

## Szeged a féloldalas város

dr. Rigó Mihály  
ny. mérnök

„Az 1712.évi árvíz után sokan úgy vélekedtek, hogy Szeged végképp elpusztult, és nem támad föl többé.”

Bálint Sándor

„A magyar Alföld legszebb délibábjá ... Szeged, ...”

„Magyar emlékül és magyar reményül  
Állj boldogan és büszkén, ősi város,  
Símulj szerelmes szívvel a Tiszához.”

Juhász Gyula

1.

A kérdés: miért nem kétoldalas, szimmetrikus város Szeged, miért ilyen nagy a különbség a beépített területek arányában a Tisza jobb és bal oldalán?  
(Firbás Zoltán térképei)



1870. az 1879-es nagyárvíz előtt

A Tisza átszeli, vagy inkább csak érinti Szegedet?

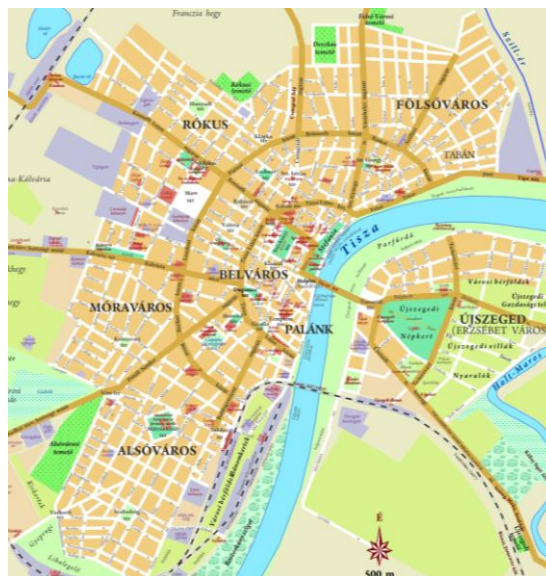
A sárga színek arányát érdemes a fenti két térképen nézni.

Fentebb két térkép látható, két különböző időpontból. Az egyik az 1879-es nagyárvíz előtti, a másik pedig a közvetlenül az nagyárvíz utáni állapotot mutatja.

**Természetesen minden megváltozott, azonban valami nem: mindkét esetben lényegesen kisebb a Tisza bal partjának beépítettsége, mint a jobb parté! Az újszegedi sárga felület mindkét térképen kisebb.**

Látható, hogy nagy az aránytalanság a Tisza két partja között. A bal parti Újszeged sokkal kisebb területet foglalt le mindkét időszakban, mint a jobb parti városrész. Ma úgy mondanánk, hogy túlhasznosított és alulhasznosított.

Fontos azt is megállapítani, hogy Újszeged városrész területe az 1879-es nagyárvíz óta növekszik. Nyilvánvaló az, hogy nem akar megmaradni a városrész a visszafogottság állapotában. **Tendencia tehát az újszegedi beépített területek nagyságának növekedése.**



1910. a nagyárvíz után közvetlenül

A következő térkép a mai állapotot mutatja, **de mutatja a jövő tendenciáit is!**  
Mi látható?

- Újszeged beépített területe soha nem volt ekkora.
- A Szegedtől dél-keletre lévő Szőreg beépített területe is nő. Házak épülnek az egykori Maros-tó helyén is.
- Szeged Szőreg felé, Szőreg pedig Szeged felé terjeszkedik, már szinte össze is nőttek. Ez ellen ugyan az újszegediek élesen tiltakoznak, nyugalmukat féltve az átmenő forgalomtól, de valószínűen a folyamatot nem tudják megállítani, és Szőreg nem is sokára Szeged egyik városrésze lesz.
- A folyamatnak még nincs vége, hiszen Szőreg alatt van Újszentiván, Tiszasziget és Szerbiában Gyála. Ők is fejlődhetnek, az ő területük is nőhet. Eddig kimondatlanul: **ez egy nagy fejlődési terület Szeged részére.**
- Szeged Széchenyije, Vedres István – a mai fogalmaink szerinti városi főmérnökünk -, 1808-ban ezen a vidéken hozta létre Vedresházát, 3600 kh-at kikanyarítva a mocsárból, a mintagazdaságával. Ő valamit megsejthetett, valamit ár tudhatott ezen terület rendkívüli értékéről.

[http://www.ativizig.hu/vizugyimuzeum/elod\\_vedresistvan.aspx](http://www.ativizig.hu/vizugyimuzeum/elod_vedresistvan.aspx)

<http://mek.oszk.hu/00300/00355/html/ABC16241/16612.htm>



A továbbiakban az okokra keresek választ, valamint arra, hogy aszimmetriának a világ végéig fenn kell-e maradnia?

**A térképen (Firbás Zoltán térképe) jól látható a Tisza két kellemetlen törése. A folyó előbb élesen jobbra, majd közvetlenül utána balra fordul, ráadásul**

## **kis sugarú ívben és nagy törésszöggel! Ezt a vonalvezetést ma már inkább tartják hibásnak, mint optimálisnak!**

2.

Az első lehetséges ok a víz.

A Szeged környéki elképzelések, melyek befolyásolhatták Újszeged sorsát is.

2.1

Az egyetlen folyómeder vagy inkább a több ágon futó Tisza a természetes?

**Szegedi igazi képét ma már elfelejtettük, és a mai nagyon kiszáritott várost képzeljük el öröktől valóként létezőnek.**

Bálint Sándor a „Szeged városa” című könyvének első oldalán így ír Szegedről:

„Szeged városa a Tisza és a Maros összefolyásánál, **hatalmas vízvidék közepén**, az Alföld legmélyebb részén, tálszerű mélyedés alján terül el.

A szabályozás előtt **a Tiszának számos ága hálózta be a várost**, és közvetlen környékét.”

„Maga a város magasemeletű, kiemelkedő löszháton, a tiszai ártérből kiálló **szigetségeken** keletkezett.

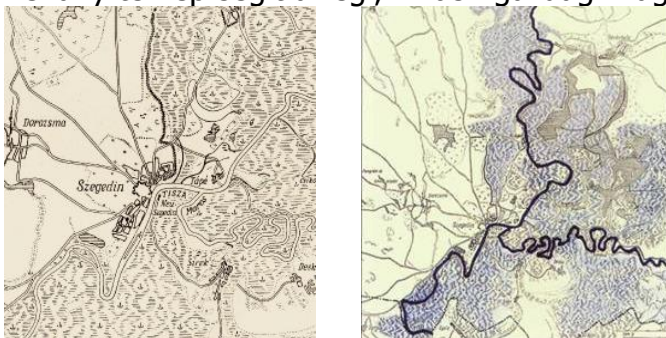
Szeged eredeti domborzata hármass tagolású. legmagasabb szintje az ártérből kiemelkedő hátság, amelyre a Vár és Palánk, a mai Belváros keleti része épült.

Ettől délnyugatra terül el mintegy másfél km távolságra egy másik hátság, a mai Alsóváros magja.

A harmadik hátság a mai Felsőváros **6-7 szigetből** álló csoportja.

A felszín manapság már kiegyenlítettebb, régebben több méteres szintkülönbség is volt a hátságok és a közbenső – a szegediek nyelvén tanka, csöpörke, limány néven emlegetett – mélyebb rétegek között.”

Néhány térkép segít a régi, vízben gazdag világot elképzelni.



<http://www.ativizig.hu/vizugyimuzeum/Default.aspx>

[http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany\\_es\\_ismeretterjesztes/Hidak\\_csongrad\\_megyeben/pages/hcsm\\_004\\_megyeh.htm](http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany_es_ismeretterjesztes/Hidak_csongrad_megyeben/pages/hcsm_004_megyeh.htm)

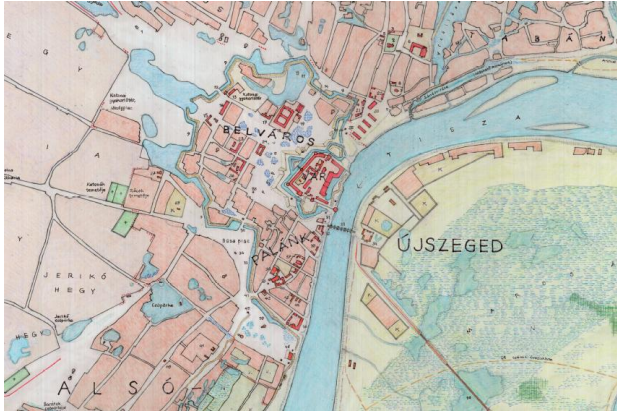
Nehéz ezen megmondani, hol van Újszeged.



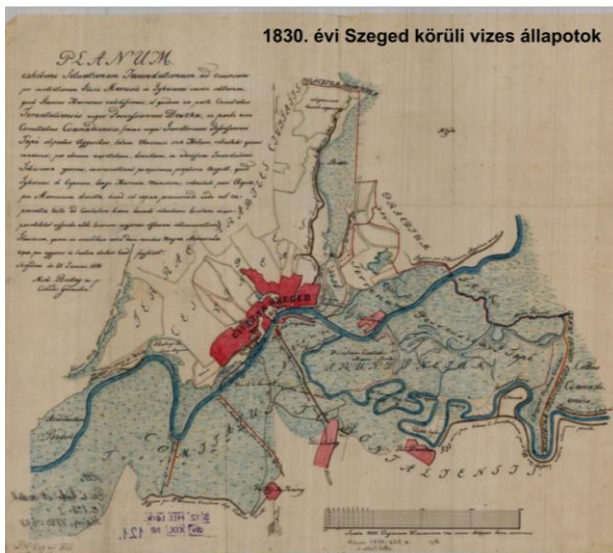
[http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany\\_es\\_ismeretterjesztes/Hidak\\_csongrad\\_megyeben/pages/hcsm\\_004\\_megyeh.htm](http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/tudomany_es_ismeretterjesztes/Hidak_csongrad_megyeben/pages/hcsm_004_megyeh.htm)



Szeged és Makó között ma főút és autópálya megy, de a XIV-XVI. században még út sem volt a két város között, a víz miatt. Újszeged itt sem látszik ki a vízből. A Tiszától keletre vízállásos, mocsaras területek láthatók. Még az 1790-es és az 1830-as térkép is ezt igazolja.



1790.



1830.

Szeged városa, mintha egy tenger partján feküdne. Újszeged pedig benne a tengerben, már ami ebből akkor volt.

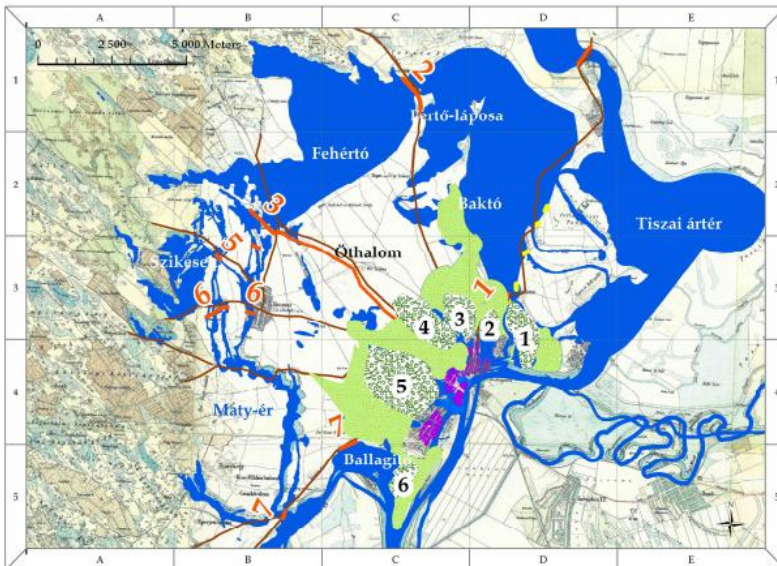
Az előző és a következő térképen is jól látszanak a Tiszával párhuzamos Tisza-ágak, a város belsejében lévő ágak is, a városi tavak is. Szerencsésebb múltú városokban ez ma is így van!

Újszeged pedig jórészt még mindig a vízben, a mocsárban. A következő térkép mutatja a korabeli Szegedet a sok belső vízfelületével. Gazdagabbak lennénk ma a létükkel?



1831.

De a helyzet Szegedtől nyugatra is hasonló lehetett a szabályozás előtt, az év bizonyos időszakaiban. A Maty-folyó, mint a Tisza egy természetes ága. Vízben gazdagság a külterületen is!



A térképen 1: Szillér-dombja, 2: Tarján, 3: Franciahegy, 4: Rókus, 5: Kálvária, 6: Kundomb. Szeged egy vízgyűrűben fekszik a kis dombjain. Ennek a gyűrűnek lényegi eleme a mai Maty-érre támaszkodó „Maty-folyó.”

Összefoglalva megállapíthatjuk, hogy a Maty-ér, a hozzá kapcsolódó semlyékek, a Fehértó és kapcsolódó vízrendszere a Tisza medrével és alacsony ártérével egy nagy kiterjedésű, összefüggő felszíni vízrendszert alkotnak Szeged körül, amely a belvárostól (vagy ha úgy tetszik a Tisza–Maros torkolatától, mint stratégiai ponttól) egy kb. 8–10 km sugarú körív mentén található és szorosan körbeveszi a várost.<sup>122</sup> A vízrendszer délen és északon is közvetlenül a Tiszához kapcsolódik és tökéletesen bezárja a gyűrűt, és szinte áthatolhatatlan természeti akadályt képezett tehát a Tisza–Maros torkolat előterében. A minimálisan 100, de helyenként 300–400 méter széles Maty meder komoly akadályt jelentett mindenkinek, aki meg akarta közelíteni a Tisza–Maros torkolatot. A [http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/1/Szalontai\\_disszertacio.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/1/Szalontai_disszertacio.pdf)  
[http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai\\_mellekletek.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai_mellekletek.pdf)

Bálint Sándor írta a könyvében:

„Felsővárost évszázadokon át, egészen a múlt század derekáig ugyanis egy mellékág, a Kis-Tisza választotta el a Nagy-Tiszától: a mai szalámigyár, sóház területén kisebb, inkább csak kertként művelt szigetet fogott közre. A mai gőzfűrésztelep táján szakadt ki, és a vár északi sáncánál nagyjából a volt pénzügyigazgatóság épülete mellett torkollott be ismét a Tiszába.”

A Tisza szegedi szakaszára jellemző, hogy gyakran folyik párhuzamos medrekben. Az első ilyen a Kis-Tisza, vagy Sándor-réve néven ismert<sup>55</sup> keskeny meder, mely a Szillér torkolata után válik ki.<sup>56</sup> Ez az anyamedertől északra kb. 100 méterre folyik, lényegében a mai Kis Tisza utca és a Maros utca vonalában, majd a vártól északra található sópajtáknál (Rác Piacz) ér össze újra a nagy Tiszával (40–41. térkép, 14. ábra D2). A kis meder morfológiája alapján eredetileg valószínűleg fok lehetett. A Balla-térképen (1776 70. térkép) használt jelölések alapján a térkép első közlője és feldolgozója úgy ítélte meg, hogy a meder csak időszakosan van vízzel telve (Csongor 1968, 122), aminek ellentmond az, hogy ez meder lehetett a felsővárosi kereskedők egyik fontos, védett kikötője.<sup>57</sup>

A szakirodalomban gyakran felmerült, hogy a későbbi Várnak helyt adó sziget belső oldalán is a Tiszának egy kiszakadt holtága folyhatott, mely vagy közvetlenül a vár alatt folyt vissza az anyamederbe, vagy pedig a Palánk déli végében. Ez a feltevés Evlia Cselebi útleírására épül, aki szerint nemcsak a várat, hanem annak külvárosát (Palánk) is a Tisza folyja körbe (14. forrás).

Kettőződött a meder a folyó alsóvárosi szakaszán is, Alsóváros keleti szélén, kb. a Bem utca vonalában folyt az egykori Alsó Tisza, melyet egy keskeny kanyargós meder kötött össze melyet már a kéziratok térképek (70. térkép) is Sebes-fokként neveznek (Inczefi 1960, 78; Csongor 1969, 272). A fok eleje a mai Pályaudvar mögött lehetett, majd kb. 2 km hosszan halad párhuzamosan a Tiszával. Köztük található a Boszorkánysziget, a Közép-tó, egy nagyobb füzes erdő és egy legelő. A Sebes-fok végül a Tisza gyálai kanyarjának északi oldalán elterülő Ballagi-tóba torkollik, annak vízutánpótlását biztosítja (17. térkép).<sup>58</sup>

[http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/1/Szalontai\\_disszertacio.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/1/Szalontai_disszertacio.pdf)

[http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai\\_mellekletek.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai_mellekletek.pdf)

## **Nehéz elképzelni, hogy innen indulhattunk, ezt rontottuk el. Nem estünk át a ló túloldalára?**

Az eddigiekből egyértelmű:

1. Valamikor nem egyetlen mederben folyt a Tisza Szegeden, hanem több ágra bomolva, - még magában a városban is! - és így magától kisebb-nagyobb természetes szigetek sorozatát alakította ki a folyó maga. A természetes mellékágakat az emberi beavatkozás számolta fel.
2. A szabályozások idején a nagy folyókanyarulatok átvágásakor az ember maga is szigetek sorozatát hozta létre a folyó mentén végig. Jól látható egy ilyen sziget Szegedtől délre, a Gyálai-holtág és a mai Tisza között, melyen fekszik

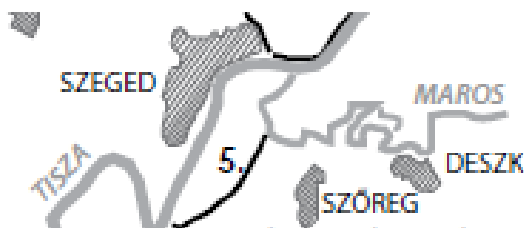


Gyálarét. **A Tisza többágúsága, a Tiszában lévő szegetek tehát nem idegenek sem a folyótól, sem a várostól!**

3. A szabályozás előtt sokkal nagyobb felületet foglaltak el a vizek a városban, mint ma, a mai sivárság emberi beavatkozás következménye. Sejthetően a kiszáritás egyik fő oka a malária elleni védekezés volt. A város kiszáritása ellenére és után, pusztán a klímaváltozás miatt, megint megjelenhet a malária. Meg kell említeni, hogy a több vízfelülettel rendelkező város emberibb lenne ma, tehát Szeged egyik nagy vesztesége a régi vízfelületek elvesztése.
4. Vedres után mások is felfogták Újszeged értékét azok, akik a Kamara-töltés megépítésével jó nagy darab földet tettek művelhetővé.

„Újszegedet **1885-ben** a Tisza és a Maros balparti töltését összekötő töltéssel fogták körbe. Ez a Kamara-töltés nevet kapta.” A következő rajzon az 5. jelű vonal. A jobb oldali térkép sraffozott területe pedig az elnyert terület.

[http://www.sk-szeged.hu/statikus\\_html/kiallitas/arviz1879/utana.html](http://www.sk-szeged.hu/statikus_html/kiallitas/arviz1879/utana.html)



<http://mapire.eu/hu/>

## 2.2

### A szegedi híd helye

A híd helye Újszeged létének elemi meghatározója.

Az 1790-es térképen is jól látható az, hogy eleink bölcsen a hidat a folyó legkeskenyebb pontján építették fel, a szegedi Tisza-szakasz szűkületében.

Még jobban látszik a Tisza „darázsdereka” a következő térképen.

Jól látszik a régi szegedi vár a város közepén, mely mellett állt a híd. Ennek újszegedi hídfőben pedig megtelepedett egyből az újszegedi városrész csírája. A tiszai híd folytatása volt a Vedres István tervezte – 700 öl hosszú - falábú vagy százlábú híd át a vizenyős területen Szőregig, mely 1870-ig dolgozott.

A Város az állandó forgalom biztosítására Vedres István terve szerint Szőreg és Újszeged között, a torkolati mocsárvilág fölött hatalmas fahidat építtetett. Újszegeden Bálint Sándor szerint a Maros torkolati mocsárvilága, lápvilága uralkodott.

[http://epa.oszk.hu/01600/01609/00010/pdf/MFME\\_EPA01609\\_1969\\_1\\_287-294.pdf](http://epa.oszk.hu/01600/01609/00010/pdf/MFME_EPA01609_1969_1_287-294.pdf)



[http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai\\_mellekletek.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai_mellekletek.pdf)

A Tiszán itt hajóhíd állt.

A *hajóhíd*, *fahíd* nagyjából a mostani közúti híd vonalában, a hajdani palánki kompjárás helyén 1883-ig állott fönn. Szükség esetén fölnyitották, hogy a vontatással közlekedő hajók zavartalanul haladjanak át. Ez volt a *hídnyitás*, amelyért bizonyos összeget kellett fizetni. 1855-ben 2228 hajó számára nyitották meg. Ebből a sóhajók rakománya 520 ezer mázsa volt.

Télire szétbontották. A tavaszi jégzajlások után állították össze, és helyezték a superok, hajóácsok ismét üzembe. Ennek *hídkötés*, *hídbekötés* volt a neve.

1883 októberében megnyílik a modern közúti híd. Az átkelés 1914 előtt gyalogosoknak 4 fillér volt. E hídpénz leróvása úgy történt, hogy a pénzért váltott, *pléhgaras* néven emlegetett bádoglepot pár lépéssel odébb urnába kellett beledobni. Újszegedről visszajövet nem kellett fizetni. A vám 1930 táján enyészett el.

„Az egyszeri juhász ment volna át — meséli Tömörkény István — Újszegedről a hídon keresztül, a számaron. Elébe állottak a vámszedők, hogy fizessen hat pénzt. Hát miért fizessenek én — mondta a juhász —, mikor ahol ni, a gyalogos emberek semmit sem fizetnek. Mondják a vámosok: ha majd kend is gyalog megy át, kend sem fizet. A juhász így fölvilágosítottatván, leszállt az istenlováról. Gyere no, csacsi — mondta neki barátságosan. Átdugta fejét a hasa alatt, a vállára vette, s átvívén a csacsit a hídon, nem fizetett hat pénzt. A vámosok pedig szerfölött csodálkoznak, hogy miért él az a bürge után, akinek ennyi esze van.”

[http://epa.oszk.hu/01600/01609/00010/pdf/MFME\\_EPA01609\\_1969\\_1\\_287-294.pdf](http://epa.oszk.hu/01600/01609/00010/pdf/MFME_EPA01609_1969_1_287-294.pdf)

## 2.3

### A Tisza szegedi szűkülete

Ami jó volt a hídnak, a rövid hídhossz miatt, az a folyónak az elhíresült szegedi szűkülete volt, mely nagyon lecsökkentette a folyó vízszállítási kapacitását. Szeged város vezetése több módon is megpróbálta megoldani a kapacitáshiányt. Érdekes módos azonban főleg nem úgy, ahogyan ma a vízügyesek, tehát nem a meglévő töltések magasításával!

#### 2.3.1

Újszeged területének megvásárlása vízbefogadó térnek. Teret vettek a sok víz, az árvíz elhelyezésére. Egy — a mainál - sokkal korszerűbb gondolat, mely nem beszorítja a folyót, hanem teret ad neki, kiengedi.



létesítsenek. Hosszas tárgyalások után abban történt megállapodás, hogy a 2000 hold nagyságú Újszegedért, melyet a víz minden évben megfutott és csak legeltetésre és kaszálásra lehetett használni, hasítson ki a város ugyancsak 2000 holdnyi területet az ötömösi pusztá szélén s a jobb minőségű új szegedi birtokra fizessen még a város 100,000 forint érték-kiegyenlítésül, mit az időben rendkívül magas összegnek tekintettek. E így került a város birtokába Újszeged, melynek különben a török hódoltság előtti időkben is ura volt, melyet most csupán azon végre szerzett meg, hogy azt, mint tulajdonos, ártérül tartsa fenn, hogy vízáradások alkalmával a Tisza és Maros felduzzadó vizei a széles ártéren

könnyen lefolyhassanak s ezáltal a Maros betorkolásának a városon alúl tervezett áthelyezése feleslegessé tétessék. Újszeged a város földesúri birtoka lett tehát s mint ilyen továbbra is Torontál váraegye felügyelete alatt és politikai területébe beosztva maradt 1). Ötömös ellenben a város területéből kikebelezetett

Tehát:

„... melyet a víz minden évben megfutott és csak legeltetésre és kaszálásra lehetett használni ...”

„... csupán azért szerzett meg, hogy azt, mint tulajdonos, ártérül tartsa fenn, hogy a vízáradások alkalmával a Tisza és a Maros felduzzadó vizei a széles ártéren könnyen lefolyhassanak ...”

<http://www.bibl.u-szeged.hu/reizner/02/2001.htm>

melyen a nagyobb áradások vizei, a mederszorulat elkerülésével, a Tiszába vezethetők lennének. A város küldöttei azonban ezúttal is hangsúlyozták, hogy Új-Szegedet ártérül kívánják fenntartani s folyamszabályozási érdekek nem is követelik ezen területnek ármentesítését; miután tehát a nagyobb áradások ezentúl is Új-Szeged határán fognak lefutni, a vasutat az ártéri híd kiépítésére mindenesetre

<http://www.bibl.u-szeged.hu/reizner/02/2210.htm>

Újszeged szerepe akkor ugyanaz volt, mint manapság az Új Széchenyi tervnek nevezett projekt árapasztó tavai, tározói. Ideiglenesen hagyták szétterülni a nagy vizet. Ez a szemlélet ma is megállná a helyét, mert az eddig falak közé szorított vizet” kiengedi, teret ad neki. Legfeljebb az a furcsa, hogy ezt a város mellett teszi!

### 2.3.2

Az időközben elkészült töltés hátrább vitele a folyótól, nagyobb szélességet adva a gátakkal beszorított folyónak.

1874/75-ben töltés épült a Tisza újszegedi oldalán is.

Az újszegedi ármentesített földeket, kereken 1900 holdat, elsősorban a Marostót, 1883-ban adta a Város bérbe huszonöt esztendőre. A Marostó ármentesítése még 1874/75-ben is úgy történt, hogy nyolc évi ingyenhasználatért a bérlők, főleg alsóvárosiak, bizonyos mennyiségű földet tartoztak a töltésbe beleépíteni. A pár holdas bérleményeken hamarosan belterjes munka, kertészkedés kezdődik.

Majd:

Lechner Lajos: Szeged újjá építése 1891. szerint

„Szeged rekonstrukcionális munkái közé tartozott a Tisza medrének a város mentén való kiszélesítése, kibővítése, hogy az által az árvizek magassága a városalatt bizonyos mértékben leszállítsassék.”

„Ez azonban Ujszeged (a mai Erzsébet városrész) szabályozását és átalakítását vonta maga után, mert a medret csak Ujszeged felé lehetett kiszélesíteni; ezért a régi árvíztöltés közel 250 méterre belebb helyeztetett és az így keletkezett ártérben feküdt Ujszeged a töltés mögé áttelepítettet.”

„A mint a meder kiszélesítésének szükségét a törvényhozás a tervek alapján kimondotta, és a munkák végrehajtása elrendeltetett: legelső dolog volt az új töltés

mögött lévő városrésztrendezni, hogy a hajlékaikból kiszorított lakosok új lakóhelyeket nyerjenek.”



Míg 1850-ben kiérték a telkek a folyóig, 1883-ban pedig már hátrább nyomták azokat a folyótól.

## 2.4

### Árapasztó csatorna építése, kialakítása

Alapelve rendkívül egyszerű: két mederben több víz fér el, mint egyben! Remélem az is kiderül, hogy az árapasztó csatorna létesítése Szeged mellett nem az én ötletem! Én csak azt szeretném megmutatni, hogy a mai vízügy nem használ ki minden rendelkezésére álló lehetőséget, a hasznos eszközöket elhallgatja, ezzel félrevezeti a szegedi társadalmat.

### 2.4.1

#### Természetes nyomvonalat felhasználva, a természetes nyomvonalon

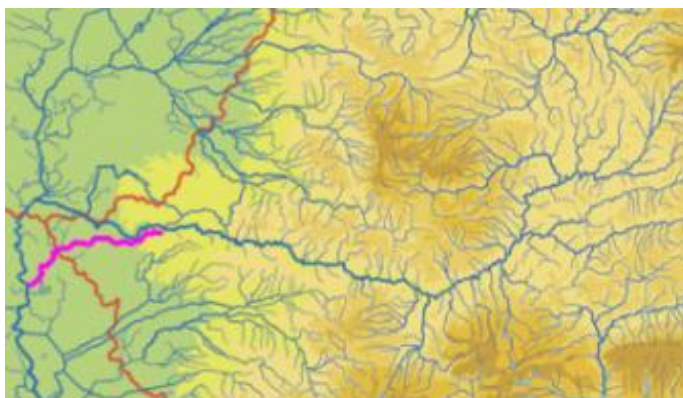
Az Aranka nevű folyó felhasználásával.

Az Aranka a Marost köti össze a Tiszával. Az Aranka egy létező kis folyó, mely Romániában válik ki a marosból és Szerbiában csatlakozik a Tiszához. Nyugodtan kijelenthetjük, hogy a Maros folyó két torkollattal csatlakozik ma is a Tiszához.

**Az árapasztásra, a vízmegosztásra való felhasználási lehetőség a történelemben már többször is felmerült.** Az ötlet életképes, ma is tárgyalási alapként nagyon jó megoldás lehet. Felhasználásával a Maros vize Szeged ALATT ömlene a Tiszába. Igaz, a Tiszát vissza tudná duzzasztani.

„Az Aranka (románul Aranca, szerbül Златица/Zlatica) folyó Románia és Szerbia (Vajdaság) területén, a Tisza bal oldali mellékfolyója. Főnlaknál ered, Aradtól 20 km-re délnyugatra, és Padénál torkollik a Tiszába. Hossza 117 km ...”

„Aranka, folyó a Maros bal oldali ága, ... eleinte az anyafolyóval párhuzamosan folyik, Szentmiklósnál azonban DNY felé fordul és Adával szemben a Padé körül levő mocsarakban a Tiszába ömlik.”



[https://hu.wikipedia.org/wiki/Aranka\\_\(foly%C3%B3\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Aranka_(foly%C3%B3))

A kedvezőtlen közhangulat csak akkor enyhült némileg, amidőn szeptember 10-én Péchy Tamás közmunkaügyi miniszter Hieronymi államtitkár kíséretében a kiállítás megtekintésére leérkezett s ez alkalommal a város vízrajzi helyzetét is tanulmányozva azt a kijelentést tette, hogy a Maros-levezetés kérdését újabb vizsgálat tárgyává teendi. Ép e végre a polgármester Csanád- és Torontál vármegyék érdekeltségét október 7-ére egy tanácskozmányra hívta össze, ahol a Marosnak egy új, az Aranka medrén történendő levezetési terve is felmerült, mely értekezlet alapján a közmunka-közlekedésügyi miniszteriumot feliratilag megkérték, hogy nemcsak Szeged, de Csanád- és Torontál vármegyék érdekében is a Maros levezetését a leghelyesebb módon rendelje el.

<http://www.bibl.u-szeged.hu/reizner/02/2210.htm>

Látható, hogy Szeged alatt a Maros, a Tisza és az Aranka egy háromszög alakú természetes **szigetet képez ma is.**

Ha a Maros-Aranka elválási pontjában a vizet Szerbia felé irányítanák, akkor Szegedre a Marosból vagy semennyi, vagy kevesebb víz jutna a szegedi Tiszába. Nyilván ehhez ennek megfelelővé kellene tenni az Aranka medrét, mely ma inkább csak egy belvíz csatornához hasonló, tehát kis szállítási kapacitású. Ezen túl mind a román, mind a szerb kormánnyal azonos nevezőre kellene jutni a vízmegosztásról, amely nem ígérkezik egy könnyű diadalmenetnek. A gondolat azonban mindenképpen rendkívül érdekes!

## 2.4.2

### Árapasztó csatorna építése új folyómederben, új nyomvonalon

#### 2.4.2.1

##### Közvetlenül Szeged alatt

A cs. kir. dunagőzhajózási társulat 1850. évben a bécsi General-Baudirectionál azt kérte, hogy miután Szeged és Arad közt rendszeres hajójáratot óhajt létesíteni, a Maros szabályozása vétessék munkálatba. Ez a kérdés mint láttuk, a negyvenes években ismételt ízben is függőben maradt. Most tehát Képesi Józsefet, a tiszai VI. folyamosztály mérnökét a tervek elkészítésére újból felhívták, ki munkájában felölelte az összes kanyarok átmetszéseit, hogy a hajók útvonala minél rövidebb legyen; felölelte a Maros betorkolásának kérdését is, még pedig azon módon, amint azt 1846-ban Paleocapa is tervezte. Nevezetesen a Marosnak legutolsó régi kanyarulatából, a vedresházi átmetszés torkolatához egy 5 öl fenékszélességű, 1346 öl hosszú új ágazást tervezett, mely 64,105 firtba került volna.

Tehát **Paleocapa is javasolt** egy új csatornát, egy a mai fogalmaink szerinti árapasztó csatornát, építeni. Majd az Építészeti Hatóság (GB) is ennek a tervét rendelte meg. A Marosnak így 2 torkolata lett volna Szegednél, a város felett és alatt is. Ez a Marosnak ugyanolyan két-torkolatúvá való átalakítását jelentette volna, mint az Arankás megoldás.





A fentebbi rajzon ez a piros színű, 11-es számú vonal lett volna. A javaslat legnagyobb ellenzője maga Szeged város akkori vezetése volt, egyetértve a Vedres Istvánnal!

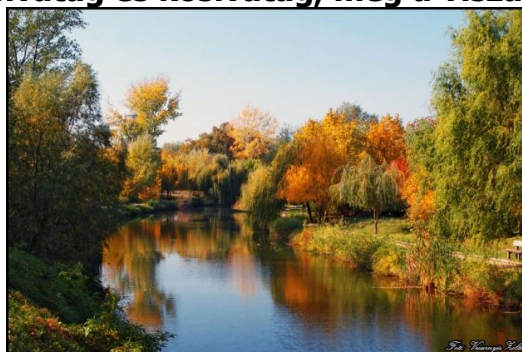
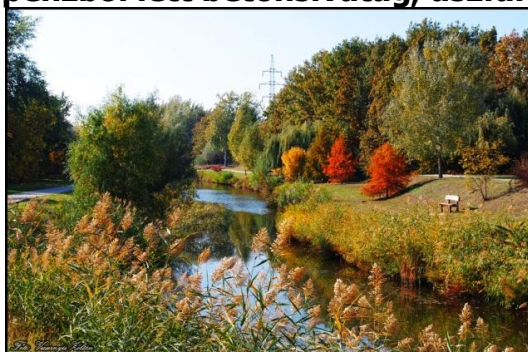
A térképen látszik: Újszeged megint sziget lett volna, melyet a Tisza, a Maros régi ága és délről 11-es jelű vonal határolt volna.

**Csak annyit jegyzek meg, hogy ez a döntés szerintem az akkori városvezetés egyik legrosszabb döntése volt, akkor is, ha az a város akkori gazdasági érdekei miatt született meg.**

**A vasút sem dicsekedhetne manapság az akkori zsarolásával!**

**A város akkori sűgói sajnos rossz tanácsot adtak. Talán itt az ideje helyrehozni a hibás döntést! Annál is inkább, hogy mára a helyzet lényegesen megváltozott. A korábbi döntést megalapozó, alátámasztó okok, indokok mára megszűntek. Ma már nincs hajós teherszállítás sem a Tiszán, sem a Maroson, a só szem onnan jön. Folyóink funkciót váltottak!**

A rajz mutatja, hogy ebben semmi különlegesség sem volt akkoriban, hiszen akkor készült a „d-e” vonal a Tápé felírt mellett, mely a Maros torkolatát is szabályozta. A Maros nagy ívének 1860-ban megtörtént átvágásával egy marosi sziget és az újszegedi 4 km hosszú Holt-Maros nevű ág alakult ki. A szeméttől megtakarítva Szeged egyik legszebb, legkellemesebb élettere alakult ki körülötte, példázva a vízfelület rendkívüli jelentőségét az emberi környezetben! Bárcsak ilyesmi lehetne minél több városrészben Szeged városképe. Ha igaz a klímaváltozás és főleg a felmelegedés, akkor ilyesmikbe kellene menekülnünk. **Ma Szeged közepe sok pénzből lett betonsivatag, aszfaltsivatag és kősvatag, még a Tisza-part is!**



[http://www.termeszetvedo.roszkenet.hu/site\\_in/LEADER\\_2011/1.pdf](http://www.termeszetvedo.roszkenet.hu/site_in/LEADER_2011/1.pdf)

De itt látható a gyálai tiszai kanyargást átvágó, a régi Tiszát holtággá tevő átvágás Szeged és Gyála között, mely itt „a-c” jelű. Ez a vonal átmegy a Vedresháza feliraton. Reizner János könyve részletesen leírja annak történetét, hogy emiatt miféle viták alakultak ki és miért nem lett az egészből semmi.

<http://www.bibl.u-szeged.hu/reizner/02/2210.htm>

Öröm látni, hogy a gyálai Tisza-szakasz átvágásánál – az előbbi rajzon is láthatóan – eleink nagyon mai módra több változatot is megvizsgáltak, így a 90. számút, az „a-b”, az „a-b-c” és az „a-c” jelűt. Végül itt ez utóbbi nyert.

#### 2.4.2.2

A Tiszával nagy hosszon párhuzamosan, a városon kívül is

Egy korabeli – a mai szemmel is elképesztő – javaslat: nagy hosszon a Tiszával párhuzamos csatorna létesítése!

1) Az egykorú lapok telve vannak az esőt óhajtó siralmas cikkekkel. Tudósok vitatkoztak, miként lehetne azt előidézni. Ágyúzást és erdősítést javasoltak. Az aszály okát többen a Tiszaszabályozásban keresték, mert a páráképződések megszűntek. Azért vízterületek létesítését sürgették, mások pedig azt javasolták, hogy az Alföld öntözésére a Tiszának egy párhuzamos új ága létesítendő.

Tehát: „a Tiszának egy párhuzamos új ága létesítendő.” Ezt egyébként Szeged Széchenyije Vedres István is javasolta. A témáról külön könyvet is írt!

<http://www.bibl.u-szeged.hu/reizner/02/2210.htm>

#### 2.4.2.3

**Új, új nyomvonalon elképzelt árapasztó csatorna Szeged központjától nyugatra**

A 19. század közepétől, a városi fejlődés dinamikus elindulása után mind gyakrabban merült fel az a lehetőség, hogy a tiszai áradások miatt tarthatatlan helyzetet végleges megoldással zárják le. Ezért merült fel annak ötlete, hogy a tiszai vizet más mederbe vezessék el a lakott részeket kívül. A felvetés komolyságát jelzi, hogy előzetes vizsgálatával meg is bízták Bainville Joseph városi főmérnököt, aki neki is látott a tervezésének. Egyik terve szerint (1852) egy 6000 öl hosszú, 5 öl mély, 25 öl 142 széles csatornahálózatot építettek volna ki, mely a Szillér torkolatánál (a mai Etelka sor eleje) gyártelepnél szakadt volna ki a Tiszából, és a város lakott részeit megkerülve a Boszorkányszigetnél tért volna vissza medrébe (Reizner 1900, II. 210; Nagy 1991, 83), amihez felhasználták volna a Szillér medrét is. De felmerült az is, hogy a Tisza vizét Sövényházánál egy újonnan ásott csatorna segítségével a Baktón keresztül a Maty-érrel összeeresszék. Így Szegedet elzárták volna, és a kiterjedt víztömeg miatt elérhetetlenné vált volna a város. A terv az idő rövidsége és pénz hiánya miatt nem valósult meg (Reizner 1884, 245; Szántó 1987, 132; Szántó 1985, 788) (122. forrás)

[http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/1/Szalontai\\_disszertacio.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/1/Szalontai_disszertacio.pdf)

[http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai\\_mellekletek.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai_mellekletek.pdf)

Ugyanez a téma, más forrásból, pontosabban:

Bátyai Jenő: Torony alatti főmérnökök című könyv alapján:

Bainville József **„A városi tanácstól** 1849. június 27-én **kapott megbízást** városrendezési terv elkészítésére, A Tisza vizének a Maty-érbe történő vezetésére, s ezzel is szolgálva az árvízveszély elhárítását. Tervével Bainville el is készült, s ez nem csak az árvízről óvta volna a várost, hanem a hajózást is elősegítette volna. Terve szerint a város körül 12 km hosszú, 50 m széles és 8 m mély csatornát alakított volna ki, amely a mai Szeged Sc. Stadionnál indult volna ki a Tiszából, és a Boszorkányszigetnél ömlött volna a Tiszába. Az 1854. évben készült vasútépítkezésnél

ezt figyelembe is vették, és ezért létesítették a hármaskőlyukat, hogy majd a csatorna megépítésekor ne kelljen a vasútvonalat megbolygatni.”

Mivel a Bainville-féle csatorna Szeged nyugati, míg a Maros-torkolat a város keleti oldalán fekszik, ez a csatorna nem tudta megoldani a város Maros miatti gondjait.

3.

A második lehetséges ok: Újszeged városrész történelme – a szomszédság ellenére - lényegesen eltér a nagyobbik városrészétől, szinte mintha egy másik ország lett volna a Tisza túloldalán

Nincs semmilyen tudomásunk arról, hogy a középkori Szeged életében Újszeged bármilyen szerepet betöltött volna, azon kívül, hogy menekülési útvonalként használták (8., 11. forrás). A város, és a városi polgárok érdeklődése csak a török alóli felszabadítás után fordult Újszeged felé, azonban annak állandó vízzel borítottsága miatt sokkal inkább Szőreg, sőt azon túl, a mai Tiszasziget és Újszentiván felé irányult a figyelem, mivel csak itt lehetett száraz, művelhető területeket találni. Emiatt ez a terület semmilyen módon nem tartozott Szeged korai történetében a

[http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/1/Szalontai\\_disszertacio.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/1/Szalontai_disszertacio.pdf)

[http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai\\_mellekletek.pdf](http://doktori.bibl.u-szeged.hu/2286/2/Szalontai_mellekletek.pdf)

1771-ben Újszegedet Szeged bérbe vette.

Újszeged 1796-ban lett mezőváros.

1880. június 5-én csatolták Szegedhez.” Ekkor Lechnerék még Szegeden voltak!

<https://hu.wikipedia.org/wiki/%C3%9Ajszeged>

„Torontál vármegye a 15. században alakult ...

1552-től az Oszmán Birodalom ...része ...1718-ig.

Ekkor a Habsburg Birodalom kebelezte be, a később megújuló vármegyét a Temesi Bánsághoz csatolták.

1778-ban a vármegye visszakerült a Magyar Királyság fennhatósága alá ...

1848-1849 között a vármegye a Szerb Vajdaság része volt, majd 1849-1860 között a Szerb Vajdaság és Temesi Bánság Habsburg- tartomány része volt.

Az 1860-ban visszakerült a Magyar Királysághoz.

<http://www.ujszeged.hu/?page=tortenelom>

Újszeged, mint egy másik megye, Torontál megye (a térképen zöld) része.



[http://www.ujszeged.hu/kepek/torontal\\_megye.jpg](http://www.ujszeged.hu/kepek/torontal_megye.jpg)

Bálint Sándor: Újszeged

bukkan föl, de a XVIII. század előtt aligha. Itt volt a Maros torkolati vidéke, hatalmas vízjárta táj: a vízimadarak hazája, halászok, madarászok, pákászok tanvázó helve.

Úgy érezzük, hogy Újszegednek a népeleti vonatkozásokon, helyi önállóság kötöttségein túlnövő jelentőségéről csak a karlócai béke (1699) után beszélhetünk, amikor a Temesköz, vagyis a Tisza és Maros szöge egyideig még a török kezén maradt. Megalakult a tiszai és marosi határőrőség, amelynek Szeged volt a székhelye, a szegedi vár pedig katonai középpontja. Ez természetesen a túlsó oldal, a későbbi Újszeged hídfőállás jellegét is hangsúlyozta.



Savoyai Jenő pétervárad győzelme (1716), illetőleg a pozsareváci béke (1718) értelmében a török kénytelen lemondani utolsó magyarországi birtokairól is. Sajnos, azonban a Temesköz, így tehát Újszeged is *Bánát* néven egészen 1779-ig katonai közigazgatás alatt marad és közvetlenül Bécsből kormányozzák.

Újszegednek a XVIII. század folyamán nagyon gyér volt a lakossága. Pillich Kálmán visszaemlékezései szerint még 1780 táján is hatalmas lápvidék volt, csak vízimadarak fészkeltek a Királica területén. Egy 1773-ból származó hivatalos följegyzés szerint csupán 14 háztelekből állott. Ehhez még határőri 1781-ben Szeged városa a királyi kamarától a kincstárnak adott jelentős kölcsön, továbbá még 180 ezer forint bérösszeg fejében 25 évre zálogbirtokba vette a szőregi uradalmat, amelyhez Újszeged is hozzátartozott. Helybeli dohánykertészekkel telepítette be a hozzátartozó Szentivánt, Gyálát, Tervárt. Szőreget már 1712-ben alsóvárosiak szállották meg.

Az Újszeged-szőregi uradalom valószínű kincsesbányája volt Szeged városának. Érthető tehát, hogy a zálogot továbbra is, a lejáró negyedszázad után is meg szeretne volna tartani. Hogy a lakosság ragaszkodását biztosítsa, az udvari kamaránál eljárta, hogy Újszegedet a király mezővárosi rangra emelje (1796), ami vásártartási jogot is jelentett.

Sok, itt nem részletezhető huzavona után 1836-ban Szeged városának Újszeged megtartása fejében le kellett mondania Ötömös birtokáról. A csere idejében Újszegeden még mindig csak 13 ház állott. Azóta házak, raktárak épültek. 1877-ben már 111 háza volt, lakosainak száma pedig 843. Ezek is inkább cselédek, alkalmazottak. A lakosság a palánki Dömötör-templom híve és ideát Szegeden temetkezik. Csak 120 hold a magánbirtok, a többi Szeged város köztulajdona, amelyet szegediek, főleg alsóvárosiak bérelnek. Ügyeikben a járási székhelyre, Törökkanizsára, illetőleg a megyei székvárosba, Nagybecskerekre kénytelenek fáradni.

1877. május 24-én hajnalban Újszegedet árvíz pusztította el: a már említett 111 házból csak 7 maradt épségben. A Torontál megyétől magára hagyott Újszeged lakossága, amely számos eddigi kísérlet ellenére sem akart a Városhoz csatlakozni, most az egyesülés mellett döntött. Ez azonban ekkor annyiban maradt.

Az 1879. évi *nagyárvíz*, öreg tanyaiak ajkán *Gergő vize*, viszont Rókus felől törvén a Városhoz, Újszegedet kímélte meg. Megindult a néparadat a hajóhídon, meg a vashídon, vagyis az 1858-ban épített vasúti hídon Újszegedre, ahonnan azután a jótekonyság szétszította Arad, Temesvár, Nagybecskerek felé.

1880. június 5-én volt Újszeged községnek és a Nagymarostőnek Szeged városába való kebelezése. A városháza tornyán és a vár bástyáján lobogók, zenés ébresztő és taracklövések hirdették a nap ünnepélyességét. A hivatalos átadás pillanatában 21 ágyúlövés dördült el, az újszegedi hídfőnél felállított magas fenyőszálla pedig föl húzták Szeged szabad királyi város kék-sárga-fehér-piros lobogóját.

Újszeged hivatalos neve a Víz után *Erzsébetváros* lett, felújított ligetéből pedig *Erzsébet-liget*, Erzsébet királyné után. A szegediek mindjárt tiltakoztak a hagyományos elnevezés megváltoztatása ellen, az új csakugyan nem is tudott általánossá válni.

Az egyetem városunkba telepedésével (1921) nagyarányú építkezés vált szükségessé. Fölmerült a terv, hogy a klinikákat, egyáltalán az egyetemi városrészt debreceni példára Újszegeden, és pedig a ligettől északra a körút és a Tiszatöltés közötti területre építik. A közművesítés hatalmas költségeire, továbbá katonai szempontokra való hivatkozással a gondolatot elejtették. Az egyetemi intézményekből egyedül a *fűvészkert* került Újszegedre.

[http://epa.oszk.hu/01600/01609/00010/pdf/MFME\\_EPA01609\\_1969\\_1\\_287-294.pdf](http://epa.oszk.hu/01600/01609/00010/pdf/MFME_EPA01609_1969_1_287-294.pdf)

A lakóházépítés számára bőséges teret nyújthatott volna a hódoltság alóli felszabadítás után katonai-kincstári közigazgatás alá került, majd pedig Torontál megyéhez tartozott, végül pedig 1880-ban Szeged város által bekebelezett Újszeged. [http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek\\_ertekei/szeged/szeged\\_tortenete\\_3\\_1/pages/007\\_szeged\\_ujjaepitese.htm](http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/szeged/szeged_tortenete_3_1/pages/007_szeged_ujjaepitese.htm)

4.

Mit tudhatott Lechner Lajos, és a főnöke, Tisza Lajos az újszegedi ügyekről?

A Víz utáni újjáépítés királyi biztosa Tisza Lajos (1832–1898) volt. Közreműködésével születhetett meg a modern Szeged. 1879. június 12-én érkezett a városba, és 1883-ig vezette az itteni királyi biztosságot.

[http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/megyek\\_oroksege/Csongrad\\_megye/pages/3folyo/pages/index4.html](http://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/megyek_oroksege/Csongrad_megye/pages/3folyo/pages/index4.html)

EBBE AZ IDŐKÖZBE ESETT 1880. KIZÁRT DOLG, HOGY NEM LÁTTÁK EZEKET A FOLYAMATOKAT!

### 1880. évi XVI. törvénycikk

#### Uj-Szeged községnek Szeged szab. kir. várossal való egyesítéséről<sup>1</sup>

1. § Uj-Szeged község Torontál megyéből kikebelezetik és Szeged szab. kir. város területével egyesítetik.

Szeged szab. kir. város területével egyesítetik egyszersmind a Nagy-Marostói terület is.

2. § Uj-Szeged község községi vagyonának Szeged szab. kir. város vagyonával egyesítése vagy más módon miként kezelése tárgyában, valamint az uj-szegedi birtokosok és lakosok által viselendő pótdadó iránt felmerült kérdések megoldása céljából egyezség kísérendő meg, mely ha nem sikerül, mindkét fél meghallgatása után, a belügyminister határoz.

3. § Uj-Szeged község országos képviselőválasztás tekintetében, a török-kanizsai választó-kerületből a Szeged szab. kir. városi első kerületbe átkebelezetik.

4. § Ezen törvény végrehajtásával a belügyminister bizatik meg.

<https://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5907>

Egy törvény előkészítése akkoriban is hosszú időt igényelhetett, mely ráadásul nem is mehetett titokban. Valószínűen ismerték az előzményeket is. Mégsem készült erre?

Igaz az, hogy Szeged újjáépítési terve 1879. szeptember közepére elkészült, de az előbbieket miatt számolniuk kellett (volna) Újszegeddel.

Úgy tűnik, hogy Lechner számolt is. Erről a könyvében is ír.

Lechner Lajos: Szeged újjá építése 1891. szerint

„Ujszegedet alakra és szervezetére nézve a tiszajobbparti városrészekkel geometriai összhangba kellett hozni, mert azoknak lényeges kiegészítő részét képezi.”

A „geometriai összhang csak az alábbi rajz szerinti dolgokat jelentette:

Látszik egy körút darab és egy sugárút darab, de más semmi. Ez csak egy nagyon szerény beavatkozás volt. Mintha Újszeged nem is kellett volna Szegednek! Pedig lett volna alkalom. Az idők folyamán Újszeged egyre inkább közeledett Szegedhez, azaz a különbségek egyre inkább csökkentek. **Kicsit mégis úgy tűnik, mintha a sok lényegi változás ellenére Újszeged korábbi megítélése változatlanul fennmaradt volna.**





Ez a rajzocska csak egy halvány utalás arra, hogy a városból itt hiányzik egy falat, de nem volt akkor oka a másik oldali szintre emelni! Ezért csak valami olyasmi készült.

5.

#### Minták Szeged újjáépítéséhez?

A Lechner-könyv hasonló kiadásának Előszavát Meggyesi Tamás professzor úr írta. Véleménye szerint Lechnerékre Párizs és München városépítészete hathatott.



Párizs térképe 1654-ben: sok a híd.

<https://www.theantiquarium.com/item/003517/matthaus-merian-paris>





[https://hu.wikipedia.org/wiki/Notre-Dame-sz%C3%A9kesegyh%C3%A1z\\_\(P%C3%A1rizs\)](https://hu.wikipedia.org/wiki/Notre-Dame-sz%C3%A9kesegyh%C3%A1z_(P%C3%A1rizs))

Látható, hogy a városközpont régen is és ma is a Szajna közepén lévő kis szigeten (=île de la Cité) volt, ahol 1163-ban lerakták az alapkövét a világhírű templomnak (=Notre Dame).



[http://historic-cities.huji.ac.il/france/paris/maps/stockdale\\_1800\\_paris\\_b.jpg](http://historic-cities.huji.ac.il/france/paris/maps/stockdale_1800_paris_b.jpg)

Nyoma sincs az egy pontból sugár irányban futó sugárutaknak, melyek ettől függetlenül azért léteztek, csak más geometriával.

Szeged központja is helyi folyó közepe, de a város leghíresebb, legfontosabb temploma nem ott épült. Nem találtam arra magyarázatot, hogy miért nem a város közepére épült a szegedi Fogadalmi templom, hiszen a víz szinte mindent lemosott, tehát bárhol épülhetett volna. Több, mint furcsa, hogy olyan helyre építették, ahol

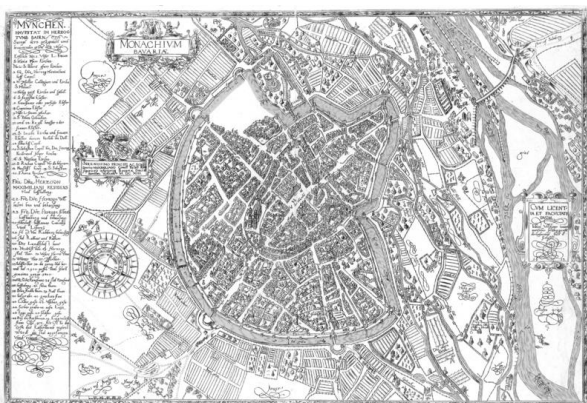


emiatt a Szent Demeter templomot le kell túrni. 10-15 m-rel arrébb építve, ma nem kettő, hanem 4 templom állna egy csokorban!

Az is látszik, hogy a hidak számában sem követték Párizst, hiszen ott már 1654-ben is legalább 5 híd állt, míg Szegeden 100 évvel később is az elsőért ment a harc. A szegedi beépítési aszimmetriának sincs nyoma Párizs régi térképén.

Párizs 1800-ban készült térképen jól láthatók már az utak. Azonban jól láthatóan semmiféle hasonlósága nincs ennek a hálózatnak egy pókhálóhoz, mint a szegednek!

Na és München?



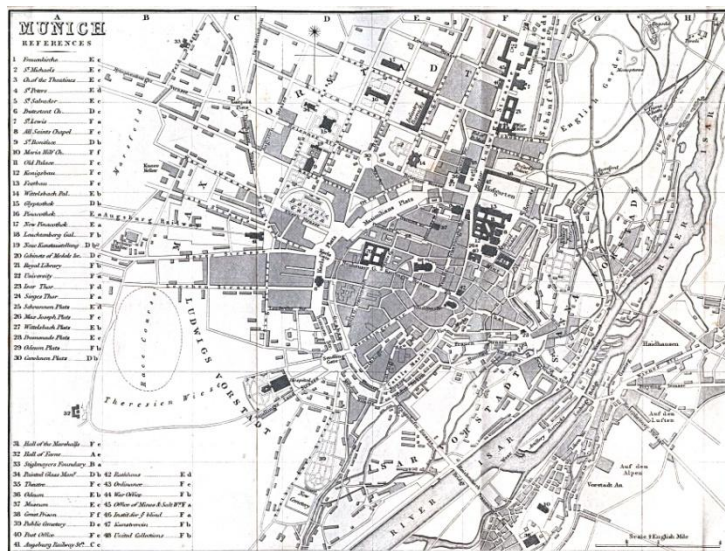
1613-ban

és manapság a Belváros, az Óváros

[https://de.wikipedia.org/wiki/Altstadt\\_\(M%C3%BCnchen\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Altstadt_(M%C3%BCnchen))

A jobb oldali képen a kék színű vonal, az Isar, az ottani folyó. A sárga utakkal határolt szürke felület pedig az Óváros, a mai városmag, akkor is, ha ezt sokszorosán túlnőtte a város. A bal képen látszik az Isar ezer ága a város mellett, és a mocsaras környék is.

München városa ugyanúgy vízparti, mint Szeged, de a várost nem a folyóra építették rá, hanem a folyó MELLÉ.



München 1858-ban: sok a híd és nyoma sincs az egy pontból sugár irányba futó sugárutaknak.

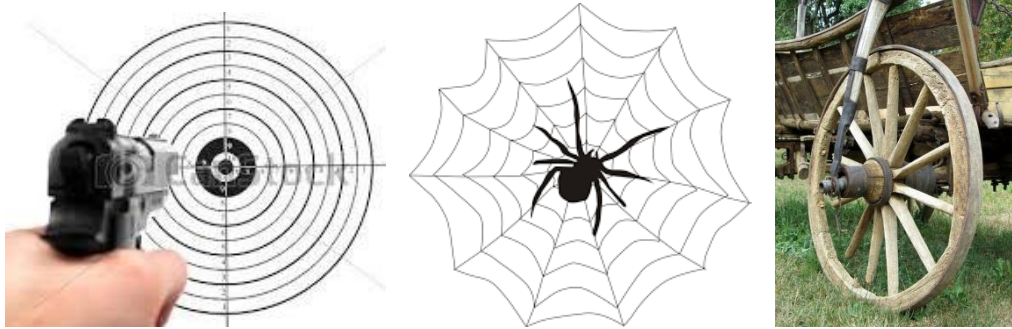
[http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/munich\\_1858.jpg](http://www.lib.utexas.edu/maps/historical/munich_1858.jpg)

1858-ban legalább 4 hídjuk volt az Isar-on, amikor Lechnerék esetleg láthatták. Az is nyilvánvaló, hogy a városközpont ismét egy templom!

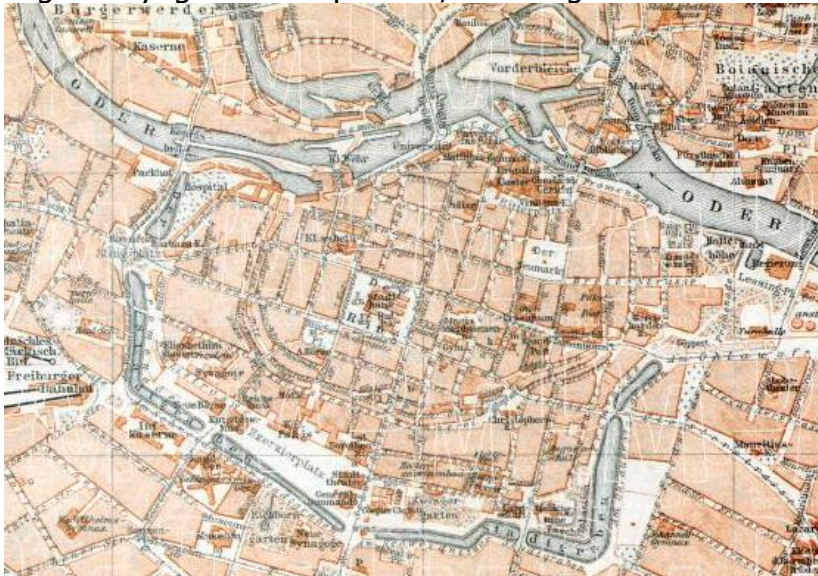
Van körút, de mintha csak az Óváros szélén lenne egy. Vannak sugárutak, de mintha azok véget érnének a körútnál. Természetesen elképzelhető, hogy az autós világ előtt ezek bementek az Óváros közepébe is. Az a korabeli térképen látszik, hogy a beengedett sugárutak az Óvárosban jóval keskenyebbek, mint azon kívül. Vajon akkor mit tanulhattak?

6.

Mi lehetett akkor inkább a szegedi példa? Hétköznapi dolgok, esetleg egy régi ideológia?



Van város (Wroclaw), ahol nem jelentett akadályt az ottani folyó sok-sok ága és szigete. Nyugodtan beépítették, körbefogták!

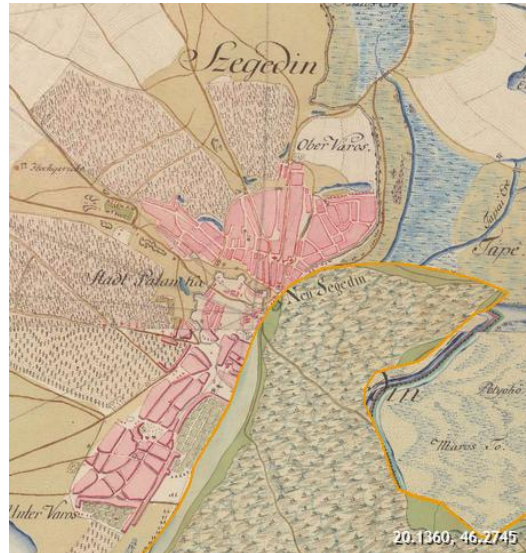


[https://www.discusmedia.com/maps/wroclaw\\_city\\_maps/4301/](https://www.discusmedia.com/maps/wroclaw_city_maps/4301/)  
Wroclaw, 1906.

Mint az előbbi rajz is mutatja, egyáltalán nem kell a városi utaknak szabályosnak lenni, lehetnek kesze-kuszák is, a város mégis él! Ez nem jelent életképtelenséget!

Az árvíz előtti Szeged is ilyen volt! A korabeli Szeged utcái a városban lévő folyóágakhoz, szigetekhez igazodtak! Csak a város kiszárítása után lehetett egy helyidegen, előzmények nélküli geometriát ráerőltetni a városra.





<http://egykor.hu/szeged/szeged-terkep/871>

<http://mapire.eu/hu/map/firstsurvey/?layers=osm%2C1%2C73&bbox=2232562.466038274%2C5816859.625430712%2C2258245.3075420936%2C5827063.968706782>

A jobb oldali az első katonai felmérés eredménye (1763-1787.)

Még nyilvánvalóbban látszanak a körbeépített vízfelületek, zöldfelületek a szegedi Felsőváros térképén a második katonai felmérés (1806-1869) eredményeként!



<http://mapire.eu/hu/map/secondsurvey/?layers=osm%2C5%2C42&bbox=2241534.9954494513%2C5821205.6612673765%2C2247955.7058254057%2C5823756.747086394>

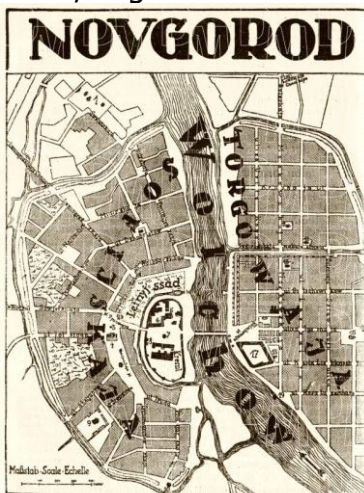
Ami össze-visszaságnak tűnik, értelmet kap! Eleink nagyon helyesen körbeépítették a Tisza-ágakat, szigeteket, persze, hogy ebből nem jött ki szabályos téglalap-geometria. De baj volt ez? Volt ebből a városnak gondja? Tényleg szét kellett ezt rúgni? **Nem éppen ez lenne ma a korszerű?** Ugyanez történt a szegedi Alsóvárosban is!





**Ha van ideális város-szerkezet, akkor ez az volt! Volt mit tönkretenni! Nagyon nagy a veszteségünk.**

Nem volt kötelező a folyóparton sugaras-gyűrűs városszerkezetet tervezni, hiszen élnek városok másfajta utcahálózattal is. Tehát a rácsos városszerkezet is elképzelhető lett volna Szegeden! Novgorod város egyik fele mintha sugaras-gyűrűs lenne, míg a másik sakktábla-szerű. A város mégis él! Ma 220 ezren lakják.



[https://www.discusmedia.com/maps/russian\\_city\\_maps/4064/](https://www.discusmedia.com/maps/russian_city_maps/4064/)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Gotenhof\\_\(Nowgorod\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Gotenhof_(Nowgorod))

Voltak azonban már nagyon régóta olyan építészek, filozófusok, kik szerint az előbb maga a rendetlenség, a rendezetlenség. Ötletük az „ideális város”. Pontosítva: az „ideális” geometriájú város, melyben a legrövidebb geometria uralkodik.

A meglévő, az idők és háborúk tépázta, többnyire zűrzavaros, elhanyagolt, nyomorral és elviselhetetlen zsúfoltsággal küszködő történelmi városok (például Róma) örökölt szakrális egysége helyébe egy a jövőbe kivetített új egység képzetét, egy szellős, szabályos, rendezett és tiszta város eszméjét állították.

Tehát: szellős, szabályos, rendezett, tiszta város az eszmény.

Az „ideális” városnak már külső megjelenésében (pl. alaprajz, város-szerkezet) is tükröznie kell az „ideális” társadalomról alkotott képzeteket.

VITRUVIUS:

Az „ideális” város alaprajza kör alakú, utcarendszere rácsos szerkezetű.

BATTISTA:

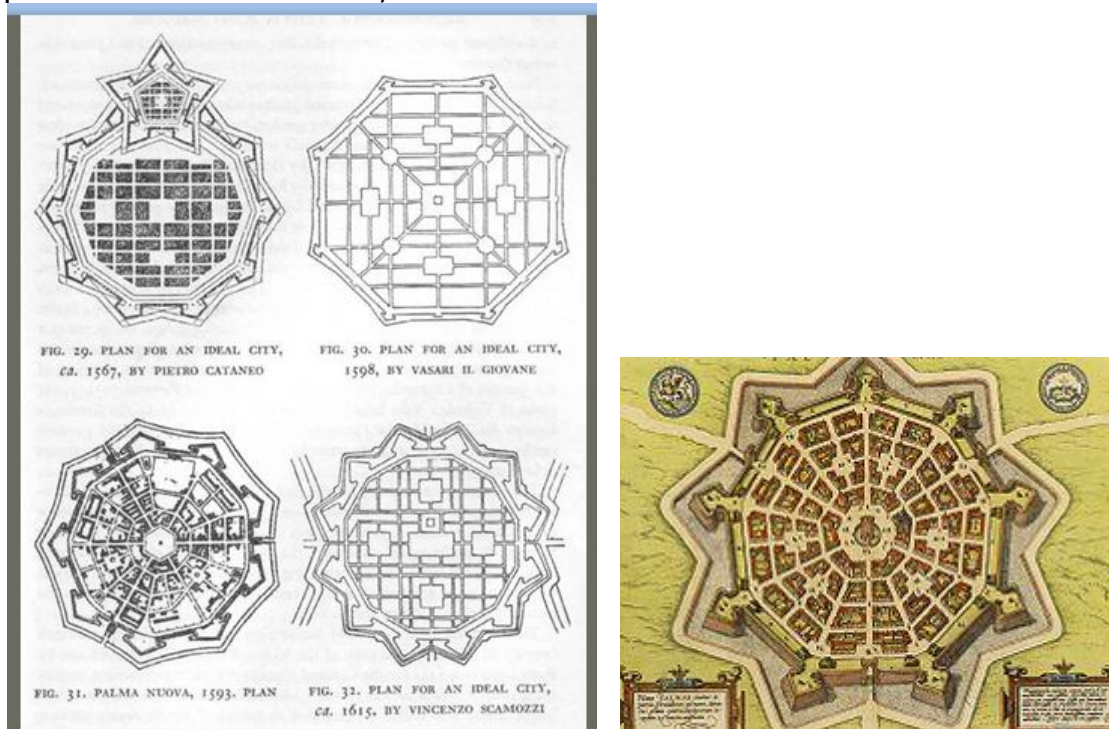
a társadalom hierarchikus tagozódását a város szerkezete is tükrözi: a várost kettős körgyűrű – külső és belső – övezi.

Morus Tamás

Utópia – „sehol szigete” – területén 54 város épült fel, a város alaprajza négyszögletes, a városokban legfeljebb 6000 család lakhat.

<https://prezi.com/shhtszsu2e4c/reneszansz-terek/>

Az ideális várost tehát megelőzte az ideális társadalom gondolata. Elég Morus Tamás 1512-es Utópiájára gondolni. Az ideális társadalom a történelem egyik zsákutcája lett, a történelem szerint. Az ideális város azonban valahogy túlélte az ok kimúlását! Az „ideális város” alaprajzai mutatják, hogy ez nem egyedül a céltábla-kocsikerékpókháló mintát követő volt, hanem belefért a sakktábla is!





A vágyálmok közül egy meg is valósult, melyet a fentebbi jobb oldali rajz mutat. „Palmanova város Északkelet-Olaszországban ... az Adriai-tenger partjához közel ... épült. A várost a 16. században alapították ... Erődvárosnak épült, szabályos 9-szögletű alaprajzát máig épségben megőrizte.”

<https://en.wikipedia.org/wiki/Palmanova>

Egyből erődváros lett az „ideális város”, melybe az emberek valami miatt nem szívesen akartak beköltözni.

Valószínű, hogy sokkal egyszerűbb történet az, ami Szegeddel, Szegeden történt. Szeged nem kis-Párizs, Nem kis München, hanem sokkal inkább kis-Budapest!

„Szeged az 1979. évi árvíz idején Magyarország második legnagyobb városa volt. A népesség a polgári forradalom után jelentős mértékben megnövekedett. 1850-ben 50 244, 1857-ben 62 700, 1870-ben 70 179, 1880-ban 73 675 fő élt a városban, így **1850 és 1880 között 31 %-os volt a növekedés**. A polgári fejlődés, a feudális kötöttségek megszűnése ezen a vidéken is belső népvándorlást eredményezett, és egyre többen kötöztek be a két folyó találkozásánál fekvő, kedvező lehetőségekkel rendelkező városba.”

**Tehát az árvíz előtti város-szerkezet nem akadályozta a város fejlődését! Nem indokolta semmi a szerkezetváltást!**

„Szeged négy részből állt az árvíz idején: Belváros, Rókus, Felsőváros, Alsóváros. A Tisza bal partján épült **Újszeged Torontál megyében feküdt, és nem tartozott a városhoz.**”

„Lechner Lajos leírása szerint a városban az árvíz előtt 5723 épület volt, amelyek közül 265 maradt fenn.”

Ez majdnem a tabula rasa (a tiszta tábla, a tiszta lappal indulás lehetősége) eset!

„A külföldi és hazai lapok az árvízről szóló tudósításokban csak bizonytalanul találgatták, hogy mi lesz a várossal. **Az a hír járta, hogy a lakosság teljesen szétszéledt, nem kívánnak tovább a vízzel harcolni, és a Tisza-völgy legmélyebb pontján nem építik újjá a várost.** A király engedett először a közvélemény és a sajtó nyomásának: március 17-én Tisza Kálmánnal meglátogatta az elpusztult Szegedet.”

„**Tisza Kálmán április elején közölte a városi tanáccsal, hogy rövidesen királyi biztost fog kinevezni az újjáépítés lebonyolítására. Ezért kérte, hogy a vezetőség mielőbb dolgozza ki az városrendezési tervet, hogy a helyi igényeket az új vezető figyelembe vehesse.**”

**Nem igaz tehát a helyi vélemények figyelmen kívül hagyása!**

„**Nem alakult ki teljes egyetértés a város alaprajzi szabályozását illetően. Megállapodtak viszont abban, hogy a belvárost körút vegye körül, a központ a Széchenyi téren legyen, a Kárász utca egyenes vonalban haladjon át a Felső- és Alsóvároson, és a Budai országút szintén egyenes irányban, törés nélkül érje le a vasútállomást. Kijelölték a Belvárosban a közúti híd helyét is.**”

„1879. június 2-án a miniszterelnök öccsét, Tisza Lajost nevezte ki Szegedre királyi biztosnak.”

„1870. június 23-án megalakult a Fővárosi Közmunkák Tanácsa, amelynek tevékenységét alelnökként irányította. Itt ismerkedett meg a kiváló várostervezővel, Lechner Lajossal.”

**„A szakemberek közül a legjelentősebb szerepet Lechner Lajos kapott, aki a végleges városrendezési tervet készítette. Lechner előzőleg részt vett a Budapest rendezésére meghirdetett pályázaton, és megnyerte az első díjat. A Fővárosi Közmunkák Tanácsának egyik vezető mérnöke volt, ahol – mint mondtuk – Tisza Lajos az alelnöki tiszteet töltötte be. Lechner tervei alapján épült az Andrássy út, majd Szegedről hazatérve a Nagykörút építési munkáit irányította.”**

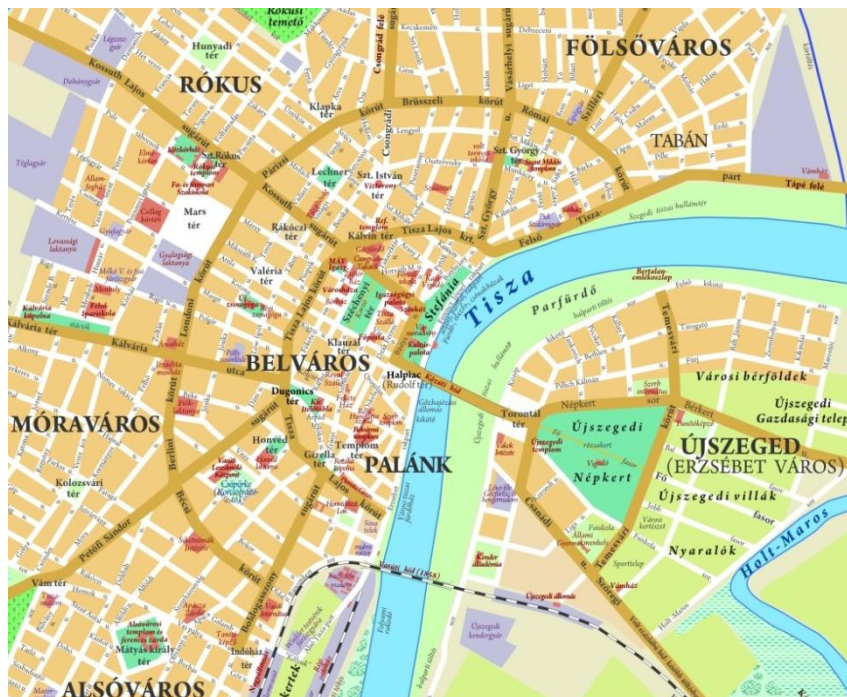
[http://moramuzeum.hu/wp-content/uploads/2011/08/images\\_pdf\\_tisza-tanulmany.pdf](http://moramuzeum.hu/wp-content/uploads/2011/08/images_pdf_tisza-tanulmany.pdf)

Azaz Tisza és Lechner is a fővárosi sugárutak és körutak bűvöletében élve dolgozott Szegeden!

7.

### Városzerkezeti kérdések

Az alábbi, az 1910-es helyzetet mutató Firbás-féle térképen látható néhány érdekesség.



- a híd

A város váza egy céltábla, melynek középpontjába Lechnerék a hidat tették. **Nem érdekes az, hogy Szeged új városközpontja nem a városi főtér, nem a Fogadalmi templom, és nem is egy piac lett? Pedig lehetett volna!** Nekem ezt azt üzeni, hogy a híd a gondolkodásukban központi szerepet játszott, ami furcsa. Szeged, mint prosperáló város, akkori gazdasági kapcsolatai főleg nem a Szeged-makói irányúak voltak, hanem inkább más városok szerinti, akkor mi miatt kellett éppen ezt az útirányt kiemelni? Mivel út akkor kell, ha van

forgalom, az utak száma, iránya megmutatja a gazdasági kapcsolatokat, irányait, erősségeit. A jobb parti városrésznek 7 sugárútja, míg a bal partinak csak egy ilyenje kellett. **Újszeged akkor alárendel szerepet játszott a város életében. Sajnos ezt a helyzetet Lechnerék konzerválták is.** Akkor azonban miért kellett a híd helyével kiemelt szerepet szánni ennek az egyetlen iránynak. A Tisza bal partján egy folyótorkolati mocsárvilág volt és nem egy főváros, főleg nem viruló nagyvárosok!

A hidakkal Szegednek ma sincs szerencséje!

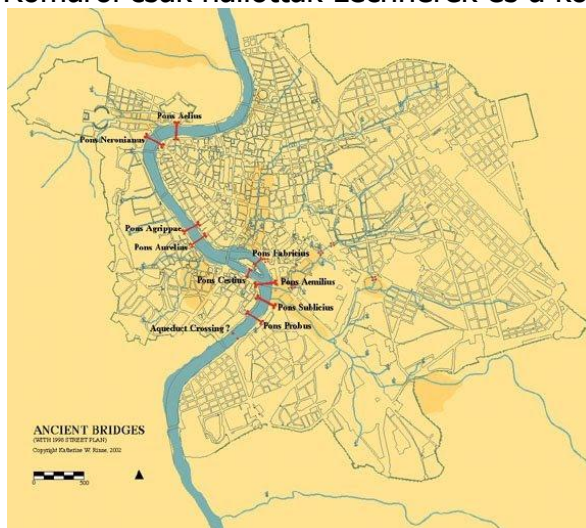
Mindenhol épülhet rendes híd, csak éppen Szegeden nem. Lechnerék sajnos sehol sem írnak arról, hogy egyszer majd építeni kell továbbiakat is. Egyetlen hidat terveztek. Egyetlent, mert ennek építésére is nehéz volt összeszedni a pénzt, mint ma is. Minél olcsóbban kellett már akkor is megúszni, tehát helye sem lehetett másutt a Tisza szegedi szűkületénél. Mindenben megfelelve a mai „logikának”.

Na és szükség sem volt akkor többre. A híd egyik oldalán pezsgett, míg a másik végén pangott a gazdaság. **Ha mindezek ellenére a híd városközpontba helyezésével talán nyomatékot akartak adni az akkor leggyöngébb kapcsolati iránynak, a Szeged-makóinak, az megdöbentő előrelátás lett volna! Szívesen állapítanám meg ezt tényként, mivel dolgozatom témájához jól illene, de sajnos ennek semmi bizonyítéka sincs!**

Párizsban a Szajnán ma már 37 híd van, Szegednek pedig kettő. Szeged ma is hídhányos város. **A baj az, hogy sehol sem találtam arra utalást, hogy Lechnerék jelezték volna azt, hogy a későbbiekben szükség lehet újabb hidak építésére!** A megemlítés nem került volna pénzbe, térképi ábrázolásukhoz pedig elég lett volna a hídhelyeket szaggatott vonallal jelölni.

Mintha Lechner a párizsi és a müncheni hidaknak semmi jelentőséget sem tulajdonított volna. **Átvettek egy működő rendszert, de csak részben, a lényegi elem kihagyásával.** Az ilyen részbeni átvételek vissza szoktak ütni, így a szegedi következményeken nincs mit csodálkozni.

Rómáról csak hallottak Lechnerék és a korabeli városvezetők!



<https://sites.google.com/site/thorvathagnes/oktatasi-segedanyagok/az-antik-roma-varostoertenete/az-antik-roma-hidjai>



A térkép szerint az antik Rómának 8 hídjá volt! Nem létezik, hogy erről sem tudtak.

- a sugárutak

A szegedi sugárutak gondolatának indítéka valószínűleg az „egyetlen-híd” koncepció volt: juthasson el mindenki a hídra. Létüket ennek köszönhetik. Sok értelme nem volt átmenni ugyan a hídon, mert Újszeged nagyon sokáig volt folyótorkolati mocsárvidék.

Az 1910-es állapotot mutató előbbi térképen Szeged külső körútját 9 sugárút, sugár irányú út metszi. Mindegyik iránya az egyetlen híd. A hidat azonban egyetlen egy éri el. Az összes többi sugárút forgalma tehát rá lett szorítva erre az egyre. Ennek tragédiáját akkor értették meg, amikor nagy számban megjelentek szegeden is az autók. Autós és környezetvédelmi szempontból ez a városszerkezet nagyon káros, mivel a közlekedés összes tehát a város egyetlen pontjára terheli rá. Ráadásul ennek a forgalomnak az útjába tette, legázoltatta a város főterét is.

A sugárutak közül csak 6 jut be a belső körútig, és csak egyetlen éri el a hidat.

Ha valóban a francia példát követték volna, az összes sugárút eljuthatott volna a hídig, hiszen Diadalív terére 12 (és nem csak 9-ből) irányból fut be sugárirányú út, és ma is működik a csomópont.



Place Charles de Gaulle (Place de l'Étoile) az 1836-ban épült Diadalívvél.

Mivel minden sugárút a híd felé haladt, a rajtok menő forgalomnak a híd felé közeledve egyre nagyobbak kellene lenni. Azaz a sugárutaknak a híd felé közeledve egyre szélesebbnek kellett volna lenniük. Ezzel szemben Lechnerék tervén a sugárutak külső körúton kívüli részén a sugárút területének szélessége 38 m. Ugyanez a sugárút a két körút között már csak 30 m széles. A mai logikánk szerint ez így helyes, de a kor logikájával ütközött. Lechnerék nem vették észre az automobil fejlesztési kísérleteit szerte a korabeli Európában, vagy nem hitték el a berobbanást.

### **Karl Benz**

„**1886.** január 29-én kapott szabadalmat a német Császári Szabadalmi Hivataltól 37435-ös szám alatt „gázmotor hajtású járművére”. Benz

járművének, a Patent-Motorwagennek a nyilvános bemutatására 1886. július 3-án került sor. Cége, a világ első autógyára, 1886 és 1893 között 69 autót készített.”

### **Gottlieb Daimler**

„**1883-ban** Wilhelm Maybachkal együtt feltalálta a gépkocsik hajtására alkalmas gyorsjárású, izzófejes belső égésű motort, amely a gépkocsimotoroknál széles körben elterjedt. 1885-ben, szintén Maybachkal, szabadalmaztatta az első motorkerékpárt. Egyúttal ez volt az első belső égésű motorral hajtott jármű a világon.”

### **Louis Renault**

„A céget „Société Renault Frères” néven 1898-ban alapította meg Louis Renault, valamint két testvére Marcel és Fernand.”

### **Jean-Pierre Peugeot**

„**1885-ben** fordulat állt be a cég profiljában: megjelent a járműipar.”



Laurin & Klement (=Skoda), 1898. illetve: „**Az 1885-ben épített** Benz Patent-Motorwagen ("szabadalmaztatott autó") a világ első autógyártásaként tekinthető, vagyis olyan járműnek, amelyet egy belső égésű motor hajt.”

[https://en.wikipedia.org/wiki/Benz\\_Patent-Motorwagen](https://en.wikipedia.org/wiki/Benz_Patent-Motorwagen)

Szinte egyik alkotó sem kezdte életét autógyártással, de nagyon gyorsan átálltak.

Kezdetben az 5 sz. főút bejött a Kossuth sugárúton teljesen értelmetlenül azért, hogy kimehessen Petőfin. Alig épült ki ez a nemzetközi főút és főleg annak szegedi átkelési szakasza, a szakemberek rögtön észrevették, hogy itt hiba történt, kár ennek a főútnak Szeged közepébe bejönni. Ez volt a nyugati elkerülő út előzménye.

Kezdetben a Szeged-makói forgalom a Széchényi tér mellett ment fel a Belvárosi hídra. Majd nagy sokára épült meg a Bertalan-híd, melyre ez az irány átkerült. A forgalom szennyét áttették az egyik utcáról a másikra, sok pénzért!

Mennyi idő és mennyi pénz kellett ahhoz, hogy megépüljön Szeged mellett a két autópálya, az M5 és az M43, és a nyugati elkerülő út, melyekkel kiküszöbölhető a várostervezés hibáinak egyes részei.

- a körutak

**Lechnerék tervében Szeged jobb parti részének körútjai a Tiszánál „koppannak”, elszakadnak, megszűnnek!**

Sajnos én nem találtam arra utalást, hogy jelezték volna: ezeken a helyeken majd valamikor hidakat lehet/kell építeni.

A jobb parti belső körútnak nyoma sincs Újszegeden.

A lechneri külső körút délen, a folyó mindkét oldalán torzó maradt, nekiment szerencsétlenül a vasútnak, a vasútállomásnak. A külső körút déli vége nem zárult be.

Talán kedvezőbb lett volna a két körút nyomvonalát úgy felvenni, hogy a külső körút majdani hídja megépíthető lett volna úgy, hogy észak felől simul a vasúti híd mellé.

- néhány egyéb dolog

Arra sem találtam utalást, hogy a jobb parti városrész egységeinek, mint Felsőváros, Rókus, Móraváros, majdani – a városszél felé való - terjeszkedését fékezni akarták volna, és arra sem, hogy erre inkább Újszegeden adtak volna fejlesztési lehetőséget.

A lechneri városfejlesztési koncepció épületekkel állított emléket a már akkor is nagy társadalmi különbségeknek. Hiszen a központ a „palotás” város a helyi gazdagoké lett, míg a városi periféria a szegénység „napsugaras” házaiból áll.

A sors fintora, hogy a „palotás” Szeged épületei mostanság szakadnak ránk, szó szerint omlanak össze, mivel a város nem tudja fenntartani. A Tisza L. körúton belül a legtöbb, ami elérhető: kényszerített homlokzatfestés, miközben rettenetes viszonyok lehetnek bentebb.

Sok került közülük rendkívül előnytelen szerződésekkel „magán”kézbe, gyakorlatilag spekulánsokhoz. Elég itt pl. a Kass-szállóra gondolni. A szép régi ház közül sok került ingatlan spekulánsokhoz, így sorsuk a bontás.

Helyükre pedig jellegtelen tucatházak özönlenek a „palotás” városba. Mintha igazolódna 130 év elmúltával az építésük ellen a nagyvíz után tiltakozók véleménye.



Az árvíz utáni Szeged egy csinált, egy tervezett város, mivel az organikusan fejlődött város a Tisza lemosta.

**Sajnos éppen akkor fejeződött be az újjáépítés dandárja, amikor feltalálták a személyautót! Ez egy nagyon szerencsétlen egymás utániség! Az új város ugyanis erre nem készült fel. Sem a mozgó, sem az álló autók részére nem terveztek Lechnerék helyet. E helyeket mástól és máshonnan kellett ezután ellopkodni.**

Ennek a későbbiekben súlyos következményei voltak. Ez a városszerkezet az autós világ követelményeinek nem felel meg.



Csak jóval később derülhetett ki annak a hátránya, hogy Lechner minden forgalmat (amely akkor a maihoz képest szinte nulla volt) bevitt a városba, sőt a városközpontba, koncentrálna a forgalmat, a környezetterhelést az egyetlen hídra.

Egyéb hidak hiányában a forgalmi terhelés szétosztásának még a lehetősége sem volt meg.

Sajnos a Lechner-csapat nem foglalkozott, talán nem foglalkozhatott Szeged vasútjaival sem, mintha mindent adottságnak, köztéttségnek fogadott volna el. Ezzel is megágyazva mai gondjainknak.

8.

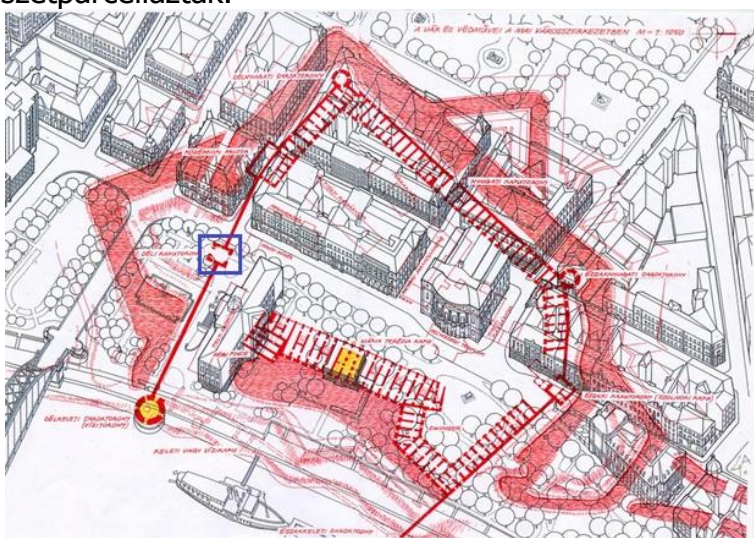
### Három fájó, nehezen elfogadható városrendezési ügy

#### 8.1 A szegedi vár kiradírozás az újjáépülő városból

Nagyon nagy veszteségnek érzem a szegedi vár eltűnését, eltüntetését. Szeged múltjának lényeges elemének eltüntetéséhez asszisztáltak Lechnerék.



A szaggatott vonalak az egykori vár kiterjedését mutatják a város mai térképén. A vár területét a korábbihoz képest teljesen idegen módon szétparcellálták.



A szegedi vár helyfoglalása a mai térképeken. A vár helyére múzeum, színház, bíróság, szálloda és a „paloták” épültek talán a minél hamarabb elfelejteni jelszó szerint.

[https://www.google.hu/search?q=szegedi+v%C3%A1r&rlz=1C1GGGE\\_huHU513HU513&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiWjeSVyvvXAhUBnBQKHdXcASAQ\\_AUICigB&biw=1680&bih=762#imgrc=SRhpxEVGa70PJM](https://www.google.hu/search?q=szegedi+v%C3%A1r&rlz=1C1GGGE_huHU513HU513&source=lnms&tbn=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiWjeSVyvvXAhUBnBQKHdXcASAQ_AUICigB&biw=1680&bih=762#imgrc=SRhpxEVGa70PJM):

Nyilvánvaló, hogy a városközpont legnagyobb darabját a vár foglalta el. A kitörölt, a leradírozott, a halálra ítélt szegedi múlt:

„Szeged középkori vára a Maros és a Tisza találkozási pontja alatt, a vízjárta területekből kiemelkedő szigetek egyikén épült. **A római korban itt lehetett a Ptolemaiosz említette Partiszkon nevű település. A rómaiak ezen a helyen a Kr. u. 2. században útállomást létesítettek.** Ennek nyomai a várbontáskor kerültek elő: többek között egy márvány császárportré, és egy feliratos kő, amelyet a császári futárposta parancsnoka állíttatott.

A népvándorlás-, a honfoglalás-, majd Árpád-korban valószínűleg a régi római maradványokat ugyancsak katonai célokra használhatták, hiszen a fontos tiszai átkelőhelyet, az Erdélyből a Maroson szállított só és annak átrakodó kikötőjét sohasem lehetett katonai felügyelet nélkül elképzelni. **Állandó vár építésére csak a tatárjárás után, a 13. század második felében került sor.**

Falai között a középkorban csaknem minden királyunk megfordult. Többször adott helyet az országgyűlésnek is.

A mohácsi csata és Buda elfoglalása után, 1526-ban a visszavonuló török seregek a várost a várral együtt feldúlták. 1543 farsangján a vár szinte ellenállás nélkül jutott újra török kézre, ezúttal 143 évre. Az 1686-ban felszabadított vár külső képét császári hadmérnökök felméréseiből, rajzairól, és egy 1709-ben készült festményről, a máriacelli kegykép hiteles ábrázolásából ismerjük.”

<http://moramuzeum.hu/latogatoi-informaciok/kiallitohelyeink/varmuzeum-es-kotar/>

„A vár építése IV. Béla a tatárjárás után 1247-ben adott kiváltságai alapján kezdődött meg, valószínűleg a korábbi föld-, illetve favárnak kőfalakkal, bástyákkal, tornyokkal történő átalakításával.”

„1883-ban megkezdték a még megmaradt falak lebontását.”

[http://szeged.network.hu/blog/szeged\\_klub\\_hirei/szegedi\\_var\\_tortenete](http://szeged.network.hu/blog/szeged_klub_hirei/szegedi_var_tortenete)

**600 évet tüntettek el, minden emlékével, a rómaival együtt. Ezt nem lehet a nagyárvízre kenni!**

A nagyárvíz után azonnal hatalmas mennyiségű építőanyag kellett, így érthető a vár, a váracs, lebontása, újrahasznosítása.

**Elfogadhatatlan azonban az, hogy a bontást nem állították meg a terepszint felett fél méterrel, hogy legalább a fal alapjai megmaradjanak az utókornak.**

Sajnos még a területe sem maradhatott meg, a területét is újraosztották, mintha bármit szégyellnünk kellene. Én ezt a lechneri várostervezés súlyos hibájának tartom!

## 8.2 A Szent Demeter (/Dömötör)–templom letarolása, a valódi városközpont ki nem alakítása

Hasonló súlyos hibának tartom a Dóm építése miatti rombolást. Valamikor a Dóm helyén két templom állt:





Az első a Gizella-kápolna, a középső a Szent Demeter-templom, a hátsó pedig a szerb ortodox templom.

**Ha ide, ezek mellé negyediknek épült volna föl a Fogadalmi templom, akkor a négy templom tere Szeged valódi városközpontja lehetett volna, de nem lett az!**

Helyette jött a pusztítás. Pusztítás a nagyárvíz után, pusztítás azok között az épületek között, melyeknek a nagyárvíz megkegyelmezett!

**A letúrt Szent Demeter-templom, melyet az írásos emlékek először 1199-ben említettek, mely Szeged legidősebb, 11. századi alapokon nyugvó építménye volt!**



[http://www.delmagyar.hu/kepek/templomok\\_szegeden\\_a\\_gizella\\_ter\\_szepsegei/946/2842801/](http://www.delmagyar.hu/kepek/templomok_szegeden_a_gizella_ter_szepsegei/946/2842801/)

A korabeli vandalizmus. A régi templomra ráépítették a Dómot. Egy kőr a régi bontásáról, az újránépítéséről:



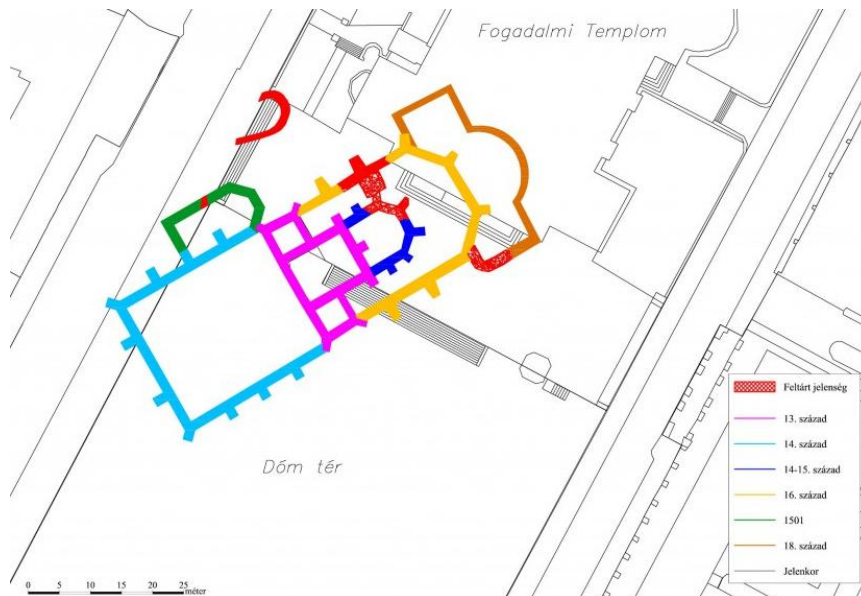
[http://www.templom.hu/phpwcm/szeged\\_dom.html](http://www.templom.hu/phpwcm/szeged_dom.html)

A Szent Demeter-templom alapjainak maradványai a Dóm altemplomában:



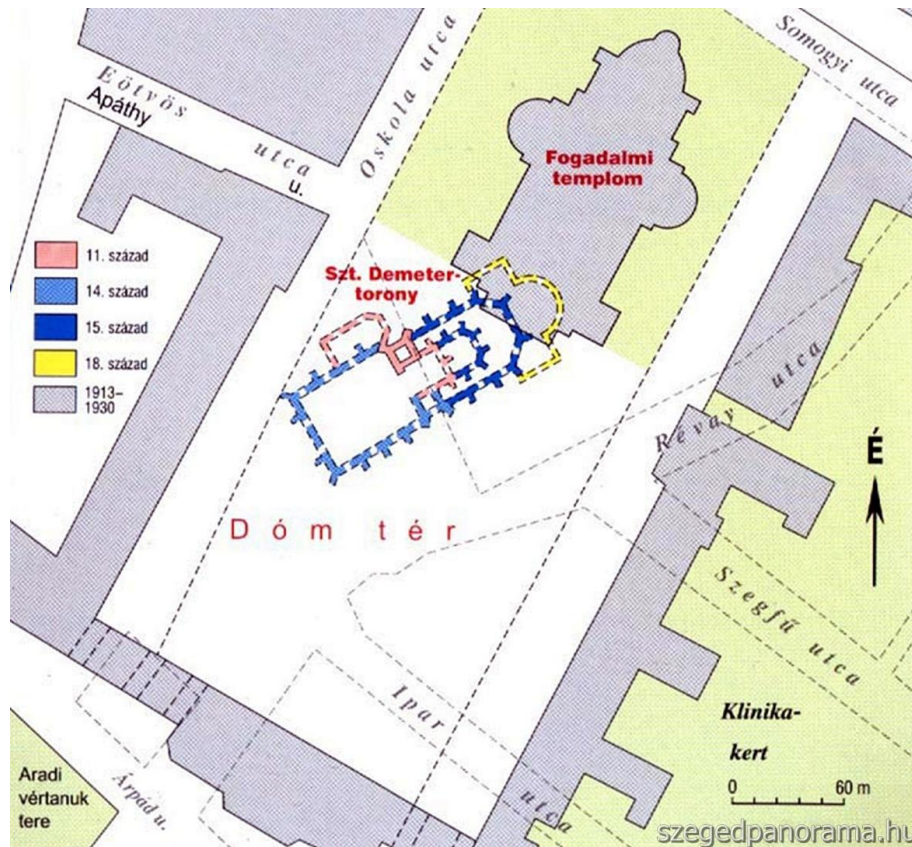
<http://epiteszforum.hu/kozonsegvonzo-kozossegepito-a-szegedi-dom>

Ez történt, bemutatva a Dóm (szürke vonalakkal) és a Szent Demeter-templom (színes vonalakkal ábrázolt) alaprajzaival:



<http://moramuzeum.hu/szeged-dom-ter/>





<https://szegedpanorama.blogspot.hu/2011/11/szegedi-fogadalmi-templom-tervpanyazat.html>

A bal illetve a jobb alsó sarokban van a lépték, mellyel látható, hogy 10-15 m-rel kellett volna arrébb építeni a dómot és akkor megmaradt volna a Szent Demeter-templom is! A Dóm ideépítése miatt úgyszólván rombolni kellett a megmarad öreg házakat. Nagy a kárunk! Ez a templom még a török világot is túlélte!

Egy kis kortörténet, vagy inkább körtörténet:

A Dóm „Építését – az árvizektől való megmenekülésért – fogadalomból, **1880. november 28-án határozták el a szegedi városatyák.** Sokáig tartott, amíg megfelelő telket és egy pénzügyileg is elfogadható tervet találtak.”

Ekkor még Szegeden tartózkodik a várost újjáépítő csapat, még lehetett volna a városépítési tervet módosítani, a Dóm helyének kijelölésével. Ez azonban valami miatt nem történt meg! **Nem volt helye Szegeden Szeged legnagyobb építményének, Szeged legfontosabb jelképének! Ez mintha senkit sem zavart volna.**

„A fogadalmi templom építésének krónikája 1879-ig nyúlik vissza. Már ekkor – névmegjelölés nélkül ugyan – az árvíz utáni első városrekonstrukciós terv tartalmazza egy monumentális templom felépítésének igényét, helyének kijelöléséről azonban nem rendelkezik. Épp ezért a városi magisztrátus egy évvel később Tisza Lajoshoz, Szeged újjáépítési kormánybiztosához fordul, hogy jelöltesse ki telket az új belvárosi templom részére, „nehogy később magas megváltási árat kelljen fizetni a felépítendő templom területéért!” Az ügy eldöntésére létrehozott

kormánybiztosi különbizottság a Dugonics teret javasolja e célra, a közgyűlés azonban a javaslatot nem fogadja el, hanem a lebontandó vár helyén kéri megfelelő telek kijelölését.

Tisza Lajos 1882-re elkészített új javaslata a célra öt területet tart megfelelőnek, amelyek közül szerinte és a városi tanács szerint is a Szent Dömötörről elnevezett belvárosi plébániatemplom telke és környéke legalkalmasabb, mivel „ezen a mostani belvárosi templom helyét képező területhez fűződik tulajdonképpen a lakosság kegyelete...”

„... a felépítés mielőbbi megkezdésének óhaját már egy új probléma is hátráltatja, és ez a templom felépítési helyének kérdése. A közgyűlés helykijelölő határozata a rombolva építő periódusra esik. A rekonstrukciós láz csöndesedése után azonban, műemlékektől megfogyatkozottan sokan úgy érzik, hogy az egységes városképért túl nagy ár volt a középkori vár és egyéb műemlékek lebontása. Nem nehéz hát megszervezni az egyháznak – amelyet a kétségkívül tiszteletreméltó műemléki gondoskodás mellett nyilván az újabb plébánia felállításának lehetősége is ösztönzött – egy széleskörű akciót a halálra ítélt Dömötör templom megmentése érdekében. Szervezők járják a Belvárost, és több mint ezer aláírást gyűjtenek, amely szerint az új templomot a Dugonics téren kell felépíteni. A javaslat a tanácsülésen is többséget kap, az ellentábor képviselői azonban elérik a belügyminiszternél, hogy a határozatot – fedezet megjelölésének hiánya miatt – megsemmisítse.”

„A Dömötör templom fenntartása mellett kardoskodók nagy eredménye volt, hogy 1902-ben a vallás- és közoktatásügyi miniszter az épületet műemlékké nyilvánította. „A szegedi belvárosi rk. plébániatemplom falai részben még a középkorból valók; külső támpillérei ma is megvannak, s ez az épület a török hódoltság idejét is átvészelve 1725-1749. években az akkor divatos barokk stílusban alakítottatott át. A tágas egyhajós templom boltozatai merészek, térhatása és építészeti belső kiképzése kiváló mester kezeire vall. Ezenfelül belső felszerelése, fő és mellékoltárai a barokk ízlés díszesebb alkotásai és művészeti beccsel bírnak. Az ép és erős épület belül teljesen jó karban van, csupán külseje van elhanyagolva, annak rendbehozatala sürgősen eszközözendő” – hangzik a miniszteri indoklás. Ez a határozat azonban a Fogadalmi templom építését nem hogy előrevinné, inkább késlelteti. Az új templom telkének kisajátítása, a Dömötör templom és a hozzá tartozó plébánia épület restaurálása, új plébánia kialakítása, építése a tanácsnokok számítása szerint **kb. 1 millió koronával emelte volna a költségeket** – eltekintve az új plébániának városra nehezedeő állandó terheitől.” Nem segített a műemlékké avatás sem!

<http://szegedma.hu/2010/10/a-fogadalmi-templom-%E2%80%93-a-fogadalomtol-a-tervezesig>

**Mindez akkor történt, amikor nem minden város járt el így. Róma például nem tüntette el az antik Rómát! Mit profitál ma ebből! Hogyan volt lehetséges ekkora különbség a nézetekben? Nem volt világtendencia a vandál pusztítás!** Igazolja ezt az alábbi kisfilm:

<https://www.youtube.com/watch?v=Km3UQvqEYng>

De nem! Ezen nem gondolkodtak el a korabeli döntéshozók?



## Egy majdnem teljesen elpusztult városban Lechnerék sem tulajdonítottak jelentőséget a város megmaradt műemlékeinek!

### 8.3 A város kiszáritása

Talán a járványoktól, a maláriától való félelem miatt történt a víz kitiltására Szegeden. A szigetek, a szigetek közti folyóágak városa semmiben sem hasonlít elődjére. A korábbi térképek jól mutatják a városban a tavakat, a Tisza ágait. Nem minden város követte ezt a stratégiát!

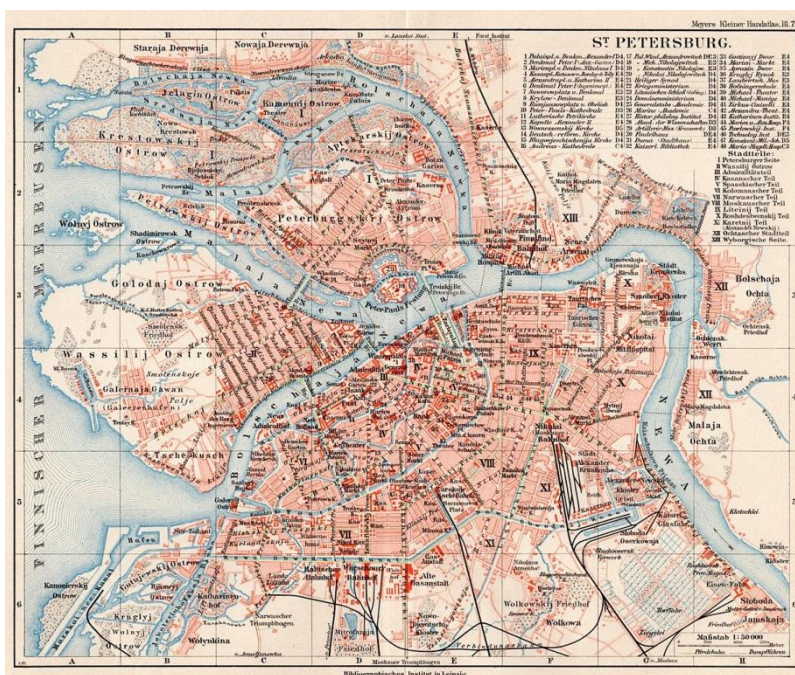


<http://iranyamszterdam.hu/amszterdam-latnivaloi/>  
Amszterdam



<https://www.ba.no/debatt/bergen-sentrum/bybanen/bygg-en-sentralstasjon-under-vann/o/5-8-285571>  
Bergen





<https://galeriasavaria.hu/termek/orszletek/terkep-atlasz-foldgomb/1516199/Szentpetervar-terkep-1892-nemet-eredeti-regj/>  
Szentpétervár, 1892.



<https://hu.wikipedia.org/wiki/Wroc%C5%82aw>  
<https://visitwroclaw.eu/miejsce/wyspa-slodowa>

Wroclaw, az Odera 12 szigetével, 66(!) híddal, sok fa, sok víz

Ha mások meg tudták oldani, nekünk miért nem sikerült? Kinek jobb a folyópartnál, a tópartnál a sivar aszfalt vagy betonfelület?

Ráadásul a felmelegedés miatt újra veszély a malária, tehát a gond visszajön, közben pedig sikerült eltüntetni egy emberi környezetet. Vissza tudunk belőle valamit hozni?

Ma „korszerű” az utcák faltól falig való kibetonozása, a fasorok kiirtása. Következésképp jól kimérhető a „városi hősziget”, azaz egy meleg levegőből álló bura Szeged fölött. Mintha nem lenne elég a rettenetes nyári forróság! Mindennek van következménye.

**A „kis Párizs”, a „kis München” inkább csak egy működőképes rendszer részleges átvételét jelentette, melyből sajnos kimaradtak a rendszer lényeges elemei.**

Lehet, hogy nem egyedül Lechnerék egyedül a felelősök, hiszen akkor is volt Szegednek vezetése. Tudjuk azt is, hogy a miniszteri biztos teljhatalmat kapott, mely



elnyomta a helyi próbálkozásokat. Lehet, hogy ezek mind csak ostoba mai szempontok, de nekünk ma e feltételek között kell élnünk, de az állandó és egyértelmű dicséret mellett helyét látom a kritikának is.

9.

#### Mi épült közvetlenül a nagyárvíz után?

A Lechner könyv hasonló kiadásába írt Utószót Péter László professzor úr és benne ezt:

„A víz után hat nappal a szegedi magisztrátus a város későbbi történetírójának, Reizner Jánosnak előterjesztésében már elfogadta Bainville József (1806-1896) városi főmérnöknek 13 pontból álló újjáépítési tervét. A királyi biztosság júniusban ebből kiindulva látott munkához. és rendkívül rövid idő alatt, szeptember elején el is készült a város újjáépítésének tervével.”

Kerestem, de sehol sem találtam az említett 13 pontot, így sajnos nem derült ki, hogy a szegediek képviselői mit akartak Újszegeddel kezdeni.

Ami biztos:

#### 1880. évi XVII. törvénycikk

#### Szeged szab. kir. város újjáépítésének keresztülviteléről s az erre szükséges költségek viseléséről

1. § Szeged szab. kir. város belterületén, az 1879:XX. tc. 5. és 8. §-ai értelmében megállapított építési terv keretében, a következő középítkezések és munkálatok lesznek keresztül viendők:

- a) a tiszai rakpart;
- b) a tiszai állandó hid;
- c) két körút;
- d) négy nagy sugárút;
- e) három kis sugárút;
- f) a tervezetbe foglalt közkertek;
- g) laktanya a közös hadsereg használatára a Mars-téren;
- h) két falazott föcsatorna;
- i) a vár lerombolása;
- j) a szabályozási terv folytán szükséges kisajátítások eszközzése.

<https://1000ev.hu/index.php?a=3&param=5908>

Az előbbi felsorolásból kiderül, hogy a kedvezményezett erősen a Tisza jobb partja volt!

**A víz és a történelem miatti különbségek jól magyarázzák a megtörtént eseményeket. Azonban mára e különbségek okai jórészt már megszűntek, tehát a Tisza két partját akár egyformán is kezelhetné a város vezetése. Nincs már gátja Szeged Újszeged irányú fejlődésének, fejlesztésének.**

10.

A témával kapcsolatos korábbi írásaim elolvashatók az alábbi helyeken

<http://epiteszforum.hu/az-epito-es-a-rombolo-tisza>

<http://epiteszforum.hu/szeged-a-hidhianyos-varos>

<http://epiteszforum.hu/mindenek-felett-es-elott-szeged-megovasa-az-arviztol>

<http://epiteszforum.hu/szemben-vedres-elveivel>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/02/89/21/deli-hid-.pdf>

<http://epiteszforum.hu/az-automentes-tisza-partert>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/60/29/02-szegedi-mobilitasi-terv-velemenyezese-rigomihaly.pdf>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/59/13/hajozas-es-vedres.pdf>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/57/85/rigo-mihaly-drezdai-arapaszto.pdf>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/46/53/deli-hid-korulmenyei.pdf>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/36/62/szegedi-arapaszto-csatorna-es-az-első-hivatalos-velemeny.pdf>

<http://epiteszforum.hu/nem-kell-ahhoz-cipesznek-lennunk-hogy-tudjuk-hol-szorit-a-cipo>

<http://static1.architectforum.hu/files2012/n00/03/35/37/rogo-mihaly-a-tisza-es-arvizei.pdf>

<http://epiteszforum.hu/porlod-vagy-inkabb-szeged-mi-tortent-itt>

11.

Mi a javaslatom?

Szeged ár elleni védelmét biztonsággal nem a belvárosban lévő töltések ilyen-olyan fajta magasításával kell megoldani, hanem egy új árapasztó csatornával.

**Csak egy tanulmányterv elkészítését kérem.**

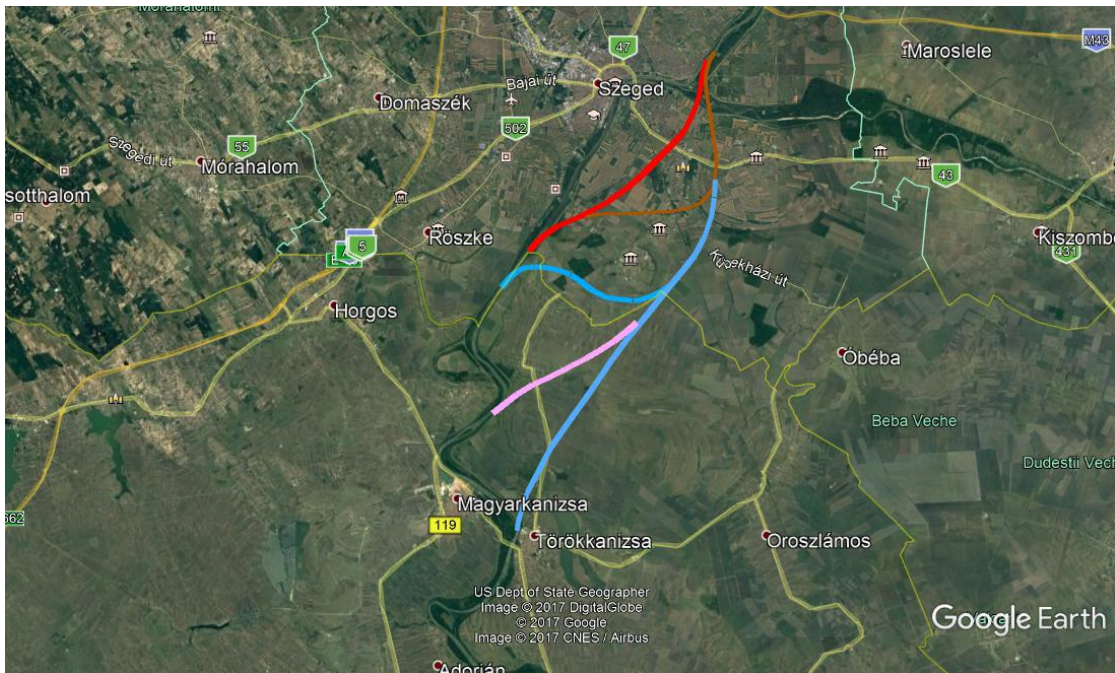
A fenti dolgozatom egyikében részletesen leírtam a kért tanulmányterv műszaki tartalmát.

Ebben lehetne megvizsgálni azt, hogy Szegedtől nyugatra vagy inkább keletre lehetne-e inkább célszerű árapasztó csatornát építeni. Esetleg oldalanként több helyet is megvizsgálva.

Nyilván bejátszanak ma már az elkészült autópályák, a beépítések.

Egy ilyen tanulmánytervből még az is kiderülhet, hogy a javaslatom megvalósíthatatlan.

Én erre minden alapos vizsgálat nélkül néhány keleti oldali nyomvonalat így vázoltam fel:



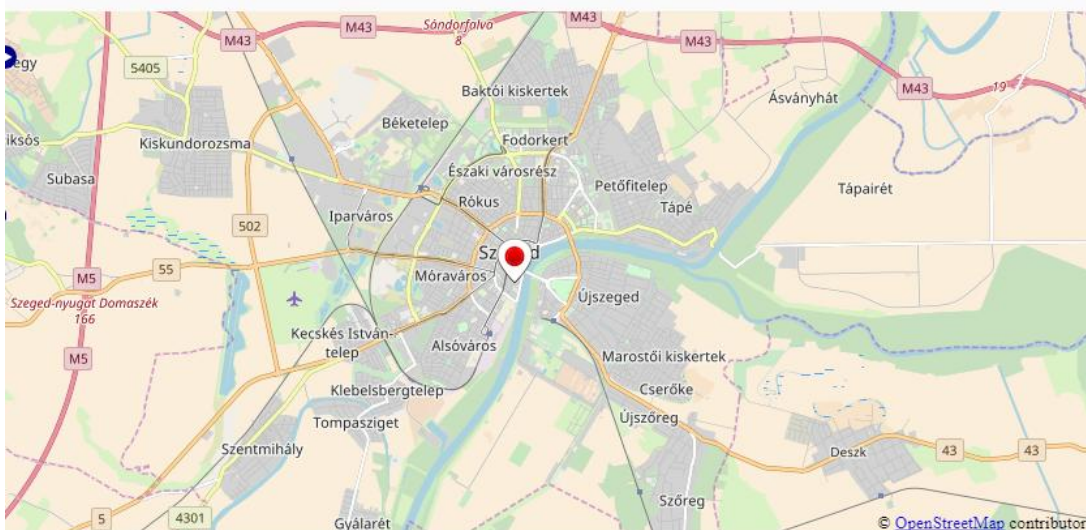
Mint látható ez a korábbi szóhasználatnál nem más, mint új meder és egy új sziget létesítése. A sziget egyik határvonala valamelyik színes vonal lehetne, míg a másik az élő Tisza.

Nincs tehát semmi új!

Újszeged kerülne a szigetre.

Nem szabad elfelejteni azt sem, hogy Szeged mellett van a szerb-román-magyar hármashatárpont.

A remélt fejlesztési terület környezete:



<http://sulitura.hu/szeged/szegedi-dom-fogadalmi-templom>

**Az új sziget lehetne Szeged legújabb városfejlesztési területe!**

**Nyilván ehhez kellene egy új Maros-híd mondjuk Deszk mellett, hogy a fejlesztési terület rövid úton, Szeged letiprása nélkül be legyen kötve az au M43-on át a magyar autópálya hálózatba!**

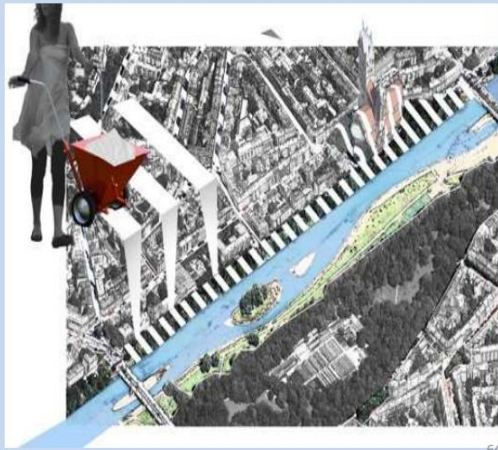
Ezután a Tisza belvárosi szakaszának lehetséges képét – egy paradicsomot a nagyváros közepén - egy német példán mutatom meg:





### A new step 2013

This Isar River tangential street for two weekends was modified to a boulevard for pedestrians



A kék szín a folyó felülete. Mellette pedig a rá merőleges fekete-fehér sraffozás a gyalogosoknak visszaadott, az autósoktól elvett folyópart, mely nálunk a Huszár M. rakpart.

<http://www.muenchen.de/freizeit/orte/119332.html>

<http://www.muenchen.de/freizeit/orte/119332/baden-isar.html>

<http://www.muenchen.de/freizeit/orte/119332.html>

[http://www.naturprojekt.com/wp-content/uploads/2015/03/Isar\\_2015-03-24\\_Principia\\_USA.pdf](http://www.naturprojekt.com/wp-content/uploads/2015/03/Isar_2015-03-24_Principia_USA.pdf)

A képek München belterületén a renaturált Isar folyópartot mutatják. A renaturáció az ipari jelleg felszámolását, a természetes állapot visszaállítását jelenti.



A belvárosi, természetes állapotba visszaállított folyóban mindig lenne víz, csak a szintje sohasem haladná meg a mai rakparti út burkolatszintjét és a medre úgy lenne rendezve, hogy fürdésre kellemes legyen, megszűnjének az életveszélyes mélyedések, víz alatti kimosódások.

A másik ágba menne a felesleges víz, ha van. Mint a kukta szelepe, melyen a fölös gőz veszély nélkül eltávozhat. Ha nincs, akkor ebben az üzemmódban a németeknél egy árapasztó csatorna így néz ki:



[http://www.nw.de/lokal/kreis\\_minden\\_luebbecke/bad\\_oeynhausen/bad\\_oeynhausen/20989580\\_Umbauplaene-fuer-Werre-und-Flutmulde.html](http://www.nw.de/lokal/kreis_minden_luebbecke/bad_oeynhausen/bad_oeynhausen/20989580_Umbauplaene-fuer-Werre-und-Flutmulde.html)

12.

Hogy lehet elképzelni egy árapasztó csatornát?

Az interneten találtam egy 2017-ben Hollandiában átadott árapasztó csatornát. Néhány innen átvett kép talán segít!

**Érdekes számomra az, hogy a hollandok hibrid-projektnek nevezik a beruházást, mert az kettős célú: egyszer árvíz ellen védelmet nyújtó, másrészt területfejlesztést lehetővé tevő.**

A helyszín: Közép-Hollandia, a folyó neve: IJssel, a két város, mely között az árapasztó csatorna (a hoogwatergeul) elkészült: Veessen és Wapenveld.



A kép bal oldalán a térkép, a jobb oldalán egy felülnézet látható. A kék sáv a meglévő, élő folyó, mely miatt a térséget előnti a víz. Ezért nyitottak egy új



folyóágot. Ez a bal képen a sárgával színezett felület, a jobbon pedig a zölddel körülölelt folt. Hossza kb. 8 km, a szélessége 500 és 1500 m között változó. A két folyóág között pedig kialakul a sziget. A sárga térképen láthatók a művelt parcellák. A terület határvonalán természetesen gátat építettek. Már eddig is látható, hogy szinte semmi különbség nincs a magyarországi, a Tisza árvízszintjét csökkentő árapasztó medencékhez, műtavakhoz képest, melyek közül már több el is készült.

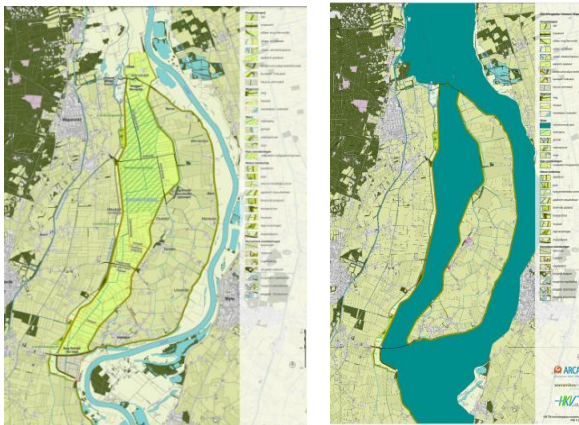
Amikor kell, a területre alulról engedik be a vizet és felül engedik ki.

A feltöltődés folyamata (ahogyan a kék színű felület rendre egyre nagyobb, a sárga egyre kisebb nem lesz; érdemes nézni a bal oldali és a jobb oldali képet is):





Természetesen szabályozni tudják mind a befolyást, mind a kifolyást, mivel mindkét helyen készültek erre megfelelő vasbeton műtárgyak.  
Így néz ki a terület az elöntés előtt és után =az új szigettel):



Ugyanez perspektívában, alulról felfelé nézve:



A bal képen látható a bal oldali száraz meder a öld színű töltések között, míg jobbra: a folyó két medre, a szigettel.

Természetesen a területet utak, belső mezőgazdasági utak, kerékpárutak hidak szelik át, és még mezőgazdaságilag művelik is!



Mindez kisfilmen is:



[https://www.youtube.com/watch?v=zLhp8rp\\_iL4&feature=youtu.be](https://www.youtube.com/watch?v=zLhp8rp_iL4&feature=youtu.be)  
<https://www.youtube.com/watch?v=V7TWCo8h4q4&feature=youtu.be>

<https://www.ruimtevoorderivier.nl/project/hogwatergeul-veessen-wapenveld/>  
<https://www.vallei-veluwe.nl/werk-uitvoering/veessen-wapenveld/>  
[file:///C:/Users/Rigo/Downloads/basispresentatie\\_hogwatergeul\\_veessen-wapenveld\\_01-09-2015.pdf](file:///C:/Users/Rigo/Downloads/basispresentatie_hogwatergeul_veessen-wapenveld_01-09-2015.pdf)

### 13.

#### Mi változna meg?

Bár utaltam a korábbi dolgozataimra, a főbb dolgokat mégis szeretném összefoglalni:

- **Az árapasztó csatorna műszakilag semmiben sem térne el a hazai szakemberek által jól ismert Csepel-szigeti megoldástól!** A Duna fő ága felelne meg a szegedi árapasztó csatornának, míg a Ráckevei Duna-ág szegedi megfelelője a Tisza mai, belvárosi szakasza lenn. Szegeden is kellene két zsilip, mint a fővárosban, hogy sem északról, sem délről ne tudjon a Duna vagy a Maros itt visszaduzzasztani. Ezzel a rendszerrel be lehetne a belvárosi Tisza-ág vízszintjét állítani úgy, hogy az soha ne legyen magasabban, mint a Huszár Mátyás rakparti útburkolat szintje! Így viszont elbontható lenne Szeged belterületén mind a jobb, mind a bal parti árvédelmi töltés, tehát a városközpont felőli beton- és aszfaltsivatag is. A Tisza e szakaszának medrét át kellene az új helyzethez igazítani, alkalmassá tenni fürdésre, mint ahogyan ezt megoldottál a bajai Sugovica-parton. Amikor Szeged új városfejlesztési lehetőségét szorgalmazom, rá szeretnék arra is mutatni, hogy városunk ár elleni védelmét újra kellene gondolni. Ha kell a régi szegedi elképzelések bevetésével!
- **Nőne Szegeden mind a zöldfelület, mind a vízfelület!**
- Megoldódna a Tisza két éles kanyarja miatti gond.
- **A keletkező sziget új, nagy városfejlesztési terület lehet, tehát az árvíz elleni védekezés szorosan kapcsolható lenne a városfejlesztéshez. Ezzel a város újjáépítése folytatható lenne.**
- Szeged ezután épülő hídjain nem kellene a felhők közé építeni, a pillérek is lehetnének egymáshoz közelebb, azaz: olcsóbban lennének építhetők.
- A Maros végre nem közvetlenül Szegedet támadná.
- Az új csatornameder, az új Tisza-ág végre külterületen lenne, olyan helyen, ahol erre van elegendő hely.
- Ha a Duna és/vagy a Tisza visszaduzzasztana a Tiszában, akkor ezt nem a szegedi belvárosban tenné, hanem a városon kívül.
- Várhatóan sokkal olcsóbb az árvíz elleni védekezés külterületen, mint Szeged közepén.
- Várhatóan kevesebb feszültséget okozna a városban a külterületi védekezés, mint manapság.
- Kár a szegedi polgároknak hamis biztonságérzetet keltene az elmúlt évek legutóbbi mobil partfalával. Ez csak egy hirtelen, legfeljebb csak egy tűzoltás jellegű beavatkozás volt, mely rendkívül olcsón pár évre elodázta az időtálló megoldást. Viszont nyertünk egy kis időt a gondolkodásra. **A fővárosi döntéshozók olcsón lerázták a szegedieket, jól kiszúrták a szemünket.**

- A Roosevelttér mellett a védőfalban áll egy emlékoszlop. Mutatja az eddigi legmagasabb szegedi vízállásokat időhöz kapcsolva. Maga a Vízügy figyelmeztet bennünket az egyre magasabb szegedi árvízszintekre.
- Nem hallottunk sajnos vízügyes szakember általi nyilatkozatot arra, hogy a mobil partfal magassága meddig elég, meddig véd, ha a vízszint rendre emelkedik.
- Sajnos arról sem tájékoztattak minket, hogy a klímaváltozás időjárási szélsőségei ellen hogyan véd meg bennünket a mobil. Azaz: mekkora Szeged biztonsága. Mi történne, ha a Tisza völgye fölött állna meg egy olyan időjárási cella, amely néhány évvel ezelőtt dunai árvizeket okozott több országban.
- **Valószínűen a Tisza-völgy legértékesebb pontja Szeged. Városunk óriási érték! Itt a kis árvízi kockázatnak is nagy ára lehet. Szabad-e egy újabb nagyárvíz megkockáztatni? A fővárosi döntéshozók mintha nem kezelnék a méltó helyén Szeged biztonságát.**
- Ha nem készül tanulmányterv, akkor továbbra sem fogjuk tudni, hogy mennyibe kerülne.
- Ha más városok már meg tudták építeni az árapasztó csatornáikat, Szeged miért ne tudná? A szándék hiányzik?
- Mivel a mi vidékünkön a víz az úr, a területünkön sok a csatorna. Meg kellene nézni, hogy ezek felhasználhatók lennének-e az új árapasztó csatorna részeként. Ahol a kevesebb víz már lefolyik, lefolya-e a több is.
- **Az előbbiekből tudjuk, hogy volt már olyan városvezetés korábban Szegednek, akik új nyomvonalon, teljesen új csatornát akartak terveztetni, mint rendes megoldást.**  
Ma viszont azt terveztetik, amire az EU esetleg ad pénzt. A kérdés tehát csak annyi lehetett, hogy mobil partfal Szegedre vagy semmi és minden marad a korábbiak szerint. Ezt kényszerpályás fejlesztésnek tartom, mely nem követi sem a józan éssz, sem a műszaki végzettségű ember logikáját.
- Ma már a számítástechnika, az informatika, a térinformatika, valamint a vizes áramlási modellek mind olyan eszköztár, amelyek a korábbi vizes mérnököknek elérhetetlenek voltak. Ezek itt és azonnal használhatók lennének.
- Bízom benne, hogy mind a Szegedi Tudományegyetem, mind a Budapesti Műszaki Egyetem rávehető lenne az együttműködésre, akár diplomamunkaként kiadhatók lennének egyes részfeladatok.
- Építésre való pénzünk sajnos ma nincs, gondolkodni azért még megpróbálhatnánk.

Bálint Sándor írja a könyvében:

„A törzsökös szegedi magyarságnak nem könnyű a helyzete, amikor sajátos életformájának, civis hagyományainak érvényesítéséről és védelméről van szó.

**Szerencsére a török idők viszontagságai ránevelték a szívós türelemre, állhatatos kitartásra, de ugyanakkor az okos és a körültekintő – mint akkoriban mondták: prudens et circumpectus- viselkedésre is.”**

Szerencsére sok utóduk ma is köztünk él!

2017. december 14.