

A szakbizottság elfogadta a város közműépítési szabályrendelet tervezetét

Nagyarányu fejlődést várnak a közműjárulék bevezetésétől

(A Délmagyarország munkatársától) A törvényhatósági bizottság egyesített jogügyi és pénzügyi szakbizottsága legutóbb megtartott ülésén dr. Tóth Béla helyettes polgármester elnökletével letárgyalta a közműépítési szabályrendelet tervezetét. A városfejlesztési politika nagyarányú körvonalai szükségessé tették ennek a szabályrendeletnek megalkotását, amelynek tervezetét az ülésen dr. Róth Dezső tanácsnok ismertette a bizottsággal. Róth tanácsnok közölte a bizottsággal, hogy a tervezet elkészítésénél az alap gondolat az volt, hogy a belterületi közművek költségeit azok az érdekeltek viseljék, akik annak hasznát látják. Hasonlóképpen vezető szempont volt az, hogy ugyancsak a hasznélvezők viseljék a közművek fenntartásával járó költségeket. A mai rendszerben a városrendezés költségeinek fedezésére a pótdadó szolgál, az utcák burkolása és a csatornázás, amennyiben lehetőség jelentkezik ezeknek elvégzésére, a közadókából befolyó összegek terhére készülnek. Mindezek a közművek a városi lakosság kényelmét és előnyeit szolgálják az egyetemes teherviselés pedig azzal a következménnyel jár, hogy ezekhez a költségekhez hozzá kell járulnia például az átokházi gazdának is, akinek semmi haszna és előnye nincs a városi csatornázásból vagy utburkolásból.

A szabályrendelettervezet ezt a méltánytalanságot akarja kiküszöbölni azzal, hogy bevezeti a járulék és díjrendszert, amit más városokban kitűnő eredménnyel már régen bevezették. A fejlődő várospolitika kizárólag ebben a megoldásban látja a városi területek rendezésének és kiépítésének lehetőségét. A szabályrendelettervezet az érdekelt ingatlanulajdonosok terhére építhető közművek minimumát építési övezetenként különböző mértékben szabja meg, ami arányos az illető övezet ingatlanjának értékével. A bizottság ülésén kifejtette dr. Róth Dezső tanácsnok, hogy közműjárulék látványlag terhet jelent az ingatlanok tulajdonosainak, de eltekintve a közművek kiépítésének következtében jelentkező egészségügyi, esztétikai és kényelmi szempontoktól, az ingatlanlány olyan számszerűen is kimutatható értékemelkedés áll elő, ami a rendezés költségeit még a legelőnytelenebb számítás mellett is többszörösen felülmúlja.

A bizottsági ülésen elhangzott hozzászólásokból megállapítható az a vélemény, hogy a szabályrende-

let bevezetése nagymértékben hozzá fog járulni ahhoz, hogy a külvárosok foghíjas telkei megosztódnak és mielőbb beépülnek. Ennek azért van különösebb fontossága, mert a mai helyzet mellett, amikor a kis családi házak kétszer, háromszor akkora telken állanak, mint amekkorára szükségük volna, egy építési fellendülés újabb Aigner- és Somogytelepeket fog létrehozni, aminek megakadályozására éppen úgy nem lenne meg a lehetőség, mint nem volt meg az első világháború után. Az így előálló újabb telepek pedig majd tovább szívják el a város

gazdasági erőforrásait és a mai külvárosok közműellátását elérhetetlen távolságba tolják ki.

A bizottság a mérnöki hivatal által kidolgozott, az összes szakhivatalok és a városrendezési szakbizottság által már véleményezett, illetve letárgyalt szabályrendelettervezetet általánosságban helyeselte és elfogadta, majd a részletes tárgyalás során azt javasolta, hogy a kocsiburkolatok megépítésénél az ingatlanulajdonosokat terhelő összegből 20 százalékot a város viseljen.

A szabályrendelettervezet az egyesített bizottság javaslatával a legközelebbi közgyűlés elé kerül s jóváhagyása és életbelépése után olyan mértékben indulhat majd a város utvonalaiknak rendezése, ami Szeged életében korszerűvé tőnik lesz nevezhető.

Készen várja mai felavatását az utóbbi évtizedek legnagyobb magyar közmunkája:

a szeretfalva-dédai vasut

Rekordidő alatt készült el a Székelyföldet az anyaország vérkeringésébe bekapcsoló vasutvonal

Budapest, december 4. Amint köz tudomásu, az 1940 augusztusában hozott bécsi döntéssel megállapított erdélyi határ a felszabadult Székelyföldet az anyaországgal összekötő vasutvonalat átvágta. Sürgősen gondoskodni kellett róla, hogy a csonkán maradt székely körvasut vonala kiegészüljön és az előállott forgalmi nehézségek megszűnjenek. Dr. Varga József kereskedelmi miniszter megbízásából néhai vitéz Horthy István kormányzóhelyettes — akkor a MAV elnöke — helyszíni szemle után ismertette gróf Teleki Pál miniszterelnök előtt a vasutépítés tervét és a miniszterelnök a MAV elnökének javaslatára alapján nyomban ki is jelölte a szeretfalva-dédai rendes nyomtávu vasutvonalát. A magyar tettekeskedés és cselekvőképesség csodálatos gazdagságában mutatkozott meg nyomban a vasut építése körül, mert az 1941 nyarán megkezdett építési munkálatok ime 1942 őszére teljes egészében befejeződtek és ma át fogják adni a forgalomnak a rekordidő alatt elkészült hatalmas építkezést. Az új magyar vasutvonal megnyitása napján nem lesz érdektelen, ha ismertjük azt az emberfeletti munkát, amit a magyar kormánytényezők, magyar mérnökök, műszaki emberek serege és munkások ezrei végeztek el tökéletesen az alatt a hihetetlenül rövid idő, másfél év alatt. A kereskedelmi miniszterium, mielőtt átadná a forgalomnak a vasutvonalat, sajtóbemutató keretében ismertette meg a magyar sajtó munkásaival a nagyszerű alkotást.

Megmozdult a föld

Az új vasutvonal a Szamos völgyében vonul Kolozsvár-dés-besztercei vonal Szeretfalva állomástól kiindulva 48 kilométer hosszban a Maros völgyében levő székely körvasutba Déda állomásnál torkollik be.

A csuszó mezőségi agyagtalajon vonuló vasutvonalon építése rendkívüli műszaki követelmények teljesítését ki-

vánta meg. Az építésnél 2,850.000 köbméter földanyagot kellett kiemelni és elszállítani. Ebből 2,000.000 köbméter a töltésekbe épült be, 850.000 köbméter föld pedig a vonal mellett daponakba került.

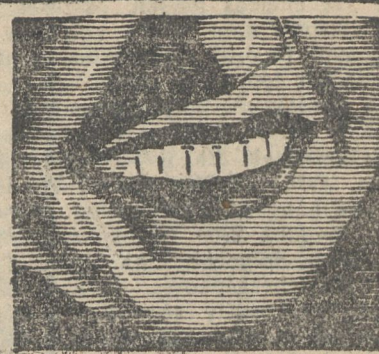
A nagytömegű földmunka oka egyrészt az, hogy a vonal nagyobb részben keresztelő völgyeken halad át, ahol igen magas — helyenkint 20 m-es — töltéseket és bevágásokat kellett építeni; másrészt a csuszó és így töltésképzésre általában nem alkalmas ottani talajokból csak speciális homorú részvonalakkal lefelé szélesedő töltéseket lehetett építeni. De ezenfelül több helyen ki kellett emelni és elszállítani a töltések helyéről azokat a süppedő talajokat is, melyek a töltések nagy súlyát nem bírták volna el; az ilyenképpen elhordott igen nagy földtömegeket is máshonnan kiemelt és a töltések alá beépített megfelelő minőségű anyagokkal kellett kicserélni.

Az utbaeső hágók alatt két alagut létesült. Az egyik 496 méter, a másik pedig 930 méter hosszú. Az utóbbi egyébként az új vasutvonal legmagasabb pontja is, 538 méter Adria leletti magasságával. Ez az alagut az ország védelmében ez év folyamán bőszi repülőhalált halt vitéz nagybányai Horthy István kormányzóhelyettesnek a szeretfalva-dédai vasutvonal létesítésénél szerzett elévülhetetlen érdemei örök emlékeztetőül a »Horthy István-alagut« nevet kapta.

Miután az épülő vonal mellett és annak környékén építőanyag egyszerűen egyáltalában nem található, minden anyagot nagy távolságról vasuton, az építés színhelyére pedig teljes mennyiségben közuton kellett szállítani. A szállítás lehetővé tétele és az új vonal megközelítésének biztosítása céljából tehát az építést megelőzően legelőször is a teljesen járhatatlan közel levő közutakat kellett mintegy 52 kilométer hosszban átépítés után rendbehozni, a hiányzó mintegy 60 kisebb, nagyobb közuti hidat pótolni s a vasutépítés kiszolgálásához szükséges közuti hálózatot 15 kilométer hosszú teljesen új közutakkal is kiegészíteni.

Az építkezés mérétei

Ily nagyterjedelmű és rendkívüli fontos középítkezés hazánkban az első világháborút megelőző évtized óta nem volt. A munka rendkívüli méreteire a fentiekben már közölt számadatokon kívül jellemzők az építés teljes elkészültéhez szükséges anyagok és munkatömegmennyiség feltüntetett adatai.



A tisztán tartott száj

meggátolja fogal romlását.

A mindennapi fogápolás tehát az egészség fontos parancsa.

Chlorodont fogpaszta

Ezek szerint a hidak, alagutak és épületek építésénél 47.000 vagon betonkavicsra, 4300 vagon portlandcementre, 5000 vagon gömbfára, 5650 vagon homokra, 2500 vagon téglára, 220 vagon különféle szerkezeti vasra és gömbvasra, 45 vagon bitumenre, 10 vagon tetőcserepre és végül 82.500 köbméter vízre volt szükség, megjegyezvén azt, hogy a vízben szegény vidéken az építő vizet több helyen csak a csapadékvizektől táplált patakok felduzzasztásával, vízkivételi mű utján lehetett biztosítani. Ugyanezen építményekhez és a szivárgókhoz szükséges terméskőanyag 42.000 vagon az alagutakba beépített kő pedig 4000 vagon mennyiségű, megjegyezve itt azt, hogy az alagutakba 108.000 darab faragottkőből kívül további 165.000 darab betonidomkő épült be, tehát az alagutak alsó és felső boltozatának megépítéséhez 273.000 darab kő volt szükséges. A vasuti pályába 18.000 vagon zuzottkavics, 11.000 vagon salak, 600 vagon talpa és 580 vagon sin és kitérő van beépítve.

A vasutépítéshez szükséges építőanyagok helyszínre szállításához tehát kereken 141.000 tiztonnás vagonra volna szükség, ami 2820 külön-külön 100-100 tengelyes tehervonatnak felel meg. Ha ezt a vagonort egymásután kapcsolva képzeljük el, a megszakítás nélküli kocsisor 1400 kilométer hosszú volna, tehát Budapesttől Romáig érne.

Ennek a hatalmas mennyiségű építőanyagoknak a helyszínére való szállításához 4.500.000 teherkilométer és 5.400.000 szekérkilométer megtételére volt szükség. Tehát akkora teljesítményre, hogy egy 110 tehergépkocsiból és 135 kétfogatu szekérből álló, mintegy 6 kilométer hosszú szállítóoszlop földünket az egyenlítő körül megkerülne.

A helyszíni építés végrehajtásához — ide nem számítva tehát az építőanyagok előállítását végző gyárakban és bányákban foglalkoztatott munkás-hadsereg teljesítményét — 2.500.000 napi nanszamos munka, 2.800.000 napi

SZÉCHENYI MOZI

Ma 3, 5, 7 órákor!

A NAP HÖSE

kacagató vigjáték sok énekkel, táncsal fűszerezve. Főszereplő:

CHEVALIER
ELVIRE POPESCU
JOSETTE DAY

A hadbavonultak hozzátartozóinak karácsonyi megsegítésére

FILMMATINÉ

8-án, kedden d. e. 11 órákor. Bemutatásra kerül:

LÁNGOK
MEZEY és JÁVOR főszereplésével

Lábori Színház

a különleges filmremek.
Igy szórakoztatják katonáinkat a frontok mögött.
A mai idők nagyszerű filmje.
Ez az a film, amelyet mindenkinek meg kell néznie.
Főszereplői:
HELI FINKENZELLER, RENÉ DELTGEN, HOPFNER MARGOT és HEDY.
A legfrissebb UFA-HIRADÓ
Ma és a következő napokon 3, 5, 7
Belvárosi Mozi

Korzóban

Az utolsó napok!
A magyar filmek gyöngyszeme!
PAGER-TOLNAY-BULLA
FÉRFIHŰSÉG
Szombaton: 3, 5 és 7-kor
Vasárnap: 2, fél 4, 5 és 7-kor