

részvétlenül elzárkózni annak az elismerése elől, hogy a tarifa-leszállításnak a jelenlegi, legkevésbé alkalmas időpontban leendő megvalósításához való szigorú ragaszkodás vállalatunkat kiszámíthatatlan károsodással sújtaná, sőt annak létét is veszélyeztetné.

A vállalatnak a tarifa-leszállítás által való pénzügyi gyöngítése és veszélyeztetése a hálózat további kialakulására és kiterjesztésére is hátrányos befolyással lenne, mint-hogy a bevételeknek csökkenése a hálózat bizonyos kilométer-bruttó bevétel eléréséhez kötött fejlesztését messzire kitolná és a vasutat hosszú időre stagnálásra kárhoztatná.

De ezenfelül a városnak a vállalat jövővel való részesezésére megállapított határidő is beláthatatlan időre kitolódna, minthogy az az időpont, amelyben a városnak a tiszta nyereségben való részesezése aktuálissá válik, (6 százalékos meghaladó nyereség esetében) a tarifa leszállítása és a bevételeknek ezáltal okozott jelentékeny csökkenése következtében természetesen sokkal később fog bekövetkezhetni, annál is inkább, mert a közlekedési eszközök szaporítása, a központ kibővítése és a hálózat kiterjesztése által okozott tekintélyes új beruházások a részvénytőke utabbi megterhelését és ezzel együtt természetesen az osztalék tartós gyöngülését is vonják maguk után és avval kapcsolatosan a város részesezését is számszerűleg apasztanák.

Mindezek a körülmények arra indítanak bennünket, hogy a tarifa-leszállítás kérdését, figyelemmel annak a város érdekeire való káros hatására és a vállalatot fenyegető katasztrófális következményekre, beható megfontolás tárgyává tegyük és azt a módot keressük, amelyen ezek a káros hatások a város és a vállalat érdekeinek sérelme nélkül elháríthatók lennének.

A tarifa-leszállítás folytán az egyes utasok javára mutatóközlő díjkezeslet elenyésző csekély anyagi előnyt jelent az egyesre nézve. Városunkban a lakosság egy-egy tagjára évenként körülbelül 30 utazás esik s illetve ha az idegen utasokat is figyelembe vesszük, egy-egy lakosra körülbelül 20 utazás jut évenként, ami oly jelentéktelenül csekély eredmény, amellyel számolni alig érdemes; és amely minimális előny semmi esetre sem nyújthat ellenértéket a város és a vállalat intenzív károsodásáért és a forgalom további kifejlődésének beállható stagnálásáért.

Ez okból azon kéréssel járulunk a tek. városi Tanácshoz, hogy a tarifa-leszállítást tárgyzó 7. §-nak revíziója céljából velünk érintkezésbe lépni, az *automatikus tarifa-leszállítástól eltekintve és a szakaszjegy árát 2 km.-ig az eddigi 12 fillérben változtatlanul meghagyni méltóztatnék.* Ezzel szemben kijelentjük, hogy hajlandók vagyunk a 2 km.-en túli utakonak tarifáját önként tetemesen leszállítani és az eddig 3 km.-ért 18, 4 km.-ért 24, 5 km.-ért 30 fillérben megállapított menetdíjak helyett 16 fillérnyi egységes menetdíjat behozni, úgy, hogy a jövőben csupán kétféle menetjegy lenne használatban és pedig: 2 km.-ig 12 fillér, 2 km.-en túl 16 fillér, természetesen a bérlet, tanuló, hivatalnokok és munkásjegyek tekintetében jelenleg érvényben levő kedvezmények tovább is fentartatnának.

Hajlandók vagyunk továbbá a városnak a 8. §-ban szabályozott és csak 10 év múlva életbelépő részesezés helyett azonnal érvénybe lépő, a személyforgalom bruttó ho-

zadéka után számítandó és évenként utólagosan esedékes részesezést biztosítani, melynek számszerű mennyisége a vállalat érdekeinek, valamint a város ellenszolgáltatásának kölcsönös jóakaratu figyelembe vételével közös egyetértéssel lenne megállapítandó.

Amíg tehát szerződésünk 8. §-ának jelenlegi rendelkezése értelmében a város csak 1923 után és az előadottak alapján csak igen problematikus, vagy legalább is csak jelentéktelen haszonrészesedéshez jutna, jelen ajánlatunk elfogadása esetén a bruttóbevételekből számításba vett részesezése mellett a város azonnal és az egész szerződés időtartamára jelentékeny összegű és biztos részesedést nyerne.

Minthogy jelen előterjesztésünk elintézése és jóváhagyása előreláthatólag az 1914-ik év kezdetéig befejezést alig nyerhet, tisztelettel kérjük egyszersmind, miszerint a szerződés 7. §-ában a díjleszállításra vonatkozó intézkedéseknek életbeléptetését az ügy elintézéséig hatályon kívül helyezni méltóztatassék.

A magyar Pegoud.

— Majd csak lesz már nálunk is aviatika. —

(Saját tudósítónktól.) A szerencsétlen, elárvelt, mellőzött magyar aviatikusok végre reménykedhetnek. Nem történt valami csoda, de annyi mégis történt, hogy az állam érdeklődik ő irántuk is, a zsebügyszekre is rátér, ha nem is rögtön két marokkal. Most a kereskedelmi kormány a párisi Aero Szalonra, mely december 5-étől 25-éig tart, négyszáz koronás segítséggel kiküldötte Zsélyi Aladárt, Svachulay Sándort, Székely Mihályt, Horváth Ernőt, Lányi Antalt, Prodam Guidót, Kvasz Andrást és Tóth Józsefet. A nemzetközi aeroplán-kiállításán minden neves cég bemutatja újdonságait és így aviatikus konstruktőrjeink hasznos tapasztalatokkal gyarapíthatják tudásukat.

A magyar aviatikusok bátorságáról és hirtartalan lelkesedéséről legendát lehetne beszélni. Most az egyik fiatal pilóta produkált olyan dolgot, hogy ezzel a külföldi aviatikának is számolni illik már.

December 6-án mutatványos repülést hirdetett Dobos István pilóta Köröstarcsán. Mivel gépe Gyomán volt, ott fölszállva Köröstarcsára repült, 13 perc alatt téve meg a 23 kilométeres utat. Utközben ezernégyszáz méter magasra emelkedett és az út végén a felhők közül ereszkedett le. Már csak hatszáz méter magasságban lehetett, mikor gépét teljesen függőlegesen kormányozta a föld felé. Hihetetlen süvítéssel, zúgással zuhant az aeroplán, a nézők megdermedtek az ijedségtől és Dobos még jobban átfordította a repülőgépet és az most már szinte a hátán repülve közeledett a talajhoz nagy sebességgel. Az aviatikus ekkor hirtelen ismét a normális helyzetbe hozta a gépét és lelkes éljenzés közepette szállott le. Dobost bravurja után a magyar Pegoud-nak nevezhetjük. S ha megdölgödjük, hogy a gépe nem valami elsőrangú légi mű, úgy fogalmat alkothatunk, mit jelent mégis ez a vállalkozás.

Dobosnak, — mint tudósítónknak elmondotta — erősen meg kellett kapaszkodnia a csövekben, nehogy kiessen a produkció legveszedelmesebb részén. Mintán Köröstarcsán nem kapott alkalmas szíjjakat, melyekkel odaerősítette volna magát gépéhez, rövidesen megindította motorját és visszazállott Gyomára. Itt a repülőter fölé érve, elállította motorját és megismételte a bravuros mutatványt, dugóhúzószzerű csigavonalban meredeken siklózott lefelé. A föld

höz közel ismét vízszintes irányba kormányozta az aeroplánt és simán leszállott.

Dobos másnap a Gyoma melletti község fölött megismételte az „S” betű alakú figurát. Igen magasra szállott, majd a függőleges irányon tudóntve gépét, enyhe mozdulattal visszakormányozta és a gép hossz tengelye körül tizenháromszor megfordulva, csigavonalban zuhant lefelé.

Leszállása után várnia kellett, míg motorjáról, a benzin porlasztóról leolvadt a jég, ami a nagy magasságban reázkodott. Nem volt nyugta, újra fölszállott, alig látható magasságig és függőlegesen lógó gépével szédületes karikákkal furta magát a levegőben lefelé.

Két nap alatt nyolcszor ismételte meg ugyanezt és csupán a megfelelő kötelek, szíjak hiánya (melyek nélkül kiesne a repülőgépből) akadályozta meg őt abban, hogy Pegoud-t mindenben utánozza. Dobos tudósítónknak a következőket mondotta:

— Székely Mihály gépével repülök, de mivel Pegoud utánzása régebbi tervem, elkértem Svachulay Sándor acélgépét, melynek motorja az ilyesmihez jobb elrendezéssel bír. A legnagyobb magasság 1400 méter, amit elértem. Nagyon sokat jártam a felhők fölött és felejthetetlen látványt nyújtott, amint a fellegek nyílásain át meg-megpillantottam a napsütéses tájakat. Állandóan, szinte tűrhetetlen hideg volt és a kezem sokszor odadermedt a kormánykerékhez. Szándékom megtanulni Pegoud minden tudományát, hiszen csak az emberen mulik az ilyesmi, nem a gépen. A híres franciát már többen utánozták és sikerrel. Most csak egy hámféle szíjszerkezetet készítek magamnak, melylyel fölszerelve Budapesten fogom megmutatni azt, amit Pegoudtól láttak.

Dobos az idén lett katona, azonban a Magyar Aero Szövetség közbenjárására halasztást kapott, hogy tanulmányait folytathassa.

Edison-Mozi

Feketesas- és Csekonics-u. sarok.

Uj tulajdonosok: LEOPOLD és HERBST

10., szerdán és 11., csütörtökön:

Bemutatásra kerül a film-ipar legújabb szenzációja kizárólagos jogunkkal

a gyémántbánya

Érdekfeszítő dráma négy felvonásban.

És a teljes 2 órás műsor !!

JÖN!

Az amerikai Zigomárok sorozataiból:

A felhők közt

Nagyh. detektiv-dráma 5 felvonásban.

▽▽▽▽▽

Előadások d. u. 5 órától.

▽▽▽▽▽

Helyárak: Ülés a páholyban 1 kor.
Fentartott hely 80 fillér.
Első hely 60 fillér. Második hely 50 fill., Harmadik hely 30 fill.