Egy Lechnerrel ütköző elképzelés Szeged árvíz utáni újjáépítésére

dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a Budapesti Műszaki Egyetem műszaki doktora
dr.rigo.mihaly@t-online.hu

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

- - - - - - - - - - - - - - - -
Az eddig írt dolgozataim a szegedi Közéleti Kávéház honlapján olvashatók. Kattintson ide:
https://civilcafe.hu/RM.html
Erre kattintással előjön egy tartalomjegyzék, melyen kiválasztható az elolvasni kívánt dolgozatom.
- -

A dolgozatom elkészítése során a Google Gemini nevű mesterséges intelligenciáját használtam.
Az olvasás könnyítése céljából a következő jelöléseket használom:

- **kiemelés az idézett szövegből.**
- **kiemelés a saját szövegből,**
- idézet a Google Geminitől,
- **a saját javaslat.**

Szeretettel kislány unokámnak, aki 2026. IX. 9-én lett 17 éves.

Tartalomjegyzék

A korábbi dolgozatom……..3. old.
Koczor György úr cikke……..3.
Siebreich Károly mérnök úr véleménye……..3.
Siebreich Károly úr néhány elve……4.
Koczor György úr cikke a Szegedben……5.
Vársíratóként……5.
Mit mond Siebreich a saját rajzáról, elképzeléséről?.....6..
Szeged városszerkezete 1853-ban……..7.

A szabályos városi úthálózatok, egy kis módosítással……8.
Egy német szerkezeti különlegesség Mannheimben……8.
A moszkvai sugaras-gyűrűs hálózat……9.
A sugaras úthálózatok kialakulása……..9.
Szeged sugaras úthálózata a nagyárvíz előtt……10.
Az autópálya gyűrűk……11.

A szabályos geometriájúak közül leggyakoribb fajta a rácsos……15.
Az ókori görögök rácsos úthálózata Milétoszban……15.
A római birodalom városainak rácsos úthálózata……16.
Rácsos városi úthálózatok az USA-ban……17.
Három dolog vár tisztázásra……19.

Siebreich Károly úr szegedi terve……21.
Lechner Lajos szegedi terve……21.

Lechner Lajos szegedi tényked
ésének körülményei……..22.
Érdekességek, visszásságok……22.
A városszerkezet, mely leképezte kora tulajdonviszonyait……26.

Amit Lechnerék úgy hagytak……27.
A szegedi vasút……27.
A nyomorék, a torz szegedi logika……28.
A vasúti mellékvonalak, mint a szent tehenek……28.
A szegedi árvíz kivédése……29.
A város történetéből tudható……..30.
A két példa……30.
A szegedi cél……30.
Ami pedig a szegedi hidakat illeti……32.
Ami a térség fejlődési lehetőségét illeti……33.
Az újjáépített Szeged leggyakoribb jelzője a modern……..35.
Amit sajnos Lechner átörökített……38.
Amit Bécsben már megoldottak……40.
Siebreich Károly úr létének elvi jelentősége……41.
Lechner néhány biztos tévedése……42.
Végül……43.

A korábbi dolgozatom

Írtam Lechner Lajos szegedi tervezői tényked éseiről nem régen egy cikket, melyhez a következő link vezet el:

https://civilcafe.hu/RM.html

Ennek beírása után előjön az eddigi dolgozataimról egy tartalomjegyzék, ráadásul témakörök szerinti csoportosításban. A Szeged terei csoportban megtalálható az előbb említett dolgozatom:

Miért nem tudott, vagy mit nem vett figyelembe Lechner? címmel.

E dolgozatot szétküldtem az ismerősi körömnek. Röviddel ezután Firbás Zoltán úr, urbanista, kartográfiai alkotó jelezte, hogy hasonló témában írt Koczor György építészmérnök úr is a Szeged című havi városi lapban egy Lechnert bíráló korabeli mérnökről.

Ez egy ritka alkalom. Szegeden ugyanis valami miatt elérhetetlenek a Lechner Lajost bíráló vélemények. Most mégis előkerült egy!

Koczor György úr cikke lényegében idézetek sorozata:



Elolvasva kiderült, hogy Ő egy korabeli mérnököt idézett, aki kritikus hangot ütött meg Lechnerrel kapcsolatban.

file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/szeged_2002_11%20(1).pdf

file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/szeged_2002_11%20(1).pdf

Az idézett szerző és műve:

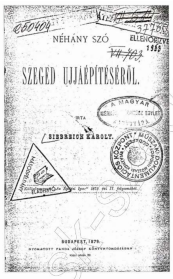
Siebreich Károly vitairata

Siebreich Károly mérnök úr véleménye, aki Lechner Lajos kortársa volt

Szívesebben látná … felveti „kockás” szerkezetet, azaz a rácsos szerkezetet, mely tökéletes ellentéte a lechneri gyűrűs-sugarasnak. Ez a két városterv legnagyobb különbsége!

ságok érvényesülését. A gyűrűs rendszer több hibáját is fölveti a térhálós „kockás“ szerkezettel szemben. Bírálja az eről-

A nagyon lényeges nagy mű:





…

Tisztelettel köszönöm a Szegedi Egyetemi Könyvtár informátorának, **Sümeginé Lehotai Edit úrhölgynek**, a régi könyvtári anyagok számítógépes előbányászását! Nélküle ez a dolgozat nem készülhetett volna el.

Siebreich Károly úr néhány elve:

ságok érvényesülését. A gyűrűs rendszer több hibáját is fölveti a térhálós „kockás" szerkezettel szemben. Bírálja az erőlfériakra, kik a nagy mű teremtői voltak. Csakhogy ez ritkán lehet egyes ember műve, hanem a nézetek és eszmék tisztázása által jöhet csak létre. Távol vagyok attól, hogy valakit nézeteim kifejtése által kisebbíteni akarnék, de azon meggyőződésben vagyok, hogy ez ügy komoly megfontolása, kölcsönös eszmecsere, kellő tájékozás a munka létesítésére nézve csak üdvös lehet!

„Szegeden én részemről fő pontnak tartom az új hidat, az osztrák és alföldi pályaudvarokat, a tiszapartot, és a környékbeli helyiségek felé vezető utakat; ezeket a tervezésnél folyvást szem előtt kell tartani.

Ennél fogva főközlekedési pont az új híd és az ettől vezető út átmetszése az Iskola-utcával. Itt van a központ, itt a szemnek nyugalmat kell találni s minden más főpont felé az irányt azonnal felismerni. Én megvallom e ponton a tervben sem nyugalmat sem irányt nem találok.

Ha a hídon Új-Szegedről átmegyek, mint idegen, mindjárt tudakozódnom kell, hol van az osztrák- hol az alföldi pálya, merre visz az út Dorozsmára, Algyőre, holott ezt a szemnek azonnal fel kellene találni.

...

Már pedig a lechneri mű nagyon is egyetlen ember terve volt. Egy igazi one-man-show.

dekében. Ennek kapcsán szükségesnek tartom megjegyezni, hogy én nem vélek Szegeden szintén olyan palotákat létesíteni, mint a fönt említett városokban állnak, hanem csupán úgy vélekedem, hogy azon

Én azt mondom: ne legyen itt Bécs, Budapest, Karlsruhe másolva, de legyenek a szép példák mindenünnen, hol azok találhatók hangya-szorgalommal összeszedve hozassanak azok a helyi viszonyokkal helyes, szerves és szép összefüggésbe a mint azt a helyi viszonyok gazdaságosan és célszerűen engedik és akkor lesz Szegedből egy szép város, mely minden irányban mind a közlekedésnek mind a célszerűségnek, mind a gazdaságos kivitelnek mind a szépségnek egyaránt meg fog felelni...

...

Pedig nagyon is más városok másolata lett, főleg Budapesté!

indítványozhatni. Ezen eszményképi terv szerint Szegeden és Új Szegeden több mint 200.000 lakosnak lenne helye, s így jövendőbeli nagyobbodása figyelemben levén véve, egyelőre legfeljebb egyharmad része épülhetne fel, a mint a tervből látható.

azért, mert az előttem fekvő tervet mégsem tartom olyan tökéletesnek, hogy annak alapján minden utcáról, térről és kertről részletesen előadjam nézeteimet, és azért csak általánosságban szólottam hozzá.

...

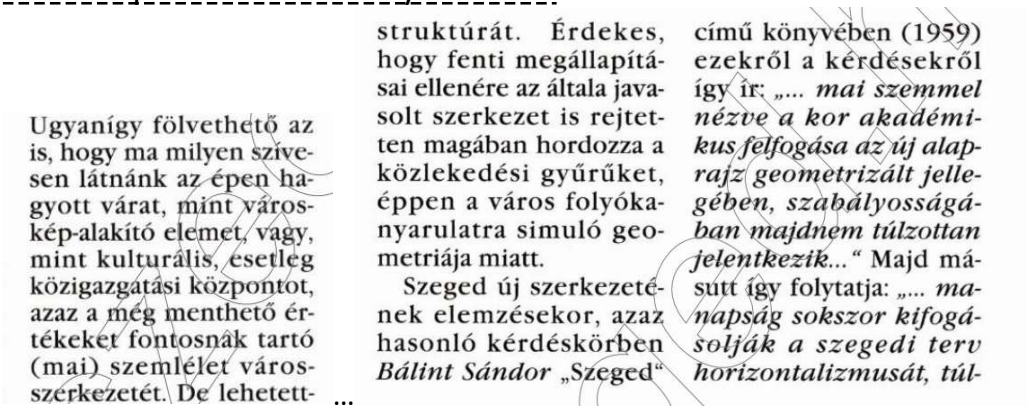
Végre megjegyzem, hogy nem nekem semmi érdekem sincsen a dologban, bármint szabályozzák is Szegedet, mert hazámon kívül lakom. A mit tettem és teszek egy ügyben, azt egyedül hazafiságból s a szerencsétlen város iránti rokonszenvből teszem, - hol 1849-ben mint borsodi önkéntes egy szerencsétlen lőpor felrobbanásnak szintén tanúja voltam, mely Új-Szegeden történt, hol több ház romba dőlt, s sokan részben egészen odavesztek, részben megsebesültek, még a szegedi parton is, - s szerencsésnek tartanám magam, s megelégedésemre szolgálna azon öntudat, ha nézeteim csak némileg is tájékozásra és az eszmék tisztázására adnának alkalmat azon férfiaknál, kiknek vállain a nehéz és terhes feladat súlya annak egész felelősségével nyugszik.

Bécs, 1879. november 30."

A mi a nyilvános kereteket illeti megvallom, a város belsejében nélkülözöm az egészség szempontjából okvetetlenül szükséges mennyiségű és minőségi kerteket, ...

A kertek nyilván a fás nagy tereket jelentik, melyek tényleg kimaradtak az új városból

Koczor építész úr véleménye szerint:



Ugyanígy fölvethető az is, hogy ma milyen szívesen látnánk az épen hagyott várat, mint városkép-alakító elemet, vagy, mint kulturális, esetleg közigazgatási központot, azaz a még menthető értékeket fontosnak tartó (mai) szemlélet városszerkezetét. De lehetett-

struktúrát. Érdekes, hogy fenti megállapításai ellenére az általa javasolt szerkezet is rejtetten magában hordozza a közlekedési gyűrűket, éppen a város folyókanyarulatra simuló geometriája miatt.

Szeged új szerkezetének elemzésekor, azaz hasonló kérdéskörben *Bálint Sándor* „Szeged"

című könyvében (1959) ezekről a kérdésekről így ír: „... *mai szemmel nézve a kor akadémikus felfogása az új alaprajz geometrizált jellegében, szabályosságában majdnem túlzottan jelentkezik...*" Majd másutt így folytatja: „... *manapság sokszor kifogásolják a szegedi terv horizontalizmusát, túl-*

...

A vár leromboltatása a falurombolással egyenértékű barbárság volt.
Nem mentség az osztrák önkényra mutogatás, hiszen ez a Hunyadiak birtoka is volt, mely hazánk történetének legfényesebb szakasza volt. Egész Európában mindenütt állnak a várak! Azok egyike sem volt az önkény jelképe? Hazugság. Micsoda érték lenne me. Mint Egerben!
Szeged 600 éves múltját radírozták le, Lechner közreműködésével, mert ő „palotákat" rakott a helyére.
A hadi jelentőségét vesztett vár fenntartása nagy kiadás lett volna az osztrák császárnak, aki gesztust gyakorolva kegyeskedett átadni Szegednek a várat, bontásra. Lechnerék idő előtt megvalósították a későbbi ordas eszmét: a múltat végképp eltörölni, az Internacionálé szerint!

Vársíratóként:

„A szegedi várhoz – amely **egykor Magyarország egyik legnagyobb sík vidéki téglavára volt** – számos jelentős és érdekes történelmi esemény kötődik a középkortól kezdve.

- **Királyi látogatások és országgyűlések:** a középkorban a szegedi vár kiemelt fontosságú helyszín volt, **falai között szinte minden magyar király megfordult**. Sőt, a történeti források szerint **1282-ben országgyűlést** is tartottak itt.
- **Zsigmond király és a sószállítás:** a vár a dél-magyarországi **sószállítás és kereskedelem központjaként működött**. Zsigmond király uralkodása alatt gyakran szolgált uralkodói pihenőhelyül vagy katonai bázisul a déli határvédelem idején.
- Hunyadi Mátyás **és Corvin János:** a 15. század második felében Hunyadi Mátyás is nagy figyelmet fordított a várra, amely később a fia, Corvin **János** birtokába került, majd egy rövid időre a legendás hadvezér, **Kinizsi Pál** kezén is megfordult.
- **A török kor fordulópontjai:** 1542-ben a várat elfoglalták az oszmán csapatok. Egy emlékezetes eseményhez köthető, hogy 1552 elején a magyar erők egy bátor rajtaütéssel a várost ugyan visszafoglalták, de a vár erős falai mögé húzódó törököket nem tudták legyőzni, így a környék végül másfél évszázadra török kézre került.
- **A töröktől felszabadulás (1688):** Hosszú török uralom után, 1688 októberében a császári seregek ostrommal vették be és szabadították fel a várat.

https://gemini.google.com/app/2987e14affcab376?hl=hu

„A szegedi vár – bár nem volt közvetlen részese a nándorfehérvári vagy a mohácsi csatatéri küzdelmeknek – a középkori Magyar Királyság déli részének egyik jelentős stratégiai, gazdasági és logisztikai központjaként kulcsfontosságú háttérszerepet töltött be ezekben az időszakokban.

1. A nándorfehérvári csata idején (1456)
   - **Hátország és gyülekezőhely:** Szeged a déli végvárrendszer közvetlen szomszédságában, de már biztonságosabb távolságban helyezkedett el a frontvonaltól. Emiatt fontos **bázisként szolgált** a csapatok, a felszerelések és az élelem összegyűjtéséhez.
   - **Gazdasági és logisztikai támogatás:** a város ekkorra már a dél-magyarországi kereskedelem (főként a sókereskedelem) és gazdaság egyik központja volt, így komoly **anyagi és élelemellátási hátteret biztosított a Hunyadi János által vezetett törökellenes harchoz**.
   - **Közvetett védelem:** amíg a déli fő kapu, Nándorfehérvár tartotta magát (és aratott történelmi győzelmet 1456-ban), addig Szeged és a Tiszántúl védve maradt a pusztítóbb inváziótól.

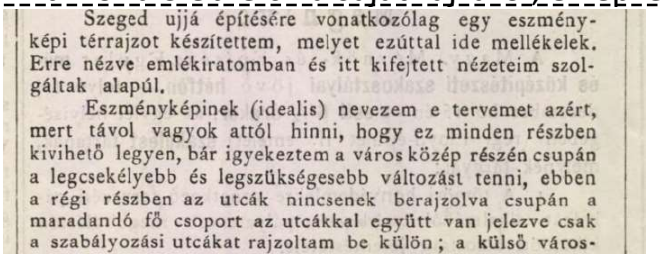
2. A mohácsi csata idején (1526)
   - **Hadműveleti és gyülekezési pont:** az 1526-os mohácsi tragédiát megelőzően a déli területeken már felborult a védelmi rendszer (Nándorfehérvár 1521-es eleste után). Szeged fontos kiindulópontja volt a magyar erők szervezésének; például **Szapolyai János is innen indult** seregeivel a belső felkelések leverésére, illetve a várost érintették a csatára vonuló vagy abból visszavonuló csapatok.
   - **Menedék és pusztulás:** a mohácsi vereség után a török sereg és a környéken portyázó csapatok felégették és kifosztották a várost. A szegedi polgárok nagy része ekkor még idejében elmenekült, értékeivel együtt a Tiszán túlra húzódva mentette meg az életét.
   - **A török hódítás kapuja:** bár 1526-ban még nem maradt tartósan török kézben a vár, a mohácsi csatát követő országomlás közvetlen következményeként Szeged is védtelené vált, és az 1540-es évekre végleg az Oszmán Birodalom (egy szandzsákszékhely) részévé bízva átalakult a szerepe.

Összességében a szegedi vár a két nagy történelmi sorsforduló között **logisztikai bázisként, gazdasági hátországként**, valamint a déli védvonal mögötti **fontos ellenőrzési pontként** funkcionált, amely a csaták után közvetlenül osztozott a Délvidék pusztulásában. „

https://gemini.google.com/app/4aebb79597e0e578?hl=hu

Valóban el kell felednünk ezt a csodás múltat? A vártörtének szebbik fele kevesebb lett az osztrák önkény emlékezetének?

Mit mond Siebreich a saját rajzáról, elképzeléséről?



Szeged ujjá építésére vonatkozólag egy eszmény-képi térrajzot készítettem, melyet ezúttal ide mellékelek. Erre nézve emlékiratomban és itt kifejtett nézeteim szol-gáltak alapúl.

Eszményképinek (idealis) nevezem e tervemet azért, mert távol vagyok attól hinni, hogy ez minden részben kivihető legyen, bár igyekeztem a város közép részén csupán a legcsekélyebb és legszükségesebb változást tenni, ebben a régi részben az utcák nincsenek berajzolva csupán a maradandó fő csoport az utcákkal együtt van jelezve csak a szabályozási utcákat rajzoltam be külön; a külső város-

tartom tervemet. A város jó levelegővel való ellátására különös gondot fordítottam, a mennyiben hosszban nyuló squareket terveztem, melyek a város jó levegővel való ellátását eszközlik a város belsejéig, különösen a tervezett városligetből és több boulevardot is terveztem, mi a rajzból látható. Fősúlyt fektettem a Tisza szélesbítésére a hidnál és a hid célszerű elhelyezésére, valamint a mindkét oldalon előállítandó 30 mtr. széles alsó rakpartra és 30 méter széles felső part-utcára két fasorral, valamint Uj-Szeged egyesítésére Szegeddel.

Jól látható a belvárosi híd környékén a mederszélesítés, a szűkület megszüntetés, valamint a térkép felső részészén a nagy városliget!
De szép is lett volna egy ekkora városi erdő!

Szeged városszerkezete 1853-ban, tehát a nagyárvíz előtt, egy tipikus ún. nőtt városé, azaz egyetlen utca nyomvonalát vonalvezetését sem mérnök határozta meg! Az utcák egyikét sem tervezték, hanem beillesztették a meglévőkbe.

Nőtt úthálózatú azon város hálózata, ahol az úthálózat szabálytalan, senki által nem tervezett, egyesek szerint káoszos. De ez a természetes forma. Ami bármilyen mértani alakzatra hasonlít, az mind emberi tervezésű.

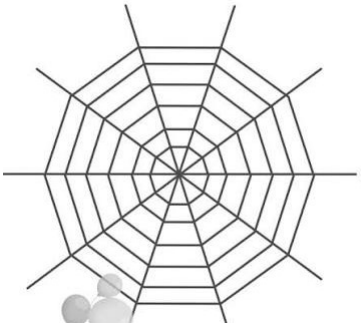


https://hu.wikipedia.org/wiki/F%C3%A1jl:Szeged_map_1853.jpg

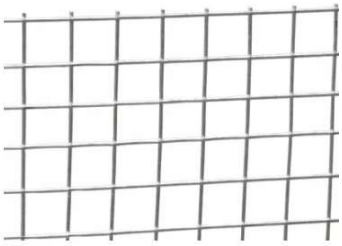
Mivel a városban régen tavak és vízerek tömeg volt, nyilván ezekhez igazodtak! Azok tervezetlenül kialakultak az idők folyamán. Ezt mosta el a nagyárvíz. Ez sem a káosz! Ez a természetes, mint ahogyan pl. a bélrendszerünk, az érhálózatunk sem szabályos alakú. **Ez nem rendellenesség! Európa városainak zöme pont ilyen! Az ilyenből van a legtöbb.**

Mivel az új várost már mérnökök tervezték természetes volt, hogy a szabályos geometriákhoz nyúltak! A régi úthálózatot pontosan újjáépíteni képtelenség lett volna, jöhettek a szabályos alakok.

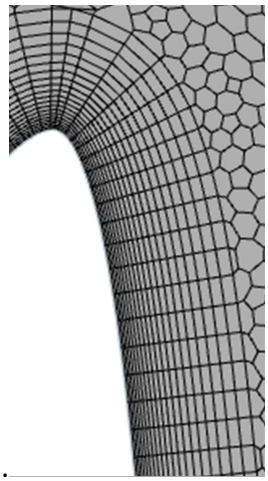
A szabályos városi úthálózatok, egy kis módosítással:



...



.....



a sugaras-gyűrűs, Lechner-féle modell.....a rácsos vagy grid elv.....**a Siebreich-féle javaslat**

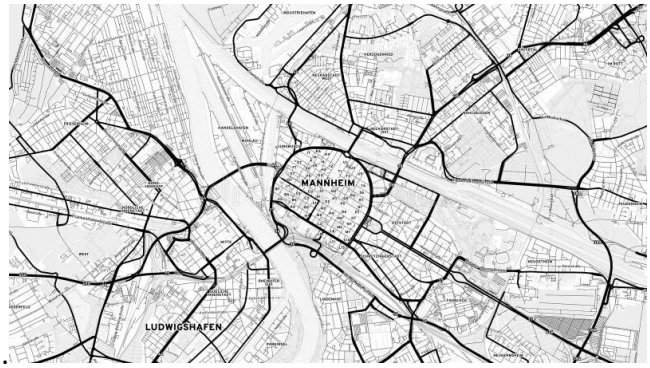
Siebreich városszerkezete pedig olyan, mintha egy rácsos hálózatot elgörbítenénk, melynek vezérvonala a Tisza Szeged közepén. Ez íves ugyan, de semmiképp sem sugaras-gyűrűs!

Az utcái a Tisza íves vonalát, a folyó szegedi nagy törésirányát követik.

Lechnernél egészen más a geometria! Ott koncentrikus körök vannak, melyek középpontja a híd körül lehetett.

Egy német szerkezeti különlegesség Mannheim belvárosában. Talán gyűrűs rácsosnak lehetne nevezni.

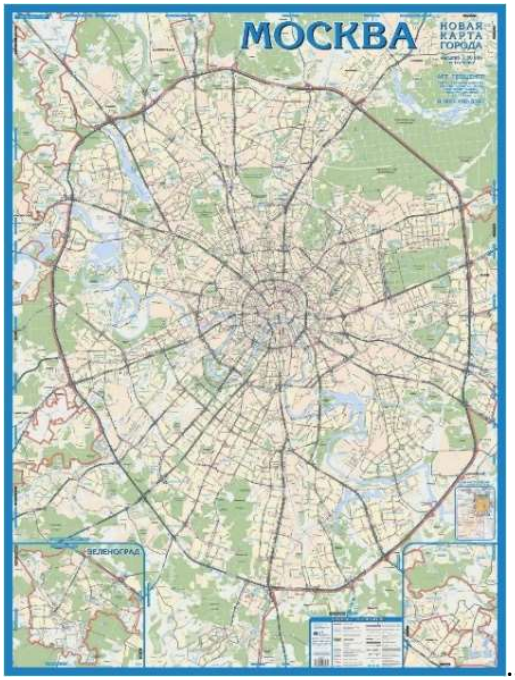


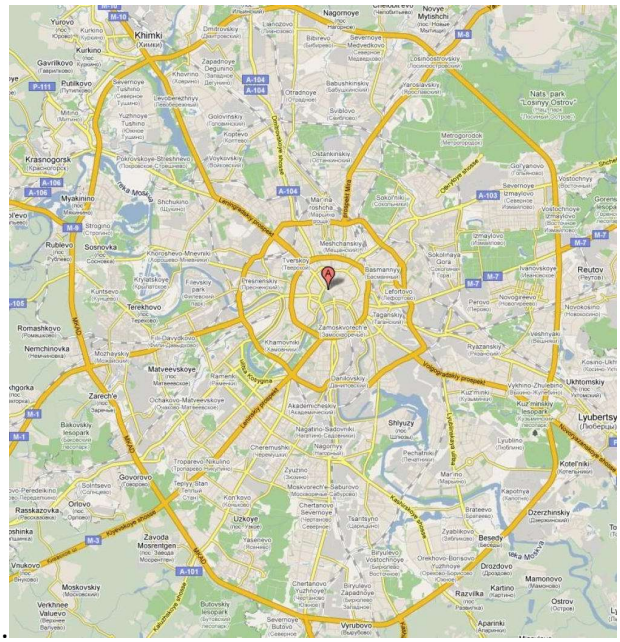


https://www.atlasobscura.com/places/quadratestadt-mannheim-germany
https://www.dreamstime.com/minimalist-mannheim-street-map-labels-neighborhoods-many-details-urban-roads-paths-disctricts-image363927357

Egy körúton belül minden rácsos, grid, kívül pedig a nőtt.

<u>A sugaras-gyűrűs típus gyakorisága a nőtt, a rácsos és a sugaras-gyűrűs formák között a legkisebb gyakoriságú. A moszkvai sugaras-gyűrűs hálózat.</u>





https://hu.maps-moscow-ru.com/moszkva-topogr%C3%A1fiai-t%C3%A9rk%C3%A9p
https://hu.maps-moscow-ru.com/moszkva-k%C3%BClv%C3%A1ros%C3%A1ban-t%C3%A9rk%C3%A9p

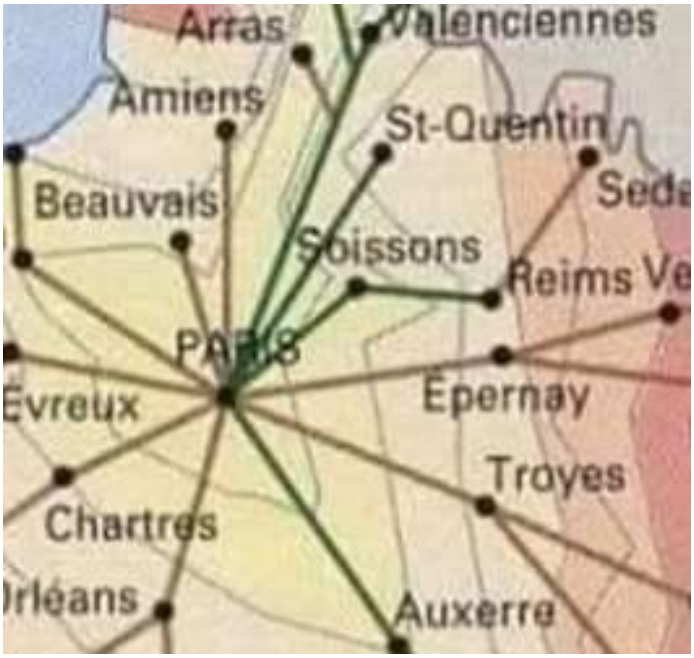
Ilyen pl. Moszkva úthálózata, mely sokkal inkább gyűrűs-sugaras, mint Párizsé, mégis Párizsra mutogatnak, mely csak Haussmann báró óta (1850-70) ilyen, míg Moszkva az idők kezdetétől. Szinte meg sem lehet számolni a gyűrűk számát! Nem volt régen sem mindig trendi Moszkvára mutogatni!

<u>A sugaras úthálózatok kialakulása</u>

Kezdetben megszülettek a városok, mint Szeged vagy Párizs. Ezek a városok egymással kereskedtek, melyekhez utak ellettek. Minden városból minden városba vezető utak születtek spontán!

Ha egy városból sok szomszédos városba ment út, létrejött az a napsugárzáshoz hasonló ábra, mint egy tipikus esetet, bármilyen nevű város is lenne az alábbi térkép középén.

Párizs példáján láttatok:
a sugaras-gyűrűs úthálózat kiinduló állapota ugyanaz, mint Szegeden is volt. Középen Párizs, melyből sugár irányba mennek az utak a szomszédos városokba.



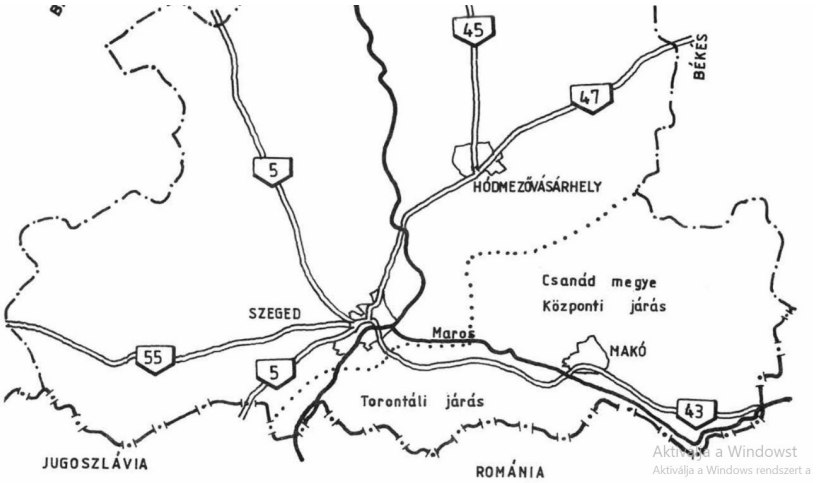
https://www.facebook.com/photo/?fbid=1336201864995081&set=a.556288952986380

Szeged sugaras úthálózata a nagyárvíz előtt
Utak az Árpád-korban



Talán hihető, hogy a sugaras hálózatot nem Lechner találta fel!

Utak az autópályák előtt:



https://library.hungaricana.hu/hu/view/HidakUtak_Megyei_Uttort_csongrad/?pg=14&layout=s

Láthatóan ez maga volt a sugaras úthálózat, melynek elemei Szegedet közvetlenül kötötte össze a környék városaival.

A sugaras hálózatot nem kellett Lechnernek feltalálni, mert az eleve itt volt. Azt csak a gyűrűs elemekkel kellett utólag megtoldani!

Az autópálya gyűrűk

Miután először létrejöttek a sugár irányú utak városonként, kezdett előjönni ezen hálózatok hátránya. Nagy igény volt arra, hogy ne kelljen egy városon átgázolni, ha a város előtti irányból át akartak menni valamelyik város utáni irányra. Ez közös érdeke volt mind a közlekedőnek, mind a városi polgárnak!

Kénytelenek voltak UTÓLAG megépíteni a város körüli gyűrűket, mert rendkívül költséges lett volna az kész sugaras hálózatot teljes mértékben átalakítani hálózatossá!

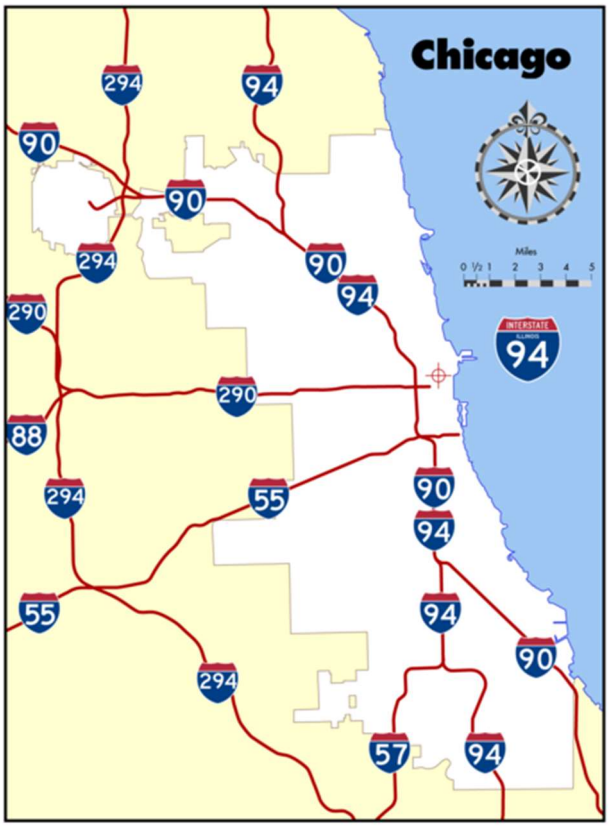
A séma mindig azonos, amit alább is lehet látni.
Először csak egy gyűrűt építenek a város körül, majd azok bedugulása után újabb és még újabb gyűrűket építenek.

Nem keverik össze az országos úthálózat gondjait egy város közlekedési gondjaival.

Párizsban a bizonyos Haussmann báró iszonyú városrombolást folytatott uralkodása idején. De London nőtt jellegű régi városszerkezetéhez már barbár kezek nem nyúltak.

Lechner Szegeden sajnos az egész várost Haussmann szellemében alakította ki. Ebben nem a sugárutak voltak a lényegesek, hanem a régi szerkezet, a hagyományok teljes eltörlése, kukába dobása, a múltat végképp eltörölni. Ezt, mint láthatjuk Siebreich Károly erős kritikával illette, pedig ez akkor kormánykritikával volt egyenértékű a nagyfokú összefonódások miatt.

Chicagot példaként mutatom be. A város példa a város elkerülésére is:



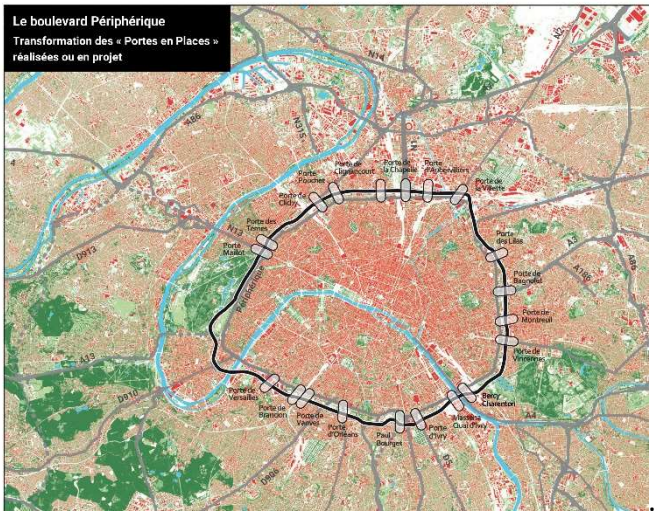
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Chicago-map502-isxy.png

A fehér folt maga a város, Chicago. a sárga pedig az övező vidék.
A sugár irányú utak: a 94-es, 90-es, a 290-es, az 55-ös, a 57-es. Minősített eset a 9-es, mely északról délre áthalad a városon, míg a többieknek a város csak egy végállomás vagy kiinduló pont.
A tehermentesítő, a városon kívüli út pedig a 294-es.

Ez lehetővé teszi, hogy a városon belül bármilyen közlekedési hálózat legyen, itt például rácsos városbelső. De lehetne ugyanott nőtt szerkezet is!

Lechner ezt sem tudta volna? Talán nem kellett volna az egész világot felforgatni.

Párizs

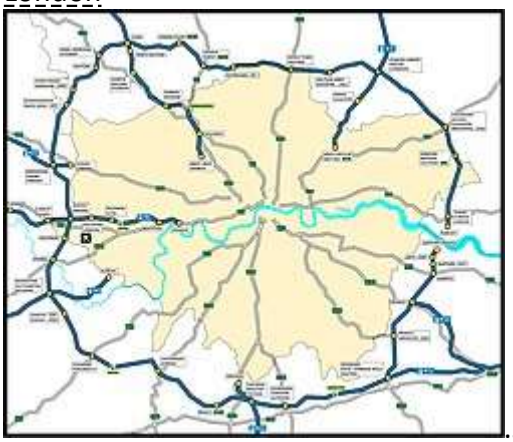
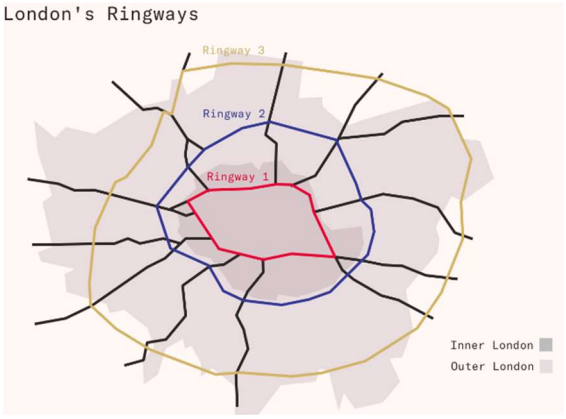


...


https://www.apur.org/fr/mobilites-espace-public/boulevard-peripherique-autoroute/autoroutes-urbaines-boulevard-peripherique

https://fr.wikipedia.org/wiki/Fichier:Rocades_de_Paris_%282024%29.png

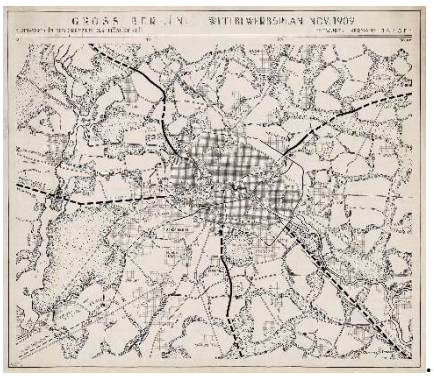
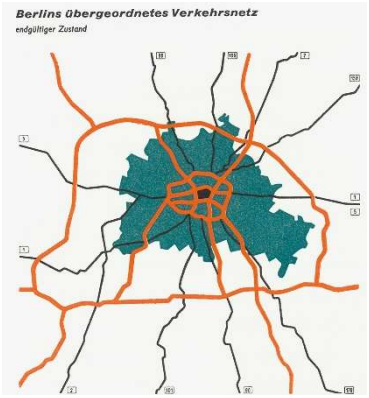
London


...


https://en.wikipedia.org/wiki/Ring_road#/media/File:M25_London.jpg

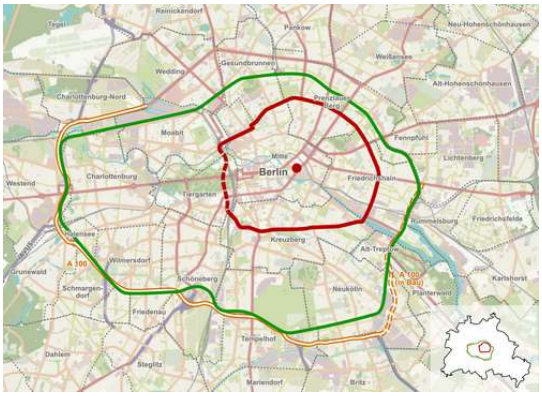
https://worksinprogress.co/issue/londons-lost-ringways/

Berlin


...


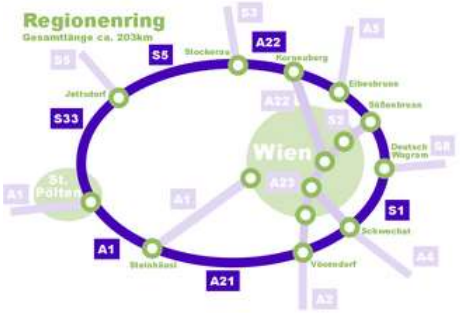
https://unvollendete-metropole.de/wp-content/uploads/2020/09/2-1-1_U%CC%88bersichtsplan_AM-TUB_20544.jpg

https://unvollendete-metropole.de/wp-content/uploads/2020/09/2-1-4_Berlins-u%CC%88bergeordnetes-Verkehrsnetz_S-15.jpg



https://de.wikipedia.org/wiki/Innenstadtring_%28Berlin%29

Bécs



…

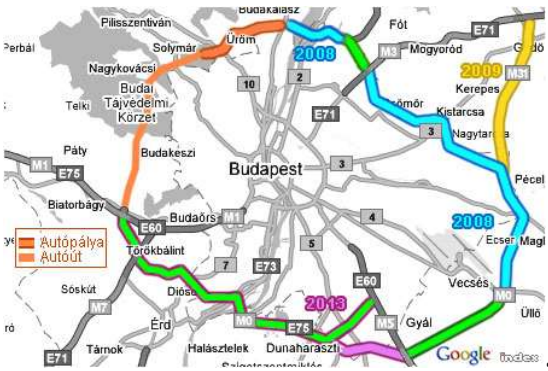


https://de.wikipedia.org/wiki/Regionenring#/media/Datei:Regionenring_%C3%9Cbersicht.png

https://blog.asfinag.at/hinter-den-kulissen/s-1-lueckenschluss-mit-lobautunnel/

Az eddig minta gyűrűk geometriájában is közel volt a körhöz. Ettől Bécs eltér. Ez már nem gyűrű, hanem egy városon kívüli útláncolat a gyűrűk funkciójával. Valami ilyesmivel kísérletezi Budapest is, ahol kezdetben gyűrűt képzeltek el, melyet most alakítottak át bécsi típusú zsákká. Hivatkozva a Budai hegyekre. A hasonlóság kísérteties!

Budapest



…



https://index.hu/gazdasag/magyar/04002014/

https://www.autonavigator.hu/sztori/mi-lesz-veled-m0-korgyuru

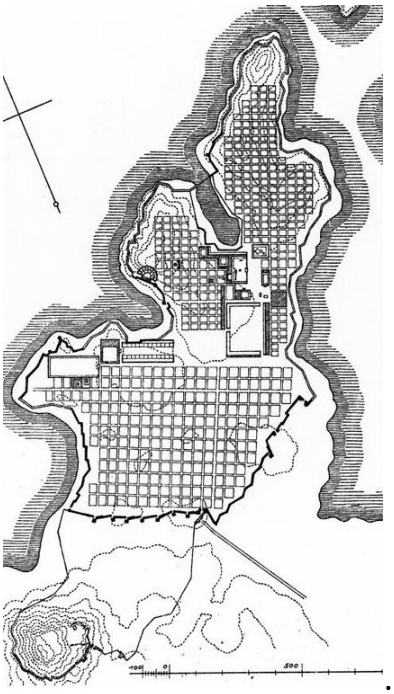
Mi még az első gyűrűnél tartunk, de ma még az is csak egy torzó, mivel az észak-nyugati szakasz hiányzik.

Mivel nagy erők dolgoznak Budapest 3-5 millió fős metropolisszá, egy városállammá tételén. Sajnos számítanunk kell az újabb gyűrűkre is!

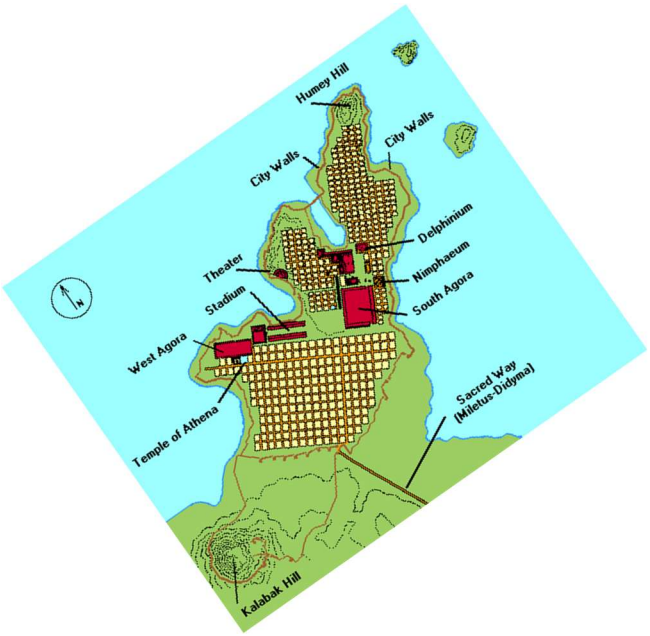
A szabályos geometriájúak közül leggyakoribb fajta a rácsos!
Az ókori görögök is rácsos úthálózatot építettek Milétoszban, **Kr. e. a 7. században** a kesze-kusza várfal ellenére. Nem a várfalhoz igazították az utat, mint Pesten, Párizsban, Bécsben, hanem az úthoz a várfalat!

Az emberi szellem közel 3000 éves alkotása!

Sokat veszítettünk azzal, hogy ez nem nyerte el Lechner tetszését-



.....



https://wellcomecollection.org/works/pyyr7fmz
http://www.goddess-athena.org/Museum/Temples/Miletus/Miletus_map.html

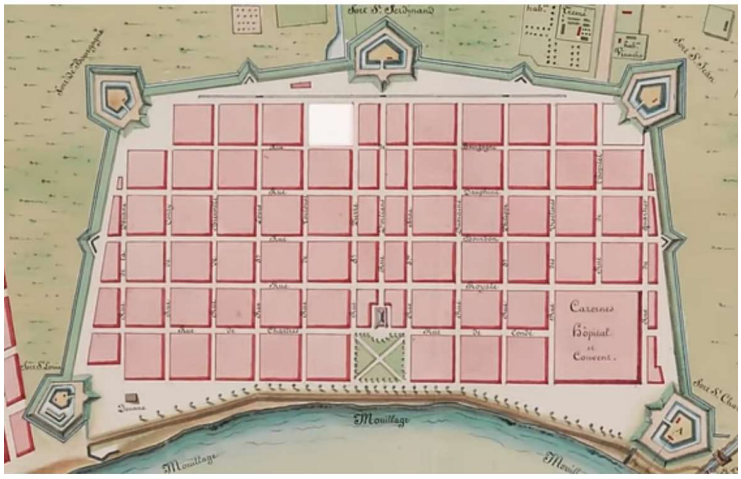


...



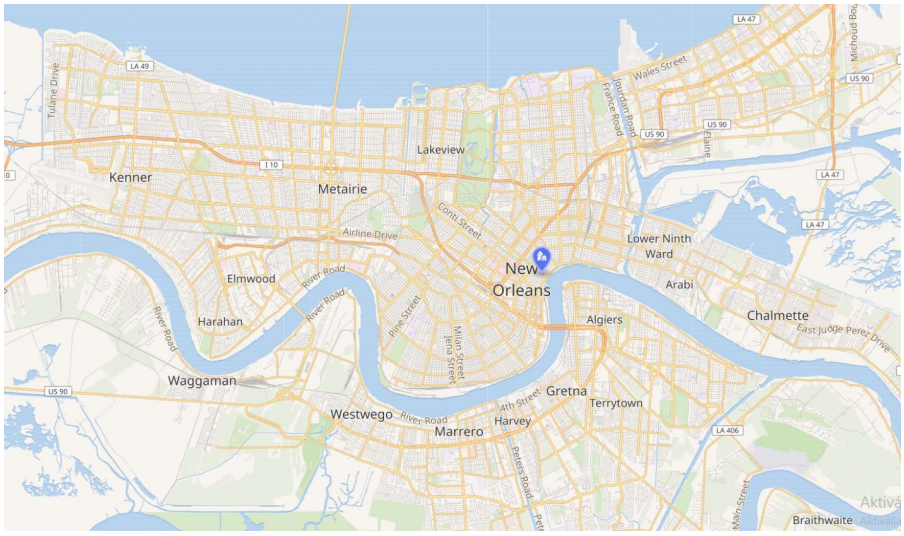
https://www.in.gr/2018/03/21/language-books/literature/militos-to-likno-tis-filosofias-meros-a/
https://archaeologyillustrated.com/collections/miletos-and-its-harbors-aerial-view-of-the-city-looking-south-roman-period/

A pontos mása megépült New Orleans a Francia negyedében 1718-ban:



https://www.youtube.com/watch?v=dC3CD7Ht0ek

A Francia negyed az alábbi térlép kék pöttyel jelölt helyén van. Ez New Orleans legrégebbi része, 1718-ban épült. A város közepén a Mississipi folyik. A városrészek mind rácsos szerkezetűek.



https://en.wikipedia.org/wiki/French_Quarter#/map/0

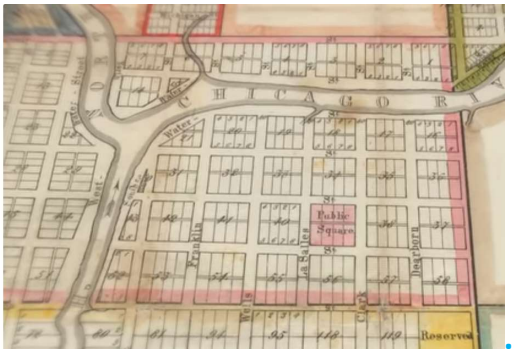
A római birodalom városainak úthálózata zömmel rácsos volt



Városi úthálózatok az USA-ban

„A rácsos szerkezet főként az **újabb alapítású (18–20. századi) és sík területen fekvő** amerikai városokra jellemző. Ezzel szemben a legrégebbi keleti parti városok (mint **Boston** vagy részben **New York-on belül egyes régebbi részek**) kaotikusabb, szervesen (organikusan) fejlődött, kanyargósabb úthálózattal bírnak, mivel ezeket még a gyarmati korban, európai mintára alakították ki.”

Mint pl. Chicagoé, amely szerintem Szegeden is ideális lett volna, ahol tökéletesen magába foglalta a folyóját:

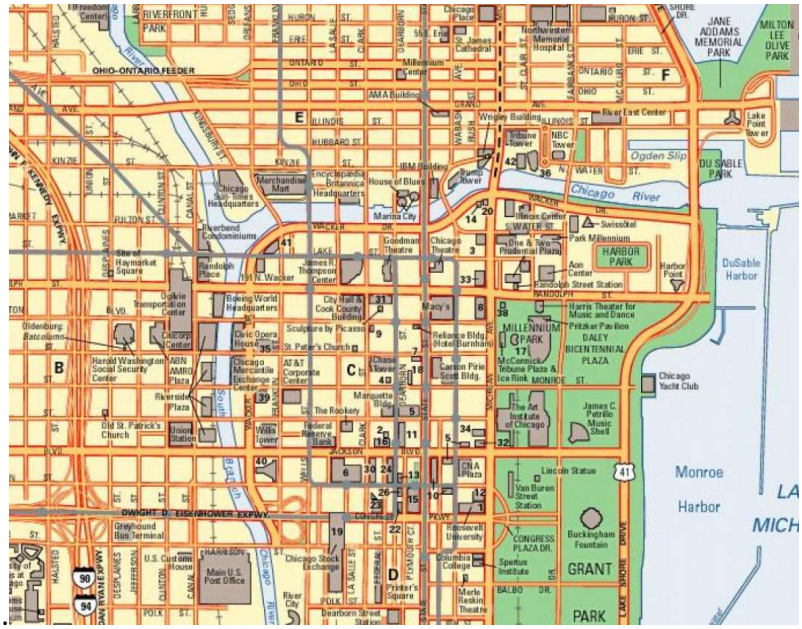




…

https://www.youtube.com/watch?v=1IzjObcIILg





…

https://hu.maps-chicago.com/chicago-belv%C3%A1rosi-t%C3%A9rk%C3%A9p

https://printler.com/hu/poster/209735/

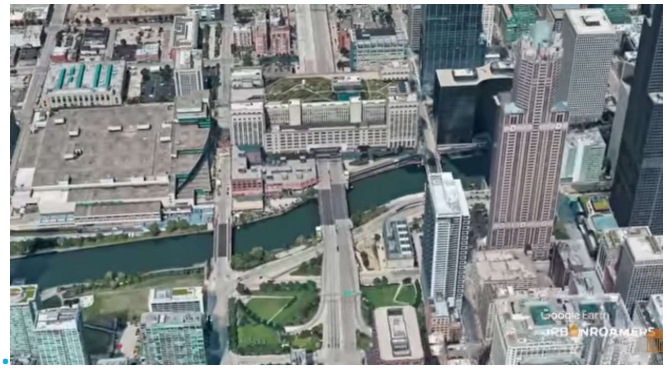
De New York (Manhattan), Salt Lake City, Washington, Los Angeles, San Francisco, nagy részben Philadelphia, Houston, Dallas, Denver, Seattle, Portland, Phoenix esetén is ez van

https://gemini.google.com/app/3a7f3c5af78eee62?hl=hu

Sőt még az sem zavarja ezt a rendszert, hogy a rácsos rendszeren átfolyik a város folyója, a Chicago River, sok-sok híddal, mint a jobb oldali képen látható.

Szeged miért nem lehetett ilyen?





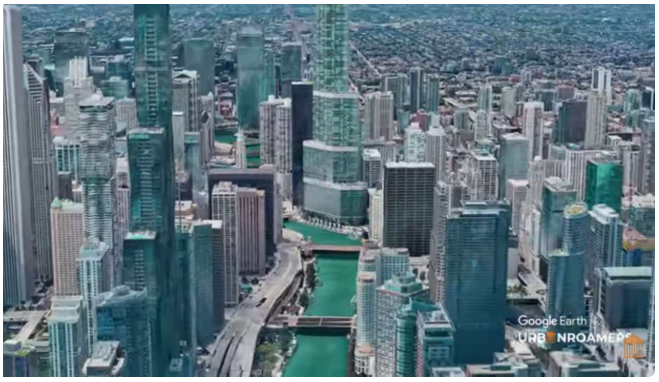












https://www.youtube.com/watch?v=l9qvItw6twM

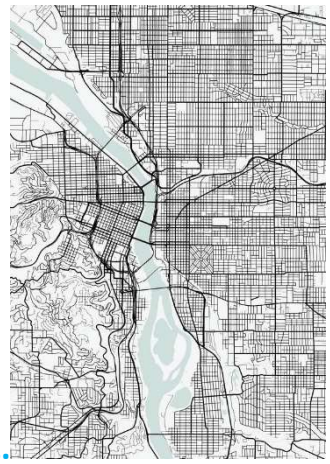
Chicago helyén olyasmi vizes táj lehetett, mint Szegeden.





A felhőkarcolók előtti Chicago:

https://www.youtube.com/watch?v=lvvZvtUmPVM



https://www.iamfy.co/products/portland-oregon-street-map-minimal-color?srsltid=AfmBOophKkOrXgwrCr4AFmjaKkhTs44einHKLTZHRmLwzSoYhckDY-O0&size=9-x-12&framing=unframed&border=no-border

„A megadott amerikai városok rácsos (grid) úthálózatának tervezési vagy kiépítési kezdő éve, időrendi sorrendben:

- **Philadelphia: 1682.**
- **New Orleans 1718.**
- **Los Angeles: 1781.**
- **Washington, D.C.: 1791.**
- **New York (Manhattan): 1811.**
- **San Francisco: 1839.**
- **Houston: 1836.**
- **Dallas: 1841–1844.**
- **Portland: 1845.**
- **Salt Lake City: 1847.**
- **Seattle: 1853.**
- **Denver: 1858.**
- **Phoenix: 1870.** ”

https://gemini.google.com/app/f712abf6a883d77f?hl=hu

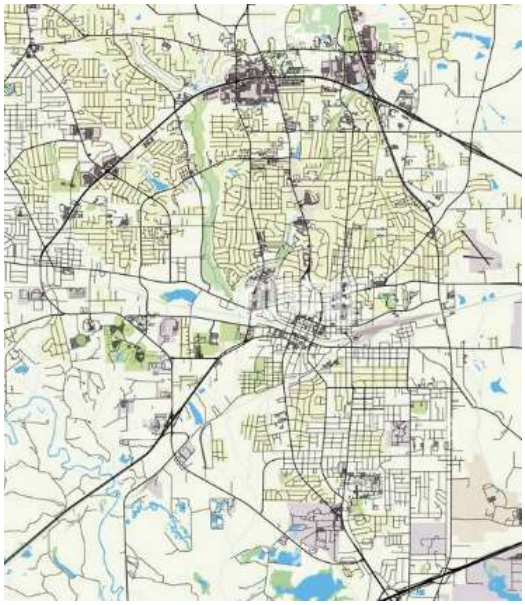
Három dolog vár tisztázásra:

- ha annyira kiváló a sugaras-gyűrűs városszerkezet **ezek az amerikai városok miért NEM AZT választották**. Ők mind ostobák voltak, akik tévedtek, melléfogtak?

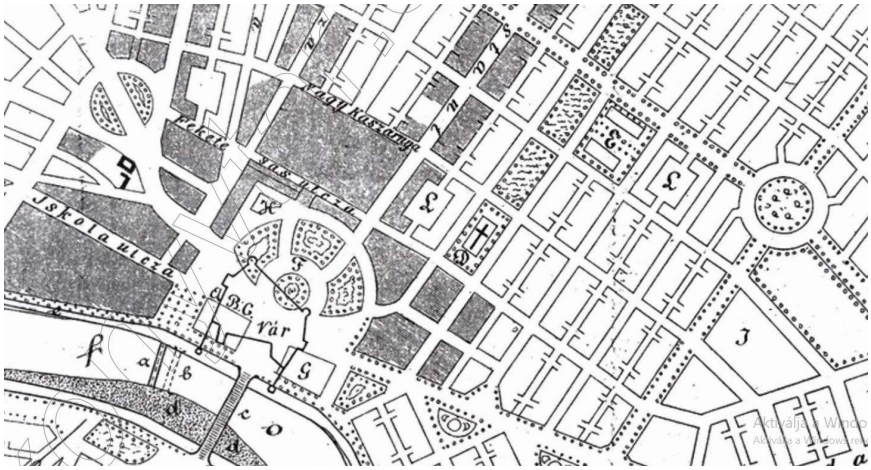
- **Vajon Lechner Lajos ismerte-e szakterülete szakirodalmát?** Ha igen, elgondolkodott-e az amerikaiak választásaim?
- Mi miatt dönthetett Lechner Szegeden ezekkel szemben?

Az USA-ban tudtommal egyetlen Szeged-típusú úthálózat sincs. Azaz, akiknek lehetősége volt városépítésre NEM követték a szegedi mintát!
Akkor mi alapján is gondoljuk ezt mi itt azt rendkívül korszerűnek, nagyszerűnek? Egy téves döntést? Egy különc megoldást?

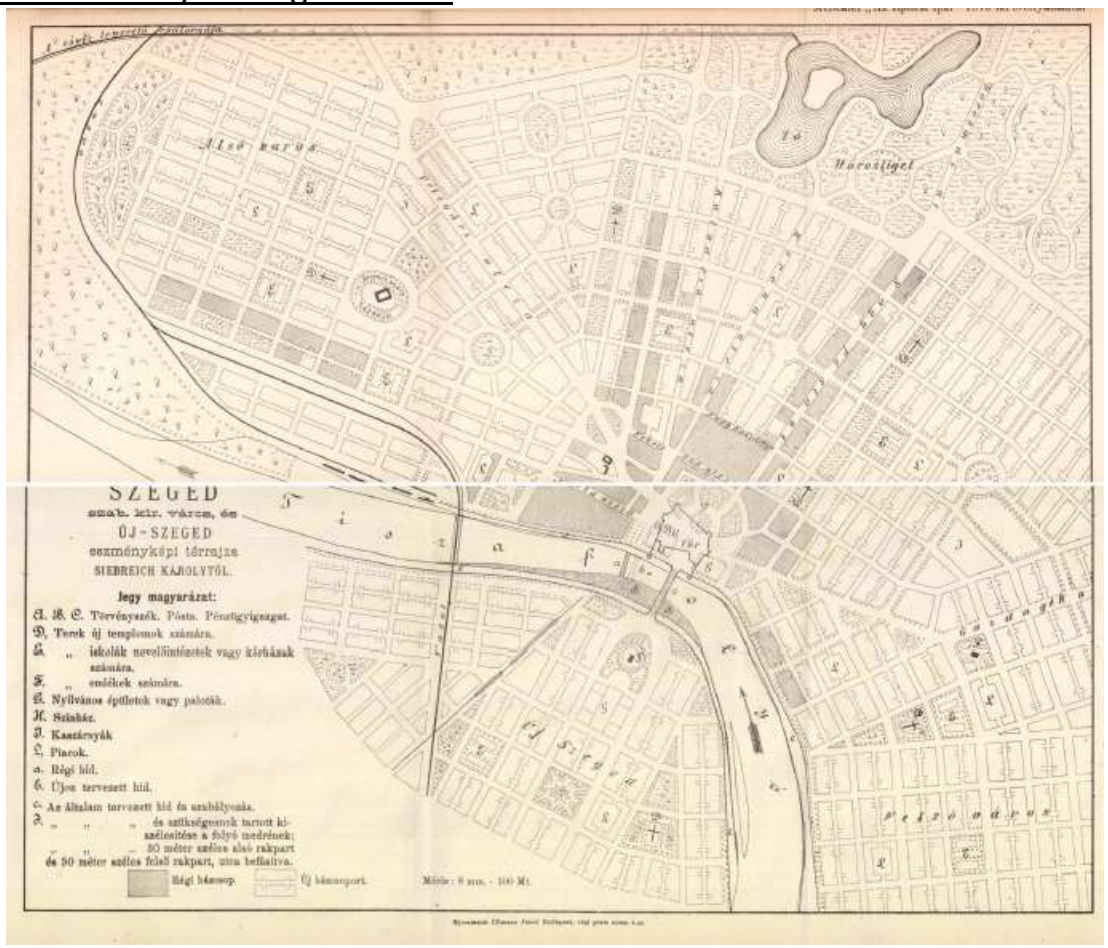
A szegedi nagyárvíz UTÁN az USA-ban 1920 körül tervezték meg Longview városát rácsos úthálózattal.
https://www.alamy.com/longview-texas-usa-map-poster-art-image606762537.html?imageid=A6C50C63-5578-49B0-AD83-B286DAB0FB79&pn=1&searchId=6debb7bb7e956b78dc2e5eb29ec4e49d&searchtype=0



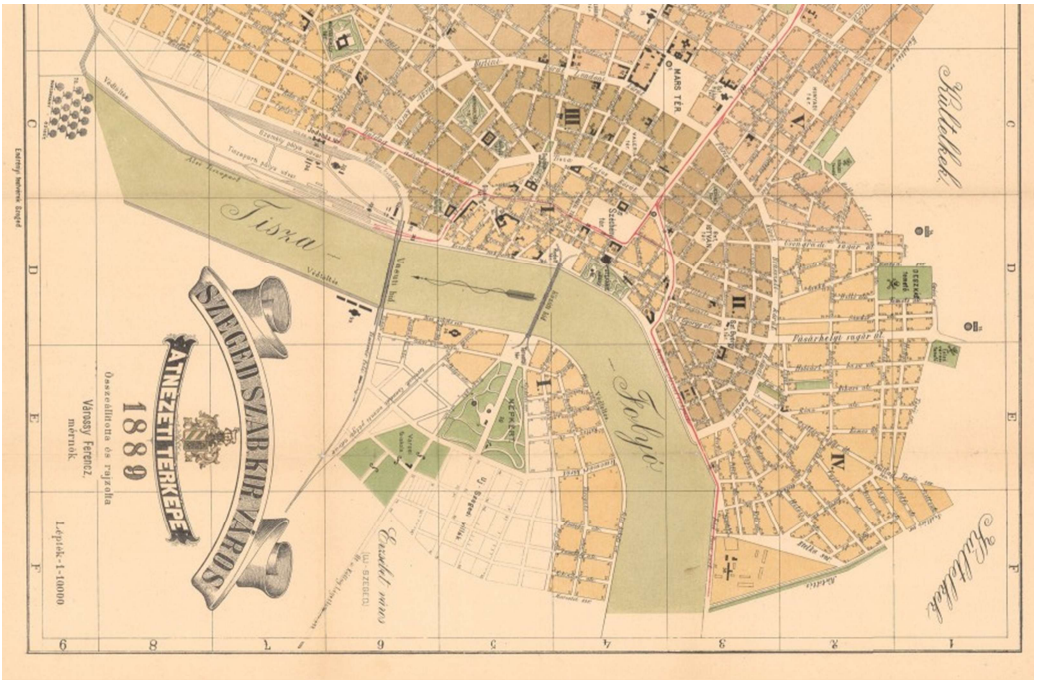
Siebreich sok körforgalmat használt, mint a Feketesas utca végén a mai Petőfi sgt-nál. Újszegedet sokkal jobban beépítette volna, mint Lechner, aki szinte figyelembe sem vette a Tisza másik oldalát.



Siebreich Károly úr szegedi terve:



Lechner pedig így képzelte el ugyanezt:



file:///D:/Users/User/Let%C3%B6lt%C3%A9sek/szeged_2002_11%20(1).pdf

Mivel Újszeged csenevész városrész, Szeged nagyon féloldalas, aszimmetrikus lett, pedig akkor már ide tartozott.

Lechner Lajos szegedi tényked̈ésének körülményei

„Lechner Lajos mérnöki kollektívájának munkájaként az új városrendezési terv **1879 szeptember elejére** készült el …”
https://gemini.google.com/app/8a04ff2c6910bc49?hl=hu

A nagyárvíz 1879. III. 12-n történt.

Lechner tehát 6 hónap alatt elkészült.

Ez csak úgy volt lehetséges, hogy a fejében ott volt a nyertes fővárosi pályázat, melyet egyszerűen csak kimásolt onnan.

Továbbá senkivel sem kellett egyeztetni, sem a hely polgármesterrel, sem a városi képviselőkkel. és főleg nem a lakossággal. Az elképzeléseit csak néhány felettesével kellett elfogadtatni, akikkel az alapelvekben már a kezdéskor egyetértettek. ILYEN MA ELKÉPZELHETETLEN LENNE!

„Az 1879. márciusi szegedi nagy árvíz után a város újjáépítésének lezárását, azaz Szeged megújulását hivatalosan **Ferenc József császár és király** jelentette be az 1883. októberi szegedi látogatása (az úgynevezett **Királynapok**) alkalmával.”
https://gemini.google.com/app/55b584eef4da9f11?hl=hu

Tehát a tervek elkészülte után 4 évvel és 1 hónappal, mert sok pénzt sikerült összegyűjteni itthon és külföldön.

„A történelem során a leggyorsabban felépített, teljesen a semmiből, előre megtervezett jelentősebb városok közé **Brasília**, Brazília fővárosa tartozik.”
„A tervezést 1956-ban kezdték meg Lúcio Costa várostervező és Oscar Niemeyer építész részvételével, és a várost rekordidő alatt, alig **3-4 év alatt** felhúzták. **1960. április 21-én** avatták fel mint az ország új fővárosát.”
https://gemini.google.com/app/e023b4add15189b6?hl=hu

Lechner tervezési folyamatának érdekességei, visszásságai

„**Tisza Kálmán** 1879-ben Magyarország **miniszterelnöke** volt.” 1875 és 1890 között.
„A hatalmas parlamenti többsége miatt korabeli gúnynévvel élve a "generálisnak", a híveit pedig "mamelukoknak" is nevezték.”
„Az ő kormánya idején, 1879 végén fogadták el például azt az állampolgársági törvényt, amely alapján tíz év külföldi tartózkodás után elveszíthették magyar állampolgárságukat azok, akik az 1848–49-es szabadságharc után emigráltak (ez érintette többek között Kossuth Lajost és körét is).”
https://gemini.google.com/app/8e133af596117bba?hl=hu

„**Tisza Kálmán** (miniszterelnök) és **Tisza Lajos** (Szeged „árvízi” királyi biztosa) **testvérek** voltak:

- Tisza Kálmán volt az idősebb (1830-ban született).
- Tisza Lajos pedig az öccse volt (1832-ben született). „

https://gemini.google.com/app/f70a8922e5d1d183?hl=hu

„Borosjenői és szegedi **gróf Tisza Lajos** (1832–1898) magyar politikus, miniszter, valamint az **1879-es szegedi nagy árvíz után a város újjáépítésével megbízott teljhatalmú királyi biztos** volt.”
„**Az árvízi biztos:** Az 1879-es katasztrofális árvíz után I. Ferenc József király teljhatalmú biztosként küldte Szegedre, hogy irányítsa a rommá vált város újjáépítését.”
https://gemini.google.com/app/cf7ce8903a5f90e5?hl=hu

> **Ez nepotizmus**, azaz a hatalmi pozíciók és a vele járó előnyök (vagyon, befolyás stb.) olyan elosztása, mikor a döntéshozók a rokonaikat, barátaikat részesítik előnyben.
> https://idegen-szavak.hu/nepotizmus
> Ez a politika bevált eszköze, ha egy posztra megbízható embert akarnak ültetni. Még a 2026-os magyar kormányban is megpróbálták alkalmazni, ez alkalommal nem sikertelenül.

„Az 1879-es szegedi nagy árvíz után Tisza Lajos – aki a várost újjáépítő királyi biztosként tevékenykedett – Lechner Lajost hívta meg maga mellé vezető tervezőmérnöknek. Lechner készítette el a romokban heverő Szeged modern újjáépítési terveit …”
https://gemini.google.com/app/014e08b9fb395159?hl=hu

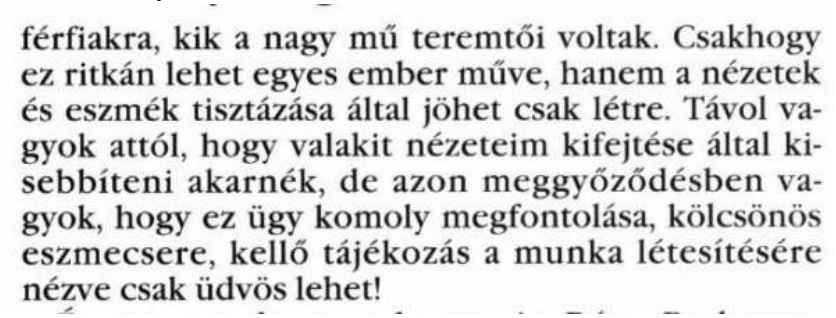
„Lechner Lajos a szegedi nagyárvíz (1879) előtt **Budapest (Pest-Buda) általános rendezési tervének elkészítésére kiírt nemzetközi pályázatot** nyerte meg.
A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (FKT) által 1870–1871-ben kiírt nagyszabású tervpályázaton Lechner Lajos – Pártos Gyulával közösen készített – pályaműve nyerte el a **nagydíjat** (vagy első díjat). Ez a győzelem alapozta meg hírnevét mint kiváló várostervező, és az ő elképzelései (például **a sugárút-körút rendszerű városszerkezet**, a Nagykörút és az Andrássy út előfutárai) szolgáltak alapelemként a modern Budapest egységes várossá alakításához.”
https://gemini.google.com/app/341c1a758af85526?hl=hu

Mind Pesten, mind Szegeden több körút és sugárút épült! Vajon véletlenül?

Ma elképzelhetetlen lenne úgy várost tervezni, hogy ne készüljön el először egy tanulmányterv, mely lerajzolja a lehetséges változatokat, majd azokat elemezve kiválasztja a kompromisszumot. Szegeden véletlenül nem készült ilyen!

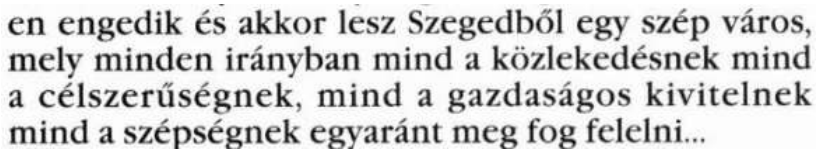
Nem egy falusi házat kellett tervezni, hanem egy új várost! Ennek ellenére engedélyezési terv sem készült. Egy mai ilyen tervet hosszú egyeztetési eljárás követ. Lechnerék idejében ez is elmaradt! A munkájába senki sem szólhatptt bele! Mindezt a gyorsasággal indokolták.

Siebreich Károly írta le:



férfiakra, kik a nagy mű teremtői voltak. Csakhogy ez ritkán lehet egyes ember műve, hanem a nézetek és eszmék tisztázása által jöhet csak létre. Távol vagyok attól, hogy valakit nézeteim kifejtése által kisebbíteni akarnék, de azon meggyőződésben vagyok, hogy ez ügy komoly megfontolása, kölcsönös eszmecsere, kellő tájékozás a munka létesítésére nézve csak üdvös lehet!

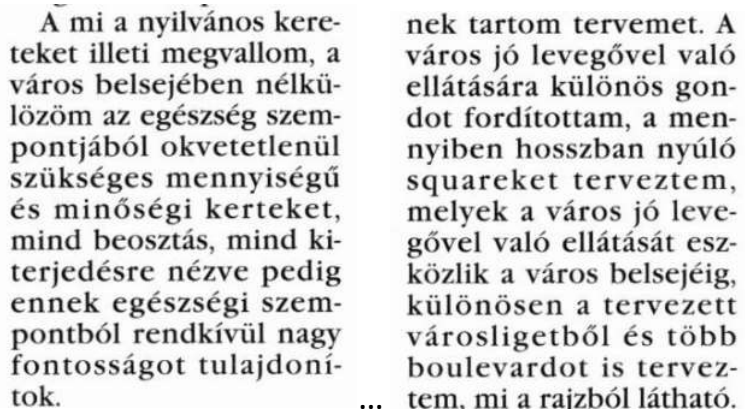
Egy ilyen nagy munka, mint a várostervezés, nem lehet egyetlen ember feladata. Pidig az lett!
Kellene a nézeteket és az eszméket tisztázni. Semmiféle tisztázásra sor nem került!
Szükségesnek tartotta a kölcsönös eszmecsért, de ez is elmaradt!
Szükségesnek találta a kellő tájékoztatás, de szóba sem kerülhetett ez sem.
Ő tehát a lechneri tervezési folyamatban súlyos. lényeges eljárási hibákat talált, melynek nehéz következményei lettek.



en engedik és akkor lesz Szegedből egy szép város, mely minden irányban mind a közlekedésnek mind a célszerűségnek, mind a gazdaságos kivitelnek mind a szépségnek egyaránt meg fog felelni...

Többször leírta Siebreich Károly a közlekedés szót. Lechnernél ez a súlytalanság szinonimája. Annak ellenére, hogy a korában még nem szakosodtak a mérnökök, neki ilyen érdeklődési köre, ilyen vénája lehetett. A városi úthálózat kérdése is alapvetően közlekedési. **Nem igaz tehát az az állítás, hogy Lechner azért nem vett be a csapatába közlekedéssel foglalkozó mérnököt, mert ilyen akkor nem létezett.**

A város újratervezésekor a legfontosabb eldöntendő kérdés a hálózati struktúra.
Siebreich Károly tisztában volt a leosztással, mely neki semmi lehetőséget sem hagyott. Mégis letett egy dolgozatot, melyben bemutatta a Lechnerrel szöges ellentétben álló nagyszerű javaslatát, tudva, hogy arra a hivatalosságok nem lesznek vevők. Mégis!
Ez mutatja, hogy már két mérnök is kétféleképpen tudja látni a feladatot. Ha a tervezés versenyeztetve lett volna, ki tudja milyen nagyszerű dolgok jöhettek volna még elő. De erről is lemaradtunk. Ha tanulmányterv készülhetett volna, szintén. Erről is lemaradtunk!



A mi a nyilvános kereteket illeti megvallom, a város belsejében nélkülözöm az egészség szempontjából okvetetlenül szükséges mennyiségű és minőségi kerteket, mind beosztás, mind kiterjedésre nézve pedig ennek egészségi szempontból rendkívül nagy fontosságot tulajdonítok.

... nek tartom tervemet. A város jó levegővel való ellátására különös gondot fordítottam, a mennyiben hosszban nyúló squareket terveztem, melyek a város jó levegővel való ellátását eszközlik a város belsejéig, különösen a tervezett városligetből és több boulevardot is terveztem. mi a raizból látható.

Bár csak egy várostervezésről szól a lechneri terv, Siebreich a közlekedési szempont, dimenzió felismerése mellett felismeri a környzetvédelmit, azaz az egészségvédelmit is.

Munkája felér egy mai tervbírálattal!

„Tisza Lajos a szakmai körökben szerzett kiváló hírneve és addigi mérnöki munkái alapján hívta meg Lechner Lajost az elpusztult Szeged újjáépítési terveinek elkészítésére."
https://gemini.google.com/app/78024943b8f1267f?hl=hu

„Nem volt tervezői versenypályázat vagy árlejtés a városrendezési terv elkészítésére. Tisza Lajos kormánybiztos közvetlenül **Lechner Lajost** (kiváló mérnököt, várostervezőt) kérte fel és bízta meg az elpusztult város újjáépítési terveinek elkészítésével."
https://gemini.google.com/app/c78ecd821ba4797a?hl=hu

Akkoriban még nem volt kötelező a mai értelmű közbeszerzés. Használták ebben az értelemben az árlejtést, a közszállítást, a versenytárgyalást. Ma egy tervet elkezdeni sem szabad a tervezők előzetes versenyeztetése nélkül.
1882-ben az új Operaház kültéri szobrai elkészítésére sem rendeztek versenyt, hanem kinevezték Ybl Miklóst.
Azonban a kor nagy állami vasútépítéseit már versenytárgyalás, vagy szóbeli árlejtés (a vállalkozók lefelé licitáltak egymásra az árakkal) **után adták munkába.**
Lechner mindezt tudta. De őt – mint a kiválónak ismert mérnököt – egyszerűen kijelölték, és kész!
Ma ez is képtelenség lenne!

„Lechner Lajos terveinek elfogadásához **nem kellett a szegedi polgármester jóváhagyása**. A tervet a **királyi biztosnak (Tisza Lajosnak)** és a kormányzatnak mutatta be, az ő jóváhagyásukkal vált kötelező érvényűvé a városra nézve.
https://gemini.google.com/app/e5df24b0f7b327bb?hl=hu

> **„A korabeli lokálpatrióták egy része idegenkedve fogadta a „pesti mintára” rákényszerített, nagypolgári palotákból és bérházakból álló koncepciót, amely gyökeresen átformálta Szeged korábbi, falusias-mezővárosias hangulatát.”**
> https://gemini.google.com/app/1b53a4e5f5778d34?hl=hu

Ugyanezt állapította meg Bálint Sándor is, de a véleményük senkit sem érdekelt!

Ma tökéletesnek kell Szegeden tartani azt a várostervet, amely ennyi szabálytalansággal készült el. Ha így is lehet nagyszerűt alkotni, akkor minek a mai sok hű-hó? Csak a szépre szabad emlékezni? Mindegy, hogy miként készült?

A városszerkezet, mely leképezte, beépítette a városszerkezetbe kora tulajdonviszonyait

Lechner talán megváltozhatatlannak vélte a korának az állapotait, mely azóta már ezerszer a fejére állt. Szeged látszólag egy, de valójában három.
Van a

- Tisza és a Kiskörút közötti terület,
- a két körút közti terület,
- a Nagykörúton kívüli terület.

Az első a „palotás Szeged”, a kirakat, mely a kor gazdagjainak épült, téglából, emeletesre. Nagy területű és magas belmagasságú lakásokkal. Többnyire azonban fürdőszoba nélkül. Ezeket általában a nagy konyhákból határolták el utólag. Mára tönkrementek a födémek, a nyílászárók. Elavult a fűtési rendszerük. A magas belmagasságok miatt a kifűtésük nagyon drága. Rossz a hőszigetelésük. A felújítás ez előbbiek miatt nagyon drága. ráadásul a műemlékvédelem minden változtatásba beleszól, mely rendszerint tovább drágít mindent. A mai gazdagok inkább kimenekülnek Újszeged kertvárosaiba. A mai lakók pedig anyagilag nem bírnak semmiféle változtatást. A Város megpróbálta tömbönként felújítani, de belebukott, és az egész kezdeményezés elakadt. Nekik sins pénzük a folytatásra. Többnyire addig jutottak, hogy kívülről bekenik, lefestik, mintha használatban lenne, pedig lakatlanok. Kirakat lett. A régi szenespincék kihasználatlanok, elvizesednek, ez az alapok elázása miatt tovább segíti az enyészetet. Nincs senkinek ötlete a városrész új funkciójára. A REÖK lenne a minta, de nem lehet minden házból képgaléria, vagy zenei gimnázium.

A két körút között laktak régen az iparosok, a kereskedők. Átmeneti zóna, kozmopolita, azaz jellegtelen, bármely városban lehetne. Ma a társasházak világa.

A Nagykörúton kívül falusi viszonyokat építettek a népnek. Típustervekkel, egyszerű alaprajzokkal, olcsóbb építőanyagokkal, kis lakásméretekkel. Ebben a zónában még ma is megfizethetők az építési telkek.

Amit Lechnerék úgy hagytak

- a város vasúthálózata (1) és
- a város árvíz elleni védelme (2)

Mindkét téma annyira macerás, hogy még ma is megoldatlan! Lechnerék meg végképp nem akartak ezekre időt szánni.
Sajnálom, de Szegeden minden összefügg mindennel!

1. a vasút

A vasútépítéskor kétféle tulajdonban volt a városi vasúthálózat két vasútállomással, egy teljesen önálló vasúti híddal.
A nagyállomás még a Trianon előtti ország igényeire épült, megállója volt a Bécsből Temesvárra menő Orient expressznek. Azóta megkaptuk Trianont, az Orient pedig már régóta nem erre jár, a vasúti hidat meg felrobbantották.

A Nagyállomás átmenő állomásból lefokozódott vasúti zsákutcai állomássá. Kiderült, hogy a MÁV-nak már túl nagy!

A nagyállomással nem tudnak semmit sem csinálni, még a teljes felújítása után sem. Plázásítani akarták, azaz a sok üres helységbe boltokat bevinni, de ez sem sikerült, hiszen a környék már tele van üzletekkel, újabb meg nem kell. Üresen tátongó helységez lát az utazó. **Felújították ugyan, de új funkciót nem találtak számára!**

A Rókusi állomást pedig hagyták a végtelenségig lepusztulni, pedig hálózatilag sokkal kedvezőbb helyen van, mint a Nagyállomás.
Igazából ennek kellene lennie Szeged egyetlen vasútállomásának, mellé kellene tenni a buszpályaudvart a legelső ötlet szerint. A Nagy várostervezők azonban a helyet beszűkítették egy plázával, mely vásárlóhiányos ma is, és egy villamos fordulóval.
Ideális hely lenne a vasút, a tram-train, a villamos, a troli, a buszok és a nagy áruház találkozási pontjának, multifunkcionálisként, mint a pesti Kö-Ki csomópont! A kereskedelmi, és az étkezési szolgáltatás már ott van, és a közlekedési is majdnem!
Mivel ez a pont van a városban a Szeged körüli autópályák csomópontjához, ide futhatnának be a távolság dízelmotoros buszok, melyeknek nem kellene

átgázolni a városon a Nagyállomás mellé. A Városháza szándéka a városi elektromos buszok használatának teljessé tétele.

A Nagyállomást pedig át kellene adni a helyi egyetemnek, akinek a környéken már vannak funkciót váltott volt katonai épületei.

Egy EU pénzügyi zsarolás miatt a harmadik szegedi hídnak egysített közúti-vasúti híddá kellene lennie, ami miatt erre rárepült egy további torz, nyomorék ötlet, a Nagyállomás átépítése, a buszpályaudvar mellé telepítése, a mai nyomorából egy ugyanolyan nyomorba.

A nyomorék, a torz szegedi logika szerint a vasutat hordó déli hídnak a létezéséhez szüksége van a Szeged-makói szüneteltetett vasúti mellékvonalra, és a mellékvonalnak a létéhez szüksége van a vasúti hídra a magyar népmese szerint. Nézzük csak a farkakat!



De Szegednek valójában ezekből egyik SEM KELL! A rókát és a csukát is kellene zavarni!

A vasúti mellékvonalak , mint a szent tehenek

Mostanában bezárták igazi kórházként pl. a kiskunfélegyházi kórházat, tömegesen számolják fel a világhírű német nagyipar gyárait, a szegedi Rózsafa kocsmát. Tervezik a pazarló kisiskolák, falusi gimnáziumok bezárását. Az EU agrárpolitikája miatt paraszti gazdaságok mennek csődbe.
Mindben közös: a veszteség termelése a profit helyett, mely kapitalizmus-ellenes.
Van egyetlen kivétel, a vasúti mellékvonalak, mint felénk a 121-es MÁV vonal Szeged és Makó között.
Itt nme számít, hogy 4-5 utassal lófrál!
Még szerencs, hogy az előbbieket felszámolják, így jut pénz erre gyengélkedő, most éppen leállított MÁV vonalra. Kifejezetten jót tett a MÁV-nak, mert a leállítása csökkentette a vesztségét. Ez azitteni kettős mérce, mintha vasúti közlekedés nem is lenne egy ízig-várig kapitalista vállalkozás, mintha reáa kapitalizmus alaptörvényei nem vonatkoznának.

A Szeged-Makó-Temesvár vonal egy nagy közlekedési folyosó, melyben ma már van egy kétsávos 43 sz. főút és van egy 2*2 sávos M43 jelű autópálya. Mivel itt nincs elegendő szállítandó személy, és nincs elegendő áru sem, ez a folyosó kihasználatlan, alulhasznosított. Miért kellene akkor ebbe a folyosóba még egy vasútvonal is?

2. az árvíz kivédése

Szeged 1879-es vesztét egy folyószabályozási baki, egy súlyos szakmai melléfogás okozta!

Míg Szeged felett kiegyenesítették a Tiszát, Szeged alatt minden változatlan volt. Fentről a nagy vizek pillanatok alatt leelértek Szegedre, de tovább menni nem tudtak. A Tisza szétáradt, a vályogváros pillanatok alatt szétfolyt, lehetett az új várost tervezni!

A szegedi árvízi gondolkodás megrekedt a 19. század derekánál.

A folyószabályozás nagy vitája volt: kell-e, lehet-e az új gátakat emelni, ha kell a csillagos égig.

> „**Vedres István** (1765–1830) magyar mérnök, akit gyakran emlegetnek **„Szeged Széchenyijeként”.**
> 1786-ban szerzett mérnöki oklevelet Pesten, az elsők között az országban, majd hazatérve **Szeged város főmérnöke** lett. Életének egyik legfőbb ügye a Tisza szabályozása volt. Egyike volt a Magyar Tudományos Akadémia megalapítóinak.”
> https://gemini.google.com/app/d2fe109bfccbc83e?hl=hu

Már Vedres István megmondta, hogy nem a gátakat kell emelni, hanem helyette ÁRAPASZTÓ CSATORNÁVAL csökkente kell a Tiszába kerülő vizet, melyet ő Tokajtól akart indítani dél felé a déli Dunáig. Hatalmas munka lett volna, de ez elfogta volna az Erdély felől jövő folyók vizét még mielőtt eljutottak volna a Tiszába. Természetesen semmi sem lett belőle.

Megint azt gondoljuk, mint a közlekedésnél, hogy szegény Lechner semmit sem tudott Vedres István igyekezetéről, aki korának hatalmas szaktekintélye volt?

Mint a közlekedés esetén inkább elfordította a fejét, mert másként rengeteg időt veszített volna, rengeteg pénzt el kellett volna költeni. Pedig biztos nagy ösztönzést kapott, hogy az újjáépítést minél olcsóbban, és minél hamarabb csinálja meg!

Természetesen a Város akkori vezetése és a szakma nem fogadta el Vedres javaslatát. Ma is megy a gátak folyamatos, agyatlan emelése. A szegedi belvárosban a helyhiány miatt már alumínium elemekkel, ún. mobil falként.

A város történetéből tudható,

- hogy a Tiszának Szeged területén régen is több természetes ága is volt, melyeket betöltögettek, és azt is,
- hogy a Városháza egyszer kiírt egy kifejezetten árapasztó csatorna készítési tervet a város területére, a Tisza nyugati oldalán, melyből semmi sem lett.

Az is nyilvánvaló majdnem 200 éve, hogy a Maros torkolatát a város északi oldalról a délire kellene áthelyezni. Ez ma is az északi oldalon van, pedig már semmiféle hajózási érdek erre nincs!

A két példa

Budapest alatt a Csepel szigetnél a Duna két ágra szakadt. Valamikor a két ág azonos erősségű volt. A szabályozás után a nyugati ágat tették hajózható főággá, míg a keleti ág egy visszafogottabb, rekreációs szerepet ellátó ág lett.

Gyula belvárosán egykor átfolyta a Fehér-Körös, mint ma Szegeden a Tisza. A Körös is olyan szeszélyes, nagy vízjátékú folyó volt, mint a Tisza ma is. Sokszor teljesen elöntötte a várost, ha nem is pusztította le, mint Szegednél. De ezt megelégelték. Ástak egy mesterséges ágat a Körösnek a VÁROSON KÍVÜL, majd a Fehér –Köröst abba irányították bele.

A magyar vízügy nagy bravúrt hajtott végre, mely ma is hibátlanul működik!
Mind a Csepel-sziget keleti Duna ágban, mind a gyulai régi Körös ágban **meghatároztak egy –egy olyan vízszintet, amely a környezetben soha semmilyen kárt nem tud tenni. Nos ezt a szintet ma is tudják mindkét helyen dm pontossággal tartani.**

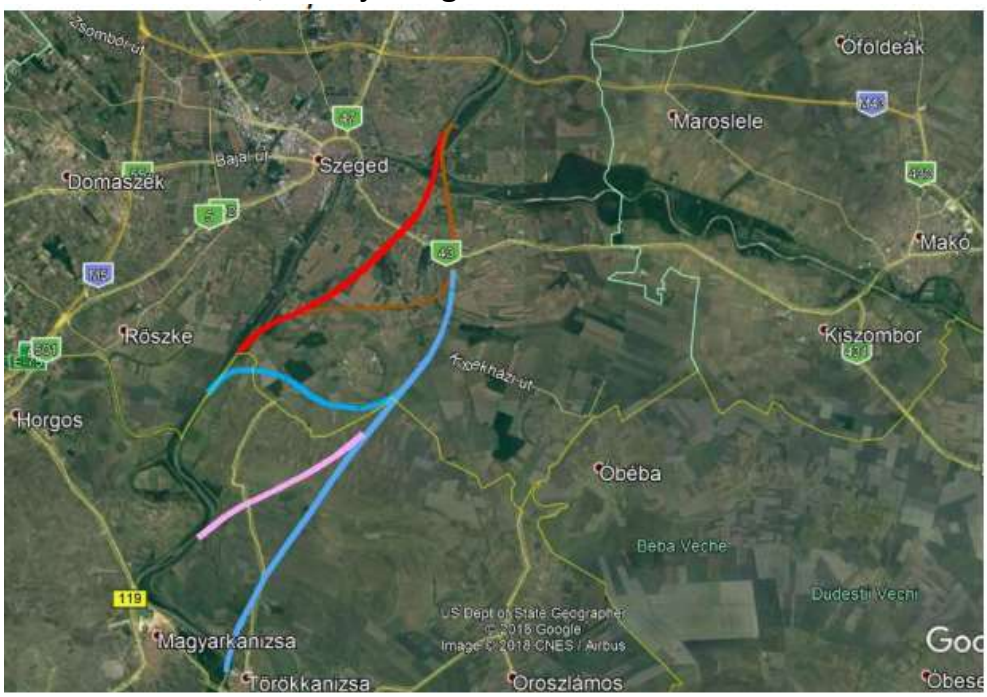
Ehhez keresztgátakat kellett építeni. A Csepel-szigeten a keleti ág mindkét végén, Gyulán egyet.
A Csepel-sziget keleti Duna ágába így sem felülről, sem alulról nem tud a kelleténél több víz bejutni. Gyulán pedig a Körös új medréből mindig tudnak a Körös régi medrébe kiadni annyi vizet, amennyi éppen kell, és nem többet!

A szegedi cél:
a Tisza belvárosi szakaszán SOHA ne legyen magasabb a Tisza vízszintje mondjuk pl. a mai rakparti út szintjénél!

Ebben az esetben nem kellen a mai rettenetes méretű vasbeton támfal, mely kettévágja, elcsúfítja Szegedet! El lehetne bontani! Vissza kellene azt az állapotot állítani, amikor a Tisza vízszintjéhez közvetlenül a rét csatlakozott, és nem létezett semmiféle lépcső!

Ehhez kellene Szegeden is egy második meder, melyet árapasztó csatornának neveznek, melyet a magyar vízügy másutt gond nélkül használ.
Ez Csepel-sziget mintájúnak kellene lenni, hogy a belvárosba sem felülről, sem alulról – a Dunából visszafelé - se tudjon felesleges víz bejönni.

Az árapasztó csatorna lehet Szegedtől keletre és nyugatra is. Én a nyugati oldal választása estre vázoltam fel néhány változatot, hiszen a feladat megoldható az ország területén belül is, de Vajdaságot bevonva is:



Én ezzel kikerültem a Tisza szegedi szűkületét, előnytelen kanyarát, segíteni szándékoztam a torzan hagyott Újszegedet, azt egy szigetre téve.

Minél előbb kellene egy tanulmánytervet készíteni, hogy a nyomvonal rögzítésre kerüljön. Meg lehetne akadályozni a nyomvonal beépítését, mely a majdani költséget nagyon megnövelné.

Amit én javaslok, az árapasztó csatorna, a keresztgát, egy valamely vízszint meghatározása, rögzítése és annak szigorú betartása a vízügynem semmi újat sem jelent, ezekben semmi forradalmi sincs, hiszen itthon ezek a mindennapos

gyakorlatához tartoznak! Csak az az új, hogy ezeket Szegeden kellene bevetni!

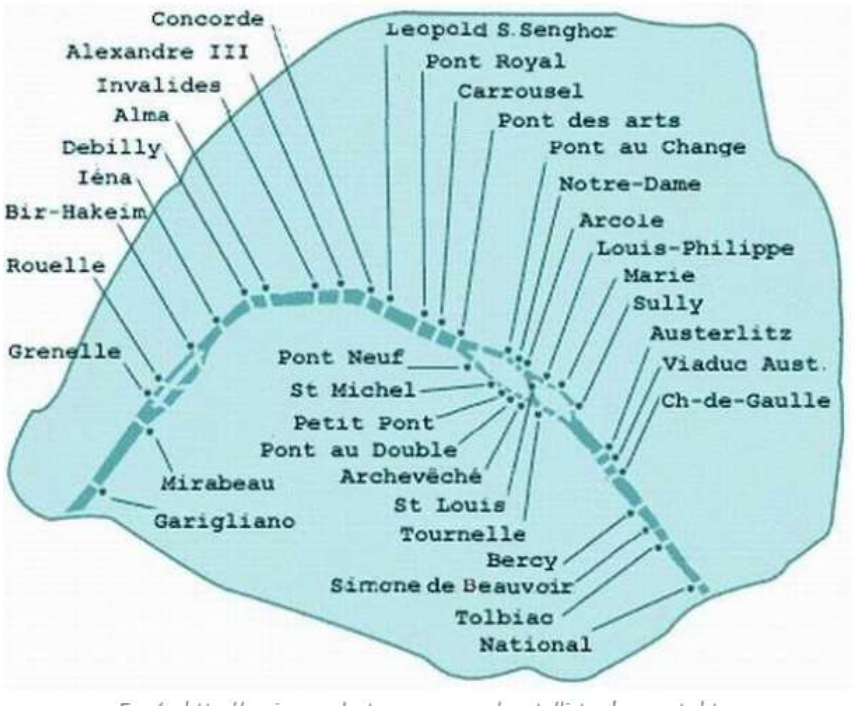
Ami pedig a szegedi hidakat illeti

Lechner egy darab új hidat rajzolt be a térképébe, és még csak szaggatott vonallal sem jelezte, hogy hol kell majd később az újabb híd, hol lehetnek majd az új hidat építeni.

Ez at állapot megfelel az 1209-es londoni állapotnak a Temzén! De ők nem ragadtak bele ebbe az egyhidas állapotba! Évről évre nőt az ottani hidak száma. Ma már bőven 30 db fölött járhatnak!

Isteni csoda, hogy még Lechner sem ragasztotta rá az akkor új közúti hidat at akkor még meglévő vasúti hídra! **Ez a „dicsőség" megmaradt a mai kontár utódoknak. Szegeden soha senki nem merte lerajzolni az most dicsőített közös használatú hidat!** Ha majd nem lesz az egykori, és elpusztított Szeged-temesvári vasút ráfizetéses, építeni kell egy önálló vasúti hidat, a már régóta rögzített helyén!

Ha Lechnernek Párizs lett volna az igazi mintája, akkor láthatta volna:



https://setaljvelemparizsbanblog.wordpress.com/2018/06/25/parizs-hidjai-es-a-legszebb-sugarut-a-szajna/

Gyanítom, hogy ezek közül sok már 1879-ben is állt. Hogy lett ebből Szeged egy darab? Mintha kissé szelektív lett volna a nézőpontja!

De ebből is láthatott a valamit a nagy világjáró Lechner!

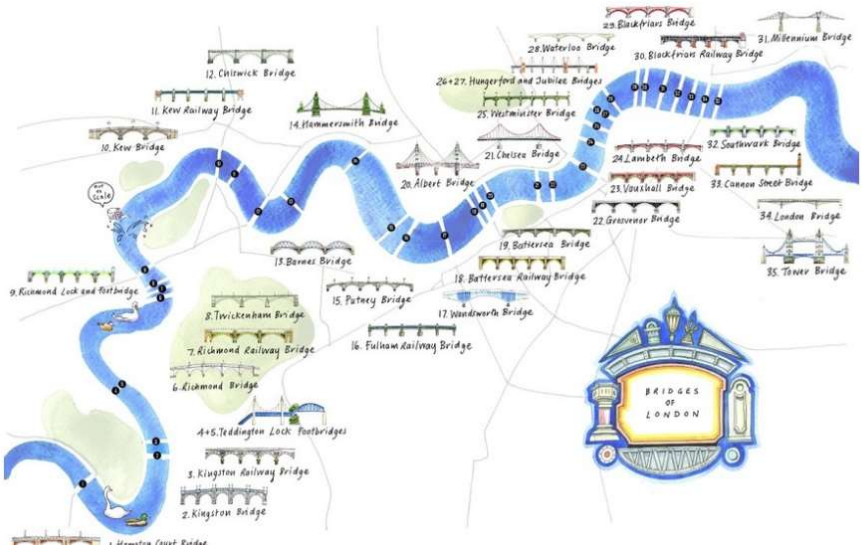


https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_bridges_in_London

A Temze hídjainak illusztrált térképe

Will Noble által
Utolsó szerkesztés 111 hónappal ezelőtt

Utolsó frissítés: 2017. június 1.



https://londonist.com/london/maps/an-illustrated-map-of-bridges-on-the-thames

<u>A térség fejlődéséről</u>

lekérdeztem Szeged, Arad és Temesvár lakosságait.

<u>Szeged</u>

1879.	**70.000** lélek
1910.	96.000
1920.	100.000 (Trianon)
1989.	175.000 (a Kádár-korszak vége)

2026. **160.000**

https://gemini.google.com/app/380eb583877bc0e0?hl=hu

Lakosságszám[112][113]

Év	Népesség	Átl. vált.(%)
1870	56 901	—
1880	59 143	0,39%
1890	68 924	1,53%
1900	82 803	1,83%
1910	96 063	1,49%
1920	100 175	0,42%
1930	108 448	0,79%
1941	110 740	0,19%
1949	104 867	−0,68%
1960	117 515	1,04%
1970	145 312	2,12%
1980	164 437	1,24%
1990	169 930	0,33%
2001	168 273	−0,09%
2011	168 048	−0,01%
2022	158 797	−0,51%

https://hu.wikipedia.org/wiki/Szeged

Arad

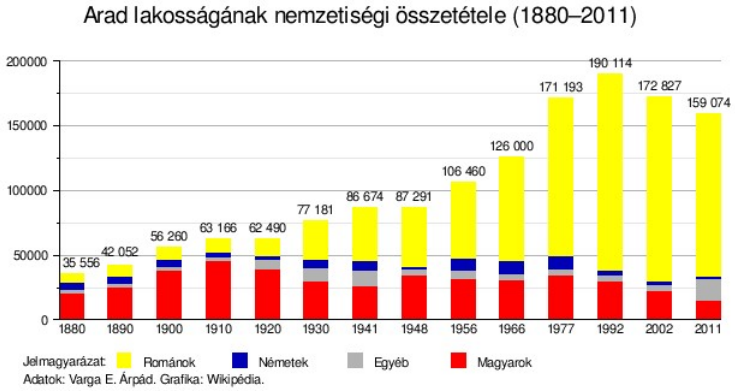
1870. **33.000**

1881. 37.000

2011. 159.000

2021. **145.000**

https://www.google.com/search?q=arad+MAI+lakossz%C3%A1ma&oq=arad+mai+lakossz%C3%A1ma&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUqBggAEEUYOzIGCAAQRRg7MgkIARAhGAoYoAEyCQgCECEYChigATIJCAMQIRgKGKAB0gEJNjI5OWowajE1qAIIsAIB8QUC9mDwFDBzkA&sourceid=chrome&source=chrome.rb&ie=UTF-8



https://hu.wikipedia.org/wiki/Arad_(Rom%C3%A1nia)

Temesvár

„**1880:** ~**38 702** fő **1890:** ~45 948 fő
1900: ~60 551 fő
1920: ~86 850 fő *(az első romániai közigazgatás alatti összeírások időszaka)*
1930: ~102 390 fő
1941: ~125 052 fő
1956: ~142 257 fő
1966: ~174 243 fő

1977: ~269 353 fő *(az iparosítás és a vidéki lakosság beköltözése miatt jelentős ugrás)*
1992: ~334 115 fő *(a várostörténet során mért legmagasabb népesség)*
2002: ~317 660 fő
2011: ~319 279 fő
2021: ~250 849 fő *(a hivatalos romániai népszámlálás adatai, amely részben a környező településekre való kiköltözési hullámot is tükrözi)*
Napjainkban (2026-os becslések): ~**291 000** fő körüli lakossággal számolnak (a vonzáskörzettel – az úgynevezett metropolitan övezettel – együtt a népesség a 350-400 ezer főt is eléri).”
https://gemini.google.com/app/e6b7cbd7625fdad3?hl=hu

Előállt rövid idő alatt (1879-2026 között) az a furcsa helyzet a városi lakosságszámban, mely megfordította a világot:

	1879.	**2026.**
Szeged	70.000	160.000
Temesvár	38.000	291.000

Régen Szeged lakosszáma volt kézszerese Temesvárnak, ma pedig ez fordítva van!
De Arad lélekszáma is utolérte Szegedét!

Látható, hogy miközben helyben totyog, Arad, és különösen Temesvár nagy ütem megy előre. Nem igaz tehát, hogy a csodás városszerkezetünk sokat lendítene a gazdaságon. Azt inkább a történelmi változások mozgatják.

Az sem mellékes, hogy Arad és Temesvár már régen be van kötve a Budapest-Bécs vonalon egy 160 km/órás villamosított vasúttal Európába, míg Szeged csak egy mellékvonalon küzd, és a szegedi Városháza semmit sem törődik a vasúttal!
A lechneri Szeged sem volt alkalmas a trianoni tragédia hatásainak a kivédésére.

<u>Az újjáépített Szeged leggyakoribb jelzője a modern.</u>
„1.A korral haladó, a maga működési területén a legújabb szellemi és technikai vívmányokat ismerő, elfogadó.”

Nem, mert a korára egyáltalán nem volt jellemző. Mint az előbbiekből látszik, inkább egy különlegesség volt. Mintha Lechner nem ismerte volna az USA gyakorlatát.

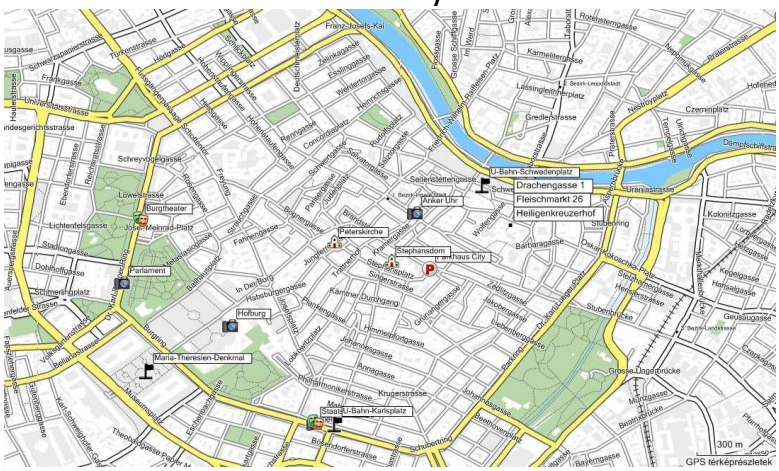
„2. A legújabb kor igényeinek, felfogásának, szokásainak, divatjának, szellemi, tudományos és technikai fejlettségének megfelelő.”

Divatnak nem nevezhető az előbbiek miatt, hiszen szinte senki sem követte a szegedi városszerkezetet. Szokás sem volt ilyent tervezni.

https://www.arcanum.com/hu/online-kiadvanyok/Lexikonok-a-magyar-nyelv-ertelmezo-szotara-1BE8B/m-3FE0D/modern-3FE72/

Párizs, Bécs utcahálózata nem olyan, mint Szegedé! Csak bizonyos elemek hasonlók. Szeged utcahálózata legjobban a moszkvaira hasonlít!

Bécs belvárosa, ahol vannak ugyan körutak, de azon belül nincsenek sugárutak. Ott a +káosz" uralkodik a nőtt város szabályai szerint.



http://dtse-pecs.hu/Hir2014/becs_tura/becs_tura.html

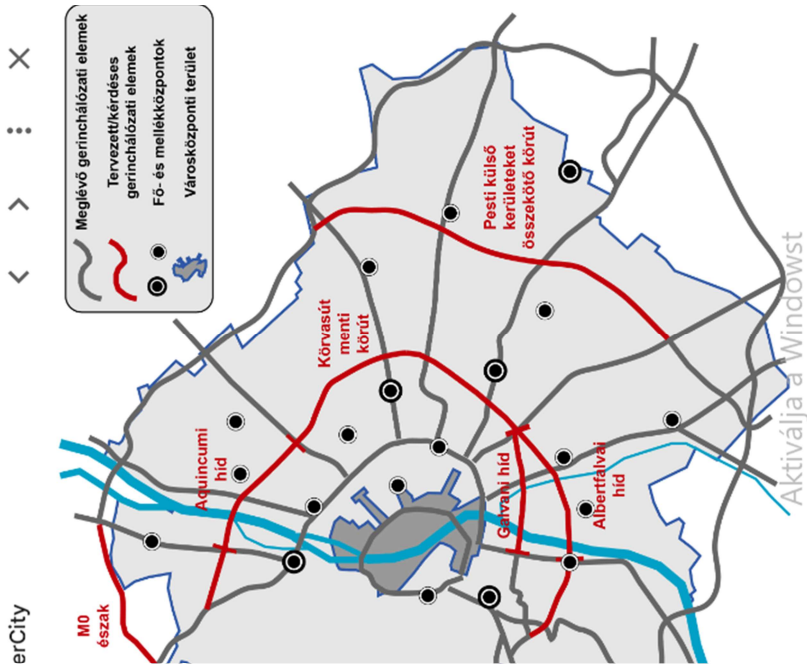
https://sg.hu/cikkek/it-tech/65159/ingyenes-becsi-online-terkep

A belvároson kívül –pl. a Duna északi oldalán - aztán már mindenfajta alakzat van, csak nem szeged sugaras-gyűrűs!

Tényleg ilyen Szeged utcahálózata? Pedig állítólag ezeket mintázta!

Lechnert ma az a tömeg magasztalja, akiket annak idején Lechner mindenből kihagyott. Miféle hozzáállás ez? Nem tehetünk ehelyett mást?

Ez pedig Budapest:



Már a 3. gyűrűt akarják.



https://egykor.hu/szeged/szeged-terkep/871

Szeged melyikre is hasonlít jobban?

Amit sajnos Lechner átörökített

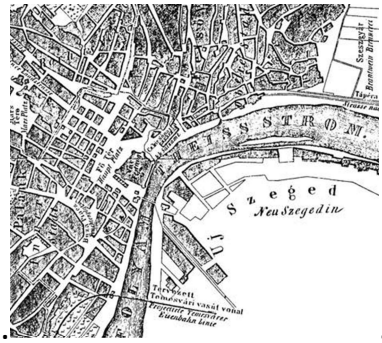
az 1780-1784. között készült első katonai fel-mérés szerint

1853:

1889.



....



...



Láthatóan 1784-ben **még nincs Újszeged**, és nincs híd sem. 1953-ban már van egy csíra, egy kezdemény Neu-Szegedin néven, de ez alig volt valami. A jobb oldal mutatja, hogy ezt Lechner meghagyta majdnem ugyanebben az állapotban. A Tisza egyik partján valami nyomasztóan nagyobbat tervezett, mint a másikon.

Az árvíz időpontja 1879., az egyesítésé 1880.!

Az egyesülés előtt Újszeged önálló település volt, kb. csak 1000 lakossal, ráadással másik megyéhez is tartozott, Torontál vármegyéhez. Szegeden ugyanekkor 70.000 lélek élt!
Ma a Tisza bal partján kb. 130.000, míg a újszegedi oldalon kb. 30.000 ember él. Az árvíz előtti arány 1:7-ről mára csak 1:5-re tudott módosulni.

Más lett volna a helyzet ha a helyi intézmények egy részét Lechner Újszegedre telepített volna. De ezzel sem élt!

Az egyesítést a kormányzati biztos Tisza Lajos kezdeményezte, tehát erről Lechnernek, Tisza bizalmi emberének, tudnia kellett. Sőt, mint egy új lehetőséggel számolni mellett volna. Kellett volna! Mint a jobb oldali térképen látható meghagyta Újszegedet csökevényesnek, pedig 1883-ban már el is készült a mai belvárosi, az állandó híd előde.

„A városok túlnyomó többségében a folyó egyik partján alakult ki az eredeti történelmi mag (például egy vár, erődítmény vagy a kereskedelmi központ), míg a másik part sokáig csak külvárosként, hídfőként vagy mezőgazdasági területként funkcionált.”
„https://gemini.google.com/app/fc5092daec30cab2?hl=hu

Itt történelmi magról beszélni nem lehet, mert a várat, mint magot, mint az a valódi igazodási pontot, eltakarították. Ezt nem a Tisza mosta le a térképről, hanem emberi ostobaság.

Itt melyik résznek kellene Újszegednek lenni, lekicsinyedni? Az alsó vagy a felső rász lehetne az ottani Újszeged?



https://stock.adobe.com/search?k=london+thames+map&asset_id=451760202

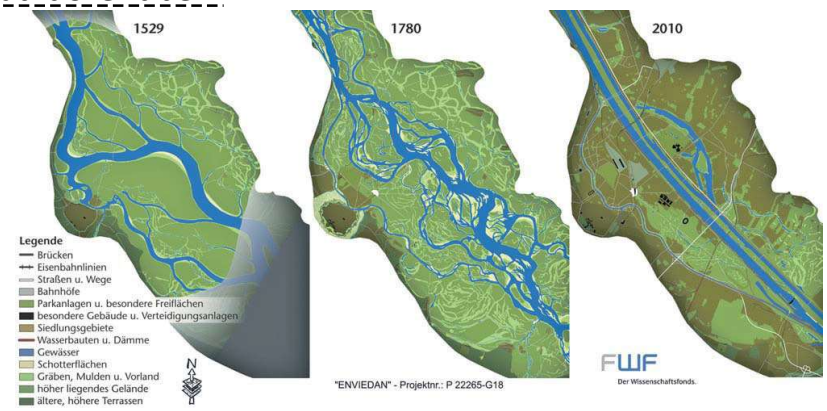
Na és a nagy példaképen?



http://marin.deau.douce.free.fr/02_VoiesNavigables/Seine%20Paris/seineParis.htm

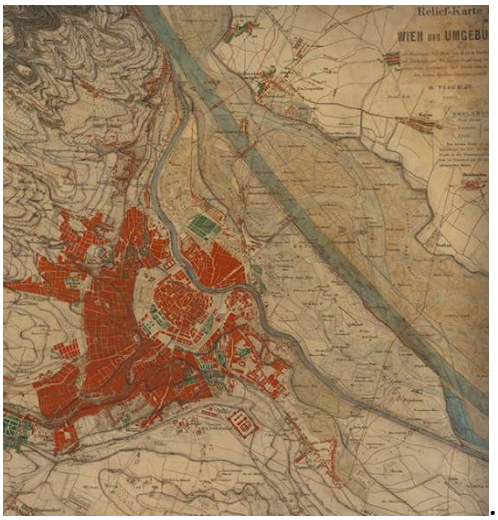
Nem kellene Szegeden elkezdeni javítani a két oldal arányát egy félbehagyott lechneri városfejlesztést befejezve?

Bécsben ezt megoldották; csak figyeljék a városterület válzozását, azaz a barna folt változását időrendben:

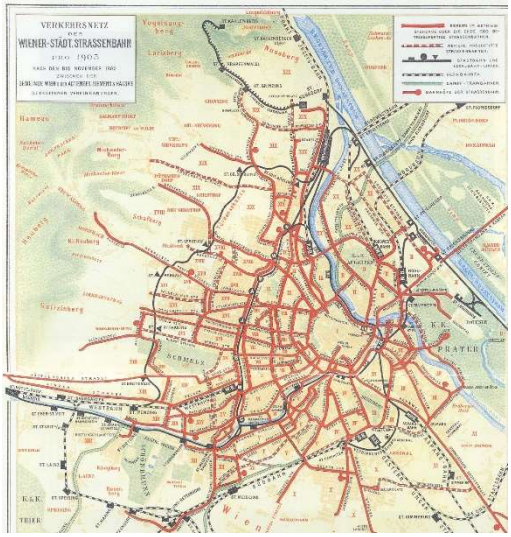


https://austria-forum.org/af/Wissenssammlungen/Essays/%C3%96kologie/An_der_Donau

A folyó egyik oldalára épült kis város, hogyan tette a Dunát egy nagy város közepére?

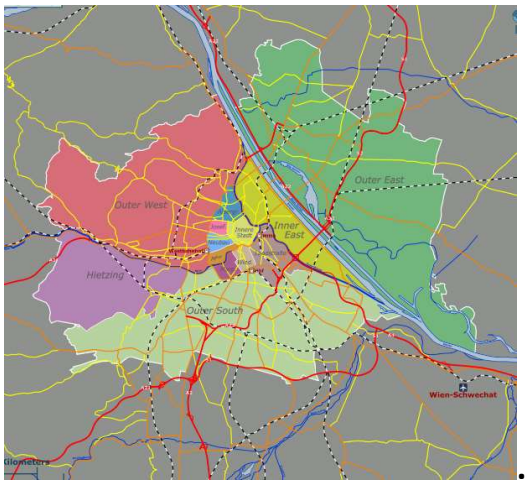


……



……..a kezdet

….még 1903-ban is aszimmetrikus Bécs ráragadva a régi Duna ágra



…



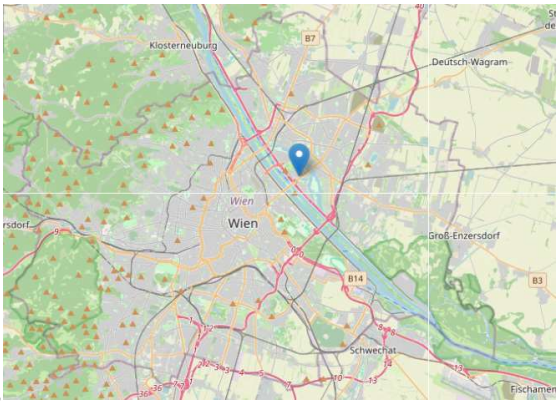
Újszeged itt zöld színű. Ma pedig a folyó a város közepén, a kiszárított mocsarak helyén.

https://www.onb.ac.at/mehr/blogs/das-stufenrelief-von-wien-und-umgebung-von-hugo-fischer-von-see
https://www.tramway.at/plaene/Wien/1903-0x-xx%20Tramway-Ausbauplanung.jpg
https://de.wikipedia.org/wiki/Datei:Austria_Vienna_location_map.svg
https://www.welt-atlas.de/karte_von_wien_1-121
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Vienna_Wikivoyage_Map.png

Az ő Újszegedük a legutolsó térképen a folyótól jobbra épül. Ez egyben a fejlesztési területük.



...



https://de.wikivoyage.org/wiki/Datei:Vereinte_Nationen_in_Wien.jpg
https://www.futas.net/terkep/becs/becs-terkep.php?cim=Wagramer%20Stra%C3%9Fe%205

Siebreich Károly úr létének elvi jelentősége

A cikke jelzésétékű. Jelzi, hogy már 1879-ben is – a mérnökök ma ismert szakosodása előtt is - éltek közlekedési érdeklődésű, és innovatív szándékú mérnökök.

Ha pedig egy is akadt, mint igen, akkor biztos lett volna több is,, A feladat ritka és nehéz volt: a teljes új város tervezése, nem része a napai mérnöki rutinnak.

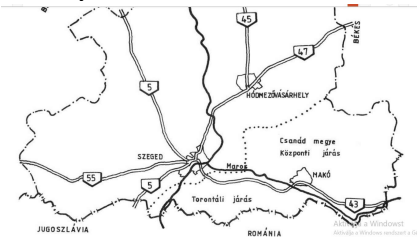
Csak ehhez Lechnernek meg kellett volna versenyeztetni a szegedi csapatát. A különleges feladat miatt sok jelentkető lett volna.

Ő megtehette volna, de nem tette, nem kellett neki olyan ember, aki képes helyesen gondolkodni, hiszen amivel ő Pestről Szegedre jött, az már mind ki volt előre találva. Nem kellettek neki semmiféle akadékoskorók,
Ő képes lett volna kinyitni Lechner szemét azokra nagy változásokra, melyek a nagyvilágban a lóvontatás leváltására történtek, melyekről az előző dolgozatomban írtam.
Ha lehetne szavazni, én szívesebben élnék a Siebreich féle városban, mint a Lechnerében!

Lechner néhány biztos tévedése, melyeket ma már nem lehet nem beismerni, az utókor próbált javítani

Az első: az elkerülő utak.

Lechner munkája k9vetkezménye:



Azaz minden út bement a belvárosba., mely ismét Lechner tudatlanságából ered. Az egyik forgalomfajta z átmenő forgalom. Pl. a Németországból a Törökországba menő kamionok hada egykor a szegedi belvároson át. Nekik semmi közük Szegedhez, csak átgázoltak rajtunk. Illik ezt a forgalmat elkülöníteni a városi forgalomtól.

Azt hinné az ember, hogy ez valami újkeletű dolog, de ez sem az!

> „**Az Új Út (London, Anglia): Az 1756-** ban épült utat széles körben az egyik legkorábban tervezett városi elkerülő útnak tartják. Új autópályaként épült (ma a Marylebone Road/Euston Road folyosó része), eredeti célja az volt, hogy a nagy állatállomány és a távolsági forgalom teljesen megkerülhesse London belvárosának Paddington és Islington közötti zsúfolt, beépített területeit."
>
> „hivatalos „városi elkerülő utak" többnyire a 18. században a kocsi- és fizetős autópálya-korszak felemelkedésével alakultak ki."
> https://gemini.google.com/app/36ead9ccccacc4f4?hl=hu
>
> „Az út gyakorlatilag London első elkerülő útja volt. A New Road, ahogy akkoriban nevezték, építése 1756-ban kezdődött a lakott terület északi szélén 1857-ben az út nevét New Roadról megváltoztatták, a nyugatról keletre húzódó szakaszokat pedig Marylebone Roadra, Euston Roadra és Pentonville Roadra nevezték át."
> https://en.wikipedia.org/wiki/Marylebone_Road

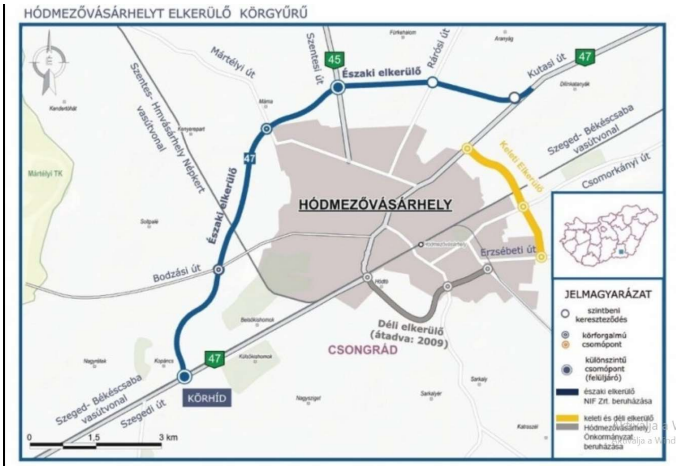
Ma London közepén van már, a Regent ás a Hyde park között.

Tehát ez 1756-ban történt, mely 1879-1756=123 év a szegedi nagyárvíz ELŐTT.

De az ilyen apróságok nem zavarták Lechnert!

Az elkerülő utakat először a főúthálózaton építették, majd az autópálya hálózatot eleve így építették. A megyénkben ilyek voltak a csongrádi, a szentesi, a hódmezővásárhelyi elkerülők, valamint Szegeden az M5 és az M43 autópálya.

A lentebbi ábra mutatja az elkerülő út elvét:
még a város előtt, a városon KÍVÜL – nem a szegedi belvárosi körutakon! – lehetővé tenni azt, hogy az átmenő forgalom a városi forgalmat NE terhelje. A városba irányuló sugár irányú utak egymás közötti forgalmának így semmi köze a városhoz. Az autópálya gyűrűk is ezt szolgálják.



Másodszor a egyetlen híd lechneri ötlete. Ma már Szegeden a belvárosi híd mellett híd áll Bertalan híd néven a Nagykörút vonalán, valamint a városon kívül az M43 autópálya hídja. Ezek mind a belvárosi híd terhét vették át, melyet Lechner hozott Szegedre. Már régóta megy a harc a szegedi déli hídért, mely bekövetkezett az, amit Lechner elnézett: egyetlen híd kevés egy fejlődő városnak, amit minden épeszű laikus sejtett.

Ki tudja, hogy Lechner többi hibás elvét lehet-e javítani, és főleg mikor és mennyiért?

Végül

Lechner Lajos a várostervezése során nagyon gyorsan összedobott valamit úgy, hogy

- **a város legnagyobb gondjait változatlanul hagyta, valamikor később és egyre drágábban megoldandónak, és**
- **a választott régimódi városi közlekedésmódot pedig új gondként beépítette.**

Szeged, 2026. IX. 9.