

zésnek szerinte keservesen megadhatjuk az árát, mert nem tudhatni, mennyi kamatot fog hozni. Az a véleménye, hogy nem riszkíroz a város semmit, ha a kölcsönajánlatot nem fogadják el.

Dr. Becsey Károly nagyjában osztja dr. Rósa véleményét, mégis kijelenti, hogy a jelen viszonyokat nem tartja alkalmasnak a kölcsön felvételére. Lehet, hogy a háború után még előnyösebb kölcsönhöz juthatunk. Engem aggaszt, — mondta Becsey — a város lakosságának teherviselési képessége. Semmi szín alatt sem mehetek bele abba, hogy egy újabb 1 millió 200 ezer koronás évi terhet rójjak a lakosságra. A legerélyesebb állást foglalom el a kölcsön felvétele ellen és kérem a javaslat elutasítását.

Weiner Miksa magáévá teszi a Becsey által előadottakat.

Balogh Károly dr. Rósa Izsónak szolgálat felvilágosítással. Ismételtén kéri a javaslat elfogadását.

Dr. Somogyi Szilveszter bezárja a vitát és szavazást rendel el.

A bizottsági tagok többsége a javaslatot nem fogadta el.

Német jelentés a Deutschland Amerikába való érkezéséről.

BERLIN, november 2. A Wolff-ügynökségnek jelentik szikratávírón New-Londonból: A Deutschland német kereskedelmi tengeralattjáró szerdán reggel ideérkezett.

A Deutschland második amerikai útja.

Amsterdam, november 2. A Reuter-ügynökség jelenti Washingtonból: New-London vámhatósága jelenti, hogy a Deutschlandon sem fegyver, sem muníció nincs. A hatóságok utasítást kaptak, hogy a Deutschlandot kereskedelmi hajónak tekintsék. A buvárhajó hétszázötven tonna festékanyagot, gyógyszert és vegyi-áruvit vitt magával.

A törökök három orosz védelmi vonalat léptek át.

Konstantinápoly, november 2. Hivatalosan jelentik: A galíciai arcvonalon harcoló csapataink október 30-án az oroszok három egymásmögötti védelmi vonalát átlépték és Molohontól északra a 407-es számú magaslatot, valamint attól keletre a Capacoi-magaslatot birtokukba vették. Százhusz embert, köztük négy tisztet foglyul ejtettünk, négy gépfegyvert, két aknavetőt zsákmányoltunk. Az ellenség 31-én erősítésekkel megkísérelte a magaslatok visszaszerzését, csapataink azonban támadásukat visszaverték.

Németország védi a semleges hajózást.

Köln, november 2. A Kölnische Zeitungnak jelentik Berlinből: Az angolok marka a semlegesek torkát szorongatja. Groteszk, amit a semleges hajózás megbénítása terén produkálnak. Az egyik semleges gőzös kapitánya, akit egy tengeralattjárónk feltartóztatott, jegyzőkönyvbe is mondta, hogy hajóját a hazai kikötőbe való útján feltartóztatták és Newportba kísérték, ahol négy hónapig volt zár alatt. Amikor elfogyott a szene, kénytelen volt engedni annak a felhívásnak, hogy Olaszországba vigyen sze-

net. Hasonlóképpen terrorizálták a holland-amerikai vonal Oosterivijk nevű hajóját, a mely Newportból Rotterdamba volt utban. Kényszerítették, hogy rakományának egy részét Liverpoolban tegye le. Ha a semlegeseknek nincs elég önértékük arra, hogy megvédelmezzék a saját érdekeiket, nem csodálkozhatnak, ha a német hadvezetőség a nemzetközi jog maradványainak megvédésére és a semlegesek érdekeinek védelmére megfelelő eszközökhöz nyúl. Nem magyarázhatják félre azt a lépését sem, hogy a maga részéről határozott közösséget követeljen ebben az akciójában a semlegesektől. (M. T. I.)

Felelősség a tanyai vasút ügyében.

(Saját tudósítónktól.) Dr. Végman Ferenc és társai: dr. Kósó István, dr. Becsey Károly, Wimmer Fülöp, Pillich Kálmán, Deutsch Lipót, dr. Pap Róbert és Vajda Sándor csütörtökön felelősség adtak be az ellen a közgyűlési határozat ellen, amellyel a törvényhatósági bizottság a rendes nyomtávolságú tanyai vasút építését határozta el. A felelősség ezzel a megállapítással kezdődik: „Hogy a tanyai vasút ügye még mindig csak a vágyódás tárgya és hogy az építésen már rég túl nem vagyunk: a tanács büne.” Az első rész ez után elmondja a vasút keletkezni-akarásának közismert és több mint egy évtizedes történetét, részletesen ismerteti azt a határozatot, amellyel a közgyűlés 1907-ben a keskeny vágányú vasút építése mellett döntött, majd azt, hogy az építkezés meg nem történt, a háborút megelőző pénzügyi válság és a háború mellett annak tulajdonítja, hogy a tanács a közgyűlés határozatával szemben — akaratoskodott. Az októberi közgyűlés határozatával kapcsolatban így érvel a felelősség:

— Amikor ebben az ügyben 10—15 évi fontolgatás után idáig jutottunk, látta jónak a tanács, a most dúló világháború tüzokádó forgatagában, talán azért is, hogy a közlekedés körül tanúsított tehetetlenségéről a közfigyelmet ily módon elterelje, ebben a vasút-kérdésben közgyűlésileg annyiszor leszavazott eszméjével, a szeged—halasi vasútvonallal ép úgy előhozakodni, mint azt tette 1907 év 1911 években. Az a látszat, hogy a tanács számított ezúttal a tanyai képviselők pártolására, vagyis hogy számított arra, a háborús állapot és a közlekedési körüli hatósági félézségek által szült antogonizmusra, ami a tanyavilág népe és a város közönsége közé ékelődött.

Sokkal kisebb fontosságú kérdésekben is a tanács bizottságok retortáján át juttatja az ügyeket a közgyűlés elé. A tanyai vasút ügyében közgyűlésileg külön bizottság van alkotva. Ennek a bizottságnak a megkerülésével juttatta a tanács az ügyet nagy sebtiben a közgyűlés elé és itt az ügy, minden komolyabb megvilágítás nélkül került döntés alá.

A tanács nem nyújtott felvilágosítást, hogy a tanyai gazdasági vasút ügyében hozott előző közgyűlési határozatok alapján mi történt mindezeideig. Nem ismertette a már megtett előmunkákat, nem tájékoztatta a közgyűlést, egy szóval sem az eddigi tetemes költségekről, sem arról, hogy a szeged—halasi vasútvonalra másnak is van már előmunkálati engedélye. Különösen pedig elhallgatta a tanács a keskeny vágányú gazdasági vasút és a rendes nyomtávolságú vasút közötti költség-különbözetet. Mellőzte ide vonatkozólag a

pénzügyi bizottság véleményének a kikérését. Komolynak vette egyik-másik felszólalásban azt a kijelentést, hogy a szeged—halasi vasút 2—3 millió koronába fog kerülni, holott tudnia kell, hogy ennek a költsége háromszor is annyiba fog kerülni, mert hiszen a kis vasút költsége lett 2—3 millió koronára felvéve.

Azután a vasút-kérdésnek elbírálásánál ismerni kell a tanyavilágot, tudni kell, hogy városunk külterülete mekkora, hogy ezzel a területtel az országban csak egypár város vetekszik. Ritka, nagyon ritka az 50—100 holdas birtok. Itt tehát nagy ritkaság lesz a nagy vagyonnal való szállítás. De ha előfordul, úgy a zsámoly-rendszer útján ez is eszközölhető. Ismételjük azonban, hogy városunk különleges, határozott birtokviszonya mellett, a tanyai népnek nem nagy vagyonra van szüksége, hanem arra, hogy természet kosarakban és zsákokban minél könnyebb úton, módon és minél kevesebb költséggel ide Szegedre, a városba hozhassa.

Ehez pedig nem nagy vasút kell, amely a város területét pusztán átszeli és területét elhagyva más városok érdekét is — talán éppen a mi érdekünk rovására — szolgálja, hanem olyan közlekedési eszközre van szükség, amely kizárólagosan a város és a tanyai nép közös érdekét és csakis ezt szolgálja.

Hiszen tagadhatatlanul kívánatos, hogy egy szeged—halasi vasútvonal létesüljön és bár csak szelné át még egy pár vasútvonal a város határát különböző irányban. Amde ezeknek a vasútvonalaknak a kiépítése nem speciálisan városi feladat. A vállalat dolga az e nemű vasútvonalak létesítése, amint hogy előbb már jeleztük is, hogy van vállalkozó, aki a szeged—halasi vasútvonalra az előmunkálati engedélyt régebb idő óta már megszerezte.

De ha mindezek a kívánatos vasutak meglennének is, még mindig nem lenne megoldva az a tanyai vasút, amit a múltban ennek a városnak a közönsége mindig akart és ma is akar, vagyis olyan közlekedési eszköz, amely kizárólagosan és egyedül csak a tanya és a város közös érdekét szolgálja.

A tanács a szeged—halasi rendes nyomtávolságú vasút mellett hathatós és főérvül azt hozta fel, hogy az ilyen módon kiépített vasutat az állam saját kezelésébe veszi át és hogy ezzel aztán a város ennek a vasútnak a fentartási és üzemi gondjától szabadul. Lehet, hogy ez az érv a közgyűlés tagjainál valóban is hatott, mert talán sokakat meggyőzhetett az a tudat, hogy a tanyai kisvasút hatósági kezelést kíván. Ettől pedig — úgy gondolták — Isten óvjon! Mi ezt a felfogást nem osztjuk és csak azt sajnáljuk, hogy az a látszat, hogy maga a tanács iparkodik kitérni a kisvasúttal járó feladat és munka elől.

Hiszen ez idő szerint minden nagyobb város, hogyha a fejlődéshez szükséges jövedelemhez jutni kíván, utalva van arra, hogy ügykörébe vonjon és kezelésbe vegyen különböző üzemeket és vállalatokat. Különösen közlekedési, világítási és egyéb e nemű vállalatok azok, amiket itt is, ott is, élelmes városoknál városi kezelésben látunk.

Nem akarjuk hinni, hogy városunk vezetősége, a tanács, önmagával szemben olyannyira kicsiny hitű legyen, hogy ne merne az e nemű feladatokra vállalkozni. Még kevésbé szabad feltételezni, hogy a tanács kitérni akarja az e nemű feladatok megoldása elől.