

célozta. 2. A munkások és tisztviselők kötelesek rendes munkáikat megkezdeni és a versaillesi szerződés értelmében járó szénzállításokat nem szabad obstrukcióval megakadályozni. 3. Franciaországnak a maga részéről, bár csapatait és tisztviselőit vissza nem hívja, tisztára ellenőrző szerepet kell vállalnia és amennyire lehetséges, a megszállásban inkább passzív, mint aktív magatartást kell tanúsítani. 4. A normális ipari és polgári élet visszaállításának a Ruhr-vidéken mindaddig a pillanatig tartani kell, amíg a problémákat nem rendezik, vagy a rendezés kísérlete újra meg nem hiúsul.

A brit kormány bizalmas ülésen értésére adta dr. Stahner német nagykövetnek, hogy nem kíván előkészítő tanácskozásokra lépni a berlini kormányral az újabb német javaslat kidolgozása körül. Tudatta Berlinnel, hogy szívesen félhivatalosan megismerni a jegyzéket, mielőtt megküldi Londonba. A lap berlini tudósítója hozzáteszi, hogy Hermes birodalmi pénzügyminiszter egyre élesebben eltávolodik a kormány többi tagjának felfogásától és szabadkezet akar magának biztosítani a jövőre nézve. A *Petit Parisien* berlini munkatársa azt jelenti, hogyha Cuno kancellár helyén marad, az csak azért történik, mert nincs párt vagy politikus, aki a mostani viszonyok között megmérné bukni a kormányt. Rosenberg külügyminiszter a múlt hétfőn formászerint felajánlotta lemondását, hogy könnyűszen a helyzetben, azonban a kancellár nem fogadta el.

A *Temps* előzetesen összegezi az új német ajánlatokkal szemben elfoglalt francia álláspontot. Franciaország minden körülmények között ragaszkodik ahhoz az összeghez, mely fedezi anyagi kárainak helyreállítására fordított költségeit, ezenkívül oly mértékben szándékozik követeléseit érvényesíteni, mint azt az Angliának és az Egyesült Államoknak visszafizetendő tartozásai igényelni fogják. Ha Németország ezidő szerint nem képes külföldi kölcsönök igénybevételével nagyobb tökeösszegeket folyósítani, fizetéseit más módon is teljesítheti, pl. olyképen, hogy fokozatosan elvállalja az elpusztított területekkel bíró nemzetek által a helyreállítás

céljából felvett kölcsönök kamatait.

A garancia kérdéséhez a lap a következőket jegyzi meg: A szövetségesek tendenciája az, hogy a birtokba vett zálogokat megtartsák s azok kezeléséről gondoskodjanak, a német kormány dolga pedig az, hogy törvényekről, rendeletekről, reformokról, megtakarításokról gondoskodjék és hogy mindent megtegyen, ami szükséges, hogy mielőbb fizethessen. A Franciaország és Belgium által lefoglalt zálogok formális jövedelmezőségét biztosítani kell s azok csak a német fizetések arányában lesznek megint visszaadhatók. Az új német javaslatok tehát csak akkor vehetők figyelembe, ha azok gondoskodnak a passzív ellendíllás azonnali megszüntetéséről és beleegyeznek abba, hogy a Ruhr terület csakis a fizetés mérvében legyen ismét kiüríthető.

A *Daily Telegraph* diplomáciai tudósítója arról értesül, hogy Németország új javaslata 50 milliárd végösszeget fog felajánlani.

Mint a *Daily News* jelenti, az angol kormány a Saar-vidékkel kapcsolatosan olyan vizsgáló bizottság kinevezését fogja javasolni, melynek tagjai más nemzetekhez tartoznak, mint a kormányzó-bizottság tagjai.

A *Petit Parisien* ma hírül adja, hogy Poincaré miniszterelnök villásreggelire hívta meg Bonar Law miniszterelnököt. A brit miniszterelnök azonban azzal mentette ki magát, hogy gégebaja miatt nem képes beszélni, orvosai egészen eltiltották a beszédől s így ránézve nagyon kínos lenne az együttléte Poincaréval. Bonar Law állapota nem javult az olaszországi üdülésen és azért jött Párisba, hogy egy hírneves specialistától kérjen tanácsot.

Düsseldorfban ma volt a tárgyalás az itteni francia katonai felebbviteli törvényszéken az elítélt Krupp-gyári igazgatók és gyáriparosok ügyében. A tárgyalás rövid ideig tartott. A védelem valamennyi előterjesztését, amennyiben azok illetékességi kifogást akartak érvényesíteni, vagy helytelen eljárás miatt akarták az ítélet feloldását, visszautasította a felebbviteli törvényszék, csak Müller üzemtanácsos ügyében adott helyet újrafelvételi eljárásnak.

Szeged város gazdasági fejlődésének mindenkori akadályai.

A mi szép városunk ujjáalkotásakor, akik kezükbe vették a város ügyeit, leginkább a város kiépítésére és szépségügyi szempontokra törekedtek. Figyelmén kívül maradt azon sorsdöntő körülmény, hogy a kiépítéssel a kereskedelem és gyáripar minél nagyobb mértékben történő fejlesztésének alapfeltétele is biztosított. Ennek oka nyilván az volt, hogy akkoriban még a kereskedelem és ipar nagyon is mostoha gyermekei voltak a városoknak. Városaink nem nagyon törtek egy-egy kereskedelmi és ipari vállalkozás megszerzésére és ha érdeklődő akadt, nem tülekedett egyik vidéki város sem arra, hogy kedvezményekkel, vagy csak jó szóval is magához dédelgeesse a vállalkozni szándékozókat. Ismeretes a jelszó: „ha te ide igyekszel, számításod szerint vállalkozásod bizonyára hasznodra van és így nincs arra szükség, hogy mi nyujtsunk neked kedvezményt”.

A vidék mostoha viselkedése minden különleges és jelentékeny vállalkozót a fővárosba kényszerített, ahol egyike-másika városi, sőt állami támogatásban is részesült. Kedvezőbbnek találták a vállalkozók, ha az ország központjában helyezkednek el, még abban a rosszabb esetben is, ha ott sem nyújtottak részükre támogatást, mivel az olcsóbb vidéki munkabérekkel szemben, a központi fekvéssel elérhetővé vált vasuti és vízversenyben megtalálható rentabilitásukat.

Amidőn tehát a vázoltakban láttuk a vidéki kereskedelem és ipar hátramaradottságának okait, rátérhetünk arra, hogy gazdasági fejlődésük érdekében honnan indult ki a vidéki városok későbbi bőkezűsége.

Temesvár és Szeged.

A kiindulópont Temesvár volt. A temesváriak néhai Telbisze volt az első vidéki kezdeményező, aki feltette magát azon a konzervatív felfogáson, hogy a városnak kapni és nem adni kell, ha annak fejlődését és gazdagságát előmozdítani kívánja. Telbiszről az a hír járta, hogy úgy kezdte az ipar pártolását, hogy akár egy hozzáértő kaptafakészítőnek is nyújtott támoga-

tást ipara megkezdéséhez, jöllehet a mesterségét két segéddel kezdte, de viszont kötelezte magát záros időn belül tíz, majd husz segéddel és végül gépekkel folytatni iparát. A számítás bevált, mert amit a város nyújtott, az kamatokkal megtérült a föllendült kaptafa- és más gyárosok, valamint az ezrével foglalkoztatott egyének adóiból és a kereső emberek megnövekedett fogyasztásából.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni, hogy Temesvár Szegeddel ellentétben inkább predesztinálva volt a kereskedelmi és ipari fejlődéshez. Aki ismeri Temesvár városának elhelyezkedését, az tisztában van azzal, hogy annak fekvése, nevezetesen a vasuti pályaudvarainak és vágányhálózatának hatalmas ivben való elhelyezése, továbbá a kis Begájának hosszú területen lehető hozzáférhetése, magukban is mindenképp alkalmasak voltak kereskedelmük és iparuk fejlesztésére. A fejlesztés alapja tehát megvolt Temesvárotnál, amihez időben, más városokat talán megelőzve fogott hozzá a neves Telbisz. Vannak vélekedők, akik úgy nyilatkoznak, hogy aligha sikerült volna Telbisznek saját erejéből, oly nagyarányokban, az aránylag rövid idő alatt azzá fejleszteni városát, amivé lett, ha programját a mindenkori kormányok bőkezűen és jóakarattal nem támogatták volna.

Ezek előrebocsátásával térhetünk csak rá a mi szép városunkra, illetve azon nyilvánvaló okokra, amelyek lehetetlenné tették városunk olyan méretű gazdasági fejlődését, mely az ország második városát megilletné.

A hibák.

Rámutatunk arra cikkünk elején, hogy az ujjáépítésnél nem gondoltak rá, hogy Szeged úgyis, mint a Délvidék kapuja, de mint a Tisza mentén fekvő legnagyobb város is hivatott arra, hogy az ország második kereskedelmi és ipari gócpontjává fejlesszessék. A legkisebb körültekintéssel sem lett volna tehát szabad a jelenlegi Tiszapályaudvar a mai helyére kiépíteni, ahol egyrészt a városi védőváltás, másrészt a Szegedről Temesvárra vezető pályatest

(vasuti töltés) által annyira körülbástyázott, hogy ezen kedvezőtlen megoldással a vasut mentén, ha jól tudjuk, két-háromnál több vállalat elhelyezkedése lehetetlenné vált.

A vázolt helyzet egyike azon igen nagy akadályoknak, mely városunk közgazdasági fejlődését hátráltatta és hátráltatni is fogja mindaddig, amíg ezen a téren radikális változás nem történik. Amidőn tehát egy-egy vállalkozónak választania kellett Temesvár és Szeged között, kétségtelen, hogy amennyiben különös okok nem késztették városunk mellett dönteni, úgy a vasut melletti elhelyezkedés lehetősége inkább Temesvárra vonzotta a tökéletes vállalkozót.

Téved, aki úgy vélekedik, hogy nem lehetett ok arra, hogy Szegeden, vagy másutt telepden-e meg egy-egy vállalat csak azért, mert nálunk nem tudott közvetlen a vasutnál helyhez jutni. Igenis ez a kalkulációban akkor is, amikor a számítás fillérekben ment, nyomós ok volt. Elővéve az irónt, minden különös matematikai művelet nélkül megállapította a vállalkozni akaró, hogy nyers anyagának a vasutól a gyárába való befuvározása és a készgyártmányainak udvarából a vasuthoz történő kiszállítása, az ezen műveletekhez igénylendő nagyobb munkaerő és személyzet regije olyan összeget eredményezett, hogy a szegedi vállalkozástól kénytelen volt elállni, illetve ott keresni boldogulást, ahol vasut mentén rakhatta le sátorfáját.

A Tisza.

Nem kedvezhetett Szeged gazdasági fellendülésének a hatalmas Tisza sem, mert a városvédelmi szempontból emelt igen magas védőtöltés, továbbá a szélességben nagy árterületünk, igen nagy akadályai voltak és azok még ma is a gazdasági fellendülésünknek.

A meglévő rakodópartunk kicsiny és a legforgalmasabb tavaszi hónapokban az is víz alatt áll. A vízi helyzetünk tehát az, hogy közvetlen a víz mellett az innerső oldalon létesítmények egyáltalán nem, vagy csak körülményesen és igen jelentékeny áldozatokkal létesíthetők.

Hol vagyunk attól az ideális helyzettől, amelyre Szeged predesztinálva van, tudniillik hogy szelvényben, hosszában a víz mentén vágányzatunk legyen és a vágányzat mentén gyári kémények füstölögjenek?

Az ideális helyzet megvalósítása adva volt. Annak mindenáron való keresztülvitelét nálunk dr. Lázár polgármestere idején a hatóság egyes tagjai is szorgalmazták, sajnos azonban egymást követték az akadályok. Legfőbb akadály pedig az volt, hogy a mi Telbiszünket nem támogatták a mindenkori kormányok. A város földjeiből eladni nem kívánt, nem hozta meg a gazdagodást ígérő ideális helyzetért az áldozatot és várt, várt a mindenkori kormányok áldozatkészségére, mely sohasem jött.

A megoldás a tervezett kereskedelmi kikötő lett volna. Ott azon a helyen, amint Balogh Károly tervezte azt, hosszú sávon szelte volna a vágányzat a nagy folyónkat és a vágányzat és folyó között hosszú sávon létesülhetek volna a vállalatok. Tervezetén sorjában füstölgött a gyárkémény; elevátorok, emelő-daruk és a legmodernebb gépberendezések raja volt szemlélhető, melyek segítségével az ipar és kereskedelem munkáskézben, időben, sok-sok megtakarítást ért volna el. Olcsóbbá tenni és emellett meggyorsítani a produktót, — ez volt a mi tanácsnokunk jelszava. Oda tervezte a tanyai vasut végállomását is. Az volt a terve, hogy az „kis” vasut legyen mindenkor, mert csak azzal tudja a tanyát a városának biztosítani. A nagy vasut, amint jól mondotta, eltereli a tanyát Szegedtől. A kis vasut menetrendjét is jól megállapította. Oly időben kellett volna a kis gépnek befutnia, amikor már a nagy vasut összes vonatai elhagyták a pályaudvarokat és jóval a nagy vasut vonatainak beérkezése utánra volt tervezve a kis gép kiindulása. Időt akart adni a tanya népének, hogy városunkban költse el a pénzét, ne vigye innen tovább. Ezzel is fejleszteni kívánta a meglévő kereskedelmünket és iparunkat.

Megakadályozott tervek.

1914. március havában, amikor a kereskedelmi kikötő létesítését megtárgyaló ankét utoljára összeült, melyen a miniszteri kiküldött is jelen volt, a legrészletesebb eljárást elárta Balogh Károly a megjelentek elő és a megjelent közgazdasági előkelőségek biztosra vették, hogy