

na az adósságát, még csökkenteni is tudta. A legjelentősebb mértékben Kecskemét és Sopron hitelállománya csökkent, de Győr is kisebbfajta javulást ért el. Más városok adóssága pedig Szegednél kisebb mértékben nőtt (pl. Hódmezővásárhely, Baja és Pécs). Viszont arra is található példa, hogy egyes városok adósságállománya a szegedinél sokkal gyorsabban emelkedett (e tekintetben a rekorder Miskolc, de Debrecen is tragikus növekedést produkált).

A megnövekedett adósságállomány törlesztése Szeged esetében 59 százalékkal nagyobb terhet rótt a városra 1933-ban, mint 1908-ban (9. táblázat). Ez szintén közepes ütemű változás a magyar városok között. Ugyanakkor 1933-ra a város gazdasági élete örvendetes gyarapodást is képes volt felmutatni, s ennek köszönhetően a hitelek lényegesen nagyobb összegű éves törlesztő részlete a város éves költségvetéséből csak alig valamivel nagyobb részarányt foglalt le. Míg 1908-ban a kiadások 17 szá-

zalékát, 1933-ban 21 százalékát emésztette fel, vagyis a hitel törlesztésének növekedése megközelítőleg 23,5 százalékpontos, ami lényegében megegyezik a hitelösszegek gyarapodásával.

8.4. A tanyai vasút

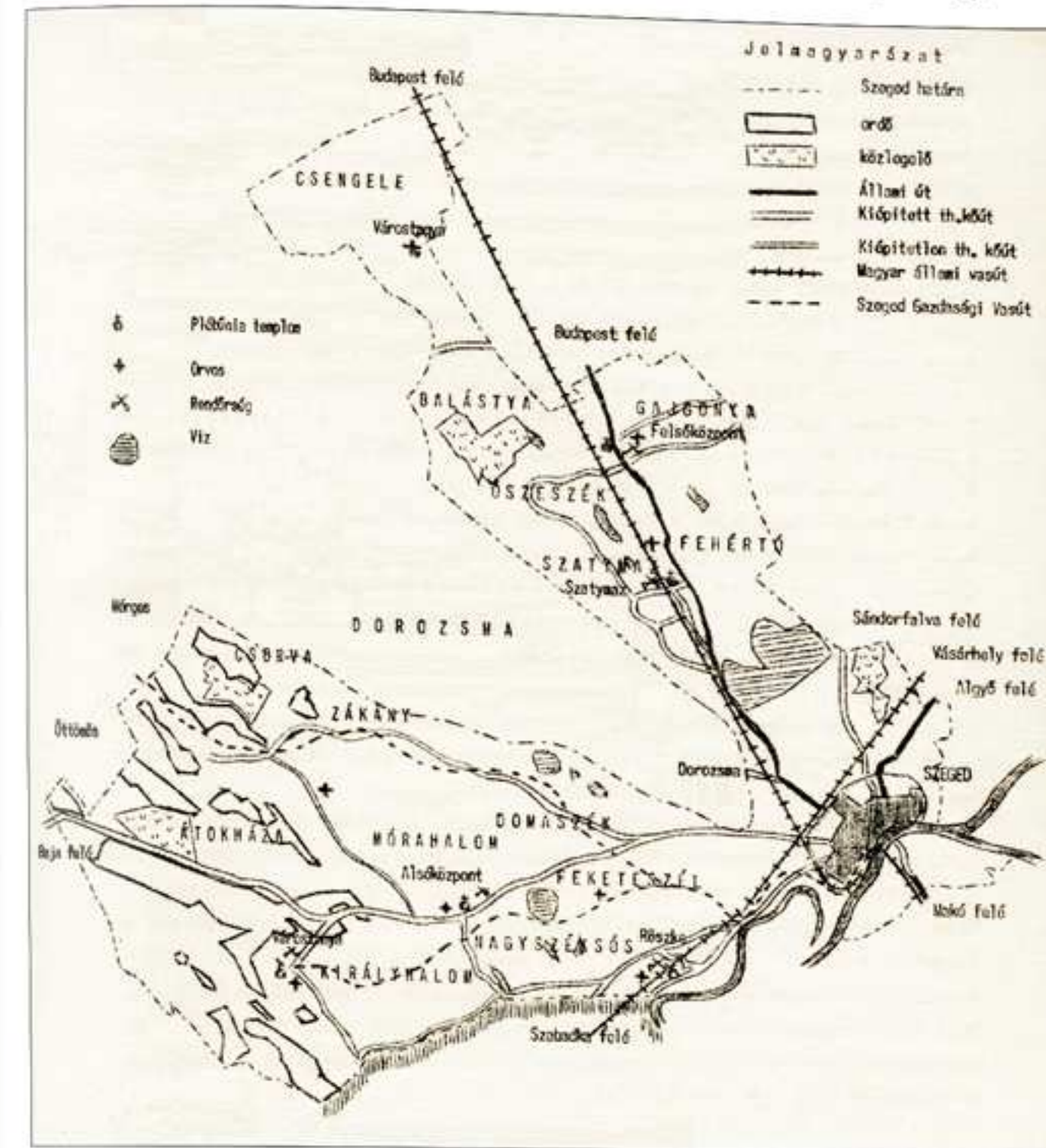
Szeged hatalmas külterületeit az 1927-ben átadott tanyai vasút próbálta bekapcsolni a gazdasági vérkeringésbe (70. ábra). „A távolságok nagyok, az utak pedig, főleg a háború óta, nincsenek mindenütt a legjobb állapotban. Hiába van Szegednek tanyavilágában 100 km műútja, 54 km szikelt útja és 50 km ki nem épített útja, a nagy távolságok mellett a vasúttól távol eső alsótanyai gazda csak kivételesen jöhet be a városba terményeinek értékesítése és gazdasági szükségleteinek fedezése végett [...] a tanyavilágnak egyes részei minél messzebb esnek a várostól, a gazdálkodás an-

nál primitívebb és külterjesebb. Harmincöt kilométerre a várostól a tanyai magyar közvetlen szükségletén kívül már nem termel gyümölcsöt és nem tenyészt baromfit, mert nem érdemes.” (Tonelli, 1926)

A vasút a városban, a közúti híd szege-di végénél a Rudolf (ma: Roosevelt) térről

indult ki és két szárnyvonalával összesen 72 km hosszú. Egész hosszában a vasútnak 12 állomása volt. Úgy elhelyezve, hogy az állomások a tanyavilág minden részéről egyforma könnyűséggel legyenek megközelíthetők (Tonelli, 1926).

A Szegedhez hasonlóan igen nagykiter-



70. ábra – Szeged határa 1927 után a tanyai vasút vonalaival (Kovács, 1933. 19.)

9. táblázat – Magyar városok adósságterhei (Kaán 1935. 24.)

Város	Kölcsönszolgálat évi terhe		1933-ban 1908-al szemben		Kölcsönszolgálat aránya a kiadások %-ában			
	1908	1933	több	kevesebb	1908	1933		
	P	P	%	P	%			
Debrecen	632 000	1 776 000	1 144 000	181		10	16	
Szeged	1 123 000	1 785 000	662 000	59		17	21	
Kecskemét	1 086 000	1 108 000	22 000	2		33	22	
Győr	535 000	898 000	363 000	67	2 236 000	22	21	
Pécs	456 000	722 000	266 000	58		16	13	
Sopron	455 000	70 000			385 000	84	24	3
Székesfehérvár	358 000	575 000	217 000	60		26	22	
Miskolc	237 000	1 246 000	1 009 000	425		17	34	
Hódmezővásárhely	309 000	314 000	5 000	2		25	16	
Baja	115 000	219 000	104 000	90		17	17	
Összesen	5 306 000	8 713 000	3 407 000	69		19	19	