

Általános megdöbbenést keltett a nemzetközi autót elkanyarításának terve

Sem szegedi, sem országos érdekek nem kívánják Szeged mellőzését

(A Délmagyarország munkatársától.) Az egész városban kinos megdöbbenést keltett a Délmagyarország csütörtöki számának első oldalán közölt jelentés, amely szerint Szegedet ismét a legsúlyosabb és a legméltánytalانب mellőzés fenyegeti, amennyiben a transzkontinentális autót, amelyért annyit harcolt a város,

Szeged megkerülésével kívánják vezetni Belgrád felé.

A szegedi államépítészeti hivatalban közszemlére tették ki az ut kereskedelmi miniszterileg elfogadott tervét, amely homlokegyenest ellenkezik az eddigi elgondolásokkal és várakozásokkal, ridegen kizárja Szegedet az autót minden előnyéből, azt a Szegedet, amely a legeredményesebben harcolta végig az általa indított harcot; hogy a calais—konstantinápolyi autót

Magyarországon keresztül és Szeged érintésével

Épüljön ki. A lehetetlen terv közigazgatási bejárását negyedikére és ötödikére tűzte ki a kereskedelmi miniszter, ötödikén kerül sor a Szegedet érdeklő utszakasz bejárása. A bizottságban, amely elvégzi a közigazgatási bejárás munkáját, a város hatóságát dr. Simkó Elemér főügyész, az ügyi hatóságot dr. Szekekerke Lajos főügyész, a törvényhatósági bizottságot begavári Back Bernát felsőházi tag és dr. Tonelli Sándor iparkamarai főtitkár, az államrendőrség szegedi kapitányságát dr. Schön Károly rendőrkapitány, az államépítészeti hivatal szegedi kirendeltségét Göllner Károly vezetőmérnök fogja képviselni.

A terv

szerint az autót belgrád—budapesti szakasza Szeged-alsótanyán. Nagyszéksóstól nyugatra jutna magyar területre a szeged—horgosi ut szegedi szakaszán. Ez az ut csak a szeged—szabadkai vasutvonal kereszteződéséig esne egybe a transzkontinentális autót, amely közvetlenül a keresztező előtt elkanyarodva a vasutvonal mentén haladna tovább északi irányban és a régi szegedi temető mellett kapcsolódna bele a keramit-utba, amely már a nemzetközi autóforgalom igényeinek megfelelően épült ki és így haladna tovább Kistelek felé.

Szegedet tehát néhány kilométernyire elkerülné.

Az eredeti elgondolás az volt, hogy az autót egybeesne a szeged—horgosi törvényhatósági uttal, keresztülhaladna Szentmihályteleken, a Petőfi Sándor-sugaruton keresztül érne be a városba és a Kossuth Lajos-sugaruton keresztül jutna ki a keramit-utra.

A két megoldás között az a különbség, hogy a kereskedelmi miniszter által elfogadott terv megvalósítása esetén majd nyolc kilométer utat kellene építeni a vasúti kereszteződéstől a temetőig, mélyfekvésű, magas uttöltés igénylő területen, amely magántulajdon, amelynek kiszájtítására lenne szükség. A szakértők szerint ilyen körülmények között ennek a nyolckilométeres utszakasznak a kiépítése legalább egymillió pengőbe kerülne. Ezzel szemben

a szegedi megoldás esetén a meglevő ut lényegtelen korrekciójára lenne csak szükség, ami lényegesen kisebb költséget jelentene.

A Délmagyarország munkatársa felkereste Göllner Károlyt, az államépítészeti kirendeltség vezetőjét, aki a következőket mondotta:

— Az államépítészeti hivatal öt alternatív tervvázlatot készített és mind az ötöt felterjesztette a kereskedelmi miniszterhez, aki az öt közül ezt a megoldást választotta és ennek a közigazgatási bejárását rendelte el. Megítélés-

sem szerint ez a megoldás nem jelenti Szeged mellőzését, mert a nemzetközi autót utasai, ha kíváncsiak Szegedre, könnyen bejuthatnak a város területére... meglevő, kész utvonalon keresztül és innen minden akadály nélkül folytathatják utjukat akár Szabadka, akár Budapest felé.

— A szegedi megoldás nem felelt volna meg egy nemzetközi turisták követelményeinek — mondotta tovább Göllner Károly —, elsősorban azért nem, mert számos vasúti vonalat kellett volna kereszteznünk és mert ez a vonal keresztülhalad Szentmihályteleken, ami — különösen piacok napokon olyan forgalmas, hogy megnehezítené az autóforgalmat. Ellene szól ennek a megoldásnak az is, hogy a horgos—szegedi ut mintegy háromszáz méteres szakaszon egybeesik a kisvasút vonalával, tehát vagy a vasút töltését kellene átépíteni, vagy új utszakasza lenne szükség, ami költségtöbbletet jelentene.

— Milyen álláspontot fog mérnök ur képviselni a közigazgatási bejárás alkalmával? — kérdeztük tovább.

— Én kérem a kereskedelmi miniszter alárendelt tisztviselője vagyok, nem képviselhetek a minisztérium elgondolásával ellentétes álláspontot.

A térképek tanulmányozása közben kiderült, hogy

lehetne találni olyan megoldást is, amely megfelelne a miniszteri elgondolásnak, de kielégítené a szegedi érdekeket is.

Ha az új nyolckilométeres szakasz, a szeged—szabadkai vasutvonal mentén csak a bajai műútig épülne ki és a bajai utba torkolna be, de innen a keramit-utig vezető körülbelül másfél-kilométeres szakaszt nem építenék ki. Az autót forgalma így a bajai uton, a Kálvária-uccán keresztül beteretődne a városba és a Kossuth Lajos-sugaruton keresztül érhetné el ismét a keramit-utát.

— Az államépítészeti hivatal — mondotta erre Göllner mérnök — ezt az álláspontot sem képviselheti, mivel nem azonos a miniszter elgondolásával. De a város képviselői esetleg sikerrel szállhatnának sikra érte.

Szeged országgyűlési képviselői felháborodva nyilatkoznak

Fabinyi kereskedelmi miniszter: döntés még nem történt, fedezet sincs

(Budapesti tudósítónk telefonjelentése.) A transzkontinentális autót ügyében beállott fordulat teljesen váratlanul érte Szeged országgyűlési képviselőit is. A Délmagyarország budapesti munkatársa csütörtökön a képviselőházban beszélt erről az ügyről Szeged három képviselőjével: Kéthly Annával, Körmeny Mátással és Rassay Károllyal. Mind a hárman felháborodással tiltakoztak még a gondolata ellen is annak, hogy az államépítészeti hivatal tegnap ismertetett tervezete valósuljon

BELVÁROSI MOZI

Az évad legátütőbb magyar filmsikere.

Ida regénye

Gárdonyi Géza örökbecsű regénye filmen.
Gombaszögi E., Agai Irén, Jávör Pál
és Gózon Gyula főszereplésével

SZÉCHENYI MOZI

A német filmgyártás reprezentatív filmje:

Nagyvilági nő

Egy megvalósult álom bájos története. Nagy Kató, Gretl Theimer, Ida Wüst és Wolf Albach Betty főszereplésével

A Délmagyarország munkatársa beszélt dr. Szekekerke Lajos főügyéssel is, aki a következőket mondotta:

— Nekünk az az álláspontunk és ennek érvényesítéséért mindent el fogunk követni, hogy

az utat az eredeti elgondolás szerint a városon kell keresztülvezetni.

Ezt a megoldást követeli nemcsak Szeged érdeke, hanem az országé is. A másik megoldás, amely egy körülbelül nyolckilométeres teljesen új szakasz kiépítését tenné szükségessé, óriási költségtöbbletet jelentene minden elfogadható indokoltság nélkül. De a kereskedelmi miniszter által elképzelt megoldás mérhetetlen károkat okozna különben is. Annak az autósoknak, aki Budapestről indul Belgrád felé, a hivatalos terv megvalósítása esetén

Szabadka lenne az első állomása,

mert Szegedet csak az utvonaltól való letérés-sel érhetné el és bizonyos, hogy inkább autózna még egyenes irányban huszonöt percig, hogy Szabadkára jusson, ahol azután rövid pihenőt tartana, felfrissítené benzinkészletét és a szabadkai vendéglőknek lenne a fogyasztója.

Szegedet rendkívül súlyos méltánytalanság érné, ha ez a lehetetlen terv valósulna meg,

hiszen ez a város kezdett harcolni a nemzetközi autótért akkor, amikor a hivatalos körök még nem is figyeltek fel erre a problémára, ez a város készült fel utjavításokkal, utépítésekkel a nemzetközi autóforgalomra, azért készítették el a rókusi állomástól a budapesti ut beforkolásáig a keramit-utát is, hogy a transzkontinentális autót utasai kényelmesen juthassanak be a város területére. Országos szempontból nem lehet közömbös az sem, hogy a magyar területre érkező nemzetközi utasok mit látnak meg először Magyarországból, egy kultúrváros-t, vagy pedig poros tanyák után Kisteleket.

Dr. Schön Károly rendőrkapitány a következőket mondotta:

— Rendőri szempontból semmi kifogásunk sincs a szegedi megoldás ellen és szegedi, valamint országos szempontból is

a szegedi megoldás mellett fogok állást foglalni

a közigazgatási bejárás alkalmával a szegedi rendőrkapitányság képviseletében. Szegedi és általi érdek követeli, hogy a nemzetközi autót forgalma ne kerülje el Szegedet.

meg. Körmeny Mátás már Budapestre utazása előtt ismerte ezt az abszurd tervezetet. Csütörtökön eljárt a kereskedelemügyi minisztériumban, hogy megállapítsa, mennyiben felel az államépítészeti hivatal tervezete a kereskedelmi kormány hivatalos álláspontját.

Körmeny a következőket mondotta tárgyalásairól:

— A kereskedelemügyi minisztériumban, az illetékes osztály vezetője, Bene miniszteri tanácsos megerősítette előttem ennek a tervnek a híret azzal, hogy Szeged elkerülését az autókлубok és más illetékes tényezők kívánták. Az indokolása ennek a tervnek az, hogy a rókusi vasúti átjáró merészen kanyarodik és a szűk uccák megnehezítik az autókkal való közlekedést. Ez pedig nem áll, hiszen a Kossuth Lajos-sugarutra, vagy a Petőfi Sándor-sugarutra nem lehet ráfogni, hogy az szűk lenne. Viszont a dorozsmai utnál két hasonló merész kanyarodót kell tenni, hogy az autót a várost elkerülhesse. Én az osztályvezető miniszteri tanácsosnak elmondtam észrevételeimet ezzel a képtelen tervvel szemben és rámutattam, hogy a trianoni határ által megnyomoritott Szeged súlyos helyzetét nem lehet még azzal is súlyosítani, hogy megfosszák a várost a nemzetközi autóúthoz fűzött reményétől.

— Szombaton magam is résztveszek az ut közigazgatási bejárásában, amely aktusnál a