

FEJÉRMEGYEI NAPLÓ

Novam ephemeriden, cui titulus „Fejérmegyei Napló” a vobis institutum ad cat olicarum partium proposita promovenda, id equidem probamus libenter (Az általalok katolikusok törekvéseinek előmozdítására „Fejérmegyei Napló” cím alatt létesített új lapot mi örömmel helyeseltük XIII. Leó pápa Zichy Nándor grófhhoz, 1895. március 6-án.)

Előfizetési árak:
1 évre 12 kor., 1/2 évre 6 kor., 1/4 évre 3 kor.
Egyes szám ára 10 fill.

Főszerkesztő:
BILKEI FERENC.

Megjelenik: keddén, csütörtökön és szombaton este.
Szerkesztőség és kiadó-hivatal: Szent-István-tér 1.
Egyes számok kaphatók: a dohányüzletekben.

Keresztény szociális kurzus.

A ki a jövőben élni akar, a ki érvényesülni kíván a következő évtizedek hullámverése közt, annak a társadalom alapjait kell megerősíteni. Az emberi gyarlóságok megkorhasztották a jelen alapjait, új vér kell tehát, a régi és biztos eszméknek felfrissítése, velük és általuk a szívek, lelkek megedzése, hogy a rájuk épített jövőendő szilárd talajon emelkedjék és dacolni tudjon vészsel és viharral.

A keresztény szocializmus amszlóvivői e hó 17., 18. napjain városunkban tartanak előadásokat, a melyen a nemes szocializmus eszméit kívánják társadalmunkban elhínteni. Egyelőre csak a programot közöljük, a mely mindenkit meggyőzhet arról, hogy a társadalmat valóban mélyen érintő és kiválóan hasznos ügyek képezik megbeszélés tárgyát:

I. Március 17-én **vasárnap délelőtt fél 11 órakor** a Szent István-teremben: 1. Társadalmi feladatok. *Giesswein S. dr.* 2. Kiszagzádk termelési-reformja. *Molnár I. dr.* 3. Kötött vagy szabad föld. *Herits Márton.*

II. **Vasárnap este 5 órakor** ugyanott: 1. A munka és a munkás védelme. *Haller István.* 2. Alkoholizmus. *Koronczay J. dr.* 3. Osztályok és osztályharc. *Reichardt Tamás dr.*

III. Március 18-án **hétfőn délelőtt** Kath. Kőr helyiségében.

IV. **Hétfőn este** a szövetségi kerületi képviselő tanácskozása 5 órakor a Szent István-teremben: 1. Nővédelem. *Farkas Edith.* 2. Cselédotthon. *Denk Rezső.* 3. Munkás-nők. *Körányi Sarolla.* 4. Záróbeszéd. *Tartk: Prohászka Ottokár dr. megyéspüspök.*

A balatonmelléki vasut a főrendiházban.

Széchenyi Viktor gróf vármegyénk és városunk főispánja, az úgy fontosságához méltóan féjezte be a balatonvidéki vasut ügyét. Mi veszítettünk. De igazunk van. Csak a hatalom és az erő győzött le bennünket, de nem az igazság. Most már csak a jövő kárpótolhat bennünket. S erre kétszeres erővel támaszkodunk. Széchenyi gróf beszéde s Szerényi államtitkár ígéretei megérdemlik, hogy a nagyközönség egész terjedelműben tudomást szerezzen róluk:

A főrendiház gyűlése szombaton a következőkben foglalkozott a balatonvidéki vasut ügyével:

Széchenyi Viktor gróf: Nagyméltóságú elnök úr! Méltóságos főrendek! Ha az előttünk fekvő törvényjavaslat tárgyalásánál felszólalok, ezt nem azért teszem, mintha a Balaton északi partjának vasutal való ellátását nem üdvözölném a magam részéről is meggyőződésem teljes melegével. E törvényjavaslat megokolásának első ré-

sze, a mely rámutat azon jótéteményekre, a melyekben a Balaton zala- és veszprémmegyei partjainak lakosai gazdasági tekintetben részesülnek, én benem is hazafias örömet és elismerést kelt. A vasut irányára néve azonban volna némi megjegyzésem. A vonalnak azon szakasza ellen, a mely Polgárditól egész Tapolcáig vezet, kifogást emelni nem akarok, de annál inkább nehezményezem azon szakasz nyomjelzését, a mely Börgönd és Polgárdi állomások között fekszik. Nehezményezem ezt és nem fogadhatom el azon egyszerű okból, mert Székesfehérvár sz. kir. városát teljesen elkerüli.

A mint az indoklásból mellőztatik megérteni, mielőtt megállapodás történt volna a mostani törvényjavaslatot képező tervre néve, két előzetes terv volt előtérben, és pedig először Veszprémből kiágazólag Almádi és Balatonfüreden át Keszthelyig, mint helyi érdekű vasut. Ezen tervet a törvényjavaslat indokolása a következőket mondja (olvassa): „Ez a terv a budapest-balatonmelléki forgalomban nagyobb érvényesülésre nem számíthatott.” Ez teljesen megáll, mert a Pestről Balatonra igyekvő utas nientől hamarabb akarja célját elérni, és nincs kedve 15 kilométerre Veszprémig elbarangolni. De még ezen tervvel az indoklásban többször-és kifejezetten hangsúlyozott önálló politika sem lett volna elérhető, mert a déli vasutat is komolyan számításba kellett volna venni.

A második előzetes tervet, sajnos, bizonyos módon fészélyezve értem magamat, mert azon pont, a melyben a tervezet szerint a székesfehérvár-kiszelli vonalon az új elágazás bekapcsolatott volna, a 179. számú őrház Sárpenlét pusztánál van, a mely történetesen az én birtokom és így azon szíben tűnhetne fel felszólalásom, mintha itt önkényes személyes privátérdeket akarnék védeni.

Kijelentem méltóságos főrendiház, hogy én nekem ezen állomáshól más mint kényelmi előnyöm egyáltalában nem lenne, és hogy felszólalásomnál tisztán és egyedül csakis Székesfehérvár közérdekét vezettem. Ezen második kérdésben forgó nyomjelzésről, a mely székesfehérvár-polgárdi-tapolczi irányt követetett volna, az indoklás a következőket mondja (olvassa): „A szóban levő forgalmat önállóan nem bonyolíthatta volna le, önálló forgalmi, illetve díjszabási politikát nem tett volna lehetővé, holott ez itt a legelső rangú követelmény. Nem helyi, hanem országos érdekekben.”

Miként értendő ez, nagyméltóságú ház? Azt hiszem úgy, hogy az önálló díjszabási és forgalmi politika itt nem érvényesíthetett volna azért, mert a vonalnak Székesfehérvár pályaudvarára kellene befutni, Székesfehérvár pályaudvarára pedig nem a magyar államvasut tulajdona, hanem a déli vasut tulajdona, és így a déli vasut társaság az önálló tarifapolitika megszabásában, esetleg a MÁV-nak akadályokat gördíthetett volna az útjába. Másképp ezt érteni nem lehet.

De, méltóságos főrendek, a MÁV-nak ma is a székesfehérvári pályaudvarba befutó négy vonala van, nevezetesen: a sárbogárdi-fehérvári, az adonyi-pusztaszabolcs-fehérvári, a veszprémi-fehérvári és bicse-fehérvári vonalak, a melyek szintén befutnak a székesfehérvári pályaudvarba, mely a déli vasut tulajdonát képezi. Ezek a vonalak ma is a MÁV üzemében vannak.

Kérdem, hogy vajjon ezekre néve tudott-e idáig a magyar államvasut önálló forgalmi politikát üzni? Ha tudott ezen a négy vonalon idáig

is önálló tarifapolitika üzni, akkor nem látom be, hogy a most létesítendő ötödik vonalra néve is miért ne volna lehetséges szintén önálló tarifapolitika? Ha pedig önálló tarifapolitika ezen a négy vonalon mert tudott idáig üzni, akkor most érkezett el a momentuma annak, a midőn ezen gyámság alól felszabadulhatna az államvasut, a mint ezt beszedem további folyamán kimutatni bátor lesznek.

De tekintsünk el egyelőre az analógiától és vessünk egy pillantást a térképre. A nagyméltóságú főrendek az indoklást megkapják a törvényjavaslat leghatulsó lapján, a hol a térkép, illetőleg a vázrajz van. Börgönd állomás, a hol a vastag vonal kezdődik a javaslat szerint, az állomás, a hol az elágazás történik. Ez Adonypuszta-szabolcs-székesfehérvári vonalon van, mely szomszédállomása Székesfehérvárnak és attól csak 9 kilométernyire fekszik. Innen tervezetik az új vonal Székesfehérvár mellőzésével Szabadbattyánig, a hol befut a déli vaspályának ma is létező szabadbattyáni pályaudvarára. Ott szelné át a budapest-pragerhoft vonalat és onnan kiindulva folytatná útját Polgárdin és Kenesén át a Balaton mellett. A Börgönd-szabadbattyáni szakasz lakatlan pusztá vidéket szel át, a mely három pusztán és egy csárdán kívül, jóformán csak végtelen legelőkből áll. Azt hiszem, hogy egy a nagym. főrendiház, mint az igent. kereskedelemügyi miniszter ur is, osztani fogja azt a nézetemet, hogy a vasuti politikának alapfétéle az-kell hogy legyen, hogy a népesebb gócpontokat kapcsoljuk egymással össze és a vonalat azon a vidéken vezessük, a hol a polgáriassult viszonyok folytán nagyobb forgalomra van kilátás. Ha ezzel a tétellel egyet mellőzöznék érteni akkor érthetetlen, hogy miért kell az építendő vasutnak Székesfehérvárt kikerülnie? Talán azért, mert a vonalat nagyon meghosszabbítaná vagy megrágitaná, avagy talán azért, mert túl nagy idővesztéssel járna? Foglalkozunk csak a concret adatokkal és rögtön befogjuk látni, hogy egyik eset sem forog fenn. A börgönd-szabadbattyán-polgárdi vonal 21 kilométer. Ha vonala nem állana meg Börgöndön, hanem befutna Székesfehérvárra és onnan a kiszelli vonalra, a honnan elágazva a 179. számú őrháznál Polgárdira érne, ez a kis kerülő 27 kilométert, vagyis 6 kilométerrel többet tenné ki. A 179. számú őrház körülbelül ott fekszik, a hol Székesfehérvár „é” betűje van a térképen. Ezt a 6 kilométernyi többletet a 60 kilométer sebességgel futó gyorsvonat, hat perc alatt teszi meg. Fehérvártól számított öt percnyi időmulasztást a be- és kiszállásra. Ez az öt perc a javaslat szerint szintén elvész, mert a javaslat szerint Szabadbattyánon bekapcsolatának a déli vasut kocsjait. Ennél fogva mindkét alternatívánál benne van az öt perc. Ez tehát egymást annullálja és így csak hat perccel kellene több idő a Balatonról Budapestig, ha a vonal Fehérvár városát érintené.

Nézzük már most a költségeket. Ha a javaslat tervét nézzük, a börgönd-polgárdi szakaszon 25 kilométernyi vonalat kell építeni, míg az általam legalázatosabban indítványozandó módosítás szerint csakis a kiszelli vonalat kellene a polgárdival összekötni, a mi 12 kilométernyi vonal, mert a többi már kiépített és üzemből levő vonal, a melyet csak erősíteni kellene. Indítványozandó módosításom szerint tehát a mérték a következőképen áll. Ha Fehérvárra bevisszük a vonalat, 9 kilométernyi építést megtakarítunk.

Mai lapunk 6 oldal.

A javaslat szerint egy kilométernyi utst megépítése átlagosan 111.925 K-ba kerül. Ez 9-czel megszorozva 1.007.325 K, a mely összeget meg akarjuk; azonkívül megnyerjük az üzemenek a 32.000 lakossal bíró Székesfehérvár város forgalmát. És ezért mit kell áldoznunk? Semmi egyebet, mint 6, mondhat perccel több menet- időt a Balaton és Budapest között. Ezen csekély áldozatot meg nem hozni helytelen volna; helytelen volna egy nagy magyar várossal szemben, de helytelen volna az országos érdekek szemben is.

A törvényjavaslat tervezete szerint Budapesttől Tapolczáig — a keleti pályaudvartól Adony-Szabolcsra — a vonal 223 kilométer hosszú; ezen vonal mentén az egyetlen nagyobb város Székesfehérvár, a melynek határát szelne a vasút és a város határában öt kilométer futna, de még egy megállóhelyet sem kapna Székesfehérvár és még kellene elégednie azon szomorú nevezetességgel, hogy az idegenek majd a coupé ablakából mutatják: „hogy imhol fekszik Magyarország ősi koronázó városa, a mely legutóbb arról lett nevezetese, hogy neki a börgöndi vonat csak messziről fűtül.” (Dorültség.)

Hogy a méltóságos főrendek előtt az oly erősen hangoztatott forgalmi politikának nézetem szerint téves indokaira rámutassak, felsorolom az új vonal menti községek lakosságainak számát: Börgöndnek és a két Fővenynek 250, Szabadhaty-tyának 1807, Polgárdinak 3466, Fülének 1086, Kenesének 2000, Almádinak 400, Alsóórsnek 650, Arácsnak 709, Balatonfűrednek 2000, Tihany-Aszófőnek 1300, Dörgicsének és Akalinak együtt 700, Zánkának 500, Kővágóórsnek 1800, Badacsony-Tomajnak 1200, Tördemicznek 800 és Tapolczának 5000 lakosa van, vagyis az új vonal menti községeknek összesen 23.659 lakosa van, a mellyel szemben Székesfehérvár egymaga 32.360 lakossal bír.

Kérdem, vajjon helyes forgalmi politika-e az, méltóságos főrendek, hogy ha mesterségesen keressük a néptelenebb, elhagyottabb helyeket és következetesen és készakarva kerüljük el a népesebb városokat és gócpontokat, a hol tömeges intelligens utazó közönségre biztosan számíthatunk? Bátor vagyok a nagyméltóságú házat arra figyelmeztetni, hogy a rendelkezéseimre álló adatok szerint Székesfehérvárnak az utolsó öt esztendőben évente átlag 700.000 föl- és leszálló utasa van; hogy Székesfehérvár hét irányból befutó vasuti vonalak gócpontját képezi és az ilyen nagyforgalmu gócpontot egy állami fővonalba még nagy áldozatok árán is be kellene kapcsolni, nem pedig lenni, mond: hat percnyi idővesztéséért miatt mellőzni. Mert megvallom, ez a mellőzés tényleg úgy fest, mintha valami rejtett rosszért készakarva büntetést, megálást akarnának Székesfehérvár városára mérni, a mit pedig a nemzeti kormánytól Székesfehérvár városa, a mely a legutóbbi alkotmányos küzdelemben hűségesen kitartott az alkotmány védelmében, egyáltalán meg nem érdemel.

Az indokolás továbbá ekképen érvel (olvassa): „A vasutnak Székesfehérvár állomásába való bevezetése azért nem képezett volna szerencsés megoldást, mert Székesfehérvár állomás jelenlegi szűk területi viszonyai mellett a déli vaspálya forgalmának lebonyolítására is alig képes.” Ezen állítás, méltóságos főrendek, csak viz az én malmomra. A ki ismeri Székesfehérvár állomásának imponáns nagy méreteit és a kinek meg kell azután győződnie az indokolás szerint, hogy ezen nagy méretek már is szűkek az ottani forgalom lebonyolítására, az belátja, hogy ott óriási forgalomnak kell lennie. Ha pedig van egy ilyen óriási forgalom, a minthogy van is, akkor épenséggel nem szabad ezen nagy forgalmi központot kilenc kilométerre elkerülni. A déli vasutnak, az állomásnak a jövőtön való kibővítésére már is van egy nagy megszerzett területe, a melyet lefoglalva tart, tehát a déli vasutal a Máv-nak meg kell próbálni alkudni a bérösszeg tekintetében, azon feltétellel, hogy a tulajdonos társaság bővíti ki a székesfehérvári állomást.

A mennyiben azonban a magyar államvasut a déli vasut társasággal kielégítő gazdaságos, előnyös alkut megkötöni nem bírna, építsen az állam külön Máv. pályaudvart Székesfehérvárról. Méltóztassék tekintetbe venni, méltóságos főrendek, hogy ma Székesfehérvár állomásán a me-

netrend szerint 37 gyors- és személyvonat közlekedik. Ezen 37 közül csak 18 a déli vaspályán és 19 pedig a Máv. vonalán fut be Székesfehérvár állomására. A telerforgalomra nézve adataim nincsenek, azok valószínűleg szintén úgy fognak megöszlani, mintegy 50 percentes társaságunk a magyar államvasut fizet a déli vasut farságának a pálya udvar használatáért évenként 145.872 koronát. Ezen évi bér, tökéltve 4 százalékkal, kitesz 3.896.800 koronát. Ehhez ha hozzászámítom a kilenc kilométernyi új vasut ki nem építésével már előzőleg megemeltet megtakarítandó egy millió koronát, úgy ez közel öt millió korona összeget tesz ki, a mely öt millió koronából az állam könnyen megépíthetne Székesfehérvár városának egy minden modern kényelmek megfelelő új pályaudvart. De még a megerősítendő kilenc kilométernyi börgönd—székesfehérvári vonalat is megerősítheti belőle, valamint a terep- nehézségek miatt valamilyen drágább sárpentele— polgárdi vonalat is megépítheti, annál is inkább, mert ezen esetben, ha a vasut Székesfehérvárról be lesz vezetve, Székesfehérvár ingyen telket bocsát rendelkezésére az államnak és azonkívül is anyagi erejéhez mérten anyagi hozzájárulást is fog biztosítani, de a mi a fő, a vasutüzem megnyeri Székesfehérvárnak teljes forgalmát és üzemet, a mi szintén nem megvetendő több bevételt fog okozni. Ezen eset ha beáll, akkor feltétlenül üzhető volna az a bizonyos sokat emlegetett önálló forgalmi és díjszábási politika, mint az indokolás mondja, nem helyi, de országos érdekekben, nemcsak az új vasutnál, de a már meglévő négy régi Máv. vonalra nézve is. Az általam alázatosan indítványozott módosítás a balatoni vasut létesítésében semmi késedelemet nem okozna, mert késedelem nem akarnék előidézni, de méltóztassék tudomásul venni, hogy a székesfehérvár—polgárdi vonal traszirozva van, annak költségvetése és tervezete mind készen van, tehát a megépítéshez csak a két terv közül kell választani, ennél fogva, mint talán pár heti késedelemre, csakis a törvény megalkotásánál felmerülő formálisokra kellene szűníteni. Ha a javaslat azok után is, a miket tisztelttel előadni hátködtam, törvényerőre emelkednék, még akkor is csak idő kérdése lenne az, hogy mikor vezetessék be Székesfehérvár állomására ezen új vonal, mert e város a rajta elkövetett sérelem orvoslását sürgetni sohasem fog megszűnni.

Méltóságos főrendek! Idővel talán be fog következni a déli vasut államosítása is és akkor azt a 21 kilométernyi vonalat, a mely Börgönd és Polgárdi között teljesen feleslegessé válik, az állam felszedheti és eladhatja ócska vasnak. Pedig ma ennek a 21 kilométernyi vonalnak lefektetése 2.350.000 koronába kerül.

A mélyen t. kereskedelemügyi miniszter ur a képviselőházban hat indokot hozott fel a székesfehérvári combinatio ellen. Méltóztassanak megengedni, hogy ezeket a hat indokokat pontonként foglalkozzam.

Először is azt mondotta ő nagyméltósága (olvassa): „Itt Székesfehérvár magánérdekeiről van szó, ezeket pedig a nagy országos érdekek alá kell rendelni.” Méltóságos főrendek! Szerintem az országos érdek és a magánérdek fogalma között vajmi nehéz különbséget tenni. Voltaképpen az országos érdek sem lehet más, mint tömeges, egyirányu magánérdekeknek összessége, a miből, na egy kisebb rész kiválik és ellentétes érdeket szolgál, akkor ez a nagy tömeggel szemben magánérdekké törpül.

Székesfehérvár város közönsége, mint az országnak szintén egyik alkotó eleme, egyik számottevő része, most ugyan különböző érdeket képvisel, de tagadom, hogy ezen különböző érdek a nagy országos érdekek ellentétes érdek volna. Mert nem lehet országos érdek az, méltóságos főrendek, hogy a Dunántul egyik legnagyobb városa ily feltűnő módon, sérelmesen mellőztessék akkor, a midőn ezt a mellőzést az országos érdek imperative meg nem kívánja.

A kereskedelemügyi miniszter ur második indoka ez (olvassa): „Ezen nagy közérdek az, hogy az állam teljesen önálló tarifapolitikát üzhessen, a mit nem tehet, ha a székesfehérvári pályaudvart a déli vasutal közösen használja; továbbá nem lehetne a déli vasutat így tarifapolitikájának mérséklésére bírni.”

Méltóságos főrendek! Egy a déli vasutal párhuzamos vonalnak kiépítése azon célból, hogy a déli vasut kényszerítessék tarifáit mérsékelni, olyan ténykedés, a mit köznyelven szólva konkurrenciá-csinálásnak nevezünk. Ha pedig a Máv. a déli vasutnak konkurrenciát akar csinálni, akkor eo ipso meg kell építeni a székesfehérvári pályaudvart s oda ezen új vonalat be kell vezetni, mert csakis így van kilátása a Máv-nak arra, hogy a székesfehérvári viszonylatban konkurrálhasson a déli vaspályával. És épen az önálló forgalmipolitika szempontjából kellene most üsítő kénél fogva megmarkolni az alkalmát, mikor nemcsak ezen új vonalat tudjuk függetlenné tenni, hanem mikor kedvező alkalmot kínálkozik arra is, hogy a már meglévő négy magyar államvasut vonal is felszabadíttassék a déli vasut gyámsága alól.

A harmadik indoklat így hangzik (olvassa): „Az érdekltség által összeadott egy millió koronáról az államnak le kellene mondani.”

Ezt erősen kétségbe vonom. Zala és Veszprém vármegyékéről, Veszprém városáról és a zalamegyei községekről, azt hiszem, senkisé megfogja feltételezni a méltóságos főrendek közül, de maga a kereskedelemügyi miniszter ur ő méltósága sem fogja komolyan feltételezni azt, hogy ha az ember megkérdi tőlük, hogy ha a vasut, a melyet oly rég óhajtanak, a mely most valóságga válik, hat perccel több menetidőt fog igényelni Budapestről, kell-e majd még nekik, azt felelnék, hogy a hat perc miatt kések magukat a vasutól megfosztani. Azt hiszem, ettől a veszedelemtől nem kell félni. De annál kevésbé kell félni, mert ezek a községek és vármegyék csak örvendeni fognak, ha Székesfehérvárt, a melynek országos vásárait, tapasztalatból mondhatom, tömegesen látogatják, könnyebben elérhetik.

A mi pedig a fejérmegyei községek hozzájárulását illeti, — mert az is 60.000 korona — azok a községek édes örömet választják a székesfehérvári összeköttetést, mert valamennyien a székesfehérvári központi járáshoz tartoznak, minden ügyes-bajos dolgait elvégzéséért oda kell menniük, oda járnak hetyivásárra, ott értékesítik áruikat és csak ott van keresni valójuk, de Börgöndön keresni valójuk nincs, legfeljebb eltűnőhetnek és álmélkodhatnak a végig vasutatott vargabetűn.

A negyedik indok az, hogy a sárpentelei elágazás a terepviszonyok miatt nagyon sokba kerül, mert mozgó homokdombon kell a vasutat átvezetni.

A mozgó homokdombot illetőleg, bár melles dolog, megjegyzem, hogy ez a téves információ. Alapszik, mert a szerény terephullámok, a melyek Sárpentele, illetve Urhida és Polgárdi között fekszenek, agyagtalajuk. Megengedem, hogy itt a vonalépítés valamivel komplikáltabb, mint a börgöndi billiárdon, ámbar ott t. i. Börgöndön is nehézségek vannak, mert teljes homokon, Fővenyen tul pedig futóhomokon, sok helyütt pedig zombékos lapályon kell keresztülvinni a vonalat. Be megengedem, hogy a sárpentelei elágazás bizonyos fokig többé fog kerülni, a többköltségre nézve azonban már voltam bátor rámutatni a fedezeti módra. A technikai akadályok különben nem lehetnek oly nehezen megoldhatók és azt hiszem, hogy a magyar mérnöki kar nem is fogadná örömmel, hogy ha kinyilatkoztatnók, hogy az ezeken a szerény terephullámokon való vezetés rájuk nézve nehézséget képez, már azért sem, mert a kilenc kilométeren csak 25—30 méter magasságu különbözést van.

Az ötödik indok az, hogy Székesfehérvár nem adott semmit a vasuthoz. Legyen szabad, itt megjegyznem, erre nézve, hogy ugyanis Székesfehérvár anyagilag hozzájáruljon a vasuthoz, csakis akkor, de még akkor is csak magánúton történt megkeresés a város vezetőségéhez, a mikor még nem állami fővonalról, de helyi érdekű vasutról volt szó. A város vezetősége e megkeresésre, szintén magánúton, tagadó választ adott. Tagadó választ azért, mert joggal feltételezhetette azt, hogy a város közönsége, a mely az eddigi négy vicinálshoz 350.000 koronával járult, a mely 95%-nyi devalvató következtében pénzét ott vesztette és a melynek a vicinálisok idáig több kárt okoztak, mint a mennyi hasznát volt, mert a forgalmat elterelték tőle, hogy a fehérvári ember már bosszus arcot vág, ha csak azt a szót: vi-

cinális kiejtük előtte, egy új vicinálishoz hozzájárulást megszavazni nem fog. Amde azon pillanattól fogva, hogy itt állami fővonalról lesz szó, Székesfehérvár városa mindent megtehet, hogy ne mellőztessék. Sajnos, érdemtelenül. A közigazgatási bejárásnál képviselői tiltakoztak a börgöndi elágazás ellen, de megjegyzem, hogy azóta is és azelőtt is hivatalosan Székesfehérvár, arra, hogy anyagilag hozzájáruljon a vasutépítéshez, megkeresve nem lett.

A hatodik indok az, hogy Székesfehérvárnak már hat vasútja van, ezért nem szorul rá még egyre. Ez ismét egy ököl több, mint már előbb is említettem, hogy egy ilyen nagy forgalmi gócpontot közgazdasági, de még nagy rentabilitási tekintetből is okvetlenül az új vonalba bekössük.

Nagyméltóságú főrendiház! Mondandómnak végre értem, és bátor vagyok az előadottak figyelembevételével a következő legalázatosabb módosító indítványt tisztelettel benyújtani (olvassa). Mondja ki a főrendiház, hogy a balatonmelleki vasút törvényjavaslatát akképp kívánja módosítani, hogy a vonal Székesfehérvárt is érintse. Ily értelmű módosítás végett a törvényjavaslatnak az országgyűlés képviselőházához való vezéreltetését elrendeli.

Elnök: Zichy Nándor gróf!

Zichy Nándor gróf: Nagyméltóságú elnök ur! Méltóságos főrendek! En mindenekelőtt üdvözlöm ezt a törvényjavaslatot azért, mert ez mintegy odamutat, ahová a vicinális vasutakra vonatkozó törvényjavaslat revíziója az ország javára vezetni fog, és aminek szíkségét nemcsak én, hanem mindnyájan, úgy hiszem, a tapasztalás nyomán már régen észleljük. Örvedetes eszmé az, hogy a vicinális vasutak kiépítése által módosított magasabb és országos célok elérésére, mert utóljára a Balaton egyik oldalán vezetendő pálya voltaképp csak vicinális érdek, ép úgy, mint ennek Székesfehérvár sz. kir. városával való összeköttetése. De más és messzebb menő országos érdekek lebegnek a miniszterium előtt, midőn azon eljárás követi, hogy míg a vicinális vasutak építésére többnyire csak egyesek-és-társulatok vállalkoznak, most maga a kormány veszi ezen vicinális vasutak kivételét kezbe.

En nem eszkedhetem mindazon részletekbe, amelyeket oly ékesszólóan adott elő az előttem szóló t. főrendiházi tag ur, hanem én leginkább, mint régi fejérmegyei és fehérvári ember, és aki látta ott a viszonyok fejlődését, megnyugtatására is a városnak akarok szót emelni.

Ha áll az, hogy mindegy, a déli vasúton jutunk-e Székesfehérvárra az egy közös pályaudvaron kötünk-e be vagy sem, akkor hiszen Székesfehérvár minden érdekének elég van téve, mert mindaz a nép és mindaz az áru, amely a Balatonnak az oldaláról ezen vasutálal oda fog irányítani és tovább Pestre és dél felé, most is oda érhet, mert hiszen államvasutal folytonos szerves összeköttetésben lesz. Hiszen Szabadbattyánról a déli vasúton fog behetetni Fehérvárra és onnan a déli vasúton fog kimehetni Szabadbattyánra és onnan a Balaton mentén oda, ahová fetszik.

Hát ez nem egészen így van. Lehet egy közös pályaudvarral az érdekeket úgy kielégíteni, hogy abból bizony az országos pályarendszernek és politikának kára nincs. De lehetnek oly körülmények is, melyek közt ez nem lehetséges. Lehetséges akkor midőn a kiegyenlített kereső pártok kölcsönös érdeküket ki tudják egyenlíteni, de midőn, amint méltóztatnak mondani, versenypályáról van szó, ezen érdekek kiegyenlítése nem látszik oly könnyen eszközölhetőnek, hanem mindig megmarad a déli vasútnak az az érdeke, hogy a Szabadbattyántól Fehérvár felé menő árukat és utasokat a saját vasúti politikája érdekében irányítsa.

Székesfehérvárnak minden áru hozzáférhető lesz, Székesfehérvár városa mindazon áru által megközelíthető lesz, mindazon utas oda fog érhetni, akár legyen Fehérvárnak egy külön, akár a déli vasutal egy közös pályaudvara, akár egyik sem, mert hiszen nincs ezen vonatnak egy vidéke sem, mely elzártnak Fehérvártól, és a honnan oda ezen a pályán el nem juthatna a déli vasut közbejötté által.

Székesfehérvár városa e részben igen kedvező helyzetben vagyon, egynek kivételével, hogy a városnak felső végén közös pályaudvart ez idő szerint építeni nem lehet. Nem lehet odavezetni

ezt a pályát, mert azt a hajdan Székesfehérvárt oly dicsően védő Sárretségnek kellene keresztülvetnie, oda pedig valóban nagy nehézséggel történne az építés, magának a vidéknek jelentéktelen kárával, mert magunk Sárretségi birtokosok is tapasztaljuk, milyen káros egy posványos területen több helyen fölteseket keresztülvetelni, melyek a víz leszivárgását és a kultúrát lehetetlenné teszik.

Ha valaki, én bizonyára Fehérvár iránt rokonszenvvel viselkedem, hiszen ez a város volt egyszer oly kegyes éngem országgyűlési mandátummal is megfisztelni.

Ezen városnak kereskedelmi és pénzügyi intézményeit egymásután én segítettém csekély lehetőségem szerint másokkal váltva, de nem az utolsó közöttük, létrehozni. Lehetetlen, hogy Székesfehérvár jó, érdek, magyár és józanészű polgárai még ne értsék azt, hogy az, ki így beszél, nem lehet Székesfehérvár érdeke ellen beszélő, hanem hogy az ország érdekében beszél. Nagyon nagy érdek az, hogy a Pestről Börgöndre és Rácalmásról Börgöndre és onnan tovább menő áruk minél egyenesebben találják útjukat a tengerre, és találják ne a déli vasut által, hanem oly árfa alapján, melynek alapján a kereskedelem fejlődhetik. A déli vasútnak árfa azt, hogy az a fejlődésnek valóóságos gátja volt. Azt az egész országrészt, amelyen keresztülvitt, kétféle osztotta, s ugyszólván rajta áthalatható alig volt lehetséges. Nagy kerülökkel kellett elmenni a magyar államvasúthoz, hogy a mezei termények piacát találjanak. Emlékszem arra, hogy a velencei tó mellett egy viruló gómalom létezett. Annak minden törekvése oda irányult, hogy egy vasútvonal által a pusztaszabolcsi pályával hozza magát összeköttetésbe, mert mindezen költségek mellett is egyedül csak ezen vasuton vihette előnyösen répa és lisztterményeit kedvező piacra.

En is ismerem azokat a terepviszonyokat, amelyeket t. barátain említenek kegyes volt, felületesen és mélyebbrehatóan is, de azt hiszem, hogy egy plenáris ülésben ezeket a kérdéseket behatólag tárgyalni nem lehet. A miniszter előtt fekszenek a traszírozásnak eredményei, ismeri ő a talajviszonyokat, az építés költségeivel leszámolt, ezen számítás alapján több csaknem kényszerű azon helyzete, hogy azt mondja: hitelt követeltek az én előadásomnak, mert ha ezzel a hitellel nem bírok, ilyen ügyek elvégzésére nem érzem magamat hivatottnak.

Szerényi József államtitkár: Nagyméltóságú elnök ur, méltóságos főrendek! Habár ő nagyméltósága, Zichy Nándor gróf ur tetemesen megkönnyítette felszólalásomat a helyi viszonyok ismeretéből merített súlyos érveivel, amelyeket az eredeti törvényjavaslat mellett méltóztatott felhozni, nem tagadom, hogy Széchenyi Viktor gróf ömeltóságának előbbi felszólalása bizonyos nehéz helyzetbe hoz, mert a gróf ur oly hangot használt a maga javaslatának és álláspontjának védelmére, amely hanggal szemben egyedül a tiszta meggyőződés és a tiszta igazság érzete lehet az, amely a javaslat kifogásolt rendelkezésének védelmében, remélem, az én érveim felé billenti a mérleget.

En tehát egész nyugodt lélekkel, Székesfehérvár város érdekeinek melé méltánylása mellett és a vidék érdekeire való tekintettel, a törvényjavaslatnak a szerinti elfogadását ajánlom, amint az az illető bizottság által elének terjesztett. (Élénk helyeslés.)

A gróf ur ömeltósága ugyanis egy igen súlyos nemzeti mólvumot vitt bele a maga indokolásába, azt mondván, hogy Székesfehérvár nem szolgált rá arra, hogy a nemzeti kormány, amelynek politikájáért küzdött s amelynek küzdelmében résztvet, oly elbánásban részesítse, mintha valami titkos bűnéért büntetni akarná. De hozzátesszi a gróf ur ömeltósága — bocsássanak meg a kifejezésért úgy ő, mint a méltóságos főrendek — mintha következetesen és szánt-szándékkal akarna a kormány, tehát ez esetben a kereskedelmi miniszter, egy nagy várost elkerülni. En azt hiszem, ha a gróf ur ömeltósága figyelembe veszi azt a meleg támogatást, amelyben Székesfehérvár városát a kormány minden eleje kerülő kérdésben részesíti, — és nem a kormányon mulik, hogy több kérdésben nem kerül Székesfehérvár érdeke a kormány elbírálása és támogatása alá, — akkor ennek a vádnak a tarthatatlanságát határozottan kijelenthetem.

Arra a jelenlegi kormány egyáltalában nem szolgált rá — bocsássanak meg nekem a gróf ur — hogy ezzel a váddal Magyarország bármely városa illethessék. Es igazán szomorú tünetek közéletünknek, hogy ha valamely városnak vagy érdekeltségnek kérése nem teljesül úgy, vagy oly alakban, amint azt óhajtaná és szeretné, rájön azzal a szemrehányással találkozunk, hogy ellen-szenv, vagy éppen rosszakarat vezet a kormányt az illető várossal szemben, amikor semmi egyéb nem vezet, mint a közérdek köteles képviselése, amelynek minden helyi vagy magánérdekeknek természetüleg alá kell magát rendeznie, a sokkal nagyobb országos érdek szempontjából. (Helyeslés.) A kormány és így a kereskedelmi kormány, amely képviselheti szerezvessé vágyok, ha alkalmat nyújt neki Székesfehérvár városát meg fog érdekelni mindunt tenni egy a közlekedésügy mint az ipar és kereskedelem fejlesztése körül. Méltótlanság a kezdeményezést megragadni és ebben a tekintetben a kereskedelmi kormányzatot próbára tenni. De ott, ahol országos érdekről van szó, ahol egy oly vasútvonal építése forog kérdésben, amelyet nem szabad a helyi érdek szempontjából megbírálni, mert a helyi érdek egyáltalában nem játszott szerepet annak létesítésénél, hanem az a fontos érdek, hogy a magyar államvasut forgalmi politikájába kapcsoltsák az ország egy nagy részét jermelésé és forgalma, egy nagy közgazdasági érdekesség, hogy ezt a forgalmat Riumétól egészen Bácsig és Bécsen túl is közvetlenül lehesen lebonyolítani, és közvetlenül kielégíteni: ott azt hiszem, bármily fájdalmasan érintsen is mindent, hogy Székesfehérvár ebben a tekintetben méltótlanság érz, más szempont nem lehet irányadó, mint azoknak a tiszta érdekeknek a kielégítése, amelyek képviselőitől ennél a törvényjavaslatnál szó van.

A méltóságos gróf ur egy momentumot hozott a vitába, amely elől lehetetlen kitérni, mert más helyen is foglalkoztak ezzel, hogy a felszelyeztetnek éri magát felszólalásában, mert az általa proponált vonalvezetés saját birtokát érinti.

A legnagyobb energiával kell tiltakoznunk méltóságos főrendek, azon gyánúsító ténnyel szemben, amely a közlekedésünk nap-nap után a leg-erősebb mértékben lábra kap. Nem lehet eléggé hangsúlyoznunk közéletünk tisztasága érdekében, hogy a magyar közélet ténen tiszteltéreméltó férfiak intencióiban kételkedni, csak azért, mert egy vasútvonal valakinek birtoka mellett vagy birtokán keresztül megy, mintha abban érdekelve volna, ez oly szinten való feltűntetése a kérdésnek, a mely egyrészt az illetők előtt, másrészt a kormány ellen is vádat képez, továbbára nézve azért, hogy magánérdek képviselőiben országos érdeket feloldoz. A gróf ur minden felszelyezés nélkül foglatható állást azon vasútvonal vezetésével, a minthogy a kormány — tiszta lelkiismerettel álltom a méltóságos főrendek előtt — e javaslatot a törvényhozáásban, menten minden magánérdektől, tisztán műszaki és forgalompolitikai okokból mutatja be abban az alakban, a melyben ez itt áll. Es konkrétumom kell, hogy semmiféle befolyás sem egyik, sem másik oldalról nem játszott közre arra nézve, hogy Székesfehérvár az vagy Székesfehérvár elkerülését vezették ez a vonal. A vonalvezetés kérdése felmerült akkor, mikor fővonal-gyanánt kellett ezt a vonalat építeni. Államvasúti rendszer szerint kellett építeni azért, hogy közvetlen tarifapolitikai joggal rendelkezzenek, tarifapolitikánk és forgalmunk, a vonalvezetés tekintetében, semmiféle más tényezőnek alárendelve ne legyen. Ez a szempont volt egyessége-dül az, a mely e tekintetben — ezt szükseges ismétellen hangsúlyoznom — mérvadó volt.

Ö méltósága a gróf ur forgalompolitikai szempontból azt a kérdést veti fel, helyes-e, hogy egy nagy város elkerülteik és több néptelen — a mint méltóztatott magát kifejezni — pusztá kap vasutat az illető város helyett. Sőt számadatokat méltóztatott felszólalni, hogy 21.000 lakos áll szemben 33.000-rel. Hiszen, ha ezen számadatok nyomán akarunk indulni, akkor ne vezessük a vasutat tovább, csak Székesfehérvárig, mert csak Székesfehérvár áll szemben az összes vidékkel, úgy, hogy összhasonlított tenni ama nagy vidék, ama 133 km. távolnyi fávolság és Székesfehérvár mint egy pont lakossága között, azt hiszem, ebben a reatióban helyesen

ném lehet. De a gróf ur 6 méltóságának számadatai más tekintetben sem állják meg teljesen a kritikát. Ő méltósága a legnagyobb elismerésre méltó buzgalommal és szeretettel védi és képviseli vármegyéje és városa érdekeit; én azt hiszem, a közélet minden igaz barátja csak elismeréssel adózhatik ezért. Ebben a szeretetben és buzgalomban elfordulhatnak és elfordultak számadatbeli tévedések. Leszek bátor azokra reámutatni és méltóztassék a hivatalos adatok bizonyító erejével kritika alá venni és összehasonlítani a gróf ur 6 méltóságának adatait.

Méltóságos főrendek! Ennek a vasutnak vezetésénél 4, illetőleg 5 vonal jöhetett figyelembe. Az egyik vonal lett volna az, a melyet a gróf ur 6 méltósága kíván: — előbb a Székesfehérvári vonalvezetést érintem, a folytatására rátérek — a börgönd—székesfehérvári vonal, a székesfehérvári mai pályaudvarral. Ez az előbb említett egységesség tarifapolitika, a közvetlen és önálló forgalommal való rendelkezés szempontjából és azért nem volt lehetséges, mert Székesfehérvár jelenlegi pályaudvara azon nagy mérvben emelkedett forgalom következtében, a melyet gróf ur 6 méltósága előbb nagyon helyesen kiemelt, a jelenlegi forgalom lebonyolítására is szűk, úgy hogy a legnagyobb nehézséggel küzd az állomás, hogy a délvasút és a beágozó négy vicinális vasut forgalmát akadálytalanul lebonyolíthassa. Azzal tehát számolni kellett, hogy a mostani pályaudvarba nem mehetünk be.

A második megoldás — valamennyi alternatíva kidolgoztatott — a börgönd—székesfehérvári vonal lett volna új pályaudvarral. És itt a gróf ur 6 méltósága számadatokat is terjesztett a méltóságos főrendek elé, a mennyiben abból konstruálta meg a maga consequentiáit, hogy a jelenlegi négy vicinális vasut, illetőleg az államvasut is, ha jól emlékszem 147.000 és néhány száz koronával járul ez idő szerint a közös pályaudvar használatához s ezeket az összeget kívánta a gróf ur 6 méltósága tőkésíteni azon általa említett megtakarításokkal, a melyek az általa javasolt vonalvezetésből származnak, a miből azután kijött volna oly nagy összeg, hogy abból bátran lehetne nem egy, hanem több székesfehérvári pályaudvart megépíteni. A tévedés csak a kitudulási pontban van. T. i. nincs 147.000 korona, hanem csak 42.586 korona, ebből is azonban a m. kir. államvasutat csak 21.201 korona terheli, a többi az illető négy vicinális vasutat. Ő méltósága jó adatot kapott a 147.000 koronáról, csakhogy ezt az adatot egy összegben mutatták ki neki s nem abban a kétféle minősítésben, a melyben fizettetnek.

Tőkésítésre csakis az állomás közös használatából származó tőke kamatait lehetne felhasználni, míg az összegnek nagyobb része, 1904-ben 90.481 korona üzletviteli költség, az a költség t. i., a mely bármint megoldás esetén megmarad, sőt a még nagyobb forgalom által természetesen még tetemesen növekedik. Ez a 90.481 korona a jelenleg lebonyolított forgalomnak u. n. üzletviteli — ez a terminológia a Máv-nál — költsége, a mely semmiféle tőkésítésre számításba nem vehető és így a gróf ur által fölláított számítás alapjául csak 42.586 korona vehető, ennek is azonban a magyar államvasutal való relációjában csak 21.201 korona, mert a többi összeg ama négy vicinális vasut költsége, a melyet az államvasut természetesen: üleg nem tőkésíthet, ez a költség továbbra is fenmarad.

Már most, hogy alakul az új pályaudvar költsége? Alakul úgy, hogy az állomás építése a legszerényebb számítás szerint, az emelkedő forgalmat egyáltalában nem véve figyelembe, csak a legminimálisabb igények kielégítésére hat végányt véve — pedig méltóztatik tudni, hogy az új, nagy, közvetlen vonal és négy vicinális vonal jönne kérdésbe, tehát nagyon szerényen számítottunk hat vágánnyal — kerül 1,500.000 koronába. A börgönd—székesfehérvári vonal átépítendő fővonal 4½ kilométeren, ez kerül körülbelül 150.000 koronába. A bicske—kiscelli vonal bevezetendő természetesen az új állomásba, ez kilenc kilométernek az építése, kerül 1,150.000—1,200.000 koronába. A déli vasutat két helyen át kell hidalni, ez kerül körülbelül 50.000 koronába. És végül kell egy összekötő ívet a déli-

vasúti állomás és az új állomás között létesíteni, hogy a két különböző vasut vonatai átmenetesen kölcsönösen a pályaudvarokba — ez kerül 150.000 koronába.

A mérleg tehát úgy áll, hogy ha Székesfehérvár állomásba akarunk bemenni, t. i. az új állomásba, mert a régibe per absolutum nem lehet, akkor a mérleg romlik 3,050.000—3,100.000 koronával. Ez az a közvetlen teher, a melybe ennek a vasutnak megépítése kerülne akkor, ha a gróf ur 6 méltósága által említett székesfehérvári csatlakozást választottuk volna.

Most, méltóságos főrendek, következnek a vonal további vezetése, t. i. Székesfehérvártól Polgárdiig. Erre nézve a gróf ur 6 méltósága a sárpentelei kiágazást méltóztatott javasolni, a mely kiágazás üzemi és vasutechnikai szempontból feltétlenül mellőzendő, mert az urhidai szőlőknél és Felsősomló pusztán minimum 20 méterrel magasabb a vonal, minimum 20 méterrel nagyobb az emelkedés, mint a másik vonalon. Ennél fogva tehát az építés terhei tetemesen nagyobbak, de e mellett, a mi sokkal rosszabb, mert hisz az építés csak egyszeri befektetést képez, az üzemi költségek oly tetemes különbséget tesznek ki, a melyek mellett ennek a vasutnak üzeme aránytalanul megrágtat volna. Miután ez teljesen lehetetlen: maradt tehát, méltóságos főrendek, egy más vonalvezetés. Ez a vonalvezetés pedig: Székesfehérvártól, az új állomásból kiágazólag közvetlenül a déli vasut vonala mellett egész Szabadbattyánig. A méltóságos főrendek bölcse elbírálására kell bíznom azt a kérdést, szabad-e a magyar kormánynak, a magyar államnak kényszerítő szükség nélkül egy meglevő vasutvonal mellett közvetlenül azzal párhuzamosan új vasutat építeni és ezzel provokálni azt a társaságot, a mely a magyar törvénynek védelme alatt áll természetesen: üleg, mert hisz az üzletszabályzat épp úgy vonatkozik a magánvasutakra, mint az államvasutakra.

Azt hiszem tehát, úgy politikai, mint forgalmi és közgazdasági okokból ezt az utóbb említett pályavezetést mellőzni kell, arra gondolunk nem lehet és nem marad más hátra, méltóságos főrendek, mint a legtermészetesebb vonalvezetés, a mely transversalisán szeli ezt az egész területet, t. i. Budapesttől Börgöndig, Börgöndtől Szabadbattyánig, Szabadbattyántól Polgárdiig és így tovább. Ez esetben, méltóságos főrendek, a vonal hat kilométerrel rövidebb, az üzem olcsóbb, a forgalom közvetlen és az előbb említett vágányzatokkal együtt tíz kilométer vonatást a magyar államvasut üzleti költségeiben állandóan megtakarítunk. Ez a tiszta számítási alap, a mely eredményezte azt a tervezetet, a melyet előterjesztett a kereskedelmi miniszter ur.

Jelentőseget ad pedig ennek az előbb említett és a gróf ur által több—több kifogásolt tarifapolitika, a melynél, ha jól emlékszem, a gróf ur 6 méltósága azt a kérdést vetette föl, hogy eddig a magyar államvasut nem érvényesíthette négy vonalával a maga tarifapolitikáját, itt van tehát a pillanat, hogy egy egészséges tarifapolitikát lehessen megalkotni.

Konstatálom kell, méltóságos főrendek, hogy nem érvényesíthette a maga tarifapolitikáját, de nem is állt módjában, mert ez a négy vasut vicinális vasut, a mely helyi érdekeket szolgál s a melyet összehasonlítani tarifapolitikailag ama nagy átmeneti és közvetlen forgalommal, a mely az új vonallal lesz lebonyolítandó, egyáltalában nem lehet. És igenis éppen itt van az a pillanat, méltóságos főrendek, a melyet a kereskedelmi kormány megragadott, hogy egy közvetlen forgalmi politikával rendelkező új vonalat létesítsen, a mely mindazon nehézségeket, a melyeket a gróf ur 6 méltósága kérdés alakjában, de tényleg kifogásolt,

Méltóságos főrendek! Mindössze még csak arra kell rátérnem ennek a kérdésnek elbírálásánál, specialiter Székesfehérvár városának érdekében, a mit Zichy Nándor gróf 6 excellenciája előbbi beszédében már említett. (Halljuk!)

A személyforgalom tekintetében Székesfehérvár városának semmiféle hátránya ebből a vonalvezetésből nem lehet. Annak a követelésnek, — szándékosan használok e kifejezést, mert hiszen joga van ezt követelni a városnak, — hogy ha a Balaton összekötötték az ország szí-

vével és egy új vonal létesítettik ilyen nagy gazdasági és politikai jelentőséggel, hogy a Székesfehérvár is kapcsolassék abba, ennek a kereskedelmi miniszter ur eleget fog tenni. Székesfehérvár városa tehát a déli vasut pályaudvara és Szabadbattyán között olyan kapcsolatot fog nyerni, közvetlen kocskikkal is, — erre lesz gondja a miniszter urnak, hogy ebben a tekintetben ne szenvedhessen.

A mi pedig az áruforgalmat illeti, azt hiszem, itt két viszonylat jöhet figyelembe: az egyik a budapesti, a másik a Budapestén tuli. A budapesti forgalmat a déli vasut eléggé lebonyolítja; ebben a tekintetben tehát panaszra ez idő szerint nincs is ok. De módjában lesz e tekintetben is a városnak előnyöket élvezetnie, a mennyiben a magyar államvasuton egységesség tarifapolitika és tarifarendszer lévén, Börgöndig amugyis hozza azt az árut, tehát a Székesfehérvárra rendelt árut és direkt tarifát fog számítani Budapest—Székesfehérvárra, vagy Budapestén tülről Székesfehérvárra jövő áruk után és ennél fogva a városnak semmi néven nevezendő hátránya, sem forgalmi, sem tarifai, sem közgazdasági hátránya nem lesz.

Már most méltóságos főrendek, mindössze csak az az egy szempont marad, amelyet a gróf ur 6 méltósága mint kifogást említett, hogy Székesfehérvárnak annyi vasutja van, és most ezt mégse kapja meg.

Engedje meg a méltóságos gróf ur, épen ebben rejlik egyik gyengéje az 6 indokolásának. Miután annyi vasutja van, és miután minden forgalmi érdeke ki van elégítve, nincs szüksége erre a vasutra, amelyért nem is lelkesült annyira a város, csak azóta, mióta államvasutat gyárant építjük ki. És ha a gróf ur 6 méltósága tagadásba vette a kereskedelmi miniszter urnak azt az állítást, hogy az egy millió korona hozzájárulás veszendőbe megy, ha ez a vonal építetik ki: méltóztassék megengedni, hogy tagadását viszont én vegyem tagadásba, mert igenis, az egy millió koronát meghaladó hozzájárulás kizárólag a Börgönd—Szabadbattyán—Polgárdi vonalvezetéshez van kötve; ha tehát a kormány abba a helyzetbe juttatnék, hogy megváltoztassa a pályát, akkor ismét oda kellene fordulni azon sok községhöz és magánoshoz, hogy módosítsák a maguk hozzájárulását.

Azt hiszem, ezt kívánni ilyen előzmények után és ilyen érvek után, amelyek ezen pályavezetés mellett szólnak, nem lehet és épen ezért ajánlom a törvényjavaslatot eredeti szövegében való elfogadásra. (Élénk helyeslés.)

Élnök: Kíván még valaki a törvényjavaslat hozzászólásban szólni? (Nem.) Ha szólni senki sem kíván, az általános vitát bezárom. Kíván az indítványozó a zárszójával élni? (Egyhang: Nincs joga!)

Széchenyi Viktor gróf: Írásbeli módosító indítványt adtam be és azt hiszem, a házszabály szerint jogom van a zárszójával élni.

Nem akarok a részletekbe belebocsátkozni, csak azt akarom kijelenteni, hogy a méltóságos államtitkár urnak szakszerű felvilágosításai engem korántsem győztek meg arról, hogy itt valóban olyan országos érdek forog fenn, amelyért érdemes volna feláldozni egy olyan nagy városnak az érdekeit mint Székesfehérvár. A pályaudvarnak bérösszegét illető egyes számszerű adatok tekintetében természetesen meghajlom az államtitkár ur előtt, de még ebben az esetben is azt hiszem, jóakarattal meg lehetne oldani a kérdést.

Legyen szabad kitérnem arra is, amit a mélyentisztelt államtitkár ur beszédében kifogásolt. Kifogásolta azt a hangot, amelyen azt az állítást kockáztattam, hogy Székesfehérvárnak mellőzése itt úgy fest, mintha készakarva, pünetésből történnék. Erre nézve ki kell jelenteni, hogy én csupán azt mondtam, hogy a látszat így fest, hogy a látszat ebbe az irányba térhetné az emberek felfogását. Ezen nézetemét, épen úgy, mint indítványomat továbbra is fenntartom.

UJDONSAGOK.

Székesfehérvár, márc. 12.

— **(A Kath. Kör estélye.)** A legsikerültebbek közé sorozzuk ugy tudományos, valamint a művészi anyagot tekintve is. Az impozáns számban egybegyűlt közönség francia kath. testvéreink elnyomatása fölött fejezte ki méltatlankodását és az irántuk érzett rokonszenvenek adott kifejezést. Az estély szónoka Vass József dr. hitoktató, az ifjabb papság egyik legképzettebb tagja volt. Nem szenvedélyességgel, hanem a nyugodt bírálat meggyőző, lebilincselő hangján bírálta a francia jogtalanság törvénytöréseit s az emberi méltóság lealacsonyítását. Okos higgadsággal adta elő az üldözés történetét s biztos mederben vezette hallgatóit a konkluzióhoz: a részvételhez és az okulásához, amelyre nekünk magyaroknak is oly nagy szükségünk van. Előegáns, előkelő előadásáig mindvégig lekötötte a figyelmet. Hasonló hatást értek el a szereplők a művészeti résszel. Ábrányi Kornél Magyar ábrándját Kovács Steffe művészi játékában élveztük. Hogy a mi fiatal művésznőnk mennyit haladt azóta, mióta utoljára gyönyörködünk művészetében, azok látják, akik tehetségét is, erényedetlen szorgalmát figyelemmel kísérik. Technikája mindinkább bravurósabb lesz s annyi érzést vegyít előadásába, a mennyit csak igazán a kiválasztottaktól várhatunk. Beethoven Szeptetjét ritka tudással Tomu Béla, Lanschmann Gyula dr., Medgyesy József, Schredl Ferenc s három katona partnerük adták elő. Igazi gyönyörűség volt behatolni a nagy művész ünneplésen komoly érzéseibe, a melyek megigézték a lelket, mint a hogyan a nagy természet örök szépségei lebilincselik és rabul ejtik csodálkozásunkat. A művészen interpretálók meg tudták értetni a műértőkkel a nagy művészt s nagyon is megérdemelték azt az őszinte tetszésnyilvánítást, a mely osztályrészt jutott. Végül Szébeny Antal dr. tárogatója harsant föl három százi cigány kíséretében. Mintha a szabadságot zokogva sirató kurucvitézek bánata visszhangzott volna fel lelkünkben, mikor a tárogató kesergését hallottuk, édes-bús melódiáját a szívünkbe vésztük. Nem is engedte el a közönség addig, míg egy-két dallal az előbbieket meg nem szerezte. Most már igazán értették azt a nagy népszerűséget, a mellyel a budapesti közönség Szébeny speciális művészetét felkarolja, hogy egy szólván nap-nap után élvezik ritka művészetét. Hogy a tetszésnyilvánításnak se vége, se hossza nem volt, magától értődik.

— **(A Belv. Kath. Kör)** e hó 23 án szombaton felolvasó estélyt rendez. A felolvasást Kuthy József dr. c. főigazgató fogja tartani e címmel: *Egy nagy hét Rómában*. Meg vagyunk győződve, hogy a nagy közönség érdeklődése fokozott mértékben fog megnyilvánulni a kiválóan érdekes felolvasás nyomán. Kuthy dr. felolvasásának keretét a vegyes kar pompás énekszámai, valamint a honvédeknek előadása alkotnak.

— **(A franciákért.)** Francia katolikus testvéreink szomorú sorsa szombaton is, vasárnap is visszhangot keltett városunk lakosságának lelkében. Előbb az intelligencia, utóbb a külvárosi Kath. Körök népe érezte, hogy Európa nyugatán lebukott az igazság napja, hogy az át fölvilágosodottság sötétsége a pokoli gyűlölet lángjainál üli orgáit. A belv. Kath. Kör ünnepélyéről megemlékeztünk, a külvárosiak szónoka Knillhofer István káplán volt, a ki lelkes szónoklatában igazán meleg visszhangot keltett hallgatói szívében. Az előadást megelőző szavatelok, valamint a derek felsővárosi ifjak énekei Kammel József

avalt vezetése mellett pompás keretet képeztek a közönség lelkesedése számára.

— **(Köszönetnyilvánítás.)** Fogadják mindazok, kik: felejthetetlen jó férjem, illetve édes-alyánk Szabó-Bakos András elhunytával ért nagy csapásban, jöleső részvétellel fájalmunkat: ényhenti szívesek voltak; a természetesen megjelentek, koszorút küldöttek, fogataikat rendelkezésünkre bocsájtották, őszinte hálás köszönetünket. — Székesfehérvár, 1907. március 9-én — Özv. Szabó Bakos Andrásné és családja.

— **(Március idusa.)** A „Törökbalta Kath. Olvasókör” folyó hó 15-én délután 10 órakor a kör helyiségében hazafias ünnepélyt rendez, a következő műsorral: 1. Himmusz. Enekl: a. dalárda. 2. Megnyitó. Tartja: Weicher Miklós. 3. Nemzeti dal. Petőfőtől. Szavalja: Horváth József. 4. Ünnepi beszéd. Tartja: Szentiványi Károly. 5. Március 15-én. Ábrányi Emiltől. Szavalja: Birks Gizella k. a. 6. Szózat. Enekl: a dalárda.

A székesfehérvári m. kir. állami főreáliskola ifjusága a márciusi napok emlékére 1907. évi március hó 15-én d. u. 5 órakor ünnepélyt rendez. Műsor: 1. Himmusz. Enekl az ifj. énekkar. 2. A dal varázsa. Benedek Aladártól. Szavalja: Kemény Sándor VIII. o. t. 3. Alkalmi beszéd. Tartja: Kuthy István, ifj. elnök. 4. A vén cigány. Melodráma. Szövege: Farkas Imrétől, zenéje: Farkas Lajos. Zongora kísérettel előadja: Vértes Lajos VIII. o. t. 5. Gondola-dal. Brunner Edétől. Előadja: hegedűn: Kovács Árpád VI. o. t., Vértes Endre VI. o. t., Madarász Árpád VII. o. t. Zongorán: Szabó István VI. o. t. 6. Az utolsó honvéd. Farkas Imrétől. Szavalja: Koronafi László VIII. o. t. 7. Kuruc nóták. Enekl az ifj. énekkar. A zongora kísérettel Sacher Erzsike k. a. volt szíves elvállalni.

— **(Kinevezés.)** A m. kir. pénzügyminiszter Lengyel Sándort a pénzügyminisztériumba irodatisztá névezte ki.

— **(A drágakövekről.)** Rendkívül értékes előadásban gyönyörködött Székesfehérvár művelt közönsége vasárnap este, a mikor *Chiuorinyi* Ede főgimn. tanár a drágakövekről beszélt. A másfélórás előadás igazi mintája volt a tudomány népszerű ismertetésének. Csupa mozaik, a melynek minden részletét gyönyörködve szemléli az egészen laikus is és csak a végén veszi csodálkozással észre, hogy egy teljes és tudományos értékkel bíró ismeretkör tulajdonosa lett. A kik hallották — pedig igen csinos számmal voltak — nem fogják elfeledni és hálával gondolnak a tudós tanár közvetlen s mégis művészi előadására.

— **(Függetlenségi kör a megyében.)** Polgári községben függetlenségi 48-as kör alakult. A kör alapszabályait jóváhagyás végett felterjesztették a belügyminiszterhez.

— **(Egy havi közigazgatás a vármegyénél.)** Érdektelen majdnem tárgy nélküli volt Fejérvár megye közigazgatási bizottságának tegnapi délelőtti tartott ülése. Az ülésen gróf Szechenyi Viktor főispán elnökölt. Szűcs Jenő alispán bejelenti, hogy a Szent-György közkorház elmebeteg osztályán hárminc beteg van, holott csak tizennyolcnak van helye. Ezzel kapcsolatban a főispán kijelenti, hogy a napokban a Szent-György közkorházban tett látogatása alkalmával mindent a legnagyobb rendben talált. Turján József kir. pénzügyigazgató jelenti: A kincstári követelések összege 2.733.816 kor. 76 fillér. Ebből befizetett 890.409 kor. 84 fill. Hátralék 1.843.406 kor. 92 fill. Fizetési halasztás 10 esetben engedélyeztetett. Az ülés fél 12 órakor ért véget!

— **(Adomány és köszönet.)** Klöknér József né urnó néhai özv. Nemes Józsefné szül. Schnetzer Janka (Budapest) ravatalára szánt koszorúmegváltás címén, a Jótékony Nőgyűlés céljaira 10 koronát volt szíves adni, nielyért ez uton mond hálás köszönetet Reé Istvánné, pénztáros.

A Fejérvári Takarékpénztár 60, a Székesfehérvári Takarékpénztár 50, a Kereskedelmi Bank 30 koronát adományozott az állami főreáliskola segélyező egyletének. Fogadják ezen intézetek vezetői évről-évre megújított jószágos támogatásukért őszinte köszönetünket. A székesfehérvári állami főreáliskola igazgatója.

— **(Az árvaszéki ülnöki állás.)** A mint említettük, a városi bizottsági tagok egy része már a pénteken tartott értekezleten ugy állapodott meg, hogy a Kovács Elek árvaszéki ülnök nyugdíjazása által megüresedett állást egyelőre nem töltik be. Ennek a véleménynek kiegyesítésére lett annak a 40—50 tagból álló értekezletnek határozata, a melyet a biz. tagok vasárnap délelőtti tartottak. Saára Gyula dr. indítványára ugyanis egyhangúlag kimondták, hogy az árvasz. ülnöki állást egyelőre betölteni nem óhajtják és teendőit más tisztviselővel óhajtják végeztetni. A gazdasági tanácsosi állás részóta feleslegesen bizonyulván s mivel Polczér Péter tanácsosnak képzettsége elégséges az árvaszéki ülnöki állás betöltésénél, az a meggyőződés jellemezte ki, hogy az árvaszéki ülnöki állást legcélszerűbben Polczér Péter tölthetné be. Hogy a közgyűlés ilyen irányban fog határozni, egészen valószínűnek látszik.

— **(Ipartestületi közgyűlés.)** A székesfehérvári ipartestület vasárnap délelőtti 10 órakor tartotta évi közgyűlését a városi háza tanácstermében Say Ferenc ipartestületi elnök elnöklétével. A közgyűlésen jelen volt Nagy Ignác iparhatóság biztos, dr. Saára Gyula ipartestületi ügyész és Reé István rendőrfőkapitány mint az I. foku iparhatóság feje.

Say Ferenc elnök megnyitván a közgyűlést üdvözli a megjelenteket és örömet fejezi ki afféül, hogy határozatképes számban jelentek meg, ami az előző években nem igen volt szokásban.

Kirúts Bódog ipartestületi jegyző előterjeszti a múlt évről szóló elnöki jelentést. A jelentés kimerítően foglalkozik a múlt év ipari eseményeivel, a munkások szociális mozgalmával, az iparkiallással. Kegeletes szavakban emlékezik meg Zichy Jenő gróf haláláról, amellyel a magyar ipari pótolhatatlan veszteség érte.

A pénztári jelentés szerint az ipartestület tiszta vagyona 9286 kor. 73 fillér. A múlt évi 5753 kor. 70 fillér bevétellel szemben a pénztári zárszámadás 4944 kor. 07. fillér kiadást mutat. A pénztári számadás részletes tárgyalásánál Smohay János kifogásolja a cizmadia és cipészszegedek szállójának további fenntartását. Ezen szálók beszűntetése el is határozottat; amint a szerződés a száló tulajdonosával lejár.

A megejtett választások eredménye a következő:

Számvizsgálók Diltmár Károly, Ruchler István és Schnetzer Nándor.

Előjárók: (Régiek) Ifj. Diltmár József, Esser Alajos, Gebauer János, Groc Kálmán ifj. Gyurkovits József, Kovács Ferenc, Laky István, Mayer András, Niedermahr Imre, Nyáry György, Rimaszombathly József, Smohay János, Szabó József, Szép Károly, Szokoly István, Vida Ferenc, Weisz Antal.

Ujak: Körösy János, Kovács Sándor, Szentzenstein János, Kálóczy Gyula, Polgár Antal, Szentcs János, Varga István és Weisz István.

Lullor Ferenc aziránt tett indítványt, hogy az ipartestületi ház.építési céljaira perselyek utján gyűjtés rendezzessék. A közgyűlés az indítványt ez irányban nem fogadta el, hanem az előjáróságot bízta meg, a gyűjtés módzatainak meg. állapításával.

A közgyűlés déli 12 órakor ért véget.

— **(Közgyűlés.)** A székesfehérvári vendég-lősök, kávéosk és italmérők ipartársulata f. évi március hó 21-én délután 3 órakor az Obermayer Imre-féle vendéglő helyiségében tartja rendes évi közgyűlését. Tárgysorozat: 1. A választmány évi jelentése. 2. A számvizsgálók jelentése az évi zárszámadás és mérleg tárgyában. 3. Három számvizsgáló választása. 4. Egy választmányi tag választása. 5. Költséglőirányzat megállapítása. 6. Évi tagsági díj megállapítása. 7. Indítványok (melyek azonban 24 órával előbb be elnöknél bejelentendők).

— **(Tovjva szabász.)** Práger Mór ősz-utcai cipőfelsőrészt gyárta: az utóbbi időben gyakran ültnek el kisebb-nagyobb bűrdarabok amelyek a jelenlegi drágasági viszonyok miatt értéket képviselnek. Práger végre rájött, hogy a bűrdarabokat szabásza Pokorni Lajos viszi el és ily értelemmel feljelentést is tett a rendőrségen. Pokorni ellen megindult az eljárás.

— **(A rák belső gyógyítása.)** Az Orvosi Szemle Pécsi Dani dr. budapesti orvos tollából cikket közöl, melyben az eddig oly végzetes, gyógythatatlan rákos betegség sikerre vezető belső gyógyítását írja le. Gyógyítottá eddig is a rákot, mondja a cikk, de csak annyiban, hogy kivágták a rákos daganatot, a kivágás után azonban nem tudták megakadályozni azt, hogy a rákos daganat ismételten ki ne ujljon s inkább előbb, mint utóbb, el ne pusztítsa a rákos beteg. A megoperált rákos beteg nem lehet meggyógyultnak mondani, mert akármilyen korán s akármilyen radikálisan operálja is meg a sebész, a szervezetben visszamaradt górcsovi parányiságu rák paraziták ismételten felszaporodva újabb daganatot okoznak. E paraziták azonban nemcsak daganatot okoznak, hanem mérgeket, toxinokat is termelnek, melyek éppen úgy elpusztíthatják a betegot, mint maga a rákos daganat. A rák belső gyógyíthatóságának kérdése tehát azon fordul meg, vajjon el lehet-e pusztítani a rák-ozó parazitákat. Beható vizsgálata alapján erre a szerző igennel felel és azt állítja, hogy ezért minden megoperált rákos beteg az operáció után belső kezeléssel gyógyítandó. A rák parazita elpusztítására ajánlja a legerősebb parazitaellenes szereket, még pedig a kina-kéreg főzetét belsőleg és a meta-arsénos-savas anilint bár alát fecskendezve. A természet toxinokat pedig a szervezet kimosása útján, mesterséges szűrő befecskendezésével távolítja el. A halálos veszedelm, a mely a rákos beteget még tenyegeti, anyagforgalmának zavara. Minden rákos beteg szervezete még az éhez, egészséges emberénél is sokkal többet veszít a miatt, hogy sokkal több nitrogén tartalmu anyagot választ ki, mint a mennyit táplálékban bevesz. Ezt a nagy nitrogén veszteséget megakadályozandó, az anyagcsere vizsgálatok alapján ajánlja a foszfor-savas mézst és a konyhasót. Az ajánlott módszerekkel elég rövid idő alatt nagyon sok enyhíthető a rákos beteg szenvedésén. Anyagcserejének megjavítása folytán a szervezet ellenállóbbá lesz és ez által időt nyerve, elpusztíthatók a rákot okozó csirák és így tetemesen meghosszabbítható, esetleg megmenthető az olyan rákbeteg élete is, akit a sebész már operálni sem mer.

— **(Járványos betegség.)** Alsószentivánon az alispán az iskolákat a fellépett fültömírgyöb miatt bezáratta.

— **(Falópás.)** Gróf Cziráky Antal lovasberényi nagybirtokos erdejéből az utóbbi időben nagyobb mennyiségű levágott akácfaft loptak el ismeretlen tettesek. A főerdész feljelentésére a csendőrség megindította a nyomozást, melynek során kiderült, hogy a lopást Dani János, Dani József, Kántor István és Lázár Ferencné lovasberényi lakosok rendszeresen üzték. Feljelentették őket a helybeli kir. ügyészségnek.

— **(Váltóhamisító pénzügynök.)** A becsületesség utjáról lelépett fiatal ember megtévelyedéséről számolunk be a közérdek szolgálata iránti kötelességérzetből, midőn a nagy nyilvánosságra hozzuk az alábbiakat, amiről azonban az egész város tudott már és suttogva beszélt róla. Galambos Artur helybeli pénzügynök az illető, aki foglalkozása révén gyakori összeköttetésben volt katonatisztekkel, akiknek neveit azután váltóhamisításra használta fel. A hamisított aláírás váltókat Réinitz Mihály helybeli Nádor-utcai ékszerkereskedőnél számoltotta le, aki nem mindig készpénzzel fizetett, hanem a fizetésnek egész más módját használta, t. i. ékszereket adott a váltók ellenértékéül. A napokban az egyik hamisított váltó lejárt, amelyen Stelli Walter, ulánushadnagy aláírása szerepelt. Réinitz Mihály a lejárt váltóval beállított Sielli hadnagyhoz, hogy fizesse azt ki, aki azonban mit sem akar róla tudni s határozottan azt állította, hogy az aláírás nem az övé, hamisítva van, de még annak hamisítására sem hatalmazta fel. A

hamisítás természetesen rögtön napfényre jött s bár Galambos Artur családja nyomban rendezte a váltót, Sielli Walter hadnagy nyomban jelentést tett a rendőrségnek. A rendőrség az ügyet áttette a kir. ügyészséghez s eszerint Galambos Artur letartóztatása órák kérdése.

— **(Lopás a déli vasuti műhelyben.)** A déli vasuti műhelyből a mult hét folyamán nagyobb mennyiségű rézrudat loptak el, ezideig még ismeretlen tettesek. A műhely vezetőségének feljelentésére a rendőrség megindította a nyomozást és az ellopott rézrudakat Grósz Bernát Rác-utcai ócskavas telepén találta meg. Grósz a rezet egy helybéli őszereztől vette. A rendőrség most ezirányban keresi a műhelyi tolvajokat.

— **(Becsületos megaláló és a becsületos zálogos.)** Budai János Palotai-utca 3. szám alatti lakos felesége folyó hó 3-án a Simor-utcai ban elveszített egy sárgabőr tárcát, amelyben egy kettős águ női aranylánc, egy karika gyűrű és 40 fillér készpénz volt. Miután Budainé az esetet bejelentette a rendőrségnek, az összes helybéli ékszereszek és zálogosok értesítve lettek, hogy az esetben, ha valaki az elvesztett tárgyat náluk értékcseniti, vagy elzalogosítani akarná, jelentsek azt a rendőrségnek. Tegnap délelőtt Neubarth Lipót Sas-utcai üzletében megjelent Takács Józsefné Rác-utca 21. szám alatti lakos és a kérdéses óraláncot értékesíteni akarta. Neubarth nem vette meg a láncot, hanem az asszonnyal együtt felment a rendőrségre. Itt elmondotta, hogy a láncot egy gyűrűvel együtt találta. Arra a kérdésre, hogy a gyűrűt hova tette? Takácsné előadta, hogy azt Deutsch Katalin zálogházában elzalogosította. A láncot is elakarta zálogosítani, de azt Deutsch nem vette be, azzal indokolva a dolgot, hogy a rendőrség már keresi az elvesztett ékszereket és a láncot különös alakjánál fogva könnyen felismerhetnék. A rendőrség nemcsak Takács Józsefné, hanem a Deutsch Katalin-féle zálogház ellen is megindította az eljárás.

Bandl Ferenc söracsarnokának minden este 7 órától kezdve, vasár- és ünnepnapokon pedig egész nap frissen csapott „Szent Gellért” barnasör kapható.

— **(Tűz a Szögyény-Marich-utcában.)** Folyó hó 11 és 12-ike közötti éjjelen tűz volt a Szögyény-Marich-utca 11. szám alatti házban. A Saytelle gyógyszerár alatti pincében kigyuladt a felhalmozott türezipor. A tűzhöz kivonultak a tűzoltók is, de dolguk nem akadt.

— **(A kocsis tolvaja.)** Máté István Schiltzer Jakab ősz-utcai szappangyáros kocscsa feljelentést tett a rendőrségnek, hogy az istállóban felakasztott kabátja zsebéből ismeretlen tettesek ellopottak ezüst óráját és láncát. A rendőrség megindította a nyomozást, de a tettest ezideig nem sikerült elfogni.

— **(Rendőri hír.)** Kovács Imre hentessegéd és Vagner József könyvtőrség közönség elleni kihágás miatt kerültek a rendőrségre. Zavaros Aladár rendőralapítvány 15—15 korona pénzbüntetésre ítélte őket.

MŰVÉSZET.

* **Cserelényok.** Operette, irta Ordonnean, fordította Merczi Adolf, zenéjét Justin Cleris. Szombaton este ismét vendégművésznővel, Szilasi Etel kisasszonnyal lepte meg a direktor ur publikumát. Felléptét nem előzte meg a nagy művésznők híre; fiatal, bájos és igen temperamentumos lányt ismertünk meg benne. Jókedvvel játszott és szerepének (Angélo) minden előnyét (volt alkalma bőven) érvényre juttatta. Tulajdonképen talán éppen ezért az egy. szerepért írták meg szerzői

a darabot, melyet bátran elnevezhetnénk akár egy rosszul sikerült mozaiknak, 20—25 régi jó operett rossz összeállításának. A francia operett — nagytermelőknél minduntalan beigazolódik a régi közmondás: ami benne jó, az nem új, ami új az rossz. A nevelőintézetbeli szerelmes bonyolalmak, a szöketés, stb. mind mind szörül-szóra ismert dolgok. De ez hagyján! Hanem a hang, a melyet a darab személyei itt-ott használnak, nem színházba, nem uri közönség, pláne nem hölgyek elé való. Ilyen hangon a csatornapartok sötét alakjai beszélnek — az éj leple alatt. Aki az ilyen darabot elő meri adatni, vagy sérteni akarja, vagy nagyon jól ismeri közönségét. Félünk tőle, hogy a darab telt házakat fog vonzani. — Meg kell említenünk a képtelen szereposztást, melyből többször igazán nem kérünk. Valóságos serti az izlést, mikor a hőst, vagy a baritont cirkuszi figura ábrázolására fogják. A szereplők közül talán legjobban tetszett Szilasi után Szigetli, egy növendékleany groteszk személyesítője, továbbá Dénes, Belezni és Fekete Irén. Tulságos (Lamiral mama) volt Tomborné. Majd elfelejtjük megemlíteni Szilasi ügyes táncait, melyeket ibolyahullatással fűszerezett; nem csuda, hogy aztán el is botlott.

— **Gül baba.** Vasárnap délután Gül baba, vagy: a publikum — smarn. A színházgatót még értjük; nehéz ezresek a zsebében s a szezon vége felé jár. Talán még a vasárnap délutáni publikumot is figyelembe vegye? De nem értjük a színészeket, hogy feledkezhetnek meg annyira, hogy egy előadást így agyonvágjanak, mint Gül babát. A legjobb jelenetek közül kettő-három kimaradt, a primadonnák nem játszottak, durcás-kodtak, haragudtak, vagy mit csináltak? Avagy talán a színbizottság teljes távolléte lelkesítette színészeinket a közönség ilyetén fumigálására? Ajánljuk e körülményt az illetékes ténylezők figyelmébe, mert ami sok, az sok! m. j.

Felolós szerkesztő: **Dr. HELVEY LAJOS.**

Népmozgalmi statisztika.

1907. évi március hó 2-től március hó 9-ig.

Születés. Született: 9 törvényes fiú, 8 leány, 1 törvénytelen fiú, 1 leány; ezekből halvaszületett törvényes fiú 0, leány 0, törvénytelen fiú 0, leány 0. Összesen 19.

Halálozás. Elhalt: 14 fiú, 8 nő; ezekből 7 éven aluli törvényes fiú 5, leány 1, törvénytelen fiú 0, leány 0, 7 éven feletti fiú 9, nő 7. Összesen 22.

E szerint a születést a halálozás 3-mal mutja felül.
Elhaltak: Tóth Mária, ev. ref. 3 napos, Sár-u. 27. — Nyak Ilona r. k. 14 éves, Rác-u. 23. — Özv. Khaut Jánosné szül. Csáder Mária r. k. 07 éves Öreghegy 776. — Mihályovics Dániel g. k., cs. és kir. ulánusmester, 33 éves, házas, Budai-ut. 31. — Kocsis István r. k. földm. napsz. 18 éves, Öreg-u. 2. — Deutsch Dezső izr., tanuló 12 éves, Vásártér 7. — Lits János r. k. 4 hónapos, Vendel-u. 21. — Pinke Józsefné, szül. Szlabon Erzsébet r. k. 37 éves, Öreghegy 120. — Cserna József r. k. városi javadalmi ügynök, 54 éves, házas, Tolnai-u. 4. — Todorovits Márton g. k. kertessegéd, 17 éves, Seregélyesi-ut. — Farkas István r. k. 5 hónapos, Zámoly-u. 58. — Özv. Gazdag Pálné, szül. Szabó Katalin r. k. 36 éves, Forgó-u. 2. — Dánó András, ev. ref. földm. napsz. 46 éves, Seregélyesi-ut. — Szabó Pálné Leiner Rozália r. k. 27 éves, Széchenyi-u. 154. — Özv. Horváth Jánosné szül. Németh Julianna, ev. ref. nap-számosnő, 73 éves, Seregélyesi-ut. — Szabó Bakos András r. k. nagykereskedő 53 éves, Háltér 1. — Reich Béla, r. k. 19 napos, Deák-Ferenc-u. 26. — Czompó József, ev. ref. cipész-szegéd, 19 éves Seregélyesi-ut. — Lincsák József, r. k. téglygyári munkás 58 éves, házas, Schmidt-féle téglygyár. — Jankovits Antal, r. k. 3 hónapos, Muroshgy 151. — Mészáros János ev. ref. béres 24 éves, Seregélyesi-ut.

Sirolin

„Ez az érvényes és a testálat, megszűnő
tűz a köhögést, vándorok, éjjeli izzadást.

**Tüdőbetegségek, hurutok, számar-
köhögés, skrofulozis, influenza**

ellen számtalan tanár és orvos által naponta ajánlva.

Mint hogy értéketlen utánzatokat is kínálnak, kérjen mindenkor
„Roche” eredeti csomagolást.

F. Hoffmann-La Roche & Co. Basel (Svájc)

„Roche”

Kapható orvosi rendelre a gyógyszerár-
ban. — Ára tvegenként 4.—korona.

Nyomatott az Egyházmegyei Könyvnyomdában, Székesfehérvárott.