

Ruhagyűjtést és népiünnepélyt rendez a népjóléti ügyosztály az inségesek javára

(A Délmagyarország munkatársától.) A szegedi népjóléti ügyosztály működését rendkívül megnehezíti az, hogy a költségvetési alap kimerülően van. A törvényhatósági közgyűlés által megszavazott hitelkeret csaknem teljesen kimerült és így a legnagyobb nehézségekbe ütközik a népjóléti intézmények fenntartása. Legutóbb — mint ismeretes — a polgármester a legszigorúbb takarékoskodásra utasította a szeretetházak és a népkonyhák vezetőit és elrendelte a segélyek megszorítását. A szükség azonban olyan nagy, hogy a rendelkezésre álló összeg még a legszigorúbb takarékoskodás esetén sem lenne elegendő az év végéig. A népjóléti ügyosztály ezért elhatározta, hogy már most megkezdje az őszi inségakció megszervezését és társadalmi gyűjtés útján igyekszik a szükségleteknek legalább egy-

részt előteremteni.

Dr. vitéz Szabó Géza népjóléti tanácsnok engedélyt kért és kapott a polgármestertől, hogy a városban gyűjtést indítson használt ruha- cipőneműekért. Az összegyűjtendő holmikat a népjóléti ügyosztály kijavíttatja, rendezve hozatja és úgy osztja majd szét a rászorultak között. Mivel pedig a javítási költségekre sincs fedezete az ügyosztálynak, a költségvetés keretei nem bírnák el az iparosok munkabérét, az ügyosztály úgy igyekszik megoldani a kérdést, hogy nagyszabású népiünnepélyt rendez és annak jövedelmét fordítja erre a célra.

A népjóléti tanácsnok előterjesztésére a polgármester engedélyt adott a népiünnepély megtartására. Az ünnepélyt szeptember első vasárnapján az alsóvárosi téren rendezik meg.

MEGBUKOTT A SZEGEDI KISSZAKASZ,

mondja Zerkovitz vezérigazgató

„Általános tarifacsökkenésről nem lehet szó“

(A Délmagyarország munkatársától.) Mintegy két héttel ezelőtt léptette életbe budapesti példa alapján a szegedi villamosvasut az úgynevezett kisszakasz-rendszert, ami azt jelentette, hogy különleges szakaszbeosztást vezettek be a villamosforgalomban és ezeknek a megrövidített szakaszoknak a tarifáját tíz fillérre csökkentették. A fővonalon kisszakaszt lehetett váltani a közpórháznál és az érvényes volt a Takaréktár-uccáig, a Gizella-éri megállónál ugyancsak a Takaréktár-uccáig, vagy pedig a Takaréktár-uccánál a kórházig, illetve a Gizella-térig. Ezeknek a kisszakaszoknak az ára 10 fillér, de ha tíz jegyet vásárolt valaki egyszerre, akkor nyolc fillérbe került egy-egy jegy.

A kisszakaszok bevezetésének előzménye az volt, hogy a város közönsége körében, a közgyűlésen is felmerült az a kívánság, hogy a villamos szállítsa le a viteldijakat, mert azok aránytalanul magasak.

A szegedi kisszakasz-kísérlet eredményeit most állította össze a villamosvasut igazgatósága és ezeknek az eredményeknek a tanulmányozása céljából csütörtökön Szegedre érkezett Zerkovitz Emil, a villamosrösz vezérigazgatója, aki a következőket mondotta a Délmagyarország munkatársának:

— Budapesten az első hetek nagy nekilendülése után erősen lelohadt a kisszakasz forgalom. A kisszakasz eleinte az újdonság ingerével hatott a közönségre, amely rendkívül sok tantuszit vásárolt, de azután ellanyhult az érdeklődés. Igaz, hogy a kisszakaszokon még mindig nagyobb az utasforgalom, de ugyanakkor a rendes szakaszokon erősen megcsappant, aminek egyik oka kétségtelenül az, hogy a szakaszjegyek árát a kisszakasz-rendszer bevezetésével egyidejűleg két fillérrel emelte a BESZKART.

— Szegeden még ennél is súlyosabb a helyzet a forgalom szempontjából, de nemcsak a villamoson, hanem minden más közlekedési vállalatnál. A múlt évi forgalom adatainak az 1929. évi adatokkal való összevetése után kiderült, hogy a villamosvasut forgalma 44.3, a Máv. indulóutasainak száma 56.2, a kisvasut utasforgalma 39.8, az autóbuszüzem pedig 17.5 százalékkal csökkent.

— Ha az 1933. évi első négy hónapjának forgalmi eredményeit vesszük figyelembe és ebből az egész évi eredményre következtetünk, akkor a villamosvasutnál az utasforgalom 54.5, százalékkal, a Máv.-nál 65.5 százalékkal csökkent. A kisvasut bevételei 60.8, az autóbuszé 54.8 százalékos csökkenést mutatnak. Ennél a két utóbbi vállalatnál ugyanis tarifacsökkenést léptettek életbe és ennek a következménye, hogy míg az utasok létszámában aránylag kisebb csökkenés mutatkozik, a bevételek csökkenése annál nagyobb. A gazdasági vasutnál például az év első négy hónapjában az 1929. évi eredményekhez viszonyítva az utasforgalom 39.8, a bevétel 53, az autóbuszüzemnél az utasforgalom 17.5, a bevétel 51.3 százalékkal csökkent.

— Ami már most a kisszakaszokkal való kísérletünket illeti, — megbuktunk vele. A kísérlet legfontosabb része, a Somogyi-telepi vonalon játszódik le, itt ugyanis 2.2 kilométeres a kisszakasz, amelynek az ára, ha fűzetjegyeket vásárolnak az utasok, darabonként 8 fillér, egy kilométerre tehát 3.6 fillér jut belőle, ami a világ legolcsóbb tarifája, mert egy kilométeres úton az átlagviteldij mindenütt legalább hat fillér. Az utasforgalom még sem volt kielégítő.

— A kísérlet eredménye: többi kisszakaszokon még sokkal szomorúbb. Végleges eredményeket még nem tudunk, mert az előre megváltott fűzetjegyek nagyrészt a közönség még nem használta el, de ha május első hetének

bevételi eredményét összevetjük június első hetének, tehát már a kisszakaszos hétnak a bevételi eredményével, kiderül, hogy a szegedi villamosvasut bevétele két százalékkal csökkent. A gedói vonalon ez a csökkenés 3.5 százalék, a felsőtiszparti vonalon, ha figyelembe vesszük az előre eladott jegyek számát is, az utasforgalom 84 százalékos emelkedésével szemben a bevétel 4.3 százalékkal csökkent. Ha az előre eladott jegyek számát nem vesszük figyelembe, akkor legalább 25 százalékos bevételecsökkenéssel kell számolnunk.

— A kísérletek végső eredményét csak a leutazott jegyek számának pontos ismeretében állapíthatjuk meg. A kisszakaszok állomásain az utasforgalom így alakult: a közpórháznál 90 helyett 140, a Takaréktár-uccánál 158 helyett 223, a Gizella-téren 54 helyett 80 utas szállt fel átlag naponta, ami azt bizonyítja, hogy a szakaszokat jól osztottuk be.

A közönségnek ezzel szemben az a véleménye, hogy a kisszakasz-beosztás helytelen volt, mert a fővonalnak éppen az a része maradt ki belőle, amelyen a legnagyobb a forgalom. Így például a két vasuti állomáson nincs kisszakasz, de nincs kisszakasz az állomások felé eső szakaszokon sem.

Megkérdeztük, hogy foglalkozik-e a villamosvasut igazgatósága a viteldijak általános leszállításának a kérdésével. Kérdésünkre Zerkovitz vezérigazgató ezeket mondotta:

— Szegeden a villamosvasut meghalt, az lenne az érdekünk, hogy vegye át a város az üzemet, amelynek fenntartása a társaságnak 10 év alatt nyolcszáz ezer pengőjébe került. Mi nem vagyunk altruista vállalat, szeretnénk, ha az üzembe fektetett pénzt visszaszerezhetnénk, éppen ezért nagyon szívesen leszállítanánk a tarifát, ha olyan forgalomnövekedésre számíthatnánk, ennek következtében, amely fokozná a bevételeinket és csökkentené a deficitet. De a kísérletek eredménye azt igazolja, hogy erre nem számíthatunk. Éppen ezért ezidőszertől szó sem lehet általános tarifacsökkenésről. A viteldijak leszállítására csak akkor gondolhatunk majd, ha megelégnék a létezővel, ha növekszik az utasforgalom, ha az olcsó tarifa bevezetésétől tényleg várhatunk kedvezőbb üzleti eredményt.

Makói tervezet az eladósodott városok szanálásáról

A keresési adókulcs új megállapítása

(A Délmagyarország makói tudósítójától.) Megírta már a Délmagyarország, hogy Makó város súlyos válságba jutott háztartását és fenyegető csődjét a belügyminisztériumban külön ankét tárgyalja. Mint most értesülünk, ezt a bizalmas értekezletet a vármegye és a város vezetőinek bevonásával június 17-én tartják meg. Hirt adtunk arról is, hogy a város képviselőtestületi körében felmerült az a kívánság, hogy az értekezlet alkalmából a belügyminiszter

a képviselőtestület két olyan tagját is hallgassa meg,

akik már évek óta behatóan foglalkoznak a város gazdálkodásának és háztartási válságá-

nak problémáival. Bár e kívánság teljesülésének reményét sem helyezték kilátásba illetékes helyről, képviselőtestületi körökben és a város közönségének széles rétegeiben is rendkívüli érdeklődés mutatkozik e kérdés közgyűlési tárgyalása iránt s kétségtelen, hogy a hétfői ülésnek a város szanálási problémája egyik legnagyobb vitatárgya lesz.

A közvélemény igen élénk érdeklődéssel fordul ebben a kérdésben a város alszámvevőjének, Erdey Lajosnak memorandumja felé, amely a szanálás lehetőségeit keresve, a város anyagi helyzetét részletesen feltárja. Ezek szerint az 5 és félmillió pengőre becsült ingatlan és ingóvagyonnal rendelkező város összes kölcsöneinek évi kamatterhe 232 ezer pengő, tehát napi 635 pengő. Kimutatja a memorandum, hogy a város ingatlanok eladásával, még ha azt a hitelezők meg is engednék, nem javíthatna jelentősen helyzetén. Így például a város 435 holdas kaszaperi pusztájának eladásával csak olyan tehercsökkenést hajthatna végre, amely egy százalékos pótdócsökkenést jelenthetne. A memorandum az összes takarékosági és egyéb lehetőségeken végighaladva arra a megállapodásra jut, hogy

a város szanálása csakis külső, állami segítséggel volna megoldható,

még pedig

a többi eladósodott városok egyidejű szanálásával,

amire mindjárt meg is jelöli az utakat.

A városok függőkölcsönei öt évig állandósítandók, ezidő alatt a hitelező intézetek nem mondanak fel azokat. Ugyanakkor a városok kölcsöneinek kamatfizetéséhez az állam 4 százalékos hozzájárulást biztosítana, amelyet egy felállítandó városi kamathozzájárulási alaphoz fedeznének. Ezt az alapot a következőképen

MOZI
Ma játszik

Belvárosi

Paál Jób

a világhírű magyar riporter éredkesítő felolvasásával, egész előadást betöltő

FOX varázs-szönyegen
Mussolini

Csodálatos Itáliája