

Az ostende—konstantinápolyi express.

— Szeged a Kelettel való forgalomban. —

(Saját tudósítónktól.) Mint a *Délmagyarország* legutóbb közölte, december 2-án és 4-én Temesvárott az érdekelt vasutak képviselői egy közös értekezleten megállapodtak abban, hogy a német-magyar-osztrák szövetséges csapatok sikeres harcai következtében felszabadult szerb területen keresztül, az ut rendelkezésre állván, a keleti ekszpressz vonat közlekedését ismét megkezdi.

Amint most *beavatott helyről értesülünk*, az érdekelt vasutak igazgatósága ezen előleges tanácskozások alapján a vonatok bevezetésének forgalmi és technikai kérdéseit is letárgyalták és *előreláthatólag január hó elején indulnak meg a vonatok, még pedig Szeged érintésével*. A terv szerint az egyik Berlinből, a másik pedig Münchenből fog indulni olyképen, hogy ezen két vonat Bécsben találkozzék és onnan folytatja útját. Berlinből a vonat ugyancsak két részben indul. Amennyiben ugyanis az egyik rész Boroszló—Oderberg—Zsolna—Galántán át Budapestig és onnan Szeged—Temesvár—Vercs és Kevevárán át, a szemendriai dunai átkeléssel, szerb területen folytatja útját és ágazik be a *nis—piroti* vonalon a bolgár államvasutak vonalába. Bár a vonatok Berlinből két részben, azonkívül Münchenből is indulnak, menetrendjük olyan lesz, hogy a három vonatrész *Galántán találkozni fog* és onnan, mint egyesített keleti ekszpressz teszi meg útját.

Hetenkint két vonat fog közlekedni. Terv szerint az egyik délelőtt 8 óra után indul Berlinből, este 11 óra tájban érkezik Buda-

pestre és éjjel 2—3 óra között van Szegeden. Szeged szempontjából azért is nagy fontossággal bír, hogy itt fog áthaladni a berlin—konstantinápolyi vonat, mert a németek okos és üzleti észjárásra valló gondoskodása folytán a keleti ekszpressz elveszti *lukszus jellegét* és főleg a kereskedelmi csereéleletet tartva szem előtt, nemcsak elsőosztályu, hanem *második és harmadik osztályu kocsikat is fog járatni*, miáltal Szeged kereskedelmi életére is jelentős változás várható.

A zimony—belgrádi utirányon át annak idején felállított ekszpressz vonatok bevezetése egyelőre késedelmet szenved, mivel a zimony—belgrádi hid végleges ujjáépítése és a Ripanje mellett levő alagutnak, — melyet a szerbek részben tönkre tettek, — a helyreállítása bár lázasan folyik, bizonyos időt vesz igénybe.

Tekintettel arra, hogy Ostende—Brüsszel—Berlin és Varsó—Berlin között oly gyors összeköttetés áll ma fent, amely felülmulja e téren a háboru előtti viszonyokat és mivel ezen vonat a konstantinápoly—berlini ekszpressz közvetlen folytatásaként fog közlekedni, a németek által óhajtott *Ostende—Bagdad* összeköttetés megyötöd része, vagyis az ostende—konstantinápolyi rész a megvalósulás stádiumába lép. A vonal hátralevő folytatása pedig nagyon rövid idő alatt szintén elkészül.

(A mellékelt térképen közöljük a berlin—bagdadi vasutvonal-tervezetet, de a régi zimonyi átkeléssel. Ez most azonban változni fog olyképen, hogy Szemendriánál lesz a vasúti átjáró a Dunán.)

A pörvesztes város.

(Saját tudósítónktól.) A városi tanács a nyáron akarta a villamos közvilágítás ismeretes vitás ügyét a légszeszgyárral elintézni. A közvilágítási számlák egységárának felszámítását a város tudvalevőleg más módon kívánta, mint ahogy a gázgyár betegjesztette. A *Központi Gáz- és Villamossági R.-T.* 1896-ra visszamenőleg a város által levonásba hozott és takarékpénztárilag kezelt összegből harminchatezer korona kifizetésére tartott igényt. A levont tőkének a kamatait és körülbelül harmincnégyezer koronát kitevő követelését ez esetben elengedte volna a légszeszgyár. A tanács egy közgyűlési határozatot föloldó miniszteri rendelet alapján tárgyalásokba bocsátkozott a társasággal és az egyezés meg is történt volna, ha a közgyűlés, amely elé az ügyet terjesztették, el nem utasította volna *Balogh* pénzügyi tanácsos javaslatát. Az egyezés megkötött és a gázgyár pört indított a város ellen. Tegnap tartották meg a tárgyalást a szegedi törvényszéken és a kihallgatott szakértők véleménye alapján a bíróság a várost *hetvenkétezer korona megfizetésére kötelezte*. Ennek az összegnek tizenhárom évi kamatát és a perköltségeket is megítélte a törvényszék a légszeszgyárnak.

A város veszített perének érdekes részletei vannak. Még 1896-ban, mikor a villamos közvilágítást berendezték, a tanács felszólította a légszeszgyár igazgatóságát, hogy az utcai lámpákat úgy szabályozza, hogy *óránként 420 hektovatt áramot fogyasszanak*, mert a város a villamos közvilágítást *nem árammérő szerint* kívánja fizetni. Ha a társaság 420 hektovattnál kisebb fényerőt szolgáltat, a város a különbözetet le fogja vonni. A gázgyár a tanácsnak ezt a határozatát



A berlin—konstantinápolyi vasút.