

Szakértői bizottságot hívnak össze a kenyérdrágítás analizálására

(A Délmagyarország munkatársától.) Az utóbbi napokban kellemetlen meglepetések érik a szegedi fogyasztókat. A pékek egyre-másra emelik föl a kenyér árát és ami a legfeltűnőbb, valamennyi pék egyöntetűen emeli fel. A drágítás miatt már a polgármesterhez is befutott néhány panasz. Az egyik panasz külön felhívja a polgármesteren keresztül a város hatóságának figyelmét arra, hogy »a pékek kartellszerűen drágítanak és keményen megtorolnak minden visszaélést a kartell ellen«. Megtörtént, hogy az egyik viszontelárúzó »ön-hatalmulag« leszállította egy fillérrel a fehér kenyér árát. A pékek egyöntetűen léptek föl ellene és megfenyegették, hogy nem kap mindaddig kenyeret, amíg nem alkalmazkodik a többség akaratahoz.

A polgármester csütörtökön tárgyalta ebben az ügyben dr. Pálffy József tanácsnokkal, az

előjárósági ügyosztály vezetőjével, akit felkért arra, hogy hívjon össze szakértőbizottságot és analizáltassa a kenyér árát annak megállapítása érdekében, vajjon indokolt-e a kenyér árának emelése. Pálffy tanácsnok rövidesen összehívja a bizottságot, amelynek ülésére meghívót kap Scultéty Sándor főszámvéveő és Milota János, a beszüntetett városi kenyérgyár volt vezetője. A bizottság pontosan meg fogja állapítani, hogy mi a kenyér, különösen a barna kenyér önköltségi ára és hogy mennyit keresnek egy-egy kiló kenyéren a pékek. Valamikor az volt az uzus, hogy a kenyér ára egyenlő volt a liszt árával.

A polgármesternél közölték, hogy abban az esetben, ha a város hatósága tehetetlennek bizonyulna a drágítással szemben, szó lehet esetleg arról is, hogy a város ismét felállítja a városi kenyérgyárat.

Szeged szóba sem kerülhet...

Nem építik fel Szegeden sem a papírgyárat, sem az autógyárat

(A Délmagyarország munkatársától.) Ismét meghiusult egy szép szegedi reménység. Nem épül fel Szegeden a papírgyár, amelynek felépítéséről egészen komoly formában esett szó néhány nappal is még ezelőtt. Most megjött az értesítés, hogy hiábavaló minden igyekezet, minden megajánlás, Szeged nem alkalmas a gyártelep számára. Másutt keresnek a tervek kivételére megfelelő terepet.

Mint ismeretes, egy budapesti társaság érdeklődött néhány héttel ezelőtt ebben az ügyben a város hatóságánál. Közölték a várossal, hogy megszerezték egy külföldi szabadalmat, amelynek segítségével kukoricaszárból gyárthatnak a papírgyártáshoz szükséges cellulózát. A gyárat, amelyet papírgyártásra és különböző vegyi szerek gyártására is berendeznék, Szegeden kívánják berendezni, közvetlenül a Tisza partján, mert sok vízre van szükségük. Két feltételük van. Az egyik, hogy a város legalább ötven katasztrális hold kiterjedésű területet biztosítson számukra a folyó partján, a másik, hogy biztosítsa Szeged határában legalább tízezer hold kukoricaföld szártermését.

Az ajánlat nagy örömet keltett a torony

alatt. A tanács dr. Pálffy József tanácsnokot bizta meg a kérdés tanulmányozásával. Pálffy tanácsnok azonnal érintkezésbe lépett a szomszédos nagyobb uradalmakkal, többek között a Pallavicini-féle uradalommal is, hogy biztosítsa a papírgyárhoz szükséges kukoricaszármennyiséget, tárgyalásai azonban eredménytelenek maradtak, mert az uradalmak nem mutattak hajlandóságot ilyen megállapodásra. Erre a tanács értesítette a budapesti céget, hogy bár a kívánt tízezer hold kukoricaföld szártermését nem garantálhatja, de azért a papírgyár felépítésének nem lehet akadálya, mivel Szeged város területén a szántóföldek huszonöt százalékán termelnek kukoricát a gazdák, ezenkívül számítani lehet nagyobb szármennyiségre a közeli uradalmakból is, különösen akkor, ha a gazdák megtudják, hogy ezért az értéktelennek hitt kóróért igen tekintélyes összegeket kaphatnak, amely lényegesen növeli földjük hozadékát. A város hatósága mindenben segítségére lesz a gyárnak, még tárgyújtótelepeket is felállít szükség esetén a tanyákon. Ezenkívül felajánl a gyárnak a Tisza partján, az érdekeltség által alkalmasnak talált részen ingven, minden ellenszolgá-

másik kontraszt, együttvéve teljes zenekar. Előkerült a szerszám és mialatt a nagy mólót lassan megkerültük, ötven-hatan, de csak férfiak, nagy kör közepén, kurjongatva táncra pertek. Az emberek nagy részében, akik a hajórászállás napján ebédet nem kaptak, de annál többet ittak, működött a bor, meg a pálinka. Ordítózás, rikoltozás töltötte be a fedélzetet. A publikum józanabb része szótlanul, megjegyzés nélkül huzódott félre. Fent, az emeleti folyosón, meg a parancsnoki hidon összegyűltek a hajó tisztjei és nézték a mólótságot. Nevettek. Nevették ezt a darab Azzsiát, amely egy angol hajó fedélzetén utazott Amerikába. Elégszer láthatták ugyanezt a jelenetet más kiadásban.

Lent is meg akartam tapasztalni a hangulatot és lementem az alsó helyiségekbe. A férfiak osztálya majd egészen üres volt, mindenki fent tartózkodott a fedélzeten. A nagy éttermen átmentem az asszonyok osztályába. Ott javában folyt a nagy rendezkedés. Az asszonyok nyomban otthonossá akarták tenni barátságos helyiségüket. Egyik vánkost szedett elő batyujából, másik szentképet akasztott az ágya fejéhez. Egy öreg asszony ágyára kuporodva, fennhangon olvasta Márk evangéliumát. A körülötte állók áhitattal hallgatták. A feljárónál öt-hat tót asszony vitatkozott valamiről. Amennyire ki tudtam venni a beszédük-ből, az általános választójogot tárgyalták. Mások a gyerekeiket csittitgatták, babusgatták. Ahogy a hajó erősebben kezdett mozogni, egy

őreg asszony összekulcsolta kezét és éneklő hangon ismételtette:

— Uram Jézus, bocsásd meg mindnyájunk bűneit.

... Mire megint felkerültem a fedélzetre, már egészen leszállt az éjszaka. A Karsztról hűvös novemberi szél süvített le a tengerre, melyre fázékonyan huzódtak össze az emberek. A zene és ének elhallgatott, a kiabálás is elcsöndesedett. A móló nagy lámpája már mögénk került és jobbra Abbázia lámpái fényltek. Ugy világitottak a ködön át, mint ezer szentjánosbogár. Két-három erősebb lökés, azután nekiindultunk a víznek. A csobogás egyre erősödött. A hajó egyhangú zakatolása jelezte, hogy már igazán megyünk. A szél a hátunkba kapott, mintha utolsó üdvözlést hozott volna magával Fiume felől. Csakhamar Fiume lámpái és a magyar part eltűntek az éjszaka sötétségében.

III.

A hajó

Az Ultonia, amely huszonhárom napon át volt az otthonom Fiumétól Newyorkig, már 1907-ben sem tartozott a Cunard-társaság nagyobb és modernebb gőzöse közé. 1896-ban épült a Swan és Hunter-cég hajógyárában, Glasgowban. Tulajdonképpen teherszállító hajónak épült, a bur háború idején átalakították és lovakat szállított az angol hadsereg részére Délafrikába, a magyar szerződés megkötése után pedig kivándorló hajó lett belőle. A járása

PATZAUER RUM LIKÖR KONYAK

tatás nélkül ötven hold nagyságu területet a gyártelep céljaira, csak a cég küldje Szegedre megbízottját, hogy az válassza ki a megfelelő területet.

A polgármester most levelet kapott Schiffert és társától, az érdekelt cégtől, amely közli, hogy nagyon sajnálják, de Szeged ajánlatát nem fogadják el, nem építhetik föl Szegeden a cellulózzégyárat, mert az a gyáralapítás első feltétele, hogy legalább tízezer katasztrális hold kukoricaföld szártermését biztosíthassák a gyár számára. Mivel pedig a város ezt nem garantálhatja, szó sem lehet arról, hogy a gyár Szegeden épüljön fel.

Igy esett porba az egyik gyáralapítási reménység.

A másik pedig emigy:

Néhány hónappal ezelőtt szó volt arról, hogy egy nagyobb autógyár letesül Magyarországon. Az érdekeltség a kereskedelemügyi miniszterrel tárgyalt. A terv nyilvánosságra került és a város hatósága is tudomást szerzett róla. A polgármester azonnal levelet írt a város országgyűlési képviselőinek és felkérte őket, hogy járjanak el Szeged érdekében a kereskedelmi miniszternél, az autógyár terével kapcsolatban hívják föl a miniszter figyelmét Szegedre, mint a gyáralapítás szempontjából a legalkalmasabb helyre és közölik azt is, hogy a város minden elképzelhető kedvezményt megad a gyárnak, ha az itt épül fel.

A kultuszminiszter most válaszolt a polgármester levelére. Válaszában sajnálattal közli, hogy eredményt nem sikerült elérnie. Beszélt ebben az ügyben a kereskedelmi miniszterrel, aki viszont az érdekeltséggel tárgyalt ebben az ügyben. Az érdekeltek azonban kijelentették, hogy Szeged szóba sem jöhet, mert a gyárat vagy Budapesten, vagy pedig Budapest közvetlen közelében szándékoznak fölépíteni.

Husvétra 812

férfi kalapok

Gyúcsics, Pichler, Ha s. h. gyármanu
rendkívüli olcsó árakon

Pollák Testvéreknél Csekonics u. és Feketesas u. sarok

nem volt elég nyugodt, jobb utasok azért nem szívesen használták. Tulajdonképpen első osztály nem is volt rajta, csak fedélköz és második osztály, utóbbi nagyon korlátozott számú utas befogadására. Epen ezért tartozon azonban az Ultonia a társaság legjövődelműbb hajói közé.

Az Ultonia az én időmben kétezer kívándorló szállítására volt berendezve, ami ugy értendő, hogy ennél több nem fért el rajta. Mikor én utaztam rajta, a hajólistán 1279 fedélközi utas, vagyis kívándorló szerepelt. Ebből a létszámból azonban magamat, bár együtt éltem a fedélköz utasaival és ők egészen jó-hiszeműen magukhoz tartozónak számítottak engem is, le kellett számítanom. Nekem nem volt szándékom, hogy kint maradjak Amerikában. Pontos és lelkiismeretes számítás szerint így az Ultonia fedélközén 1278 kívándorlót vitt magával.

Egy ilyen kívándorló hajót, amely ezernél több embert visz magával, talán nem is faluhoz, hanem a tengeren uszó kis államhoz lehetne hasonlítani. A parancsnok és a tisztok a kormányzat, a matrózok és a hajó egyéb alkalmazottai az állami közegek, az utasok pedig az állam lakossága. Az első osztály az arisztokrácia, a második osztály a polgárság, vagy közép-osztály, a fedélköz pedig a köznép. Társadalmi összetétel szempontjából az Ultonia hiányos volt, mert nem volt igazi arisztokráciája.

(Folyt. köv.)