

Hatvan év előtt nyílt meg Budapest-Ujvidék között a vasúti forgalom

A tulmagas építési költségek miatt huzódik a terv megvalósítása — Baross Gábor a „vasminiszter“ volt az első utas a Budapest—Ujvidék—Zimony vonalon

II.

Az akarat meg volt a vasútépítéshez, de hiányzott a pénz. Mindenki tudatában volt annak, hogy milyen nagy gazdasági jelentősége lenne annak, ha Ujvidéket és az egész Délvidéket vasútvonal kötné össze Pesttel és azon keresztül Béccsel. Sajnos, gazdaságilag a hetvenes években még Bécs volt a fontos. A Délvidék, de az egész ország terményeinek fő piaca Bécs és Ausztria volt, iparilag és kereskedelmileg is teljesen ki voltunk szolgáltatva az ősi császárvárosnak és ez a kiszolgáltatottság volt oka elsősorban annak, hogy gazdaságilag nem erősödhetett meg az ország oly mértékben, amint ez gazdaságánál fogva megillette volna.

A Budapest—Ujvidék közötti vasútvonal nagy jelentősége abban rejlett, hogy azt

Belgrádon keresztül Konstantinápolyig lehetett kiépíteni.

Ehhez természetesen a szerb kormány anyagi hozzájárulására is szükség lett volna.

Szerbia akkor nem volt olyan anyagi helyzetben, hogy túlnagy áldozatokat hozhatott volna a maga erejéből.

Belgrádnak is külföldön kellett pénzt biztosítani a vasútépítés céljaira.

Sok akadályt jelentett az is, hogy a tervezett vasútvonal mellett levő községek nem ismerték fel annak fontosságát

mit jelent számukra, ha vasutat kapnak még pedig fővonalat, amelynek révén közvetlen összeköttetésbe kerülnek nemcsak Pesttel, hanem Nyugateurópával és a Balkánnal. A hozzájárulások nem voltak oly mérvűek, amelyek a kormány kívánságainak megfeleltek volna. Nem egyedülálló eset Kiskér községé. A terv szerint a vonal Kiskér mellett Ókér megkerülésével haladt volna.

A kiskéri községi kupaktanács azonban minden hozzájárulást megtagadott. Ezzel szemben Ókér nemcsak ingyen területet ajánlott fel a vasútnak, hanem tetemes készpénz hozzájárulást is megszavazott és biztosította a vasúti állomás építéséhez szükséges téglát is.

Ilyen körülmények között Ókér kapta a vasutat. Évek multán Kiskér rájött arra, hogy milyen végtelen hibát követett el és ekkor pénzt, telket és téglát ajánlott fel, csak hogy megállóhelyet kapjon néhány kilométerre a községtől.

Sok huza-vona után mégis csak meg volt minden ami a vasút építéséhez szükséges: a tervek elkészültek, megfelelő pénz is rendelkezésre állott és így az 1881-1882. években megkezdődhetett a Délvidék és Balkán szempontjából egyaránt oly fontos Budapest—Ujvidék—Zimony közötti vasútvonal kiépítése.

A munkát vállalkozóknak adták ki, akik nagyrészt külföldiek vol-

tak. A Verbász-Kiszács közötti szakaszt Jakob András ujverbászi vállalkozó, a Kiszács-Ujvidék részt Reichenberg, Gottscheber és Manz gráci cég, a Pétervárad-Csortanovci folytatást a Prasz és Frey bécsi, az Indiáig terjedő részt pedig Fischer és Gregerson budapesti vállalkozók készítették el. Magyar gazdasági körökben akkor nagy visszatekintést szült, hogy főleg idegen vállalkozók nyertek megbízást munkára. Hivatalos helyen azzal magyarázták ezt, hogy belföldön nem volt elég vállalkozó és ezért kellett külföldieket hozni. Ezzel szemben — hangoztatták — az ellenőrzést kizárólag belföldiekre bízták, tehát ez tökéletes volt.

A HÍD ÉS ALAGÚT ÉPÍTÉSE

Nagy eseménye volt Ujvidéknek és környékének a híd és alagút építése. A lakosság legnagyobb szórakozása volt naponta kimenni a du-naparttra és nézni, hogyan folyik a munka.

A hidat egy lillei cég építette, főleg olasz munkásokkal.

Nagy veszélyben is voltak akkor az ujvidéki macskák, mert az olaszok minden kezük ügyébe kerülőt elfogtak és jóízű peccsenyeként elfogyasztották. Ennek ellenére azonban szorgalmasan dolgoztak és a hidat majdnem pontosan a kitűzött időre elkészítették.

A pétervárad és csortanovci alagutat a Brüder Klees stuttgarteri cég készítette.

Ujvidék város képviselőtestülete 1880 június 23-án megtartott közgyűléséből feliratot intézett a kormányhoz és ebben azt kérte, hogy a vasúti hidat építsék úgy, hogy annak párkányzatán gyalogosok és kocsik is közlekedhessenek.

A közgyűlés felterjesztésében rámutatott arra, hogy Bácska és Szerémség között a téli hónapokban semmiféle összeköttetés nincs és ezért lenne fontos úgy kiépíteni a hidat, hogy azon kocsik is közlekedhessenek.

Bende Imre apátplébános országgyűlési képviselő vezetése alatt küldöttség adta át a kereskedelmi és közlekedési miniszternek a város kívánságát. A kormány azonban csak részben teljesítette a kérést, mert a vasúti híd oldalán mindössze a gyalogosoknak használható párkányt készítettek.

Az Ujvidék—Pétervárad közötti vasúti híd 1883—1941 áprilisa között biztosította az összeköttetést Európa és a Balkán között. 1941 Nagypéntek éjjelén robbantotta fel a hidat a visszavonuló jugoszláv hadsereg.

A VASÚTVONAL MEGNYITÁSA

Nagy ünnepélyesség között adták át a forgalomnak 1883-ben, hatvan évvel ezelőtt a Budapest—Zimony közötti vasútvonal utolsó részét is. Baross Gábor, a vasminiszter volt az

első utas, aki Budapestről Ujvidék-ken keresztül Zimonyig megtette az utat. Az ujvidéki pályaudvaron ünnepélyesen fogadták a minisztert; aki a Fruskagora zöld koszorújától övezett vidék szépségétől elragadtattva mondta az őt üdvözlő küldöttségnek: „Nem Ujvidéknek, hanem Szépvideknek, kellett volna elnevezni városukat.“

Hatvan év előtt indult meg a vasútforgalom Budapest és Ujvidék között és ugyanakkor kapcsolódott be a Balkán is Nyugateurópa vasúti forgalmába. Mértöldkövet jelentett ezt nemcsak városunk, hanem Délkeleteurópa életében is. A háború pusztító fergetegétől mentes időkben

az emberi haladás, kultura és gazdasági jólét vivőere volt ez a vasútvonal, amelyen az Osztende és Konstantinápoly között közlekedő expresszvonat tette meg több ezer kilométeres útját.

és segítette közelebb keletet nyugathoz, hogy kiegyenlítse azokat a különbségeket, amelyek a huszadik században is fennállanak a két ellentétest világtáj kulturája között.

Ma Ujvidék a végállomása a Balkán felé vezető vasútvonalnak, de egyúttal végállomása a nyugati kultúrának is. Ha azonban elcsitul a csatazaj, megszűnik a tömegmészárlás és az emberek ismét embereként néznek egymás szemébe, akkor Ujvidék lesz a legfontosabb kapocs kelet és nyugat, a Balkán és Európa között. A Délkeleteurópa kapujában nagy jövő vár erre a városra, ahonnan hatvan évvel ezelőtt még váltott lovakkal kellett utazni, ha ez ember a legközelebbi száz kilométernél is nagyobb távolságban levő vasútállomásra akart eljutni.

Tomán Sándor

Kalapáccsal agyonverte édesapját

Nagyváradról jelentik: Ifju Gyulai István 23 éves asztalossegéd több kalapácsütéssel agyonverte alvó édesapját, Gyulai Pál 55 éves asztalosmestert. A gyilkos fiú tette után a vasútállomásra rohant és a

robogó vonat elé vetette magát.

A vonat lemetszette jobb lábát. Súlyos állapotban kórházba szállították. A családi tragédia hátterét még nem sikerült felderíteni.



December 29-től 31-ig

Magyar vigjáték!

NAGYMAMA

Főszereplők: Szörényi Eva, Petényi László, Rózsahegy K., Petfies S.

Legújabb magyar és Ufa hirodó

Előadások kezdete: mindennap 3, 5 és 7 orakor, vasár- és ünnepnapokon d. e. 11 orakor Matiné