

DÉLVIDÉKI SZEMLE

1942 AUGUSZTUS

I. ÉVF. 8. SZÁM.

Szeged és a Balkán.

NEM KÖNNYŰ dolog a városokat jelentőségük szerint rangsorba állítani. Sem a város kiterjedése, sem a lakosság száma nem döntő. Még a városi foglalkozású egyének kedvező arányszáma sem lehet mindenkor irányadó. A város fejlődése és jövője világhelyzetéből és országos helyzetéből ered. Eszerint vannak városaink, melyek egykor élénk, ma halott útvonalak mellett, a letűnt idők múzeumaiként csendes finomságban élnek magasműveltségű életüket. A világ fejlődése azonban új utakat tör és új városokat teremt az utak forgalmának egymásba ömlő gócpontjain. Ezek a városok lehetnek még félig parasztvárosok, jelentőségük azonban nem a múlt, hanem a jövő.

Magyarország világhelyzete szerint két világ: Északnyugat és Délkelet természetes összekötő tája, a legtermészetesebb út a Balkán-félsziget felé. A Balkán-félsziget pedig Európa hídja Közép-Kelet gazdag világához, kulcsa a Földközi-tenger keleti medencéjének, kapuja a Fekete-tengernek. Balkán egyre növekvő fontossága ép abban rejlik, hogy három világrész hatalmi körét, Európáét, Ázsiáét és Afrikáét érinti. Európai szemszögből tehát kiválóan fontos Magyarország helyzete és viszonya a Balkán-félszigethez. Magyar szemszögből pedig legelső sorban Szeged szerepe és viszonya fontos a reánk tartozó délvidéki és a bennünket közélről érintő Balkán-félsziget problémáival kapcsolatban. Szeged e nagyvonalú fontosságát földrajzi helyzetének köszönheti. Nemzetközi és nemzeti feladatokat tekintve még egy ilyen fontosságú városunk — Budapest kivételével — nincsen. Szeged tehát tényleg az ország második városa, igazi jelentőségét azonban a helyzetében rejlő erők ki-munkálása által a jövőben nyerheti el.

Vannak még városok, melyek földrajzi helyzetüknél fogva hivatva vannak a Balkán-félszigettel foglalkozni. Így Pécs hivatott a horvát-magyar kapcsolatok ápolására, Kolozsvár pedig a román kérdések vonalán fekszik. Szegednek középponti helyzeténél fogva első sorban a szerb kérdés jut, de ép e helyzete következtében előnyösen eléri a félsziget keleti és nyugati szárnyát is. Szeged szerepének magasabbrendű fontossága mellett szól még, hogy a Balkán-félszigetet a Morava és Vardar folyók észak-déli völgyrendszere két, szinte egyenlő nagyságú területre osztja. E völgyrendszer volt minden időben a félsziget főútvonala, melyből a keleti és a nyugati

szárny egyenlőképp előnyösen megközelíthető. Ehhez a völgyrendszerhez csak Szegednek van előnyös földrajzi kapcsolata. A magyar városok közül tehát Szegedet illeti és Szegednek kell vállalnia a nagyfontosságú szerepet.

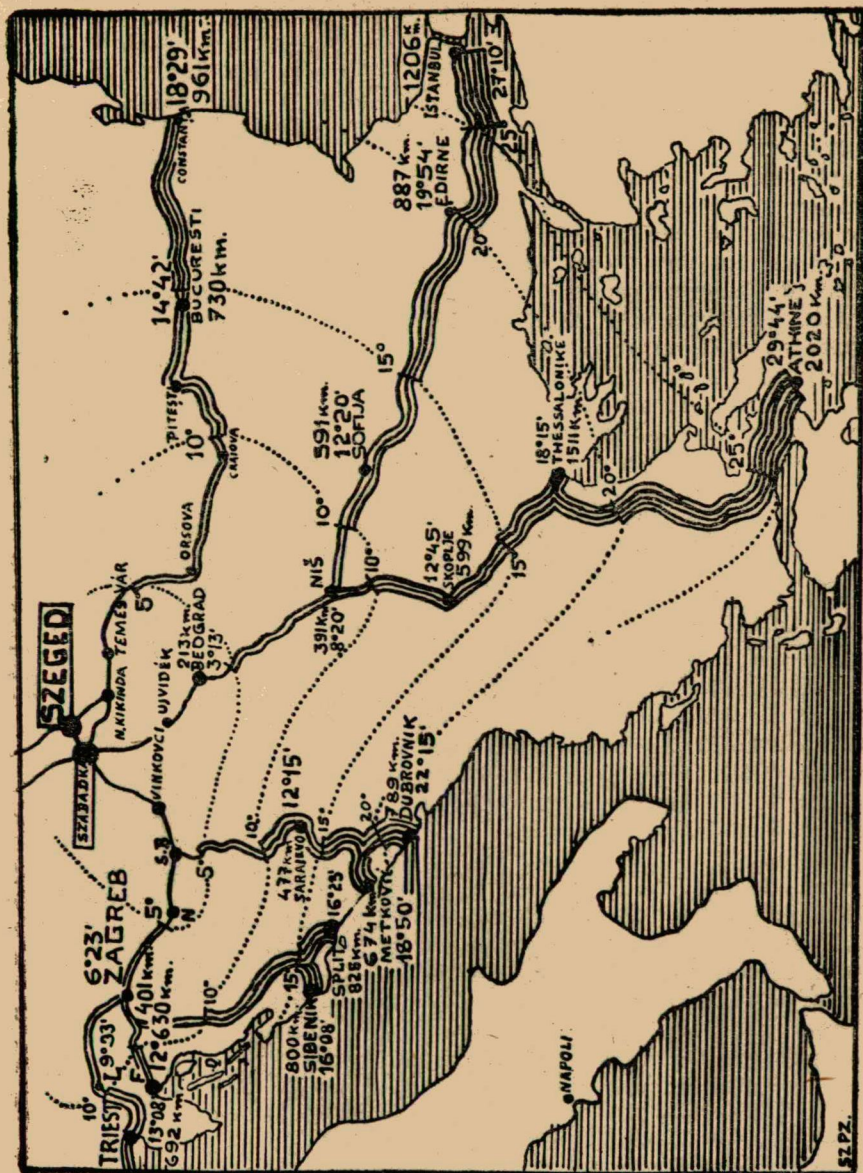
E kérdés nem városok versengése az országos rangsorban a második helyért, hanem nehéz, de gyümölcsöző feladatok szorgos munkálása. Ha Szeged megérti földrajzi helyzetének lehetőségeit, megszkorozhatja lakosságát és gazdagságát, a magyarságnak pedig felmérhetetlen szolgálatokat tehet.

Mi lenne tehát Szeged feladata?

A megélhetés egyszerű föltételei közt nem születnek városok. Város ott keletkezik, ahol magasabbrendű gazdasági és művelődési feladatok megoldására nyílik lehetőség. Például a folyó mentén a kedvező átkelőhelyen nem keletkezik város, csak akkor, ha az átkelőhely országos fontosságú út számára előnyös. Szeged is így keletkezett. A Maros torkolatától északra Algyőn éppen olyan kedvező az átkelés a Tiszán, mint Szegeden. Algyő mégis falu maradt. Mi ennek a magyarázata? — Egyszerűen az, hogy a Kárpáti Medencén belül minden város keletkezése Buda és Pest helyzetéhez igazodott. Ha a pesti út Algyőn kelt volna át a Tiszán, a Marosba ütközött volna, tehát a Marostorkolattól délebbre fejlődött ki a város, Szeged, mert innen az út zavartalanul haladhatott tovább Temesvár, Karánsebes vonalán a híres „Porta Orientalis“ felé, mely átvezetett a balkáni Havasföldre. — Ime Szeged már keletkezésében is közvetítő volt Pest és a Balkán között. — Ha Nándorfehérvár fontosabb lett volna, mint Pest a középkorban, akkor Algyő szerepe nőtt volna meg, mert innenfelől a szegedi út ütközött volna az átkelés után a Maros vizébe.

Volt azonban egy másik útvonal is Pestről a Balkán felé. Ez Nándorfehérvárra igyekezett. Mivel a terep mindenütt egyformán járható, az út a Kunföldhátan szinte nyilegyenesen Újvidék felé tartott, mert a Dunán a legkedvezőbb átkelőhely Újvidék és Pétervárad között nyílt. Ez az út eredetileg karaván- és hadiút volt, szálláshelyek létesültek rajta. Ilyen szálláshely volt Szabadka. Lakói szabad királyi jobbágyságúak, tehát katonák voltak. A nevét is, melyet már a tatárjárás utáni okleveleinkben megtalálunk, ezektől a szabad telepeseiktől vette. Szabadka jelentősége azért volt nagyobb e hadiút többi szálláshelyénél, mert a fontos szegedi átkelőhely tőzsomszédságába esett. Szabadka és Szeged a középkorban együttesen felelt meg hivatásának, mert mind a kettő a magyar hatalom állomása volt a Balkán felé.

Már most felmerül a kérdés, ha a múltban így volt, miért ne kapcsolódják a jövőben is e két város szorosabban össze. Látni fogjuk, hogy csak együtt képviselhetik méltóképpen a magyar gazdasági és művelődési érdekeket dél felé. A két, százezret meghaladó város közt csak negyven kilométer távolság van. Valósággal ikervárosok. Más alkalommal vissza fogok még térni Szabadka és Szeged közös kérdéseire. Most csak annyit, hogy 1. Mindkét város lakosságát fel kell világosítanunk az összekapcsolódás fontosságára vonatkozólag. 2. Kitűnő utakat kell építeni közöttük. 3. Át kell építeni Szeged pályaudvarait és biztosítani kell a gyors és gyakori összeköttetést. 4. Be kell népesíteni Szeged és Szabadka között az útvonalat. Főleg



Szeged és Szabadka egyidejűségi térképe.

A térkép az 1940—41. évi téli menetrend szerint készült. Feltünteti az öt óránként tényleg elérhető távolságokat. Az egyenlő értékű helyeket pontsorok köti össze. A vasutvonal annyi párhuzamosból áll, ahányszor öt óra szükséges a megfelelő távolság elérésére. A fontosabb városok mellett megtalálhatjuk a forgalmi kilométerek számát és a Szabadkától számított utazási időt órákban és percekben. Szegedi viszonylatban a távolságok megtételének ideje kerekén egy órával hosszabbodik meg.

mezőgazdasági ipart kell e vonalra telepítenünk; itt ennek van nagy lehetősége, mert Szegednek is hét-, Szabadkának is hétfelé ágazó vasútvonalhálózata van. Egymást hatalmas gócponttá egészítik ki. Ezenkívül Szabadka így közel kerül a Tiszához is. A két város egységes, nagy gazdasági terv szolgálatában világvárosi fejlődés lehetőségét rejtí magában. Szeged és Szabadka együtt az iskolaváros és a forgalom városának, tehát a kulturának és a tőkének egyesülését jelentené. E kapcsolat mérhetetlenül nagy szolgálatot jelentene az egyetemes magyarság javára és teljes mértékben biztosíthatná a Délvidéken a magyarság örök időre szóló uralmát.

Egyidejűségi térképet készítettem Szabadkáról, a forgalom közép-pontjából indulva a Balkán-félsziget felé. A térkép csak azokat a vasútvonalakat ábrázolja, melyek a nemzetközi expressz-forgalom szolgálatában állanak. Viszonylag zavartalan politikai állapotot vettem alapul, ezért az 1940—41. évi téli menetrendet használtam fel. A térkép, a valóságnak megfelelően, a bizonyos idő alatt tényleg megtehető távolságokat tünteti fel, természetesen az üzemben lévő legnagyobb sebességű vonatokat véve figyelembe. A vasútvonalakon végimentem és megjelöltem az öt-öt óránként elérhető helyeket. Az egyenlő idő alatt elért helyeket pontsorról kötöttem össze, így igen érdekes eredmény jött elő. A Balkán-félsziget felé valóságos, szinte szabályos hullámgyűrűket kaptam. A hullámgyűrűk közé zárt övezetek kézzelfoghatóan igazolják Szabadka, illetve Szeged uralkodó helyzetét a Balkán-félsziget fölött. Ilyen szabályos és az egész félszigetet egyenletesen felölelő hullámgyűrűket egyetlen más magyar városból sem lehet meghúzni. Ami torzulás a hullámgyűrűkben mutatkozik, az csak annyi, hogy a Száva-völgyében és a Havasalföldön akadálytalanul folyhat a sebes közlekedés, míg a Dinári-hegység táján meglassul az eléje torlódó természeti akadályok következtében.

Szeged kitűnő fekvését a Balkán-félsziget felé a magyarság minden időben ismerte. Láttuk, hogy ezért is telepedett erre a helyre Szeged városa. Az ozmán előretörés éle a Morava-völgyén keresztül Nándorfehérvár ellen irányult. A dicsőséges magyar ellenállás idején, a Hunyadiak korában, Szeged a nemzeti erőgyűjtés főfészke. A térképen látható hullámgyűrűk a távoli múltban is hasonlóképpen futottak, csak ott, ahol ma expressz vonatok száguldanak, régen karavánok jártak és amit a térképemben öt órában megtehető távolságnak tüntettem fel, azt hajdan hozzáveőleg öt nap alatt tették meg.

Szegeddel szemben kitűnő földrajzi fekvése van az egykori Nándorfehérvárnak, Belgrádnak. A történelmi katasztrófák azonban megfosztottak bennünket ettől a nagyjelentőségű várostól. Vonzásköre kiterjed a magyar Délvidékre. Ezt pedig ellensúlyozás nélkül nem hagyhatjuk. Hasonlítsuk össze pár adat alapján Szeged és Belgrád szerepét? — Honnan származik Belgrád népe? Ne számítsuk a Belgrádban és a Jugoszlávián kívül született egyéneket, csak az egykori bánságokból származó belgrádiakat vegyük figyelembe az 1938—39. évi jugoszláv statisztikai évkönyv adatai alapján. Belgrád és kerülete ekkor 288.938 lakosú volt. A magyar Délvidék alkotta a volt Dunai-bánság területének legnagyobb részét. A főváros lakos-

ságából 74.751 ember született a Dunai-bánságban, míg a többi bánságban együttvéve 106.964. Ha ezt száznak veszem, akkor a Dunai-bánság 69 százalékot jelent a többi összegével szemben. Belgrád tehát hatalmas vonzerővel feküdt rá a Délvidékre, és már a húsz esztendőös jugoszláv uralom alatt is innen növekedett és innen frissítette fel lakosságát.

Szeged vonzóerejét is mérjük meg a Délvidék felé!

Térjünk vissza a zavartalan békevilágba, amikor Szeged is kifejtette vonzását dél felé. Itt tehát nem a menekültek száma szerint igazodunk! 1910-ben Szegednek 118.328 lakosa volt. Ebből Szegeden, vagy a megyében született 89.624. Más magyarországi vármegyében 27.063, közülük azonban 11.240 lakos született a trianoni szerződésben Jugoszláviának ítélt területen, tehát legfőképpen Bács-Bodrog és Torontál vármegyék földjén. Ez hasonló számítással 52 százaléknak felel meg. Nyilvánvaló tehát, hogy Szeged vonzása is igen jelentékeny a Délvidék felé. 1910-ben a városok még nem mentek át oly élénk népcserén, mint ma; úgyhogy ez az érték a jövőben még nagyobb lesz. Szabadkával együtt tökéletesen ellensúlyozza majd Belgrád hatását. Szeged szerepe annál jelentékenyebb, mert annak ellenére, hogy a Délvidékről tekintélyes embertömegeket vonzott mindég színmagyar város maradt, a multban 96, ma pedig 99 százalékban magyar a lakossága.

Belgrád földrajzi előnyei közül a víziútak kedvező összefutása emelkedik ki. A Duna vonalán fekszik. Hozzá vezetnek a Száva és mellékfolyói. Könnyen bejut a Tiszába és a Drávába, eléri a Ferenc- és a Béga-csatornát. Vele szemben Szeged víziútjai is kifejleszthetők. Szeged a Tisza hajózható szakaszának a legfontosabb pontján, a Maros torkolatánál fekszik. Mind a Maros, mind a Tisza hajózása még jelentékeny fejlesztésre vár. A legfontosabb azonban a hajózható Duna-Tisza csatorna megépítése, mely a lehetőség szerint Szegedre vezessen. Virágzó városokat és gazdagon termő kertművelésű földeket köthetne össze, ha megépülne a Szeged, Hódmezővásárhely, Orosháza, Csaba, Gyula közti csatorna, mely a Fehér Kőrösből táplálkozhatnék. A tiszántúli öntözőrendszerek Tiszalöktől kiindulva a Kőrösökig már csaknem készen vannak; Szeged érdeke, hogy e hajózó és öntöző rendszer a Marosig továbbfejlesztessék. Így Szeged a Magyar Alföld elsőrangú vizi csomópontja lenne, mely még Belgrád kedvező hajózási lehetőségeit is felülmulhatná. Az Alföld terményei a Dunán keresztül utat és piacot nyerhetnének Nyugat-Európa nagy fogyasztó területei felé.

Mi járul tehát reánk? — A földrajzi helyzetben rejlő nagy lehetőségeket ki kell aknáznunk! Ha terveinket megvalósíthatjuk, Szeged és ikervárosa, Szabadka a magyar jövő városa lesz. Hatalmas ikerváros fejlődhet itt, mely a tiszavölgyi magyarság erejét tetemesen megnövelné. Utunk céljaink felé: az Alföld és a Balkán szorgos kutatása, tudományos eredményeink gyakorlati értékű szolgálata.