Árvízi megemlékezés a szegedi nagyárvíz 145. évfordulóján

(tudományos konferencia 2024. március 11-én., a Szent-Györgyi Albert Agórában)

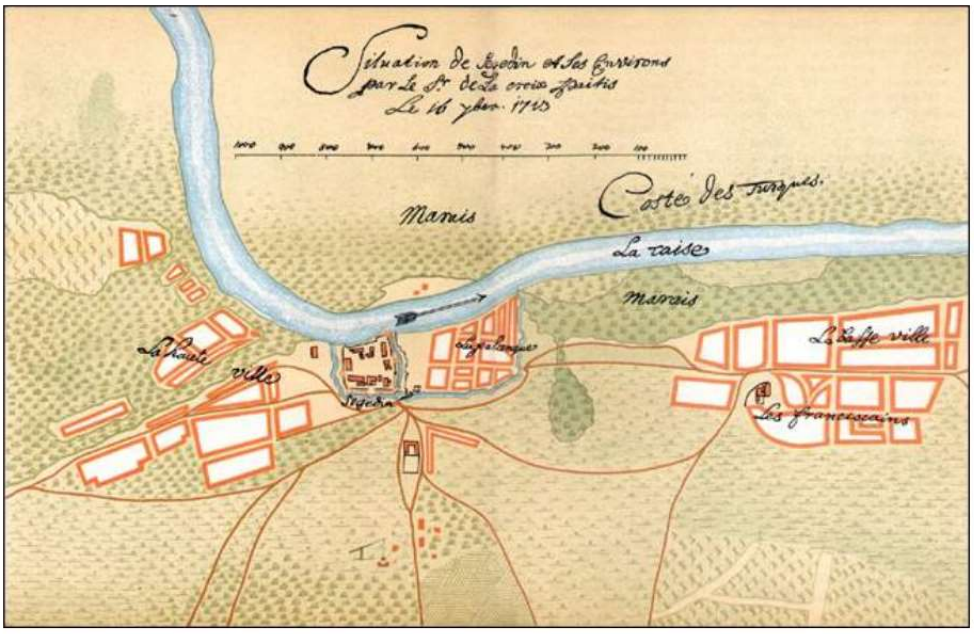
dr. Rigó Mihály
aranydiplomás erdőmérnök és okl. építőmérnök
a BME műszaki doktora
(dr.rigo.mihaly@t-online.hu vagy 30/349-25-43)

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

1879. III. 12. a szegedi Nagyárvíz időpontja, Szeged gyásznapja. Ez nem ünnepnap!
https://szeged.hu/cikk/zugtak-a-dom-harangjai-az-1879-es-nagyarviz-emlekere

Amit elmondtak …
Készült azokból az előadásokból, melyek anyagát meg sikerült szereznem.
(A véleményemet átszínezve írom le.)
++

A város szerkezetének fejlődése 1879 előtt
Dr. habil. Blazovich László, a Csongrád-Csanád Vármegyei Levéltár nyugalmazott igazgatója előadása alapján.
A középkori Szeged a Tisza-parti kis dombokon, kiemelkedéseken három részre tagolódott. Ez volt a természetes – értem ez alatt, hogy nem mérnök által tervezetten - városi fejlődés első fázisa. Ez a lechneri várostervezés legnagyobb áldozata!



Szeged helyzetrajza 1713-ban. (De la Croix Paitis rajzának kisebbített hasonmása.)
http://www.bibl.u-szeged.hu/reizner/01/1207.htm

Középen látható a szegedi vár és környezete, hozzáértve a Középvárost, a mai Palánkot a legmagasabb dombon, mely egy valódi városközpont.
A Fölsőváros, a Felsőváros, mely maga is több szigetből állt. Területét a Tisza esetenkénti mellékágai szabták át. A mai József A. sgt-on magas víz esetén csónakkal lehetett közlekedni. Szabálytalannak látszó telekhatárai, utcahálózata követte a vizek határvonalát. Jobbra az Alsóváros, az Alszeged, messze vártól.

Mindhárom városrész tele volt az egykori tavakkal, a csöpörkékkel, a tankákkal, a limányokkal, melyek kis tavakat, kis vízállásokat jelentettek.

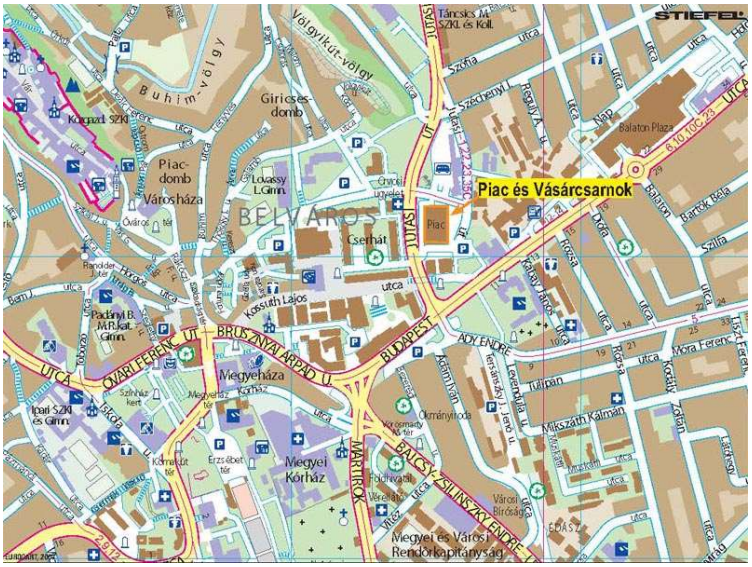
Néhány kiegészítés az előadáshoz:

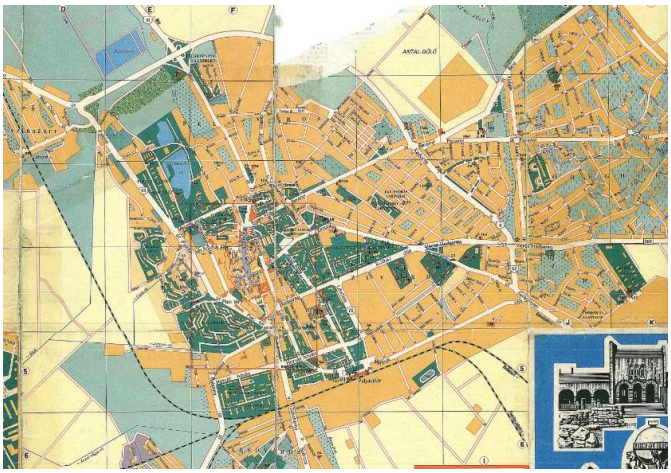
Szebb lett-e Szeged a nagyárvíz után, mint volt? Ízlés kérdése!



Az árvíz előtti város utcahálózata ilyenné lett 1853-ra. Mint minden természetes kifejlődésű város esetében.
https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/telepulesek_ertekei/szeged/szeged_tortenete_3_1/pages/005_a_varoskep_es_az_urbanizacio_1879ig.htm
Látható, hogy ez nem a mai sugaras-gyűrűs úthálózat. Ez úgy nőtt időben folyamatosan, hogy alkalmazkodott a területen akkor még nagy számban található tavakhoz, tiszai mellékmedrekhez. Azaz természetes vonalakat követve és nem mérnök által megtervezett szabályos geometriához igazodva, mint pl. Veszprémben, Székesfehérváron, és Sopronban is, Ez az összevisszaság egyikben sem okozott gondot, ami kényszerítette volna őket áttérni valamely szabályos geometriára. Ez volt a normalitás. Akkoriban is ez a szerkezet jellemezte a városok zömét.

Ez az „összevisszaság” volt az általános utcahálózat.
Itt éltek, ezt szokták meg. Ma ezt szabálytalannak tartják. Akár az ember érhálózata, sejtjei egymás mellett. Ez egy teljesen természetes forma.
Semmi sem írja elő, hogy az utcahálózatnak valamely elemi geometriát kell követni. Nem lehet hallani, hogy emiatt ezekben a városokban rosszabb lenne az élhetőség, mint Szegeden. Azt sem, hogy a szabályossá alakítást ma bármelyikük is szorgalmazná.
A nagyárvíz előtti pillanatban Szeged utcahálózata, teljesen hasonlóan a fentiekhez. Ha nem mosta volna el az árvíz minden maradt volna, és ma is ilyenben látnánk:
Tehát Veszprém, Székesfehérvár és Sopron esete:









https://hu.pinterest.com/pin/317363105005143772/

++

Az árvízvédelmi rendszer állapota 1879 előtt

Előadó: **Sági Rajmund**

Közreműködött: Vidumánszki Tamás

Dátum: 2024. március 11.
Helyszín: Szeged, AGORA

JGYÜNK

Vásárhelyi-féle Tisza szabályozási elvek

1846. április 1. **Vásárhelyi-féle általános szabályozási tervet** a Tiszavölgyi Társulat elfogadta

- A mai szóhasználat szerint koncepció terv, a műszaki leírása irányelveket rögzített
- Célja: a Tisza völgy egyes szakaszainak rendezése helyett a Tisza völgy egységes, általános rendezése
- Árvízmentesítés: **árvizek gyorsabb levezetés + árvizek szétterülésének megakadályozása**

Két fő eszköze:

- **túlfejlett kanyarok** (meanderek) **átvágása** (101 db) folyó esésének növelése érdekében
  - torkolattól felfelé haladva, hogy a lentebbi agyagos földrétegek és kisebb esések miatt azok kifejlődhessenek
  - rövidebb folyó → nagyobb esés → nagyobb vízsebesség → csökkenő vízszint → csökkenő árvízveszély
  - Vezérárok („0" vsz-ig, Szeged felett 17m, alatta 21m fenékszélesség) + mederelzárás létesítése



Minden építkezést különböző mérnöki tervek kísérnek, előznek meg. Többféle is van, melyeknek mindig más a feladata és ennek megfelelően a tartalma.

A legelső a tanulmányterv: melyben a mérnök feltárja a lehetséges megoldásokat, majd azokat azonos szempontok szerint kiértékeli, összeveti. A tanulmányterv a beruházónak készül. Ez alapján javaslatot tesz a végleges egyetlen változatra.

Az engedélyezési terv a tanulmányterv egyetlen változatát dolgozza tovább. Az engedélyezési terv a különféle hatóságoknak készül. A tervező ebben azt igazolja, hogy a terv megvalósítható, mert megfelel a hatóságok ezerféle előírásainak, vagy a terv kismértékű módosításával az megfelelővé tehető. Szerencsés esetben a folyamat a hatósági építési engedéllyel végződik.

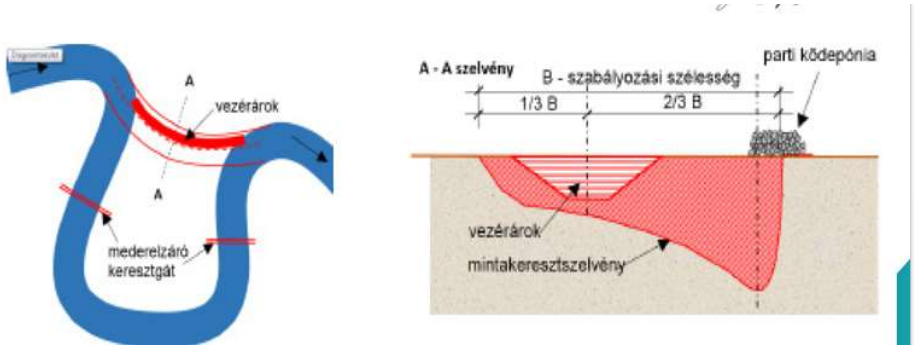
A kiviteli vagy építési terv a kivitelezőnek készül, alapja az engedélyezett terv. Tartalmazza a létesítmény kitűzési adtait, az építési mennyiségeket részletesen, a használható anyagfajták minőségi előírásait.

Végül az építés végén készül el a megvalósulási terv, mely rögzíti azt, hogy mi is készült el.

Minden építést csak akkor lenne szabad elkezdeni, ha ezek a tervek MIND elkészültek.

Ha pl. a tanulmányterv alapján kezdenek építeni, mint pl. a vásárhelyi tram-trainnél is, akkor a korábban kitalált 18 milliárd helyet végül az építés 90-100 milliárdba kerül, és elsőként elfogadott határidő is nagyot módoslét. Az itteni „csoda" 5 évvel később lett kész.

A Vásárhelyi-tervet ma mindenki Tisza-szabályozási tervnek mondja. Az előbbiek alapján már nyilvánvaló, hogy ez az előbbi 4 tervfajta közül csak az elsőnek felelt meg.
Sajnos többnyire hiányzott a további tervfajta!
Az építést mégis elkezdték. Ez ma is súlyos hiba!



Az átvágásokkal a folyó rövidült, tehát a folyó vize felgyorsult. Nagyon helyesen írta elő a tervező, hogy az átvágásokat a torkolattól lehet volna végezni, tehát lentről felfelé haladva!

Vásárhelyi-féle Tisza szabályozási elvek

G

árvízvédelmi töltések építése az átvágásokhoz közel

- vizek koncentrálása a mederfejlődést elősegítse + a folyóhát miatt alacsonyabb töltések szükségesek + nagyobb mentesített terület
- a folyó két oldalán fentről lefele történő építéssel
- töltések közötti távolság 600-2000 m
- min. szelvényméret 3,8 m koronaszélesség, v.o. 1:2, m.o. 1:1 rézsűhajlás (magasabb töltéseket padkával erősíteni), kiépítési szint: LNV+0,79m biztonság,
- Töltés anyagnyerőhelye: a töltés előterében nyitott anyaggödrökből
- Töltés földanyag minősége: *„zsombék föld könnyűsége miatt nem használható, homokot a víz elsepri, tiszta agyag feloszlik vagy repedéseket kap mihelyst megszárad”* → *”Agyaggal vegyes homokból készüljön”. „Ahol ez ne lehet ott a töltés lejtőjét növelni kell.”*
- Töltés építés: földanyagot 15 cm-es rétegekben tömöríteni szekerek és targoncák megjáratásával + a későbbi süllyedések okán 1/10-ed magassággal a szelvényt megnöveli.
- Töltés gyepesítésni
- Védő füzetesek telepítése a hullámverés ellen.

A töltések építését pedig fordítva – fentről lefelé - írta elő Vásárhelyi.
Megszabta a kétoldali töltések közti távot. Rögzítette a töltéstest minimális méretét, a töltések minimális magasságát. A töltéshez felhasználható földanyag minőségát. Ami nagyon fontos: a 15 cm-enkénti tömörítést! A töltés későbbi természetes ülepedése, tömörödése miatti többlet magasság mértékét. A friss töltések füvesítését, védőfásítását.
Ma ezt együtt építési technológiának mondjuk.

A munka kezdetekor az alábbi ábra szerinti szaggatott vonal szerinti töltés keresztmetszet készült.
A rajz mutatja, hogy ez nem sokáig volt elég, mert utólagosan egyre magasabb, egyre szélesebb töltésfejeléseket kellett elvégezni.
Erre a jelenségre már a munkák elkezdésekor Vedres István, Szeged Széchenyije felhívta a figyelmet, mint rendkívül káros következményre. Vedres már akkor tiltakozott, melyet természetesen figyelmen kívül hagytak.

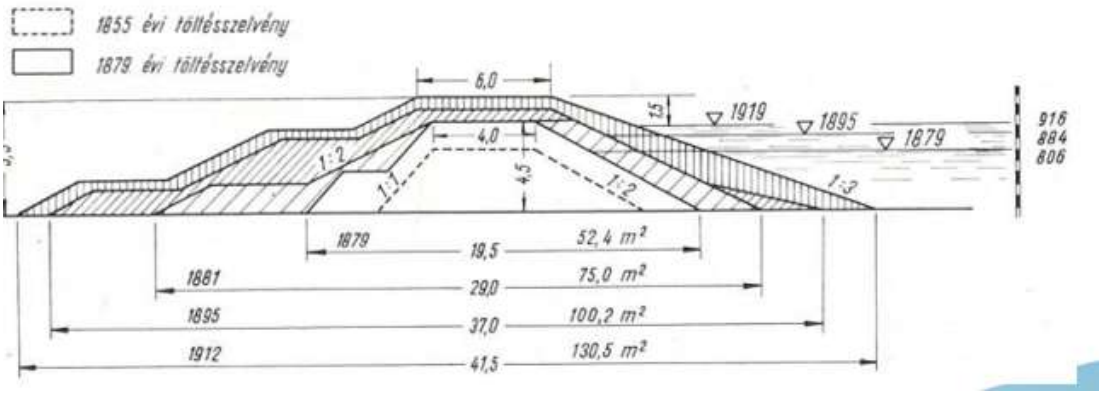
A magyar vízügy ma is itt tart.
Semmit sem tanult a dologból. Pedig a jegenyefák nem nőnek az égig.

Szegeden már alumínium panelekkel emelik a belvárosi szakaszon a falat, mert oda már nem fér be az egyre brutálisabb méretű földtöltés.
Az is tragédia, hogy a töltés méretének növelését töltésfejlesztésnek mondják, elrejtve annak lényegét.

Vedres már annak idején is a töltésmagasítás helyet árapasztó csatornát javasolt a Tisza mellé, Tokajtól, a Dunáig a Tisza bal oldalán haladva, felfogva a balról jövő mellékfolyók vizét mielőtt azok elérnék a Tiszát.

Aki Szeged történetét ismeri, tudhatja, hogy Szeged többször is akart már a múltban itt árapasztó csatornát építeni! Az árapasztó csatorna Vedres óta nem ismeretlen a vízügyesek előtt!

A 145. éves konferencián semmiféle innovációról nem hallottam.



A szabályozási munkák végrehajtása, avagy az 1879. évi szegedi árvízkatasztrófa közvetett okai

A fiatal előadó előadásának ezt a részét a nap fénypontjának tartom. Nyilván nem tőle kérdezem: 145 év kellett ahhoz, hogy az árvízzel kapcsolatban ezt el lehessen mondani? Az árvízről a mai napig csak a gyászos nap eseményeinek említésére kerülhetett sor. A kiváltó okok megnevezése nélkül.

Nagyon fontos, hogy a szegedi nagyárvíz emberi mulasztások, tévesztések, hanyagságok, a technológiai fegyelem be nem tartása miatt következett be. Ez nem egy természeti katasztrófa volt, mint a földrengés.

Szervezés, végrehajtás és ellenőrzés

- Politikai és gazdasági okok miatt a vízimunkák szakaszosan, jelentősen elhúzódva készült, melyhez az árvízi esemény adtak lendületet
- A 1840-ig központi irányítás és felügylet nélkül 328 km töltés épült meg.
- A szabadságharc leverése után a Tiszavölgyi Társulatot feloszlatták így a központi irántásban törés következett be, továbbá
- 1850. létrehozták a Tiszaszabályozási Központi Biztosságot, ami a folyószabályozást állami feladatnak minősítette, míg az árvízvédelmi töltések építést az érdekeltségből álló vízitársulatok feladatává tette. → Szétválasztásuk a töltések helytelen vonalazásának kialakulásában jelentkezett. A minél nagyobb terület mentesítésére való törekvés okán a töltéseket a folyó partjához közel építették, mely így a leszűkített hullámtérben az árvizek jelentősen emelkedéséhez és gátszakadásokhoz vezettek.
- A Vásárhelyi-féle általános szabályozási terv koncepcióterv volt (átvágások helyeit jelölte, de a töltések vonalazására csak irányelveket közölt), a részletterveket a vízitársulatok dolgozták ki elsősorban az érdekeltek kívánalmai szerint.

A hibák sorolása tovább:
A munkák bármilyen okú elhúzódása a minőség rovására megy.
Az átszervezések a szakemberek elbizonytalanításával, az energiák önvédelemre való felhasználásával egyenlő.
A tervek hiánya miatt kontárok tervezték a töltések elhelyezését.
A nagyobb vízmentes földért való igyekezet a kapzsiság megjelenése. Ezen túl még szakmai súlyos következményei is lettek.
A helyi érdek itt is szembefordult a közérdekkel, a közlegelők ismert meséje szerint.

Kanyarulat átvágások

- Helytelen sorrendben hajtották végre (fentről lefele), így az alsóbb szakaszokon az átvágások nem tudtak időben kifejlődni
- 1872-ig a 107 átvágás közül 39 fejlődött ki megfelelően, amelyből 34 a Felső-Tiszára, 4 a Közép-Tiszára és csak 1 esett a Szeged alatti Alsó-Tiszára → a esésnövekedés nem következett be az alsó szakaszon, így a Felső-Tisza egyre gyorsabban lefutó árvizei feltorlódtak
- Az átvágások vonalazást, kitűzést is megváltoztatták (lásd: gyálai átmetszés) → nagy átvágás lassabban fejlődik
- A kialakított vezérárkok méretei is elégtelenek voltak (11 m fenékszélesség „0"+2 m vsz-ig), az anyagmeder középszelvényének 7%-át sem érte el a kívánatos 1/3-1/4 helyett.

Az átvágások sorrendjének felrúgása okozta azt, hogy fentről nagyon gyorsan Szegedre értek ott feltorlódtak az árvizek, majd itt erősen lelassulva elöntötték a várost-
Itt sem tervek szerint folyt a munka, sőt még az elveket is megsértették.
Az átvágások geometriája miatt az átvágások nem feleltek meg az alapvető célnak.

Árvízvédelmi töltések építése

- Töltések helytelen vonalazása. A társulatok nem voltak tekintettel az áramlástani szempontokre, sem a szemben fekvő parti művekre.
- Sok esetben a tervezők a földbitokosok kívánalmaihoz, a birtokhatár vonalakra befolyással alakították ki a védelmi vonal nyomvonalát → szorulatok és hirtelen kitáguló hullámterek váltogatják egymást.
- Elégtelen töltésszelvény méretek: Csongrád-sövényháti társulatnál a koronaszélesség: 2-4 m, LNV feletti biztonság 0,2-0,6 m között változott. (Ellenben a torontáli társulatnál koronaszélesség 4-6m; LNV feletti biztonság 0,95-1,4 m.)
- Töltések szakszerűtlen építése (földanyag és tömörítés hiánya): töltésalapozás és humuszeltávolítás hiánya, anyaggödörből kiásott földtömböket egymásra hányva építették (sok hézag maradt); kubikusbandák szakaszhatár találkozásánál tömörítési hiányosságok, rossz töltésanyag (Petresnél szurkos anyag)

A tervnélküliség hibái itt is.
Az egyéni érdekek tobzódása.
Kisebb keresztmetszetű, tehát gyöngébb töltések építése.
Az építési előírások szándékos megszegése.

- Az 1850-es években a társulatok a munkál előre haladásának gyorsítása érdekében vállalkozókat fogadtak, akiknek földmunkát az elkészült töltés térfogata szerint fizették → hiányos tömörítés lett az eredmény.

Ide vezet, ha a munkát csak a mennyiség szerint fizetik, és nincsenek tekintettel a minőségre.
Súlyos árat fizettünk ezért is.

Nem az lett volna a csoda, ha az árvíz NEM következett volna be?

++

A város szerkezetének fejlődése 1879 után

Vesmás Péter, DLA Ybl-díjas építész, a Magyar Művészeti Akadémia Szegedi Regionális Munkacsoportjának vezetője előadásában.

Elmondta zanzásítva a Lechner által írt könyv tartalomjegyzékét.

Sürgette a szegedi vasúti híd mielőbbi felépítését és a makói tram-train üzembe helyezését, vasbeton lakóhajók számának növelését, a 3. híd értelmetlen funkciókkal drágító hídtervezést, amennyibe ezek városszerkezeti témák.

Nem lehet tudni, hogy az építész úr látta-e már a MÁV vasútfejlesztési terveit. Jó lenne belenézni, ugyanis abban egyetlen mai és egyetlen jövőbeni vasútvonal sem akarja a Tiszát keresztezni Szegednél, amihez ugyanis semmilyen vasúti híd nem kell.

Azon egyedül az általa szépnek tartott Szeged-makói tram-train menne át. Amilyen „hatalmas" itt az utasszám, azt néhány elektromos busz sokkal olcsóbban megoldaná és ezekhez még a teljes vasútvonalat sem kellene újjáépíteni.

Arról nem szólt, hogy az ezt szorgalmazók tudnának pénzt is bedobni az ötletük megvalósulásához, mivel ez bizonyosan egy soha meg nem térülő beruházás lenne, ha ilyen apróság érdekelné az építész urat.

Valójában Szeged új városszerkezete szétverte a régi városszerkezetet.

A régi városszerkezetből lényegében semmi sem maradt meg!

Minden a „múltat eltörölni", mai szóval a cancel culture – törölni a korábbi kultúrát - jegyében, szándékával készült.

Ezt tényleg dicsőségnek kell beállítani?

Pedig Lechner a világot látott ember hírében állt. Mint ilyen, láthatta Róma római kori szépségeit, régiségeit.

Szegedből olyan várost csinált melynek semmiféle múltja nem maradt, amely így szinte műemlék nélküli lett.

Modern volt-e korában Lechner sugaras-gyűrűs városszerkezete?

A modern jelentése: korszerű, divatos.

Ha lechneri gondolat annyira kiváló lett volna, akkor ma hasonló városok sorozatát kellene látnunk, de ezek nincsenek.

Az 1900-as évek kezdetén Szeged lakosszáma kétszerese volt a szomszédos Temesvárnak. Mára ez éppen fordítva van. Mintha nem csupán a városszerkezeten múlna a fejlesztő hatás.

New York Manhattan városrésze városszerkezete, vagy Barcelonáé, sakktábla-szerű, szabályos négyzethálós. Nem hiszem, hogy fejletlenebbekk lennének Szegednél. De a hagyományos, azaz szervesen nőtt városok sem panaszkodnak soha arról, hogy bennük alacsonyabb szintű lenne az élhetőség, az életminőség.

++

Nagy Sándor úr, a szegedi városfejlesztési alpolgármester néhány mondatos üdvözlés után jóval a vége előtt elhagyta az előadásokat. Nem tartotta szükségesnek a város Tiszával kapcsolatos elképzelésit megismerni, ismertetni. Így mintha azok nem is lennének.
Mintha elfogytak volna a városvezetés ötleteik, a koncepciói.
Hacsak nem az a koncepció, hogy Szegednek nincs szüksége „összeszerelő' nagy üzemekre, a nagy gyárakra. Úgy tartották, és híresztelték, hogy itt minden megoldható a szoftveres cégekkel.
Majd másnap: hurrá jön a világ legnagyobb kínai autógyára Szegedre. De nagyon örülünk neki!

++

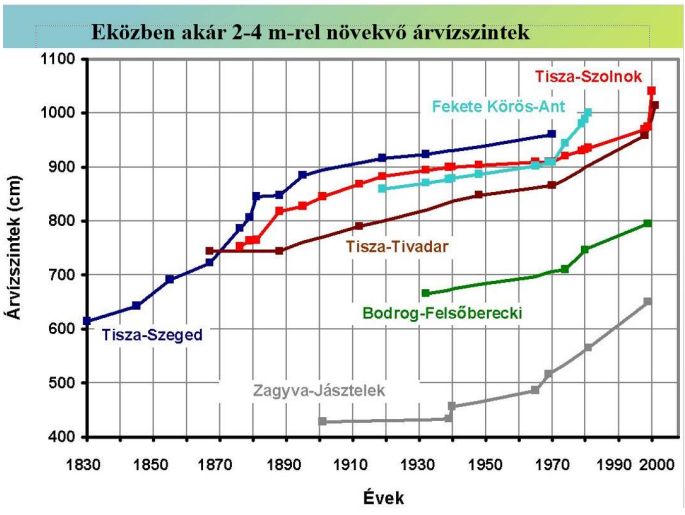
A folyószabályozások hosszútávú negatív következményei.
Az égető vízhiány kérdése.

Barta Károly, SZTE TTIK
Geoinformatikai, Természet- és Környezetföldrajzi Tanszék

A Docens úr tovább sorolja a Tisza-szabályozás káros hatásai. Kiváló, hogy 145 év után ennek is eljött az ideje.

A szabályozás következményei a töltések között

- rövidebb folyó, nagyobb esés → bevágódás
- árvizek gyorsabb levonulása → a kisvizek időtartama nő
- keskeny hullámtér → gyors feliszapolódás a töltések között
⇒ emelkedő árvízszintek
- vízháztartás egyoldalú megváltozása (víztartalékolás hiánya, fokgazdálkodás vége)



• **TÁJ KISZÁRADÁSA**
  – nincs felszíni víz
  – nincs párologtató vízfelület
  – alacsony talajnedvesség
  – mély talajvízszint
• természetes vizek **KIZÁRÓLAG CSAPADÉKBÓL** kapnak utánpótlást (kivéve az egykori ártér mélyebb része)

A legnagyobb kihívások napjainkban és a jövőben

- **aszály, vízhiány**: mezőgazdaságban, természetvédelemben, (ivó)vízellátásban
- káros víztöbblet: **belvíz, árvíz**
- sokszor *ugyanabban az évben*, néhány hónap eltéréssel ugyanott, vagy *egyidőben* más területeken

Nem lehetne a kettőt összekötni?

++

Amit leírtak
A helyi sajtó írta a nagyárvíz időpontja környezetében:
„Okolták a Marost is
Sokáig folyt a vita azon is, hogy valójában a Tisza döntötte-e romba Szegedet, avagy az éppen a város fölött a folyóba torkolló Maros, hiszen ha ennek árhulláma nem adódik a Tiszáéhoz, minden bizonnyal Szeged sem pusztul el. Fel is merült több alkalommal még 1879 előtt, például a folyószabályozások kapcsán, hogy a folyót a város alatt kéne a Tiszába csatlakoztatni, ezt azonban elsősorban gazdasági okokból elvetették."
A hajnal nem találta meg többé Szegedet | Szegeder
Érdekes, hogy ez a téma 145 év után is előjön.

A Tisza-Maros torkolat ma is Szeged ELŐTT van.
Sokan attól féltek, félnek, hagy a két nagy folyó árhulláma nehogy egyszerre, egyidőben érjék el Szegadat. Ezek nehogy találkozzanak Szeged előtt. Ez a tét!

A Maros torkolat Szegedtől délre helyezését az akkori világ legnagyobb folyószabályozója, az olasz Pietro Paleocapa, is erősen javasolta. Őt Széchenyi kérte fel a Vásárhelyi - terv véleményezésére, egy korabeli tervbírálatra, mint a kor legtapasztaltabb folyószabályozóját.
Akkor azonban Szeged városa rossz döntést hozott: Paleocapa javaslatát elutasította.
A korabeli hajózás érdeke miatt.
Ugyanis egy déli torkolat miatt a Maroson érkező hajók Szegedtől délre értek volna a Tiszába, és a becsatlakozástól a rakpartig az árral szembe kellett volna haladniuk a kirakodáshoz.

Az árral szemben haladáshoz lóvontatás kellett volna, mely drágította, bonyolította volna a hajózást.

Azóta a teherhajózás régen megszűnt, a marosi árvízveszély viszont velünk maradt. Ideje lenne a Városnak a témát ismét napirendre tűzni.

Az ATIVÍZIG pár évtizeddel ezelőtt valahogy „igazolta", hogy ez a torkolatáthelyezés semmit sem segítene városnak, pedig a két nagy árhullám egyesülése városunk előtt ma sem a legnagyobb vágyálmunk!

Ha a szegedi árapasztó csatorna a város keleti oldalán épülne, ez a gond is megoldódna.

Más:
a 1838-as jeges ár Pesten mintegy a szegedi nagyárvíz előzetese volt.



Az események hasonlóságai:
„A városnak még szerényebb becslések szerint is a fele megsemmisült, a romokon azonban egy modern és elegáns Pest alapjai születtek meg."
„1838. március 13. és 18. közötti jeges ár" még a hónap és a nap is egybeesik. Csak 41 évvel korábban volt.
„1838-ban Vásárhelyi Pál**,** az ismert vízügyi mérnök már év elején figyelmeztetett arra, hogy egy nagyobb árvíz felkészületlenül érheti a várost". Mindkét várost többször figyelmeztették. Vásárhelyi mindkét városban dolgozott.
„Bécsen és Pozsonyon át tehát jelentős víztömeg érkezett**,** Pest és Buda között pedig a zátonyokkal, szigetekkel tarkított, rendezetlen meder kedvezett a jégdugók kialakulásának, így nagyon lassan tudott levonulni a víz". Mindkét városra FÖNTRŐL zúdult rá a rengeteg víz, mely a városokban és azoktól lentebb csak nagyon lassan tudott tovább folyni.
„A legnagyobb károkat az alacsonyan fekvő pesti oldal szenvedte el, … szinte csak a nagyobb dombok és az épületek felső része maradt szárazon, Ferencváros egyes részein pedig 2,6 méteres vízmélységet mértek**.**" Akár Szegeden.
„Mivel az épületek jelentős része ekkoriban alapozás nélkül, vályogból készült, ráadásul Pest nagyon sűrűn beépült, a házak már másnap elkezdték megadni magukat a folyónak." Mint Szegednél is, hiszen a város mintegy 6000 épületéből a Tisza mindössze alig 300-at nem mosott el.
„Csónakokkal mentették a lakosságot, a fedél nélkül maradt embereket pedig a külvárosban igyekeztek elhelyezni …" Szegeden a temesvári katonaság végzett életmentést. Nekik köszönhető, hogy kevesen haltak meg. hatalmas munkát.
„Az árvíz következtében 50-60 ezer ember vált hajléktalanná …" Majdnem azonos a szegedi adattal.

A megoldások hasonlóságai:
„Az újjáépítés jelentős részét közadakozásból finanszírozták**,** Liszt Ferenc például több koncertet is adott a károsultak megsegítésére.” Mint nálunk is.
„… az addigi szűk és szabálytalan utcák helyén – bécsi mintára – modern, szellősebb város jöjjön létre.”
„Az 1838-as tragédiának nagy jelentősége volt abban, hogy kialakult Pest mai szerkezete, és a Duna szabályozásának kérdése is új lendületet kapott …”
https://welovebudapest.com/cikk/2024/03/13/budapest-1838-as-pesti-arviz-wesselenyi-miklos-arvizi-hajos/

A két árvíz között 41 év telt el. Ez alatt Szegeden szinte nem történt semmi. Semmit sem tanultak a pesti esetből, pedig jól ismerték a Tiszát. A vizes szakma sem segített a hasonló helyzet bemutatásában.

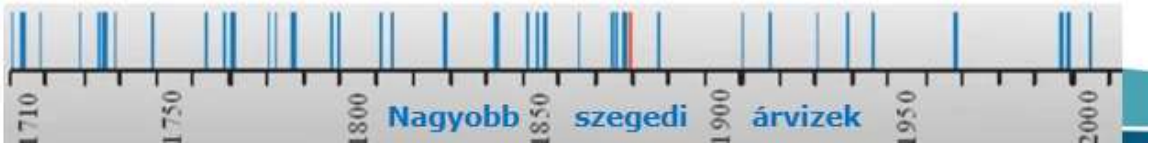
Biztos, hogy ez trehányság, előre nem látás, halogatás, mint súlyos emberi hibák sorozata Szegeden is a bajok egyik okozója volt.

Sajnos ma is csak a veszély előtti pillanatban riadnak föl arra, hogy valamit tenni kellene. Amikor pedig szárazság, aszály van, úgy tesznek, mintha itt semmi baj sem lenne, pedig ez a veszély ma is fennál és ma sem megoldott.

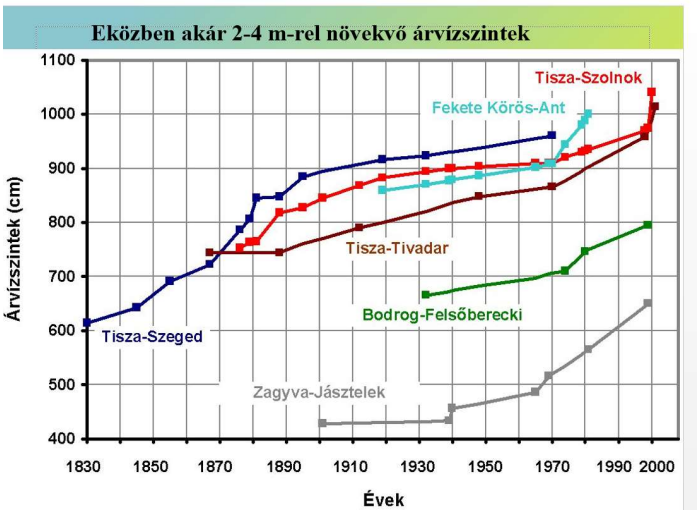
Amit nem mondtak el …
Mivel a konferencia is foglalkozott Szeged árvíz utáni várostervezésével, mindazzal, ami az nagyárvíz után elindult, én is kitérek erre.

1. A jövő szegedi árvizei

Az utolsó félelmetes, szegedi árvizes év a 2006 volt. Ennek 18 éve volt. Már éppen leszoktunk arról, hogy ilyenek is vannak, és azonnal úgy teszünk, mintha ilyen velünk soha elő sem fordult volna.
Pedig Sági Rajmund mostani előadásából tudjuk Szeged korábbi valamennyi árvizét dátum szerint. Ahogy az az alábbi ábrán egy függőleges vonallal jelezve látható, (és ezek csak a nagyobbak!):



Nem kell nagy jósnak lenni: természetes, hogy hasonlók ezután is lesznek majd.
Senki sem merte kimondani, hogy Szegeden ekkora árvíz már soha nem lesz. Azt sem, hogy ennél még nagyobb is jöhet! Barta docens úr bemutatta szomorú jövőnket egy grafikonon.



Minden itteni vonal egyre magasabbra megy!

A törvényszerűség folytatásával ezek egyre nagyobb magassággal jönnek majd! Az éghajlatváltozás papjai szerint nagyobbak és rendszertelenebbek lesznek majd.

2. Meddig elegendő a mai szegedi falmagasság? Mi lesz akkor, ha már ez sem elég?

A mai „csúcs” kiépítés:



A földgátas szakaszokon meddig emelhető a földtöltések magassága? A Dóm tornya hegyéig? Kizárt dolog!

Az alumínium paneleket kicserélik majd egyre magasabbra? Lehet, hogy a Móra Múzeum ablakai fölötti magasságban folyik majd a Tisza? Nem volt ez egy hirtelen, olcsó megoldás, melyet Szegednek vívmányként adtak el? Löktek nekünk egy olcsó játékot? Legyen ennyi elég – alapon. Vagy ezt, vagy semmit? Szegedi beállítás: ez óriási eredmény!

Ma ettől a fals, gátemelgetős „koncepciótól” a vízügyi szervezet nem tud elszakadni, pedig ezt a helyzetet már a kezdetekkor támadták azok, akik a töltésépítést ellenezték, tehát már Vedres István is. Mindenben nekik lett igazuk!

3. Ha igaznak gondoljuk a klímaváltozást, akkor igaznak kellene elfogadni a szélsőséges esőket is!

Nagyon tudják mondani az éghajlatváltozást, a klímaváltozást. Azt is, hogy számítani kell nagyobb esőkre, villám árvizekre, melyek során pillanatok alatt hatalmas mennyiségű eső zúdul le. Mint amelyen 2013-ban már itthon is megjelent a Duna vízgyűjtőjén.

.Mi lesz, ha egy heves viharcella a Tisza felett üti fel a tanyáját? Itt ez kizárt?

4. Mi van ajkkor, ha a Tisza kiszárad?

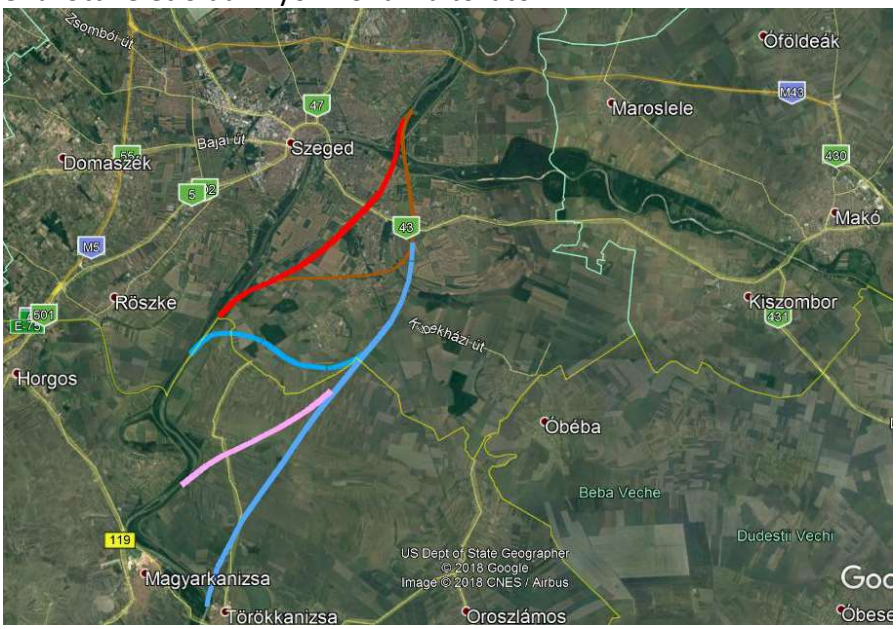
Egyesek szerint ezt sem lehet kizárni a jövő forgatókönyvei közül. Nem elképzelhetetlen, Hiszen többször előfordult már a nagyon kis víz. Egy párszor meg lehetett kerülni szárazon Belvárosi híd újszegedi pillérét. A konferencián hangzott el, hogy a szegedi vízlépcsőn mért legkisebb vízállás a szegedi vízmércénélo-**250** cm volt. A szegedi vízmérce a Belvárosi híd mellett megtekinthető. Ennek a nulla pontja átlagos vízállásnál a víz alatt van. Tessék elképzelni attól még lefelé számítva 2,5 métert. Valóban nem sok víz lehetett akkoriban a Tiszában. A világban vannak példák a teljesen kiszáradt folyókra is.
https://www.szolnoktv.hu/hirek/kiszaradhat-e-a-tisza

5. Kockázatelemzés és kárbecslés

A Tisza völgyében Szeged városa a legnagyobb érték.
Ma már vannak módszerek a kockázatbecslésre, kárelemzésekre, a kár forintosított becslésével. Ja készült ilyen Szegedre, jó lett volna arról hallani. Most az aszályos időszakban lenne mód a nyugodt számolásra, arra az esetre, ha lenne egy második szegedi nagyárvíz. Az árvíz elleni védekezés magas költségű, de másképp látnánk a jelenséget, ha az előbbi költségek, az árvíz miatti kár becslést ismerhetnénk.

6. Még véletlenül sem került szóba a szegedi árapasztó csatorna kialakítási lehetősége

Egy hasonlót már Vedres István is javasolt. Nem velem kellene vitatkozni a vizes kollégáknak, hanem vele. Akik ismerik városunk történetét tudhatják, hogy városunk is kezdeményezte már egykor árapasztó csatorna építését. Mitől számít ez me mégis egy légből kapott dolognak a gátemelgetés helyett?
Már régen meg kellett volna a hasonlókat Európában keresni és bemutatni a szegedi társadalomnak, mint egy igazi innovációt! Semmi sincs előkészítve, tervezve, pedig ezekben az aszályos időkben kényelmesen lehetne ezzel előre haladni. A tervezéséhez már városunkban vannak a legkiválóbb számítógépes szoftverek is.
Lassan ennek a csatornának is elépítik a nyomvonalát, azaz olyan épületeket emelnek a helyén, melyek megakadályozzák a majdani csatorna építését vagy megdrágítják. Hiányzik az előrelátás. A város melyik oldalán lenne olcsóbb? Ezért minél később építik meg, az annál többe fog kerülni!
Az általam behúzott kelet oldali nyomvonal változatok:



Lechnernek eszébe sem jutott az árapasztó csatorna.



A világ végéig a szegedi Belvárosban képzelte el a Tiszát!
A fentebbi tárképen látható az általa tervezett város. Benne a Tiszával, melyen látható az áramlástanilag nagyon kedvezőtlen hirtelen délre fordulása a folyónak, valamint a nagy mederszűkület.
Ennek ők is nagy jelentőséget tarthattak, hiszen az ívbelsőben megszélesítették a Tisza medrét, Újszeged területének rovására. E a térképen a „pöttyezett” terület.



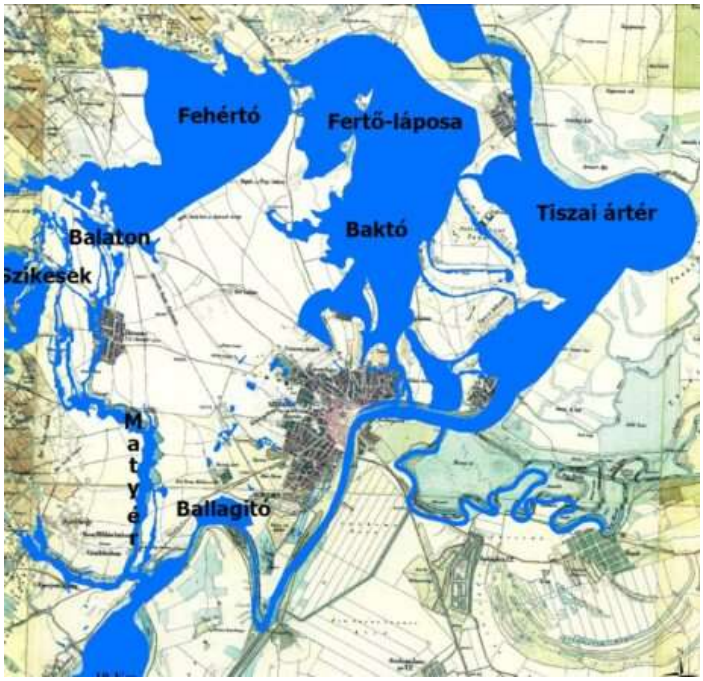
https://europebetweeneastandwest.wordpress.com/2019/10/17/shaky-foundations-bridging-the-tisza-in-szeged-for-the-love-of-hungary-part-37/

Szegedet Lechnerék aszimmetrikusra tervezték, azaz a Tisza jobb partja teljesen más kiépítésű lett, mint a bal part, azaz az újszegedi oldal.
Ha egy árapasztó csatorna megépülne, akkor hatalmas fejlesztési terület nyílna a féloldalasság kiegyenlítésére.

Az árapasztó csatorna a Tisza-Maros torkolat közelében válna ki. A visszatérésre több lehetőség lenne, attól függően, hogy még a határ előtt vissza akarnánk térni vele a Tiszába, vagy Szerbiába is átmennénk.

Van tehát eszközünk a másfajta árvíz levezetésre.

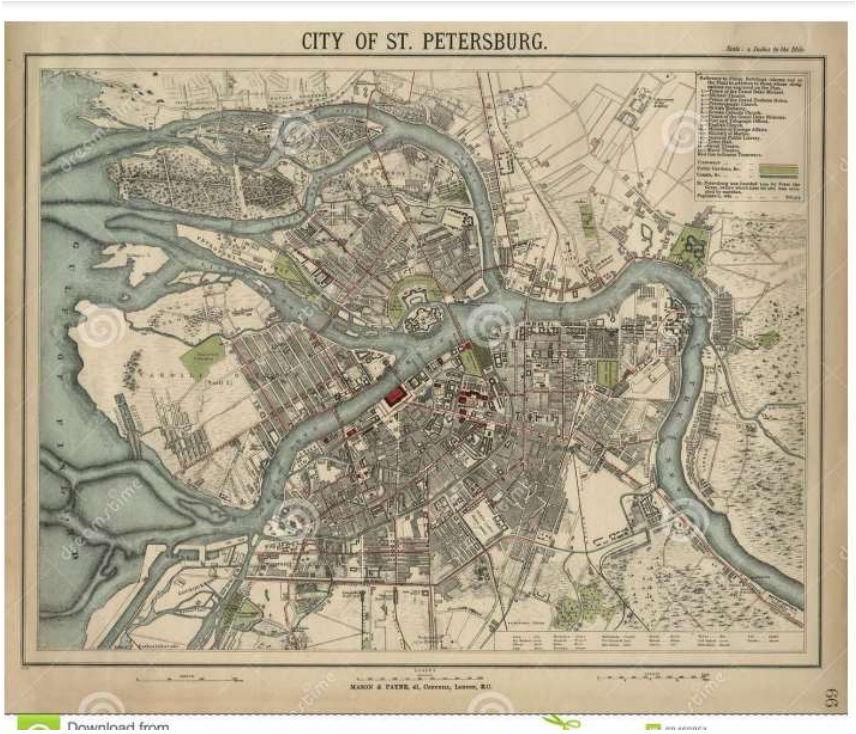
Amikor éppen elegendő a víz a város környezetében. A Szeged körüli egykori gyönyörű vízi világ:



http://szegedfolyoirat.sk-szeged.hu/2021/01/02/mate-zsolt-milyen-regiek-a-szegedi-utcak/

Ebből s sok tiszai medres világból lenne jó valamennyit visszamenteni pl. egy új árapasztó csatornával.

Vannak nagyvárosok hasonló mellékágakkal. Szentpétervári és az amszterdami lehet erre a példa:





Miért ne hoznánk vissza egy mainál kedvezőbb állapotot egy árapasztó csatornával Szegeden? Ez is egy reformáció lenne, annak az igazi értelmében!

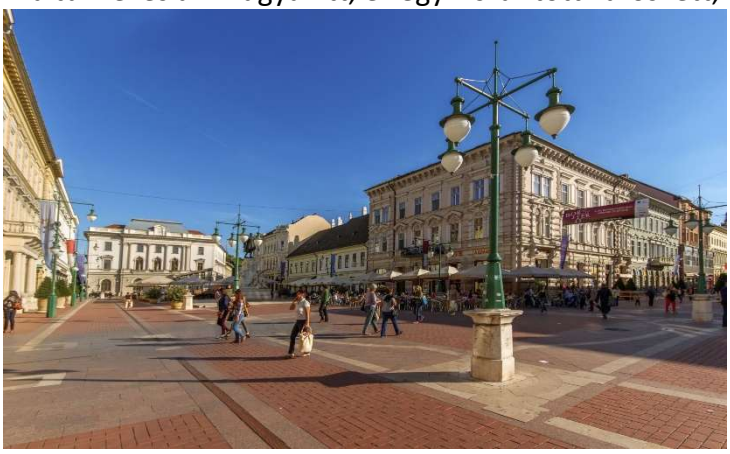
Volt már sokszor amikor túl sok volt a víz a városban:





http://forumhungaricum.hu/kulturkincs/a-nagyarviz-festmenyeken/

Ma túl kevés a víz ugyanitt, ez egy kiszárított város lett, a tégla burkolatú sivatagokkal:



De lehet ugyanezt elérni az aszfalt- és beton sivataggal. Tessék ehhez a nyári 40 fokot hozzáképzelni. Ilyenkor ez élhetetlen, aki teheti elmenekül innen. Ez lenne a manapság sokat emlegetett „zöld vagy zöldített Szeged”, aki másutt vérre megy egy többnyire bozótosért?



Az inga nagyon rossz irányban lendült ki a mai szélső pontjába. Vissza kellene kissé hozni az árapasztó csatorna megépítésével.
Az árapasztó csatorna visszahozna egy kis vizet a város közelébe, enyhítve a kiszáradt, kiszárított város érzetét. Lényegében tehát ez egy reformáció lenne!

7. Gyula város megoldása, mint szegedi minta

Hozhatnék külföldi példákat is, de a hazait hitelesebbnek tartom. Találtam egy kis magyar várost, amely 100 éve a helyes elveket követi.

Gyula város folyója a Körös, amely ugyanúgy a város közepén folyt, folyik át, mint Szegeden a mai Tisza. A Körösön is nagy volt a különbség a nyári kis víz és az árvíz esetén. Ez ma Szegeden 13 m.

Az árvíz néha ott is nagy károkat okozott. Mit tettek? A városon kívül építettek egy vadonatúj medret és Köröst onnantól abban folyt.
De meghagyták, nagyon helyesen, a városközepi Köröst is. Ilyen egyszer ez!

Nyilvánvaló, hogy a városon kívül olcsóbb az árvíz elleni védekezés, mint a millió városi kötöttség mellett.

Megoldották a régi Körösben folyható víz szabályozását is, hogy a város közepén mindig maradjon valamennyi víz, immár veszélyt nem okozó mennyiségben és módon. A nagy vizeket pedig egyértelműen az új mederbe terelték.

Három különlegessége is van:

a) az új meder hossza nagyobb, mint amennyit Szegeden építeni kellene.
b) A gyulai új meder idejében csak kubikusok voltak, sehol a ma létező óriási földmunkagépek.
c) A régi meder vízszintmagasságát olyan jól oldották meg, hogy azt ma is be tudják állítani dm pontossággal

A kiváló magyar vízügy valamikor erre is képes volt.

Szegeden egy hasonló helyzet miért elképzelhetetlen?

Gyula és Békéscsaba belvárosa, de partfal, azaz gátak nélkül! Belterületek otromba partfalak nélkül!





8. A Csepel szigeti minta

A kiváló magyar vízügy következő bravúrja a Csepel –szigeti megoldás.

A Budapestről kijövő Duna régen két egyforma méretű szakaszra szakadva vette körül Csepel-szigetet.

A fővárosi 1838-as árvíz után ezt a helyzetet módosították úgy, hogy a kelet ágat elsorvasztották. A főmeder a nyugati lett.
A kelet meder elejére és végére is építettek egy – egy zsilipet, azaz egy-egy keresztgátat.

Azaz csak annyi vizet engedtek be a kelet ágba, a Ráckevei-ágba, amennyit előre meghatároztak. Mivel a Duna aluról felfelé is képes lenne ezt megakadályozni alulra is tettek egy zsilipet. Ezzel a két zsilippal tetszőleges magasságra be tudják állítani a keleti ág vízszintjét. Ugyanúgy, mint Gyulán!

Mind Csepelen, mind Gyulán a visszaléptetett folyóág mellett rekreációs lehetőségeket alakítottak ki. Gyulán szép éttermek, presszók mellett pihenhet a polgár.

9. A kulcsszó az előre meghatározott, beszabályozandó vízszintmagasság.

Ma Szegeden a Belvárosunkban a Tisza vízjátéka 13 m. Azaz ennyi a szintkülönbség a folyó legkisebb és legmagasabb vízszintje között. Ez nyilván hatalmas érték. Árvíz esetén a Tisza kijön a rakpartra, és ezer szerencse, ha onnan nem buggyan ki.

A gyulai és a csepel-szigeti példák alapján Szegeden is be lehetne szabályozni a vízszintet úgy, hogy az mindig alacsonyabb legyen mondjuk a rakparti út szintjénél. de lehetne ez az érték pl. a Huszár Mátyás rakpart útszintjénél 0,50 m-rel lentebb.

Ennek remek következménye az lenne, hogy nem kellene az a rettenetes vasbeton fal, amely kettészeli a Belvárost, mint egy várfal, mint árvédelmi fővonal, ami szent és sérthetetlen, ami emiatt rengeteg kötöttséget ír elő.

Ma ez a létesítmény rengeteg fejlesztési elképzelést gátol, mert itt a legfőbb cél az ár elleni védelem. De semmi sem írja elő azt, hogy ennek épp a Belváros közepén kell lenni.

Hasonlóan a rakparti út sem kellene, mely úgy működik, mint egy városi autópálya.

Gyönyörű egyenes vonala miatt ezt előszeretettel használják az autósok, kikerülve ezzel a Tisza L. krt. forgalomakadályozó jelzőlámpatömegét. De ezzel elválasztják egymástól a Belvárost a Tiszától. Nagyon régi kívánság a város jobb összekapcsolása a folyójával, ahogy egykor is lehetett.

A szegedi Tisza-partot minden nap sok ember látogatja, mert a folyó látványa gyógyít, pihentet.

Ezt is el lehetne bontani, tehát megszűnne a város közepén a hatalmas vasbeton-aszfalt sivatag. A Belváros és a Tisza kapcsolat ismét a régi idők szerinti lehetne, a város fellélegezne, tele pihenő emberrel. Itt is ki lehetne alakítani a rekreációs területet, egy különlegességet, amely Szeged értékét, élhetőségét megnövelné.

Ehhez kellene egy árapasztó csatorna, a 6. bekezdés egyik nyomvonala szerint. Mi lenne a két ág szereposztása?
A mai belvárosi ág lenne a visszafogott folyóág, mint Gyulán, és az új ág, az árapasztó, pedig a nagy vizeket levezető Tisza-ág. A két zsilipet itt is meg kellen építeni az új csatorna kiválási pontja után illetve az új csatorna visszalépési pontja előtt.
Ezzel biztosítható lenne az állandó vízszintet a belvárosi ágban, mely a vízszint mindig a az előre eldöntött érték alatti lenne. Ha ennél nagyobb víz jönne, azt beirányítanák az árapasztóba, mely az árvizes időszakon kívül egyébként száraz meder lenne.

Nem is értem a mai vízügy nagy ellenállását, amikor a szegedi megoldás ugyanaz lenne, amelyet már két helyen is biztonsággal működtetnek, saját maguk által igazolva.

Nem vagyunk tehát eszköztelenek!
Az árapasztó csatorna kritikus szakasza az eleje, mely Újszeged egyre épülő területe. Itt nagy a veszélye az terület elépítésének, a beépítés miatt, mivel Újszeged elindult Deszk felé. Minél későbbre tolódik az árapasztó építése, annál drágább lesz a kisajátítás, a rombolás miatt.

10. A Vásárhelyi terv és az új Vásárhelyi terv

A Tisza-szabályozás Vásárhely Pál tanulmányterve alapján készült el, melynek tervezési elvei Sági úr konferenciai előadása alapján:

Vásárhelyi-féle Tisza szabályozási elvek

árvizek gyorsabb levezetés + árvizek szétterülésének megakadályozása

Ezek az elvek egyre nagyobb árvizeket okoztak, sok belvizes terület született, hatalmas aszályok jelentkeztek, azaz maga lett a csőd, melyet pedig a jelentőségére utalóan, „szerényen” második honfoglalásnak neveztek. Pedig csak kiszolgálták az akkori tőke nyers

érdekeit, megnövekedett gabonaigényeket, az akkori pénzvilág érdekeit, amellyel akkor valakik sokat tudtak keresni.

Változtatni kellett!
Ennek új elvei:

- **nem szabad kivinni az országból a nagyon értékessé váló vizet, hanem azt a hatalmas vízhiány enyhítésére kell felhasználni, tehát minél több vizet vissza kell tartani,**
- **az árvizeket szét kell teríteni az országon belül. Ehhez árapasztó tározókat, magyarul mesterséges tavakat kell létesíteni a folyó mentét több helyen.**

Látható, hogy az elveikkel 180 fokot fordultak – tegyük hozzá, szerencsére.

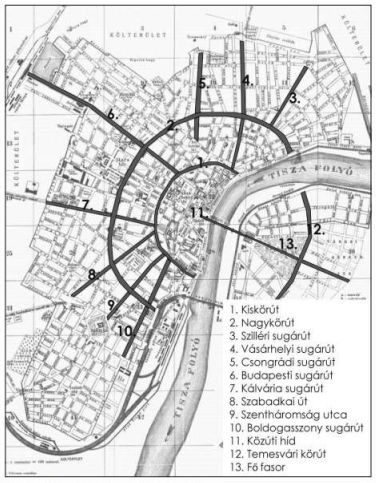
Az új elvek pontosan tagadásai a régieknek. Mi ez, ha nem kényszerű beismerése a csődnek. A sors iróniája, és a névadói fantáziának silányságának, hogy mindkettőt Vásárhelyről nevezték el.

Manapság az a furcsa helyzet állt elő, hogy a régi elveket építik tovább, hiszen ma is a töltéseket emelgetik, az újak elvekre meg nincs pénz. Ezért a kezdeti nekibuzdulás után elakadtak. Sőt a Műegyetemi mérnökök ráadásul támadják az ún. „új Vásárhelyi terv” elveit. Ebből még bármi is lehet.

11. <u>Kellettek-e külföldi minták Lechnernek ahhoz, hogy az árvíz utáni Szegeden legyenek sugárutak?</u>

Az következő várostérkép mutatja a Lechner tervezte sugárutakat és körutakat. De milyen elveken alapulhatott ez?

Minden sugárút a főtérre, a Széchenyi térre és így a Belvárosi hídra irányul. Írnom sem kell, hogy a forgalom ilyen egy-egy pontra koncentrálása már elképzelhetetlen, megengedhetetlen lenne. Ezt csak a „modern” város tervezői engedhették meg maguknak.



13. ábra: Az új sugaras-körutas város szerkezet
Fig. 13 The new, radial urban structure

Magyar várostörténeti atlasz 3.
2014.

Mi volt a cél a párizsi sugárutak tervezésénél?

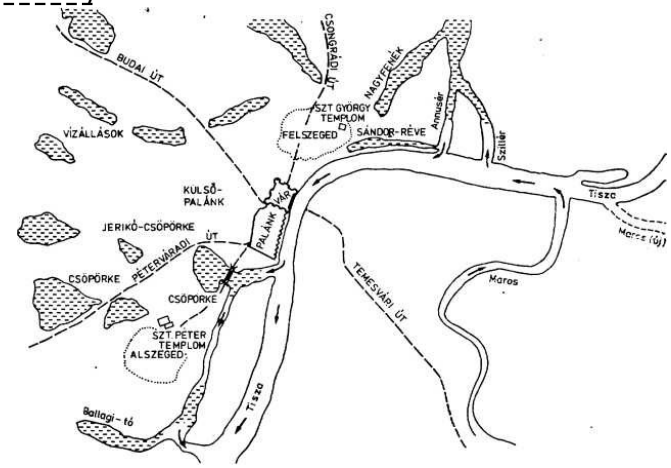
A szegediek szeretnek Párizsra hivatkozni, mert az olyan előkelőnek tűnik.

„A Sugárút kialakításához a minta Párizsból jött. Párizst ugyanis III. Napóleon uralma alatt jelentősen átszabta Georges Eugène Haussmann báró: a zsúfolt középkori városrészeket elegáns, széles, szellős sugárutakkal nyitotta meg.

Igaz, e sugárutak létesítésének egyik célja valójában az volt, hogy megnehezítsék Párizs lakóinak a barikádok építését, és megkönnyítsék a hadsereg városon belüli mozgását.”

Szegeden is akartak volna ágyúzni a sugárutakon? Akarhatták is is megakadályozni a barikádok építését? Nem hiszem. Itt természetes magyarázata van a sugárút átmentésének.

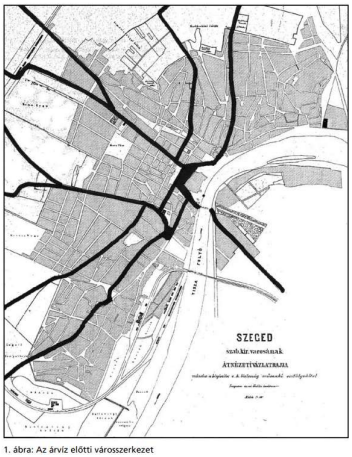
Szeged és környezetének középkori úthálózata, mely biztosította a szomszédos városok elérését (lásd az útneveket)



https://netkonyvek.hu/veress-d-csaba-a-szegedi-var/

Az utcanevek megadják azon városok nevét, mellyel kellett az összeköttetés: Csongrád, Buda, Pétervárad, Temesvár.

Ugyanez a városban, a nagyárvíz ELŐTTI – tehát már az árvíz ElŐTT kész volt, a városban benne volt a városi sugaras úthálózat



1. ábra: Az árvíz előtti városszerkezet

Magyar városok atlasza 3. 2014.

Tehát:

nem kellett Lechnernek semmit sem kitalálni, mert a szegedi sugárutak szegedi adottságok, melyek már a nagyárvíz előtti Szegednek is részei voltak! Ebben nincs semmi modernkedés. Nem volt szükségük Párizsra mutogatni.

12. De honnan voltak a körutak? Ehhez előbb tudni volt, hogy ki volt Lechner Lajos, ki volt Reitter Ferenc?

„Lechner Lajos (Buda,1833.–Budapest,1897.) magyar mérnök; kora egyik legkiválóbbnak tartott várostervező szakembere Nagy részt vállalt Budapest első általános rendezési tervének előkészítésében. Az 1879-es árvíz által elpusztított Szeged városa Lechner tervei alapján épült újjá." „1854-től a budai Műegyetemen tanult, s mérnöki oklevelet szerzett, majd a budai építészeti igazgatóság szolgálatába lépett, ahol **Reitter Ferenc** és Mihalik József **irányításával** sokféle építészeti feladat megoldásában vett részt."

„1870-ben elnyerte Budapest általános rendezési terveinek előkészítésére kiírt nemzetközi pályázat 10 000 forintos nagydíját. Lechner tervezte az Andrássy utat …"

„Az 1879-es szegedi nagy árvízkatasztrófa után Tisza Lajos kormánybiztos Lechner Lajost hívta meg az elpusztult város újjáépítési terveinek elkészítésére."

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

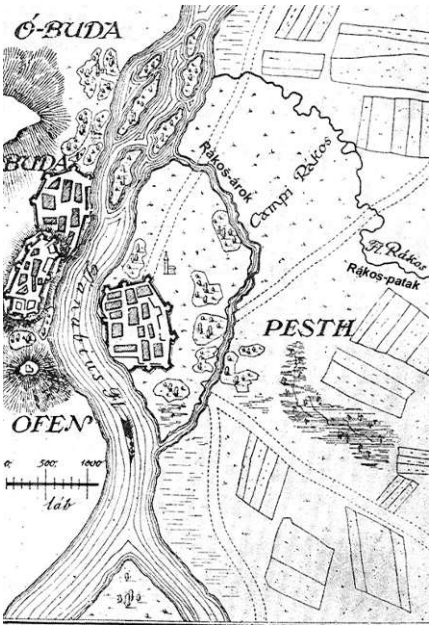
13. Na, és ki volt Reitter Ferenc?

„Reitter Ferenc (Temesvár,1813.– Budapest 1874.) magyar mérnök, az MTA levelező tagja (1865)."

„A Fővárosi Közmunkák Tanácsa szakosztályfőnökeként Buda, Pest, majd az egyesített főváros városrendezésében dolgozott."

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

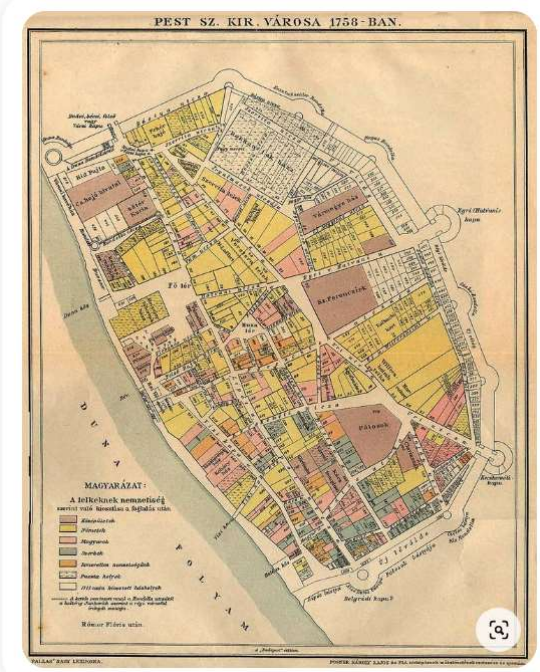
„A mai Belváros legfontosabb útvonalának számító Nagykörút helyén a XVIII. század első felében még a Duna egyik, árvizek esetén vízzel színültig megtelt fattyúága, az esővízelvezetőként, illetve szemétgyűjtőként funkcionáló, jó eséllyel elképesztően bűzlő Rákos-árok csordogált, melyet fokozatosan feltöltöttek… "



Buda és Pest térrajza Mikoviny Sámuel 1737. évi térképén

Látható a Duna. a várfallal körülvett egykori kis területű Pest, továbbá a várostól keletre egy Dubna-mellékág, a Rákos-árok.
https://24.hu/kultura/2016/10/20/a-nagykorut-helyere-tervezett-csatornaval-budapest-egy-csapasra-velenceve-valtozott-volna/

A várfallal körülvett régi Pest a Dunával:



https://hu.pinterest.com/pin/8585055528272546/

Felhívom az olvasó figyelmét két vonalra: a pesti várfaléra és Rákos-árokra, mert az később lényeges lesznek!

„A Fővárosi Közmunkák Tanácsa alakulásának évében, 1868-ban már szorgalmazta egy város szívén áthaladó út megépítését, amely egyrészt csábítóbb hellyé teszi a Belvárost, másrészt pedig fontos közlekedési útvonalként szolgálhat. …
Reitter Ferenc ötlete azonban ennél is elfogadhatóbbnak tűnt: a mérnök fejében 1842-ben született meg a Duna bal partján futó hajózható csatorna – ugyanezen egyébként korábban **már Kossuth is** gondolkodott – ötlete, de ezt két évtizedre az asztalfiókba süllyesztette. 1862-ben aztán újra előrukkolt vele, sőt, 1865. augusztusában egy kidolgozott tervet is bemutatott a csatornára vonatkozóan. A terv csodával határos módon egyáltalán nem ütközött kemény ellenállásba, sőt, a kivitelezésre létrejött a Pesti Dunacsatorna Társaság … „
„**Az ötlet annyira Reitter rögeszméjévé vált, hogy 1866-ban még akadémia székfoglaló beszédét is erről tartotta.**
„Mivel túl költséges lett volna, (ezért helyette-RM) 1871-ben végül megszületett a mai Nagykörút az egykori medertől kis mértékben eltérő terve …”



Csatorna elképzelése a mai Nagykörút helyén, mint Velencében.
https://24.hu/kultura/2016/10/20/a-nagykorut-helyere-tervezett-csatornaval-budapest-egy-csapasra-velenceve-valtozott-volna/

Reitter a hatalmas szaktekintély:

„… „az akkor még nem egyesített kettős fővárosunkban, úgy Budán mint Pesten, minden építésre vonatkozó ügyben csak Reitter nézetének meghallgatása után lehetett valamit létrehozni s mindkét város tanácsának, mind a két város képviselőségének osztatlan bizalmát birván, tanácsa, szavazata nélkül, egyik város sem határozott bármily fontos, vagy bármily közönyösnek látszó építési ügyben sem."
https://pestbuda.hu/cikk/20180227_reitter_ferenc_aki_csatornat_tervezett_a_mai_nagykorut_helyere

A „nagy gondolat" forrásai Kossuth és Széchenyi is:

„… a csatorna nem Reitter ötlete volt, azt már korábban többek között (ki más?) **Széchenyi István is felvetette 1839-ben**, de csak elméleti szinten."
https://mandiner.hu/hirek/2020/02/duna-csatorna-a-nagykoruton

„… a **64,5 kilométer hosszú csatornát** nyílt szakaszon 37 méter 90 centiméter szélesre alakították volna ki".

Erre mind a pesti vezetők, mind az akkori minisztérium rábólintott, pedig ekkor még nem voltak meg nagy földmunkagépek.
https://www.sopronmedia.hu/cikkek/hajozhato-csatorna-a-nagykorut-helyen

Megjegyzem a nagyságrend miatt:

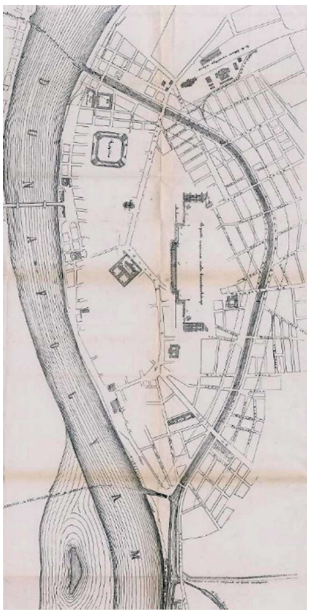
- a Tisza-Maros torkolattól a szerb-magyar határig még 15 km-re sincs, és
- ma már léteznek a nagy földmunkagépek!.

„… már 1848 előtt felvetődött egy pesti hajózható csatorna ötlete. A királyi helytartótanács 1862 júliusában arra kérte a pesti városvezetést, hogy készíttessen tervet, azonban a városnak erre akkor sem pénze, sem pedig mérnöki kapacitása nem volt. Reitter ezért saját maga készítette el a terveket és 1865 augusztusában be is nyújtotta azt a városi tanácsnak."

A régi Pest várfalának helyén van ma budapesti Kiskörút, a Rákos–árok helyén pedig a mai Nagykörút!

Szegeden a nagyárvíz után minden elpusztult, elpusztítottak, vagy ilyesmi egyáltalán nem is volt.
Az újjáépítés mai fogalmaink szerint zöldmezős beruházás volt, azaz bármit bárgová tehettek volna, tehát itt semmi sem inspirálta a gyűrű irány körutakat. Itt ezt az élet kényszerítette ki. Ha csak sugárutak lettek volna, azok nagyon megnövelték volna a városon belől az utazási hosszakat. Rövidíteni kellett átkötésekkel. Ha egy hálózat használni kezdi a sugár irányú utakat, akkor előbb-utóbb szüksége lesz a gyűrűkre is, mint a hazai autópálya hálózatnál is!

A tervezett csatorna:



https://iho.hu/hirek/hajozocsatorna-a-nagykorut-helyen-200915
https://www.szeretlekmagyarorszag.hu/multunk/ilyen-lett-volna-a-csatorna-a-nagykoruton/

14. Andrássy Gyula miniszterelnök szerepe

„… az Országgyűlés 1870-ben megalapította a Fővárosi Közmunkák Tanácsát, melynek első feladatai közé tartozott egy általános városrendezési terv beszerzése."
„Az ő javaslatára Reitter Ferenc mérnök 1869 decemberében egy nagy hatású dokumentumban műszaki szempontból összegezte, milyen teendőket tart szükségesnek a város fejlesztése érdekében. Ez az irat képezte tulajdonképpen a Fővárosi Közmunkák Tanácsa – röviden csak Közmunkatanács – feladatainak alapját."

A közmunka Tanács elnöke Andrássy gróf, míg az alelnökei közé pedig Tisza Lajost és Reitter Ferencet is beválasztották.
https://pestbuda.hu/cikk/20191027_domonkos_csaba_a_kozmunkatanacs_szuletese

„A Pestbudán is sokszor olvashattuk egy belga úr, Joseph Toussaint nevét, aki pont akkor nyújtotta be városfejlesztő elképzelését Andrássy Gyula miniszterelnöknek, amikor az épp a város fejlesztésével volt elfoglalva.

E belga úr szakított az addig uralkodó elképzeléssel, ami akkor még Reitter Ferenc csatornaterve volt, és elegáns boulevardokat, sugárutakat javasolt.
Andrássy, aki a száműzetése évében Párizsban élt, ismerte a francia sugárutakat, és magáévá tette az eszmét: Budapestnek nem csatorna, hanem elegáns körút és sugárút kell."
https://pestbuda.hu/cikk/20210821_a_parizsi_sugarutak_ihlettek_1876_ban_adtak_at_a_mai_andrassy_utat

15. Reitter és Lechner (1833-1897)

„Reitter volt a sugaras-gyűrűs szerkezet legfőbb támogatója és az ekkori mérnöki gondolkodás vezéralakja, akinek elképzelései nagy hatással voltak a kor mérnökeire és évtizedes munkatársára, Lechner Lajosra is."

„Lechner az ötvenes évek végén kezdett el dolgozni a Budai Építészeti Hatóságnál Reitter irányítása alatt."

„1870-ben megalapították a Fővárosi Közmunkák Tanácsát, a Budapesti városrendezések központi, irányító hatóságát."

A szereplők helyrerakása:

„Ezt a hatóságot Tisza Kálmán későbbi miniszterelnök irányította – a szegedi helyreállítási munkálatok kormánybiztosának, Tisza Lajosnak a bátyja –, aki ekkor ismerkedett meg a két kiváló városépítő mérnökkel, Reitterrel és Lechnerrel."

Ami rendkívül érdekes:

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

„Ezen a pályázaton indult el Lechner Lajos, amit meg is nyert, ezáltal pedig az egy évvel később egy településsé összeolvadó Budapest városképének egyik szülőatyjává vált.

> „1871 márciusában a Közmunkák Tanácsa kiírta a pályázatot Budapest Általános Szabályozási Tervének elkészítésére. Az első díjat Lechner Lajos – aki ekkor a Közmunka és Közlekedési Minisztérium főmérnöke volt"
> https://lechnerkozpont.hu/cikk/ra-tudja-nyomni-a-masok-eszmeire-is-a-sajat-zsenialitasa-belyeget
>
> „Az Andrássy út és a Nagykörút is az ő elképzelése nyomán valósult meg,"
> https://yblegyesulet.hu/lechner-lajos/

Nem is volt hát kérdés, hogy a szegedi árvízi katasztrófa után, az addigra már miniszterelnök Tisza Kálmán Lechner Lajost nevezi ki – Reitter Ferenc öt évvel korábban elhunyt –

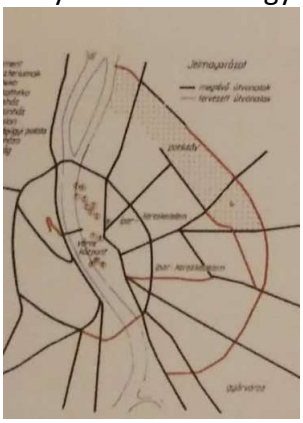
a végleges újjáépítési tervek elkészítésére, aki a fenti előzményekkel és minden bizonnyal Budapest városának szerkezeti terveivel érkezett Szegedre.

https://szeged.hu/cikk/szeged-es-a-kozlekedes-14-resz-szeged-tervezoi

Ez a nagy titok nyitja. Nem kell itt Párizsról hadoválni.

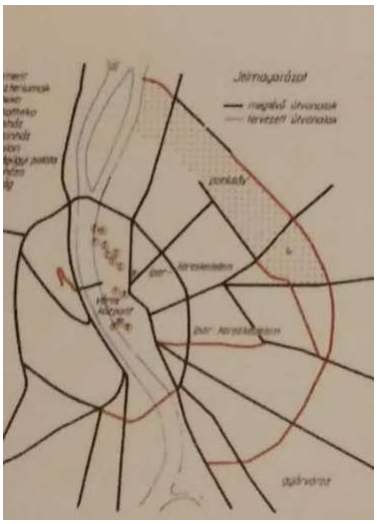
„Lechner Lajos azonban nem tartozott a párizsi minta kritikátlan utánzói közé, a szerényebb keretek között kiépülő München példáját vagy Albert angol régens herceg korabeli angliai törekvéseit ugyanúgy fontosnak tartotta."

Preisich Gábor: Budapest városépítésének történet című
könyv tartalmazza egykor pályázatra beadott pályaműveket, így a Lechner által beadottat is:



https://pestbuda.hu/cikk/20220725_tervek_egy_vilagvaroshoz_budapest_varosrendezesenek_kezdetei

Tegyük mellé Szeged vázlatát!





https://pestbuda.hu/cikk/20221118_a_modern_budapest_megteremtoje_125_eve_hunyt_el_lechner_lajos

Világos?

A kör bezárható.

Ez a magyarázata annak, hogy Lechner szinte kirajzolta a fejéből a pesti dolgokat. Nem volt szüksége semmiféle időt húzó egyeztetésekre, a városi vezetőkkel való háborúkra, a szegedi elképzelésekre. A rendkívüli gyorsasága is így válik érthetővé.

16. „A Tisza Szeged főutcája”

Ez egy elképzelés, melyet elsőként Schilsong János, az Oskolás Intézet vezetője irányításával készítettek 2005 körül, tehát 20 éve. Persze azóta nem történt semmi. Ma is csak túlzással hívhatja bárki a folyót a város főutcájának.

Talán úgy lehetne a céljukat megfogalmazni, hogy miként lehetne a Huszár Mátyás rakpartot humanizálni, tehát emberibbé, élhetőbbé tenni.

Elképzelt egy Tisza-parti útvonalat, amelyre szabadidőre, gasztronómiára és helytörténetre szervezett létesítményeket fűztek fel az idelátogató turistáknak és a szegedieknek. Ez kb. megfelel a rekreáció fogalmának.
https://szegedma.hu/kozelet/2019/06/evek-ota-csak-vizio-hogy-a-tisza-szeged-foutcaja

„A Tisza közterület, közérdek és közkincs."
„Nem a Tisza-part beépítését, hanem a zöld terület jobb kihasználását szorgalmazták."
„A projekt a Medencés kikötőtől a Sárgáig terjedő, körülbelül tíz kilométeres szakaszt érintette volna."
https://www.delmagyar.hu/helyi-kozelet/2023/03/husz-eve-hiaba-dedelgetik-almukat-fotok#google_vignette

A legnagyobb gond a rakparti út, mely lényegében egy városi autópálya. A város vezetése a választói szavazatvesztéstől tartva nem meri innen kitiltani a szerzett jogukat nagy hangon védő autósokat.

Az Oskolás Intézet terve mára elavult. Az eltelt idő alatt hasonlókat a folyópartjaikon több helyen is terveztek, melyek tapasztalatát be kellene építeni. A városvezetés tohonyasága miatt még idő is lenne rá.

A rakparti út korábban maga volt a rakpart. Azaz a Marost és Tiszát járó hajók itt rakták le a követ, a sót, a fát, az építőanyagokat, melyeket aztán vasúttal és főleg szekerekkel vittek tovább. Mai fogalmaink szerin egy logisztikai körpont volt.

Azonban mindkét folyón megszűnt a vízi áruszállítás. A rakodó feleslegessé vált, funkciót vesztett. Ez mára új helyzetet teremtett. Megnőtt ugyanakkor a szegedi társadalom rekreációra vonatkozó igénye.

Ez sajnos egybeesett azzal az elképzeléssel, amikor az autózás erőre kapott. Akkor kapták a minden gondot megoldó szerepet, mint amit ma a tram-trintól remélnek.

Az autósok pedig egyből ellepték a rakpartot. De voltak itt parkolóhelyek is. Ez ráadásul akkor történt, amikor a környezetvédelem még szóba sem kerülhetett. Ideálissá vált az autósoknak.

Most megint fordult a világ: fölértékelődött a tiszta környezet, a rekreáció igénye, és a világ kezd átállni a személyautókról a kisebb helyigényű, tisztább helyváltoztatási módokra. De Szeged mintha semmit sem venne észre.

Azt valószínűen sejtik a város mai vezetői, hogy ez – az ár elleni partfallal együtt - egy városközépbe nem illő, rettenetesen ronda létesítmény.

El akarják minél inkább rejteni, dugni a szegediek elől. Az eredmény azonban az lett, hogy az ötletelők a betonszörnyet további betonos elemekkel nyomták meg. Ez így nagyon szegedies megoldás lett: ez a fából vaskarika.

Még egy pályázatot is kiírtak ilyen céllal, persze a célt elferdítve, mellébeszélősen.

Követelmény volt az autós forgalom megtartása, melyhez jött az eltakarás, az elrejtés.

„Magához az alapvetően árvízvédelmi és közlekedési célokat szolgáló műhöz aligha fognak hozzányúlni.”
Ez az eddig és ezután is a mindent megbénító két óriás akadály.

Néhány eszement ötlet:



Mire jó ez az inni idejött beton dinoszaurusz?



Egy új rondella? Mely kilátó akar lenni. Láthatóan ugyanolyan magas, mint a rakparti járda, tehát a „kilátóról” ugyanazt lehet látni, mint a néhány méterrel bentebbi járdásról.



Jellemző az újságírói vélemény: „ Hasonlóan az előzőhöz, nem sok értelme van, és ha így, mindennemű árnyékolás nélkül valósul meg, használni sem nagyon lehet majd.”
A zavaros elveket lekövették a tervezők:



„… ide játszóteret képzeltek, **két méterre** a város egyik legforgalmasabb útjától.” Tényleg ott hintáznak a gyerekek!
https://szegederarchivum.hu/szetszedtuk-a-rakpart-latvanyterveit-es-az-a-helyzet-hogy-ezeket-tenyleg-meg-kell-valositani/

Pedig a rekreáció alatt egy olyan környezetet képzelek el, mind Csongrádon a Körös-toroknál van, vasbeton és autó NÉLKÜL.



https://www.szegvar.hu/csongrad-koros-torok/

17. Hídépítés-I.; A híd és Lechner

Lechner Szegednek csak egy hidat tervezett, és sehol sem jelezte, hogy amennyiben a város fejlődése majd igényli, újabb hidakra lesz szükség. Ez megnehezíti a mai mérnökök helyzetét.

Állítják, hogy világlátott ember volt. Mielőtt Szegeden kezdett volna dolgozni, európai körutat tett. Láthatta, hogy a nagyvárosokban mindenütt több híd áll. Párizsban ma 37 db a Szajnán. Feltételezhető, hogy Lechner idejében sem csak egy volt belőlük

Ha több hidat is elképzelt volna emiatt más szerkezetet rajzolt volna Szegedre, mert akkor a sugárutakat hidanként esetleg szét kellett volna osztani.



- Itt látható, hogy Szegednek csak egy közúti hídja készült!
- Mivel a két körút végén nincsenek hidak, minden körút Tisza felőli utolsó szakasza emiatt egy-egy zsákutca lett. Tehát mindenkinek az egyetlen Belvárosi hidat kellett használni.
- **Jellemző, hogy a korabeli mérnökök már akkor is KÜLÖN építették meg a közúti és a vasúti hidat egymástól! Az a mai elképzelés – az egyesített közúti-vasúti híd még véletlenül sem jutott az eszükbe!**
- Látható, hogy a Nagykörút déli végét nekivitte a vasút íves vonalának, amikor még a Nagykörút vonalát felvehette volna úgy is, hogy az a vasút kanyarulata fölött metszette volna a Tiszát. Tehát ki sem akarta vinni a Tiszáig. Azaz oda biztosan nem képzelt el hidat. Aza eszébe sem jutott az a mai törekvés, hogy úgymond bezárja a Nagykörutat!

18. Hídépítés-II.; A híd és a józan paraszti ész

A fentebbi rajzon jól látszik az, hogy a Tisza a mai Belvárosi híd mellett a legkeskenyebb, a legszűkebb. Ha tudjuk, hogy ott a híd előtt hajóhíd volt, akkor ez teljesen érthető és nyilvánvaló.



https://szegedpanorama.blogspot.com/2016_01_10_archive.html

Ezt a gondolkodásmódot hívom a józan paraszti ész szerintinek. Ez sokszor olcsóbbá teszi a létesítményt. Segít kihagyni az értelmetlen dolgokat. A későbbiekben is ezt javaslom követni, mert számtalan dolgot kell, kellene ugyanígy megfontolni, átgondolni a hídépítés előtt.

19. Hídépítés-III.; Az ostobaság, a hibás döntés szegedi műemléke



https://wikimapia.org/9702675/hu/Medenc%C3%A9s-kik%C3%B6t%C5%91#/photo/1847432

Szegedtől délre, közvetlenül a Tisza-parton építettek egy téglalap alakú medencét egy csonkkal, mely összekötötte a Tiszával, medencés kikötőként.

Felszerelték kiszolgáló úttal, mely a városi hálózatról indul. Vasúti iparvágánnyal, és nagy raktárkapacitású raktárépületekkel.





https://www.logsped.hu/megujult_szegedi_medences_kikoto.htm
https://szeged.hu/cikk/rohadnak-az-uszalyok-a-medences-kikotoben

Rendes hajó, melyre készült, az eltelt évtizedek alatt egyetlen egyszer sem kötött ki benne.

Használták már roncshajók tárolására, majd a szegedi vitorlások bázisának. Azonban időközben a bejárata annyira feliszapolódott, hogy a bejáratot ismét kotorni kellett, mert már a vitorlások sem bírtak bemenni.

Az egyetlen gond az, hogy ezt a város azután építette meg, amint a MAHART a Tiszán a gazdaságtalan volta miatt megszüntette a vízi teherszállítást.

Így ez egy a beruházás egy hatalmas holt tőke. Lehet, hogy a visszaalakítása, felszámolása majd újabb zsák pénzt igényel majd.

A híddal kapcsolatban is fennál egy hasonló berázási baki, melléfogás, a medencés kikötő legyen intő példa.

Ehhez hasonló meggondolatlan, megfontolatlan beruházást kerülni kellene.

20. Hídépítés-IV.; A híd és a város igénye

Dr. Botka László egy év eleji lakossági fórumon pontosan kimondta: Szeged városának olyan közúti híd kellene, amelyen átmegy irányonként két forgalmi sáv, és mindkét oldalon mér kerékpárutak és járdák is. Semmi más, semmi egyéb. Ez egy puritán híd lenne, melynél csak az

számít, hogy az előbbi célnak megfeleljen és a lehető legolcsóbb legyen. Természetesen nem errefelé haladunk!
2021-ben a meglévő két híd forgalmi terhelése: **„**A Bertalan hídon a legutóbbi adatok szerint naponta 30 ezer jármű halad át a két irányban, a Belvárosi hídon pedig 22 ezer megy oda-vissza.**”** **„**Ezekből a harmadik híd a becslések szerint 17 ezret venne át.”
https://telex.hu/belfold/2021/12/22/szeged-a-3-tisza-hid-meg-mindig-tul-messze-vagy-mar-eleg-kozel-van

21. Hídépítés V.; A MÁV és az új vegyes használatú híd

Ha valaki ránéz a MÁV vasúthálózat-fejlesztési terveire, akkor egytelen olyan vonalat sem talál, amely Szegednél keresztezni kívánná a Tiszát! Akkor meg kinek, minek is a vasúti híd?

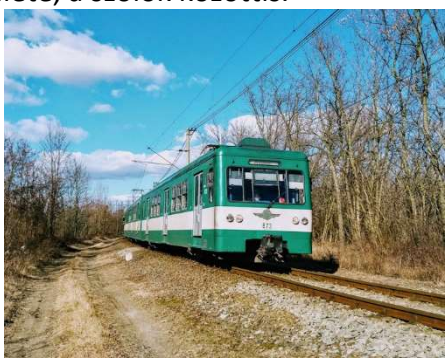
Az is látható Csongrád megyében, hogy az elmúlt évtizedekben éppen ellentétes volt a tendencia. A közúti és a vasúti hidakat soha nem ragasztották egymásra, hanem mindig MELLÉ.
Elég a Csongrád-Szentes közti, az algyői, a makói hídpárokra gondolni, melyek mind mostanában alakultak így.

22. Hídépítés VI.; Talán majd a tram-train megy át, ahogy a konferencián is elhangzott, mint hatalmas remény. Azaz átmenjen-e a vasút a hídon?
Szegeden volt egy időszak, amelyben a tram-traint tartották a világ legnagyobb csodájának, olyan eszköznek, amely majd minden bajunkat megoldja. A „hatalmas” német találmánynak vélt eszközt ennek megfelelően reklámozták, bevetették.
Kit hogyan tudtak ezzel megvezetni.
Mindenhová tram-traint terveztek. Még szerencse, hogy a Tisza medrébe hosszában nem.

Pedig ez egy mára túlhaladott technológia, mivel akkor még nem voltak az elektromos buszok, mint a tram-trainnál valóban újabb, olcsóbb, rugalmasabb közlekedési eszközök. Ez tényleg modern közlekedési mód.

Még azt sem mondható el, hiszen ilyenek már legalább 100 éve járnak pl. a Fővárosban HÉV néven, pl. Bp. és Gödöllő között.
Igen a HÉV olyan eszköz, amely a városban is megy, mint villamos és a városok között is, mint vonat! De ilyen volt Arad és a pihenőterülete, a szőlők közöttis.





https://budapestkornyeke.hu/jol-figyeljen-oda-aki-godollo-es-csomor-iranyaba-utazik-roviditett-utvonalon-jar-a-hev-a-hetvegen/

23. Hídépítés-VII.; A hídtervezőről

A hídtervező olyan, mint az úriszabó. Ezer féle híd is elképzelhető. Ők azt tervezik meg ezek közül, amit a megrendelő megrendel tőle. Ki van szolgáltatva. Ha visszaszólna a megbízónak, akkor az elvenné tőle a munkát. Azonnal lenne egy másik tervező, aki viszont bármit bevállalna.
A hidakon választások múlhatnak. Tehát valakik ezzel akarnak nagyot vakítani, persze mind a híd kárára.
Az egyéni érdek így adófizetői pénzen teljesíthető.
Ilyesmi lehet most Szegeden is. Érthető, hogy mindent felraknak a hídra, mintha az egy karácsonyfa lenne, hiszen a számlát majd nem ő fizeti, neki ez teljesen közönbös!

24. Hídépítés-VIII.; A híd és a finanszírozási próbálkozások

Mivel a városnak ennyi pénze nincs, finanaszírozó keresésébe kezdtek.
Akkoriban a Kormánytól távol ált a szegedi Polgármesteri Hivatal finanszírozása. Ezért az EU-hoz fordultak, akik állítólag azt mondták, hogy közúti hidat nem finanszíroznak, csak vasútit.

A város rákérdezett: mi lenne, ha ez egy közös vasúti-közúti híd lenne? A válasz: így is elfogadják.

A polgármester úr szerint a város elképzelése és az EU által elfogadni készült változat között a kivitelezési költségarány 1:3.

Aza a város egyet kapna és hármat fizetne. Ez nagyon rossz arány, tekintve, hogy a vasúti részre semmi szükség. Ez a folyamat szerencsére megakadt.

Majd jött a Kormány úgynevezett Modern városok programja, melyben 1:1-ben átvállalták az előbbi elképzelés állami finanszírozását.

Teljesen érthetetlen, hogy a vasúti részt miért nem választották le azonnal! A MÁV-nak nem kell itt a vasúti Tisza-keresztezés. Érthetetlen, hogy ezzel a vasúti híddal és a vasúttal miért akart ekkora terhet, nyűgöt az állam magára vállalni, mintha haragudna megára. Akkor azonnal le kellett volna magáról rázni, de ott voltak azok a zöldek.
A zöldek is azt játsszák, hogy legyen az ötlet tőlük, de ne kelljen ezt nekik kifizetni. Pedig az ilyen ötleteik rendre sokba kerülnek a társadalomnak. Nekik sosem jut eszébe, hogy a költségekbe beszálljanak!

Elkezdődött az állami tervezés.
De közben sikerült azt a bizonyos józan észt érvényra juttatnom, ezért a tervezés most úgy folyik, hogy a hídépítés két ütemű legyen.
Az első körben csak a közúti híd épülne, és majd valamikor mellételeszik a vasúti részt. A közös hídalap azonban már az első ütemen elkészülne, ami nagy pazarlás. Ez is csak drágít!

Szeged és a Makó között ma a 43 sz. főút halad, mindenütt a települések közepén. Mivel a buszok ezen járnak, gyakorlatilag mindenkit a háza kapujában tesznek le, mely a lehető legkényelmesebb. A megállók elhelyezése is rugalmas, az igények szerinti.

Míg az ugyanebben a viszonylatban járó vonat, végig a települések szélén megy. Az állomások is a települések szélein vannak. Az állomáson leszállónak tehát be kellene gyalogolni a település közepéig, azaz a busz szolgáltatási színvonala már ma is magasabb. Ez meglátszik a vonatok kihasználtságán. Az utóbbi időkben már olyan kevesen használták a vonatot, hogy az üzemét meg is szüntették.

Ahhoz, hogy a vonatot, tehát a majdani tram-traint helyzetbe hozzák, gyakorlatilag helyet kell cserélni kb. 30 km hosszon helyet kellene cserélni a vasútnak a közúttal. Ez lényegében 30 km új út építését, és új vasút építését jelentené.

Arra is gondolni ellene, hogy ezeket nem elég csak megépíteni. Utána mindet még a világ végéig évtizedeken át fenntartani, üzemeltetni is kell, melyre már sehol semmi forrás sehol.

Ennek a vasútnak, ha működne, csak kiadásai lennének, és bevételei semmi! Miféle kapitalizmus az, mely profit helyett adósságot ternel?

A MÁV ma is olyan szegény, mint a templom egere. Hogyan tudna fizetni?
Talán azok, akik az építést annyira sürgetik, szorgalmazzák? Nahát ők biztosan nem! Akkor meg hol is van au ő felelősségük? Szerintük, majd ezt is az adófizetőkből kell kipréselni.

Lenne mit megfontolni!

Mivel az új híd tudja majd a Város által elképzelt feladatokat is ellátni, és a drágább változat többlet költsége nem a várost fogja terhelni, a Városnak így is jó. De valakinek nem kellene ezt átlátni? Nem adhatná át a Kormány ezt a többlet pénzt valami másra, ha a célnak megfelelő purián híd épülne. A célnak megfelelő – a legkisebb építési költségű, a legolcsóbban fenntartható hidat nem kellen kitalálni, csak elő kellene venni a polgármester régi elképzelését!
Sőt, ha lehet, még ők is rápokolnak minden „csodát”, mert azok úgy kellenek Szegednek.

25. Hídépítés-IX.; Milyen hajók lesznek majd a Tiszán?
Valamikor a nagy szegedi „városfejlesztők” azt remélték, hogy Szeged egy kikötőváros lesz, ahol még tengerjárásra is képes hajók is megfordulnak. Természetesen az ennek megfelelő kikötőkkel és a felhők magasságába felrakott hidakkal. Szerencsére ez sem valósult meg.

Akkoriban ez volt az aktuális tram-train, mint minden városi gondot megoldó.

Ma Párizsba is csak turistákat szállító alacsony építésű hajók járnak.
Ezek sokkal alacsonyabbak, mint a teherhajók. Kisebb helyet kell nekik a híd alatt meghagyni, tehát a hidak lentett épülhetnek. Nem kell azokat a felhők közé építeni. Ezáltal is olcsóbbak lesznek. Megfigyelhető, hogy a Szajna párizsi hídja a környező utcák szintjein viszik át a forgalmat és nem kell egy nagy hegyre felkapaszkodni naponta, mint a szegedi Belvárosi hídon. Az is ebbe az irányba hatna, ha a hídpillérek közti táv így csökkenhetne ismét a költségére.

A hajók méretéről egy független hatóság dönt, akinek semmiféle költség nem számít, akinek megint semmi sem drága, akiknek teljesen mindegy, hogy mi és mennyiért épül. Biztos, ami biztos: azaz akár kell, akár nem férjenek el a híd alatt még az óceánjárók is!

Természetes ezek után, hogy 2,7 milliárdért folyik a makói vasútvonal terveztetése? Mi beszélünk itt a sok szegényről, miközben még ilyenekre is jut pénz?
https://szeged365.hu/2024/03/12/indulhat-a-szeged-mako-tram-train-elokeszitese-27-milliard-forintot-kapunk-ra-a-kormanytol/
Örülök, hogy az ilyen csodák országában élhetek.

26. Hídépítés-X.; Értelmetlen és drágító új funkciók a hídon





https://szegediujhid.fomterv.hu/
Fasorok a hídon, gyalogos kilátó sáv, padokon üldögélők, bámészkodók a hídon. Miért akarják itt sétáltatni a gyalogosokat, miért nem a zöld rakparton? Megfordult a világ?

Tehát egy csomó új értelmetlen és drága funkcióval nyomatják meg a hidat. Ezeknek a funkcióknak véletlenül nem a rakparton lenne a helye?

A híd fák gyökere sem érhet a földbe. Azaz nagyon trendi, mint Kárász utca térburkolaton sem! Olyan pórias lenne, ha a talajba érnének azok a gyökerek!

Ha a puritán hídra sincs pénz, akkor miért ne drágítanák a csillagos égig? Nem?
Lenn megint tere a józan paraszti észnek.

Csak a csili-vili terv készítése 684 millió Ft.
https://szeged365.hu/2023/07/26/meglepetes-szerdara-elindult-a-szegedi-harmadik-tisza-hid-projekt-tajekoztato-honlapja-lazar-janos-szerint-viszont-nincs-meg-a-szukseges-forras-a-hidra/

Persze van még egy rendkívül fontos funkció is:

„Aki szegedi, Szeged-környéki, vagy akár csak egyetemi éveket töltött a Tisza parti városban, az tudja, hogy mióta a rendszert leváltottuk (nem ezt, az előzőt), azóta másról se beszélnek arrafelé, csak a harmadik hídról. Legalábbis a választások idején."

„1994-ben az akkor frissen alakult Köztársaság Párt jelöltjei szegedi lakossági fórumukon megígérték a városnak a megépítést, ám ez később – vélhetően a párt választásokon elért eredménye miatt – meglepő módon elmaradt.

1998-ban Orbán Viktor miniszterelnöki kampányában első alkalommal ígérte meg Szegednek a harmadik híd megépítését.

1998–2002-es ciklusban Bartha László fideszes polgármester regnálása alatt egy terv is készült, amelyet – legalábbis Bartha szerint – később Nemesi Pál kampányához lemásoltak. De ennyire talán még ne ugorjunk előre, sok víz lefolyik még a Dunán, akarom mondani, a Tiszán, míg idáig elérünk. A 2001-es tervek elkészültének idején a híd megépülését 2006-2010 közé várták. Pontosabban ígérték. Egész pontosan

Orbán Viktor ígérte meg újra 2002-ben, amikor márciusban Bartha László a városban átnyújtotta neki két új Tisza-híd tervét.

2010 szeptemberében Orbán Viktor B. Nagy László polgármesterjelölttel együtt , hogy még a

2014-es kormányzati ciklusban elkezdik felépíteni Szeged hídját. Jóllehet elhangzott az is, hogy minél nagyobb sikert ér el a Fidesz Szegeden, annál gyorsabb lesz a változás.
Csepreghy Nándor fejlesztéspolitikai kommunikációért felelős helyettes államtitkár … mégsem olyan proli, mintha, teszem azt, hídverő lenne… egy zárt körű rendezvényen 2020-ra ígérte a harmadik … Tisza-híd elkészültét.

2017-ben az a fontos pillanat, mikor Orbán Viktor a kormány nevében a Modern Városok Program keretében együttműködési megállapodást kötött Szeged Megyei Jogú Város Önkormányzatával, amelynek sarkalatos pontja volt a vegyesforgalmú Tisza-híd megépítése.

Azonban mivel 2019 mégiscsak választási év volt, nem maradhattunk újabb híd nélkül. Pardon! Újabb híd ígérete nélkül. Jött Nemesi Pál, maga a Pató Pálság nemezise, és lecsapott.

2024 augusztusában akár meg is indulhat a közbeszerzési dokumentáció elkészítése.
Aki jó megfigyelő, észreveheti, hogy ez a dátum már a helyhatósági választások utánra esik. Aki még jobb megfigyelő, az felfedezheti, hogy a fent idézett honlapon nem esik szó arról, hogy Lázár János nemrégiben közölte, hogy pénz, az pont nincs a hídra."

Ez egy jó játék, mi meg itt a vidéki végeken szeretjük a meséket.

Tudni kell, hogy a tervezett fővárosi beruházások nagysága között a szegei új híd kb. a morzsa kategóriája! Ekkora pénz ott fel sem tűnne!

De sebaj, lesznek mindig újabb választások, tehát lehet majd mind újabb határidőket kitűzni és reménykedni.

Érdekes, hogy volt itt pénz sok olyan, melyet a Kormány adott a városnak:
„… az utóbbi években három új, látványos és nagyszabású sportlétesítmény is megépült a városban.

- A Szeged-Csanádi Egyházmegye Szent Gellért Fórum elnevezésű, 8 ezer fős stadionja 2019-ben készült el a hozzá kapcsolódó épületekkel és pályákkal, majdnem 14 milliárd forintot költöttek rá.
- 2020-ban újonnan épített sportuszodát avattak fel, a Tiszavirág nevet kapta, ennek ára 16 milliárd forint volt.
- Decemberben új sportcsarnokot nyitottak meg, amit főként a város közkedvelt kézilabdacsapatának mérkőzéseire használnak, és több mint nyolcezer főnyi közönséget képes befogadni. A Pick Aréna és kapcsolt részeinek megépítése összesen 40 milliárd forintba került.

A sportra elköltött 70 milliárdból akár két új hidat lehetett volna építeni …”
https://ketfarkukutya.mkkp.party/2023/10/09/a-kislany-harom-a-hid-ketto-a-vagy-a-harmadik-tisza-hid-rovid-sommazata/

Ehhez jön még a kínai autógyár építéséhez adott kormányzati támogatás:

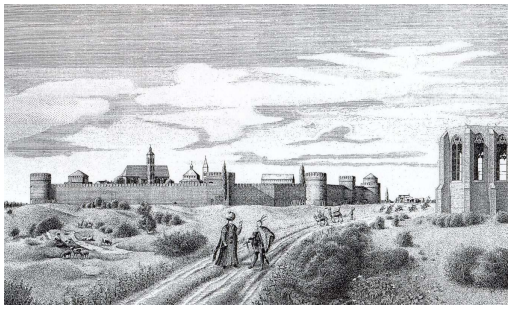
állam fizette be a lap szerint, ez következik ugyanis az 5 milliárd eurósra becsült beruházásból, illetve a magyar állam elmúlt évekbeli támogatási politikájából, amely jellemzően a beruházás 10%-át adta oda támogatásként.

https://szeged365.hu/2024/01/14/brutalis-alaptokevel-jegyeztek-be-a-szegedi-byd-autogyar-ceget-hamarosan-lefektethetik-a-gyar-alapjait-is/
Van tehát remény egyszer egy szegedi új hídra is.
Le kellen venni róla mindenestől a vasutat és a „karácsonyfa díszeket”, hogy a megvalósulási esélye növekedjék!

27. A „múltat végképp eltörölni” jelszó korai megvalósulása-I.; a szegedi vár lebontása

A)
Hogyan nézett ki?





https://www.facebook.com/photo/?fbid=1057093154334449&set=a.198411236869316
https://hu.pinterest.com/pin/317363105005143772/
https://hu.wikipedia.org/wiki/Szegedi_v%C3%A1r

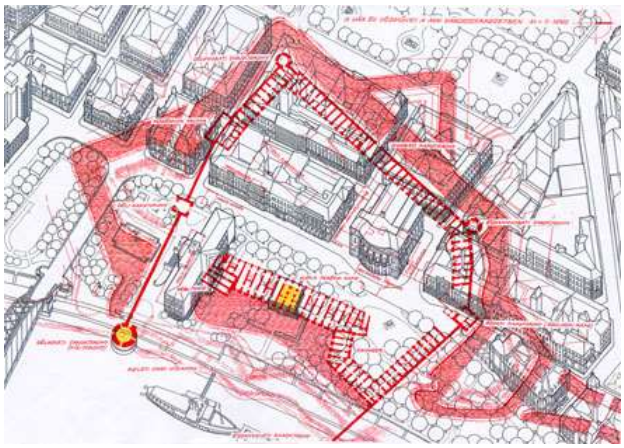


https://szegedma.hu/szeged/2024/02/multidezo-egyszer-volt-egy-szegedi-var

De szép lenne Szeged me egy ilyen gyönyörű városközponttal!



10. A várudvar a Ny-i kapuval a bontás előtt K-ről. Jobbra a hadapród-, balra a helyőrségi kaszárnya (1881)



https://szegedpanorama.blogspot.com/2013/01/a-szegedi-var-vegnapjai-1850-1883.html
https://szegeditorvenyszek.birosag.hu/20131022/szegedi-torvenyszek-tortenete

B)

A szegedi vár végnapjai

„Az árvíz után örültek a szegediek a lebontásának, de nem önkényuralmi jelkép volta miatt, hanem mert az értékes földterületekre és építőanyagra spekuláltak. Ha teljes egészében megmaradt volna, ma Közép-Európa legnagyobb téglavároként büszkélkedhetnénk vele.”
https://szegedma.hu/kultura/2015/10/szegedivarfogas

„Két ok miatt kezdték el bontani a várat. Az egyik a gazdaságtalanság, 100 foglyot 150 katona őrzött, szinte minden réshez őrt kellett állítani, a foglyok kertészkedés közben szinte bármikor megszökhettek. Már az 1879-es nagy árvíz előtt szándékukban állt új funkciót találni a várnak ..”
https://szegedma.hu/kultura/2015/10/szegedivarfogas

A várat a törökök kiűzése után a Habsburgok börtönné alakították, majd az 1848/49-es megtorlások dél-alföldi központjává vált. Ezek miatt a nyomasztó emlékek miatt az építményt a szegediek nem szerették, gondként tekintettek rá. Talán emiatt is történt, hogy a nagyárvíz után hihetetlen gyorsasággal bontották el: 1880-81-ben a vár teljesen eltűnt Szeged belvárosából.”
https://24.hu/kultura/2013/06/21/az-eltunt-var-nyomaban-a-muzeumok-ejszakajan/

árvíz után bontották le, városszabályozás és újjáépítés alkalmával. Ezzel az elhamarkodott intézkedéssel nemcsak a várost fosztották meg egyik legeredetibb és legszebb építészeti emlékétől, hanem a Duna-Tisza közét is.”
„És hozzátehetjük még – az egész országot is.”
https://netkonyvek.hu/veress-d-csaba-a-szegedi-var/

C)
A Szeged város 600 éves történelmét mosták le a várbontással!
Volt egy műemlékben gazdag városunk. De hol volt a világlátott Lechner. hogy nem volt képes ezt megmenteni? Nem láttaRómában a romokat? Mindent el tudott intézni, amit csak akart!!

„Horváth Ferenc: A SZEGEDI VÁR TÖRTÉNETE”
„A ma általánosan elfogadott nézet szerint a vár legkorábbi magvának felépítésére a 13. század második felében (1261–1280 között) került sor.”

„Jelentőségét jól szemlélteti, hogy tudomásunk szerint először
1282-ben Szeged (minden bizonnyal a várban) országgyűlésnek ad helyet, és falai között királyaink többször megfordultak. IV. Béla (1239), V. István (1269), IV. (Kun) László (1277, 1280, 1284), III. Endre (1293), Ottó (1307), I. Károly (1314, 1315, 1317, 1319), I. (Nagy) Lajos (1382), Erzsébet (1384), Zsigmond (1394, 1411, 1436), I.
(Habsburg) Albert (1439), I. Ulászló (1444-es országgyűlés), Hunyadi János (1446, 1447, 1448, 1456), V. László (1456), I. (Hunyadi) Mátyás (1458-1459-es országgyűlés, 1462, 1475), és II. Ulászló (1499).”

Miféle nevek kötődnek a helyhez? Néhány szemelvény:

„1338-ban Károly Róbert a szegedi várat elsőszülött fia jegyesének, Luxemburgi Margit hercegnőnek zálogosította el, majd 1349-ben, Margit halála után a birtokjog visszaszállt a királyra. A 14. század végére újra az erdélyi vajda a vár felügyelője. A 14. század elején rövid ideig a Szeri Pósafi család a birtokos, 1407 és 1426 között Ozorai Pipo, majd 1437-ben Guti Országh János és Kátai László, akik pro honore – mint a király bizalmi emberei – birtokolták, majd 1439-ben Albert király Erzsébet királynénak adományozta a castrumot. Ezt követően újra a király kezébe került, mert 1443-ban I. Ulászló a két erdélyi vajda, Hunyadi János és Újlaki Miklós közvetítésével, Hunyadi Mátyás pedig 1459-ben személyesen utasítja a szegedi

várnagyot (fidelibus nostris castellanis vel vececastellanis castri nostri Zeged). Mátyás király fiának Corvin Jánosnak juttatta. Rövid időre 1494-ig Kinizsi Pálé, ezután visszakerül Corvin János kezébe, aki 1502-ben 2000 forintért visszaadta a királynak."
„Az Anjou, majd Zsigmond-korban a török balkáni terjeszkedésével párhuzamosan nyilvánvalóan védelmi szerepe is előtérbe került. Mindez arra utal, hogy a középkori szegedi vár a magyar várak azon típusába tartozott, melyeket szilárd építőanyagból (tégla, kő) épített, és falakkal erődített ún. „kővár"-ként tart számon a kutatás. Feltehetően a 15. század végére, fokozatosan épült ki …" Ez a szilárd építőanyag lesz veszte a végjátékban!
„1526. szeptember 28-án a Budát kifosztó török seregek Szegedet is feldúlták …'
„1543 farsangján a vár török kézre került."
„A török alól 1686 októberében felszabadult vár elhanyagolt állapotban volt, hiszen még 1688-ban is panaszkodnak annak rossz állapotáról. Csak lassan, 1691-ben indult meg a palánk és a külső erődítmények megerősítése, a vár megerősítése elmaradt."
„A karlócai béke (1699) nem csökkentette Szeged katonai jelentőségét, mivel az újszegedi oldal még évekig a törökök kezén maradt, s a Rákóczi szabadságharc alatt is hadműveletek színtere volt. Az egyébként is leromlott állapotú várat a kurucok 1704 augusztusában egy héten át, szakadatlanul ágyúzták …"
„A szatmári békét követően – mivel Szeged 1716-ig továbbra is határvár a törökökkel szemben – 1711-ben a bécsi Udvari Haditanács Paitis De la Croix mérnökkari ezredesre bízta a helyreállítás és erődítés megtervezését."
„1873-ig, az alföldi betyárvilágot felszámoló szegedi kormánybiztosság működésének megszűnéséig ez a rendeltetése meg is maradt."

Tehát 1270-től 1872-ig, azaz 600 éven át védte Szegedet és Magyarországot! Micsoda gyalázat volt ezt eltüntetni!

Börtön csak 1872-túl 1883-ig, azaz csak 10 évig lehetett.

„A várbontás 1883-ra befejeződött, s ezzel Szeged régóta dédelgetett vágya valósult meg. Az Alföld legnagyobb, középkori eredetű téglavára örökre eltűnt.

A gondosan kitervelt szándékos rombolást lehet magyarázni a vár katonai igazgatása és a város közötti sok évszázadra visszamenő szembenállással. Azzal is, hogy a vár 1849 után az önkényuralom jelképévé vált. Lehet magyarázni a várost – de nem a várat (!) – romba döntő, nagy árvíz utáni korszerűsítéssel. A végeredmény mégis a visszafordíthatatlan, jóvátehetetlen pusztítás, amivel nem csak a város, hanem az ország épített történeti öröksége lett szegényebb."

„Dselalzáde Musztafa, ugyancsak korabeli török történetíró (1552) szerint 1526-ban „...a Szegedin néven ismeretes erős vár („hiszár-i-hiszanet mevszuf"), melynek körülötte vont bástyái az égig érnek, fala a kilenczedik éghez hasonló szélességű, belseje pedig tele van templomokkal és zárdákkal."
https://www.castrumbene.hu/files/castrum4_03.pdf

„… a szegedi várat IV. Béla azt követően építtette föl, hogy a tatárok 1241-ben elpusztították a csongrádi földvárat.”

„A török megszállás idején 11 templom, két kolostor, egy főiskola, két elemi iskola, egy fogadó, egy fürdő és kétszáz bolt volt a szegedi várban.”

„A török megszállás 1686. október 23.-án ért véget. Egy nappal korábban az osztrák csapatok körülzárták a várat, mire a törökök kitűzték a fehér lobogót, majd másnap átadták a várat, és elvonulhattak fegyvereikkel együtt.”

„II. József császár (1780-1790) eltörölte a szegedi vár erődítmény jellegét.” (?)

„A király a városnak ajándékozta a várat. A város pedig megígérte, hogy Szeged újjáépítése során laktanyát építenek helyette. 1880-1882 között lebontották a várat és újjáépítették a várost.”
https://www.sulinet.hu/oroksegtar/data/magyarorszagi_nemzetisegek/horvatok/szeged/a_szegedi_dalmatak_bunyevacok_tortenete/pages/magyar/003_szeged_varos.htm

„A szegedi vár már az Árpádházi királyok alatt megvolt s a vegyesházbeli királyok korában fontos szerepet játszott. Hunyadi János, Mátyás király gyakran megfordult benne.”

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

„A 13. század végén épített szegedi vár hosszú századokon keresztül az Alföld legnagyobb téglavára volt. Ezidőben Szeged városának központi épületének számított a vár, több meghatározó eseménynek is otthon adott, ilyen volt például az 1444-ben megkötött szegedi béke, vagy Hunyadi Mátyás királlyá választásának tárgyalásai.”
https://szallas.hu/programok/szegedi-var-szeged-p4556

„Feltűnő az a rendkívüli ragaszkodás, amelyet a szegediek a Hunyadi-ház iránt minden időben tanúsítanak. Ugyanakkor páratlanok azok a kegyelmek is, amelyekkel Hunyadi János kormányzó és még inkább Mátyás király Szeged polgárait elhalmozzák, hogy a város nagyságát és jólétét növeljék. Mátyás trónra lépésekor az Alföldön már nagy kiterjedésű birtokai vannak a Hunyadi családnak, többek között Békés-Csongrád vármegye területén. Szeged is **Hunyadi birtok**.”

„**Hunyadi János Szeged alól indul Nándorfehérvár (1456) felmentésére. A Hunyadiak alatt úgyszólván Szeged** az ország központja**, a legfontosabb események színhelye.** Mátyás már **uralkodásának első évében** (1458) kétszer is megfordul Szegeden. Itt találkozik nagybátyjával, Szilágyi Mihállyal, aki uralkodásában korlátozni próbálja. Mátyás ezért Szilágyit elfogatja, és Világos várába záratja. Ugyanez év végén országgyűlést is tart a városban. Ekkor határozza el a bandériumok rendszeresítését a hadseregben. A király kiváltságokkal is kedvez a szegedi polgároknak: engedélyezi a szabad legeltetést a kun pusztákon, a bor szállítását Kassára és Felvidékre, és vámmentességet ad a vásárokra.

Mátyás király 1462-ben ismét huzamosabb ideig tartózkodik Szegeden. Július végén érkezik ide, s hadait rendezve, augusztus közepén indul a törökök elleni sikeres hadjárat folytatására."

„1464 decemberében Mátyás király koronázása utáni első országgyűlését hívja össze a várpalotába, lényegében hadiállapotot rendelve el azzal, hogy a nemesség hadi szolgálatát két hétről három hónapra emeli. Ekkor kegyelmez meg a világosi várba zárt Szilágyi Mihálynak.
1465 januárjának elején **Mátyás megint Szegeden** időzik, ahol a főpapokkal és a főurakkal, közöttük Janus Pannonius pécsi püspökkel, Szécsi Dénes esztergomi érsekkel, Ország Mihállyal a török elleni hadjárat ügyében királyi tanácsokat tart."

„1469. október 6-án kelt **kiváltságlevel**ében Mátyás király megengedi, hogy a szegediek a kunokkal közösen használják legeltetésre a Duna - Tisza közi pusztákat. Mátyás számos kiváltságlevelet adott Szeged városának.
„Az 1475. évi október hó végén **Szeged ismét falai közt üdvözli** kedvelt királyát, ki október 25-én, aki épp szent Demeter egyháza védszentjének előünnepén, a templomban megjelenve sajnálattal tapasztalta, hogy az isteni tiszteletet végező lelkészen nem igen jeles kazula vagyon; azért is mindjárt offerendára méne és mikoron megkerülte volna szent Demeter oltárát, mindjárt levoná az ő felső ruháját és az oltárra offerálá azt, hogy **szent Demeternek kazulát** csináltassanak belőle. Becsülik vala pedig azt a ruhát hatvanezer forintra." (**Heltai Gáspár: Magyar krónika**. Győr.1789. II.)
kezén van. Uralkodásának vége felé, **Corvin János** öröklését biztosítandó, sorra átadja törvénytelen fiának a királyi várakat, így Szegedet is." Mátyás uralkodása alatt mind a város, mind a vár a király
http://virtualis.sk-szeged.hu/kiallitas/matyas/szeged.html

„Az árvíz után örültek a szegediek a lebontásának, de nem önkényuralmi jelkép volta miatt, hanem mert az értékes földterületekre és építőanyagra spekuláltak. Ha teljes egészében megmaradt volna, ma Közép-Európa legnagyobb téglavára ként büszkélkedhetnénk vele."

„… az utolsó építkezés Mária Terézia alatt zajlott az 1760-as években, ekkor épült kazamatasor, ebből az időszakból származik a ma is ismert vármaradvány."

„A szegedi vár katonai szerepben utoljára 1849 augusztusában jelent meg, innen lőtték az Újszegeden gyülekező honvédcsapatokat a szőregi csatában."

„„A kiegyezés után Ráday Gedeon itt rendezte be főhadiszállását, innen kiindulva gyűjtötte be a hírhedt betyárokat, például Rózsa Sándort és bandáját. **Utoljára a nagy árvíz alatt töltött be fontos funkciót, a vár nem kerül víz alá, így ide költöztették a Tisza elöl menekülő szegedieket, a várfal sátrakkal lett tele …**"A bontás micsoda hálátlanság!

„Két ok miatt kezdték el bontani a várat. Az egyik a gazdaságtalanság, 100 foglyot 150 katona őrzött, szinte minden réshez őrt kellett állítani, a foglyok kertészkedés közben szinte bármikor megszökhettek. Már az 1879-es nagy árvíz előtt szándékukban állt új funkciót találni a várnak, de a teljes bontást csak a katasztrófa után kezdték meg. A szegedi polgárság és a városvezetés részéről lelkes támogatást nyert az ötlet: a telekspekuláció és a kinyerhető jó minőségű tégla is motiválta őket."
https://szegedma.hu/kultura/2015/10/szegedivarfogas

„A szegedi vár magja az Árpád-korban épült, 1526-ig pedig szinte valamennyi királyunk megfordult itt: Károly Róbert, Luxemburgi Zsigmond és Hunyadi Mátyás is többször járt a falak között. A várat a törökök kiűzése után a Habsburgok börtönné alakították, majd az 1848/49-es megtorlások dél-alföldi központjává vált. Ezek miatt a nyomasztó emlékek miatt az építményt a szegediek nem szerették, gondként tekintettek rá. Talán emiatt is történt, hogy a nagyárvíz után hihetetlen gyorsasággal bontották el: 1880-81-ben a vár teljesen eltűnt Szeged belvárosából."
https://24.hu/kultura/2013/06/21/az-eltunt-var-nyomaban-a-muzeumok-ejszakajan/

„Reizner úgy véli, Mátyást a szegediek úgy tekintették, mint „vérükből való vért, ki közülök emelkedett a magasra, ki hős atyja oldalán mint gyermek s mint serdülő ifjú szegedi rokonainál gyakorta időzött s a polgársággal bizalmasan érintkezett".

„Királycsináló hely Szeged: itt kötötték meg a Mátyás királlyá választását lehetővé tevő egyezményt 1458. január 12-én."

„Mátyás 1462-es oklevelében is méltányolja Szeged fontosságát: „kedves emlékezettel fontolgattuk azon sokféle szolgálatokat, melyeket a mi Szeged városunk és az ő polgárai, a mi elődeinknek, Magyarország királyainak, az országnak, az ő szent koronájának és felséges fejedelem, Hunyadi János beszterczei gróf úrnak, úgyis mint Magyarország kormányzójának, a mi igen kedves atyánknak és végre a mi felségünknek sokszorosan tettek".

Az első királyi látogatásról Reizner János úgy számol be, hogy a „tizenöt éves Mátyás, amint Prágából kiszabadulva a trónt elfoglalta, legelső teendője volt, hogy szegedi kedvelt híveit látogassa meg". 1458. szeptember elején érkezett ide, s itt találkozott nagybátyja, Szilágyi Mihály kormányzóval, majd Nándorfehérvárra ment. Szegedi látogatásai idején a várban lévő királyi palotában lakott Mátyás.

– Mátyás 1458 végén, 1459 elején országgyűlést is tartott Szegeden – összegez Petrovics István. Ekkor adott engedélyt vásár tartására az alsóvárosi kolostor előtt. Itt fogadta Tamás Istvánt, a magyar fennhatóságnak behódoló Bosznia királyát. Itt tanácskoztak arról, hogy a Szent Koronát kiváltják III. Frigyes császártól; itt hoztak határozatot a honvédelem átszervezéséről."

„Mátyás király 1462 júliusának végén érkezett ismét Szegedre, majd hadaival augusztus közepén indult tovább Havasalföldre a törökök elleni sikeres hadjárat folytatására. Ugyancsak Szegeden tanácskozott a király 1464 decembere és 1465 januárja között Giovanni Emo velencei követtel és az országnagyokkal a török elleni hadjáratról, s ez ügyben tárgyalni küldte a pápához Janus Pannoniust és Rozgonyi Jánost."
https://www.delmagyar.hu/szeged-es-kornyeke/2008/05/matyas-kiraly-szegeden-hadat-szervezett

„A törökök által épített szegedi vár egyike volt azoknak a külső tornyos erősségeinknek, amelyeket nem ostromok, dúlások vagy éppen elemi csapások következtében tüntettek el a föld színéről. A szegedi várat az… árvíz után bontották le, városszabályozás és újjáépítés

alkalmával. Ezzel az elhamarkodott intézkedéssel nemcsak a várost fosztották meg egyik legeredetibb és legszebb építészeti emlékétől, hanem a Duna-Tisza közét is."
„És hozzátehetjük még – az egész országot is."
https://netkonyvek.hu/veress-d-csaba-a-szegedi-var/

„… feltehetően még a bolgár uralom idején alapított – Szent Demeter-templomot I. István király a szegedi főesperesség központjává tette."

„Midőn híre jött, hogy a rigómezei (koszovopoljei) csatából menekülő Hunyadi Jánost Brankovics György szerb fejedelem fogságba vetette, az ország rendjei a szegedi várpalotában gyűltek össze tanácskozásra. Innét küldtek fenyegető levelet Brankovicsnak, hogy Hunyadit azonnal bocsássa szabadon. Itt várták be a szerb fejedelem válaszát, majd itt fogadták nagy ünnepségek közepette 1448. december 20-án a belgrádi fogságából visszatérő Hunyadi Jánost."

„1458. január 12-én a szegedi várpalotában ült össze tárgyalásra a két szemben álló párt vezérkara. A Hunyadi-családot Szilágyi Mihály, az ellenpártot – a Hunyadi-család egyik nagy ellensége – Garai László képviselte, aki egyik okozója volt 1457 márciusában Hunyadi László kivégzésének és Hunyadi Mátyás fogságba ejtésének. Garai végül is meghajolt a nagyobb erőkkel rendelkező Hunyadi-párt előtt. Hozzájárult – a Podgyebrád György cseh király fogságában levő – Hunyadi Mátyás királlyá választásához, ha Mátyás feleségül veszi leányát, Garai Annát.
„Az 1475. október 15-én megindított újabb törökellenes hadjárat során, a Pétervárad felé vonuló Mátyás és csapatai ismét több napot töltöttek Szegeden. Ekkor történt, hogy a későbbi külső várbeli, palánki – Szent Demeter templomában tartott misén Mátyás észrevette a pap szegényes miseruháját. Ekkor Mátyás levetette saját díszes köpönyegét, s azt a templomnak adta, hogy abból készítsenek miseruhát.
„A négy részből álló város 7000 főnél nagyobb lélekszámával az ország legnagyobb városai közé tartozott. Azonos nagyságrendű volt Budával, Pesttel és Kassával. E városokkal azonos mértékű – évi 2000 forintot – adót fizetett a királyi kincstárnak. Közjogilag szabad királyi város volt, mely szabadságjogokat királyaink – legutóbb Hunyadi Mátyás – többször megerősítettek. Ez azt jelentette, hogy a városnak (amely egyúttal Csongrád vármegye központja is volt) sem egyházi, sem világi földesura nem volt, közvetlenül a király hatáskörébe tartozott."

„1526. augusztus 27-én Szapolyai János erdélyi vajda seregei Szegedre érkeztek. A királyi táborból érkező és egymásnak ellentmondó parancsok miatt a vajda nem vonult tovább, nem csatlakozott a királyi hadakhoz, hanem szeptember 7-ig Szegeden táborozott. Közben – augusztus 29-én délután – lezajlott a magyar királyi hadsereg teljes vereségével végződő mohácsi csata."

„1543-ban – a szegedi várat szandzsák központtá tették. A szegedi szandzsák (katonai körzet)"

„1710. februárjában újra olyan hírek terjedtek el, hogy Rákóczi a szegedi vár ostromára indul."

„A Pesten lezajlott 1848. március 15-i forradalmi események után alig két héttel, március 31-én a szegedi lakosság felvonult a vár déli kapujához és a vár parancsnokának, Fischer századosnak tiltakozása ellenére leverte onnét a vasból kovácsolt kétfejű sast, a Habsburg-

uralom jelképét. Fischer legalább azt igyekezett meggátolni, hogy a fekete-sárgára mázolt várkaput és várbeli ajtókat a lakosság a magyar nemzeti színekre fesse át. Akadékoskodásai miatt az átfestést csak 1848. augusztus 8-án tudták végrehajtani."
https://netkonyvek.hu/veress-d-csaba-a-szegedi-var/

Részlet Tinódi (Lantos) Sebestyén (1505–1556) Szegedről írt versének, a „Szegedi veszedelem"-nek egy részlete:

Szertelen veszödelem lám gyakran érközik,
Istennek ostora fejönkön jelönik,
Az kegyötlen pogán rajtunk döhösködik,
Mert az mi életönk lám soha nem jobbodik.

Én beszédöm lészön mast történt dolgokról,
Nagy Szegedön esött szertelen csudákról,
Sok terek és magyar ott elhullásokról,
Méltó hogy én írjak szerencse forgásáról."

A történtek lényege:

1. Volt egy várunk, mely hat évszázadokon át védte Szegedet, és Magyarországot. Amely a legsikeresebb magyar király, Mátyás király és családja volt. Itt Rákóczi is harcolt. Itt állomásoztak azok az erők, kiknek a mohácsi csatatéren kellett volna. Innen indultak a magyar csapatok Nándorfehérvárra. Ahol országgyűléseket tartottak, ahonnan hadjáratok indultak. A magyar történelemnek szinte nincs olyan eseménye, amely valahogyan ne kötődött volna a szegedi várhoz.
2. Ez a vár a török kor után elvesztette a védelmi, azaz a hadászati szerepét.
3. A vár a Habsburg császár birtokában állt.
4. A vár funkcióvesztése után ezt a nagy monstrumot a császárnak- a királyunknak fenn kellett volna tartani, nyilván a kincstára terhére. Nyűg lett.
5. Kapóra jött a szegedi nagyárvíz és kegyeskedett: átadta a városnak.
6. A város pedig azonnal lebontatta, mert ritka volt a rendes építőanyag Szeged körül, Majd az kibányászott anyagot eladta a népnek.
   Valamint kiosztotta a város telkeit, persze valószínűen megint jó pénzért.
7. A népre pedig azt kenték rá, hogy gyűlölte, mert az az úgymond elnyomás jelképe volt

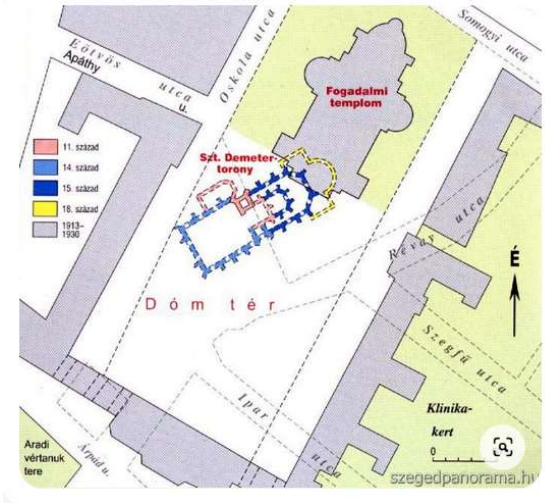
Ez egy szégyen, egy csúf történet.
Nem hallottam, olvastam semmit, amely azt igazolta volna, hogy ellene, a gyászos folyamat megakadályozására Lechner tett volna valamit!
Az is látszik, hogy a szegedi vezetők nagy hibákat is képesek elkövetni!

28. A „múltat végképp eltörölni" jelszó kori megvalósulása-II.; a szegedi Dömötör templom leradírozása

Lechner utódai a műemlékek pusztítását változatlan hévvel folytatták tovább.



A Dömötör templom és a régi kápolna. Háttérben a ma is álló szerb-ortodox templom
https://szegedpanorama.blogspot.com/2013/08/templombucsu-es-ezustmise-lechner-teren.html



Ez a Dóm altemplomában ma is látszik. Amíg élt a péábánosa, nem mertek hozzányúlni. Halála a templom végét is jelentette.
Az alaprajzok összemetszéséből látható, hogy amennyiben a Dómot 10-15 m-rel arrébb kezdték volna építeni, a Dömötör templom ma is állna. Igazi gyönyörű Templom tár kiegészült volna még a Dómmal.
De a Dömötör templomot már nem akarták fenntartani ezért lebontották. A múltja Szegeden a legősibb volt.
https://hu.pinterest.com/pin/196610339969720918/

„Az 1475. évi október hó végén **Szeged ismét falai közt üdvözli** kedvelt királyát, ki október 25-én, aki épp szent Demeter egyháza védszentjének előünnepén, a templomban megjelenve sajnálattal tapasztalta, hogy az isteni tiszteletet végező lelkészen nem igen jeles kazula vagyon; azért is mindjárt offerendára méne és mikoron megkerülte volna szent Demeter oltárát, mindjárt levoná az ő felső ruháját és az oltárra offerálá azt, hogy **szent Demeternek kazulát** csináltassanak belőle. Becsülik vala pedig azt a ruhát hatvanezer forintra.” (**Heltai Gáspár: Magyar krónika**. Győr.1789. II.)
http://virtualis.sk-szeged.hu/kiallitas/matyas/szeged.html

„… feltehetően még a bolgár uralom idején alapított – Szent Demeter-templomot **I. István király** a szegedi főesperesség központjává tette.”
https://netkonyvek.hu/veress-d-csaba-a-szegedi-var/

„Az 1475. október 15-én megindított újabb törökellenes hadjárat során, a Pétervárad felé vonuló Mátyás és csapatai ismét több napot töltöttek Szegeden. Ekkor történt, hogy a későbbi külső várbeli, palánki – Szent Demeter templomában tartott misén Mátyás észrevette a pap szegényes miseruháját. Ekkor Mátyás levetette saját díszes köpönyegét, s azt a templomnak adta, hogy abból készítsenek miseruhát.

„A Szent Dömötör templom első említése 1199-ből származik.”
„1913-ban döntött a város a lebontásáról, majd 1925-ben bontották le a barokk templomot.”
https://hu.wikipedia.org/wiki/D%C3%B6m%C3%B6t%C3%B6r-torony
https://www.gyulatelevizio.hu/2019/03/24/februartol-latogathato-szeged-legregebbi-epulete-a-domotor-torony/

A két templomot szándékosan így helyezték el!

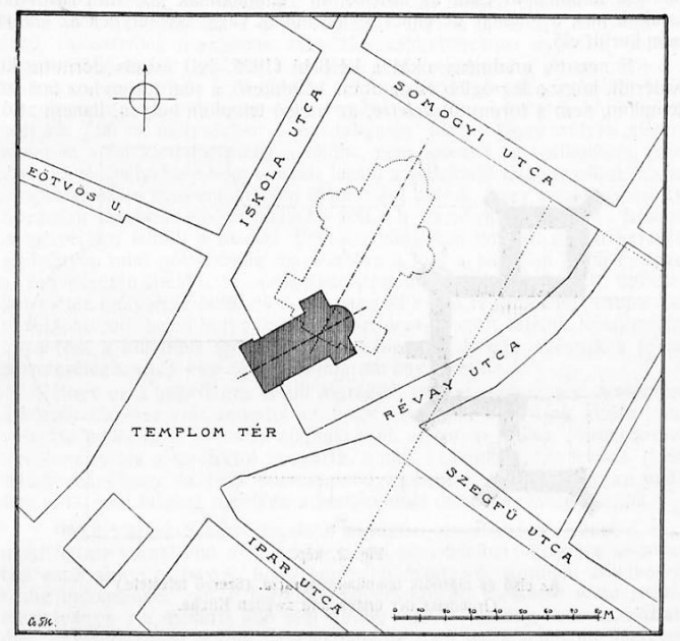


Fig. 1. kép,
A szegedi Szt. Demeter-templom helyzetrajza.
Lageplan der Kirche des H. Demetrius.

https://acta.bibl.u-szeged.hu/70/1/dolgozatok_1927_188-206.pdf

A történet lényege:

1. Volt egy szegedi templom, mely talán Szeged legrégebbi templome vaol, amikor még sokan görög-keletiek voltak
2. 2. A templomot többször felújították.
3. Makd egyszer már ezt feladték és inkább építettek helyette egy új templomot. Ezt a mentalitást láthatjuk most az ország út*és vasúthálozatának hasonló venn nem tartásánál.
4. A templomhoz olyan nevek kapcsolódnak, mint Szent István, vagy Mátyás király.
5. Volt egy hős péábánosa, aki amíg élt meg tudta akadályozni a pusztítást.
6. Halála a templom haálásl is volt.

Ez is szégyen. **Nem találtam arra semmint megint, hogy Lechner ezt megakadályozta volna pl. azzal, hogy az új templom helyét kijelölte volna.** Tudkuk, hogy a Dómnak is több helyet kinéztek. Egy teljesen elpusztult és elpusztított városban mégesm találtak megoldást arra,

hogy 10-15 m-rel a régi templomtól épülhessen az új templom, A szándékosság látható a fentebbi rajzon!

Az is látszik, hogy a szegedi vezetők nagy hibákat is képesek elkövetni!

29. A „múltat végképp eltörölni" jelszó korai megvalósulása-III.; az Oskola utca Tisza felőli oldalának letarolása

Lechner utódai a műemlékek pusztítását változatlan hévvel folytatták tovább.

„Az egykori Halpiacon állt házat az Elzász-Lotharingiából a francia háborúk idején idetelepült német birodalmi nemes, id. Schäffer Ádám építtette. A módos polgárházat a fölvilágosodás-kori Szeged legnagyobb mérnökegyénisége, Vedres István tervezte a maga körül fényes reprezentációt kifejtő vaskereskedő számára. Az épület 1809-10 között épült fel."
https://www.facebook.com/Szeged.tortenete/photos/a.1539549483012725/1599875346980138/?type=3



Az Oskola utca sarka 1950-ben még így nézett ki.
A helyén ma az Égő arany nevű monstrum terpeszkedik, mely 1972-ben épült oda.
„… a helyszín Szeged városrendezésének egyik kudarca."
„… a maradék Palánk két árvíz előtti védett épületét bontották le, közülük az egyik Vedres István alkotása volt." Még ez sem számított!
„A Roosevelt tér 9-es szám alatti, Vedres István tervezte klasszicista Schäffer-ház (1810), amelyben a kedvelt Fülöp-féle halászcsárda működött; itt lakott Szent-Györgyi Albert, amikor 1937 októberében táviratot kapott Nobel-díjáról. Valamint az Oskola utca 6. szám alatti Török ház (alépítménye a 17–18. század fordulójáról való), amely Szeged egyik legrégibb polgári felhasználású házának számított; egykor megyeházának is használták, Damjanich János lakott benne a szabadságharc idején."



Egy átmeneti kép 1964-ből. A semmitmondó épületek a „nagy mester" alkotásai, aki „engedett a kényszernek"

„Bálint Sándor tömör véleménye pedig így szólt: *„Történelmi atmoszférát sugárzó ereje a várral, a kőtárral és a Dömötör-toronnyal vetekszik”*”



A Vedres István építész tervei alapján 1810-ben épült klasszicista Schaffer-ház a szegedi Rudolf téren az 1920-30-as években. Fotó: Somogyi-könyvtár helyismereti gyűjtemény



„A szegedi Rudolf téri piac az 1910-es években. Balra fent a Schaffer-ház. Fotó: Móra Ferenc Múzeum helytörténeti gyűjtemény (mfm_t17598)”

A Vedres tervezte ház a bal felső sarokban áll. Ilyen nagy élet volt előtte. Egy igazi piac!

„1969 augusztusában lebontották a Schäffer-házat.”

„… a sarkon azonban mégis megépült egy nagy tömegű, történetidegen épület.”

„Kaptam érte a fejemre, egyet azért, mert műemléket romboltam, a másikat azért, mert nem húsz emeletet építettem a helyére. Azóta bármi történik, ezt a házat utálják – mondta a Délmagyarországnak 2005-ben az akkor már Kossuth-díjas Borvendég Béla. „
https://www.delmagyar.hu/anno/2021/09/ego-arany-kihunyt-emlekek

Sors fintora, hogy a rombolás helyére Borvendég Béla által tervezett silány épületek kerültek, aki a Magyar Építőművészek Szövetségének elnöke volt.
„… Kossuth-díjas magyar építészmérnök.”

„1964-től a Magyar Építészek Szövetségének vezetőségi tagja, 1982–1990 között elnöke, 1999-től a Magyar Építőművészek Szövetségének örökös tiszteletbeli elnöke.

„1985-től a BME címzetes egyetemi tanára.” Mégsem, az előbbiek ellenére sem az ő véleménye nyert, végül mégis azt tervezte meg, amire rávették.

A történet lényege:

1. Volt egy épület, melyet nem akárki tervezett, mely az egyik szegedi ház volt. A városhoz köthető a Nobel-díjas Szent-György. A hely a város gasztrokultúrájának lényeges pontja volt. Kiállt érte Bálint Sándor professzor is.
2. A ház útjába került a korszak hatalmasságainak, kik minden áron el akarták takarítani régi világ jelképeit, jeleit.
3. Jött egy építészmérnök, aki ezt meg akarta akadályozni, majd behódolt, és mégis teljesítette a hatalmasságok kívánságait.
4. Ezt a „mintaszerű” emberi magatartást a lehető legmagasabb címekkel honorálták. Utódai, követői pedig még egy dicsőítő emléktáblát is felraktak az általa ide tervezett gáz falára.

Szégyem.
Az is látszik, hogy a szegedi vezetők nagy hibákat is képesek elkövetni!

Szeged, 2024. III. 15.