

A vasuti jegyek drágulása a szegedi vonalakon,

(Saját tudósítónktól.) Ismeretes, hogy november elsejével a vonat tetemesen megdrágul, a díjtöbblet 50—120 százalék között mozog és hogy az árak a magasabb kocsiosztályokban progresszióval emelkednek. A menetdíjemelések természetesen nagyon érdeklő Szeged közönségét is, és azért felkerestük a helybeli üzletvezetőségen **Huszár Béla** főellenőrt, a kereskedelmi osztály vezetőjét, aki itt az új díjszabás ügyeit is intézi. A főellenőr úr nyilatkozatából megállapíthatjuk, hogy a legkisebb emelés hetven százalékos, ez a harmadik osztályú jegyekre vonatkozik, és a legmagasabb körülbelül 120 százalékos. Maga a nyilatkozat a következő:

— A díjszabás még nem készült el; az árfőlemelés táblázatos kúls szerint történik. Gyorsvonatok első osztályánál a tarifaemelés átlag 120 százalék, a másodosztálynál száz és a harmadiknál 80 százalék. Személyvonat első osztályánál a drágulás átlag 120, másodosztálynál 80 s a harmadiknál 70 százalék. Persze vannak eltérések, kikerekítések, de ezek lényegtelenek. A szegedi vasúti vonalakon az új díjszabás szerint így alakulnak az árak:

Szeged—Budapest, gyorsvonat, első osztály 49 korona 30 fillér, másodosztály 29 korona s ha beállítanak a harmadosztályt is, ennek az ára 20 korona 10 fillér lenne. Személyvonat első osztályú jegy ára 34 korona 80 fillér, második 20 korona 10 fillér és a harmadosztály 11 korona 20 fillér.

Szeged—Nagyvárad, első osztály 32 korona 80 fillér, másodosztály 18 korona 80 fillér, harmadosztály 10 korona 50 fillér.

Szeged—Szabadka, első osztály 9 korona, másodosztály 5 és a harmadosztály 2 korona 90 fillér.

Szeged—Temesvár gyorsvonat első osztály 30 korona 60, másodosztály 18 korona és harmadosztály 12 korona 50 fillér. Személyvonat első osztály 21 korona 60 fillér,

másodosztály 12 korona 50 fillér, harmadosztály 7 korona.

Szeged—Ujvidék, személyvonat első osztály 26.40, második osztály 15.44, harmadik osztály 8.25 korona.

Megkérdeztük, hogy az arad—csanádi vasúton maradnak-e a régi árak? Erre a kérdésre kijelentette **Huszár Béla**, hogy biztos tudomása szerint az Arad—Csanádi Egyesült Vasutak vonalain is **főlemelik az árakat**, csak valamivel később. A helyi érdekű vasutakon általában szintén főlemelik a tarifát s ennek elintézése körülbelül **decemberre várható**. A kereskedelmi minisztériumban már bent vannak az erre irányuló kérelmek. Az utazásnak ez a hatalmas drágulása bizonyára gondolkodóba ejti majd az utazni szándékozókat. Végre is arról van szó, hogy egész kis vagyonba kerül majd egy-egy nagyobb út. Szerény keretek között külföldi turákat lehetett békében tenni azért az árért, amit ma egy szeged—bécsi utvasúti költsége — mintegy 260 korona — fölémész.

Egyébként kérdést intéztünk **Huszár Bélához** olyan irányban is, hogy behozzák-e Szegeden a helyi-jegy rendszert, amelyet Nagyvárad például meglehetősen szép sikerrel alkalmazott. Erre a kérdésre ezt a választ kaptuk:

— **Nem; bizonyosan nem.** Nincs ennek sok értelme Németországban sem, amelynek háborús utazási rendszerét jól ismerem, de különösen nincs értelme nálunk, ahol teljesen mások a viszonyok. Nálunk igen sok a bérletjegy, havi bérletjegy, szabadjegy, kedvezményes jegy, személyzeti jegy; sohasem lehetne tudni, hogy tulajdonképpen hány hely is van valójában a vonaton. Szeged esetleg még tudná, de Kecskemét már semmiesetre. Közönségünk fegyelmezetlensége is nagyon utját vágná az ilyen rendszernek.

Az orosz előparlament megnyitásán erősen támadták a kormányt.

Stockholm, október 21. A Pétervári Távirati Ügynökség jelenti: A Mária-palotában tegnap délután nyitották meg a parlamentet, amelynek tanácskozásait **Kerenszki** hosszabb beszéddel vezette be. Elnökké **Axentievet**, a parasztképviselők végrehajtó bizottságának elnökét választották meg és kimondták, hogy az előparlament saját házszabályainak kidolgozásáig a дума házszabályait tartják szem előtt. Kerenszki miniszterelnök rámutatott arra, hogy az ideiglenes kormány most van először abban a helyzetben, hogy a szervezett orosz nép képviselőivel együtt dolgozzék. Két kimondhatatlanul nehéz feladat nehezedik a kormány és az előparlament vállaira: az ország megvédeése és a hadsereg harc képességének visszaállítása. Kerenszki lelkes szavakban dicsőítette az orosz tengerészet vitézségét és sajnálatának adott kifejezést, hogy **nem nyilatkozhat ilyen értelemben a hadseregről**, amely a nép műveletlensége és bűnös propaganda következtében ellentálló erejében meg van törve. Kerenszki beszéde után felajánlotta helyét **Breikovszka** asszonynak, a „forradalom nagyanyjának“, akinek tisztelettel kezet csókolt. Breikovszka asszony a népnek követelte az országot. — Utána **Troitzky**, a szovjet elnöke beszélt és hevesen támadta a kormányt és a polgári elemeket. „Elhagyom a termet — mondta,

— hogy tudtul adjam a munkásoknak, katonáknak és parasztoknak: **Pétervár, a forradalom és a nép veszélyben van.**” Erre az összes maximalisták a demokrácia béke elterjesztésével kivonultak.

Az oroszok megkezdték Hapsal kiűritését.

Stockholm, október 21. A Pétervári Távirati Ügynökség jelenti: Dagö szigetét az oroszok kiűritették és megkezdték Hapsal kiűritését. — Az Aland-szigeteken nyugalom van. **Visznevszkit**, a flotta főbizottságának megbízottját, akit a Balti-szigetekre küldöttek ki, hogy a helyzetről jelentést tegyen, a **németek elfogták.**

Nem mese az író-
gépről, hogy a **Keller-féle írógépek**
mesések, mert a szakmühegében javított író-
gépek fényleg mesések.

Keller

Írógépszalag szénpapír stb. új és használt
írógépek állandóan raktáron tartva
SZEGED, Széchenyi-lér 8, Telefon. 336, sz

Szeged, Arad, Temesvár együttes akciója a Maros szabályozásáért.

A szegedi kereskedelmi és iparkamara néhány héttel ezelőtt azzal a javaslattal fordult Szeged, Temesvár és Arad városához, valamint az ottani kereskedelmi és iparkamarákhoz, hogy a Délmagyarország szempontjából rendkívül fontos Maros szabályozása és hajózhatóvá tétele ügyében közös értekezletre jöjjenek össze annak megbeszélésére, hogy milyen javaslattal forduljanak ebben az ügyben a kormányhoz. Szeged és Arad a Maros hajózhatóvá tételében a legközvetlenebbül vannak érdekelve, míg Temesvárra nézve a kérdés abból a szempontból bír jelentőséggel, hogy a folyamszabályozással egyidejűleg a Marost villamos energia kitermelésére is fel lehetne használni, ami szinte beláthatatlan perspektivákat nyújtana e szénben szegény vidékek ipari fejlődésének.

Az így javaslatba hozott szűkebb körű értekezletet vasárnap délután tartották meg **Somogyi Szilveszter** polgarmester elnöklésével. A magyar víziút fejlesztési politikáját és a Maros szabályozásának ügyét, mint előadó **Tonelli Sándor** kamarai tükár ismertette. Hivatkozott arra, hogy a Maros szabályozásának az ügyét a váltakozó kormányok meglehetősen mostohán kezelték, noha kétségtelen, hogy ez a víziút volna hivatva a megépítendő Duna—Tisza közötti csatornának a legnagyobb átmenő forgalmat biztosítani. A Maros hajózhatóvá tétele fontos érdeke nemcsak Délmagyarországnak, hanem legelső fontosságú kérdés Erdélynek a magyar gazdasági életbe való szorosabb bekapcsolása szempontjából is. Mindehhez hozzájárul még az a nagyjelentőségű körülmény is, hogy a Marosban rejlő energiának kitermelésével a szénmizériákat teljesen meg lehet oldani és új fejlődést lehet az iparnak biztosítani. Azt ajánlja, hogy az érdekelt városok és kamarák a szegedi kamara javaslatához képest közös felterjesztéssel forduljanak a kormányhoz, amelyben kéri, hogy egy közösen elkészítendő pénzügyi és technikai terv megállapítása után az idevágó munkálatok **nyomban a háború után megindíttassanak.**

A kérdést technikai szempontból **Szilárd Emil**, Temesvár városának főmérnöke ismertette a temesvári Bega-szabályozás tapasztalatai alapján. Számításai szerint a Marosnak Lippa—Arad közötti tizenhárom méteres esése elegendő, akkora energiameennyiség kitermelésére, hogy azzal egy nyedszázadra a három városnak és környezetének egész köz- és ipari erőszükséglete fedezhető. **Ha a kormány hozzájárul ahhoz, hogy az így kitermelendő energiának birakosa a három város legyen, akkor a városok a költségek tetemes részét is magukra vállalhatják**, mert a villamos áram eladása révén az amortizációt is biztosíthatják. A városok szempontjából elegendő, ha a Marostoroktól a Lippáig terjedő szakaszra teszik meg javaslatukat, mert e szakasz megépítése esetén kétségtelen, hogy a víziútnak további fejlesztése sem lesz elodázható.

Wimmer Fülöp abban a kérdésben kér felvilágosítást, hogy egyrészt a szabályozásnak csak az alsó szakaszon való végrehajtása esetén a felső szakasz árvizei nem fognak-e zavarokat okozni, másrészt hogy az egész érdekeltég bevonása céljából nem volna-e célszerű a Piskiig való egységes folyamszabályozást napirendre tűzteni. Hiszen a legfőbb érdek, amely a kormány figyelmét a Maros szabályozás ügyére terelte, a zsilvölgyi szén olcsó szállításának lehetővé tétele.

Szilárd Emil viszonzválasza és **Aczél Géza** felszólalása után **Reök Iván** orsz. képviselő