

jokat. A magyar nemzet jövedelme a rossz gazdaságpolitika miatt a felére csökkent, az állami jövedelmek nagyrészt a külföldi kölcsönök kamatai emésztik fel és ezeknek a kamatoknak a csökkentését nem lehet kívánni a külföldi érdekeltségű itteni képviselőktől, akik uralkodnak politikán, közgazdaságon egyaránt. Hiába jön itt a legjobb szándékkal is akárki, mindig bele fog ütközni az ellentálló erőkhöz. A nyílt szavazás rendszerének parlamentjében sincs meg a szükséges erő.

Foglalkozott ezután Peyer

a választójog kérdésével

és Gömbös miniszterelnök kijelentéseivel, amelyek ugyan már terminusra ígértek a titkosság törvénybeiktatását, de azért nem alkalmasak a megnyugtatóra, mert különböző fenntartásokkal kívánja biztosítani a titkosság bevezetése esetén is a jelenlegi rendszer állandóságát. Nem csak a titkosság, hanem az egyenlőségen is van a hangsúly, mert hiába választanak majd 120 képviselőt titkosan az új parlamentbe, ha nyolcvanhat a kormány szekerét toló érdekeltségek küldenek be. A kinevezett képviselők sohasem érzik azt a felelősséget, amelyet a választott képviselőnek éreznie kell.

A helyzet egyetlen komoly orvossága az általános, titkos és egyenlő választójog törvénybeiktatása, a jelenlegi parlament feloszlatása és az új választások haladéktalan kiírása lenne. Ez az új parlament, amely már tényleg a népakaratot képviselné, megalkothatná a fontos és sürgős reformokat, új földbirtoktörvényt hozhatna, végrehajthatna a hitbizományi reformot.

— A magyar népet én többre értékelem — fejezte be beszédét Peyer Károly —, mint az uralkodó rendszer, mert én ennek a higgadt, megfontolt népnek a kezébe nyugodtan le merném tenni saját sorsának intézését.

Dr. Györky Imre

volt a következő szónok. Foglalkozott Gömbös Gyula miniszterelnök székesfehérvári beszédével és megállapította, hogy az nem jelent még demokráciát, ha a püspök egy asztalnál ül a kiscgazdával. Addig nem lehet demokráciáról beszélni, amíg nincs általános titkos választójog, amíg a kormány a háborús idők esőkevényeként fenntartott kivételes hatalom alapján hoz rendelkezéseket, amíg nincs sajtószabadság, gyülekezési és egyesülési jog, amíg egyenlőtlen a köztisztviselés. A háború után minden ország népe jogot és kulturát kapott. Becsapták a hazatért katonákat a földosztás ígéretével, a hadirokkantak és a hadiárvaik jogos igényeit mind a mai napig nem elégítették ki.

— A miniszterelnök azzal jött, hogy két programja van. Az egyik a távolabbi, a másik a közelebbi és ezt a közelebbit soford megvalósítja. A gyorsvonati intézkedésből akadozó vicinális lett, három és fél hónapja kormányoz Gömbös, de egész ténykedése új adók kivetésében és a régi adók behajtásának megszigorításában merült ki. Szombaton már nem ígért soford programot Székesfehérváron, hanem már csak türelmet és bizalmat kért az országtól. Ezzel a rendszerrel szemben ma már senkinek sincs bizalma. Mindaddig, amíg Gömbös az egységspártira bázisozza kormányzati rendszerét, hiábavaló minden.

Györky ezután a kispolgárokhoz, a kisiparosokhoz és a kiskereskedőkhöz szólt, felszólította őket a szociáldemokrata párthoz való csatlakozásra.

A nagygyűlést dr. Valentiny Agoston pártelnök zárta be néhány szóval.

A beszámolón résztvett szociáldemokrata képviselők délután visszautaztak Budapestre. Kéthly Anna hétfőn utazott vissza, délelőtt látogatást tett a Csongrádi-sugaruti iskolában, ahol Gáspár tanító bemutatta számtantantási rendszerét.

Az olvasó rovata

Tisztelt Szerkesztőség! Nagyon leköteleznie a f. Szerkesztőség számos családot, ha közérdekű alábbi soraimnak helyt adni sziveskedne. A szeméteskocsik az utóbbi időben nagyon rendetlenül járnak, egyszer nagyon korán, egyszer nagyon későn jönnek. De nagyon gyakori a személyváltozás a kocsik és a kocsikisérők között és amíg a házbellek a belső szobában vannak elfoglalva, alig hallhatják a gyér csengetést. A szemét a legtöbb házban ilyen módon visszamarad, ami közegészségesleg felette káros. Ajánlatos volna a nagyobb rend.

Tisztelettel: (Aláírás).

A postás halálos liftszerencséltsége a törvényszék előtt

Kártérítési pör a háztulajdonos, bünper a házmeister ellen

(A Délmagyarország munkatársától.) Egy esztendővel ezelőtt, dr. Székely Tibor egyetemi tanár tulajdonát képező, Pallavicini-ucca 5. számú ház liftje halálos szerencséltséget okozott. Tóth Gyula postakézbetű 1932. január 22-én délelőti leveleket vitt a bérházba és liften ment fel a harmadik emeletre. Kiszállás közben a lift elindult és halálra lapította. A halálos szerencséltséget után felesége, aki három gyermekkel maradt özvegyen, kártérítési pert indított dr. Székely Tibor ellen és azt kérte a bíróságtól, hogy állapítsa meg részére, illetve gyermekei részére havi 30 pengős tartásdíjat. A napokban hirdetett a kártérítési perben ítéletet dr. Kelemen törvényszéki bírósága. A törvényszék megállapította, hogy a professzorral szemben a tárgyi felelősség szabályai fennforognak és így a professzor kártérítési kötelezettsége fennáll. A házmeister ugyanis, akinek a liftet kezelnie kellett, az ő alkalmazottja volt. Ennek ellenére a bíróság elutasította az özvegyet keresetével azzal az indoklással, hogy az özvegy férje halála után a fizetés felét nyugdíjként megkapja a postától, havi 45 pengőt, ugyancsak a lakpénz fele is jár neki, kár tehát az özvegyet és gyermekeit nem érte, mert férje ennél többet ugyan költött, illetve költhetett családjára, tekintettel arra, hogy a fizetése másik felét a saját céljaira kellett fordítania. A bíróság megállapította azt is, hogy a házmeister nemcsak hogy nem akadályozta meg azt, hogy a postás a liftet használja, hanem azt elő is segítette.

Az özvegy az ítéletet megfellebbezte.

Ugyancsak ebben az ügyben tartott büntügyi főtárgyalást hétfőn a szegedi törvényszék Vildtanácsa. A házfelügyelő: Mikla András került a vádlottak padjára gondatlanságból okozott emberölés vétségével vádoltan. A gondatlanságot azáltal követte el, hogy elnézte a postásnak a lift használatát, megengedte, hogy egyedül járjon vele, holott jól tudta, hogy a liftnél üzembavarok vannak. A házfelügyelő a hétfői tárgyaláson tagadta a bűnösségét. Kijelentette, hogy a postásnak nem adott liftkulcsot, azt a postás maga szerezte valahonnan. Egyizben látta, amikor Tóth kinyitotta a liftet. Ekkor megtiltotta neki, hogy használja a liftet. De Tóth más alkalommal is liften járt és ezért ő ismételtlen figyelmeztette.

A bíróság igen sok tanút hallgatott ki, főleg a ház lakóit, akik igazolták, hogy a postás liften járt és kíséret nélkül. A tanúk azt is vallották, hogy a liftnél többször előfordult az üzembavar, emiatt a liftet állandóan javították. A bíróság végül is a házfelügyelőt az ellene emelt vád alól, bűncselekmény hiányában felmentette. A bíróság ugyanis a liftsabályrendeletből megállapította, hogy a házmeisternek nem kötelessége minden utast felkísérni. A rendőrség éppen a szerencsétlenségéből kifolyólag rendelkezett el a múlt év decemberében, hogy köteles a liftes az utassal együtt menni. A házmeister tehát csak akkor követett volna el gondatlanságot, ha kötelessége lett volna kísérenie az utasokat.

Az ügyész fellebbezett.

A szegedi villamos ötven éve

A város belterületén létesítendő közúti vaspálya megépítése tárgyában Szeged város közönsége Paget A. Ede vállalkozóval 1881 június 25-én kötött szerződést. A szerződés értelmében a vállalkozó 50 évre kizárólagossági joggal engedélyt nyert az alföldi vasúti indóház és a cs. és kir. osztrák államvasut indóháza között vezetendő vonal, valamint még három alárendeltebb szárnyvonal építésére. A közlekedésügyi és közmunkaügyi minisztérium engedélykirata alapján megépült vonalakon 1884 július 1-én indult meg a forgalom. A vasutnak 10 darab személyszállító lövönatu kocsija, 2 mozdonya és 4 darab fékes nyitott teherkocsija volt. A „hajtóerőt” 20 ló szolgáltatta. A fővonalon 8 kocsi járt és naponta összesen egy irányban 79 menetet, a szeszgyári szárnyvonalon 1 kocsi naponta 8 menetet teljesített. A személyforgalmi teljesítmény egy év alatt 255.000 kocsikiló méter volt. A vasúti személyzet naponta 14–16 órai szolgálatot teljesített. Egy kalauz havi fizetése 30 forint volt. A pálya 32,5 kilogrammos vassinekből épült. A befektetett tőke 450.000 forint volt. A vasut az első csonkaesztendőben kerekén 111.000, majd pedig az 1885., tehát első teljes üzemi évben kerekén 209.000 utast szállított és 33.000 tonna árut mozgatott. A vasut az első években szerényen, de fokozatosan emelkedő forgalmat ért el, úgyhogy az 1894. üzletévben 560.000 az utasok száma. Ennek megfelelően az üzem fejlődött és 1898 május 1-től kezdve a fővonalon már 19 kocsi közlekedett és a lóállomány 39 darab volt.

Üzletileg a vállalat nem prosperált és az 1890 március 25-i közgyűlésén 50 százalékos lebélyegzés révén alaptőkéjét 225.000 forintra kellett leszállítani. A rossz talajviszonyok miatt a vassineket már 1890. és 1892. év között megfelelő rendszerű acélsinekekkel kellett kicserélni.

A vállalat kezdeményezésére hosszas tárgyalások után 1907. január 18-án nyert engedélykirat alapján a vasut vonalait megdővültek és a lövönatu villamosüzemre alakították át. 1908 október 1 és 31-én a villamos forgalom 25 darab motorkocsival és 14 darab pótkocsival indult meg. Az áramot a vasut saját áramfejlesztő telepén állította elő. A megépített vágányok teljes hossza 27 kilométer volt. A villamosvasut az első évben 2.958.329 utast szállított és 970.388 kocsikiló métert teljesített. Az áruforgalom 23.000 tonna volt. A vállalatba 4.040.000 aranykorona volt beépítve. A részvényeket egy belga társaság jegyezte 1909-ben az újszegedi vonal is megépült.

A háború előtti utolsó esztendőben a vasut járműállományát 8 motorkocsi és 6 pótkocsi beszerzésével 53-ra emelte fel. Ennek megfelelően a gépházat is kibővítette. A beruházások újabb 960

ezer aranykoronát emésztettek fel. A vasut ekkor 1.478.499 kocsikiló métert teljesített és 4.392.770 utast szállított. A háborus évek alatt a forgalom rendkívüli mértékben megnövekedett, úgy, hogy az 1918. esztendőben 11.180.575 az utasok száma. A teherforgalom, minthogy kellő számú egyéb vonóeszköz a városban nem állott rendelkezésre, 84.000 haszontonnára növekedett. A háború alatt a vasut díjmentesen 300.000 sebesült katonát szállított, a társaság pedig 500.000 korona hadikölcsönt jegyzett.

Az összeomlás és megszállás, majd pedig az ennek nyomán előállott kedvezőtlen gazdasági viszonyok következtében a vasut forgalma egy nagybeteg légzőrőkéhez hasonló nyugtalan ingadozó mutató. Amíg például 1920-ban a 6.030.000 a szállított utasok száma, addig az 1923. évben ez a szám 1.785.773-ra csökkent.

A kedvezőtlen viszonyok miatt az idegen tőkés csoport teljesen kivonult és 1926 január 1-én a részvénylőbbséget a Villamos Trust (Részvénylőbbség Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára, Budapest) vette át. Az új nagy részvényes a leromlott pálya rekonstrukcióját azonnal megkezdte és a felsőfeszítési vonalat átépítve, 1926 november 1-én személyforgalomra rendezte be. Az ezzel járó költségek a mai napig 800.000 pengőn felüli összeget emésztettek fel.

A vasut forgalma 1929-ben 4.223.000 utasra nőtt és azóta ismét rohamosan esik, úgyhogy 1932-ben csak 2.355.001 volt az utasok száma. A teljesítmény pályakiló méterenként 166.000 utas (Pozsonyban 783.000, Miskolcon 320.000 utas). A vasut évente kb 120 családnak biztosít megélhetést és munkabérekben, valamint vásárolt anyagokban a szegedi piacnak körülbelül 300.000 pengőt juttat.

Korányi Jenő

Munkanélküli tüntetés a budapesti városháza előtt

Budapest, január 16. Ma délelőtt a városháza Károlyi-körúti frontja körül mintegy 2–300 főnyi tömeg gyülekezett és »munkát, kenyeret« kiáltással tüntetni kezdett. A rendőrség készenlétben volt, mert bizalmas értesítés érkezett a készülő tüntetésről. A tüntető tömeg a rendőrség felszólítására nem oszlott szét, mire a rendőrök kardlappal oszlatták szét őket.