

A belügyminiszter döntése a tanyai vasút ügyében.

— Rendes nyomtávolságu vasutra nem kap előmunkálati engedélyt a város. —

(Saját tudósítónktól.) A törvényhatósági bizottság tudvalevőleg mult évi október 18-án tartott közgyűlésén kimondotta, hogy az alsótanyai forgalom lebonyolítása céljából a korábban tervezett keskenyvágányu vasut helyett előnyösebbnek tartja a rendes nyomtávu helyi érdekű vasut megépítését és az evégből szükséges előkészítő munkálatokat elrendelte. Ezt a határozatot dr. Végman Ferenc és társai megfélebbzték. A felebbzés a határozattal együtt a belügyminiszterhez került, aki azt a kereskedelmi miniszter véleményének meghallgatása után most visszaküldte a városhoz. A csaknem nyolc gépirásos oldalra terjedő terjedelmes leiratban a miniszter közli, hogy a határozatot föloldta és tanácsolja, hogy a város vegye újból fontolóra érdekeit és hozzon új határozatot; milyen vasutat akar tulajdonképpen építeni, kicsit-e, vagy rendes nyomtávolságu? A miniszter a kettőt kombinálni szeretné. A leirat egyebekben itt következik:

A szóban forgó kétféle vasutervezet, jelesül a szeged-tanyai keskenynyomtávu gazdasági vasut és a nagyvárad—fümői vonal egy alkalmas pontjából kiágazólag a szegedi tanyákon át Kiskunhalasig vezető rendes nyomtávu vasut *nem teljesen azonos célokat szolgál.* Az említett keskenyvágányu vasut kizárólagos célja és rendeltetése ugyanis az volna, hogy a Szeged város nagykiterjedésű határában levő tanyák és az anyaváros közötti vasuti összeköttetést biztosítva, tanyák személy- és áruforgalmának az anyavárossal való lebonyolítását elősegítse, tehát kizárólag a város és tanyák közti helyi forgalom lebonyolítását célozza. Ezzel szemben a szeged-kiskunhalasi rendes nyomtávu vasut kettős célt szolgálna, amennyiben egyrészt távolsági forgalmat bonyolítana le Kiskunhalas között, a két várost egymással közvetlen vasuti összeköttetésbe hozván, másrészt pedig tekintve, hogy e vonal is egy részében a szegedi tanyákon ávezetetté, egyúttal a tanyákról egyfelől Szeged, másfelől Kiskunhalas felé irányuló forgalom továbbítását is eszközölné. Megjegyzendő azonban, hogy az utóbb említett vasut a jelzett kettős célnak előre láthatólag aligha lesz képes megfelelni, úgy, hogy mindkét cél az ahhoz fűződő érdekek megfelelő kielégítésével legyen elérhető. A Szeged—Kiskunhalas közötti távolsági forgalom helyes és megfelelő lebonyolítása érdekében feltétlenül az a kívánatos, hogy ez a vasuti összeköttetés *a lehető legrövidebb és leg-egyenesebb utirányban létesíttessék.* Ez esetben azonban a vasut által a szegedi tanyáknak csak egy kisebb része érintetné és különösen az Alsóközpont, amelynek az érintését pedig maga a város törvényhatósági bizottsága is előbb idézett határozatában feltételül megállapította, *a vasut forgalmi köréből kimaradna.* Viszont, ha a rendes nyomtávu vasut az Alsóközpont irányában, avagy egyáltalán úgy vezetetté, hogy minél nagyobb tanyai érdekeltséget vonjon be forgalmi körébe, úgy ezt csak a vonalnak jelentékeny mérvű kerülő irányban való vezetésével volna képes megtenni, amely meghosszabbított vonalvezetés csakis a Szeged és Kiskunhalas közötti távolsági forgalom közvetlen és megfelelő gyors lebonyolítására irányuló cél rovására szolgálna, s e mellett minden valószínűség szerint még a tanyai

lakosság érdekeit sem volna képes kellő mérvben kielégíteni, mert *szárnyvonal létesítése nélkül* bármely vonalvezetés mellett is a város nagy kiterjedésű határában fekvő tanyák nagy része az építendő vasut irányától teljesen elesné.

Ha a város arra helyezi a fősúlyt, hogy a határában fekvő tanyák minél nagyobb részére biztosítsák az anyavárossal való vasuti összeköttetést, úgy ezt a célját kétségkívül kellő mérvben csakis a korábbi tervezet szerinti

kizárólag a tanyai forgalom lebonyolítására hivatott önálló üzemi keskenyvágányu gazdasági vasut létesítése útján érheti el,

mert egyrészt az ilyen tervezet szerinti vasutvonal vezetése minden egyéb mellékkörülménytől függetlenül úgy állapítható meg, hogy a tanyák érdekeinek legjobban megfelelően, másrészt pedig csak a kizárólag erre a célra hivatott önálló üzemi vasut üzlete rendezhető be és vezethető olyképp, hogy a tanyai lakosság igényeit a lehető legteljesebb mértékben kielégise. Ellenben, ha a város megelégszik azzal, hogy csak a tanyai lakosság kisebb részének érdekei nyerjenek — és ezek is csak tökéletlenebb módon — kielégítést, de e mellett a létesítendő vasut útján egyúttal a Kiskunhalas várossal való közvetlen vasuti összeköttetés-létesítését is biztosítani kívánja, úgy természetesen e cél elérésére a rendes nyomtávu vasutervezet mutatkozik alkalmasnak.

A város törvényhatósági bizottsága által szóbanforgó határozatából kitetszőleg *elérni kívánt kétféle cél bizonyára a legjobban és leghelyesebben úgy volna megoldható, ha egymástól teljesen függetlenül mind a kétféle vasutervezet megvalósíttatnék.* A kétféle tervezet ugyanis egyáltalán nem zárja ki és akadályozza egymást, feltételezve természetesen, hogy ha a keskenyvágányu gazdasági vasut a korábbi terv szerinti vonalvezetéssel, a Szeged és Kiskunhalas között tervezet vasut pedig nem a törvényhatóság által választott Alsóközpontot érintő vezetéssel, hanem a két város között a leg-egyenesebb irányban építetik. Egyéb iránt már eddig is a fent jelzett mindkétféle vasutervezetre vonatkozólag egyidejűleg és egymástól teljesen függetlenül folyamatban voltak a tárgyalások.

Az eddigi terv szerinti keskenyvágányu tanyai gazdasági vasutervezeten kívül ugyanis tárgyalás alatt áll a Szegedtől Kiskun-dorozsma község érintésével egyenesen Kiskunhalasig vezető rendes nyomtávu vasut létesítése is, amely tervezettel a már régebben kiadott s jelenleg is érvényben levő előmunkálati engedély alapján Fónagy Béla okleveles mérnök, építési vállalkozó foglalja. E tervezet ügyében a közigazgatási bejárás 1912-ben szintén megtartották.

Megjegyzem, hogy habár az előmunkálati engedély megadása magában véve még semminemű előjogot nem biztosít az előmunkálati engedélyesnek arra, hogy a vasutat egyáltalán engedélyezik s ezt az engedélyt részére fogják kiadni, sőt még abban az irányban sem, hogy erre a vonalra nézve az előmunkálati engedély tartama alatt ilv engedélyt más tervezőnek nem fognak adni, mégis tekintettel arra, hogy az említett vasutvonal általános terveit a nevezett előmunkálati engedélyes már elkészítette s a vonal közigazgatási bejárását is már megtartották, a tervek elkészítéséből s az eljárásokból kifolyólag pedig az engedélyesnek már

kétségtelenül jelentősebb mérvű költségei voltak, a kereskedelmi miniszter a méltányossági szempontokkal nem tartaná összeegyeztethetőnek, hogy mindaddig, míg be nem igazolódik, hogy a jelenlegi előmunkálati engedélyes a szóban levő vasut tervezetét belátható időn belül megvalósítani nem képes, az előmunkálati engedély ugyanezen vasutvonalra nézve más tervezőnek adassék ki. A kereskedelmi miniszter még abban az esetben is, ha a törvényhatósági bizottság legutóbbi közgyűlési határozatában elfoglalt álláspontjához továbbra is ragaszkodnék, — *legalább is egyelőre — nem volna abban a helyzetben, hogy*

az eziránt előterjesztendő kérelemre a város részére az előmunkálati engedélyt a szeged—kiskunhalasi rendes nyomtávu vasutvonalra megadja,

dacára annak, hogy a vasut-tervezésekre vonatkozó előmunkálati engedélyek kiadásánál elvileg mindenkor kész és hálaladó a tételleteket és különösen a városokat egyes magánszemélyekkel szemben előnnyben részesíteni.

Ezekre való tekintettel tehát, ez esetben a városnak számolni fog kelleni a kereskedelmi miniszter ilyen irányu állásfoglalásával, amelyből kifolyólag a szeged—kiskunhalasi vasutvonal tervezésével és megvalósításával a város maga csak az esetben foglalkozhatna, ha előzőleg a jelenlegi tervezővel megegyezésre jutván, az a város javára az előmunkálati engedélyről kifejezetten lemondana, ami különös nehézségbe aligha ütköznék, tekintettel arra, hogy a jelenlegi előmunkálati engedélyes a saját tervezetét csak az esetben lesz képes megvalósítani, ha ahhoz a város jóakarátát és anyagi támogatását biztosítani tudja.

A fentforgó körülmények között egyébiránt a város a Kiskunhalas várossal való közvetlen vasuti összeköttetés létesítését célzó törekvését el tudja érni az uton is, ha ezen tervezetnek saját maga által leendő megvalósítására vonatkozó tervéről lemond és a Fónagy Béla féle tervezetet támogatja, amely támogatás feltételeinek megszabásánál azután a vonalvezetésre nézve esetleg támasztandó kívánalmait is érvényesítheti. Az összes így szóba jöhető érdekek teljes kielégítésére szolgáló megoldás a jelen esetben kétségkívül az volna, ha az eddigi tárgyalási alap és irány továbbra is fentartatnék és ehhez képest

a Szeged város határainak alsó felében levő tanyák kizárólagos érdekeit szolgáló keskenyvágányu, önálló üzemi gazdasági vasut Szeged város közönsége által létesíttetnék, a szeged—kiskunhalasi rendes nyomtávu vasut pedig Szeged támogatásával a jelenlegi előmunkálati engedélyes tervezetében valósíttatnék meg.

A miniszteri leirat további részében a közgyűlési határozat indokolását igyekszik megdönteni. A rendes nyomtávu vasutak — mondja a leirat — eltekintve nagyobb szállító képességüktől, főleg azért bírnak jelentékeny előnnyel a keskenyvágányu vasutakkal szemben, hogy a fővasuti vonalakra való közvetlen kocsi-átmenetük biztosítva van és a kocsi-rakomány átrakásának szüksége el-esik. A szóbanforgó esetben azonban a kérdés elbírálásánál döntő súllyal aligha bírhatna, egyrészt azért, mert az ezen vasuton várható forgalmat a keskenyvágányu vasut is minden esetre képes és alkalmas lesz az igényeknek megfelelően lebonyolítani, másrészt pedig, mert kisebb területű tanyai gazdaságok termékéről lévén szó, előrelátható, hogy teljes kocsirakomány és Szeged városon túli más piacra gravitáló szállítmányok e vasuton csak kisebb mérvben fognak szállításra kerülni és emellett még ezekben a