

DÉLMAGYARORSZÁG

SZEGED. Szerkesztőség: Somogyi ucca 22. I. em. Telefon: 23-33. - Kiadóhivatal, Könyvtár és Jegyiroda: Aradi ucca 8. Telefon: 13-06. - Nyomda: Lőw Lipót ucca 10. Telefon: 13-06. - Távirati és levélcím: Délmagyarország, Szeged.

Csütörtök, 1935 szeptember 12.

Ara 10 fillér

XI. évfolyam, 205. sz.

ELŐFIZETÉS: Havonta helyben 3,20, vidéken és Budapesten 3,60, külföldön 6 40 pengő. - Egyes szám ára hétköznap 10, vasár- és ünnepnap 16 fill. Hirdetések felvétele tarifa szerint. Megjelentik nétfő kivételével naponta reggel.

A nemzetközi autót megnyitása

A Budapesten üléselő nemzetközi utti konferencia résztvevői, a magyar kormány, a Magyar Touring Club és a Magyar Automobil Club képviselőinek kíséretében csütörtökön tekintik meg a nagy nemzetközi autót szegedi szakaszát. Ez alkalommal történik meg a Félegyháza és Kistelek közötti uttrész megnyitása, amivel a magyar utvonat építése befejezettnek tekinthető. Calais-tól most már a nemzetközi utti szabványoknak megfelelő internacionális ut vezet egészen a horgosi határig. Hátra van még a balkáni vonalrészek megépítése és pedig 582 kilométer Jugoszláviában, 370 kilométer Bulgáriában és 250 kilométer Törökországban. Ennek megtörténte után a nagy országot megszakítatlan egységes vonalon fogja keresztülszelni egész Európa derekát a calaisi csatornától a Bosporusig.

A Délmagyarország az elmúlt esztendő folyamán már számos esetben kifejtette ennek az utnak Szeged szempontjából való igen nagy jelentőségét és a Délmagyarországnak kétségtelenül van némi része abban, hogy az ut magyarországi vonalvezetése a szegedi szempontoknak megfelelően történt s hogy az ut nem került el Szegedet. A magyarországi szakasz építésének befejezése s a forgalomnak történő átadása alkalmából nem lesz érdektelen, ha egyetmást elmondunk ennek az utnak történetéből és különösen arra mutatunk rá, hogy Szegednek milyen nehézségekkel kellett megküzdeni, hogy igaza érvényesüljön és a legegyszerűbb, legtermészetesebb megoldás terve diadalmaskodjék.

Az első tervek.

A nagy nemzetközi autót építésének gondolatát 1930 nyarán a londoni Touring Club főtitkára, A. D. Allen vetette fel. Tőle származik a gondolat, hogy ki kellene építeni az Európa törzsét átszelő nagy országutat, amely később Kisázián, Mezopotámián és Perzsián át Bombayig, Szírián, Palesztinán, Egyiptomon és Kelet-Afrikán át pedig Fokvárosig volna vezetendő. Allen ezt a tervét a Touring Clubok nemzetközi szövetségének római konferenciáján terjesztette elő, amely magáévátéve a tervet, kimondotta, hogy megkérésével fordul az érdekelt országok kormányaihoz, hogy dolgoztassák ki a területükre eső utszakaszok építésének részletes terveit és állítsák be költségvetésükbe az építéshez szükséges összegeket.

Anélkül, hogy ezzel különös érdemet akarnának magunknak vindikálni, csupán a történelmi hűség kedvéért említjük meg, hogy az utépítésnek a tervéről az egész magyar sajtóban legelőször a Délmagyarország számolt be. 1930 augusztus 24-én Tonelli Sándor egy vasárnapi cikket irt „Az országut becsülete” címmel, amelyben azzal a jellel foglalkozott, hogy a nagy nemzetközi utasforgalom, amelyet száz esztendő alatt a vasut elhódított az országutaktól, az automobilizmus révén ismét az utakra terelődik

vissza. A cikk foglalkozott a calais—konstantinápolyi ut tervével is, kiemelve, hogy mindent el kell követni, hogy ennek magyarországi szakasza a magyar idegenforgalom érdekében minél előbb kiépüljön.

Harc a magyar utvonat megépítéséért.

Hogy a magyarországi utszakasz megépítését külön hangsúlyozni nem volt felesleges, azt legjobban mutatja az Allen-féle terv felmerülése után a fürge csehek rögtön kíséretet tettek, hogy a nemzetközi utvonat maguknak kaparintsák meg. A cseh Touring Club kormányának támogatása mellett a nemzetközi szövetségnek azt a javaslatot tette, hogy az utat Brüsszelen, Kölnön és Nürnbergben át Prágába vezessék s onnét a Tátrán, Munkácsra, Kolozsváron át haladjon Bukarestbe és a Balkánra. Az indokolása ennek a javaslatnak az volt, hogy ezen az uton sokkal nagyobbak a természeti szépségek s ezek kétségtelenül nagyobb vonzóerőt fognak gyakorolni a turistákra nézve.

A terv ellen természetesen állást foglalt a Magyar Touring Club, a szegedi kereskedelmi és iparkamara pedig érintkezést keresett az újvidéki és belgrádi kamarákkal és rámutatva arra, hogy a cseh terv Jugoszlávia ki kapcsolását is jelentené, felkérte őket, hogy saját kormányuknál interveniáljanak a nekik is megfelelőbb magyarországi vonalvezetés érdekében.

A Dunántul Szeged ellen.

Alighogy a kedvező döntés megtörtént, amely a magyar álláspont győzelmét jelentette, egy másik ellentét merült fel, amely Szegedet a Dunántullal állította szembe. Egyes dunántuli törvényhatóságok határozatokat hoztak és beadványokkal kezdték ostromolni a kormányt, hogy miután a magyar vonalvezetés már elvileg elhatározott, a magyar szakaszt a kormány ne a Duna—Tisza közén és Szegeden át vezesse a jugoszláv határra, hanem a Duna jobbpartján haladó utat építse ki a nemzetközi autóforgalom számára s az így megépítendő ut a Drávát Eszéknél áthidalva jusszon el Belgrádba. Ennek a tervnek kormánykörökben is voltak pártolói s jelent meg olyan félhivatalos nyilatkozat is, mely szerint először ezt az utat kívánja a kormány megépíteni s csak ha ez megtörtént, intézkedik a kormány a szegedi utvonat megépítéséről is. Mondani sem kell, hogy ennek a tervnek a keresztülvitele a szegedi utirány végleges eltemetését jelentette volna. Ha egyszer ugyanis a nemzetközi autótérképeken a dunántuli vonal szerepel mint a konstantinápolyi ut magyarországi szakasza, azt már visszacsinálni nem lehet.

A város 1930 december 3-án tartott közgyűlésén foglalkozott ezzel a kérdéssel. Back Bernát, Menyhárt Gáspár és Tonelli Sándor törvényhatósági bizottsági tagok indítványt nyújtottak be, amely többek

között a következőket mondotta:

„Legutóbb megjelent a tervezett vonat térképe is, mely szerint az utvonat magyar-része a bécs—budapesti már elsőrendűen kiépített vonalhoz csatlakozva Budapestről a Duna jobbpartján vezetne Szekszárdig és Mohácson át haladva Udvarnál lépne át a magyar határt, ahonnan Eszéken át jutna Belgrádba. Ezen a vonalvezetésen okvetlenül változtatni kell, mert megvalósítása valóságilag katasztrófális helyzetbe hozná Szegedet és megint hosszú időre elzárná a várost a nagyobb fejlődés lehetőségeitől. Ez a megoldás ellenkezőnek a nemzetközi, de még inkább az általános magyar érdekekkel. Ennek a vonalvezetésnek következtése volna az is, hogy a bukaresti vonal is Budapestről ágaznék ki s még az a kis autóforgalom is elkerülné Szegedet, amely ma Jugoszláviába és Romániába Szegeden megy keresztül.

Ezzel a tervvel szemben kézenfekvő az a megoldás, hogy a budapest—szegedi országut használtassék fel a transverzális autót céljára, melynek a régi újvidék—szegedi kiépített, bár most meglehetősen elhanyagolt törvényhatósági ut képezné folytatását Belgrád felé, illetve a horgosi határig. Így már végig meglevő és csak modernizálendő utak felhasználásával volna az autót megépíthető, mely jelentős városokat — mint Kecskemét, Félegyháza, Szeged — érintene s a legrövidebb utvonatát biztosítaná ugy Magyarországon területén, mint Budapest—Belgrád között.”

Az indítvány alapján a szegedi közgyűlés ebben az értelemben irt fel a kormányhoz s felterjesztésének támogatására felkérte a Duna—Tisza közén fekvő érdekelt városokat is. Még így is majdnem másfél esztendeig tartott, míg 1932 nyarán a kormány véglegesen a szegedi utirány megépítését határozta el. A Szegedre kedvező döntésben része volt annak a körülménynek is, hogy a dunántuli vonalvezetés esetén még Budapest is elkerülhető lett volna. Ennek az elhatározásnak volt megpecsételése a

Touring Clubok nemzetközi szövetségének szegedi konferenciája

1932 szeptember 3-án. A konferencián Európa csaknem összes országainak képviselői mellett résztvett H. Henneberg, a nemzetközi szövetség elnöke, Paul Duchaine főtitkár és A. D. Allen, a londoni klub főtitkára és egyuttal az ut gondolatának kezdeményezője. A konferencia egyhangú helyesléssel vette tudomásul a Duna—Tisza közén vezető utvonat megépítését és kimondta azt is, hogy turisztikai szempontból is helyesnek látja ezt a határozatot, mert tájképileg egészen újszerű vidékekre viszi a turistákat és alkalmat ad nekik Magyarország második városának megismerésére. E határozat után szinte bombaszerűen robbantotta ki a Délmagyarország 1934 május 3-án azt a szenzációt, hogy az államépítészeti hivatal, melyet a kereskedelmi miniszterium a részletes tervek elkészítésével megbízott, olyan tervet dolgozott ki, hogy az autót nem jönné be Szegedre, hanem a körtöltésen kívül haladna, követné a rókus—horgosi vasutvonalat és Szentmihályteleknél kapcsolódna be ismét a szeged—horgos—szabadkai országutba. Cikkünk, amely

„Szegedi országut, amely elkerüli Szegedet”

címmel jelent meg, az egész városban megdöbbenést keltett és a három nappal később