

Eddig azért nem létesült a vasut, mert nem helyes nyomokon haladtak: keskenyvágányu kisvasutat terveztek. Ennek a létesítéséhez természetesen kisebb tőke szükséges. Azt is előnynek tudták be a kisvasutnál, hogy minden tanyánál megállhat. A gyakorlat azonban azt bizonyítja, hogy az életnek az ilyen vasutak nem felelnek meg. A tanyai vasutnak rendes nyomtávu vasutnak kell lenni. A rendes nyomtávu vasutnak is vannak megállóhelyei; ahányat csak akarunk. Arra a célra, hogy a tanyát a város életével összekapcsoljuk, — mint azt a megejtett számítások bizonyítják — 50—55 kilométeres vonal elégséges lenne. A kérdést úgy kell megoldani, hogy a vasut a tanyák legtávolabbi pontjától szélességben és hosszúságban legfeljebb négy kilométernyire legyen. Voltak olyanok is, akik attól féltek, hogy a rendes nyomtávu vasut Halas-felé fogja terelni a forgalmat. Ez nem állhat meg, mert a jóval kisebb Halasnak nem lehet és nincs is annyi vonzóereje, mint Szegednek.

Az a legfontosabb teendő, hogy az ügy úgy készítsék elő, hogy amikor a békekötés megtörténik, azonnal munkához lehessen látni. Ha a vasutat a város építetteti, úgy az jóval olcsóbb lesz. Ebben az esetben a részvények 35 százalékát megtarthatja a város magának. Tévedés azt hinni, hogy a rendes nyomtávu vasuthoz nagy pályaudvarok kellenek, meglehet ezt másként is oldani. Megkönnyíti a helyzetet, hogy a nagyvasut építéséhez az államvasutak és a posta is hozzájárulnának 10—10 százalékkal. A nagyvasut kezelését vállalja az állam, a bruttó-jövedelem 53%-áért. A vasutépítés költségeit a város ilyen módon tíz év alatt megkeresi, bár a kölcsönt ötven évre veszi fel.

A legelső teendők közé tartozik tehát, hogy egy vasutépítő-bizottság alakuljon, amely állandóan foglalkozzék ezzel a kérdéssel. A város pedig kérje a minisztert, hogy a keskenyvágányu vasut engedélyét változtassa rendes nyomtávu vasutépítési engedéllyé.

Balogh Károly pénzügyi tanácsos megjegyzi, hogy az eredeti tervek szerint a nagyvasut 36 kilométer hosszban szelte volna át Szeged birtokait. Ehhez 1907-ben 300.000 korona hozzájárulást kértek. A tanács megállapodott az engedményesekkel, ezt bejelentette a közgyűlésnek. A közgyűlés a nagyvasut építését egyhangulag ellenzte és megbizta a tanácsot a kisvasut előkészítésével. Nemcsak a mának kell építeni, — mondotta Balogh — hanem véglegeset kell alkotni, már azért is sokkal előnyösebb a nagyvasut, ha drágább is.

(A vasutépítés mellett.)

Dr. Becsey Károly élvezettel hallgatta a főispán érdekes és szakszerű előadását, mindazonáltal nem tudja meggyőződését megváltoztatni, mindig a kisvasut mellett

volt és van ma is. A kisvasutal a városnak használunk, míg a nagyvasut országos érdeket szolgálja. Ktart a kisvasut mellett.

Dr. Gerle Imre kijelenti, hogy úgy a maga, mint Alsótanya polgárainak nevében el nem muló hálával tartozik a főispánnak, hogy a tanyai vasut ügyét ilyen erélyes módon kézbe vette. Megjegyzi, hogy az értelmi többség kezdettől fogva a nagyvasut építése mellett foglalt állást. A vasutat csak maga a város csinálhatja meg. Kéri, mondja ki az értekezlet, hogy a főispán által indított mozgalomhoz lelkesedéssel csatlakozik.

Taschler Endre főjegyző azt mondja, hogy a törvényhatóság és a közönség nagyrésze mindig a nagyvasut mellett foglalt állást.

Rosenfeld Nándor: Az, hogy rendes, vagy keskenyvágányu vasut épüljön, tisztára financiaális kérdés. A keskenyvágányu vasut felényibe kerül; ez az, ami annak idején meghódította azokat, akik a kisvasutat kívánták. Abban az esetben, ha a város nem riad vissza az áldozatoktól, nem kétséges, hogy melyik vasutat kell felépíteni. Ajánlja, hogy a dorozsmai bekapcsolás is vétessék figyelembe.

Funák Károly Halas bekapcsolásával ajánlja a vasut megépítését, mert szerinte így sokkal rentábilisabb lenne. Sok megállóhelyet kell létesíteni, a jegyeket a kalauzok árusítsák, szóval meg kell könnyíteni a tanyaiaknak a közlekedést.

Dr. Cicatricis Lajos főispán szerint motorjáratot is kell létesíteni és a megállóhelyeket menetrendszerűleg minden utkeresz-

tezésnél.

Weiner Miksa felszólalása után Kerner Lajos az előmunkálatok mielőbbi megkezdését óhajtja.

Dr. Cicatricis Lajos megállapítja, hogy a megjelentek egybehangzó véleménye az, hogy az ügy sürgősen előkészíttessék. Rendes nyomtávolságu vasutról van szó, állami kezelésben szárnyvasutalal úgy, hogy kereszt-és hosszirányban legalább 4—5 kilométerre megközelíthető legyen a vasut. Ki kell mondani, hogy a város nyilvános pályázaton adja ki a vasut építését. A városi tanácsot meg kell keresni, hogy ezen az alapon az ügyet vegye kézbe és alakítson egy végrehajtó-bizottságot, amely a tanácsal együtt működjön. Egy műszaki tanácsadót kell alkalmazni, aki a költségvetést és egyéb munkálatokat elkészítse. Ezután így folytatta a főispán:

— Bizzunk az Isten jószágában, hogy az építéshez nemsokára hozzáfoghatunk. Az bizonyos, hogy gyümölcsözőbben soha sem fog a város 2—3 milliót befektetni. A vasut a város vagyonszerzésének forrása lesz.

Az anketén megjelentek: Dr. Cicatricis Lajos, dr. Somogyi Szilveszter, Balogh Károly, Weiner Miksa, Rosenfeld Nándor, Kerner Lajos, dr. Gerle Imre, Barmos György, László Kálmán, Pásztor József, Bokor Adolf, dr. Szalay József, Scultéty Sándor, dr. Turóczy Mihály, Taschler Endre, dr. Rósa Izsó, dr. Becsey Károly, Funák Károly, dr. Dobay Gyula, Pálffy Dániel, dr. Cserő Ede, Tóth Mihály, Szarvady Gyula, Pataky János, Ördögh Illés, Bokor Pál, Várhelyi József, Magyar Péter és dr. Tonelli Sándor.

Az új olasz kormány alakulása.

— Sonnino megtartja tárcáját. — Salandra nem vesz részt a kormányban. —

Lugano, június 15. Sonnino tudatta Bossellivel, hogy belép az új kabinetbe. Marconi szintén tagja lesz a kormánynak, a municiós miniszteri tárcát veszi át.

Lugano, június 15. A Rómából érkezett hírek mind megegyeznek abban, hogy Salandra semmiféle formában nem vesz részt a kormányban. Bissolati belépése ellen erős áramlat érezhető, valószínűleg azért, mert Bissolati éppen a belügyi tárcához ragaszkodik. Sonnino személyét illetőleg belpolitikai és külpolitikai szempontokat érvényesítenek. Nevezetesen Sonnino volt az, aki visszautasította a parlament közreműködését és ellenőrzését és ő volt tulajdonképpen felidézője a parlamenti ellenzéknek. Valóban még kérdéses, hogy megmarad-e Sonnino a kabinetben, ámbar az intervencionisták balsoportja már sokban enyhítette az ellene irányuló kifogásokat.

Egyébként a régi és új nevek egész sora röpköd az újonnan alakítandó miniszteriumok betöltésére és mint minden olasz kormányválság alkalmával, ezuttal is minden elképzelhető eszközt, még utyagiakat

is megmozdítottak, hogy bizonyos befolyások érvényesüljenek és semmi sem érvényesül oly kevéssé, mint a nemzeti eszme. Annál jobban kiélesednek újra az ellentétek a liberálisok és radikálisok, az intervencionisták és a neutrálisok között, Sonnino és Giolitti hívei között.

Milanóban heves tüntetések voltak Bissolati mellett és Giolitti és Turati ellen.

Az olaszok ellenoffenzívája

Chiasso, június 15. Barone ezredes a „Giornale d'Italia"-ban kifejti, hogy Cadornának fel kell használnia az orosz offenzíva által nyújtott kedvező alkalmat arra, hogy elrendelje az osztrák-magyar csapatok ellen az azonnali támadást. Ez volna az egyetlen módja a sikernek, mert később, amikor az osztrák-magyar csapatokat a megállított orosz offenzíva nem fogja nyugtalanítani, tehetetlenek lesznek az osztrák-magyar csapatokkal szemben.

Alkalmi könyvvásár Várnay L. könyvkereskedésében, Szegeden.

Az irodalom legnagyobb kincsei rendkívül leszállított áron szerezhetők be 1916. június 20-ig.