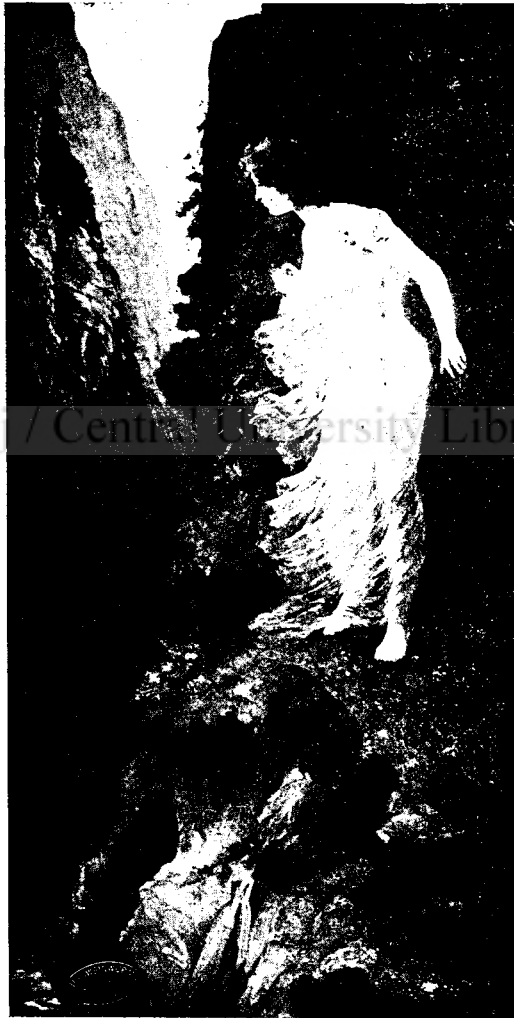
Az útkitűzésének és a nyomvezetésnek nagy es nehez munkája itt a sziklaszorosban legelőbb is egy járható ösvény készítését feltételezte. Csak nyomról-nyomra, létrák és állványok segítségével, sziklatömbök szétrepesztésével, erdőroncsok eltávolításával, vízgöbök lecsapolásával, zuhatagok megszüntetésével, mélységek kitöltésével, ideiglenes hidak és dobogók beállításával — haladhatott előre a nivellálás, a szelvények felvétele.

Jó segítő társ volt ebben néha a tűz, hogy az átvághatatlan galy- és faroncsövevényt elhárítsa, máskor a víz takarító sodra a nyomnyitásnál, mire a felvételek lehetővé váltak. Az első ösvény aztán annyira bővített, hogy a Gyilkoszoroson keresztül már a fakószekér is eljárhat Békásba.

A sziklaszoros jelentékeny esése miatt a nyomkifejtésnél, kanyarok beiktatá-

előlegképen a vármegye közönsége részére egyidejűleg folyósította. Tekintettel a helyrajzi viszonyokra s a különleges műszaki követelményekre, a minister a munkáknak házikézelésben való végrehajtását rendelte el.

Az útépités által igénybeveendő terület legnagyobb része *Gyergyószentmiklós* város tulajdonában van, amelynek díjtalan igénybevételét a város, a törvényhatósági bizottság közgyűlése által jóváhagyott határozattal, biztosította. Nemkülönbén kártalanítás nélkül bocsátotta át az útépités céljaira gróf *Lázár István*, nagybirtokos, az E. K. E. érdemes elnöke, Gyilkoshavasbeli erdőbirtokából szükséges területet, nemcsak Csikvármegyének elismerését biztosítván magának ezzel a készségével, hanem a közforgalmi érdekek lelkes támogatásának követésre méltó példáját adva áldozatkészségével.



TOLNAY ÁKOS HAJNALHASADÁS FESTMÉNYE UTÁN.

Az építésnél figyelembe vétetett az a körülmény, hogy az „*Erdélyi Rézművek Részvénytársaság*“ a Gyilkostó felhasználásával egy nagyobb szerű erőfejítő vízmű létesítését tervezte, mihez képest a vízmű mellékét érintő útszakasz nivója ennek megfelelően fog megállapítani.

Az új útvonal kiépítésével Csikvármegyének a békási szoros megnyitá-

sához kötött régi óhaja testesül meg s a vármegye szépen fejlesztett úthálózata kiegészítést nyer páratlan hegyi vidék műútjával, amely technikailag is az első rendű közlekedési létesítmények közé sorakozik.

Az útépités technikája hazánkban a lefolyt három évtized alatt általában oly magas fokát érte el a modern mintaszerűségnek, amely az építés tökéletességének felső határát jelzi s a békási út ezek között igazi látványosság-számba fog menni.

Mindenesetre messzemenő gondosságnak az eredménye, hogy az ország közötti hálózatának fejlesztése keretében sürgősen szükséges számos útépitések között a békási szorosot megnyitó útvonal költségei is az államberuházási hitel terhére nyertek beállítását.

\*

Országos természeti szépségeknek, nagyszerű vidékeknek kultiválását nem csupán turistasági szempontból kell megítélni és gyakorolni. Legelső követelmény ezek értékének becsbentartására nézve a *kimélet*, a gondos megőrizés. Ahol ehhez kifejtett érzékkel birnak: ott a szép vidék igazi *nemzeti kincs*.

Többször és többféle irányban vetődött fel javaslat arra nézve, hogy kiválóan bájos vidékeink *nemzeti parkokká* avattassanak és megfelelő gondos kezelésben részesüljenek. Ha ez a sok tekintetben méltánylást érdemlő nemes szándék minálunk is megvalósulhat: *a nemzeti parkok között a békási szoros előkelő helyet fog elfoglalni.*

További közleménynek tartjuk fenn azokat a még rejtett tájképi szépségeknek ismertetését, amelyek még részletes méltánylásra érdemesek.

Mihelyt a békási szoros műútja kiépül: a sötét Gyilkoshasadékban is feldereng a *hajnalhasadás*. Hajnalhasadás, melynek hangulatos, allegorikus képéhez *Tolnay* Ákos festőművésznünk mintha épen a Békásszorosból vette volna az inspirációt. Bizonyára ehhez hasonló sziklaszoros szépsége ragadta és termékenyítette meg a művész fantáziáját!

## Kovászna és vidéke.

Irta: Lakatos Gyula.

Ma már mind ritkábban találkozunk székely deszkásokkal, faedény-szállítókkal és borvizesekkel a szekér úton, ha ugyan feláldozzuk kényelmünket és nem vasúton, hanem szekérral tesszük meg az utat Brassó—Uzon—Réty—Kovászna—Kézdivásárhely, vagy Brassó—Sepsiszentgyörgy—Csíkszereda—Gyergyószentmiklós stb. között.

Az Olt és Feketetűgy völgye a legutóbbi két évtized alatt egészen átalakult, kivetkőzött régi képéből. Az átalakulásnak a Brassó—Háromszéki h. é. vasút vetette meg alapját, amely jelenleg Bereczkig hosszabított meg, az Olt völgyében pedig a Gyimes, illetve palánkai vonal kapcsolódik a „székely körvasútba“.

Kovászna és vidékén 14 fűrészgyár szolgáltat deszka-anyagot szállításra a Brassó—Háromszéki h. é. vasútnak, melyhez három irányból iparvasút szállítja az anyagot. Az iparvasútak között az Erdélyi Erdőipar r.-t. tulajdonát képező volt az első a Nagy-Dealu-Batrin (Óreghegy 1403 m.) melletti gyula-falvi teleptől kiindulva. Kezdetben csak a „Komondó“ tetejéig vezetett a Nagy-Baszka vize mentén a vasút, honnan Han Dávid által Papolcz községbe épített szekérúton szállították a fuvarosok a deszkát és innen újból más fuvarosok Brassóba. 1889-ben épült ez a modern erdei út 15-80 km. hosszban, körülbelül 12 ezer korona költséggel és már az 1890. évben *Bartha* és *Porzsolás* havasokon át elkészült az iparvasút *Szélkapu* tetőig, honnan 1102 m. magas-

ságból majdnem 1 km. hosszú *kötélsíkló* szállítja le a deszkát a 800 m. mély völgybe. Innen viszont iparvasút viszi tovább a kovásznai vasúti állomás 60 hold területű rakodó telepére.

Komandó-telep a központ, honnan a román határszél felé *Musamare*, *Zabolapatak*-ig ágaznak el a vasútak. Musamare romániai részén egy fűrészgyár működik, honnan elkészített deszkaanyagot szállítanak át hozzánk, hogy azt *Predealon* át újból kivigyék Romániába és *Constanza Galacon* át a világ minden részébe. Zabola pataka környékéről, szintén román területéről tönköket (szálfákat) szállítanak a Komandó telepen levő gőzfűrészekhez, még pedig az 1785 méter magasságban levő „Gór“ havasra *gőzsíklón* vonatva fel.

A gyulafalvi telepekről a román határig terjedő *Ménesbérc*, *Hosszúhavas*, *Magyaróbokor* és *Csihányos* havasok (ma már kincstári erdőségek) tele vannak szétágazó vasúttal, részben használaton kívül, mivel teljesen le vannak már tarolva. Egyedül a *Karajos* felé vezető vonal van még üzemben, amely Gyulafalvától 22 km. hosszban mindenütt a Baszka folyó mentén halad mindaddig, míg a *Petak* patakkal egyesül a *Baszka*, itt aztán átmegy román területre a *Nagy-Baszka*-val együtt a vasút is és onnan szállítja a tönköket a gyulafalvi gőzfűrészekhez.

Az Erdélyi Erdőipar r.-t. üzemében több 100—150 km. kiterjedésű vasút van, három fűrészgyárhoz és a kovásznai vasúti állomáson levő raktárhoz szállítva fát, deszkát, élelmet, anyagot stb. és mindez évenként 2—3000 embernek ad munkát, kenyeret, a vidéknek pedig forgalmat olyant, hogy például Kovásznán az 1908. évben Budapestenél sokkal drágább volt a megélhetés.

Zabola—Páva megállóhely és Imecsfalva állomások között van gróf Mikes Ármin erdőgazdasága és fűrésztelepei részvénytársaságának rakodó-állomása „*Zabola-fűrésztelep*“ névvel, hova a deszkát szintén iparvasút szállítja a Gelence községtől 8--10 km. távolságra levő *Zernye* gőzfűrészről. Ennek az a nevezetessége, hogy a kivágandó tönkfákat a határszélen levő *Putna*-ról légitársaságban épített sodrony-pálya szállítja le 30—40 km. távolságból a zernyei fűrésztelepre. Putnán nagy kiterjedésű telepe van a cégnek, amely téli időben bizony gyakran el van zárva a világtól a környékbeli havasokon uralgó óriási hó miatt. Telefon útján érintkezik a gyárteleppel, a legszükségesebbeket pedig a *csillék* viszik fel és le,<sup>1</sup> míg rendeltetési helyére ér. A *Putna* ép úgy, mint a *Karajos*, völgyben fekszik, alig 800 méter magasságban és érdekes, hogy itt a növényzet üdőbb mint Kovásznán; sőt élelmes székely munkás asszonyok fel is használják a széltől védett helyeket és veteményt, zöldséget termelnek. A saláta már május 1-én ehető, az állat nagy fűben legel a *Putnapatak* és *Nagy-Baszka* partján április derekán.

A Barátos-Papolci Faipar Részvény-Társaságnak pedig a barátosi vasúti állomáson (előbb Diósi Ignác és fia Lajos nagyváradi cég tulajdona) van nagyszabású fűrészgyára és telepe, hova szintén iparvasút szállítja a feldolgozandó tönkfákat. Az iparvasút *Zágon* közséig, úgynevezett *Hegyfarkig* megy sík területen, Barátos és Zágon községek határain (mező és rét), honnan 563 méterről emelkedni kezd és a *Köztető* 1111 méter magasságát szerpentin úton téve meg, jut el az 1139 méter magasságban fekvő *Jáhoros* erdőbe, Papolcz község felett, a Komandó-telep szomszédságába. Hatalmas viaduktok kötik össze a hegyeket, melyeken az átkelés még a bátrabbakat is megfélemlíti.

Jelen soraimmal csak vázlatot akartam nyújtani a Kovászna és közelebbi vidéke felett húzódó Kárpátokban mozgó életről, hogy egyesületünk figyelmét felhívjam egy esetleges tanulságos és élvezetes kirándulás előkészíthetésére. Az eddig csak juhászok által járt havasok jelenlegi és átmeneti életét leírni nagyon terjedelmes munka lenne, amely mindenestre több időt is igényel.

<sup>1</sup> Legnagyobb emelkedés a „Nagyasztag“ 1511 m. magasságban,





## Különfélék.

**Új vasúti vonal a Kelet Alpokon keresztül.** (*Salzburgtól Triesztig.*) Még a sok világot látott Lux J. A. is, — kinek leírása nyomán adjuk az alábbiakat, — csak superlativusokban tud arról az új vasúti vonalról megemlékezni, mely a Duna vízkörnyékét az Adriai tengerrel úgyszólván „torony irányban“ összeköti. Nyilvánvaló ugyan, hogy a modern technikának ez a gyönyörű alkotása nem turista érdekből épült, de hogy ezt a szándékosságnak nem teljes híjjával szolgálja, az alábbiakból eléggé ki fog tűnni.

A kiinduló pont, Salzburg városa környékével egyetemben maga is kiválóan vonzó a turistákra nézve, melyről mindannyian csak elragadtatással tudnak megemlékezni. Pedig a java csak ezután következik. A Salzach folyó vadregényes völgyét futólag érintve, Gastein világfürdőjébe röpít a vonat, melynek amerikai arányokban indult fejlődése, „felhőkarcolokkal“ vetekedő óriási szállodái még akkor is lekötik figyelmünket, ha meleg forrásainak gyógyerejét nem is tekintjük olyan csodásnak, mint azt az osztrákok és németek teszik.

De amit innentől a vasútépítő technika produkál, minden ízében megérdemli legteljesebb méltánylásunkat. Mindjárt Gastein fölött óriási alagúttal fúrták keresztül a Magas-Tauern örök hóval és jégárrakkal borított hatalmas hegylancát s így jutunk át Salzburgból Karinthiába, a szép Möll völgyébe. De ismét útunkat állja egy óriás hegygerinc, a Karavankok lánc, amelyet hasonlóképp hosszú alagút fúr keresztül, s végül épp így kell általjutnunk a Juli-Alpokon is, melyeknek déli lejtőin az enyhe, narancsillattól balsamos mediterrán szellő pezsgteteti meg vérünket. S alig tekintünk széjjel, berobogunk Trieszt hatalmas pályaudvarába.

Ha már most megtett útunk statisztikai részletei iránt is érdeklődünk, megtudjuk, hogy az új vasúti vonal 414 km. hosszú, (Budapest—Kolozsvár 400 km.) s így az eddigi Selzvölgyi útnál (665 km), s így még inkább a Brenner vasútnál (1014 km.) jóval rövidebb. Legmagasabb pontja — a Tauern alagút közepén — 1214 m. legalacsonyabb pedig — Trieszt — 2 méternyire van a tenger színe fölött. Menetidő 9 óra. S hogyha aprólkosabb adatok is érdekelnek, megtudhatjuk, hogy az egész útnak  $\frac{1}{8}$  részét (53 km.) alagútakban kell megtennünk, melyeknek száma 72. A leghosszabb alagút — a Tauern keresztül — 8550 m. A hidak viaduktok, épített falak száma igen nagy s így nem is feltűnő túlzás, ha az utazó — örökösen rettentő mélységek fölött robogva — szinte aeroplánon vagy más „légi alkalmatosságon“ érzi magát.

Hanem amit ennél a pontnál leginkább figyelemre méltónak tartunk, az a vasúti műépítményeknek a „szép“ szolgálatába való szegődése. Ezen a helyen nem szükséges hosszasan fejtegetnünk, hogy amiképp egy citadella-forma otromba építmény egészen kivetköztetheti a hegyormot szépségéből, épp úgy emelheti is valamely építmény a táj egy-egy részletének báját, mintegy újabb, beleillő hang frissebbé, határozottabbá teheti az akkordot. Szerintünk ez a mozzanat egészen világos bizonyítéka annak, hogy a mikor a vasút eszméjét nagy kereskedelmi és hadászati érdekek kipattantották, nem feledkeztek meg a turistaságról sem. Láthatjuk, hogy ennek a legutóbbinak kielégítése nem sokból áll, mert hiszen hídra, pillérré, vasúti állomásra így is, úgy is szükség van s ahol a költségvetés százezrekre rug, az a néhány tized, vagy század szá-

zalék — amit az esztétika tekintetbe vételére szánnak — akadályul nem szolgálhat. Sőt kétségtelen, hogy még mint befektetés is bőven kamatozik.

Általánosságban nem vetekedhetünk az Alpok vidékével, hanem bizonyos, hogy a táj szépsége nem mindig függ hegyeinek magasságától. Hány helyen lehetne oly valóban elragadó útrésztelket bemutatnunk, aminő a királyhágói, körösmezei, tátrai, predeali, stb. stb. vonalokon ejti bámulatba az utazót? S itt sem feledkezhetünk meg a vajdahunyad—gyalári bányavasút vonaláról sem, melyről már bővebben is megemlékeztünk. Hiszen főképp Erdélyben még nagyon sok vonal vár kiépítésre, s mérnökeink pedig a földkerekség legelső klasszisából valók! Csak a természeti kincseink megbecsülése s egy kis érzék kellene a turistaság ügyeinek föllendítésére.

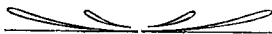
De úgy látszik, nálunk ez a csekélység igen nagy akadály, amint-hogy néha egy porszem vagy alig észrevehető kopás is megakaszthatja a gép működését. Hanem talán még nem kopott meg a magyar lélek, — a porszemet pedig egy friss légáram könnyen eltávolíthatja.

(G.)

**A torjai Büdösbarlang és Bálványosfürdő.** Ami csodást és emlékeztetést, érdekes és szép, üdvös és hasznos alkotást tudott teremteni a hazai természet és a nemzeti történelem, a székely néplélek képzelete és a magyar technikai ügyesség, az mind bámulatosan össze van tömörítve Háromszékvármegye egy nagy változatosságú kis területén, a bodoki hegységben. Itt van Bálványosvára, az ősi magyar pogányság utolsó menedéke, a magyar mitológia hagyományasanteltele legnevezetesebb emléke. Itt van a torjai Büdösbarlang, a természet titokzatos erejének e régi

világhírű rejtélye, száz monda termőhelye. Mellette az őstermészet ölen a modern kényelmű pompás és mégis olcsó Bálványosfürdő. Körülötte a csodás hatású források olyan páratlan gazdag változatossága, hogy az orvosi tudománynak új betegségeket kell felfedezni gyógyító erejük számára. S a közeli környéken a kényelmes és élvezetes kirándulások kimeríthetetlen sorozata: a tündéri Szent Anna-tó, odébb a fenyvesek övezte Tusnád stb. Szent István birodalmának a természet csodáiban bővelkedő szépségeiben nincs terület, amely alkalmasabb és méltóbb volna, hogy nemzeti kertté, magyar Yellowstone parkká alakíttassék, mint Bálványosfürdő környéke. Minden tekintetben sokkal érdekesebb és értéke-  
sebb mint pl. a Csorbai-tó, ez a bizonyára festői, de üres vízfelület, melyért olyan összeget fizettek az ország pénzéből amelyért meg lehetne vásárolni az egész torjai tündér uradalmat történelmi emlékeivel páratlan természeti ritkaságaival és bűvös táj-  
szépségeivel, száz csodaforrásával, modern hoteljeivel stb. együtt. Ha valahol Európában, itt lehetne egy nagy világ szanatoriumot alkotni. Betegek és egészségesekek, tudósok és műértők ide özönlenének az egész világból. És a magyar birodalom gyöngye, az elhanyagolt, elszegényedett, elhanyagolt székelyföld új erőforráshoz jutna s a magyar turistaság is világraszóló új területet nyerne, a kevéssé ösmert, kevéssé méltányolt Erdélyben. Régi igazságok ezek. Napi érdeküekké annak révén váltak, hogy nenány vállalkozó szellemű, erélyes derék székely ember megszerezte e csodahelyet és teljes rátermettséggel és okossággal arra készül, hogy e terület páratlan előnyeit az eddiginél jobban értékesítse a köz javára.

*Herrmann Antal dr.*





## Egyesületi élet.

**Az E. K. E. brassai osztályának választmányi ülése.** Április hó 5-én az E. K. E. brassóvármegyei osztálya nagy érdeklődés között választmányi ülést tartott. Az ülésnek főtárgya volt a Nagykőhavason építés alatt álló menedékháznak ügye. Az építési költség azt lehet mondani, hogy nagy részben biztosítva van. Fedezetlen azonban még a berendezésnek költsége, amely szintén igen nagy összeget igényel. Az osztály erre a célra gyűjtést indított és felakarja használni a brassóvármegyei osztály tagjainak hátralékos tagdíjait, amelyeket a központ teljes egészében a menedékház céljaira engedett át. Remélhetőleg a menedékház június havában átadható lesz rendeltetésének. Ülés végén Dömjén Zoltánné meleg szavakban tolmácsolta a választmány rokonszenvét és háláját Halász Gyula elnök iránt, aki az osztály vezetésében főképp a szükséges anyagi eszközök megszerzése körül szerzett kiváló érdemeket.

**Az E. K. E. marosvásárhelyi osztályának választmányi ülése.** Május hó 7-én az E. K. E. Maros-tordavármegyei osztálya ülést tartott, amelyen jelen voltak: Jékey Dániel, Csiky Lajos, Nagy Endre, Jánossy Sámuel, dr. Schmidt Béla, Gáspár Gyula, dr. Láni Oszkár, Márványi Arthur, Szántó Ákos, Miklós Ármánd, Szigyártó Gábor. Elnökölt: Jékey Dániel kir. táblabíró elnök Elnök megnyitotta az ülést, üdvözlővén a megjelenteket és egyben ismertette az osztálynak célját. Szigyártó Gábor osztálytitkár ismertette ezután az osztálynak ez évi munkaprogramját. Többek hozzászólása után határozatilag kimondották, hogy a következő kirándulásokat fogják rendezni: 1. Harczó—Bárdos közötti szép erdővidék. 2. Kakasd—Karácsonyfalva

(Vasárnapi kirándulások). 3. Gör-génysóakna, a Nyerges hegyen át Idecs fürdő. 4. Istenszéke. 5. Ilva-patak-völgye (1—1 naposak). 6. Me-zőségi tavak. 7. Görgényvölgy—Laposnya—Gyergyóditró, Maroshév-víz (2 naposak). 8. Petele, Bekecs-hegy, Szováta, Sóvárada, Nyáradsze-reda (3 napos). Kimondotta a vá-lasztmány, hogy a központtól katonai térképeket, festéket, továbbá hirdető-táblákat kérnek. Az osztály kéressel fordult dr. Bernády György polgár-mesterhez, hogy a Vásárhelyre jövő turisták előtt nyissa meg a Somos-tetön lévő villájában a kilátó-tornyot. Ujjonnan tagokul jelentkeztek Jánossy Sámuel polg. leányisk. igazg., Breck-ner Vilmos gyáros, Forika Andrián zárdafőnök, Szakáts Péter kam. tit-kár, dr. Hints Zoltán gyógyszerész.

**Az E. K. E. központ kirándulása.** Május hó 15. és 16-án rendezte az Erdélyi Kárpát Egyesület központja *negyedik* kirándulását a Géczy-vár - Járavize—Hideghavas—Hidegszamos útvonalon.

15-én reggel 5 órakor a Szent-györgy-térről történt az indulás; a Bercsényi turista-házban elköltött reggeli után gyorsan haladtak a gyö-nyörű, árnyas erdei úton *Szelicse* felé, ahova d. e. 9 órakor érkeztek meg. Szelicsét elhagyva, gyalog ösvényen (a rendes úthoz képest átlós irány-van) haladva értek az úgynevezett „mokányok útjára“, majd a Hedsát-patak völgyén tovább 12 órakor Magyar-Létára, honnan szintén gyalog ösvényen folytatva az utat, 1 óra felé értek a Járavölgyében fekvő *Géczy* várhoz, amelynek közelében kitünő forrás mellett ebédeltek meg. D. u. 3 órakor indultak tovább, a Jára-patak közvetlen közelében vivő szép úton haladva Járavize felé. Járata-patak szorosa Géczy vártól Járavizéig gyö-

nyörű, festői képekkel szolgál a turistának. A sellőkön nagy eséssel alázuhogó patak, a dúslombú bükk-erdővel borított meredek hegyoldalak és a belőlük kibugygyanó források, a bizarr sziklaalakulatok, melyek közül az egyiket (körülbelül 3 km.-nyire a Géczy-vártól) mintha óriás várfalnak építette volna a természet, el is nevezték nagy lelkesedéssel „E. K. E. várá“-nak, regényes külsőt kölcsönöznek a vidéknek s rendkívül üdítőleg hatnak a fáradt utasra.

D. u. 6 órakor érkeztek Járavizére, hol a fűrésztelep igazgatóságától szíves vendéglátásban részesültek. 16-án reggel fél 6-kor indulva, gyalog-ösvényen megmászta az 1241 m. magas *Testes* hegyet és a Riska mr. völgyén át 11 óra körül értek a hidegszamosi villanyos művekhez, melynek megtekintése után megebédelték. Innen fél 3-kor indulva, fél 6-kor Gyaluba, onnan pedig olcsó és jó kocsikon este 8 óra után jókedvben érkeztek Kolozsvárra.

A kiránduláson dr. S. Kováts József E. K. E. titkár vezetése mellett részt vettek: Baumann Lászkó, Blaskovich Árpád, Kollár József, Lázár Ödön, Madari Zoltán, Nappendruck Kálmán, Tauszik Alajos, Vészi Béla. A kirándulásnak mindvégig jó idő kedvezett.

### **Az E. K. E. marosvásárhelyi osztályának III-ik kirándulása.**

Május hó 16-án, pünkösd 2-od napján tartotta az E. K. E. marostordavármegyei osztálya nagy érdeklődés között 3-ik kirándulását. Ez alkalommal a Kelemen havas délkeleti nyulványát a nagyszerű kilátást nyújtó „Istenszékét“ keresték fel. A kiránduláson Szigyártó Gábor osztály titkár vezetése alatt résztvettek: id. Breckner Vilmos, ifj. Breckner Vilmos, Breckner Józi, Breckner Margit, Hörr Juliska, Smeikal Irén, Smeikal Vilmos, Smeikal Géza, Nagy Béla, Révész Ödön, Révész Ernő, Nyiry Sándor, Filep Béla. Wirt Márton, Horváth István, továbbá 14 felsőkereskedelmi iskolai növendék. 4 ó. 30 perckor reggel indult el a kirán-

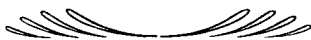
duló csapat a marosvásárhelyi felső állomástól és fél 7 órakor a zajos hangulatban lévő csapatot már a Bisztra jó havasi levegője fogadta. Természetes, hogy aképpen csendesedett a kiránduló csapat zsvivaja, amint a hegy mind meredekebb és meredekebb lett, mert mindenki önmagával, illetőleg a hegymászással volt elfoglalva. Többszöri pihenés után déli 12 óra körül érkeztek meg az Istenszéke 1380 méteres csúcsára. Itt mindenki elfeledte, hogy gyalogolt és hogy hegyet mászott, mert az Istenszéke hatalmas prizmájának éléről nagyszerű bűvös világ tárult a kirándulók elé. Végig a hegyélen mindenütt az óriási viharok által összetört fenyőszálak mintegy erdőtetető hevernek. A függélyes trachit kúpokról felkúszó fák alatt susogó fenyő majd bükkerdőkön, amely éppen legfelségesebb zöld pompájában ragyogott, akadt meg a bámuló tekintet. Távol az egész kanyargó Marosvölgy látszott békés falvaival. Eközben a kilátást csakhamar elzárta az erdők tetején kavargó felhőfoszlányok, amelyek csak néha, amikor itt-ott megszakadoztak, engedtek lepillantást a gyönyörű völgybe. Csodálatosak voltak az alatt kúszó felhők. Fenn a tetőn alig esett pár csepp eső, alant a völgyben pedig jókora zápor hullott. A hozott ételekből és az Istenszéke forrásának felséges vizétől teljesen felüdülve mintegy 4 órai időzés után idült vissza a kiránduló társaság a Bisztrapatak völgyébe. A hegyről való lehatolás kissé nehéz volt a síkamlossá lett út miatt. Azonban ez is csakhamar megtörtént és a Bisztra-völgy nagyszerű útján elérkezett a társaság a vasúti állomáshoz, hogy a vonattal hazaérhessenek Marosvásárhelyre.

**Adomány a nagyköhavas menedékház költségeire.** Ifj. Farnos László főmérnök az E. K. E. nagyköhavas menedékháza javára 90 koronát ajándékozott. Egyesületünk elnöksége a nagylelkű adományozónak e helyen is hálás köszönetét fejezi ki. Bárcsak a nemeslelkű ada-

kozónak példája mág másokat is hasonló ténykedésre lelkesítene. Adományokat a menedékház céljaira egyesületünk központi pénztára is elfogad és azok átvételét nyugtatja.

**A vallás és közoktatásügyi miniszter muzeumunkban.** Május hó 24-én d. u. 4 órakor gróf Zichy János vallás és közoktatásügyi miniszter Gopcsa miniszteri tanácsos, Lőte József egyetemi tanár, Udránszky László rektor és Szádeczky Lajos egyetemi tanár társaságában meglátogatta az Erdélyi Kárpát-Egyesület muzeumát. A muzeum bejátata előtt az egyesület tisztikara, élén gróf Lázár István elnökkel fogadták a minisztert. Gróf Lázár István elnök üdvözlőbeszéde után Szádeczky Lajos egyetemi tanár E. K. E. alelnök és M Kovács Géza főtitkár kalauzolása

mellett részletesen megtekintette a muzeumot és végül elismerését fejezte ki a látottak és az egyesület munkálkodása felett és igen bámult azon, hogy a muzeum állami támogatásban nem részerül. A mikor a vendégkönyvbe beírta a nevét meg szemlélte az egyesület égisze alatt forgalomba hozott Bodor-féle virágos levelező-lapokat és egyéb növényi preparátumokat, gyönyörködve szemlélt meg minden egyes készítményt és a legnagyobb elismeréssel nyilatkozott azokról, megígérte támogatását és igen célszerűnek tartotta, hogy azok az iskolák részére forgalomba hozatnak. Ezután újból örömet fejezte ki, hogy megláthatta az E. K. E. muzeumát és megköszönte a kalauzolást.



## Hírlapirodalom.

**Hírlap nélkül élni nem lehet.** Intelligens emberre nézve nagy igazság kivált napjainkban, mikor az ország nagy belső válság előtt áll, a választások küszöbén. S mely lap elégíthetné inkább ki a nagy olvasóközönség igényeit, mint amely pártpolitikai tendencia nélkül ad számot az eseményekről. Ilyen lap a *Pesti Hírlap*. Magyarország legelterjedtebb s legkedveltebb napilapja, mely a magyar lapok közt napról-napra legnagyobb terjedelemben, tehát a leggazdagabb tartalommal jelenik meg. A *Pesti Hírlap* kiadóhivatala útján arról értesülünk, hogy a lap körül eddig csoportosult elsőrendű publi-

cisták és tárcairók száma legújabbán kiváló új erővel gyarapodott. *Molnár Ferenc*, *Heltai Jenő*, *Abonyi Árpád* a belmunkatársak sorába léptek. *Porzolt Kálmán* továbbra is vezércikkeket, tárcákat és Esti leveleket ír, melyek régóta kedvenc olvasmányai a közönségnek. A *Pesti Hírlap*, bár ugyanazon árért napról-napra sokkal többet nyújt olvasóinak, mint a többi napilapok, — még rendkívüli kedvezményekben is részelteti előfizetőit. Így a karácsony előtti napokban minden előfizető ajándékkul kapja a *Pesti Hírlap* nagy képes naptárát és kedvezményes áron rendelheti meg a *Divat-Salon* című, pompás kiállítású

és gyakorlati hasznú divatújságot. A Pesti Hírlap előfizetési ára egy óra 2 kor. 40 fillér, negyedévre 7 korona; a Divat-Salonnal együtt negyedévre 9 kor. A Pesti Hírlap kiadó-hivatalának címe, hova az előfizetési pénzeket legcélszerűbb postautalványon küldeni: Budapest, V., Váci-körút 78.

**A divat.** (A Divat Újságból.) Végre némi megállapodottságról adhatunk hírt a tavaszi divatot illetőleg. A kabátos ruhákról már azt is megmondhatjuk, hogy az előkelőbb párisi cégek nagy szerephez juttatják az idén a köpenyt.

Az új formák megismerése mellett nem mellékes körülmény az új szövetek és színek kérdése. Ha átnéztük a nagyszámú mintakészletet, a kérdésre, hogy melyik a legkedveltebb szövet, egyszerűen azzal felelhetünk, hogy a poplin és a poplin-szerű szövetek a keresettek, valamint a pamutbatiszt. Utazóruhának vagy sportolásra van egy erősszálú, aprón bordázott sevió, szálvékonyságúan, színesen kockázott angol szövet, valamint a csikos és halványan kockázott kamgarnszövetek is nagyon kedveltek.

A ruhaformákban mindezekig még nem igen látunk meglepő dolgokat. úgynevezett oroszos formát nem csupán kabátban, hanem a külön derékből és szoknyából álló ruhán is láthatjuk. A városban lakó nőnek e tekintetben minenképpen könnyebb a helyzete, mint annak, aki valami kis városban, vagy esetleg falún lakik. Aki egy kicsit körülnézhet az előkelőbb divatkereskedéseinkben, az könnyen megítélheti, milyen elsőrangúak a mintáink.

Éppen ez teszi a *Divat Újságot* nélkülözhetlenné annak, akit a divat, annak legkisebb változatával együtt érdekel.

\*

A *Divat Újság* minden hónapban kétszer jelenik meg. Előfizetési ára

nagyon olcsó: negyedévre postán való szétküldéssel, 2 kor. 20 fillér. Előfizetni legcélszerűbben a kiadó-hivatalba intézett postautalványon lehet. A *Divat Újság* kiadóhivatala Budapesten, VIII., Rökk Szilárd-utca 4. számú házban van.

#### **A legkedveltebb családi lap.**

Ma, mikor a budapesti napilapok száma oly nagyra emelkedett, hogy alig van világváros, ahol aránylag annyi újság jelenik meg, a gondos családapának nagyon nehéz a választás a sok elsőrangú lap között, ha olyan lapot akar választani, mely nemcsak tartalmánál és nivójánál fogva minden tagja olvashassa. E tekintetben hazánk legrégebb napilapja, a Pesti Napló úgyszólván egyedül áll. Különösen értéket kölcsönöz a Pesti Naplónak előfizetői szemében a Pesti Napló karácsonyi ajándéka: minden évben egy remek díszkötésű, művészi és irodalmi értékű album, melynek értéke egymaga felér a lap előfizetési árával. E mű, a „*Shakespeare-Album*“ elsőrangú díszmunka lesz, amely művészi kiállításával, nagy képgyűjteményével s nemesen pompás bekötésével a karácsonyi könyvpiac szenzációjának ígérkezik. A világirodalom nagy mesteréhez méltó lesz e páratlan szépségű díszmű úgy külső kiállítására, mint tartalmának gazdagságára és érdekességére nézve. Nagyszabású festmények, kitűnő illusztrációk egész tömege fogja díszíteni e művet. Művészi képekben a nagy költő legkedveltebb darabjainak legszebb jelenei, a *nemzeti színház* művészei legjobb Shakespeare-szerepeikben és a nagy költőre vonatkozó festmények, egész sorozata fog megbecsülhetetlen értékét kölcsönözni e műnek. Az előfizetési feltételekről és az albumról szívesen küld bővebb felvilágosítást, valamint a lapból mutatványszámot a Pesti Napló kiadóhivatala Budapesten.



## Közlekedési hírek.

### Májusi menetrend.

#### Változások a kolozsvári vonalon.

A nyári menetrendben májustól több változást találunk. Azokat a változásokat, melyek bennünket közelebről érdekelnek, itt közöljük:

A Budapest keleti p. udvar—predeáli vonalon. A Budapest nyug. p. udvarról eddig este 9 óra 10 perckor induló és Predeálra d. u. 3 ó. 31 p.-kor érkező gyorsvonat Budapest nyug. p. udvarról este 9 óra 35 p.-kor fog indulni és Predeálra d. u. 3 óra 46 p.-kor fog érkezni.

Budapest keleti p. udvartól Szolnokig egy új személyvonatot helyeztek forgalomba, mely Nagykátáig naponta, Nagykátától—Szolnokig pedig csak szombaton és ünnep előtti köznapon közlekedik. E vonat Budapest keleti p. udvarról este 6 óra 15 p.-kor indul, Nagykátára este 8 ó. 27 p.-kor, Szolnokra pedig este 9 ó. 58 p.-kor érkezik.

Nagykátától Budapest keleti p. udvarig egy új személyvonat helyezett forgalomba, mely Nagykátáról este 8 ó. 57 p.-kor indul és Budapest keleti p. udvarra éjjel 10 ó. 35 p.-kor érkezik, ezzel egyidejűleg az

előző években e vonalrészén május 1-től szeptember 30-ig közlekedett személyszállító tehervonatnál a személyszállítás megszűnik.

Az eddig naponta közlekedő, Budapest keleti p. udvarról este 8. ó. 25 p.-kor induló és Szolnokra éjjel 11 ó. 30 p.-kor érkező személyvonat naponta csak Nagykátáig közlekedik. Nagykátától Szolnokig pedig csak szombaton és ünnep előtti köznapon közlekedik. A jelenleg vasár- és ünnepnap utáni köznapokon, valamint kedden és pénteken közlekedő Tápiószecsőről éjjel 3 órakor induló, Budapest keleti p. udvarra reggel 4 óra 40 p.-kor érkező személyvonat naponta és már Nagykátától indulólag közlekedik, Nagykátáról éjjel 3 ó. 16 p.-kor indul és Budapest keleti p. udvarra reggel 5 ó. 20 p.-kor érkezik. A Székelykocsárdról d. u. 4 ó. 40 p.-kor induló és Kolozsvárra este 8 ó. 31 p.-kor érkező személyszállító vonat már Tövisről személyszállítással közlekedik és Tövisről d. u. 2 ó. 50 p.-kor indulva Kolozsvárra este 8 ó. 31 p.-kor érkezik.

#### Automobil-omnibusz Székelyudvarhelyt.

Egy budapesti műszaki vállalat kérését adott be a városi tanácshoz, melyben egy létesítendő automobil-omnibusz vállalatához kéri az ipar-engedély kiadását. Az omnibusz Székelyudvarhely központtal állandó személyszállítási összeköttetést bo-

nyolítana le Csikszeredán keresztül Gyímesig és Zetelakán keresztül Gyergyószentmiklósig.

A tanács az engedélyt az automobil-omnibusznak megadta, s így az életrevaló vállalat még a nyár kezdetén életbetép.



# A magyar királyi államvasutak erdélyrészi fő- és mellékvonalainak menetrendje.

A vég- és csatlakozó állomások kimutatásával.

Gy.	200	Sz.	540	Sz.	705	Gy.	935	ind.	Budapest nyugati p. u. a gyorsvonal	értk.	Sz.	720	Gy.	730	Sz.	640	Gy.	955
"	1030	"	718	"	105	"	625	(értk.)	Kolozsvár	(ind.)	606	"	1031	"	640	"	106	
Sz.	1031	"	832	"	129	"	646	(értk.)	Aranys- Gyéres	(értk.)	510	"	936	"	609	Sz.	1256	
"	1233	"	1017	"	305	"	801	ind.	Kocsárd	ind.	344	"	837	"	457	"	1146	
"	101	"	1057	"	330	"	824	értk.	Tövis	ind.	307	"	838	"	405	"	1119	
"	214	"	1332	"	455	"	855	(értk.)	Kiküllőszeg	(ind.)	157	"	725	"	307	"	1029	
"	301	"	135	"	"	"	905	ind.	Kiskapus	(értk.)	132	"	711	"	222	"	1000	
"	"	"	208	"	"	"	928	értk.	Segesvár	ind.	101	"	650	"	155	"	930	
"	"	"	308	"	"	"	1020	értk.	Héjfasfalva	ind.	1212	"	616	"	1257	"	843	
"	"	"	447	"	"	"	1112	értk.	Brassó	ind.	1040	"	515	"	1135	"	713	
"	"	"	527	"	"	"	1131	értk.		ind.	1008	"	454	"	1111	"	"	
"	"	"	830	"	"	"	219	értk.		ind.	835	"	250	"	740	"	"	
Gy.	740	Sz.	840	Gy.	200	Sz.	930	ind.	Budapest keleti p. u. a gyorsvonal	értk.	Sz.	610	Gy.	115	Sz.	755	Sz.	955
"	1212	"	329	"	634	"	602	(értk.)	Arad	(ind.)	930	"	818	"	1125	"	416	
"	121	"	404	"	704	"	632	ind.	Piski	(értk.)	850	"	412	"	808	"	408	
"	309	"	902	"	1015	"	1052	értk.	Alvinz	ind.	412	"	455	"	615	"	1255	
"	406	"	1030	"	1217	"	1135	értk.	Gyulaféhérvár	ind.	248	"	354	"	448	"	1142	
"	427	"	1040	"	1137	"	1237	értk.	Tövis	ind.	290	"	357	"	422	"	1121	
"	451	"	1125	"	1157	"	110	értk.		ind.	200	"	310	"	353	"	1057	
Sz.	204	Sz.	904	Sz.	438	Sz.	840	ind	Kocsárd	értk.	Sz.	805	Szv.	1020	Sz.	212	Szv.	758
"	241	"	941	"	519	"	915	(értk.)	Marosludas	ind	728	"	943	"	135	"	721	
"	356	"	1055	"	630	"	1033	inn.)	Marosvásárhely	(ind.)	610	"	825	"	1219	"	602	
"	408	"	110	V.	642	"	"	(értk.)	Szászrégen	ind.	"	"	808	"	1207	"	550	
"	511	"	1218	"	745	"	"	értk.	Mádéfalva	ind.	654	"	705	"	1106	"	449	
"	1017	"	510	"	"	"	748	értk.		ind	"	"	"	"	605	"	1135	
Sz.	224	Sz.	1019	V.	"	Szv.	630	ind.	Kiskapus	értk.	V.	918	Sz.	611	Sz.	1221	"	"
"	355	"	1155	"	611	"	856	(értk.)	Nagy-szeben	ind	726	"	430	"	1110	"	"	
V.	812	V.	"	"	"	"	"	értk.	Fogaras	ind.	333	"	"	"	442	"	"	
"	"	Szv.	455	V.	"	V.	730	értk.	Segesvár	ind.	702	V.	442	V.	945	"	"	
"	"	"	525	"	1124	"	810	(értk.)	Héjfasfalva	ind.	634	"	413	"	916	"	"	
"	"	"	735	"	155	"	952	értk.	Szekelyudvarhely	ind.	930	"	230	"	730	"	"	
"	"	"	"	"	"	"	"	értk.		ind.	"	"	"	"	"	"	"	
Sz.	541	Sz.	808	V.	251	Sz.	617	ind.	Brassó	értk.	Sz.	741	V.	1141	V.	529	Sz.	855
"	658	"	920	"	408	"	734	(értk.)	Sepsiszentgyörgy	ind.	620	"	1021	"	400	"	"	
"	817	"	1125	"	538	"	"	értk.	Kovácsna	ind.	501	"	818	"	242	"	"	
"	909	"	1212	"	647	"	"	értk.	Kézdivásárhely	ind.	415	"	731	"	152	"	"	

Főszerkesztő: dr. Szádeczky Lajos. Felelős szerkesztő: M. Kovács Géza.