

A német jóvátétel — ötven milliárd.

A Temps tegnapi száma részleteket közöl az úgynevezett Barhou féle jóvátételi tervezetről. Eszerint a jóvátétel összege 50 milliárd volna, amit Németország 1.7 milliárdos évi részletekben fizethetne, az első két részletre moratóriumot kapna olyan formában, hogy ezeket a részleteket nemzetközi kölcsön útján fedezné. A londoni fizetésterv elvi alapja megmaradna, de a C. sorozati kötvényekből a követelést törölné és pedig olyan módon, hogy a szövetségesek egymásközi adósságát azzal kompenzálná. Franciaország reméli, hogy a tartozások ilyen törlesztésébe Amerika is beleegyezne. Az 50 milliárdos jóvátételt azonban Németországnak nem kellene egészben készpénzben kifizetni, hanem részben rajnai és ruhrvidéki vállalatok és vasutak érdekeltiségeiben való részesedéssel. Ha Németország elfogadja ezt a tervezetet, akkor Franciaország három részletben láthatatlanná tenné a megszállást, ami annyit jelent, hogy a megszálló csapatok nem avatkoznának bele sem a közigazgatásba, sem az üzemek és vasutak működésébe. A rajnai és ruhrvidéki demilitarizálás egyúttal az ottani iparban való részesedéssel. Kiegészítendő a megoldás a Németország és a szövetségesek között létrejövő gazdasági egyezményt, amely a lotharingiai vasutak és a ruhrvidéki szénbányák együttműködését biztosítaná.

A Matin tudni véli, hogy az angol kormány 1-2 nappal a francia kormány után fog a német ajánlatra válaszolni. Az angol kormány

természetesen nem fog nyilatkozni a megszállás kérdéséről, melyben nincs része, de mindenesetre ki fogja jelenteni, hogy a német javaslatokat elfogadhatatlannak tartja.

A Reuter Iroda azt mondja, hogy az Angol hivatalos körök a német jegyzék tekintetében tartózkodást tanúsítanak. Az angol kormány a német jegyzéket valószínűleg a francia válaszzal egyidejűleg fogja tanulmányozni és majdnem bizonyosra vehető, hogy arra válaszolni fog, de csak a szövetségesekkel való találkozás után. Valószínűleg megvárja a dolgok további fejlődését és a szövetségesekkel folytatott eszmecsere eredményét, mielőtt további magatartásáról döntene.

A párisi angol nagykövet Poincaréhoz intézett jegyzékében kijelentette, hogy az angol kormány, bár a német jegyzéket eredeti formájában elfogadhatatlannak tartja, mégis az ajánlja, tegyék lehetővé, hogy a jóvátételi kérdésről annak minden vonatkozásában általános eszmecsere indulhasson meg.

Curzon lord tegnapi beszédében a közép-európai helyzetről többek között kijelentette, hogy véleménye szerint a világnak e része feletti meglehetősen sötét fellegek függenek. Egyesek azt állítják, hogy ezek a felhők az utóbbi napok eseményei következtében sem enyhültek. A kormány ezidőszori a legszorosabb eszmecsereben áll a francia és belga kormánnyal, valamint a többi szövetséggel.

A Szeged—Alsótanyai Gazdasági Vasut.

(A Szeged tudósítójától.) Zöld borítékú, vékony, alig harmincyolc oldalas füzet került a ke.ünkbe. Amint állapozzuk, mohó szemmel végigbongésszük a sűrűn telenyomtatott oldalakat, úgy érezzük, mintha nagyon, de nagyon régi históriák emléke elevenedne meg. A zöld borítékú füzet pedig csupán tizenhárom esztendővel ezelőtt került ki a nyomdából, de ez a tizenhárom év talán évszázadokat rejt magában. A füzet címlapján a következő irások ékeskednek:

„A Szeged—Alsótanyai Gazdasági Vasut. Irta Szesztay László mérnök, műegyetemi m. tanár. Előadott a Szeged szab. királyi város által kiküldött vasuti bizottság 1910. évi január hó 21-én tartott ülésén.”

Nem tehetünk róla, ismét a „közigazgatási nagytemető” jut eszünkbe, ahol szép sorjában nyugszanak a tiszaparti metropolis nagy halottjai, az eltemetett álmok, vágyak, remények: a szegedi jövő. A boldog feltámadás reménye

talán ott leng poraik felett, a halottak talán csak színelik a halált és türelmetlenül várják az időnek ama változását, amely ismét életet lehel beléjük. Lám a fogadalmi templom már éledezik, a csonka falak lassan-lassan gyarapodnak... De a nagy temető legtöbb halottjának még csonka falai sem voltak, csupán poros papirokban, szépséges tervekben éltek, amikor éltek és a holt betűből mindig nehezebben támad föl a valóság.

Azért jól esik néha a régi irások álmaiba elmerülni. A jövő kiátástalan-ságáért úgy-ahogy kárpótolja az embert a múlt, különösen ha olyan szép álmokkal volt tele-szöve, mint Szeged város viz utáni múltja.

Szesztay László füzetének minden sorából elsugárzik az a csudálatos energia, amely elindította ezt a fiatal várost a fejlődés útján. Az akarat abban az időben nagy és általános volt. Szinte hihetetlen, hogy az a keserves tizenhárom esztendő teljesen elpusztíthatta.

nevetéstől s utoljára se adtak más tanácsot, minthogy vegye a hátára Csirigán a házát és vigye tovább egy utcával, mást egyebet itt nem lehet tenni.

Akkor aztán azt találta ki a görög, hogy megrakta a zsebét aprópénzzel, kiált a házelejebe s utját állott mindenkinek, aki a kováchoz, vagy a lakatoshoz igyekezett.

— Ugyan jó ember, keressen kend magának másik kovácsot, másik lakatost, akkor inkább a magaméból fizetem ki a munkadíját.

A jó emberek persze elvették a garaskát s olyan nevetéssel mentek be a Tatár lakatoshoz, Ősze kovácshoz, hogy az még a nagy kalapálásból is kihallatszott.

Akkor aztán azt gondolta el a bolond görög, hogy ha a garas nem segített, majd segít a forint. Kidoboltatta a piacon, hogy száz pengő forintot ad annak, aki ki tudja eszelni, hogy költöztethetné ő el maga mellől a két szomszédját.

Száz pengő akkor olyan nagy pénz volt, hogy némelyik szegény ember egész életében se látott annyit egy rakáson. (Hiszen a népeseinkben is ez a legnagyobb summa. Ez után már csak az egy kád arany következik.) Nem lehet csudálni, hogy estére kelve a lakatos, meg a kovács beballagtak a Csirigán-portára azzal, hogy jó szomszédok gyanánt, kérőbe jöttek ők, mert már látják, hogy nincs maradásuk a mostani helyükön, nem lehet a Csirigán szomszéd nagy eszén tuljárn.

— Nos, nos? — ragyogott föl a görög kövér ábrázata.

— Eltökéltük, hogy elharcolkodunk ősi portánkról mindakettőn a magunk jószántából — vallotta a kovács.

— S nagyon mögkös-önnénk, ha nekünk adná az ur a hurcolkodásra ezt a száz pöngöcskét.

— Menjetelek, fussatok, szaladjatok, egy perct se maradjatok, ebben a nyomban elhurcolkodjatok, — biztatta őket a boltos s azonnal kifizette nekik a *lelépési díjat*.

Megígérte a két ember, hogy mire kireggellik, egyiknek se marad nyoma se a régi portán. Csirigán pedig tudja, hogy a két szomszéd szavát állja s egész éjszaka nem tudott aludni az örömtől. S reggel felé, mikor elszunnyadt volna már, egyszerre ráköszönti a jó reggelt a régi gyűlölt muzsika:

— Derék ember a kovács, kipp kopp-kopp, nem pihen a kalapács, kipp-kopp-kopp!

— Itt a gazda lakatos, kling klong-klong, a munkája alapos, kling-klong-klong!

Csirigán kiugrott a superlátos ágyból és ész nélkül szaladt az ablakhoz. Nem tartotta volna meg a szavát ez a két gézengúz?

Megtartották biz azok, kiköltözködött mindkettő. Csakhogy Szépenlépő Tatár lakatos az Ősze Kun kovács házába hurcolkodott, Ősze Kun kovács pedig a Szépenlépő Tatár lakatoséba.

Forrás: Kovács István építőmester kéziratosa memoárja. Abban találtam azt az egy szem buzát, amiből ezt a kenyeret dagasztottam.

„Szeged sz. kir. város tanácsának megítélt felhívására — írja a bevezető részben Szesztay László — tanulmány tárgyává tettem az alsótanyai vasut kérdését. E vasut hivatva volna arra, hogy a mintegy 70.000 kat. hold kiterjedésű területen elhelyezkedett s ezidő szerint 28.000 lelket számláló tanyai lakosság részére az anyavárossal való jó és olcsó közlekedést biztosítsa. Az alsótanyai vasut ügye már évek óta foglalkoztatja Szeged közvéleményét s ez idő alatt Csernovics Agenor, Malina Gyula, Sármezey Endre és Stelczel Frigyes igen tisztelt karsaim, továbbá Taschler Endre városi főjegyző ur nagyrészt hozzájárulásaikkal a vasut általános kérdéseinek megvilágításához igen becses adatokat szolgáltatottak. Az ő fejtegetéseik tették bizonyára lehetővé azt, hogy Szeged sz. kir. város törvényhatósági bizottsága már 1907. évi június hó 28-án tartott ülésén az alsótanyai gazdasági vasut kiépítését elvben elhatározta s felhívta a városi tanácsot, hogy a vasut irányára, nyomávoiságára, a kiépítés módjára s az összes egyéb részletekre nézve kimerítő javaslatot készítsen s terjessze azt a törvényhatóság elé.”

1907-től 1914-ig, a háború kitöréséig éppen hét esztendő telt el. Szóval a tanyai vasut nem annyira a háború hősi halottja, mint inkább a közmondásos szegedi rendszeré, amely mindent belefűlleszt az előkészítés kátyujába. Hét hosszú esztendő ugyanis éppen elég lett volna arra, hogy a közgyűlés elvi határozata gyakorlati valósággá váljon.

Szesztay László tanulmányának egyébként az volt a célja, hogy „annak alapján a város tanácsa a vasut-ügyet részletes tárgyalás alá vehesse és azután a törvényhatóság elé minden kérdésre kiterjeszkedő részletes javaslatot terjesszhessen.” Foglalkozik ezután az alsótanyai vasut feladatával, amely abban csúcsosodik ki, hogy „a tanyai lakosság áruit idejekorán a vasutra feladhasssa, áruival együtt már a kora reggeli órákban Szeged város piacán legyen s dolgovéggzetlen idejekorán ismét hazautazhasson.”

A tanyai vasut irányára Stelczel Frigyes már 1902-ben készített általános tervet, amely szerint a vasut Szeged államvasuti állomás tiszai pályaudvarából indulna ki, a szabadkai műútig a vasut mentén haladna, a Maty-ér közelében átszelné a szeged-szabadkai vonalat és a rőszkei kapitányság északi határán bejutna a feketeszéli kapitányságba. Itt érintené a Baloghiskolát, majd a bojárhalmi iskolánál két ágra szakadna. Az egyik ága észak-nyugat felé haladva a Pálffy Ferenc-féle tanyánál érne véget; a másik szárnyvonal pedig délnyugati irányban haladna és az erdőöri iskolánál érne véget. A hálózat hosszúsága 55 kilométer lenne.

A Stelczel-féle terv a további terveknek is a váza maradt, csupán némely részlete módosult. Szesztay László is ezt a tervet vette alapul, de számos módosítást ajánlott. Szesztay terve szerint a hálózat a Mars-terig vezető szárnyvonalal együtt 62 kilométer lett volna.

Szesztay összeállította a vasutépítés költségvetését is a vasut közigazgatási bejárasi tervei alapján. Számítása szerint a 62 kilométer hosszúságú hálózat költsége 1.610.000 korona lenne, tehát kilométerenként átlag 26.000 korona. Ebbe az egységárba azonban már belekalkulálta a közlekedési eszközök árát is, kilométerenként 5556 koronát és a vasutvonal ki-sajátítási váltságát is.

A vámhivatalok által összegyűjtött adatok alapján hozzávetőlegesen kiszámította a vasut várható személy- és árutherforgalmát is. Számítása szerint hétköznapiakon 400, helivásáros napokon pedig 2500 utasa lenne a vasutnak; a teherforgalmat pedig évi 200.000 métermázsára becsüli. A vasut jövedelmezősége számítása szerint évi 214.000 korona (természetesen békebeli) ezzel szemben az üzleti kiadása 182.000 korona lenne, ami évente 320.000 koronát tiszta jövedelmet jelentene.

Az alapítás legcélszerűbb módjának Szesztay László azt tartja, ha a vasutat maga az érdekeltég létesíti. Az építési tőkének körülbelül husz százalékát az állam adná támogatásképen, az érdekeltégnek tehát 1.300.000 koronát kellene befektetnie. Ez az összeg volna a vasut építésére és üzemeltetésére alakítandó részvénytársaság alapítókéje. A részvénytársaság főszékvényese természetesen Szeged város lenne és az alsótanyai érdekeltégek csak kisebb össze-