Fiákeresre sikerült az újjáépülő Szeged

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök,
a Műegyetem műszaki doktora

„Ha küzdesz, veszíthetsz, ha nem küzdesz, már veszítettél.”
dr. Regdon Ibolya, a szegedi Radnóti Gimnázium tanára

A feltétlen elismerés melletti észrevételek

Az 1879-es szegedi nagyárvíz után Szeged újjáépítésének tervezője Lechner Lajos mérnök és kis csapata volt.
Ő nem volt sem építészmérnök, sem várostervező mérnök, mert ezek a fogalmak akkor még nem léteztek.
A végzettsége alapján ma őt az általános mérnökök közé lehetne sorolni, de ezt is abban a tudatban, hogy a Műegyetem kezdeti idejében a műszaki felsőfokú képzés az általános mérnöknél is csak a folyószabályozásra és a földmérésre szorítkozott. Ez kb. a mai építőmérnöki végzettség egészen korai formája lehetett.

Óriási teljesítménye – Szeged újjáépítése 4 év alatt, a semmiből – miatt a mai építészmérnökök szeretnék Őt maguk közé tartozónak nyilvánítani. Példaképnek tekintik. Ezzel azonban azt is kénytelenek elismerni, hogy nagy tettekre nem csak az építészmérnökök képesek, hanem más végzettségű mérnökök is.
A munkáját különlegesnek tartják, mely egy építészmérnöknek is dicsőségére vált volna. Szerintük az újjáépült Szeged egy olyan csoda, melyet ma is tisztelni kell. Ezzel én is egyetértek!

A sugaras-gyűrűs városszerkezetet nagyon modernnek tartják, ami viszont szerintem egy óriási tévedés.

Látva a mai építészmérnökök attitűdjét – a mindenkinél mindent jobban tudást, a magukat a többi mérnöknél magasabbra helyezést, a másfajta mérnökök kiszorítását, miszerint ők már nem is mérnökök, hanem ők művészi vénával megáldott építészek lennének, a felhők között – van egy sejtésem:
lehet, hogy már Ő is így gondolkozott volna?
Nem hallotta meg az új irányzatokat, és még egy ilyen tudású mérnököt sem alkalmazott. Ez nagyon drága lett utólag a városunknak. Dolgozatom végén ezek közül a nagy változások közül felsorolok jó néhányat. Nem igaz tehát, az a nagyon elterjedt és elfogadott állítás, hogy hogy ez a változóban lévő, forrongó tudás nem is létezett, a mai óriási autós forgalmat Lechner idejében még csak megjósolni sem lehetett.
Ez is hazugság, ez is óriási tévedés.
Látható, hogy mérnökök sokasága dolgozott a változásért már jóval a szegedi Nagyárvíz előtt is! Tagadása önámítás, a dolgok félremagyarázása.
Csak annyi hihető, hogy ez az ismeretanyag Lechnerékhez nem jutott el, de attól ez még létezett. Egészen más lett volna a mai Szeged, ha ezt az ismeretanyagot beépítették volna az új városba!

Korábban már írtam erről egy dolgozatot, mely itt található meg:

Microsoft Word - Ló-autó váltás.docx (civilcafe.hu)

Olvassunk néhány magasztaló és elmarasztaló megállapítást! Érdekes az, hogy a visszaemlékezés során merültek fel olyan kérdések nagy számban, amelyeket már a tervezés előtt meg kellett volna gondolni.

Első forrásom a Lechner Lajos által írt „Szeged újjá építése" című könyv hasonmás kiadása előszavában írta dr. Meggyesi Tamás Műegyetemi professzor:

a) „… olyan városépítészeti együttesek jöttek létre, amelyek nyugodtan megállják helyüket az európai mezőnyben, sőt bizonyos tekintetben előremutatóbbak."
   Dr. Meggyesi prof említ egy nagyon kori német tervezői véleményt, amely ezzel ellentétes, tehát nem osztja a rendkívüli magasztalást. Mely még **1887-ben** jelent meg és valószínűen nem ez lehetett az egyetlen ellenvélemény:
   „… kifogásolta a város túlméretezettségét, kevesli a városon belőli parkokat, … bírálja a zöldterületek városszerkezeti kialakítását …"
   „Véleménye szerint a külső körút helyett egy 100 m széles erdősávot kellett volna létesíteni."
   Szó nem volt már a korában sem annak a hatalmas elismerő fogadtatásnak, amelyet láttatnak, elfogadtatni akarnak ma velünk! Ez a csupán egyetlen szempontot említő hibafelismerés mutatja, hogy az előbb említett előremutatás még az európai mezőnyben is, nem volt teljesen igaz. Egyébként a város ma is a zöldítési gondokkal küzd, melyet akkor nem oldottak meg. A megállapítás tehát nagyon korszerű!
   Kínosan hasonló a helyezt a városi közlekedéssel is, csak mára a fejlesztési lehetőségeket elépítették a háztömbökkel. Ezek elmozdíthatatlanul akadályozzák a helycsinálást. Igaztalanul a közlekedésfejlesztők hibájának tudják be a házépítők hibáit. Ez a zöld szemlélet messze megelőzte a korát. A város napjainkban is ezzel küzd.
b) Lechner „rendkívül széles látókörű" volt. Az életrajz írói szerint a szegedi tervezés előtt. 1870-ben beutazta Európát, tehát nem a szegedi Nagyárvíz miatt, hiszen jóval előtte történt. Ebben au időben még nem gondolhatott egy teljesen új város építésére, mely meghatározhatta az utazás célját, érdeklődési körét.
   Érthetetlen, hogy abból a hatalmas változásból semmit sem vett észre, ami körülötte zajlott. Európában hosszú ideje mérnökök sokasága –nagyon hosszú idő óta - dolgozott azon, hogy a lovas közlekedést felváltsa valami mással. Miden az autó és a villamos felé mozgott, igaz sok lépcsőn át. Egészen más Szegedet rajzolt volna, ha ezeknek az ismereteknek a birtokában lett volna, és mai gondjaink száma is kisebb lehetett volna.
c) „Lechner nem tartozott a nyugat-európai, főleg pedig nem a párizsi minta kritikátlan utánzói közé. Saját bevallása szerint a szerényebb keretek közt kiépülő, jóval kisebb München példáját, valamint Albert angol régens herceg városépítési intencióit Angliában legalább annyira fontosnak tartotta."
   Szegeden azonban Párizst levakarhatatlanul rákényszerítik, majd emiatt nevezik nagyon modernnek.
d) Lechner „elsőként hangoztatja a vizsgálat és a program fontosságát, az adottságok figyelembe vételét …"
   Ha ez így van, hogyan lehet az, hogy Szeged esetében mindezt kihagyta? Hasonló összetettségű feladatot előtte senki sem kapott! Nem kellett volna az elképzelhető városfejlesztési változatokat bemutatni, megvitatni, a legjobbnak találta kiválasztani? Én ilyent eddig nem találtam. Az adottságok figyelembevétele helyett a ma a „múltat végképp eltörölni" és a cancel culture későbbi ideológiák szerint járt el. Még arra sem

gondolt, hogy azt a nagyon kevés megmaradt épületet, mely Palánkban és a Várban megmaradt megőrizze műemléknek. Kevés város lehet a környékünkön, ahol ennyire hiányzik az igazán régi műemlék. Mint kérőbb kiderül, erre még időt sem kapott, hagyott!

e) „… ekkor (Szeged árvíz utáni újjáépítésekor – RM) sikerült Mátyás király óta először és máig utoljára felzárkózni … Európához …"
Lechner tulajdonképpen Budapesthez zárkóztatott fel bennünket, amikor a Tisza partján megismételte a Budapesten sikert aratott tervezői megoldásait. Lechner ugyanis 1871-ben nyerte meg Pest városszerkezetére kiírt pályázatot. (2), mely biztosanalapult szolgált neki Szegeden. Itt egy kis Budapestet rajzol le nekünk, szint automatikus másolással.

f) Lechner erényeként mondták: „… a meglévő adottságokhoz való alkalmazkodás …érzéke …"-t, „… elsőként hangoztatja a vizsgálat és a program fontosságát …"
Szegedet a nagyárvíz lemosta a Földről, ami kevés épület megmaradt, azt pedig a helyiek később lebontották!
Gyakorlatilag az újjáépítés egy zöldmezős beruházás volt. Itt mindent oda lehetett építeni, ahová a tervező akarta. Semmiféle kötöttséghez nem kellett itt alkalmazkodni. Ezért ezt az érzékét itt biztosan nem tudta hasznosítani.

g) „Köztudott, hogy az effajta városépítésnek a prototípusát Hausmann báró 1853-ban elkezdett Párizsa adta meg …"
Ma Lechnert a párizsi minta feltétlen hívének tartják. De dr. Meggyesi prof. úr szerint: "A széles sugárutak méretének csökkentésére tett javaslatai mögött fel kell fedeznünk egy olyan törekvést, … ami ma alapjában véve ellentétes a hausmanni gyakorlattal."
„Lechener … igen óvatos és realisztikus." Ha élne, megtagadná, hogy Hausmann közvetlen követője lenne. Mégsem tudjuk ezt figyelembe venni.

h) Ugyanebben jelent meg Péter László szegedi irodalomtörténész, egyetemi tanár utószava:
„A királyi biztosság (melyet Lechner vezetett – RM) júniusban … látott munkához, és rendkívül rövid idő alatt, szeptember elején el is készült a város újjáépítésének tervével." Ezt akkor nagy teljesítménynek tartották.
Még Ő is észrevette a majdnem lehetetlen időtartamokat! Ez is egy finom kritika.
Júniustól szeptemberig készült a város újjáépítési terve.
Nem tűnik ez túl rövidnek egy ekkora feladathoz? Ez ma inkább ma egy lakóház tervezési ideje, nem egy teljes városé!
Mennyire lehetett alapos ez a tervezést előkészítő folyamat? Hol van az egyeztetés, a lehetséges variációk kidolgozása és megvitatásának ideje? Kivédhetetlen a kérdés: nem csapták ezt össze?

i) A város-szerkezetet sajátosan kerekes-küllősnek nevezi.
Így kicsit „népiesebb".

<u>A második forrásom: Lechner és Szeged. Emlékülés Szeged Nagyárvíz utáni újjáépítője tiszteletére.</u>
1997. nov. 21-22. Szeged (2)

j) Dr. Péter László: „Reizner János főjegyző … részletes tervvel állt elő a Város újjáépítésének megkezdéséhez …"
Tudjuk, hogy Kossuth 1979. áprilisi levele is fogalakozott az elpusztult város újjáépítésével. Feltételezhető, hogy hozzájuk hasonlóan mások is, Kállai Ödön és Bakay

Nándor képviselők is megfogalmazták az elképzeléseiket. Lett volna miről tárgyalni már ennyiből is! Mégsem!

k) Dr. Péter László: „A törvény szerint a szegedi állami és törvényhatósági „közegek” a királyi biztos rendeleteit … feltétlenül teljesíteni tartoztak.” (2)
„… a város törvényhatósága némaságra lesz kárhoztatva, s türelemre, hogy rólunk, nélkülünk rendelkezzenek …”. Mikszáth Kálmán szegedi kiskirályságról, szegedi basaságról cikkezett.
Lechnerék szinte megvalósították mai vészhelyzeti kormányzást, a demokratikus megoldások mellőzésével. Nyilván gyorsan akartak eredményt elérni. Ami a gyors eredményt illeti: az idő őket igazolta.

l) Novák István: „A szegedi nagyszabású építkezések sajnos tetemes értékek elvesztésével jártak.”
Tehát Lechner ezen tévedését Szeged konferencia idejében aktív akkori főépítésze is elitélte.
Elpusztították egykori plébánosa halálát követően a város legrégebbi templomát is, a Dömötör templomot is, mert nem tudták, nem akarták fenntartani!
Dömötör, a katonaszent, oltalmazta a várost. Azt a Szegedet, mely ezután út pusztította el, rombolta le.
Lemenve a Dóm látogató terébe megállapítható:

ha a Dómot 15-20 m-rel arrább építették volna, amit megtehettek volna, mert rengeteg helyük volt, a Dömötör –templom megmaradhatott volna!

A Dóm, a szerb templom, a Dömötör – templom, a szintén lerombolt, és áttelepített Rozália – kápolnával együtt egy különlegesen szép városi teret alkothatott volna. (3)

Lechner egyik mulasztása volt a Dóm helynek ki nem jelölése. Tudjuk, hogy a hely kijelölésén sokáig vitatkoztak, amíg megtalálták a lehető legrosszabbat. Erről a 137. oldalon ír az (5)-ben. Itt még parnevü buzgóságnak is nevezi a folyamatot.
„Bármennyire is fáj nekünk ez a pusztítás, nagyon ne vádoljuk szegedi elődeinket. Koruk gyermekei voltak. Azé a koré. amely serte hazánkban és Európában annyi épületet, patinás utcaképet áldozott föl egy rosszul értelmezett korszerűség jegyében.” (5)
Egyrészt szó sincs vádakról, csak tények vannak. Másrészt ismét kiderült, hogy Bálint Sándor Lechner híve volt.

m) Molnár Attila: „Kérdés, hogy a gyűrűs-sugaras városszerkezet korszerűnek tekinthető-e még”

Egyetlen dokumentum sem igazolja azóta sem a sugaras-gyűrűs hálózat előnyét mondjuk a négyzethálós, raszteres szerkezethez képest.
Szerintem több város szerkezet sakktábla-szerű, mint sugaras-gyűrűs szerkezetű.
Ha a sugaras-gyűrűs hálózat valóban olyan remek, mint amilyennek beállítják, kinevezik, és annyi előnye van, nem kellett volna Szeged után ilyeneknek sorozatban megjelenni. De én erről sem tudok. Még a nagyon korszerű, nagyon modern sem igazolt!
A sugaras-gyűrűs rendszer olyan várost hoz létre, amelynek csak egyetlen központja van, monocentrikus. Ha a város nőni fog, akkor ez tarthatatlan, az policentrikussá alakítandó.

Egyenetlen sűrűségű város alakul ki, amely befelé haladva egyre sűrűsödik. Az előadó felismerte, hogy ezen városszerkezetnek lehetnek negatív hatásai is.megállapítja: „… a szerkezet hátrányai még nem jelentkeznek.)

A sugaras-gyűrűs szerkezet dominanciája egyértelműen a budapesti eredetű. Ezt a formát erőltették rá az ország főúthálózatára, autópálya hálózatára és vasúthálózatára is! Ezek is ezt nyögik, ezeknek is nagyon költséges lesz a leválás, a korábbi téves döntés felszámolása.

n) Molnár Attila: „Másik ellenérv a nagyvárosi gyűrűs-sugaras térszerkezettel szemben, hogy az úthálózat a gépjármű – s a gyalogosforgalmat amint tölcsér a belvárosba tereli. Ez a példa Budapest problémája, ahol a Belváros egyre működésképtelenebbé válik a zsúfoltság miatt (a parkolási gondokat nem is említve.)"

Ne feledjük, hogy ezt 1997-ben jelentette ki. Meg kell nézni a mai fővárosi csődöt! Remek jósnak minősült!

o) Takács Máté: „Úgy érzem, hogy Lechner Lajos nagyszerű feladatához Corbusier, Chandigarh-ja, Lucio Costa Brasilia-ja sem hasonlítható". (2)
Feltétlen az elismerés a részéről is!

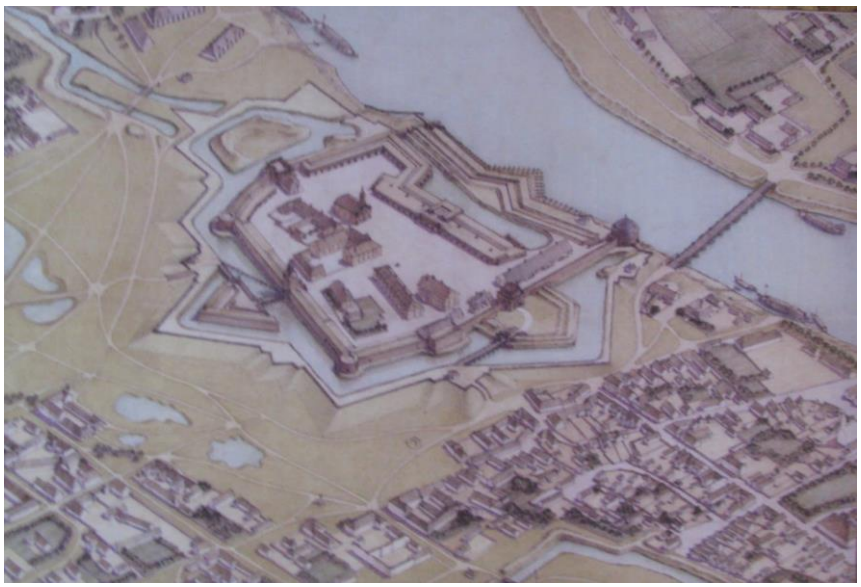
p) Mint előbb: „Még a „gépesített" tervezés korában is elképesztően rövidnek tűnik az a néhány hét, amíg terv koncepciója, és a néhány hónap, amíg a végleges terv megszületett." (2)
Még Ő is észrevette a majdnem lehetetlen időtartamokat! Ez is egy finom kritika az utókortól.
Mintha nem sokat foglalkoztak volna a demokratikus megoldásokkal. Nem sokat bajlódtak az egyeztetésekkel. Így lehetett időt nyerni.

q) Mint előbb, egy újabb kritika az utódoktól:
„Mai értékítéletünkkel nem lelkesedünk a vár szinte teljes mértékű elbontásáért…"
„A vár lebontását … hazafias érzelmek is sürgették."
Mifélék? Lebontását a Reizner-bizottság döntötte el, melyet Lechner nagyon furcsa módon tudomásul vett.

A várat IV. Béla királyunk építette. Ehhez hogyan nem kötődött hazafias érzelem?
https://acta.bibl.u-szeged.hu/39/1/dolgozatok_1926_144-154.pdf

A vár, mely 1260 körül épült föl először, a legrégebbi magja 1310 körül biztosan állt. 1282-ben országgyűlést tartottak benne. „Mátyás (király – RM) a szegedi várat fiának, Corvin Jánosnak juttatta, majd rövid időre 1494-től Kinizsi Pál kezén volt, majd visszaszállt Corvin Jánosra …"
Ehhez hogyan nem kötődött hazafias érzelem?
A törökök 1542-1552. között lakták. Hadi jelentőségének elvesztése után a 18. sz-ban börtönné alakítottál, melyben Rózsa Sándor is raboskodott. 1881-ben döntöttek a lebontásáról. Téglaanyagát szétosztották az építőknek, mely az építőanyag-hiányos városban nagy segítség lehetett, a király pedig megszabadult egy nagy létesítmény fenntartási költségétől. Jótékonykodott – hazafiasan.

„Ismertek a városnak a Hunyadi-családdal való bensőséges kapcsolatai. Hunyadi János Nándorfehérvárt felszabadító néphadserege zömében szegedi és környékbeli fiatalokból állott.” (5) Szegeden gyülekezte, majd a Tiszán lehajóztak Nándorfehérvárra! A várból „olasz politikai foglyok börtöne lett, akik 1848-ban Kossuth személyes szegedi intézkedése következtében lettek szabadok.” Ezek az események mind a szegedi várhoz kötődnek, ezekkel számoltak le.



Micsoda turisztikai érték lenne ma! Lásd pl. az egri vagy a gyulai várat!



A szegedi vár a mai várostérképen.

https://magyarkaland.blogspot.com/2015/05/szeged-var.html

Lebontásával eltörölték Szeged múltjának 600 évét!

A vár a Hunyadi család egyik ősi fészke volt! Mitől lehet az eltakarítást hazafias tettnek mondani? A vár értékes telke kellett az újjáépítőknek. A sokat látott Lechnet nem látta ősi romjait? Ez előképe volt a „múltat végképp eltörölni+, vagy manapság a cancel culture (a kultúrát eltörölni – RM) ideológiának. Ez helyrehozhatatlan barbárság volt.

https://hu.wikipedia.org/wiki/Szegedi_v%C3%A1r

Megint a múltat eltörölni – elv jön elő. Lechner valóban ezt láthatta az Európai körútja során?

r) Mint előbb: „ Az újjáépítés során vált Szeged kétparti várossá. 1880-ban bekebelezte az eddig Torontál megyéhez tartozó Újszegedet.”(2)
Elég ránézni a város mai térképére és látható Szeged aszimmetriája.
Újszeged beépített területe töredéke a szegedi oldalinak.
A szimmetria helyreállítható lenne az árapasztó csatorna kialakításával, Újszeget szigetté alakításával, így jelentős városfejlesztési terület lenne elérhető.

s) Mint előbb: „A Tisza szegedi szűkületét csak Újszeged rovására lehetett bővíteni.” (2)
A Tisza belvárosban lévő szűkülete – mely a Nagyárvíz katasztrófáját okozta - lényegében megmaradt, mely így továbbra is árvízveszélyt jelenthet Szegednek.
Lechner meghagyta a Maros torkolatot a város északi oldalán, pedig ennek délre helyezését a világhírű olasz folyószabályozó Pietro Paleocapa is nagyon javasolta, akit Széchenyi hívott meg a Vásárhelyi Tisza-szabályozási terv tervbírálatra.

Lechner lényegében mindezek ellenére nem nyúlt a Tiszához sem és a Maroshoz sem. Így a veszélyt a tiszai és a marosi eredetű árvizek veszélyét Lechnerék itt is konzerválták. Ez nagyon súlyos hiba! Igaz, ez nagyon időigényes lett volna!

t) Mint előbb, de Hergár Viktort idézve: „… önkéntelenül elmerül a kérdés, hogy milyen képet fog nyújtani Szeged a jövőben! Egyet biztosan tudhatunk: semmi esetre sem lesz olyan, mint azt az árvízutáni városrendezőnk Lechner Lajos egy távlati képén láthatjuk.” (2)
E a legtávolabbra mutató kritika a megszólaló előadók között.
Érdekes az, hogy ugyanezt a kérdést szó szerint feltették a Szeged fejlesztési alpolgármesterének 2023. októberben és Ő sem tudott koncepciózus választ adni.
„Gőze sincs a szegedi városvezetésnek arról, hogy hogyan kellene egyszerre élhetőbbé, és iparosabbá is tenni Szegedet. Ha pedig valaki fejlesztene a városban, annak nem engedik, vagy legalábbis nem úgy, ahogy szeretné. Ez egy vitán derült ki, aminek egyik vendége Nagy Sándor, városfejlesztési alpolgármester volt.”
https://www.delmagyar.hu/helyi-kozelet/2023/11/fogalma-sincs-a-varosvezetesnek-hogyan-kellene-fejleszteni-szegedet

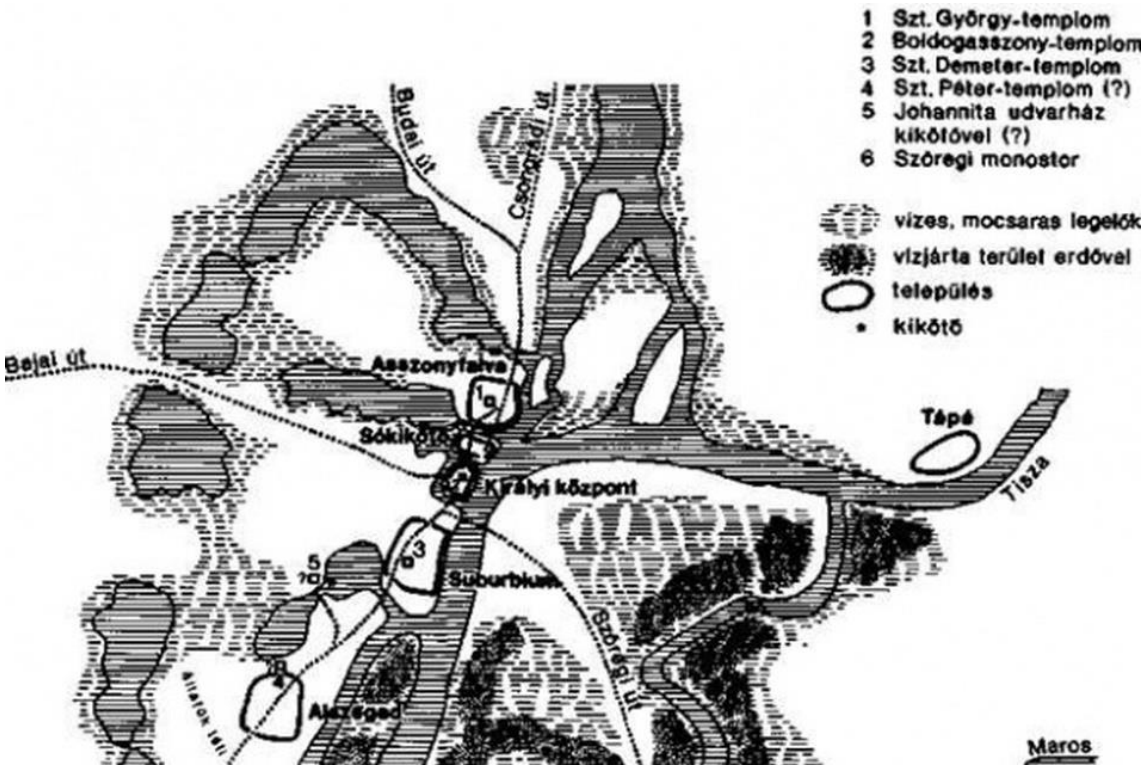
Látható, hogy a várossal kapcsolatosan az akkor megoldatlan kérdések rendre előjönnek ma, csak közben sokat fekélyesedtek.

u) Mit előbb: „a város lakóinak eltérő jövedelmét” emeli ki tényként, mely alapján szerinte nem lehet egyöntetű városképet kialakítani. (2)
Amint Bálint Sándor kimondja: (5)
„A szükséges jogi és szociális előkészületek után a királybiztosság a várost három építései övezetre bontotta.”
A könyv 120. oldalán ezután ezek részletes leírása következik.
Lechner beépítette az új városba korának jövedelmi viszonyait, amikor a leggazdagabbaknak a Tisza és a Tisza L. krt közti területet építette. A két körút közötti terület a kereskedőké és az iparosoké, végül a legszegényebbeket a Nagykörúton kívül helyezte el.
A 3 szektorban eltér az épületmagasság, az építési anyag, a környezet minősége.
Mivel m már teljesen átalakultak a társadalom jövedelmi viszonyai, ez az épületállomány csak rettenetes költséggel lenne alkalmassá tehetővé a mi igényekre.
Mivel mára ez a tulajdoni helyzet felfordult, szinte hasznosíthatatlan a „palotás Szeged” városrész, ami óriási teher a városnak.

Körünk leggazdagabbjai ugyanis Újszegeden építik fel a kor épültgépészeti követelményeinek megfelelő villáikat, míg a belvárosiak konganak az ürességtől. Felújítási költségeik ugyanis horribilisek.
Nem lehet minden házban egy REÖK!

v) Bogár-Mészáros Károly: Lechner Budapesten Reiter Ferenc munkatársa és tanítványa volt. „Reitternek pestre vonatkozó teve született 1862-ben. Ebben a hajózható csatornát tervezett a pesti Nagykörút és egy régi dunai ág helyén. Ezzel a tervvel Pest hangulata és közlekedése Amsterdamhoz és Szentpétervárhoz lett volna haszonlatos."

Az elképzelést elvetették. De amikor Szeged újjáépítése felmerült a feladat és megoldás itt is felmerült. Szeged ugyanis valamikor a vizek, a vízbőség városa volt.



https://epiteszforum.hu/szeged-a-hidhianyos-varos

Látható, hogy a mai Szeged körül a Tisza mellékágai voltak, melyek szigeteket zártak körül. Szeged mai belterületén – csak a Felsővárosban - éppen hetet. (5)

Ezeket a tiszai ágakat és a rengeteg tavat fokozatosan számolták fel. Szegedet kiszárították, a mláriára mutogatva.

Igaz, hogy eltűntek a szúnyogok, de Szeged elvesztette gyönyörű vizes kellegét, ahol az emberek csónakokkal jártak templomba. Később a malária visszajött, de a víz nem. Ez jól beillett Lechnerék múltat végképp eltörölni elképzelésébe.

w) Borvendég Béla: „… beszélhetünk-e még egyáltalán gyűrűs-sugaras szerkezetről, hiszen a tényleges és logikus közlekedési és mozgásirányok már valamiféle hálós rendszert sugallnak?" (2)
Előállt az az eset, amikor az ember elképzel valami szépet, melyet aztán az élet alapjaiban felülír. Ez 100 éven belül megtörtént. Ezt és ezt még egy építészmérnök is így

látta! Hiába volt a sugaras –gyűrűs rendszer, ha a forgalom zöme sakktábla-szerűséget követte. Nem lenne ár itt az ideje belátni?

x) Mint előbb: „… a katasztrófahelyzet lehetővé tette … hogy a kormányzat szögre akassza a város autonómiáját, azzal hogy teljhatalmú kormány-, sőt királybiztos kezébe adja teendők meghatározását és a megvalósítás megszervezését.” (2)
Kizárt dolog az, hogy még a legalapvetőbb dolgokban is a helyiek véleményét kikérték volna Lechnerék pl. arról. hogy a szerkezet alakja (sugaras-gyűrűs vagy rasztere) milyen legyen!
Milyen furcsa, hogy a liberális ideológia hívei ma mégis kénytelenek a lechneri diktatúrát ünnepelni!

y) Mint előbb: „… mérnöki alkotás e mű, aminek azonban szinte semmi köze sincsen a középkori városszerkezethez.” (2)
A múltat végképp eltörölni ideológia szerint megint! Pedig az magától, pénz nélkül megoldaná városon belül a forgalomcsendesítést, mely a mai célok egyike!

z) Mint előbb: „Kétségtelen, hogy a lechneri mű távolról sem hibátlan.”
„Be kell végre látni, hogy a lechneri szerkezetnek megvannak a maga természete korlátai. A Belváros gépkocsi terhelését már nem lehet sokkal növelni …” – jelentette ki 1997-ben az építészmérnök! Mi történt 2023-ig?
„… Újszegeddel csupán, mint pihenő- illetve üdülőterülettel számolt.”
„Szembeszökő a közúti híd szerkezeti szempontból hibás elhelyezkedése, ami feltehetően a közúti forgalom tényleges szerepének alábecsléséből következett.” (2)
Inkább az egész forgalomtechnika, mint ismeretanyag figyelmen kívül hagyásáról, nélkülözéséről volt szó, ami nem felelt Lechner érdeklődési körének, aminek a levét isszuk ma.

aa) Mint előbb: „… a városszerkezet a város középpontját tekinti a forgalom végcéljának, annál is inkább, mivel a Széchenyi téri piaci funkciót meg is erősíti.” (2)
A Széchenyi tér lett a nagy piac helyszíne. A környező épületek megteltek a korabeli terméket árusító üzletekkel, vendéglátó helyekkel. A korabeli város „üzleti és társadalmi életének súlypontka lett.” (5)

Ez az állítás – mely szerint a forgalmak végcélja a városközpont – szinte sehol sem elfogadott, bevezetett nézet! **Ez maga a teljes tévedés! Totális hiba, melléfogás!**

bb) Mint előbb: „… a terv lényegében nyitva hagyja a pályaudvar és a város közti kapcsolat kérdését. …az utóbbi korábbi kialakult helyét tudomásul veszi, ám ennek városszerkezeti következményeivel nem tud, vagy nem akar számolni.” (2)
Lechner a meglévő vasúthálózatot ugyanúgy változtatás nélkül átvette, mint a folyók, az árvízveszély megoldatlanságát, helyzetét.
Óriási gondot ráz ezekkel ki a nyakából! De ezek mid itt maradtak a mai szakembernek megoldatlanul.
Eszébe sem jutott átgondolni egy árapasztó csatornát, ahogyan erre már Vedres István is gondolt, vagy a két vasútállmás (Nagyállomás és Rókus) egyesítését.
Milyen érdekes, hogy a vasút és a Tisza maradt meg Lechneréknél változatlanul.
Átörökítve a gondokat az utókornak.

cc) Mint előbb: „Lechner szemére hányják, hogy beletörődött a vár lebontásába. … ebben a korban a vár még afféle önkényuralmi jelkép lehetett, melyben nemrég még osztrák

parancsnokság alatt álló, idegen katonák állomásoztak, és a gyűlölt tömlöc is ebben volt.” (2)

Ez az „önkényuralmiság” csak egy gyenge érv, csak egy megtévesztés, az értékes telkek megszerzéséhez!

Ezt a mesét adják elő a helyi történészek, de ez logikátlan, hiszen ekkor épült a Csillag börtön, ahol szintén tömlöcök voltak, meg az önkényuralom is. Az egyiket ezért lebontják, a másikat meg fölépítik. Valójában pedig fájt a foguk a vár alatti drága telekre.

dd) Mint előbb: „… sokkal súlyosabb mulasztás volt, hogy valójában a terv egyáltalán nem foglalkozott a Palánk középkori városszerkezetével.” (2)

A palánk is később szomorú sorsra jutott.

ee) Mint az előbb: „… fel sem merült … a végleges terepszintek meghatározása a legtehetősebb társadalmi rétegnek kedvezett és mintegy fizikailag is kodifikálta a társadalmi szegregációt azzal, hogy a szegényebb néprétegek a viszonylag legmélebb fekvésű területeket., … illetve pincelakássá degradált földszinteket kapták.” (2)

Ismét a már megismert, a Lechner által beépítve a vagyoni helyzetet, mely szerint szerinti szétosztályoztályozták a korabeli társadalmat.

ff) Mint előbb: „… a harmadik körút nem is körút …” Mint előbb: „Be kell végre látni, hogy a lechneri szerkezetnek megvannak a maga korlátai.” „A fejlett országok tapasztalata is azt mutatja, hogy ennek a dilemmának (t.i. az egyre növekvő autószámnak – RM) nincsen jobb megoldása, mint kitenni a „megtelt” táblát.”

Tulajdonéppen egyi körút sem záródik zárt vonallá.

gg) Dr. Kaszab Imre: „Az 1700-as évek elején kb. 9000 ember élt a Vár és a Palánk, Alsóváros, valamint a Felsőváros néven ismert három sziget szerű kiemelkedésen.”

Korábban még kedvezőbb volt a helyzet, mert Szeged területén, csak a Felsővárosban, 7 sziget létezett, mintha Amszterdamban éltek volna az emberek. A nagyárvíz után kiszárították ezt a szegedi világot. A mellékágakat, a holtágakat, tavakat mind kiszárították a maláriaveszély miatt. Most nincsenek vizeink, de a malária visszajött.

hh) Takács János: „Lechner … alkotása kiállta az idők próbáját, mert a mai napig kielégíti az akkor még elképzelhetetlen motorizáció … területigényét.”

Ez egy nagyon gyakran használt fordulat: az akkor még elképzelhetetlen forgalomnagyság! Lásd a közlekedési részt!

ii) Mint előbb: „… egy ekkora város fejlesztési-rendezési terve elkészítése … 2-3, rosszabb esetben 5-6 évig is eltart.”

<u>A harmadik forrásom: Bálint Sándor: A szegedi nép, Fekete Sas Kiadó, 1985. (3)</u>

„A szabályozás előtt a Tiszának számos ága hálózta be várost és közvetlen környékét.” Ahogy az a megelőző rajzon látható.

Határában honfoglalás kori sírokat találtak, de itt állt a római kor Partiscum nevű városa is.

„Ki tudná megmondani, hányszor árasztotta el a Tisza a várost., mindig ugyanazon helyen született újjá-Szeged népének életkedvéhez a Tiszától való szorongás éppen úgy hozzátartozik, mint Nápolyhoz a Vezúv: egyiküknek sem jut eszébe, hogy azért hagyja el szülővárosát, met a pusztulás rátörhet.”

„Dugonics András úgy találta, hogy addig nem leszünk igazi magyar emberek, amíg Szeged alatt nem iszunk a Tisza vizéből.”

A negyedik forrásom: Sz. Simon István: Nagy vizek krónikája, ATIVÍZIG, 1979, azaz szegedi Nagyárvíz a 100 éves évfordulóján
A könyv egyik lektora dr. Vágás István vízimérnök úr volt, akit volt szerencsém életében ismerni, aki az ország legismertebb vizes mérnöke volt.

Mikszáth Kálmán írta: „Szeged népét tönkretette a tudatlanság. a kapzsiság, a rosszakarat és az egyes nagy családok érdekei által vezérelt Tisza-szabályozási művelet."

A katasztrófa után 10 nappal Kossuth Lajos levelet írt Szegedre, melyben 16 oldalon vázolt az újjáépítési koncepcióját! „Szegednek élni kell""

Jókai Mór írta: „Sohasem láttam annyira ragaszkodni otthonához népet, mint a szegedit."

„Az ittmaradottak élni akarására jellemző, hogy a Szegedi Napló március 19-én újra megjelent; három nappal a pusztulás után a szárazon maradt területen megtartották a hetivásárt."

A nagy beismerés:
„… a szabadságharc idején megszakított szabályozást az **ármentesítő munkákat1850 után műszaki, szervezeti és pénzügyi szempontból egyaránt helytelem módon folytatták.**"
Erről írt Mikszáth is!
„"Az állami feladatnak nyilvánított folyószabályozást különválasztották az árvédelmi töltések építésétől. amelyet viszont a társulatokba tömörült érdekeltek kizárólagos feladatává tették."

„A Tisza-szabályozás általános hibái (milyen érdekes: ezek léteztek! – RM) a szegedi szakaszon fokozottan érvényesöltek és a katasztrófa előidézésében sajátos helyi okokkal is párosultak."

„Mindezez viszont korántsem jelentette azt, hogy Szeged egyszer s mindenkorra elfelejtheti a nagy vizeket. Földrajzi helyzete miatt a leggondosabb védelem esetén is mindig veszélyben volt és marad."

„… mind magasabb és magasabb vízállások kivédésre kell felkészülni. a szegedi szorulatban."

Tehát egymagasabb lesznek a jövőben a vizek, hanem ezek tartóssága is egyre nő majd, valamint megint előkerült a Lechner által „ottfelejtett" szegedi szűkület is!

„Bár az árvédelmi töltéseink néhol már igen jelentéleny magasságúak és hatalmas méretűek, továbbá egyre költségesebbek, bővítésük (értsd: MAGASÍTÁSUK – RM) számunkra tehát egyre költségesebb, ez volt számunkra az egyedöl járható út."
Ez is súlyos tévedés, amire legelőször Vedres István – Szeged Széchenyije - mutatott rá, aki a töltésmagasítások helyett árapasztó csatornákat javasolt, mint versenyképes alternatívát. Sajnos a hivatalos vízügy ugyanúgy elvetette javaslatát egykor, mint ma!

Vajon egy rendkívül száraz periódusban ilyen könnyen elfeledjük az 1970-es. a 2006-os rettenetes tragédiát? Meg sem halljuk az előbbi néhány figyelmeztetést? A Tisza ugyanis nem felejt!

Vagy esetleg megvárják az újabb pusztító árvizet, majd a sokadik újjáépítést?

Az ötödik forrásom: Bálint Sándor: Szeged városa, Lázi Könyvkiadó, 2003. (5)
„Nem tudjuk, mikor alakult, de 1834-ben már működött a Szépítő Küldöttség, későbbi nevén a Szépítő Bizottság ...”
Ez ma is ráférne Szegedre, újra kellene indítani!

Bálint Sándor is elismeri:
„A csapás már régóta fenyegetett, és a század folyamán egyenetlenül végrehajtott Tisza-szabályozás okozta.”
Sajnos nem meséli el, hogy mit jelent itt az „egyenetlenül” kifejezés, de az biztos, hogy valami olyan rossza, amely a tragédia okozója volt! A lényeg: a tragédia nem természeti csapás volt, hanem az emberi mulasztás, károkozás, vízügyi melléfogás okozata, következménye. Ezt ma is ki kellene hangsúlyozni!
Továbbá írja:
„A Tisza felső szakaszán, a híres nemes vármegyék területén, az itt élő gentry anyagi boldogulásának érdekében átmetszésekkel és töltésekkel meggyorsították a víz lefolyását. Ennek aztán az lett a szükségszerű következménye, hogy a még szabálytalan dél-alföldi szakaszon – ahol feudális, hanem polgárosodó – kevésbé befolyásos társadalmi rétegek éltek – nem bírt lefolyni. és így sűrűn idézett elő komoly árvizeket.”
Ez már nagyon pontos leírása a jelenségnek. Szeged tehát valóban a profit korai áldozata lett.
„Tetézte a komor helyzetet Szeged esetében a Maros is. Többször felmerült az a gondolat, hogy a vízi biztonság érdekében a szabályozott Marost délre vezessék a Tiszába. Erre azonban gazdasági megfontolások miatt nem került sor.”
A gazdasági megfontolás a hajózás volt. Ha az áthelyezés megtörtént volna, a Marosról érkező hajókat rövid szakaszon a Tisza árjával szemben kellett volna vontatni, ahhoz, hogy bejussonak a szegedi rakpartra, int kikötőbe, mely megdrágította volna a hajózást.
A döntést a korabeli szegedi városvezetés hozta. Azóta megszűnt a hajózás, és ezzel az elutasítás okafogyottá vált. Az át helyezés ma bármikor megtörténhetne, azonban a mai vízügy ez ellen kézzel-lábbal tiltakozik, azt értelmetlennek vélve.

Lecnerék elképzelései egybe estek az állam centralizációs elképzeléseivel, „Budapest vezér szerepével”, és „megvalósítása is kétségtelenül nagyvonalú volt, bár az adott társadalmi és gazdasági valósággal nem számolt eléggé, és így az illuzionizmus kísértéseinek sem tudott ellenállni.”
Ez azért rendkívüli kritikája volt a lechneri elveknek még akkor is, ha azt egy „néprajzkutató és művészettörténész, „a legszögedibb szögedi” vezette is elő!

Ez is szokatlan megjegyzés:
„Mai szemmel nézve a kor akadémikus felfogása az új alaprajz geometrizált jellegében, szabályosságában majdnem túlzottan jelentkezik.”

A folytonos rettegés elismerése:

„… a folyton megújuló árvízveszedelemtől való rettegés miatt a királyi biztosság alapvetésül a város feltöltése mellett dönt.”

Na és mi Bálint Sándor véleménye a döntésükről?

„Mai szemmel megítélve az eszményi szint követelményét elhibázottnak, kellően át nem gondoltnak kell minősítenünk.”

Nem lehetne-e ugyanezt a közlekedési vonatkozások kihagyása, mellőzése miatt kijelenteni?

„Így aztán területén megnövekedett a lecsapolatlan foltok száma. A feltöltés megdrágította a lakásépítést, emelte a lakbéreket, amellett azonban a nedves, egészségtelen pince-és alagsori lakások ezrei burjánzottak fel a nyomában. Az egyenetlen talajszint megnehezíti a város egyetemes csatornázását. és így nem tudja biztosítani a modern városi élet egyik legfontosabb műszaki és egészségügyi követelményeket.”

Mintha csak egy mai ellenzéki párt dumáját hallgatnám! csak olvasni kellene Bálint Sándort!

Ma miért felejtjük el a „folyton megújuló árvízveszély”-t. 2023 után tényleg elképzelhetetlen a folytatás, az ismétlődés?

Ezek után az olvasóra bízom, hogy döntse el: a Lechner-könyv, az emlékkonferencia építészmérnök előadói, a Nagyárvíz 100 éves jubileumi könyve és Bálint Sándor kritikája után mi maradt meg a lechneri elvekből?

<u>Néhány megjegyzés a mai szegedi közlekedési nehézségek lehetséges okairól</u>

Én ezek után azokat próbálom összeszedni, amelyeket a korábbi észrevételezők kihagytak

1. Legsúlyosabbnak azt érzem, hogy Lechner a Szegedet újjátervező csapatába nem vett föl közlekedési érdeklődésű mérnököt. Ezzel kizárta magát és Szegedet ebből a nagy tudásból.
2. A 19. század közepén a közlekedési eszközök változása paradigma-szerű volt, melyről a város újratervező sajnos szintén semmit sem tudott.
3. Jól látható ez az újjáépítésről írt könyvében az a szó, hogy autó, EGYSZER sem fordul elő. Hogyan vette volna az autózás igényeit? Ez jelzi a közlekedés helyét a gondolkodásában.
4. Hogyan lehet az, hogy Európában járva semmi változásról sem hallott, miközben forrt körülötte a világ. A ló szerepének csökkentésére évtizedeken át mindent kipróbáltak.
5. Ezen ismeretek birtokában másfajta Szegedet rajzolt volna nekünk.
6. Geométerként azt hitte, hogy a girbe-görbe utca a kerülendő rossz. Pedig minden város ősi része éppen ilyen. Azt hitte, hogy az egyeneseket, köríveket tartalmazó alaprajz a szabályos, és jót szül. Láthatjuk ma már, hogy ezzel mire jutott Budapest vagy Szeged. Ez görbe utcás szerkezetet nőtt szerkezetnek hívjuk, mert így alakult ki minden tervezés nélkül az évszázadok alatt. Az emberek ekkor gyalog vagy lovon jártak. Nem volt nagy sebességük, így semmi jelentősége nem volt a görbeségnek.
   Más a helyzet az autókhoz kell igazodni.
7. Lechner az új város egyetlen központjának a Széchenyi teret tette. A város térképe alapján az ember képes lenne ilyen szereplőként a Belvárosi hídra gondolni.

8. Úgy gondolta, hogy ehhez a főbb utaknak ide kell befutni, tehát berajzolta a sugárutakat, melyek az előbbi miatt nem mennek a Belvárosi hídra. A sugárutak követik a kívülről Szegedre befutó utak nyomvonalát, mint pl. Szabadka, Baja, Budapest, Csongrád, Debrecen, Erdély.
9. Hogyan lehet korszerűnek, modernnek példaként követendőnek nevezni valamit, amikor ma mindent megteszünk, a belvárosok autómentesítéséért? Tehát a cél éppen a lechneri elképzelés szöges ellentéte! Ráadásul a korrekció is nagyon költséges, mert a sugárutak a központba kényszerítenek mindenkit, más utak kiépítése szinte lehetetlen.
10. Nem volt következetes, mert a sugárutak nem mindegyike jut el a Széchenyi térre. Pl. előbb megszűnik a Petőfi, a Kálvária, a Csongrádi, a József A. sgt.
11. Mivel a sugárutak az egyetlen központba viszik a forgalmat, azok forgalma a Széchenyi tár felé egyre nő. Ezét tévedés volt a sugárutakat a központ felé keskenyíteni, hisz éppen fordítva kellett volna eljárni, azokat befelé egyre szélesíteni kellett volna.
12. Mivel a központtól távolodva a sugárutak eltávolodnak egymástól, kénytelen volt a körutakat bevetni.
13. Mivel Újszegedet nem tervezte fejleszteni, a sugárutak a Tisza vonalánál mind megszűnnek, felszívódnak, feltéve, ha egyáltalán addig eljutottak. A három körút egyikének sem záródik a vonala. Most folyik nagy kínnal az első korrekciós törekvés a Nagykörúttal. Hogy nézne ki a lechneri mintaváros, Budapest, ha ott is ez történt volna?
14. A Kiskörút és a Nagykörút félkörök, de a Harmadik krt. még ez sem. A vonalát nekivezették délen az Alsóvárosi temetőnek és a Nagyállomásnak, azaz folytathatatlan! Vagy rendkívül magas költséggel vezethető tovább.
15. Egy közlekedési hálózat jól működik, ha az utaknak ugyanakkora az átbocsátó képessége, mint az útkereszteződéseknek. Ha tudta volna, akkor a Petőfi és a Kálvária sugárutat nem vezette volna be a Dugonics téri csomópontba, de ilyesmivel nem foglalkozott. majd megoldják, ahogy tudják!
16. Nemcsak a mozgó forgalom igényivel nem foglalkozott, hanem az állóval sem, hiszen parkolna nincs hely a városban. A Kiskörút kapacitásának növeléshez is és a parkoláshoz is kintebb kellene tolni a házfalakat, ami ugye nem lenne olcsó. Viszont az építészek miatt, helyett a közlekedés-szervezőket lehet szidni.
17. Egyetlen közúti hidat építtetett. Annyira, hogy az új várostérképen még szaggatott vonallal sem jelölte, hogy ott a jövőben valamikor szükség lehet újabbra, újabbakra. Még a könyvében sem beszél erről. Miből gondolta, hogy az akkor az ország második legnagyobb városának ennyi is elég lesz, hogy Szeged sehová sem fog fejlődni? Párizsban járva nem tűnt fel a rengeteg híd, hiszen a mai 25-40 hídból biztosan több működött egynél? Az előjelzése sokat könnyíteni a mai mérnököknek.
18. Gennyesedik a szegedi árvédelem ügye, mert nem lehet a töltések magasságát a csillagos égig növelni, akkor sem ha vasbetonból, vagy alumíniumból nevezzük ki rendkívül korszerűnek. Meddig lehet még halogatni a Vedres István által is javasolt árapasztó csatorna szegedi alkalmazását végre átgondolni?
19. Már a régi mérnökök is kitalálták, hogy a Rókusi állomást kellene Szeged főpályaudvarává fejleszteni, mert az igazodik leginkább a szegedi és az országos MÁV hálózathoz, a szegedi városi közlekedéshez. . A nagyállomást pedig, mely ma kihasználatlanul kong az ürességtől, mely mára értelmetlenül naggyá és értelmesen kihasználhatatlanná vált át kellene adni az egyetemnek. A volt Tisza teherpályudvar

helyén pedig egy erdős. ligetes szegedi Városligatat kellene telepíteni. úgyis kevés az erdő a városban.

20. Mivel a MÁV-nak egyetlen fővonala, mellékvonala sem akar átmenni a Tiszán, értelmetlen vasúti hidat építeni Szegeden!
21. Soha nem akadt olyan szegedi fejlesztő mérnök, aki közös közúti-vasúti hidat rajzolt volna Szegedre. Ma sem kellene ezt tenni! Vasúti hídra vélhetően egyszer szüksége lesz majd Szegednek a Tiszán, de csak akkor, ha erre megérik az idő. De akkor is külön. önálló vasúti hídként, ahogy az minden korábbi szegedi fejlesztési elképzelésben is szerepelt.
22. A Huszár Mátyás rakpartot fel kellene szabadítani az oda betolakodó erőszakos autóforgalom alól, és a új funkcióként az egész szakasznak a rekreációt kellene adni.

Mit „nem vettek észre” Lechnerék?

Egy folyamatot szeretnék bemutatni, melyet Lechner valami miatt látott. pedig nem rejtegették!

Aztán azt is, hogy ehhez ismeretek tömege kezdett kapcsolódni, melyek Európa-szerte terjedtek, megismerhetővé váltak. Azt is sejteni lehetett, hogy a téma egyre nagyobb szakértői tömeget alakított ki, akik szintén léteztek.

Hallhatta, tudhatta, akinek ilyesmire volt akkor késztetése. Nagy hiba letagadni és a fejünket a homokba dugni.

Különösen fontos az, hogy nem az újdonság, az innováció megjelenési időpontja a fontos, hanem a létrehozásához szükséges időtartam, mert az azóta benne volt a levegőben.

Mi a fiáker?



https://www.salzburg.info/hu/utazasi-informaciok/salzburg-a-z/fiaker

Egy olyan szállítóeszköz, melyet ló, lovak húz(nak) és képest pár(1-4 főt) embert vinni. Ennél nem bonyolultabb a dolog. Az **1700**-as évek végén jelenhettek meg.

Egy korabeli „taxiállomás”.



https://loero.hu/a-konflis-es-a-fiaker-mert-a-taxik-elott-is-volt-elet/

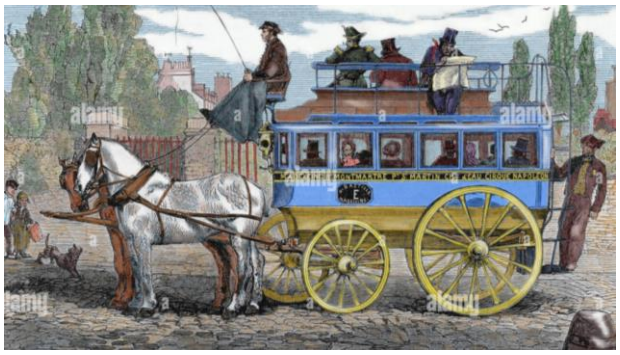
A lovas fuvarozás ismert következményei
Az általános helyzetet egy város így láttatta:
„Az 1880-as évek végén New York városát 1 206 299 ember és körülbelül 170 000 ló szállta meg. Mivel a lovakat általában túlterhelték és bántalmazták, az átlagos villamos lovak várható élettartama körülbelül két-négy év volt. Gyakran az utcán haltak meg, itt a tulajdonosok vagy elhagyták a holttesteket, vagy a közeli folyókba vagy öblökbe dobták őket."
„Becslések szerint minden ló 15-30 font trágyát termelt naponta. Ne feledje, a New York-i lóállomány körülbelül 170 000 volt az 1880-as években. **Ez azt jelenti, hogy naponta 3-4 millió font trágya halmozódott fel a város utcáin."**
„1894-ben a londoni Times úgy becsülte, hogy 1950-re a város minden utcáját 9 láb mélyre temeti a lótrágya. Egy New York-i szerkesztőség becslése szerint a lótrágya 1930-ra a manhattani 30 emeletes épületek magasságával vetekszik. ló naponta körülbelül egy liter vizeletet termelt. Ez körülbelül napi 40 000 gallont jelent New Yorkban és Brooklynban."
Mivel ugyanez lehetett a helyzet az egész világon, ez másutt is téma lehetett. Hogy lehet az, hogy Lechnet ezt sem hallotta meg?

„Szerencsére a változás már úton volt. Az első nemzetközi várostervezési konferenciát 1898-ban tartották New Yorkban.
A konferencia témája: hogyan kezeljük a lószennyezést. Szerencséjükre az autó kezdte elbitorolni a ló szerepét a szállításban."
Ki gondolta volna, hogy az első városfejlesztési konferencia ilyen régi? Ki gondolta volna, hogy lómentesítés volt a témája, tehát közlekedésfejlesztés?

Nem volt ez intő példa a változásra a városi közlekedésben? Nem volt várhatü, hogy nagy változások várhatók? Nem kellett volna erre odafigyelni, amennyire lehet felkészülni?
https://www.mentalfloss.com/article/18783/surprising-source-new-yorks-first-environmental-problem
https://index.hu/tudomany/til/2016/05/11/az_auto_mentette_meg_new_yorkot_a_kornyezeti_katasztrofatol/

A tanulság
A lovak számát csökkenteni igyekeztek.

Az omnibusz
Ezt tette lehetővé az omnibusz. Ez olyan, mint a fiáker, de az egy lóra esően több utassal, akár 30 fővel is!. Nem más, mint egy megnövelt szállítóképes fiáker! Az újítás a méretnövelés volt.





https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility/omnibus-london-19th-century/
https://www.ltmuseum.co.uk/collections/collections-online/vehicles/item/1981-526-part-0

„… az első omnibuszjáratok **1826-ban** Nantes-ban és **1827-ben** Bordeaux-ban jelentek meg, az első széles körű kereskedelmi tömegközlekedési vállalkozások **1828-ban** Párizsban kezdődtek."
„**1836-ra** Párizsban 16 omnibusz-üzemeltető működött, amelyek 35 útvonalat fedtek le."
„Az újítást **1829-ben** George Shilibeer, a Párizsban dolgozó sikeres angol kocsigyártó vitte Londonba. Franciaországhoz hasonlóan az omnibuszt elsősorban a középosztálybeli ingázók használták. **1854-re** több külvárosi ingázó használta az omnibuszt, mint a gőzhajót és a vasutat együttvéve."
„Abraham Brower, egy manhattani postakocsi-üzemeltető, aki **1827-ben** kezdte meg üzleti tevékenységét, létrehozta az első omnibus vállalkozást az Egyesült Államokban. Az újítást hamarosan máshol is átvették, például Philadelphiában és Bostonban az **1830-as** években …"
„Az omnibuszt először **1832-ben** adaptálta fix vasúti rendszerre John Mason, a Chemical Bank of New York elnöke és a NY & Harlem Railroad üzemeltetője. Az új lovaskocsik sima menete és alacsony padlója kiemelkedő kényelmet biztosított az utasoknak. Ennek a technológiának a más városokban való széles körű elterjedése addig korlátozódott, amíg a mérnökök meg nem tudtak tervezni egy olyan sínt, amelyet az utca felületével egy szintben lehetett felszerelni. **1853-ban** New York úgy döntött, hogy lecseréli a megemelt síneket erre az új, akadálymentes kialakításra, és más városok is követték a példát:

- 1832 New York.
- 1835 New Orleans.
- 1856 Boston.
- 1858 Philadelphia.
- 1859 Baltimore, Pittsburgh és Chicago."
- 1861 Toronto.

„Párizs **1854-ben** hagyta jóvá első villamosvasútjukat …"
„A lovasszám hatszoros növekedése 1855 és 1890 között végül megerősítette a lóvasút népszerűségét a párizsi polgárok körében. A vasúti lovaskocsikat 1860-ban vezették be Angliában, de az elfogadás soha nem volt elterjedt. 1882-re az észak-amerikai tranzitipar 415 utcai vasúti céggel, 35 000 munkással, 18 000 autóval, 100 000 lóval és öszvérrel, több mint 3 000 mérföldnyi pályával és összesen 150 millió dolláros tőkebefektetéssel bővült."
„Az első, **1888-as** bevezetést követő néhány éven belül Észak-Amerika legtöbb nagyvárosa átvette az elektromos villamost, köztük Ottawa (1890); Winnipeg (1891); Toronto, Montreal és Hamilton (1892); és Halifax (1896). *Észak*-Amerikán kívül a villamost általában villamosnak nevezik."
https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility/omnibus-london-19th-century/

Vegyük észre, hogy valamennyi évszám az 1879-es szegedi nagyárvíz ELŐTTI!

Sőt!
„Elérkezett az idő egy szakmai szövetség megalakítására a fiatal ipar képviseletére. Az Amerikai Utcai Vasútszövetséget ezért **1882** decemberében Bostonban megalakították az Egyesült Államok és Kanada képviselői.”
https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility/omnibus-london-19th-century/

Ez ugyan 3 évvel a nagyvíz utáni, de kalkulálják be, azt, hogy egy ekkora szervezetet nem lehet egyetlen pillanat alatt létrehozni. A szervezőmunka évekkel korábban beindulhatott!

A lóvasút (horse tramway) a következő lépcsőfok
Tulajdonképpen nem más, mint a sínen járó omnibusz. Az újítás a sín! Ez egy komoly folyamat része!

„Az első közforgalmú lóvasutat **1825 és 1832 között** építették meg Linz és Budweis között.”
https://hu.wikipedia.org/wiki/A_k%C3%B6zleked%C3%A9s_t%C3%B6rt%C3%A9nete





„Douglasban (a Brit szigetek fővárosa - RM**) 1876-ban** indult meg a lóvasúti közlekedés, amely a második világháború dőszakát leszámítva a mai napig üzemel.”
https://iho.hu/hirek/a-man-sziget-kincsei-190421

Ez éppen 3 évvel történt a szegedi nagyárvíz ELŐTT!

Az idő szerepe
„A hazai lóvasút megjelenése az újpesti földbirtokos, Károlyi Sándor gróf nevéhez fűződik. Károlyi már **1862-ben** engedélyért folyamodott a pesti helytartótanácshoz, de **három évig süket fülekre talált.”**

https://enbudapestem.hu/2023/07/05/amikor-a-nyeritest-a-csilingeles-valtotta-fel-125-eve-indult-utjara-az-utolso-pesti-lovasut

Azaz: a váltásokhoz, változtatásokhoz már akkor is sok idő kellett! Szó sem volt arról, hogy ezek pillanatok alatt megtörténhettek volna!

A gőzüzemű vasút

Lényegében egy gőzmozdony mozgatta lóvasút. Mindig egy kis lépéssel előre! A nagy újítás: kicseréltpk a lovakat egy gőzgépre. A nagyobb vonóerő több kocsi rákapcsolását teszi lehetővé, tehát növekedik a szállítható utasszám.

Budapesten történt!

„A korszellemnek megfelelően **1879-ben,** 140 évvel ezelőtt kísérletet tettek arra, hogy Budapesten is gőzgépek váltsák le a lovakat."

„A vasút szolgálatában 658 ló volt már ekkor, és egy ló átlagosan 25 kilométert tett meg. A társaság azonban valamiféle alternatív megoldást keresett a lovak helyett, és ebben az időben csak egy megoldás jöhetett számításba, a gőz, amely a városi közlekedésben akkoriban nem, vagy alig játszott szerepet, bár voltak elszigetelt példák."

„Gőzmozdony hajtotta a Svábhegyre felkapaszkodó fogaskerekű vasutat, és szintén gőzgép mozgatta a Budavári Siklót – bár ez a vonal alján, az Alagút melletti állomáson volt elhelyezve. A gőzvontatás tehát nem volt teljesen elvetett ötlet, sőt más városokban már voltak ilyen próbák, New Yorkban például már **1832-tól**, sőt a londoni metró első vonalai is gőzvontatásúak voltak (az alagutakból nagy méretű szellőzők és ventilátorok szívták ki a füstöt)."



Gőzvontatású nosztalgiamenet a londoni metróban

„Az első kísérletre **1879** októberében került sor kölcsönzött mozdonyokkal."

„Az 1879-es első kísérlet nem vetett véget azonban teljesen a gőzvontatásnak. Időközben Debrecenben indult el gőzvontatású városi vasút 1884-ben, és egészen 1911-ig sikerrel működött, sőt 1890-ben Ferenc József is kipróbálta …"

„… megnyílt a szentendrei HÉV, természetesen gőzvontatással …"

„A városi vasútnál viszont a század végére eltűntek a lovak, és egyeduralkodóvá vált a villamos."

„Egy rövid epizód azonban mégiscsak jutott a városi gőzvontatásnak Budapesten, a Nagykörút–Kőbánya vonalat, azaz a Köztemetői Vasútat a Budapesti Villamos Városi Vasút társaság 1891-ben gőzüzeműként építette ki. Ez a vasút jórészt a mai 37-es villamos vonalát követte. A gőzvontatás csak két évig működött, a vonalat 1893-ban villamosították."

https://pestbuda.hu/cikk/20191102_domonkos_csaba_gozvontatasi_kiserletek_budapesten





...

1987-ben a 4-es ("Haraszti") mozdonyt visszaalakították gyártáskori állapotúra. A kép Vágóhídon készült, ahol a centenáriumi ünnepségen közlekedett különvonattal és a centenáriumi vonat Vágóhíd felé halad, 1987-ben.

A 100-as felirat jelzi: 1987-100=**1887!**

Ezeket akkor gőztaramvaynak hívták.

https://villamosok.hu/bhev/jarmuvek/goz/

Egy remek video a gőzmozdonyos HÉV-ről, a gőztaramvayról:
https://www.youtube.com/watch?app=desktop&v=L0eRD1oKa6w





„Az első utcai gőzvontatású vasút New York városában **1832-ben** épült”
https://hu.wikipedia.org/wiki/Villamos

A villamos

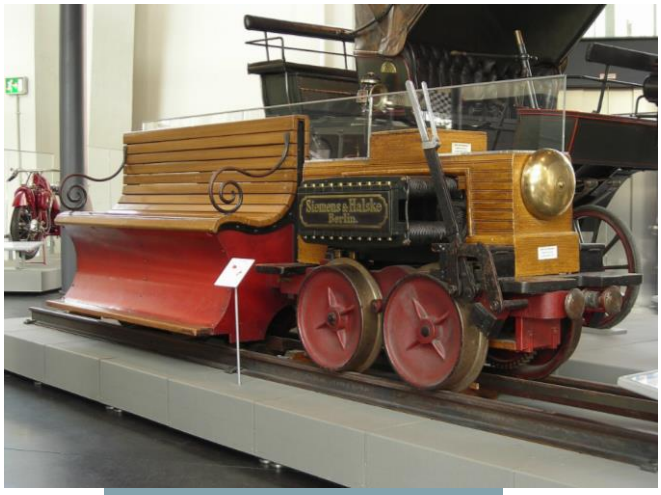
A meghajtást cserélték át gőzről villanyra! Szintén nagy újítás volt.

Ilyen játékvasút volt a kezdet.

„Ernst Werner von Siemens az 1876-os Berlini világkiállításon mutatta be a világnak a Siemens & Halske által gyártott kis villamosmozdonyt. Ez volt az első villamos mozdony a világon. A kiállításon kettő kocsival embereket szállított egy 300 m hosszú pályán.”



közelebbről:



a világ első villamos mozdonya

Kezdetben még akkumulátorból vették az energiát. A vezeték egy újabb fejlesztési lépés volt! Itt is volt két fejlesztési fokozat: a tápvezeték a villamos alatt és a tápvezeték a villamos felett helyzet szerint. Ma itt tartunk.
https://hu.wikipedia.org/wiki/Siemens_%26_Halske_villamos_mozdony
Valószínűen ez még akkumulátoros volt.

„**1879-ben** mutatta be egy berlini kiállításon Werner Siemens az első olyan villanyhajtású vasutat, amely az áramot nem magával hordozott akkumulátorból kapta, hanem áramszedő segítségével egy erre a célra épített vezetékből.”



„A (budapesti-RM) városvezetés egyébként az **1880-as** években úgy tervezte, hogy az elavult működésű, lassú lóvasút helyett bevezetésre kerülne a gőzüzemű városon belüli vasúti forgalom. Azonban a gőzvasút megvalósítása erős ellenállásba ütközött. Elsősorban a télen nagy mennyiségű, lakóházak keményeiből időszakosan lecsapódó füst növekedését kívánták megakadályozni, amikor a főváros engedélyt adott villamos üzemű működésre. A székesfőváros első villamosvonala az **1887.** október 1-jén kiadott engedély alapján már november 28-ára el is készült.”
https://hu.wikipedia.org/wiki/Villamos

1887. november 28-án Budapesten megindult az első keskeny vágányú villamos próbajárat. Délután fél háromkor indult el és a Nyugati pályaudvar és a Király utca között közlekedett. Mindez alig hét évvel azután, hogy a világ első közforgalmú közúti villamosvasútja 1881-ben elindult a Berlin melletti Gross-Lichterfelde-ben.

A városokon belüli közforgalmú közlekedés gondolata a 19. század közepén indult hódító útjára. Részben ekkorra alakultak ki az újkor virágzásával akkora területű és lakosságú városok, ahol erre reális igény keletkezhetett, részben pedig ekkorra alakult ki az a technika, amelynek segítségével műszakilag meg is tudták oldani a helyváltoztatási igények kielégítését. Ebben az időszakban részben a lóvontatás, részben pedig az országos vasúthálózatokon már ismert gőzvontatási technika használata volt elérhető, így nyíltak meg a belvárosokban sorra a lóvasutak, míg külső területeken használtak gőzhajtású közúti vasutakat is.

Tehát 1881-ben!

„A berlini városvezetés elutasította felsővezetékes vasútvonal létesítésére vonatkozó tervét, (Siemens-ét - RM) amelyet a Friedrichstrasse mentén építettek volna ki. A lakók mozgósítottak a projekt ellen, nem akarták, hogy városképüket elcsúfítsák.”
„Werner azonban kitartó volt és elérte, hogy 1881 májusában a mai Berlin Lichterfelde nevű kerületében üzembe helyezzék a világ első, helyi közösségi közlekedésre használt elektromos vasútvonalát. A kezdetben csak két és fél kilométer hosszú útvonal az újfajta közlekedés kipróbálására szolgált.”

Megint az idő-tényezőre hívom fel a figyelmet. Ezek akkoriban sem mentek első csattintásra!

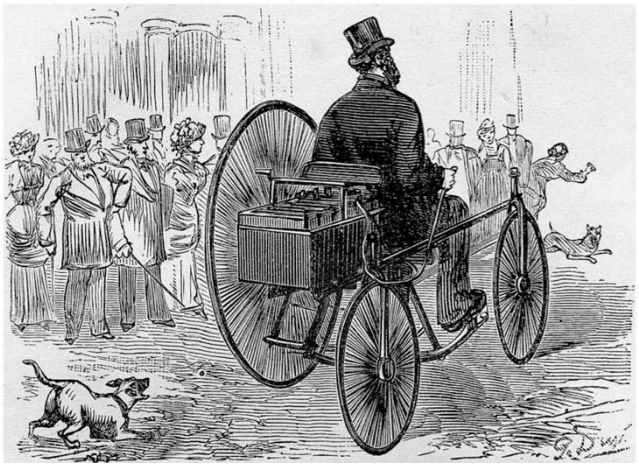
„A Siemens számára a projekt több volt, mint üzleti siker - valódi mérföldkőnek számított. A rendszert kifejezetten erre a vonalra fejlesztettek ki úgy, hogy az áramellátás a föld alól, az útburkolat alá fektetett csatornán keresztül történjen. Ez olyan műszaki újítás volt, amely

világszerte mintaként szolgált. A "budapesti rendszert" később számos városban utánozták, többek között Brüsszelben, Párizsban, Chicagóban és New Yorkban”
https://www.mobility.siemens.com/hu/hu/vallalatunk/135-eve-a-magyar-kozlekedes-fejlesztesenek-szolgalataban.html

Megint az idő szerepét emelem ki. Ahogyan egy újszülöttnek is szüksége van 9 hónapra, a műszaki újítások sem egy pillanat művei. Azt a műszaki szülési időt kérem ezeknél is figyelembe venni. Mindnél az 1879 előtti kezdések jönnének ki.

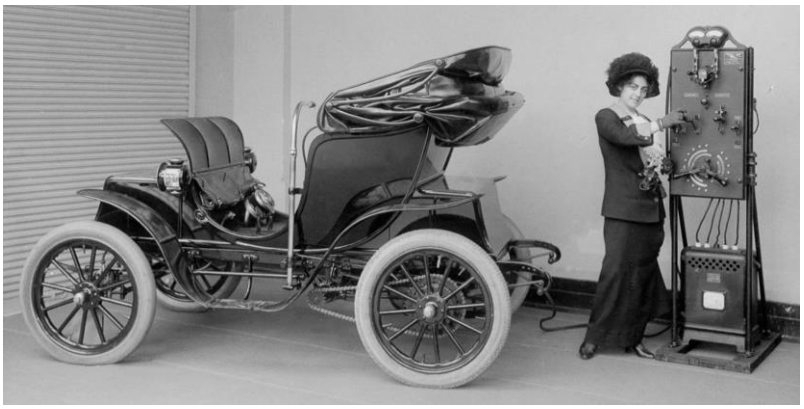
A villanymotoros autó
„**1881-ben** Gustave Trouvé bemutatta elektromos hajtású automobilját a párizsi elektromosság-konferencián.”

„A 19. század végén és a 20. század elején az elektromos autókat részesítették előnyben a benzinesekkel szemben, mert kényelmesebbek és könnyebben vezethetők voltak. A 20. század fordulójára mintegy 30.000 elektromos autó volt forgalomban. Az elektromos autók iránti érdeklődésnek a belső égésű motorok fejlődése, és – különösképpen az önindító megjelenésének köszönhetően – a benzinmotoros autók tömeggyártása vetett véget.”
https://hu.wikipedia.org/wiki/Elektromos_aut%C3%B3
„… az első elektromos autó megjelenése megelőzte a benzinmotoros autókat. Az első áramforrás tárolására alkalmas akkumulátort Gaston Planté francia fizikus találta fel, **1859-ben**. A világ első elektromos járművét, egy biciklit **1881**. április 19-én tesztelte Gustave Trouvé francia feltaláló.”



Gustave Trouvé az elektromos biciklijével

„Ezen a kísérleten felbuzdulva döntött úgy Thomas Parker brit feltaláló, hogy az akkumulátorral megpróbál egy elektromos autót létrehozni. Ez a terve **1884-ben** sikerült is neki, azonban ezt sokan nem veszik figyelembe, ugyanis az első hivatalos dokumentáció 1895-ből származik, amely bizonyítja, hogy ez neki is sikerült. Ezért az első feltaláló aki hivatalosan megalkotta az elektromos autót, Andreas Flocken német mérnök volt, aki **1888-ban** hivatalosan legyártotta az első teljesen elektromos autót.”
„**1899.** április 29-én, a Jamais Contente nevű elektromos autóval, Camille Jenatzy 105,88 km/h-ás végsebbességet ért el. Ferdinand Porsche egy összkerék meghajtású elektromos autót készített, amely szinte minden rekordot megdöntött.”
„Az 1910-es évekre az Egyesült Államokban futó autók csaknem fele elektromos meghajtású volt és mindössze 20%-a volt benzines.”



https://egypercestortenelem.blog.hu/2021/01/08/az_elektromos_autok_megjelenese

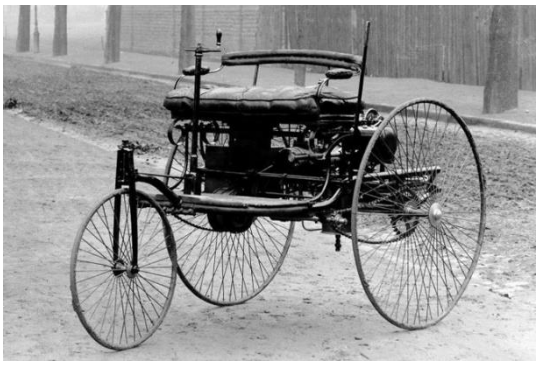
A benzin- és a Diesel-motoros autó

„Az Otto-motor az első megvalósított négyütemű belső égésű motor, amelyet Nikolaus August Otto készített **1876-ban**."

https://hu.wikipedia.org/wiki/Otto-motor

„**1886.** január 29-én kapott szabadalmi védettséget első benzinmotoros gépkocsijára Karl Benz német mérnök."

https://www.origo.hu/auto/20160128-benz-patent-motorwagen-130-evfordulo-a-vilag-elso-autoja.html





Az első autó és egy mai. A fokozatos fejlődés, fejlesztés nyilvánvaló.

Érdemes megnézni a cikkben lévő kisfilmet Benz első autójáról, mely alig hasonlít a mai autófogalmunkhoz.

„A dízelmotor (régebbi írásmóddal Diesel-motor) belső égésű motor, amelynek működési elvét a német Rudolf Diesel szabadalmaztatta 1893. február 23-án."

https://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%ADzelmotor

Nem győzöm hangsúlyozni az idő figyelembe vételét!
Elképzelni is nehéz, hogy mennyi munka, idegeskedés előzte meg ezek előállítását, hiszen miden műszaki lehetőség akkoriban a nullán állt.
Szinte minden műszaki gondot egy vagy kevés szakembernek kellett megoldani.
Elég azt átgondolni, hogy mi minden kellett ahhoz, hogy valaminek az ötlete megszülessen, majd megvalósuljon, működőképes legyen, szabadalmaztatása, engedélyezése sikeres legyen!

Ezek a dolgok mindenki előtt történtek. Voltak kiállítások, bemutatók, már működött a sajtó.

Hihető az, hogy ebből a nagy tömegű nyilvános információból semmi sem jutott el a nagyon tájékozottnak leírt, Európát járt Lechnerhez?
Ha nem, akkor miért tette?

Mit tehetnénk?

Minden előtt el kellene ismerni a korábbi városfejlesztés hibáit, tévedéseit, melléfogásait. Fogadjuk el végre, hogy Szeged fejlesztése nincs befejezve.

Majd azok közül – pl.

- **az árapasztó csatorna építési lehetőségeit, vagyis az árvédelem elvi módosítását, ezzel a nyert új fejlesztési területen Újszeged felzárkóztatását, megszüntetné a szegedi Belváros rettenetes terhelését, kihelyezve onnan az árvíz elleni védelmet,**
- **a vasúthálózat módosítását, azaz a vasútállomás Rókus pályaudvarra való helyezését,**
- **a buszpályaudvar jó helyen való kiépítését,**
- **a Huszár Mátyás rappart autómentesítését,**
- **Szeged újrafásítását –**

programba kellene venni.

Ezzel megállítható lenne a rossz még rosszabbá tétele, mely csak növelné az eddigi bajt. Rengeteg a feladat. Megszűnne a mai tétovaság, céltalanság, ötlettelenség.

Szeged. 2023. XI. 5.