

# DÉLMAGYARORSZÁG

SZEGED, Szerkesztőség: Somogyi uca 22., I. em., Telefon: 23-33. - Kiadóhivatal: Kölcseykönyvtár és Jegyiroda: Aradi uca 8. Telefon: 13-06. - Nyomda: Löw 19. uca 19. Telefon: 13-06. Távirati és levélcím: Délmagyarország Szeged

Csütörtök, 1934 május 3.

Ára 12 fillér

X. évfolyam, 99. sz.

ELŐFIZETÉS: Havonta helyben 3.20 Vidéken és Budapesten 3.60, külföldön 6.40 pengő. - Egyes szám ára hétköznap 12, vasár- és ünnepnap 20 fill. Hirdetések felvétele tartja szerinti. Megjelent: hétfő kivételével naponta reggel

## Szegedi országút, amely elkerüli Szegedet

Majdnem négy esztendővel ezelőtt, 1930 augusztus 24-én egy vasárnapi cikk jelent meg a Délmagyarország-ban az automobilizmus problémáiról. A cikk Az országút becsülete címet viselte és írója, Tonelli Sándor dr. arról emlékezett meg, hogy a londoni Touring Club felvetette egy nagy, nemzetközi autót út építésének gondolatát, amely egész Európa törzsét átszelve Calais-t kötné össze Konstantinápolyval. Az angol tervek szerint ezt az utat később tovább kellene vezetni Kisázsian és Perzsián át Bombayig, Szírián, Palesztinán, Egyiptomon és Kelet-Afrikán át pedig Fokvárosig. A Délmagyarország, amely az egész magyar sajtóban legelőször adott számot erről a nagyszabású tervről, elsőnek vetette fel azt a gondolatot is, hogy

ezt a nagy nemzetközi autót utat Szegeden át kell vezetni és Szegedet be kell kapcsolni a nemzetközi autóforgalom nagy hálózatába.

Meg kell állapítanunk, hogy Szeged város egész társadalma a tervet példátlan egyértelműséggel karolta fel. A város közgyűlése határozatilag foglalt állást az ut megépítése mellett és külön memorandumban kérte a kormányt, hogy a szegedi utirány tervét tegye magáévá. Mikor cseh és román részről olyan ötletek merültek fel, hogy az utat Bécs és Budapest elkerülésével, Prágán és a néhai Felsőmagyarországon át Romániának vezessék, a szegedi érdekeltség a Touring Clubok révén még a nyugati nemzetközi összeköttetéseket is megmozgatta a magyar vonalvezetés érdekében. Másik oldalon az újvidéki kamara a belgrádi kormánynál interveniált, hogy Szeged—Szabadka—Újvidék legyen a nemzetközi autót utnak jugoszláviai utiránya. Valóságos és szinleges ellenérvek tömegével kellett megküzdeni, míg határozatba ment, hogy a nemzetközi autót a Duna—Tisza közén épül meg és Budapest után Szeged lesz a legfontosabb állomása.

Két esztendei kemény munka után odáig jutottunk, hogy a nemzetközi Touring Clubok képviselői eljöttek Szegedre és 1932 szeptember 30-án a szegedi városháza közgyűlési termében tartották konferenciájukat. Itt volt H. Henneberg, az Association Internationale de Tourisme elnöke, Paul Duchaine főtitkár és A. D. Allen, a londoni Touring Club igazgatója. Ez az előkelő nemzetközi társaság el volt ragadtatva Szeged szépségeitől és a maga votumával ráütötte a pecsétet Szeged határozatára. A konferencia kimondotta, hogy azért látja helyesnek a nemzetközi autót utnak a Duna—Tisza közén át való megépítését, mert ez tájképileg egészen újszerű vidékekre viszi a turistákat és mert alkalmat ad nekik Magyarország második városának megismerésére. Jogos büszkeséggel írta a

Délmagyarország ezen a napon megjelent cikkében:

„Szeged város közönsége már felismerte ennek a kérdésnek a lokális jelentőségét, misztisze felülemelkedő fontosságát, mikor közgyűlési határozattal foglalt állást, hogy az utnak Budapesttől délre eső szakasza ne a Duna jobbpartján, hanem a Duna—Tisza közén fekvő nagyvárosok körítésével, Szegeden át vezetessék Szabadkán át Belgrádba. És az utolsó esztendőök leépítési, intézménymegszüntetési, fiaskói uti kétségtelenül eredménynek kell elkönyvelni, hogy a szegedi vonalvezetés helyességéről sikerült meggyőzni a magyar kormányt és a szegedi utirány pártolónak sorába sikerült beállítani a nemzetközi automobilizmus leghívatottabb képviselőit.”

Négy esztendő elteltével, most eljutottunk a megvalósítás stádiumáig. A kormány állást foglalt, utasítására a szegedi állapítási hivatal elkészítette a tervet. Holnapután, 1934 május 5-én 9 órakor lesz az ut Szeged határában elvezető szakaszának közigazgatási bejárása. Nyomán meg kell kezdődni az építésnek. És ezuttal még sincs okunk örvendezni, nincs okunk a mai tervek szerint az utat Szeged szempontjából nyereségnek elkönyvelni. Ez az a nagy országút, amely elkerüli Szegedet.

A tervek készen vannak és „közzemlére” vannak kitéve az államépítészeti hivatalban. A tervek szerint a nemzetközi autót ut Kecskeméttől nagyjából a mai budapesti országút vonalán halad egészen addig a pontig, ahol a régi enyvgyár telkénél a dorozsma—szegedi országút beletorkollik a budapesti országútba.

Innét az autót Szegedet elkerülve, a körtöltésen kívül haladna tovább, követné a rókus—horgosi vasutvonalat és Szentmihályteleknél kapcsolódna bele ismét a szeged—horgos—szabadkai országútba.

Ha valóra válik ez a szörnyűséges terv, amit még feltételezni se merünk, az idegen, aki autón rohog Londonból, vagy Párisból Konstantinápolyba, vagy Bagdadtól Berlinbe, csak a körtöltés peremét fogja látni és azon túl a fogadalmi templom kettős tornyának a hegyét. Szeged még csak föltételes megállóhely se lesz a nemzetközi autóforgalom legfontosabb országútján.

Higgadt ésszel még csak elgondolni se tudjuk, milyen elképzelések és milyen okok húzódnak meg ennek a tervnek a háta mögött. Olcsóbb aligha lehet, mert a dorozsmai elágazástól Szentmihálytelekig hét kilométer teljesen új

utakat kell építeni és az építéshez szükséges területeket kisajátítani. Az se lehet ok, hogy gyorsabb az ut, ha Szegedet elkerüli. Az utépítésnek a célja ugyanis az, hogy várost várossal kössön össze, nem pedig az, hogy a városokat elkerülje. Ha attól félnek, hogy a városi forgalom gátolja az autók rohanását, akkor mért nem cselekszik ugyanezt Budapesten is? Ugyanezzel a logikával

a bécsi országutat az újpesti hidon át kellene tovább vezetni az Alföld felé, nehogy Budapest uccáinak forgalma akadály legyen az autók útjában.

Régóta tud vagyunk azokon a szerencsétlen időkön, mikor egyes városok önmagukat itélték sorvadásra azzal, hogy a vasutat nem engedték falaik közé bevinni. Azt az orosz cárt se tartjuk követendő példának, aki félredobta a pétervár—moszkvai vasut tervét, vonalzóval egyenesen összekötötte a két várost és ráripakodott a tervet készítő mérnökökre:

— Vegyétek tudomásul, ti kutyák, hogy én minél gyorsabban akarok Pétervárról Moszkvába utazni. Nekem ne beszéljétek olyan szamárságot, hogy városokat kell építeni. A vasut nyílegyenesen megy. Megértettétek? Punktum.

Nézze meg akárki a térképen, ez a cári göggel megépített vasut nem is érint városokat. Csak egy helyütt messziről látszanak az állomásról Tver tornyai.

Nos, az autót ügyében mi nem akarunk erre a sorsra jutni. Mi forgalmat akarunk Szegednek. Mi azt akarjuk, hogy

Szeged és ne Kistelek legyen a magyar kulturának első reprezentása és az első lakott hely, amelyet a Sztambulból jövő autó magyar területen érint.

Mi szegediek nem azért fáradtunk éveken át, hogy az orrunk előtt vezessék el ezt a nagy nemzetközi utvonalat. Mi azt akarjuk, hogy lássák a Templom-teret, a Széchenyi-teret, a városháza csipkés tornyát és azt a kulturát, amelyet itt megteremtettünk. Lehetetlen, hogy a város főispánja, polgármestere és közgyűlése ne kövessen el mindent ennek a tervnek megmástitására. Lehetetlen, hogy a kereskedelemügyi miniszter, aki több ízben hangsúlyozottan emelte ki, hogy a klebelsbergi elgondolások szellemében, akarja istápolni Szegedet, azonosítsa magát ezzel az elgondolással. És ha Szegednek van közvéleménye, bizonyára pártkülönbség nélkül találkozik fog ebben a kérdésben. Mert az mégsem lehet, hogy a szegediek által kísüregtetett, akadályokon keresztül kiharcolt nagy országút a megvalósítás pillanatában — elkerülje Szegedet!