

nyaiak válláról ezt a terhet is, úgy, hogy a város viselje

Dr. Turóczy Mihály főügyész a háború tartamára szeretne bizonyos taksán föléli díjat megállapítani. A látogatási díjaknak kisebb fölemelésétől nem zárkozik el.

A bizottság végül is úgy határozott, hogy a tanyai orvosoknak csak a látogatási díját javasolja fölemeltetni és pedig a következőképpen: Látogatás az orvos lakásán nappal 2 korona, éjjel 4 korona. Nappal a beteg lakásán öt korona, éjjel 8 korona. A halottkémelésért 2 és 5 koronát állapított

meg a bizottság. A város belterületén a halottkémelés 3 korona.

A szülésznői javadalmazásokra vonatkozólag így határozott a bizottság: A tanyákra a javasolt 25 bábaállás helyett 11 ul bábaállás beállítását javasolja a bizottság, amely a szülés körüli segédkezésért négy koronát és minden további látogatásért 2—2 koronát állapított meg. Ezenkívül a külön szülésznői díjazást is javasolja a bizottság. Az új bábaállások betöltésénél, elsősorban azokat veszik tekintetbe, akik anya- és csecsemővédelmi tanfolyamot végeztek.

a vasutnak korlátlan tulajdonát is megszerezte és jövedelmeit is élvezi.

A forgalom. Gyakran felmerül az aggodalom, hogy a keskeny vágányú vasutak teljesítő képessége a vasutal szemben ma- tatózó igényeket kielégíteni nem képes. Lássuk, mi volt az összehasonlítás tárgyát képező két vasut teljesítménye az 1915-ik üzletévben.

A szállított utasok száma az 1915 évben az Orosháza—Szentcsongrádi vasutnál 315.578 volt, amivel szemben a nyíregyháza-vidéki kisvasutak teljesítménye csaknem négyszer akkora volt, mert a szállított utasok száma 1.142.704-re emelkedett.

Az áruforgalom nagysága az Orosháza—Szentcsongrádi h. é. vasuton 48.000 tonna, a nyíregyháza-vidéki kisvasutakon pedig 66.185 tonna volt. Mint látniuk, a kisvasut teljesítménye az áruszállításnál is tetemesen felülmulia az Orosháza—Szentcsongrádi vasut teljesítményét.

E szám adatok nem csak azt igazolják, hogy a kisvasut teljesítménye jóval nagyobb volt az Orosháza—Szentcsongrádi vasut teljesítményénél, hanem azt is, hogy a kisvasut jobban szolgálta ki közönségét a nagyvasutnál és ebből a jobb kiszolgálásból eredt a személy- és áruforgalom megnövekedése is.

Olcsóbb díjszabás, több vonat, gyorsabb járatok mind hozzájárulnak a forgalom fokozásához s az igények jó kielégítéséhez. E mellett a kisvasut hajlékony és a helyi viszonyokhoz simuló vonalvezetése, mely minden községet, tanyát felkereshetett, az érintett vidék minden forgalmat adó pontját a vasut érdek körébe vonhatta, szintén jelentékeny tényezője volt a forgalom szép kifejlődésének.

Megállapítható tehát, hogy a csekélyebb befektetéssel létesült kisvasut nagyobb közgazdasági előnyöket biztosított a drágább helyi érdekű vasutnál.

—0.

Újabb adatok arról, hogy miként építse Szege a tanyai vasutat.

I.

Az 1916 évi október havában tartott rendszerinti közgyűlésen a város közönsége azt a határozatot hozta, hogy a Nagyvárad—Fiume vasutvonalból kiágazólag, az alsótanyai központon keresztül, Halasnál a Budapest—Zimony vasut vonalába bekapcsolva rendes nyomtávolságú vicinális vasutat kíván építeni és erre előmunkálati engedélynek megadását kéri.

Indokolásul felhozott, hogy a keskenyvágányú gazdasági vasut üzemben tartása elviselhetetlen terhet róna Szege város háztartására, míg a rendes nyomtávú vicinális vasut üzemben tartását azonnal átveszi az állam, a várost nem fogja e tekintetben misem terhelni; továbbá a rendes nyomtávú vasutnak egyes előnyei hangsúlyozták a kis gazdasági vasutal szemben. A felvetett eszmének adhoc többsége lett anélkül, hogy a város egész közönségének meggyőződését sikerült volna valódi érvekkel a rendes nyomtávú vasutnak megnyerni. Akik az adhoc többség álláspontjához szegődtek, azt helyeselték, az indokolással adósok maradtak: hogy miért hagyták el a kisvasut létesítésének eszméjét.

Dr. Vegman Ferenc és néhány társa azonban megfellebbezte a közgyűlésnek határozatát, minek folytán a belügyminiszter a rendes nyomtávú vasut építéséhez kért előmunkálati engedélyre vonatkozó közgyűlési határozatot feloldotta és felhívta a város közönségét, hogy a feloldó határozatban közölt indokok mérlegelésével hozzon újabb határozatot.

A belügyminiszter ur feloldó határozatában foglalt bőséges és szakszerű indokolás a kereskedelemügyi miniszter javaslatán épült föl, amelyben igen erős érvek foglaltaknak a keskeny vágányú gazdasági vasut építése mellett.

A legközelebbi jövőben fog a város közönsége dönteni e 30 év óta huzódó igen fontos gazdasági kérdésben, ezért időseirünknek tartom hogy a kisvasutak és nagyvasutak kérdését **számszerű alapon** világítsam meg, a magánkezelésben tartott s érdekeltégi tulajdonként épült kisvasutnak és a máv. által kezelt s idegen tőke bevonásával létesített vasutnak alapítására és üzletére vonatkozó anyagi eredményeket és ebben az évi gazdasági teljesítő képességeket közöljem.

Összehasonlítás tárgyává teszem az Orosháza—Szentcsongrádi h. é. vasutat a Nyíregyháza-vidéki kisvasutakkal. E két vasut igen alkalmas az összehasonlításra, mert hosszúságuk közel egyenlő, az előbb említett vasuté 62.9, az utóbb említetté pedig 68.6 km., azon kívül mindkét vasut az 1915-ik évben zárta le 10-ik üzlet-évet.

Az Orosháza—Szentcsongrádi h. é. vasut szabványos nyomtávolsággal épült s a Máv. kezelésében áll, a nyíregyháza-vidéki kisvasut az érdekeltégi saját erején, idegen

tőke bevonása nélkül, keskeny nyomtávolsággal létesítette, s e vasutat üzembérleti alapon, a „Részvénytársaság villamos és közlekedési vállalatok számára” budapesti cég kezeli.

A két vasutnak az 1915. üzleti évre vonatkozó 10-ik jelentése és zárszámadása előttem fekszik és e jelentésekből a főbb adatokat az alábbiakban foglalom össze:

Az alapítás. Az Orosháza—Szentcsongrádi h. é. vasut engedélyezett építési tőkéje, — mely a tényleges befektetéssel azonos, — 3.884.000 korona volt, melynek beszerzése végett kibocsátott: az állam által és az érdekeltég hozzájárulása ellenében 1.359.400 korona névértékű **törzsrészvény** és 78% árfolyammal számítva 3.236.600 korona névértékű **elsőbbségi részvény**

A vasut létesítésére alakított részvénytársaságban az érdekeltég a maga törzsrészvényeivel kisebbségben lévén a vasut ügyeinek vezetésére befolyást nem gyakorolhat, a menetrendet, díjszabást s egyéb fontos kérdéseket az elsőbbségi tőke tulajdonosa és a vasut üzletét vivő m. kir. államvasutak saját hatáskörükben intézik el.

A vasut építési költsége **pályakilométerenkint 61.700 koronát tett ki.**

A Nyíregyháza-vidéki kisvasutak tényleges befektetése az összes újabb beruházásokkal együtt 2.597.657 korona, melynek ellenében 68.6 km. hosszúságú, körforgalomra berendezett vasut 4.2 km. hosszúságú vontató vágány épült. Az építési költség tehát pályakilométerenkint 35.600 koronát tett ki.

Az építési tőke az állam és az érdekeltég hozzájárulása ellenében kibocsátott egynemű részvényekért beszerzett 1.506.500 korona és különféle állami járadékok és kölcsön utján biztosított 1.091.157 korona összegekkel fedeztetett. Idegen tőkének a vasut létesítésével befolyása nem volt. A vasut az érdekeltég tulajdonosa s annak összes ügyeit ugyanő intézi.

Az üzlet kezelése bérleti alapon a „Részvénytársaság villamos és közlekedési vállalatok számára” cégre bízott és ez a cég fizet a vasut-társaságnak évenként 33 korona bért, mely összegben kívül az évenként mutatózó üzemi tiszta nyereség fele-része ugyancsak a vasut-társaságot illeti.

E szám adatokból látható, hogy míg az Orosháza—Szentcsongrádi h. é. vasut törzsrészvénytőkéje 1.359.400 korona, addig a nyíregyháza-vidéki kisvasutak egész alap-tőkéje alig több ennél, mindössze 1.359.400 koronát tesz ki s így a nevezett vasut-társaság érdekeltége alig áldozott többet vasutjára, mint az Orosháza—Szentcsongrádi h. é. vasut érdekeltége. Körülbelül azonos áldozatok mellett az Orosháza—Szentcsongrádi vasut érdekeltége csak a vasut közvetett hasznát biztosította a maga részére míg a nyíregyháza-vidéki kisvasutak érdekeltége ezenkívül magának

Révész táncitanintézetében

(Tisza-szálló I. em. kisterem) október hó 4-én a tanítás megkezdődik. Kurzusok di. u. 5—8 óráig. Iratkozások: szeptember 26-tól naponta déli 12 és 1 óra között a Tisza kisteremében. **Gyermekkurzus. — Különórak.** Haladók részére vasárnap délutánonként gyakorló órák.

Csunga nők — szépek Szép nők — szebbek

lesznek, ha archörük, keblük, nyakuk és kezeik finomítására, felfrissítésére és szépítésére állandóan a legtökéletesebb bőrápoló szert: a **valódi**

DIANA

alabastrom-pudert

használgák. Egy kísérlet meggyőzi e szer csodába illő hatásáról.

Mindenütt kapható! Főelárusítóhely:

Diana Kereskedelmi Rt.

Budapest, V., Nádor-utca 6. szám.