

## Előfizetési árak:

Egy évre . . . . . 4 forint.  
Félévre . . . . . 2 forint.  
Negyedévre . . . . . 1 forint.

## Szerkesztőség

Kuraparti utca 31. szám, hova a lap szellemi részét illető közlemények és az előfizetési pénzek is küldendők.

## SZENTESI LAP

## Hirdetésekre nézve

a lap hátsó oldalán 40 helyre van beosztva, egy hely ára helyegység nélkül 90 kr. Bélyegdíj minden beiktatástól külön 30 kr.

## „Nyitótér”-ben

minden egyes sor költsége 30 kr. Bércmentésben levélnek csak ismételt közléstől fogadottnak el. Késiratok vissza nem adtnak.

## VEGYES TARTALMU HETI KÖZLÖNY.

Megjelen minden szombaton.

Felelős szerkesztő és kiadó tulajdonos: SIMA FERENC.

Egyes szám ára 3 krajczár.

## A régi taktika.

Holnap fog városunk képviselő testülete végleg dönteni a szentes-kunszentmártoni vasut sorsa felett; tehát a 12-dik óra előtt állunk, s most, az utolsó órában, mikor már odafélesztett és úgy előkészített a szentes-kunszentmártoni vasutügye, hogy ennek léte csak annak kimondásától függ a képviselőtestület részéről, hogy legyen: akkor jön az osztrák-magyar államvaspálya társulat egy képviselője hozzánk azzal az ígérettel, hogy ha mi elállunk a kunszentmárton-szentesi vasutól és saját költségünkre építünk a Tiszán át egy hidat, akkor a társulat azonnal hozzá fog a Félegyháza-bödi révi vasut építéséhez.

E pillanatban nem akarjuk és nem is fogjuk mérlegelni azt, hogy forgalmi szempontból a félegyházi, vagy a kunszentmártoni vasutirány fele-e meg inkább a város érdekének; mert ha tekintetbe vesszük azt, hogy államvasut-politikai szempontból a félegyházi vasut nem jöhet át a Tiszán s az hosszú, talán örökidőre egy zsákvasut maradna, a míg a kunszentmártoni irány mellett, hova több összeköttetésünk lehet Hmvasárhelyvel, s így egy világforgalmi vonalnak leszünk birtokosai, akkor minden nagyobb fontolgatás nélkül tisztában lehet városunk azzal, hogy forgalmi szempontból melyik irány ránézve a kedvezőbb. Azt sem akarjuk bírálgatni, hogy Szentesnek anyagi szempontból az-e az előnyösebb, ha 300 ezer frtból tulajdonosa lesz egy, 22<sup>1</sup>/<sub>10</sub> kilométer vasutnak, vagy e helyett 200 ezer frtért csináltat egy hidat a Tiszán. — Ez, vagy amaz áll-e városunk érdekében, mi mindent ezuttal bírálat tárgyává tenni nem akarjuk, hanem komoly bírálat alá vetjük azt az eljárást, hogy most, midőn a kunszentmártoni vasut irány felé Szentes vasutját már építeni kezdik, akkor, tehát a 12-ik órában, jönn-e elő ajánlatával az Osztrák-magyar államvaspálya társulat. Hát, ha ennek a társulatnak komoly szándéka lett volna a vasut építésre a bödi rév, miért nem építette ezt ki azon két és fél év alatt, mióta Szentes most, már teljes erejével, a szentes-kunszentmártoni vasut építését vette munkálatba?

S miért kísért ez a vasut társulat nálunk mindannyiszor, valahányszor Szentes a félegyházi iránytól eltérő vasut építésnek küszöbén áll? Nem-e volt itt ajánlatával akkor is, mikor Szentes egy „szajol-vásárhelyi” vasut építésére érdekelt a magyar vasuti bankka szerződött? — S dacára annak, hogy a 12-ik órában mindig itt volt ajánlatával; tette-e a társulat csak egyetlen egy komoly lépést is az iránt, hogy a törvényhozásilag engedélyezett Félegyháza-bödi révi vonal kiépítését? — Nem. — Szentes ma már túl van azon, hogy vasut helyett ennek ígéretével is beérhesse. — S itt az osztrák-magyar államvaspálya társulatnak most a tizenkettedik órában jött ajánlatát csak a régi taktikának tekinthetjük, melyre még akkor, mikor a társulat „osztrák-államvaspálya” társulat volt, azt írta lapunk, hogy: „Ne higgy bátya a németnek, akármivel hitegetnek.” Mi most is azt mondjuk, hogy az osztrák-magyar államvaspálya társulat már elkésett. Szentesnek habozni valója nincs, s a képviselő testület legbölesebben akkor cselekszik, ha elfogadja a vasutügyi végrehajló bizottság javaslatát, melyet az úgy nagy horderejére való tekintetből egész terjedelmében ide iktatunk:

## Tisztelt közgyűlés!

Szentes város képviselő testületének 1883-ik évi január hó 27-én tartott ülésében 3. sz. alatt hozott határozatával alóírtak, mint a vasutépítő bizottságnak tagjai, meg lettünk bízva, hogy egy, a kunszentmártoni vasuti állomásból kiágazó s Szentesig vezetendő másodrendű vasutvonal kiépítésére iránt a nagyméltóságú m. kir. közm. és közl. minis-teriumtól engedélyt eszközöljünk ki és pedig olyképpen, hogy amennyiben Szentes városa államérdekből elütetett az osztr. magyar államvaspálya társulat által építeni ter-velt, Szentesnek csak 160 ezer frtba kerülő szentes-félegyházi vasutvonalról, s ennek kü-vetkeztében Szentes a kunszentmárton-szentesi vasutvonal kiépítésére államhatalom-

mal szorítottatott, — miért is tekintettel arra, hogy az előleges tervelés szerint ezen vas-ut, az esetre, ha a vasutváltást az 1883-iki vizsin felett keil emelni, ennek építési költsége 92883 frt 70 krral emelkednék, annál-fogva mindenekelőtt engedélyezze a magas kormány, ezen költség megtakaríthatása ér-dekéből azt, hogy a város a szentes—kun-szentmártoni vasut építésénél ne köteleztes-sék a vasuti töltésnek az 1883-iki vizsin fe-letti emelésére; másodsor, tekintettel arra, hogy ez a vasut ily engedély mellett is 400 ezer forintba kerül, járuljon a magas kor-mány az építési költségekhez 100,000 frttal. S amennyiben a 100,000 frt állami segély megnyerésének reményében a közgyűlés ezen határozattal kimondta, hogy a hazai első ta-karékpenztártól 6<sup>1</sup>/<sub>10</sub> %-os, 40 évi törlesztésre 95<sup>1</sup>/<sub>10</sub> árfolyammal 300,000 frt kölcsönt vesz fel, utasított a bizottság, hogy ezen ha-tározatnak, a ministerium által leendő jóvá-hagyása után, a 300,000 frt kölcsönt a ne-vezett pénztáratéttől Szentes városa részére eszközölje ki; végre felhatalmazott a bi-zottság, hogy a vasut forgalomban tartása iránt a közgyűlés jóváhagyásának fenntar-tása mellett a szükséges lépéseket tegye meg.

Ezen megbízatásunk folytán tett eljá-rásunk eredményét, a következőkben van szerencsénk a tisztelt közgyűlés elé ter-jeszteni:

A jelzett közgyűlési határozat alapján haladéktalanul felterjesztést intéztünk a közm. és közl. ministeriumhoz az építési engedély-nek a határozatban megállapított feltételek mellett leendő kieszközölése iránt. Ezen fel-terjesztésünkre 1885. május hó 7-én n.650 számu miniszteri rendelettel ugyanazon hó 15-ére elrendeltetett az engedélyezési tár-gyalás, melyen megjelenvén, igyekeztünk Szentes város kérelmének teljes mértékben érvényt szerezni. Ezen tárgyalás eredménye az lett, hogy a műszaki tanács véleménye alapján a ministerium képviselői beleegye-zéseket adták abba, hogy Szentes városa, költségkímélés szempontjából, az 1883-ik évi vizsin alatt építhesse a vasuti töltést, ezzel szemben, tekintettel a vasut építésénél elő-fordulható eshetőségre, az általunk 400,000 frtban előirányzott vasutépítési költség 440 ezer frt építési tőkére emeltetett. Ez ellen mi annyival kevésbé tettünk kifogást, mert ezen építési tőke nem a tényleges építési összegnek kifejezője, hanem minden eshe-tőséggel szemben véghatára az építési tőké-nek, melyen belől a város a megtakarítás tö-rekvéseit teljes mértékben érvényesítheti.

Az engedélyezési tárgyalás egyik leg-vitalisabb pontját az állami segély mérvé-nek kérdése képezte. — Az általunk posta fenntartás címén kért 100,000 frt hozzájárulással szemben a posta-igazgatóság csak az esetre javasolt 30,000 frt segélyt megadni, ha a kormány ezen vasutat különös kedvez-ményben kívánja részesíteni. A ministerium képviselői azonban, a tárgyalás folyamán Szentes városa érdekében kifejtett alapos indokok tekintetbe vételével, 60,000 frt ál-lami segélyt ajánlottak fel. Erre nézve mi a tárgyalásról felvett jegyzőkönyvet a kö-vetkező észrevétellel írtuk alá:

„Ezen jegyzőkönyvet Szentes városa nevében azon megjegyzéssel írtuk alá, mikép a jegyzőkönyv VI. számára nézve, hol a város által ezen vasut ki-építésére érdekében kért 100,000 frt állami segély-lal szemben csak 60,000 frt helyezett kiállításba, felkérjük a közm. közl. miniszter ur ő excellenciájá-nak figyelme az ezen jegyzőkönyv szeriat általunk felsorolt indokokon kívül arra is, hogy mikor Szentes városa a magas kormánytól kért 100,000 frt hozzájárulási összeg megnyerésének kilátása mellett ezen vasutra az erejét meghaladó 300,000 frtot meg-szavazta, — ezt 394,520 frt építési tőkének számi-tásba vétele mellett, — tehát azon biztos reményben tette, hogy Szentes városát a ezáltalveit vasutépítés folytán 300,000 frtnál nagyobb összeg nem terhe-landi, most azonban, midőn a műszaki tanács vé-lémenye folytán az építési tőke 440,000 frtra, tehát a mi számításunkkal szemben 45,480 frttal emeltetett magasabbra, s így Szentesnek a már megszavazott 300,000 frton föltul még 50,000 frtot kell áldozatni hoznia; ezzel szemben, ha a magas kormány által hiány nélkül meg nem adatnék az általunk kért 100,000 frt állami segély, az esetre épen semmi ki-látásunk sincs rá, sőt a közhangulat tekintve, biz-

ton mondhatjuk, hogy a városi képviselő testület a hiányzó összeg megszavazására meggyerni semmi esetre sem lehet, s így, ha a kért 100,000 frt állami hozzájárulással szemben csak 60,000 frtot kapna Szentes városa, akkor ezen vasut kiépítése minden kétségen kívül hosszú, messze időre fog meghusulni. Megkivánjuk továbbá jegyezni, hogy a jegyzőkönyv 8-ik számában említett azon kifejezés, hogy kézzek vagyunk jelen jegyzőkönyvhöz esatolt minta alapján a m. kir. állam-vasutak igazgatóságával az üzlet-kezelés átvétele és átadása iránt szerződésre lépni, általunk úgy értelmeztük, hogy a forgalomban tar-tási költségekre számított összeget, mely ezen szer-ződési mintában fixirova is van, magunkra kötele-zőnek el nem ismerjük, sőt számítunk a forgalmi szerződés megkötésénél mindazon kedvezményekre, melyek bármely más helyi érdekű vasutnak eddig már megadottak. K. m. f. SARKADI NAGY MI-HÁLY S. K. POLGÁRMESTER, mint bizottsági elnök, TÖRS KÁLMÁN S. K. HORVÁTH GYULA S. K. SIMA FERENC S. K. BÁNYAI JÓZSEF S. K. BURIÁN LAJOS S. K.”

Ugyanezen engedélyezési tárgyalással egyidejűleg megindítottuk a tárgyalást a m. kir. államvaspálya társulattal a kiépítendő vasutnak államilag leendő forgalomban tar-tása iránt, s tárgyalásba bocsátkoztunk a tenyő-kunszentmártoni vasut társulattal a vég-ből, hogy a szentes-kunszentmártoni vasut egyesíttessék a kunszentmárton-tenyői vo-nalal, hogy így Szentes, a Szentesről Ten-nyőig kifejlődő forgalomnak lehessen a va-sut kilométer hossza arányában jövedelmi részese. — Ezen három irányban folyt tár-gyalás eredménye az lett, hogy az építési engedély az állami hozzájárulásra nézve a nagyméltóságú m. kir. közm. és közl. mi-nisterium 1885. augusztus hó 5-én 28501. sz. alatt kiadott intézményében mindenekelőtt kijelenti, hogy hajlandó a Kunszentmárton-tól Szentesig tervezett helyi érdekű vasut építésére engedélyt adni, hajlandó továbbá az államkincstár terhére 100,000 frttal a posta ingyenes szállítása fejében a vasutépí-tési költségekhez hozzájárulni. Ezen hozzá-járulásra nézve a ministeri intézmény a kö-vetkező feltételeket köti ki:

a) „hogy az esetre, ha a pusztá-tenyő—kun-szentmártoni helyi érdekű vasutal tervezett egyesít-lés létre jönne, az említett postai hozzájárulás fejé-ben ugyanoly névértékű törzsrészevények az állam-kincstár tulajdonába átadassanak; ellenben az esetre, ha a tervezett egyesítés létre nem jönne, az állam-kincstár által nyújtott hozzájárulás fejében kikötte-tik, hogy a város által felveendő jel-zálog-kölcsön kamat és törlesz-tési szükségletének fedezése után netán fennmaradó tiszta jövede-lemben a kincstár azon arányban részesíttessék, a melyben a város által a vasutba befektetett tőke s a fentebbiek szerinti nyújtott egy-száz ezer forintnyi hozzájárulás egymáshoz viszonylanak;

b) hogy az üzletkezelés feltételeire nézve az engedélyezési tárgyalás alkalmával kötött szabvány-szerződés mindenekben változatlanul elfogadtassék, és

c) hogy a nyújtott állami hozzájárulás fejében teljesítendő ingyenes posta-szállítás feltételei külön szerződésben szabályoztassanak.”

A magas kormány által itt előírt felté-telek alapján megajánlt 100,000 frt állami segély Szentesre nézve különös kedvezm-nyül tekintendő azért, mert a tenyő—kun-szentmártoniak 35 kilométer, tehát a mi 22,4 klmtr. vonalunknál 12,4 klmtrrel hosszabb vona-lukra nem voltak képesek 80,000 frt. állami segéllyel többet kieszközölni, s ezt is csak oly feltétel mellett, hogy előre szerződés-szerűleg álvettették magukat az üzemben tar-tás feltételeinek aldirására, s emellett 80 ezer frt értékű részvény letételére; míg Szentes az esetre, ha a tenyőiekkel egye-sülni nem bírna, csak akkor tartozik az ál-lam által adott 100,000 frt után a kincstár a vasut jövedelméből részesíteni, ha a va-sut jövedelme már fedezte a város által felveendő kölcsön évi törlesztésére szüksé-ges összeget és ekkor is csak a fennmaradó tiszta jövedelemben lesz az állam a maga 100,000 frtja után azon arányban osztalé-kos, amint a város által befektetett tőke áll az állami hozzájárulással szemben; vagyis, ha a vasut 400,000 frtba kerül, mindenek-előtt fedeztetik a vasut jövedelméből a vá-ros által felveendő kölcsön törlesztésére

szükséges összeg, s a még ezután fennma-radó tiszta jövedelemnek három harmadré-sze illeti a várost, s csak egy negyedrésze az államot. Ez a legelőnyösebb feltétel, mely-lyel eddig másodrendű vasut, külön törvény-hozás nélkül, kormányilag segélyeztetett, s így a kormány ezen méltányos magatartá-sáért Szentes város közönsége méltán háltat érezhet.

Ami a vasutnak forgalomban tartását illeti, erre nézve a magas kormány részé-ről teljes készség jelentetett ki, ami azon-ban a forgalomban tartás iránti feltételeket illeti, eziránt azon kijelentéssel állunk ugy a m. kir. államvasut igazgatósága, mint a nagyméltóságú ministerium előtt, hogy a végfeltételek megállapítása iránti elhatáro-zásunkat azon időre tartjuk fenn, amikor a vasutépítés már foganatba vétetik, s tisztá-ban leszünk azon terhekkel, melyek Szentes városára a vasutépítés következtében hárulni fognak. Annyit már erre nézve ez időszertit is tisztelettel jelenthetünk, hogy amennyiben alig remélhető, hogy a mi vo-nalunkra a tenyő-kunszentmártoni vonalra megállapított forgalomban tartási feltételtől nagy eltérés történhessék, annál fogva Szentes városa érdekében kieszközöltük a magas kormánytól azt, hogy a tenyő-kunszentmár-toni érdekeltséggel a kormány részéről vo-iránt folytatott tárgyalásokon részt vehes-sünk, s ezeken részt is vettünk, s igyekez-tünk minden befolyásunkat oda fordítani, hogy a tenyő-kunszentmártoni vonalra, mely-nek a miénk folytatása lesz, az üzemben tartására nézve a lehető legelőnyösebb fel-tételei állapíttassanak meg.

A magas kormánytól remélhető elő-nyös feltételek kieszközölése mellett az elő-munkálatoknál a főszólyt arra fektettük, hogy a szentesi vasut egyesíttessék a tenyő-kun-szentmártoni vonalal, erre különösen töre-keztünk azért, mert az esetre, ha az egye-sülés létre jöhetett volna, Szentes részese lenne a vasut azon jövedelmének is, mely a Tenyő és kunszentmártoni állomások kö-zött kifejlő forgalom eredménye. Ezzel te-memen emelkedett volna vasutunk jövede-lme, s erre való tekintetből a majdnem másfél év óta folyó, s a vasut építésének eddig egyik legfőbb akadályát képező tár-gyalásokon minden lehető elkövetünk az egyesülés kereszttulvitale iránt. — Az e cél-ból megindított tárgyalások azonban kellő eredményre nem vezettek, mert a tenyő-kunszentmártoni vasut társulat az egyesülés feltételül kikötötte, hogy Szentes járuljon hozzá a tenyő-kunszentmártoni vasut érde-kéből letesített körösi hid, továbbá a Ten-nyőnél létesítendő csatlakozási állomás költsé-geihez, s e mellett, miután a tenyő-kunszent-mártoni érdekeltség a saját vasutjára egy na-gyobb kölcsönt akar felvenni, melyet, ha a szentesi vasutal egyesül, csak úgy nyerhet meg, ha az egész vonal jelzálogi lekötése engedélyeztetik, ennél fogva egyesülés esetén Szentesnek bele kellett volna egyezni abba, hogy saját vasutja a tenyő-kunszentmártoni vasut társulat adósságáért leterhíttessék. — Ily, következményekben beláthatatlan eredm-nyekre vezetendő egyesülési feltételeket, a vá-rosi képviselő testületnek már csak azért sem ajánlhattunk, mert azon összeggel sem va-gyunk tisztában, hogy mibe fog kerülni a tenyői állomás költsége, s mit igényelhet még a nagyon is gyengén épült körösi hidnak tel-jes megerősítése, s így mi az az összeg, amivel Szentesnek saját vasutja kiépítésén túl a tenyőiek e két objectumhoz kellene járulni, s így éppen nem tudható, hogy ezen hozzájárulási költség évi törlesztése nem haladja-e tul azon jövedelmi összeget, mi a tenyő-kunszentmártoni vonalon kifejlődő kü-lön forgalom jövedelméből Szentesre esnék.

Ily körülmények között a tenyő-kun-szentmártoni vasut társulattal az egyesülés iránt folytatott tárgyalásokat abban hagytuk s azon megállapodásra jutottunk, hogy va-sutunknak a tenyő-kunszentmártoni vasut tár-sulattal szemben egészen független építését fogjuk javasolni a tisztelt közgyűlésnek, s amennyiben az itt jelzett három irányban folytatott tárgyalásokkal egyidejűleg a mi-niszterium műszaki közgejei által erre leg-különöbben ajánlt Perjádi és Wagner mér-nökökkel a vasutépítésnek részletes tervét





