

A ló-autó váltás
dr. Rigó Mihály
ny. mérnök

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”

dr. Regdon Ibolya

a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

A Szeged és a közlekedés cikksorozat helyesen állapítja meg, hogy a nagyárvíz utáni Szeged városának újratervezője Lechner Lajos volt. Az alábbiakban néhány észrevételben szeretnék a ezen ténykedésével foglalkozni.

A) A ló-autó váltásról

A kezdet kezdetén az ember helyváltoztatása elképzelhetetlen volt a lovak nélkül. Ennek is voltak azonban negatív mellékhatásai minden nagyobb városban. Legjobban New York példán mutatható ez meg.

„Az 1880-as években New Yorkban 1,2 millió ember élt, akik a közlekedéshez 170 ezer lovat használtak. Ha azzal számolunk, hogy egy ló nagyjából napi 10-15 kiló ürüléket termel, akkor a városi közlekedés egyetlen nap alatt akár 2500 tonnát zúdított a városra. Egy korabeli újság becslése szerint ilyen tempó mellett a lószarszint 1930-ra a manhattani felhőkarcolók szintjét ostromolta volna. Már ha nem mállik szét a napi 150 ezer liter lóhúgytól.”

„1880-ban ezért New York utcáiról 15 ezer lótetemet takarítottak el.”

„Bár az autóktól eleinte kifejezetten idegenkedtek a városok, az 1890-es évekre olyan tarthatatlanná vált a lóhelyzet, hogy végül győzött a zöldlobbi. Az első nemzetközi várostervezési konferenciát 1898-ban tartották New Yorkban, a fő téma pedig a lószennyezés visszaszorítása volt.”

https://index.hu/tudomany/til/2016/05/11/az_auto_mentette_meg_new_yorkot_a_kornye_zeti_katasztrofatol/

Állítólag a konferencia nem találta meg a megoldást a lovas közlekedés leváltására.

Valójában azonban más volt a helyzet!

A gond akkora volt, hogy számtalan próbálkozás indulhatott el, melyek egy kis részét alább mutatom be.

Akkor már nagy erővel folytak a gőzautó és az elektromos autó fejlesztési munkái, érdekes módon még a belsőégésű autók előtt.

Ez az ősbatár már **1770-ben** megjelent, bár nem személyszállításra, de a gőzgép első közlekedési célú felhasználásaként. Beindult ez a gondolat, mely nagyon gyorsan csodát művelt.



http://gyartastrend.hu/autoipar/cikk/padlogozzel_a_williams_steamer_gozauto

„Az **1820 -as** években megalkotta első gőzhajtású autó prototípusát”

<https://www.bbc.com/news/uk-england-30777326>

Már **1827-ben** két város között bonyolított le forgalmat, tette a dolgát ez a gőzbusz, ami **50 évvel előbb volt, mint a szegedi nagyárvíz.**



Az emberek Sir Goldsworthy gőzkocsiján, Londonból Bathba utazva 1827 –ben

Egy **1890-es** gőzautó!

„... a De Dion, Bouton et Trépardoux **1883-ban** alakult meg Párizsban. Ez lett a De Dion-Bouton autó cég, egy ideje a világ legnagyobb autógyártója,”



<https://www.vezess.hu/magazin/2020/10/09/igy-mukodtek-a-reg-elfeledett-gozautok/>

Ők „**1883 vége előtt** boltot létesítettek a párizsi Passage de Léon nagyobb telephelyein”.

Már ilyen is volt!

„Európa első motoros versenyén”, amely a Le Vélocipède kerékpáros magazin ... ötlete volt. Nyilvánvaló, hogy az előléptetés nem volt elegendő, mivel De Dion volt az egyedüli nevező, de befejezte a pályát, de Dion a kormánykeréknél, és 60 km/h ... sebességgel haladt.

https://en.wikipedia.org/wiki/De_Dion-Bouton

Sőt! Mit lehet még tudni erről a kis csodáról?



„Minden primitívsége dacára ez a furcsa szerkezet volt a leggyorsabb a világ első autóversenyén, amelyet **1894.** július 22-én Párizs–Rouen között rendeztek.”

„A viadalra 102 jármű nevezett, amelyből végül 21 tudott elindulni, és csak 17 ért célba. De Dion gróf lett a győztes 18,6 km/órás átlagsebességgel.”

„... **1895-ben** ő alapította meg a világ első autókлубját: az „Automobile Club de France-ot”.

Ez a gőzautó „Rekordáron, 4 millió 600 ezer dollárért kelt el a világ legrégebbi üzemképes gépkocsija, egy **1884-es** évjáratú, francia gőzautó a Pennsylvania állambeli Hersheyben. Ennyi pénzt még soha senki sem adott ki gépkocsiért.”

<https://autopro.hu/archiv/gozhaitasu-es-uzemkepess-a-vilag-legdragabb-autoja/115578>

Ma csak fanyalgunk ezek alakján, de a gőzautó 1923-ben már így tudott kinézni:



Doble Steam Car, a sokak szerint a legfejlettebb gőzautó (1923)

„1906-ban a hivatalos szárazföldi sebességrekordot egy Stanley Steamer nevű gőzautó tartotta: 203 km/h”

http://gyartastrend.hu/autoipar/cikk/padlogozzel_a_williams_steamer_gozautoa

A kor másik technológiája, még a belsőégésű motorok uralma előtt, az elektromos meghajtású autóké.

Az első, gyakorlatban alkalmazható elektromos autók az **1880-as** években születtek.

1881-ben Gustave Trouvé bemutatta elektromos hajtású automobilját a párizsi elektromosság-konferencián. Az angol Thomas Parker **1884-ben** megépítette a saját modelljét, saját tervezésű, újratölthető akkumulátorral. Az első igazi elektromos autónak azonban a Flocken Elektrowagent tartják, melyet a német Andreas Flocken talált fel 1888-ban.¹⁶

„**1888-ban** Andreas Flocken megépítette az első négykerekű elektromos autót, ami nagy szó bizony, ezelőtt inkább háromkerekű megoldások születtek, és egyre növekvő teljesítményük lehetővé tette, hogy haszongépjárműként is funkcionáljanak.

Legelőször **1897-ben** New Yorkban a taxisok használtak elektromos autókat, amit a Pope Manufacturing gyártott le nekik, akik koruk legnagyobb elektromos autógyártója voltak. **1899-ben** az éves termelésük elérte az 500 darabot!”

„1912-ben futott az utakon a legtöbb elektromos autó, nagyjából 30 ezer darab.”

<https://alapiarat.hu/tech/az-elektromos-autok-tortenete>

„**1881-ig**, amikor Gustav Trouvé a Párizsi Elektronikai Kiállításon bemutatta az első újratölthető akkumulátorral felszerelt autót, ami a korabeli divatnak megfelelően még csak három keréken gurult.”

„**A századfordulóra** az elektromos autók népszerűsége erősen felívelt, ekkor Amerikában már több mint 33 ezer regisztrált villanyautó közlekedett, ami a forgalom 38 százalékát tette ki (ehhez képest a belső égésű motort használó autók csak a 22 százalékát).”

„**1897-ben** szinte egy időben jelentek meg az elektromos taxik London és New York utcáin.”



<https://player.hu/auto-motor-2/villanyautok-a-szazadfordulon/>

És még erre jött:

„Egy szabadalom, amely mozgásba hozta a világot: **1886.** január 29-én Carl Benz benyújtotta szabadalmi kérelmét saját fejlesztésű, "gázmotor hajtású járművére."

„2011 óta ez a dokumentum az UNESCO Világemlékezet Program részét képezi, melyben többek között a Gutenberg Bibliát és a Magna Carta-t is jegyzik.”

Csak itthon vették, vagy nem akarták észrevenni, ahogy a többi igyekezetet sem! Nem állíthatjuk, hogy a világban nem történt semmi.

„Carl Benz a világ első automobilját **1885-ben** fejlesztette ki. Ehhez egy nagysebességű, egyhengeres, négyütemű motort (954 cm³ hengerűrtartalommal, 400 1/perc-es fordulatszámmal és 0,75 lóerő/0,55 kW teljesítménnyel) keresztben helyezett el egy egyedi építésű kocsiban. A végsebessége 16 km/h volt.”

„Gottlieb Daimler ugyancsak **1886-ban** fejlesztette ki motorizált kocsiját.” Ezek azonban szinte pillanatok alatt felszámolták a gőz és a villany autók világát.



<https://www.marketinginfo.hu/markatortenet/article.php?id=40>

Nagyon valószínű, hogy ez a felsorolás csak egy kis része a történelemnek.

Jól látgató, hogy a kiemelt dátumok nagyon közel vannak a szegedi nagyárvíz dátumához.

Ehhez még tessenek figyelembe venni azt, hogy az említett járművek kifejlesztése, a gyárak felépítése, egy autóverseny, vagy egy autókлуб megszervezése is sok időt vesz igénybe. Az őket megfogalmazó gondolat és a végtermék között hosszú évek telhetnek el. Ezeket a gépeket nem lehet egy pillanat alatt megvalósítani. Mire megmozdultak rengeteg sikertelen próbálkozás kellett. Az előkészítések időben jóval a nagyárvíz elé nyúlnak be.

Lehet-e ezután azt állítani, hogy a nagyárvíz idején az autó, az autózás ismeretlen fogalmak lettek volna? Az előbbi események nem rejtve, nem suttymban zajlottak.

Nem hiszem! Csak esetleg arra nem számíthattak, hogy milyen mértékűt ölt az előtörés mértéke, de tényt ismerniük kellett volna.

Nem hihető az, hogy az új várost, Szegedet, a lovas világra gyártották!

Azt viszont hihető, hogy Lechner vízügyes és építész csapata semmit sem hallott ezekről, vagy esetleg semmi jelentőséget nem tulajdonítottak neki.

Persze megpróbálták mentetegetni:

„Fontos azt is hozzáfűznünk, hogy a kor leghaladóbb gondolkodású mérnöke sem gondolhatta volna soha, hogy 2021-ben csak Szegeden (agglomeráció nélkül) több, mint hatvanezer autó lesz forgalomban. Bár az automobilokról ekkor már biztosan lehetett hallani, elterjedésük mértékével

reálisan számolni nem nagyon lehetett volna, Herr Benz például néhány évvel később, **1886-ban** kapta csak meg a szabadalmi hivataltól az engedélyt „gázmotor-hajtású járművének” gyártására.”

<https://szeged.hu/hirek/44434/szeged-es-a-kozlekedes-15-resz-az-uj-varoskep-mai-szemmel>

Ez mind igaz, de a jelenséget meg kellett volna látni és legalább az új igényekről elgondolkodni, figyelembe venni, készülni rá, mivel egy új város nem egy évre készül. A világ nagy ütemben haladt az eszközváltás felé!

Súlyos hiba volt az, hogy Szeged újjáépítői a várostervező csapatba közlekedési szakembert nem vettek be.

Egyes építész körökben ez ma sem teljesen ismeretlen igyekezet.

Ez különösen azért érdekes, mert Lechnerről az a hír járja, hogy a szegedi munka előtt bejárta Európát. Hallania kellett volna az új fejleményekről!

Annak ismert kellett volna lenni, hogy nagyon meg akarnak már a nagy városok a lovas világtól, abból minden kitörési lehetőségre rámozdulnak!

Ezzel szemben Lechner Szeged újjáépítéséről írt könyvében a közlekedés, és az autó szó még véletlenül sem fordul elő.

Szeged és az autó gyakorlatilag egyszerre lett kész, de Szegedet nem készítették föl az autó fogadására, mivel sem a mozgó, sem az álló autók részére nem biztosítottak a városban helyet.

A mai közlekedés-szervezők minden gondja innen ered.

B) a sugaras-gyűrűs szerkezet dicsőítése

A Szeged és a közlekedés cikksorozat 3. része szépen bemutatja a lehetséges településtípusokat. azok telekelrendezéseit, utcakiosztásait.

<https://szeged.hu/hirek/44224/szeged-es-a-kozlekedes-3-resz-ahova>

Sőt et a cikk hivatkozik egy szakcikkre, amely az egyes város-szerkezet típusokat részletezi:

<https://atlo.team/utak-epuletek-halozatok/>

Jól látható, hogy ezek száma elég sok. A sugaras-gyűrűs csak egy a sok között. Az is kivehető, hogy mindegyik településfajta élhető, mindegyiknek van mind előnye. mind hátránya. Meg sem próbálják a rangsorolásukat!

Vajon életre alkalmatlan Manhattan sakk-tábla-szerű úthálózata?



Nem hallani arról, hogy New York bármikor is át akart volna erről a derékszögű hálózatról a sugaras-gyűrűsre állni!

Azt sem állítható, hogy a mi Pest-Szeged típusú sugaras-gyűrűs rendszerünk valamikor is korszerű lett volna, mert akkor más városok is igyekeztek volna erre átállni. Hálózatát ugyanilyenre kellett volna átállítani, ami nem történt meg! Nincs még egy olyan város, amely teljes mértékben sugaras-gyűrűs lenne.

Talán megengedhető: azért lett ilyen, mert azt a tervezőink akkor jónak találták. Nem tudni arról, hogy egy pillanatra is elméláztak volna azon, hogy nekünk melyik forma lenne a legjobb.

C) Miért lett az új város szerkezet sugaras-gyűrűs?

Létezett egykor a pesti építési főigazgatóság.

„A Helytartótanács. ... A Budai Építészeti Hatóság főmérnöke lett Reitter Ferenc. ... a budapesti városrendezések megkerülhetetlen, központi alakja volt, akinek tudását annyira tisztelték, hogy az ekkor még két részből álló városban, Budán és Pesten lényegében semmilyen építkezést nem engedélyeztek, amíg az ő véleményét meg nem hallgatták. Bár akkor még ilyen pozíció nem létezett, talán városi főépítésznek, főmérnöknek nevezhetnénk. Reitter volt a sugaras-gyűrűs szerkezet legfőbb támogatója és az ekkori mérnöki gondolkodás vezéralakja ...”

„Ő volt az a mérnök, aki nem megbízásból, hanem saját meggyőződéséből készítette el a pesti Nagykörútra a hajózható csatorna tervét, ami majdnem egy évtizedig úgy tűnt, meg is fog valósulni.” Ez előtte nem létezett! A megvalósulás csak annyit változtatott, hogy nem hajózható csatorna halad a sávban, hanem közút.

Ő tervezte az ország első rakpartját a Lánchíd mellé 1853-ban, majd a pesti és a budai oldal partjainak nagy részét.”

„1871-ben Reitter Ferenc fogalmazta meg annak a nemzetközi tervpályázatnak a követelményeit, ami nyomán megszületett a ma ismert Budapest. Ebben a nagyszabású, az egész város átalakítását szabályozó koncepcióban már kikötés volt a sugaras-gyűrűs úthálózat tervezése.”

Az ő beosztott mérnöke volt Lechner Lajos.

Vajon csoda-e, véletlen-e hogy a kiírt pesti pályázatot ő nyerte?

„1870-ben elnyerte Budapest általános rendezési terveinek előkészítésére kiírt nemzetközi pályázat 10 000 forintos nagydíját.” https://hu.wikipedia.org/wiki/Lechner_Lajos

Ennek megfelelően lett Pesten Nagykörút is, sugárút is (a mai Andrásy út), és rakpart is.

A szegedi nagyárvíz éppen ezután történt és mivel – megint „véletlenül” -a tervet Lechner készítette, itt is lett mindaz, amivel Pesten nyert. Munkássága eredményeként a két város így alakult:



Ez Pest,
függőleges vonalra tükrözték volna a képet.



ez meg Szeged. Mintha a közöttük lévő

Lett így a „Mini Budapest”

„... nehéz elhessegetni a gyanút, hogy az alig néhány éves Budapest-tervet használták fel – tükrözve – mintaként.” Tehát semmi Párizs, sem a többiek! Nagyon gyorsan le kellett a tervet letenni, sok idő itt sem maradt a változatokat elemezni. A város vezetői pedig szinte semmibe sem szólhattak bele, mert gyorsan a partvonalon kívül találták magukat, mivel ez az lassította volna a tervezést.

<https://szeged.hu/hirek/44427/szeged-es-a-kozlekedes-14-resz-szeged-tervezoi>

D) Vajon korszerű-e még?

A kérdés más időszakokban is felmerült, de építészek előtt ekkor hangozhatott el először.

Molnár Attila városrendező felszólalt az 1997-es, a Lechner tiszteletére rendezett emlékülésen. Úgy tűnik mintha akkorra – közel a 120. évhez - bizonyos kételyek már felmerültek!

Előadásának címe: „A Lechner-féle alapterv tanulságai az általános rendezési tervkészítése során”

„Kérdés, hogy a gyűrűs-sugaras városszerkezet korszerűnek tekinthető-e még ma is? Az új általános rendezési terv készítésekor felmerült az a gondolat, hogy a szerkezetből adódó jellegzetes, befelé sűrűsödő, egypólusú várostestet új, külső súlypontok alakításával ellensúlyozni kell. Ugyanis a kifelé táguló, a beépítési sűrűséget és főúthálózatok területre vetített számát tekintve ritkuló várostestben a gyűrűs, sugaras szerkezet egyre inkább semleges hálós szerkezetté válik, melyben az úthálózat kevésbé utal a sűrűsödési (központi jelenségű) pontokra. Márpedig bizonyos városnagyság mellett ilyen helyi központ-képződés mindenképpen megindul. Másik ellenérv a nagyvárosi gyűrűs-sugaras térszerkezettel szemben, hogy az úthálózat a gépjármű- és gyalogosforgalmat mint tölcsér a belvárosba tereli. Erre példa Budapest problémája, ahol a Belváros egyre működésképtelenebbé válik a zsúfoltság miatt (a parkolási gondokat nem is említve).

„Egyrészt Szeged nem milliós népességű világváros, a szerkezet említett hátrányai még nem jelentkeznek.”

https://adt.arcanum.com/en/view/MuveszetiKatalogusok_1997_Lechner_025_003/?pg=27&layout=s

E) Lechner változatlanul hagyta a Tisza derékszögű szegedi éles kanyarulatát és még a Maros torkolatát sem helyezte át. pedig főleg vizes mérnök dolgoztak a csapatában.

Azt is tudhatta, hogy ez a belvárosi Tisza szakasz kisebb vízállítású, kapacitású a megelőző és a követő szakaszoknál. Sejtette, hogy emiatt később bajok lehetnek. Azzal is tisztában lehetett, hogy ezen szakaszon az árvíz elleni védekezés nagyon sokáig Szeged belvárosában fog történni, azt terhelve, azt fenyegetve, akár egy második nagyárvíz is megkockáztatva.

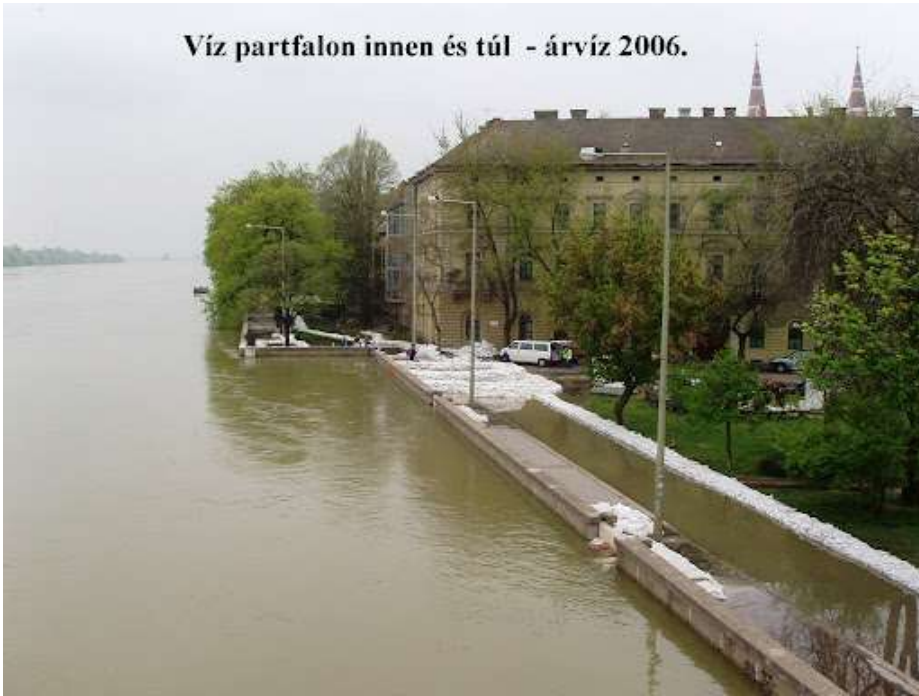
Újszegedet 1880-ban csatolták Szegedhez, ami a tervezési idejébe esett. Így nyilván elfogadta azt is, hogy ez azért történt, mert ezen a területen szándékoztak eleinek a fölös árvízi mennyiséget tárolni. Ma ezt a vizes szakma árapasztó tónak nevezi, és kiterjedten alkalmazza, csak nem a nagy városok mellett, mert veszélyes lehet.

Annak bemutatására elég 2006-ra gondolni! Akkor a Tisza vízállása 10 m magas volt, amely éppen 2 m-rel volt magasabb annál a vízmagasságnál, amely a szegedi nagyárvíz okozta.

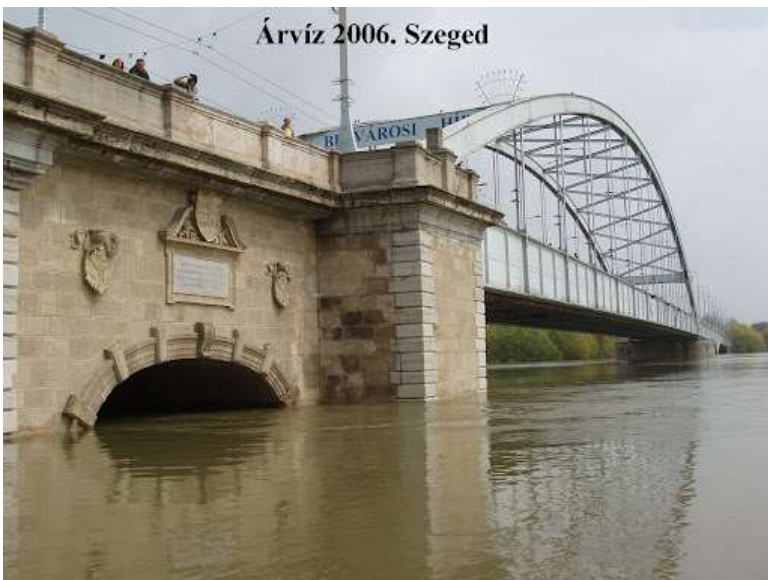
Akkor így néztünk ki:



Víz partfalon innen és túl - árvíz 2006.



Árvíz 2006. Szeged



http://www.ativizig.hu/vizugyimuzeum/arviz_2006.aspx

Ez már az okozat, maga a következmény! Korábbi helytelen döntések következménye.

Mostanság, a száraz periódusban, amikor kicsi a Tisza, lent van mélyen a medrében, állandóan elfelejtkezünk arról, hogy annak idején Szegedet majdnem ki kellett telepíteni.

Továbbá azt is, hogy csak egy hajszálon múlt, hogy ez a tengernyi víz nem szakadt rá a belvárosra, egy újabb, még pusztítóbb második nagyárvízet okozva.

Ez az állapot, vagy még ennél is borzalmasabb, bármikor ismét előállhat! A vízügyesek már a 11.3 m-es árvízre készülnek. Ez azt jelentené, hogy a Tisza vize a Múzeum ablakainak magasságában lenne.

Miért felejtjük el ezeket a képeket?

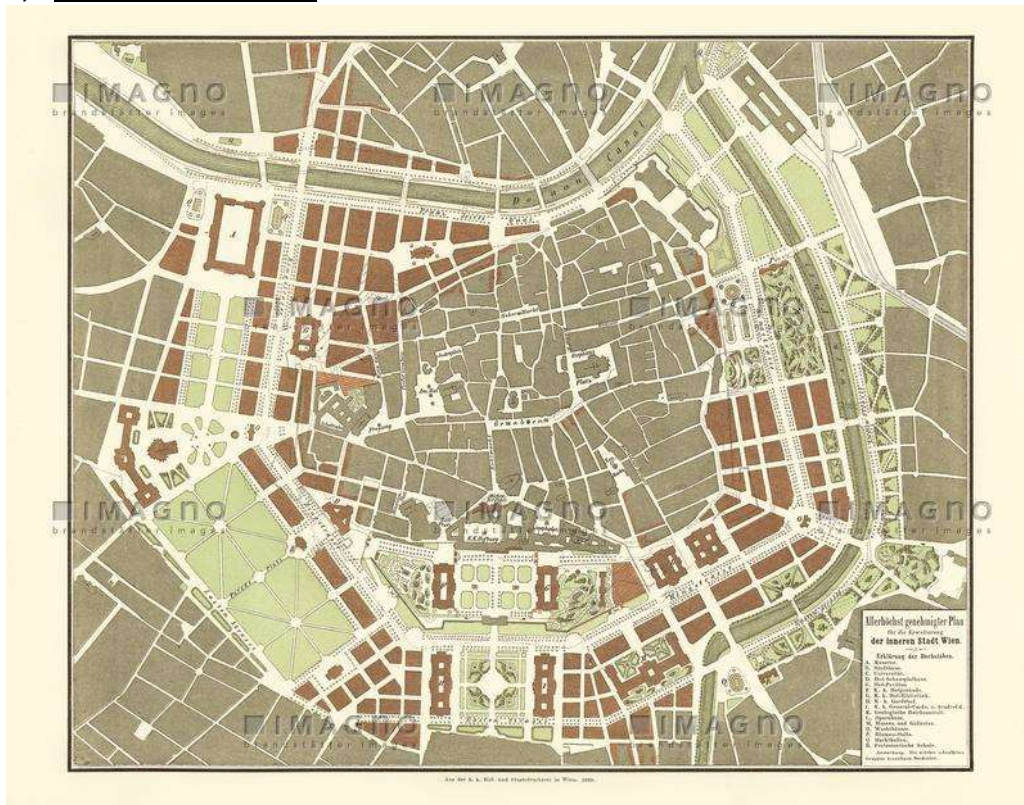
Miért nem égnék be ezek mindenki memóriájába?

Miért a mai maszatolás, a végleges megoldás keresése helyett?

Nem saját magunkat csapjuk be?

Szeged a Tisza-völgy legértékesebb pontja. Itt nem lenne szabad hazardírozni.

F) Az egyhidas új város



Ez a legelfogadottabb terv Bécs belvárosának bővítésére. Alapvető terv volt a Ringstrasse fejlesztésére. **1859-ben.**

<https://austria->

[forum.org/af/Bilder und Videos/Historische Bilder IMAGNO/Innere Stadt/00614254](https://austria-forum.org/af/Bilder_und_Videos/Historische_Bilder_IMAGNO/Innere_Stadt/00614254)

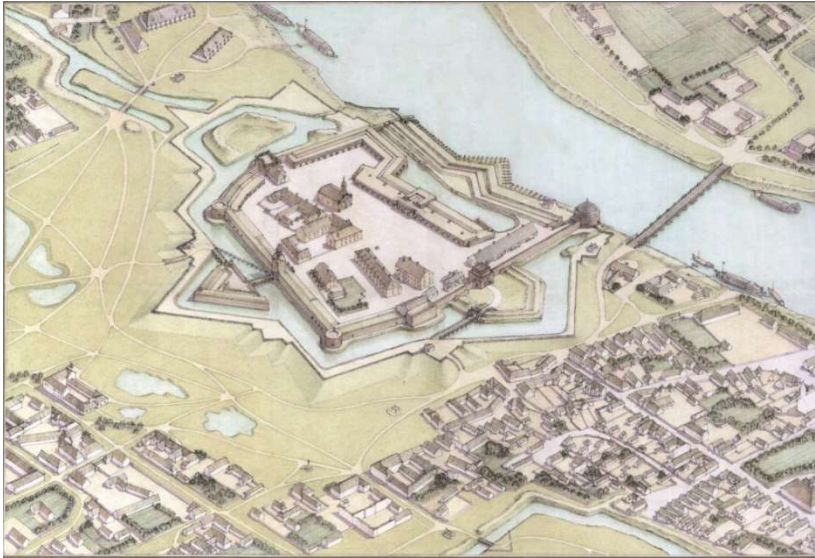
A térkép Bécs belvárosát mutatja a szegedi nagyárvíz idejéből. Rajta jól látszanak a Duna ágai, csatornái, valamint az ezeket keresztező hidak. Látható, hogy a városrészek között nem egyetlen híd van, mint a tervezett Szegeden.

De, ha tényleg bejárta Lechner Európát a szegedi munka megkezdése előtt, akkor ugyanezt láthatta Párizsban, Rómában, Prágában, de még Pesten is. Mégis egyetlen hidat kapott Szeged.

Megértem, hogy nem volt elegendő pénz akkor sem. Viszont nem értem, hogy miért nem jelölte mondjuk szaggatott vonallal a térképein azt, hogy a jövőben hol lesz majd szükség további hidakra. Láthatták volna a politikusok is, hogy mi vár rájuk bizonyos idő múlva. Mára kiderült az, ami már akkor is természetes lehetett, hogy fejlődő városnak nem lesz elég egy híd. Mint látszik ennek elfogadásához évtizedek kellenek, mire talán lesz rá pénz. Országos méretben, hasonlítva a mai pesti beruházásokhoz, nagyon kis tétel a szegedi 3. híd építési költsége, mégsem sikerült évtizedek alatt sem megépítésére.

Az egyetlen híd elvileg is hibás gondolat, mert az összes másik oldali forgalmat egyetlen pontra zsúfolja, itt a Híd utcára, amely nem csak a hidat vágja agyon, hanem mindezen utakat is, amelyek a hídra vezetnek, vagy attól elvezetik a forgalmat, ahelyett, hogy szétosztanák a terhet több pontra. A kétsávos Belvárosi-híd olyan jó helyen fekszik, hogy rajta a forgalom majdnem akkora, mint a négysávos Bertalan-hídon. Ez ma ennek a forgalomnak nagy kerülést jelent, kiesvén a fő csapásirányból.

G) A vár lebontása



<http://szegedfolyoirat.sk-szeged.hu/2018/11/17/szerdahelyi-peterne-a-80-eves-kratochwill-matyas-koszontese/>

„Mivel a vár funkciójában eddigre tényleg szinte lényegtelenné vált, fenntartása ellenben meglehetősen költséges volt, a császár látogatásakor lemondott a vár jogáról Szeged javára. Ez kapóra jött a nagy építkezések előtt álló városnak, hiszen így a vár téglái is hasznosíthatóak voltak, de biztosan fontos szempont volt az is, hogy a vár rendkívül értékes területen feküdt, ami jó haszonnal kecsegtetett. Ezért gyorsan döntöttek a vár lebontásáról és a területek értékesítéséről.”

<https://szeged.hu/hirek/44427/szeged-es-a-kozlekedes-14-resz-szeged-tervezoi>

Míntha nagyon korai időben megvalósult volna a „múltat végképp eltörölni” ideológia, melyet a faluromboló Ceausescu neve fémmjelzett.

A vár a város központi helyen állt. **Vele 600 év szegedi történelmét rádiózták ki emlékezetből.** Nagyon nagy veszteség ez egy olyan városban, ahol szinte nincs műemlék! Micsoda érték a gyulai téglavár! A szegedi is hasonló lenne.

Élt 1260-tól 1880-ig! Csúfos véget ért.

A vár a királyé volt. Miután elvesztette hadi, hadászati funkcióját, újat nem tudtak neki kitalálni. Viszont a királynak sokba került volna a fenntartása, de a lebontása is. Helyette egy huszáros vágással nekiadta a népnek. Úgy adott, hogy az neki egy fillérbe sem került, sőt még spórolt is a bolton.

A nép pedig örült, mert téglabányaként lebontotta és szétverte, mert abban az időben hatalmas építőanyag hiány volt városban. Gyors, praktikus megoldásokkal, érvekkel igazolták az igazolhatatlant, a múlt elpusztítását.

Abból, ami megmaradt nagyon nehéz elképzelni az elpusztított egészet.

„A szegedi vár már az Árpád-házi királyok alatt megvolt s a vegyesházbeli királyok korában fontos szerepet játszott. Hunyadi János, Mátyás király gyakran megfordult benne. Régebben Borbála királynő, Zsigmond neje, farsangolt falai közt”

<https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Mikszath-mikszath-osszes-muve-2A85B/elbeszelesek-2741-kotet-37D19/magyarorszag-lovagvarai-regekben-1889-40-kotet-3FEAB/a-szegedi-var-3FFD1/>

Az magyar történelem legfényesebb időszaka lehetett, melyet aprópénzre váltottak.

„Feltűnő az a rendkívüli ragaszkodás, melyet a szegediek a Hunyadi-ház iránt minden időben s körülmények közt tanúsítottak. Midőn Hunyadi az ország nagyjaitól elhagyatva, azok

körörvendezése közt vívta a haza megmentésére irányuló dicső küzdelmeit: akkor a nagy hőst hadi vállalatában úgyszólván csak a rajongó barát, Capistrano János és Szeged népe s vidéke támogatta. Belgrád megmentése és felszabadítása, a magyar hadi dicsőségnek legfénylőbb sugara Szeged nevét, a szegedi polgárság lelkesedését és hazaszeretetét aranyozza meg. Később is a szegediek Mátyás király minden hadi vállalatában részt vettek s a nemzeti királyság főtámaszai valának, amint ezt az igazságos király több levelében örök emlékezetűleg feljegyezte”

„Mátyás király Szeged város részére 1462. évben kiadott egyik oklevelében a következő nagyjelentőségű szavakkal méltányolja Szeged fontosságát, felvirulásának köztekintetekből való kívánatosságát és a város népe által az ő családja irányában teljesített soknemű szolgálatokat:

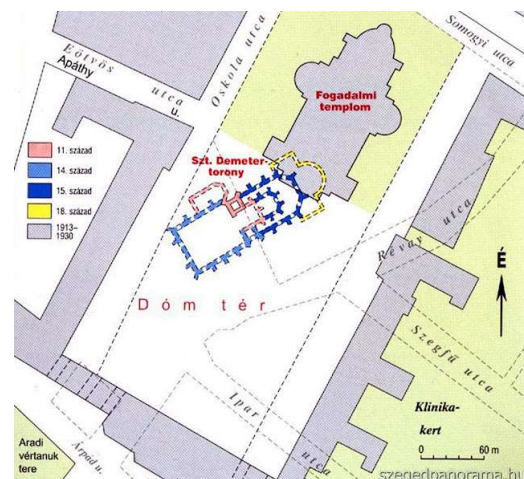
"mivel a királyok dicsősége a népek sokaságából s az országok díszé és ereje a városok gazdagságából és bőségéből áll, illő tehát, hogy a fejedelmek a népeket megtartsák és a városokat nagyobbítsák és pártolják, amelyekből a királyoknak s országoknak ígérkező hasznuk származik, hogy ezáltal mind a fejedelmek gondviselése dicsértessék, mind pedig a népeknek és városoknak álladalma hasznot és gyarapodást nyerjen. Ugyanazért kedves emlékezettel fontolgattuk azon sokféle szolgálatokat, melyeket a mi Szeged városunk és az ő polgárai, a mi elődeinknek, Magyarország királyainak, az országnak, az ő szent koronájának és felséges fejedelem, Hunyadi János besztercei gróf úrnak, úgyis mint Magyarország kormányzójának, a mi igen kedves atyánknak és végre a mi felségünknek sokszorosan tettek”"

<http://www.bibl.u-szeged.hu/reizner/01/1068.htm>

A vár urai tehát nem voltak végig a gyűlölt törökök vagy a Habsburgok! Voltak a szegedi várnak gyönyörű időszakai is! Ma egyes történészekről azt hallani, hogy azért bontották le, mert a nép gyűlölte. Ha gyűlölte is a végén, nem mindig gyűlölte. Mit nem gyűlölt már a nép? Tényleg ezen múltott, vagy volt más ok is?

Sajnos nincs arra bizonyítékom, hogy Lechner bármivel is igyekezett volna a vár megmentésére.

G) A Palánk lebontása



https://szegedpanorama.blogspot.com/2012_08_19_archive.html

G1) a Szent Demeter-templom lebontása

Az előbb képek mutatják az áldozatul esett templomot. Itt is, és a Dóm altemplomában is látszik, hogy az új fogadalmi templomot csak pár méterrel kellett volna arrább tenni, hogy megmaradjon a Demeter-templom, de ennyire sem futotta

Micsoda gyönyörűség lett volna együtt az új Dóm (katolikus), a megmentett Demeter-templom (katolikus, de görög ortodox viszonylatokkal), a szerb templom (szerb-ortodox), a Rozália-kápolna (görög-katolikus) együtt, együtt egy Templomok terén! Ezt is elszalajtottuk!

„A szegedi Szent Demeter-templom Reizner szerint a város legrégebbi temploma.” – volt.

„Szeged egész a mohácsi vészig a bács—kalocsai érsekség joghatósága alá tartozott s már **1199-ben** a szegedi főesperességről van szó. Ez a szegedi főesperesség pedig a Szent Demeter-plébániával volt kapcsolatos. A fennmaradt oklevelekből megállapítható a plébánosok, illetőleg esperesek neve 1244 -től 1361-ig, s még a XV. században is említenek szegedi főespereseket. Az 1332—37. évi pápai tizedlajstromok szerint a szegedi Szent Demeter-templom plébánosa több mint két márka ezüst tized-járandósággal adózott a pápának. Ez a történelmi adat tehát azt mutatja, hogy a XIV. sz. 30-as éveiben már volt Szegeden Szent Demeter tiszteletére emelt plébániatemplom”.

„Szeged egész a mohácsi vészig a bács—kalocsai érsekség joghatósága alá tartozott s már 1199-ben a szegedi főesperességről van szó. Ez a szegedi főesperesség pedig a Szent Demeter-plébániával volt kapcsolatos. A fennmaradt oklevelekből megállapítható a plébánosok, illetőleg esperesek neve 1244 -től 1361-ig, s még a XV. században is említenek szegedi főespereseket. Az 1332—37. évi pápai tizedlajstromok szerint a szegedi Szent Demeter-templom plébánosa több mint két márka ezüst tized-járandósággal adózott a pápának. Ez a történelmi adat tehát azt mutatja, hogy a XIV. sz. 30-as éveiben már volt Szegeden Szent Demeter tiszteletére emelt plébániatemplom”.

„A templom bontása a 200 éves tetőszerkezet leszerelésével kezdődött. A hatalmas méretű tetőgerendák nagyrészt olyan kitűnő állapotban voltak, hogy azokat kellő átdolgozással újra felhasználták az újonnan épülő városi bérpalota fedélzetében.”

http://acta.bibl.u-szeged.hu/25/1/dolgozatok_1925_061-073.pdf

Élt 1200-tól 1880-ig, áldozatul esett ez is a „múltat végképp eltörölni” gondolatnak.

Pedig volt egy időszaka amikor műemléknek nyilvánították.

Egy bontáshoz közeli időben még fel is újították. Mindezek semmit sem számítottak!

Mégis győztek a pusztítók, pedig csak ismét fel kellett volna újítani. Mi azóta sem akarunk semmit felújítani, a megépítés után üzemeltetni, fenntartani.

Ismét nem tudok arról, hogy Lechner későbbi időkre vonatkozóan védőleg rendelkezett volna a templom sorsáról. Egyedül a volt plébánosa követett el mindent, amíg élt. De halála e templom halálát is jelentette.

G2) A palánk árvíz után megmaradt házainak a bontása

„„A házak legnagyobb része nem lévén téglából vagy kőből való, 5458 ház összeomlott és csak 265 épült állta meg az árvizet; 60 000 ember hajlék nélkül maradt.”– írta Lechner Lajos könyvében.”

<http://lechnerkozpont.hu/cikk/szeged-ujjaepitese>

A Palánk legmagasabban fekvő városrésze volt az árvíz idején, házai közül pedig sok épült téglából, mely magyarázza az előbbi mondatot.

Egy kedves történet szerint egykor jégeső verte szét egy gazda szőlőtőkéit. A vihar elcsendesedése után előjött rejtekéből a gazda és látta, hogy néhány szőlőtőke még épen megmaradt. Fogott egy szőlőkarót és azzal azokat ő aprította föl, pusztította el, mondván: lássuk urunk mire megyünk ketten.

Így jártak a megmaradt palánki házak, igaz Lechner után pár évtizeddel.

Jött ugyanis Klebelsberg Kunó miniszter úr és a helyükre tetette az új szegedi klinikákat. Tetette volna máshová is, hiszen az árvíz mindent eltakarított. De ő mégis ide tette!

Ha tényleg beutazta Lechner Európát, akkor láthatta volna azt, hogy más városok bearanyozzák, megóvják, újjáépítik az ősi belvárosaikat, nem úgy mint Szeged.

Ismét nem találtam arról semmit, hogy Lechner szándékozott volna bármit lépni a szegedi műemlékek védelmében.

G3) A „méltó építész utódok”, ami teljesen érthetetlen, de tükröz egy szegedi szemléletet

Alább a halászcserda látszik, az Égő aranyos toronyház helyén. „Vedres tervezte id. Schäffer Ádám német nemesember módos polgári házát (1809-1810).” „1869-ben a műemlékivédettséget élvező házat lebontották és helyére emelték az „Égő Arany” épületét.” <http://virtualis.sk-szeged.hu/kiallitas/vedres/mernok.html> Még Vedresre sem voltak tekintettel! Ezt 1945 után tették a műemlék-tudatos építészek.



Az Oskola utca Dóm felőli öreg házakkal, és az azok a tucatházak, melyeket a helyükre építettek, szintén 1945 után!



http://www.virtualszeged.hu/virtualszeged/szeged_kepek_regmult/25.html

A mai torz értékszámítást bizonyítja az, hogy a romboló építész még emléktáblát is kaphatott ezen házak egyik falán.

Az 1945 után lerombolt Jókai utcai házak:



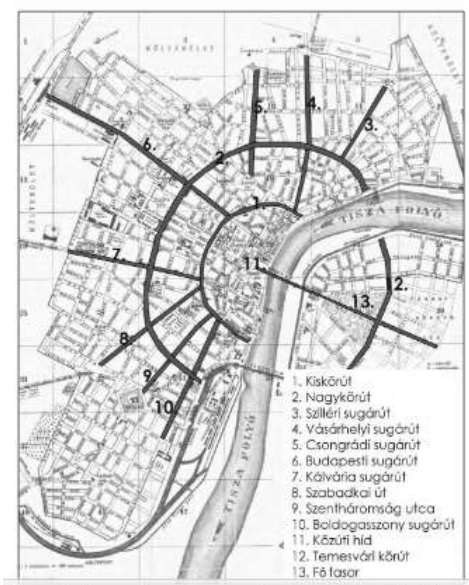
és a helyükre épült borzalom, melyet talán egyszerűbb lenne nyom visszamaradása nélkül eltávolítani az egyetem épületek mellől:



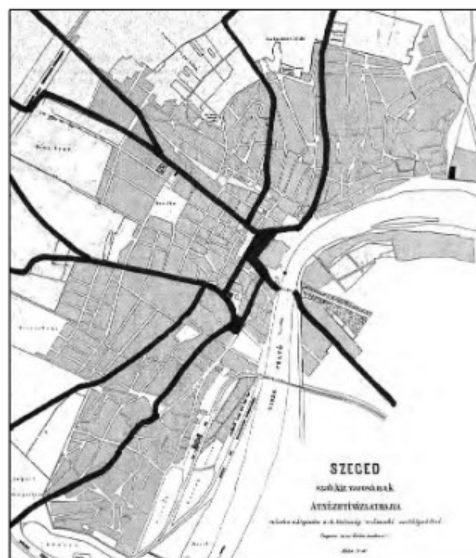
Ezt mind építészek követték el, és nem mondjuk a pékek, vagy a cipészek! Bocsánat a pékektől, cipészeketől!

Hatalmas sebhelyei ezek a Belvárosnak, melyektől ki tudja mennyiért és mikor tudunk majd megszabadulni.

H) A sugárutak



az árvíz utáni szerkezet



az árvíz előtti állapot

<https://docplayer.hu/86617916-Szeged-torteneti-helyrajza-a-kezdetektol-a-kozepkor-vegeig.html>

A képpár jobb oldali részén látható nagyárvíz előtti közúti állapot.

Sokan azt képzelik, hogy az új, a pesti-szegedi sugaras-gyűrűs szerkezethez Lechneréknek a sugarakat is fel kellett találni. Nem! A sugárutakat nem kellett itt föltalálni, mivel azok az árvíz előtt is itt voltak.

A természetes logika szerint kezdettől szükség volt Szegedet összekötni a környék nagyobb városaival, a sugárutak tehát „maguktól”, tervezés nélkül, úgymond természetesen alakultak ki. Ezek jól tükrözik az akkori kereskedelmi kapcsolatokat. Emiatt az újszegedi oldalra csak egy sugárút ment át.

Ami viszont nagyon nyilvánvaló volt:

- minden sugárútról minden sugárútra csak sugárutat igénybe véve el lehetett jutni. Ez azért fontos, mert a városra legkellemetlenebb átmenő, vagy tranzit forgalommal nem kellett a városi egyéb úthálózatot terhelni. Ennek Szeged új hálózata ma sem tud megfelelni. Sajnos az Oskola utcán kell mennie a szegedi déli városrész (egyetem) és az Újszeged közti tranzitforgalumnak, rettenetes állapotokat teremtve a Somogyi és az Oskola utcán!
- Akkoriban csak hajóhíd volt Szegeden a vár mellett, de ezen minden sugárút nyomvonala közvetlenül átment.

Érdekes, hogy ez a hálózat így több évszázadon át kiszolgálta a város igényeit. Ezt az úthálózatot nem mérnökök tervezték! **Vegyük észre: a gyűrűs úthálózati elemek évszázadokon át senkinek sem hiányoztak.**

A bal oldali ábrán látható, hogy az új sugárutakban visszaköszönnek a régiek.

Néhány melléfogás az árvíz utáni szerkezetben:

- nem találják meg a belváros mögé eldugott új hidat,
- az új sugárutak hol a Nagykörútnál, hol a Kiskörútnál halnak el,
- a sugárutakon beáramló forgalom a Kiskörút és a Tisza között bekényszerül a belvárosi kis utcák zeg-zugaiba.

A legnagyobb forgalmú sugárút, a Kossuth sgt-i, az 5. főút szegedi szakasza, kinttől az Anna-kútig a Kossuth sgt-on, innen a Bíróságig a Széchenyi tér északi szélén halad, majd az egyenes folytatásban nekimegy a Stefánia parkjának a Színház mellett, a nagyon keskeny Vörösmarty utcán. Miért, mi van ott? Miért csak ennyire mellé a Belvárosi – hídnak? A Belvárosi hídra

érzékeny belvárosi utcákon kell tekeregni. Ez a helyzet szinte lehetetlenné teszi azt, hogy a város főtere, a Széchenyi tér, ma autómentes legyen. Már a mai forgalomhoz is útfelületté kellett tenni a járdát is, el kellett venni a Bíróság melletti járdát.

A József A. sgt. (a vásárhelyi irány) kintről bejöhethet a Kiskörútig, a Radnóti Gimnáziumig, de ott felszívódik.

A következménye a rakpart autóútként való használata, megölve ezzel ott a rekreációs lehetőségeket. Ez egy olyan menekülőút, amely lehetővé teszi a Kiskörúti jelzőlámpák kikerülését, kijátszását. Mivel azonban ez árvíz, halászlé, fesztivál, futóversenyek miatt sokszor le van zárva, kikövetkeztethető, hogy nem lényeges eleme a városi hálózatnak, mert a város a zárások alatt tovább él!

A bajai (az 55 sz. főúti) irány a Kálvária sgt-ra vezet, melynek egyenes folytatása a Somogyi utca a Dugonics tér szélén, majd innen egyenesen a Tisza-partra, ahol az Arany-csapat emlékműve áll a klinika sarkán. Ez jól mellécsap a hídnak? Miért, mi van itt, mi van ott? itt sincs ennek semmi folytatása!

Megint jön egy kényszermegoldás, az Oskola utca felhasználása a tranzitforgalomnak a Belvárosi hídra araszolva. Az Oskola utca naponta kétszer dugul be, ilyenkor olyan, mint egy használtautó telep. Itt a „zöld Szeged” nem törődik a környezetvédelem elemi szabályaival sem. A hazug mese szerint itt változás csak akkor lesz, ha a szegedi 3. híd megépül, miközben ennek semmi köze az itteni állapotokhoz. Hiszen Újszeged közepéhez képest a meglévő Bertalan-híd ugyan olyan távol van, mint a tervezett 3. híd. Ha nagyon akarnák, a forgalom sűrűje ma sem a Belvárosi-hídra menne, hanem a Bertalanra.

Ha a 3. híd valamikor el is készül, arra csak akkor megy át a Belvárosi-híd forgalma, ha erre valamilyen kényszer fog hatni. **Az Oskola utcai áldatlan állapot már a 3. híd megépülte ELŐTT is felszámolható lenne, Az erre való hivatkozás álságos, a szegedi társadalom félretájékoztatása.**

A Petőfi sgt. (az 5 sz. főút kivezető ága), mint az előző.

A Csongrádi sgt. a Szent István térre zúdítja a forgalmát. Ott talán az autóknak el kellene párolognia? Nemrég ezt is kikötöttük a Vidra utcán a Kiskörútra, de a hídig még így sem jut el.

l) A körutak

Ezek az új szerzemények! De a régi úthálózat is megoldotta a haránt irányú mozgásokat!

Látható:

- a Kiskörút két vége elhal a Tiszánál, koppan. Ilyent még a minta pesti sem csinál!
- A Nagykörút északi végén van ugyan egy híd, de a déli végén már nincs. Lechner ezt a véget nekivezette gond nélkül a Nagyállomás melletti vasúti vágánymezőnek! Ez lényegesen megbonyolítja a 3. híd építését, mert ehhez a vasúti érdekeket is ki kellene szolgálni. Következményeit szinte naponta érzik a szegediek.

A pesti-szegedi mintájú sugaras-gyűrűs város-szerkezet a forgalmat a városközpont felé szaporítja, a városközpont felé növeli. A befelé nagyobb forgalomnak pedig szélesebb utak kellene bent, az egyre több sáv miatt. Érdekes módon azonban Lechnerék – a ma már megérthetetlen sajátos logika miatt - éppen fordítva döntöttek.

Hiszen a falsíkok közti távolságokat az alábbiak szerint vették fel:

a Nagykörúton:	38 m,
a Kiskörúton:	30 m,
a sugárutak Nagykörúton kívüli részén:	38 m,

a sugárutak két körút közötti részén: 30 m.

Tehát éppen fordítva, mint az az általuk kikényszerített forgalomnövekedési iránnyal! Persze negatív következményei ennek is vannak!

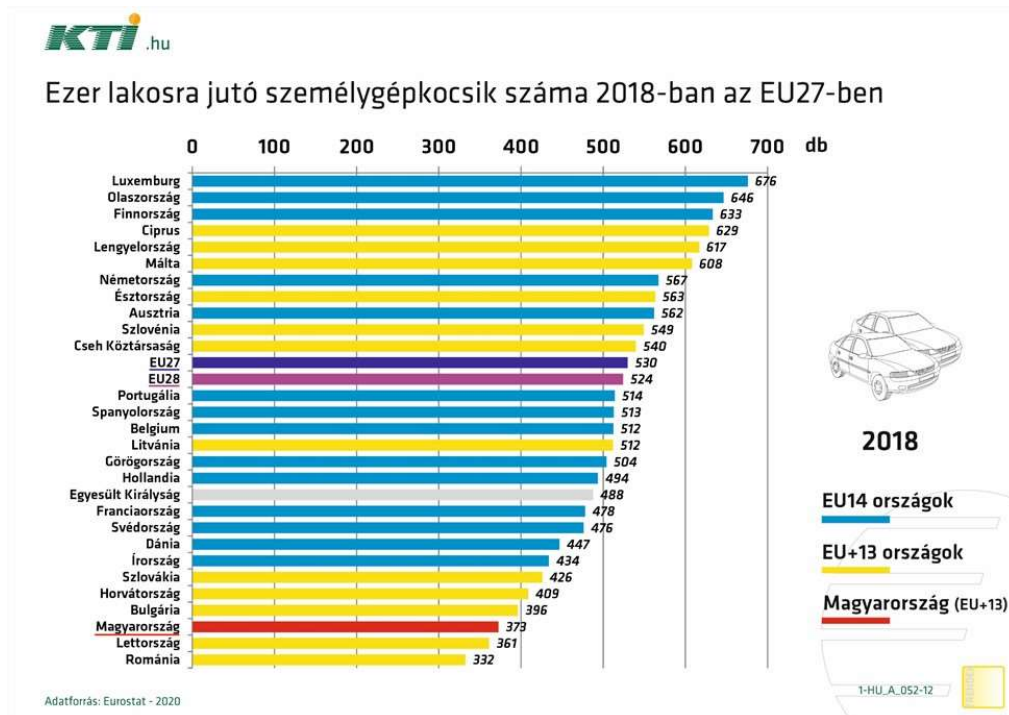
A Kiskörút keskenysége miatt a legutóbbi felújításkor a középre helyezett villamosvágányok mellett csak 1-1 autós forgalmi sávra meredt hely, különben a fasorokat kellett volna kipusztítani, és keskenyíteni a járdákat.

Ehelyett a Somogyi utcára és az Oskola utcára kellett a tranzitforgalmat a belvárosba bevinni.

Ilyen ma már szinte egyetlen nagyvárosban sincs! Ez Szeged egyik nagy szégyene.

Fontos az is, hogy a körutakra és a sugárutakra is Lechnerék 4-4 fasort terveztek, amelyek mára már mind eltűntek, mert be kellett azokat az útszélesítéseknek áldozni.

A KTI szerint az ezer főre jutó autós szám az egyes országokban 2018-ban így alakult. Láthatóan hazánk a kép alján van. Bár azóta változott a helyzet, mert nőtt a személygépkocsik száma.



<https://www.kti.hu/trendek/gazdasag-es-kef/>

Látható, hogy ez nem vicc, hiszen a szegedi dugók, parkolási anomáliák már ilyen igen alacsony autószámmal is megjelentek Szegeden!

Mi lesz, ha ez a szám elindul felfelé? Már ma sincs hely semmire! Ezt nem fogja bírni Szeged, Pl. a Dugonics téren a körforgalom széle már csak pár méterre van a Zenekonzervatórium falától! Hogy fog itt elférni egy nagyobb kapacitású, többsávos körforgalom? Sehogy!

A fenti ábra szerint, ha valami csoda nem történik, akkor akár a mainak a kétszeres forgalomnagyságára is készülnünk kellene, ha csak megint valamilyen csoda nem történik. Hacsak nem jön egy olyan léptékű váltás, mint amilyen a ló-autó váltás volt. Ehhez paradigmát kellene váltanunk.

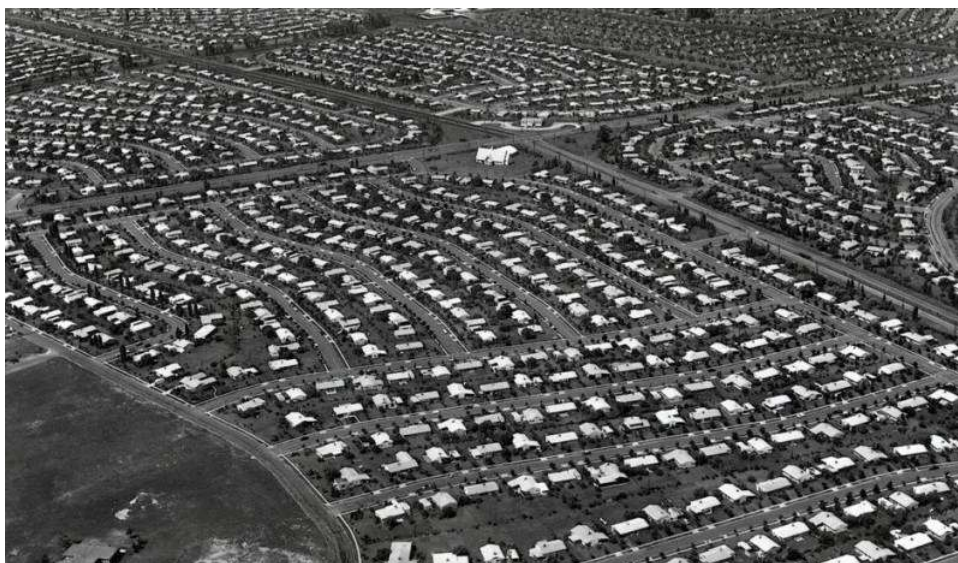
A nagyobb hely nincs, mert ezt Lechnerék elépítették, lehetetlenné tették. Kár tehát a borzalmas következményeket a mai forgalomszervezők nyakába varrni!

Még nem szóltam a parkolási gondokról. Ma az a jellemző, hogy egy személygépkocsi a nap 24 órájából legalább 20-at áll. Hová tegyük ezeket ez alatt a hosszú idő alatt? Vagy a zöld felületek kárára kiképzett felszíni parkolóhelyekre, vagy parkolóházakba. Ez utóbbiakban egy férőhely megépítése kb. egy közép kategóriás autó ára. Olyan, mintha két autó árát kellene kifizetni. Ki fizesse? Az autós vagy a társadalom? Az autósoknak sok, a társadalomra hárítás pedig igazságtalan lenne.

Valamikor a parkoló autók miatt valóságos autóraktár volt a Klauzál tér, a Dóm tér. Az autók kilitása felért egy katasztrófával, mivel az autósok azonnal világ végét vizionáltak. Persze jól sikerült és az összeomlásból nem lett semmi.

Nem szóltam arról sem, hogy Lechner és csapata semmit sem foglalkozott a főbb utak keresztezéseiben kialakuló csomópontokkal sem, pedig azoknak is tetemes a helyigénye. A közúti csomópont legalább ilyen fontos része a közúthálózatnak, mint a folyó pálya. Most utólag cipőkanállal kell berakni ezeket a helyükre.

Az USA megpróbálta az új városait az autóhoz szabni. Milyen következményekkel is járt ez? Kertvárosi lakóház legalább egy, de inkább két autóval.



Laza beépítés, óriási területfoglalás! Kis népsűrűség. Rendkívül drága a közművesítés. Nagy távolságok. Hol vagyunk ettől? De ez lenne a cél? Vagy várunk kell egy újabb ló-autó típusú

váltásra, valamely ma még ismeretlen paradigma szerint? Nekünk ma Szeged beépítés adottság, kötöttség. A további részletek itt megtalálhatók:

<https://szeged.hu/hirek/44572/szeged-es-a-kozlekedes-22-resz-szuburban-csapda>

Látható, hogy mára az autó legalább akkora gond kezd lenni a világban, mint egykor a millió ló. Ahogy akkor beindult a világ a gond megoldására, ma is látok próbálkozásokat az autó okozta gondok megoldásának keresésére is.

J) A kor vagyoni viszonyainak beépítése az új városba

Lechner idejében a társadalom anyagi helyzete nem kevésbé volt sokféle, mint ma. Voltak a nagyon gazdagok, volt egy középréteg és voltak a nincstelenek.

Az új Szeged mindet kiszolgálta.

A Kiskörút és a Tisza közé kerültek a csodálatos paloták, a palotás szeged épületei. Talán még ma is kevesen tudják, hogy a REÖK-palota egy jó módú vízügyi mérnök családi, egy nagypolgár lakóháza volt. Ma a valamikori fürdőszobákban, hálószobákban kiállító termek vannak. Egy kényeszeres múzeum költözött be. Hiszen ezek a lakások óriásiak. Egy szoba alapterülete nem egyszer 40 m² (egy kétszobás panel lakás teljes területe Tarjánban: 52 m²) A szoba belmagassága: 4 m. Rettenetes költség ma a kifűtése, és a nyári hűtése. Még a mi újgazdagoknak is.

Ráadásul többnyire a fürdőszobák is hiányoznak sok helyen. Felújítás esetén, ami elkerülhetetlen, földemcserére, teljes szigetelésre, a nyílászárók cseréjére lenne szükség. Mindez a műemléki hatóság ezer előírásainak betartásával.

Ezek az paloták ma szinte használhatatlanok. Új funkciót találni nekik majdnem lehetetlen. Vannak majdnem teljesen üres „paloták”, melyeket kívülről átfestettek, mely kb. a halottak púderezése. Ettől belül málladoznak. Az egykor elkezdett tömbrehabilitáció is gyorsan elakadt, mert nem bírták pénzzel.

A két körút között éltek az iparosok és a kereskedők, az akkori közép réteg. Ez a normalitás világa, ma is szépen fejlődik.

A város szélén kaptak helyet a szegények, a megszépített nevű, az ún. napsugaras házakban. Valójában ezek lakótelepeknek feleltek meg, títustervekkel, típusházak épültek. Ma ezeket rendre letúrnák és majdnem hasonló, de jellegtelen házak készülnek, mint a második övezetben.

Ahol a funkcióváltás sikeres:

A REÖK-palota



<https://reok.hu/hu/reok/az-epulet>

Ahol talán sikeres lesz, de mióta pusztul magára hagyva: (az ígéret szerint a Tóth Péter-féle lakóházat talán zenei gimnáziummá alakítja az egyház)



<https://www.delmagyar.hu/szeged-es-kornyeke/magaban-omladozik-a-toth-peter-palota-4222984/>

De mi lesz a förtelmes állapotban lévő többiekkel?



Ha magasan áll a Tiszában a víz, akkor ezen paloták pincéiben megjelenik a talajvíz is. Ez bizony kikezdi a házak alapjait, és a pincefödémek vasalását. Vannak már olyan pincék, melyeket dúcolni is kellett. Ez bizony egy újabb igen nagy költség, írta Hopka János talajmechanikai mérnök úr. Az IKV még a pincék vizes kárai becsülésében sem akar részt venni.

A Széchenyi téri posta épülete jóváhagyással mállik, pedig még van benne élet. Mintha jelképezné a mai belvárosi folyamatokat.

Hatalmas mennyiségű pénz kellene ahhoz, hogy ezen a házak lakhatóvá, élhetővé váljanak, amely nincs meg sem a lakosságnál, sem az önkormányzatnál. Így az egykori palotás város ma sajnos inkább egy csődtömeg.

Remélem hozzájárultam dolgozatommal egy pontosabb, igazabb, a valóságnak inkább megfelelőbb Szeged képéhez! A mai gondok megoldhatók, ha azokhoz a józan ésszel közelítünk! Szeretném kívánni Juhász Gyulával:

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

(Szonett Szegedhez)

Szeged, 2021. IX. 8.

