

Breckner Viktor, Petrán György, Bene Gyula dr., v. ev.: Köhler Ernő, korm.: Kintzig László.

XVI. Nyolcevezős verseny. 1. Műgyetemi Evezős Club: Zuna Andor, Schneider Róbert, Nesits Szlavkó, Bán Valér, Marschofszy György, Csonka Ferenc, Holl Bertalan, v. ev.: Csonka Endre, korm.: Kazinczy Gábor. 3. Hungária Evezős Egylet: Rittisch Jenő, Vadas Pál, Topits Alajos, Csernyák Imre, Gloeck Imre, Rittich Tibor, Zaitz Gusztáv, v. ev.: Ludinszky Lajos, korm.: Manno Miltiadesz. 2. Ferencvárosi Torna Club: Katinzky László, Csécsy Andor, Buday József, Berán Nándor, Berta Mago Dezső, Steingaszner Károly, Greifl Gábor, v. ev.: Manglitz Ferenc, korm.: Quittner Emil.

A verseny rendezőse még a következők közlését kéri:

A versenyen a csónakházakban és a melőlük lehorgonyozott uszályhajókon csak meghívott közönség vehet részt, a meg nem hívott közönség az érdekes versenyszámokat a Ferenc József-rakpartról szemlélheti. A

Harmincezer. önkéntest toboroznak.

(Együtt a monarchia és Olaszország.

— A hatalmak Wied ellen.

Durazzo támadás előtt.)

(Saját tudósítónktól.) Gurschner szobrász, az ismert sportember és Wirth építész önkéntestoborzását a legnagyobb érdeklődés kíséri, bár attól félnek, hogy a kétségtelenül jelentős vállalkozáshoz későn fogtak hozzá. Ma körülbelül ezren jelentkeztek, részben bécsi, de sokan vannak vidékiek és külföldiek is. Délig négyszázat váalsztottak meg, köztük 18 szolgálaton kívül levő osztrák-magyar tisztet. Berlinből egy Limburg gróf, Hannoverből pedig egy gyárigazgató jelentkezett. Az utóbbi ajánlkozott, hogy egész csapatot alakít. A bizottság folytonosan kapja a természetbeli ajándékokat, fölszerelési tárgyakat, takarókat, tüzserszármokat, konzerveket.

A bizottság ezentul csak olyan embereket fogad föl, akik vagy még nem katonakötelesek, vagy pedig eleget tettek védkötelezettségüknek, mindenesetre lehetőleg olyanokat, akik már katonailag ki vannak képezve. Gurschner ma összeült a toborzó tisztekkel, hogy megszervezze az első utnak indítandó expedíciót.

A római Tribuna azt állítja, hogy a bécsi önkéntes hadtest alakítása Ausztria-Magyarország és Olaszország közös javaslatán alapján történik, melyről most folynak az utolsó tárgyalások. A javaslat már megvalósításához közeledik. A most toborzott önkéntesek képeznek a magvát a 30.000 főnyi gyalogságból és tüzéségből álló rendes albán hadseregnek, mely Phillips angol ezredes és más európai tisztek vezénylete alatt állana. Azt hiszik, hogy a sereg nyolc hét alatt teljesen meg lesz alakítva.

Párisból jelentik: Itteni politikai körökben biztosítanak arról, hogy a hatalmak katonai akciójára vonatkozó román javaslatot,

Tisza Evezős Egylet csónakházában lesz a versenybizottság és a sajtó elhelyezve, ugyan csak itt tartózkodhatnak az evezős egyleti tagok is. A közönség csakis a meghívók, az egyleti tagok tüjlevényeik, a sajtó képviselői pedig a versenytitkárság által kiadott újságírói igazoló jegyek felmutatása mellett léphetnek a csónakházakba.

A verseny alatt katonazene szórakoztatja a közönséget. Minden versenyszám kezdetét és végét harangszó jelzi. Az induló versenyző egyletek nevét, a versenyszámok lefolyását, valamint a győztesek nevét szócsővel hirdetik ki, a győztes egylet zászlaját pedig árbóca huzzák. Minden evezős csapat startszáma a kormányos háttára erősített vázontáblán látható.

Mindenképen méltó lesz a pompás versenyhez a befejezésül rendezendő nagy táncmulatság a Kass összes termeiben, melyen katonazenekar és a regattisták udvari cigánya, Urbán Lajos fog muzsikálni. Ezen is csak meghívott közönség vehet részt.

miután ahoz Anglia és Oroszország nem akarnak hozzájárulni, a hatalmak vissza fogják utasítani.

A Vossische Zeitung jelenti Szófiából: Itteni mérvadó helyre teljesen megbízható jelentések érkeztek arról, hogy az utóbbi időben albánoknak öltözött, jól felszerelt és felfegyverzett szerb katonákból álló nagyobb csapatok hatoltak be Albániába, hogy a felkelőket a kormánycsapatok ellen támogassák. Az utóbbi napokban például Ochridán át hétszáz álhús szerb kőlona nyomult Elbasszan ellen, melyet a fölkelőkkel együtt el is foglaltak.

A Corriere d'Italia jelenti Durazzóból 26-iki kelettel: A fölkelők minden oldalról a város felé nyomulnak. A malisszorok és mirditák a lövész-árkokban várják a támadást, mely minden percben bekövetkezhetik. Prenk Bib Doda nincs bekertve, de seregével nagyon nehéz helyzetben van és így aligha avatkozhatik bele a döntő harcba.

Durazzóból jelentik: Prenk Bib Doda győzelmesen nyomul előre. Tegnap elfoglalt egy megerősített hadállást, amelyet ötszáz fölkelő védett és most előkészíti a katonai akciót Presa község ellen, amelynek elfoglalása nagyon jelentős a Sijak ellen való előnyomulás szempontjából. Viszont Délalbániából kedvezőtlen jelentések érkeznek. Az epiróták is készülnek már az északi irányba való előnyomulásra. Kroon őrnagy utasította a Koricában és Tepelenében állomásozó hollandi tiszteket, hogy ha pozíciójukat nem tartathatják, vonuljanak vissza Valonába. A múlt éjjel és a mai délelőtt nyugodtan telt el. A fölkelők ellen ma reggelre tervezett tüzértámadás elmaradt, a fejedelem kívánságára. A Hercegovina gőzösről, amely előzőleg Haessler mérnökkel kifutott Kavaja irányába, egy lövést tettek az ellenséges hadállás ellen, mire a kapitány a Dalmatia hajóistársaság nevében tiltakozott a hajóról való ágyuzás ellen, mert a gőzöst nem erre a célra bérelték. Erre a bombázást abbahagyták és a gőzös visszatért. Kora reggel két gyorsfutár levelet hozott a sijaki fölkelőktől. A levélben a fölkelők kijelentik, hogy tárgyalni akarnak és delegátusokat kérnek Sijakba. Kroon őrnagy azt felelte, hogy a fölkelők küldjenek delegátusokat Durazzóba és ott tárgyaljanak tovább. Turkham pasa ellenkező nézeten van.

Harmadosztályu gyorsvonatot Szegednek.

Az utazás csak akkor lesz népszerű, ha a vasut használata szegény emberekre nem jár aránytalanul súlyos anyagi áldozatokkal.

A teherszállítást magát is, de ebből ki-folyólag a kivitelünket is megnehezíti a magas díjtartifa, mert vannak olyan ekszport-cikkek, amelyeknél a kereskedő alig keresi meg a szállítási költség egyharmadát. Így van ez sok egyéb cikken kívül a makói hagy-mánál, a szegedi kendernél. A szállítási díj körülbelül 700 korona és a kereskedő hasz-na néha 200 koronát sem haladja meg — ko-csirakományonként.

Akármiilyen tréfásan hangzik is és nem tartozik ebbe a keretbe, elmondom, hogy az egyik párisi nagy boulevardon van egy szin-ház, amelyben azt hiszem, már harminc év óta, ingyen osztogatják a belépőjegyeket és a színház virul, a tulajdonos gazdagabb lesz. Mindenütt olyan gyöngék az emberek, hogy amikor valamely cikk olcsóbb lesz, akkor mindjárt gyakrabban érzik annak szükségét. S most, mielőtt a tárgyra térnénk, tegyük egy kis kis összehasonlítást, hogy a vonatok Nyugat felé való haladásával milyen arány-ban nő a sebességük is. Ha figyelembe vesz-szük azt a vonalat, amely Párisba visz, ak-kor azt látjuk, hogy a vonal haladása Sze-gedről — Budapestig átlag 60 km. sebessé-gű, Budapestről — Bécsből 65, Bécsből — Münchenen át — Strassburgig már mindin-kább közeledünk a 70 km.-es gyorsasághoz és Franciaországban — az avricoura — pá-ri-si vonalon —, pont 80 kilométeres az át-lagos menetsebesség, tekintetbe nem véve a luxusvonatokat, meg a többi, más vonalakon közlekedő gyorsvonatokat, amelyek gyors-ságra néha még a 100 kilométert is megha-ladja.

Nézzük most a személyszállítási tarifát.

Azért említettem az imént azt a párisi színházat, mert nálunk is, mint mindenütt, az emberek hódolnak a szabadjegy kultuszai-nak. Igaz, hogy a szabadjegy többnyire — drágább, mint a rendes jegy, de ezt nem ve-szük észre. Ugyanígy áll a dolog a kedvez-ményes jegyekkel. Huszonöt évvel ezelőtt, a mikor a zóna-rendszer életbelépett, leginkább láthattuk, hogy az olcsósággal mennyit len-dített a vasuti forgalom.

Akkoriban, amikor a Baross-féle zóna-rendszer életbelépett, amely azóta három-szorosára emelte a vasuti forgalmunkat, az összes európai vasutak csökkentették a sze-mélyszállítási tarifájukat, pedig hát nem volt egyik európai vasutnál sem jövedelmethozó a személyszállítás.

Állítólag Franciaországban, ahol csak jelentéktelenül kicsiny az állami hálózat, a legdrágább az utazás.

Nézzük csak, hogy mennyiben felel ez meg a tényeknek. A francia személyszállítás ugyanis a következő: I. osztályon kilométe-renként 10, II. osztályon kilométerenként 7 és fél, III. osztályon kilométerenként 5 cts. A személyszállítási tarifája minden vonatra ér-vényes, tekintet nélkül a vonatok menetsebes-ségére, kivéve a luxusvonatokat, amelyek — ugy, mint nálunk, a keleti expressz — a Compagnie des Wagons-Lits kezelésében vannak. Megjegyzendő, hogy a tarifából 25% engedmény és több napi érvényesség jár a menettérti jegyekkel.

Azt hiszem, mindenki tudja, hogy Fran-ciaországban egész kényelmesen utazik az ember harmadik osztályon is. A francia kö-

Házi-étterem kellemes kerthelyiségében

Kitűnő konyha. Kitűnő italok. Figyelmes kiszolgálás.

Vasárnap déleőtt a magy. kir. honvéd-katona ZENEKARA HANGVERSENYEZ.

Horváth Ferenc, vendéglős.