

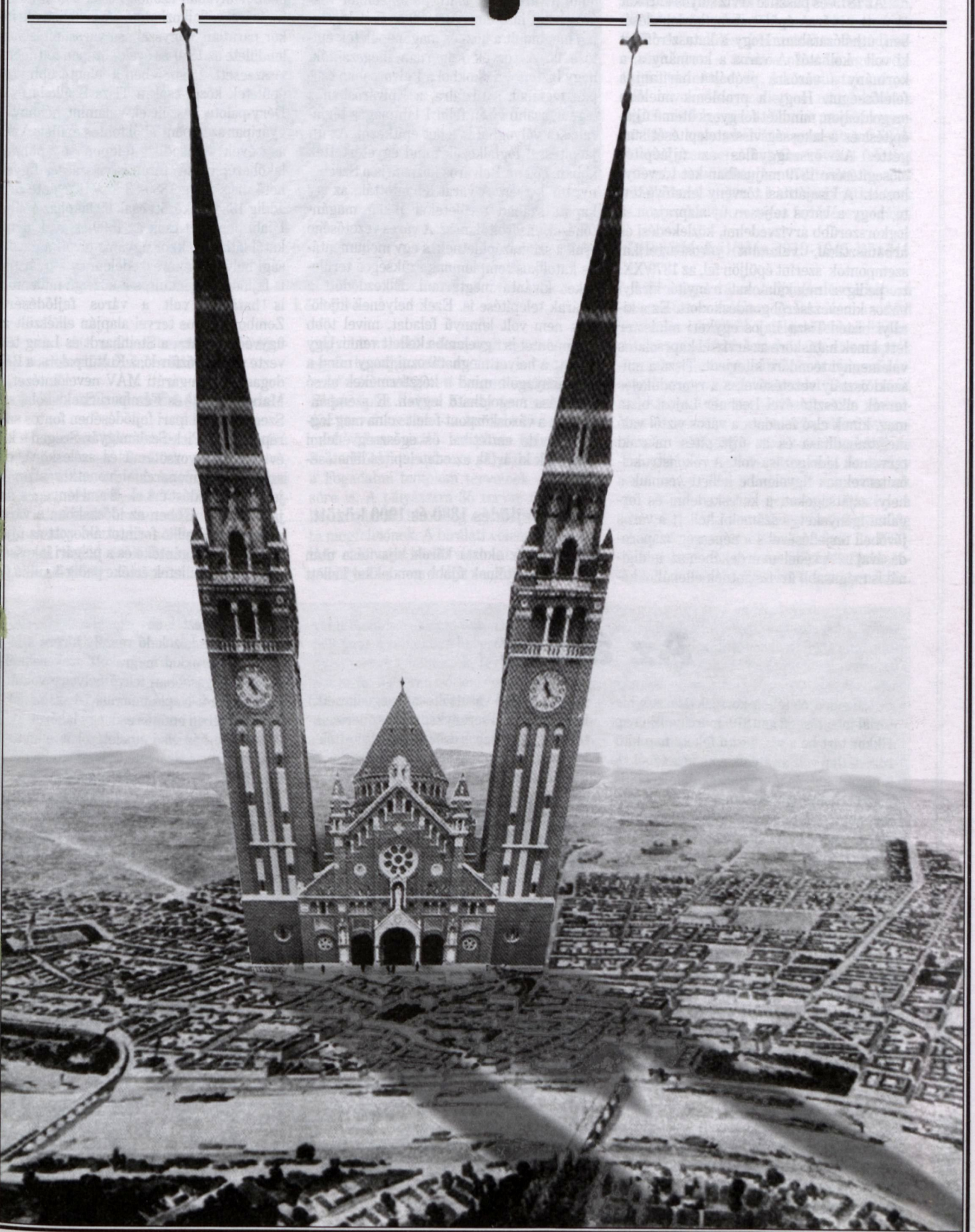
8078

ad 1047

1997. március 18.

A SZEGEDI EGYETEM
melléklete

Városfejlesztés



Fejlesztés a múltban

Újjáépítés az árvíz után

Az 1879-es pusztító árvíz súlyos károkat okozott a város épületeiben, közlekedésében, úthálózatában. Hogy a katasztrófaért ki volt okolható? A város a kormányra, a kormány a városra próbálta hárítani a felelősséget. Hogy a probléma mielőbb megoldódjon, mindkét fél gyors ütemű újjáépítést és a lakosság visszatelepítését sürgette. Az országgyűlés az újjáépítés elősegítésére 1879 májusában két törvényt hozott. A kisajátítási törvény lehetővé tette, hogy a város teljesen új alaprajzon, a legkorszerűbb árvízvédelmi, közlekedési és urbanisztikai, valamint városesztétikai szempontok szerint épüljön fel, az 1879/XX. tc. pedig a munkálatokat irányító királyi biztos kinevezéséről gondoskodott. Ez a királyi biztos Tisza Lajos egykori miniszter lett, kinek hatásköre az árvízzel kapcsolatos valamennyi teendőre kiterjedt. Tisza a műszaki osztály vezetésével, s a reprodukciós tervek elkészítésével Lechner Lajost bízta meg, kinek első feladata a város víztől való megszabadítása és az újjáépítés műszaki terveinek kidolgozása volt. A rekonstrukciós terveknek figyelembe kellett venniük a helyi sajátosságokat, a kereskedelmi és forgalmi igényeket, s számolni kellett a város jövőbeli terjedésével s a népesség szaporodásával is. A védelem érdekében az addiginál is magasabb árvízszintnek ellenállni ké-

pes, szakszerűen megtervezett körtöltés létrehozására volt szükség, ami nem közvetlenül a város falai alatt, de az Alföldi Vasúton belül húzódott. Az 1880-as évek legelején megindult a köz- és magánépületek építése is. A tervek szigorúan megsabták, hogy biztonsági okokból a Belvárosban csupán téglából, s tűzfalra, a Külvárosban a legmagasabb vízen felül 1 láb magas téglarakásra vályogból is lehet építkezni. Az újjáépítéssel foglalkozók mind egyetértettek abban, hogy a Belváros központja a Széchenyi tér legyen. A várat lebontották, az így kapott szabad területeket pedig magántőkések vásárolták meg. A város vezetősége csak a színházépületnek, s egy monumentális katolikus templomnak szükséges területeket kívánta megtartani. Elkezdődött a gyárak telepítése is. Ezek helyének kijelölése nem volt könnyű feladat, mivel több szempontot is figyelembe kellett venni. Úgy kellett a helyet meghatározni, hogy mind a nyersanyagok, mind a késztermékek olcsó szállítása megoldható legyen. E szempontoknak a városközpont felelt volna meg leginkább, de esztétikai és egészségvédelmi tényezők kizárták az odatelepítés lehetőségét.

Városfejlődés 1880 és 1900 között

Az árvíz okozta károk kijavítása után Szeged vezetőinek újabb gondokkal kellett

szembenézni. A korszak égető problémája a vízellátás és a korszerű áru- és személyszállítás megoldása volt. A város vízellátásának biztosítására Lechner rekonstrukciós terveiben szökőkutak fúrása szerepelt. A vízvezetékrendszer végleges kivitelezési tervét Grahn koblenzi mérnök készítette el, pénz hiányában azonban csak ártézi kutak fúrására vállalkozhatott. A rekonstrukciós kor páratlan, nagyszabású városépítésének lendülete az 1880-as évek közepén feltűnően visszaesett. 1884-85-ben a jelentősebb középületek közül csak a Tisza Szálloda és a Déry-palota készült el, valamint néhány, a gyáripar szempontjából fontos épület. A 80-as évek második felében a polgári lakóházépítkezés terén is visszaesés figyelhető meg. (Míg 1880-83 között évente 578, addig 1884-89 között csak 69 lakóház épült.) Újabb lendület csak az 1890-es évek derekától látható, ekkor ugyanis javult a gazdasági helyzet, a kereskedelem és a gyáripar is fejlődésnek indult, s a közelgő millenium is hatással volt a város fejlődésére. Zombory Lajos tervei alapján elkészült az ügyvédi kamara, a Steinhardt és Lang tervezte városi gőzfürdő, a Kultúrpalota, a Boldogasszony sugárúti MÁV nevelőintézet, a Mars Téri Fa- és Fémipari Szakiskola, s a Szeged újkori ipari fejlődésében fontos szerepet játszó Pick-Szalámigyár. Szeged e két évtizedben gyorsütemű és széleskörű, országos, sőt monarchiai vonatkozásban is jelentős fejlődést ért el – s ami lényeges, saját erejéből. Ebben az időszakban a város vezetése 3,5 millió forintot áldozott az újjáépítésre, a magántőke és a polgári lakosság által emelt épületek értéke pedig 4 millió fo-

Az árvíz

„Szeged életében korszakválasztó, történelmi jelentőségű az 1879. március 12-i nap. Ekkor tört be a víz, s ez a fekete nap kitörölhetetlen volt az átélők emlékezetéből, de a maradékok és a származékok lelkéből is, hiszen azon a szürke, ólmos hajnalon minden elmúlt és minden előről kezdődött. Ez volt a nagyárvíz” – írta Sz. Simon István a Nagy vizek krónikája című könyvében.

A Szegedet elöntő vízőzön előjeleként március 6-án hajnalban, Petresnél a megáradt Tisza átszakította a gátat. Senki sem gondolta, hogy ez a „vég kezdete”. A vízügyi szakemberek abban reménykedtek, hogy a sövényházi keresztgát a víz útját állja. De sem ez, sem az algyői, sem a tápéi nem bírt ellenállni a hatalmas víznyomásnak, és március 10-ére Dorozsmát is elérte a medréről kilépett iszap. Az áradat feltartóztathatatlanul Szeged felé tartott.

A petresi gátszakadás rémületet keltett a szegediekben. Mikszáth Kálmán, aki ekkoriban szegedi riporter volt, arról tudósít, hogy általános kényszermunkát rendeltek el, amely alól senki sem vonhatta ki magát. Polgárok, parasztok, a lakosság minden rétege dolgozott a gátakon. (Mikszáth Kál-

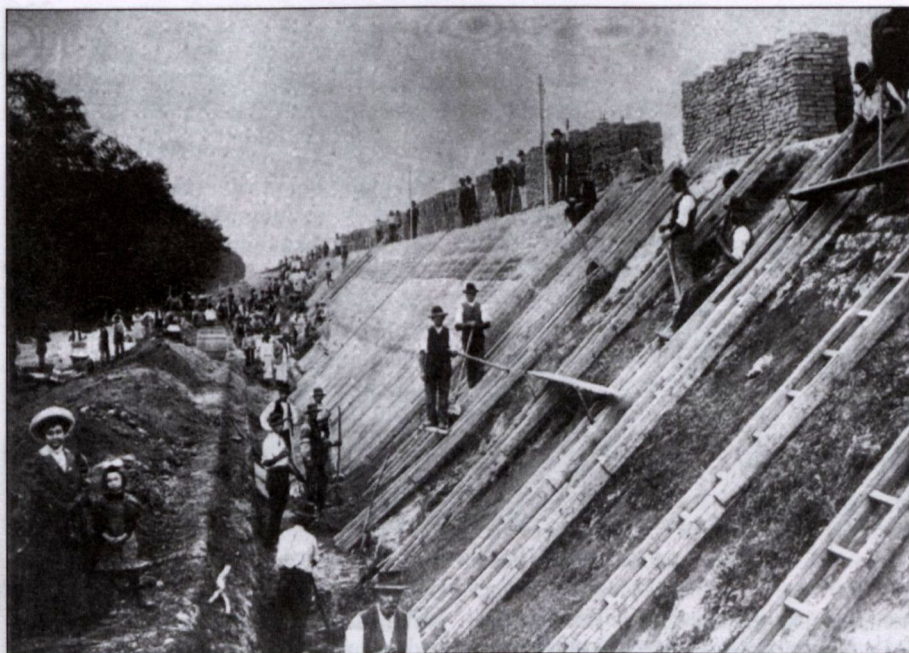
mán az alföldi vasúttöltésnél segédkezett.) Emberek ezrei serénykedtek a szilléri-baktói töltésen, a belvárosban megerősítették a két híd közötti töltéseket, az alsóvárosiak és a mihálytelkiek a hattyasi szárnyöltés ma-

gasítását végezték el.

Az egyre közeledő veszély hírére a lakosság bútorokkal megrakott szekerekkel a város magasabban fekvő helyeire vonult át. A Szegedi Napló március 7-i számának egyik cikkében említés esik egy lakóról, aki a Kiss-féle ház első emeletéről is elköltözött, s ezzel megszerezte a „legjédtebb ember titulusát”, a lap szerint ugyanis a Kiss-



A Széchenyi tér víz alatt



Épül a körtöltés

rint volt – míg az állami beruházás mindössze másfél millió forintba tehető.

A XX. század első két évtizede

Ebben az időszakban is nagyszabású építészeti tervek készültek mind a város, mind az állam, mind az ipari, kereskedelmi vállalatok részéről, ezek azonban a világháború miatt csak részben valósulhattak meg. A korszak jelentősebb, s befejezett épületei a Royal Szálló és Kávéház, az újszegedi Gyermekkórház, s századunk elejének leg-

nagyobb méretű s terepviszonyait tekintve egyik legsajátosabb épülete, a “nagyállomás”-ként emlegetett Szeged vasútállomás. Ekkor épült Rainer Károly és Aigner Sándor tervei szerint – a korábbi Vedres tervezte klasszicizáló templom helyén – a Szent Rókus templom, s pályázatot írtak ki a Fogadalmi templom terveinek elkészítésére is. A pályázatra 35 tervet nyújtottak be, de a bíráló bizottság egyiket sem tartotta megfelelőnek. A bírálati vélemények és a hely eldöntése körüli viták miatt az építkezés egyelőre nem indult meg. Néhány éves

ház egyike a legerősebbeknek, amelynek az első emelete is olyan magasan van, hogyha a Duna és a Tisza áradása egyesülne, a házban akkor sem esne semmi kár. Az általános ijedséget a hatóság csak fokozta azzal, hogy kijelölte a menekülési útvonalakat. Az árvíz előtti nap nagyon biztatónak tűnt. Az áradás megszűnt, a vízállás nem emelkedett tovább. Herrich Károly közlekedésügyi miniszteri biztos a kormányhoz küldött táviratában optimistán kijelentette: „Szeged város megmenthetőnek tekinthető, és csak valamely rendkívüli véletlen volna képes ezen állást meghiúsítani”. A többség nem volt ilyen elbizakodott. Lázár György képviselő visszaemlékezéseiben lefűtően írt a töltések állagáról: „... teljesen átnedvesedett földtömeg. Ha felmentünk rá, a tetején a lábaink bokáig süllyedtek a sárba, és előttünk állt a tenger”.

Március 12-én bekövetkezett a katasztrófa. Az ár hajnali kettőkor tört be, és a rókusai városrészen keresztül zúdult előre a Felsőváros, majd a Belváros, végül az Alsóváros felé. Reggel öt órára az egész várost elöntötte a víz. A főként vályogból épült házak kártyavárként omlottak össze. Az emberek félelmükben elhagyták otthonaikat. Voltak, akik faágakra, háztetőkre kapaszkodtak fel, mások egy szál deszkán vagy más lélekvesztőn menekültek. Napfelkelté-

vel a mentés is megindult. Több tucat csónak járta a romokban heverő várost. Néhányan pénzért mentettek, így akartak hasznot húzni a szerencsétlenségéből. A többség viszont önzetlenül segített, és vitte biztonságos helyre a túlélőket. A mentésben elévülhetetlen érdemeket szerzett Zubovics Fedor, aki a Pesti Napló szerint „emberfeletti munkát végzett”.

Az árvíz hivatalos adatok szerint 150 ember életét követelte. Az áldozatok közül sokan lelték halálukat az összeomlott házakban. Zubovics Fedor a Vargák utcájában szemtanúja volt egy ilyen szerencsétlenségnek. Egy ház, ahol asszonyok gyermekeikkel várták, hogy kimenekítsék őket, épp akkor dőlt össze, amikor Zubovics csónakja odaért. A szeme előtt süllyedt el a ház, lakóival együtt. Jókai Mór, aki három hónappal a katasztrófa után járt Szegeden, feljegyzett egy másik esetet, az Ilovai-malom tragédiáját. Itt huszonkét ember vesztette életét, amikor rájuk szakadt az épület.

Az árvíz levonultával alapos kárbecslést végeztek. E szerint az 5595 lakóházból mindössze 297 maradt lakható állapotban. A város külső és belső területén 36200 hold került víz alá, ezáltal az ingó- és ingatlanvagyonokban ért kár együttesen elérte a 11 millió 811 ezer forintot.

A katasztrófa hírére azonnal a helyszí-

tétovázás után a Fogadalmi Templomépítő Bizottság úgy döntött, Schulek Frigyeset kéri fel újabb tervek elkészítésére, a templom helyét pedig a Szent Demeter-templom helyén jelölte ki. Az építkezés vezetője Foerk Ernő műépítész lett. Az ünnepélyes alapkövetételre 1914-ben került sor, az építkezés befejezésére azonban csak a háború után, 1923-ban volt lehetőség. Az 1910-es évek újabb fellendülést jelentettek a szegedi városépítésben – számos oktatási egészségügyi intézmény épült. A középületek számának növekedése mellett a magánlakások építése is felgyorsult. Fontos azonban megemlíteni, hogy a belváros gyorsütemű fejlődésével szemben a külvárosi övezet falusias jellege hosszú ideig nem változott. Az első világháború idején a belvárosi építkezések is megszakadtak, a város fejlődése megállt.

Településfejlődés 1919-1945 között

A magyar városok újraéléde a háború után nehezen indult meg. Ráadásul a vidéki nagyvárosok közül a jelentősebbek határmenti települések lettek, s így elvesztették korábbi nyersanyagellátó és árufelvevő térségük nagy részét. Szegeddel is ez történt, a trianoni békeszerződés egyetlen élelmi-szer- és textilipari nyersanyagellátó és egyben termékelvevő piacától: Bácskától és Torontál megyétől fosztotta meg. Az amúgy is súlyos problémákkal küzdő nagyvárosnak ez óriási csapást jelentett, hiszen a környező, hatalmas kiterjedésű tanyavilág ellátását így nem tudta megoldani. Az 1920-as években a város vezetőségének újabb súlyos problémákkal kellett szembenéznie.

re érkezett gróf Szapáry Gyula pénzügyminiszter, aki magával hozta a király által adományozott tízezer forintot, és a kormány negyvenezer forintot gyorssegélyét. Pár nappal később – március 16-án – Ferenc József, Magyarország királya is Tisza Kálmán miniszterelnök kíséretében látogatást tett itt. A király tájékozódott a helyzetről, és további támogatást ígért. Ekkor hangzott el, azóta híressé vált mondata: „Szeged szebb lesz, mint volt!”. A távolból Kossuth Lajos is részvétét fejezte ki. Bakay Nándor országgyűlési képviselőhöz küldött levelében kijelentette: „Szegednek élni kell! Szegednek nem szabad elveszni!”. Leveléhez 350 aranyfrankot csatolt, amelyet fiai, Lajos és Ferenc további 100 aranyfrankkal egészítettek ki.

A hatalmas veszteséget elszenvetett város megsegítésére az ország, sőt az egész világ megmozdult. Magyarország lakossága 1 millió forintot, az európai államok – főként Anglia, Franciaország, Ausztria, Németország, Románia és Oroszország – további 1 milliót gyűjtöttek. Európán kívül Ázsiából, Afrikából és az amerikai kontinensről is érkeztek adományok. Szeged ezt nem felejtette el, az újjáépült város egy-egy körútját a legnagyobb adományokat adó országok fővárosairól nevezte el.

Langó Károly

Segíteni kellett a háború által sújtott lakosságot, s az elcsatolt területekről idemerkülőket, gondoskodni kellett az elszakított nyersanyagkészletek pótlásáról, az elmaradt városi telepek és a tanyavilág életkörülményeinek javításáról. A sok probléma miatt érthető, hogy a lakosság nem örült az idetelepített intézmények befogadásának.

Mivel ezeknek ennek ellenére mégis sürgősen helyet kellett biztosítani, több helyi intézmény kiszorult eredeti épületéből. A gondok megoldását az jelentette, hogy a város Klebelsberg Kunó kultuszminiszter kultúrpolitikai terveivel kiemelkedő szerephez jutott. Lassan helyet kaptak az addig bizonytalan helyzetben lévő intézmények, s az építkezésnek köszönhetően munkát kapott sok szegedi és környékbeli munkanélküli. Az építkezések 1926-ban Rerrich Béla tervei alapján a Fogadalmi templom környékén kezdődtek, de az 1929-ben kirobbanó gazdasági válság okozta pénzhiány miatt hamarosan félbe is szakadtak, ezért az eredeti tervek szerint az egész egyetemet a püspöki palotát és a papi szemináriumot befogadó épületrendszer csak a székesegyház főbejárati oldalának síkjáig készülhetett el. Így az egyházi intézmények maradéktalanul megkapták a részükre tervezett épületrészeket, az egyetem azonban nem. Az 1930-as években a Gizella tér (ma Aradi) is átrendeződött. Ekkor állították fel itt a Széchenyi térről elhozott II. Rákóczi Ferenc



Meg nem valósult álmom: a szegedi lánchíd

szobrot, s ekkoriban készült a Hősök kapuja is. A kiskörút által határolt területeken a két világháború között a középületek száma rohamosan emelkedett, rohamosan csökkent viszont a belvárosi üres telkeké. A virágzó, szépen gyarapodó városközpont mellett még mindig siralmas látványt nyújtottak a külvárosi területek. A düledező, nedves, alapszigetelés és padozat nélküli épített házak magas talajvíz idején százával dőltek össze. A burkolatlan úttestek miatt egy-egy ilyen városrész már kisebb esőzésekkor is

sártengerré változott. Nem volt jobb a Szeged környéki tanyák helyzete sem. Az ottani emberek még a falusiaknál is kezdetlegesebb körülmények között éltek.

A II. világháború idején Szeged pénzforrásai zsugorodni kezdtek, a belvárosi építkezések leálltak, ráadásul a háború is súlyos károkat okozott. Ezek a károk szerencsére nem voltak katasztrófálisak, a város épen vészeltte át a tragédiát.

Mészáros Ildikó

Terveztek és építettek

Az 1879-es árvíz utáni hatalmas méretű építkezést nem lehetett kizárólag helyi építészekre bízni, abban a korszak országosan, sőt a monarchiában is jól ismert építészei is részt vettek.

LECHNER ÖDÖN. Budapesten a Földtani Intézetet és a Postatakarékpénytárt tervezte, Szegeden pedig Pártos Gyulával közösen a neobarokk városházát (1883) és a Roosevelttér 5. szám alatti Milkópalotát (1883). A városháza építésének érdekessége, hogy pályázatot csak magyar építésztől fogadtak el. A Magyar Mérnök-és Építész Egylet ugyanis tiltakozott az ellen, hogy a szegedi színház építését az osztrák Fellner-Helmer színházépítő irodának adják.

FELLNER FERDINÁND ÉS HELMER HERMAN. Ők építették a színházat (1883), a Lengyel-palotát, azaz a mai Kisvirág épületét (1883).

WAGNER GYULA. Az ő tervei alapján épült az igazságügyi palota és a bíróság épülete, valamint 1884-ben a Csillagbörtön.

STEINHARDT ANTAL ÉS LANG ADOLF. Közösen tervezték a Közművelődési Palotát (1896). A görögösen klasszicizáló, késő eklektikus épület száz évvel ezelőtt még

jóval rövidebb volt, két szárnyát csak 1955-ben bővítették egy-egy teremmel. Ugyancsak közösen tervezték az 1896-ban felépült Városi Gőzfürdőt. Steinhardt önálló terve alapján készült el 1897-ben a Kassaszálló (Dózsa u. 2-4.).

BAUMGARTEN SÁNDOR. Három iskolát is tervezett: az 1898-ban épült Radnóti Miklós Gimnáziumot, és a két „ikret”, a közgazdasági szakközépiskolát (1899) és a piros iskolát, azaz a Tömörkény István Gimnázium és Művészeti Szakközépiskolát (1902).

SCHULEK FRIGYES. A magyar eklektika jelentős egyéniségének két fontos szegedi építészeti terve volt. Az egyik a Kálvin téri (kakasos) református templom, melyről az utikönyv azt írja, hogy a neogótikus templom „nem nagyságával, hanem méltóségteljes, egyszerű formájával hat a szemlélőre. A tiszta téglalepítvány az észak-német gótika ünnepélyességét sugallja.” A másik a fogadalmi templom, a Dóm terve volt. A Halászbástyához hasonlóan ezt a templomot is fehér terméskőből akarta felépíttetni, ám a város vezetősége sokallta a költségeket, így Foerk Ernő „téglás terve” győzött Schulekéval szemben.

RAICHLE J. FERENC. Ő építette 1909-

ben a kéttornyú, neogótikus rókusitemplomot, és 1910-ben a Zsolnay-majolika homlokzatú Vadász-házat, vagyis a „Nagy-Ságvárit”. Főműve a Gróf-palota (1913).

MAGYAR EDE. Az orosházi születésű szegedi építész a belga-francia jellegű szecessziót képviselte. Bejárta Európa nagy művészeti centrumait (Bécs, München, Brüsszel, Párizs), hazatérve pedig utazásainak élményanyagát felhasználva tervezte meg egyik legnagyobb alkotását, a Reök-palotát (1907, a Lófara mellett), melyről a kritika ezt írta: „Az épület formái kialakítása egyedülálló hazánkban, és Európában is kuriózumnak számít. Plasztikus tagolása leginkább a spanyol Antoni Gaudi lakóházaival mutat hasonlóságot.” A szegedi szecesszió legjobb ismerője, Bakonyi Tibor pedig ezt írja róla: „A Reök-palota elkészültével megszületik az európai »Art Nouveau« egyik leglíraibb, leghumánusabb alkotása.” A háztulajdonos Reök István Munkácsy Mihály unokaöccse volt. A házat a bőséges virágminta mellett nagy számban díszítették mezeten vízitündérek is, amelyeket a család kérésére gyorsan lekapartak, és a felújításkor sem kerültek vissza eredeti helyükre. Magyar Ede ezen kívül számos más épületet is tervezett, például a Somogyi udvart a pléhholgyekkel (1911, Kárász u. 10.), és a Református-palotát (1911, Kálvin tér 2.).

Barna Béla

Az ország déli kapuja

Szalay István polgármester

– Polgármester Úr, hogyan látja jelenleg a délmagyarországi régió, illetve Szeged helyét az ország gazdasági életében?

– Egyre optimistábban látom, bár rögtön hozzá is teszem: a város korábban sem volt és most sem lehet ilyen szempontból az élbolyban, hiszen például Esztergom, Veszprém és Székesfehérvár sokkal kedvezőbb terepet kínál a külföldi tőke számára. Szeged jelentősége az országos átlagnál nagyobb, de ezekkel a városokkal ma még nem konkurálhat. Optimizmusom elsősorban annak szól, hogy a délszláv háború befejeződésével mindenképpen nagyobb gazdasági szerepet kap Békés, Csongrád, Bács-Kiskun és részben Szolnok megye. Nagyon jól „eladható” a térség földrajzi helyzete, a három országhatár közelsége, amelyből az következik, hogy Szeged – esetleg – Pécs mellett Magyarország egyik déli kapujává válhat.

– Mi lenne a város szerepe ebben az új helyzetben?

– Terveink szerint Szeged a térség egyik – és hangsúlyozom nem egyetlen – központja, fővárosa lenne. Sokkal inkább logisztikai centrum lesz, mivel itt találkoznak a szárazföldi, vízi- és vasutak, majd a légiutak is. Ezt a folyamatot meggyorsítja az ezredfordulóra elkészülő autópálya és a várost megkerülő körút megépülése is. A logisztikai bázis mellett Szeged egészségügyi, élelmiszeripari és idegenforgalmi központ

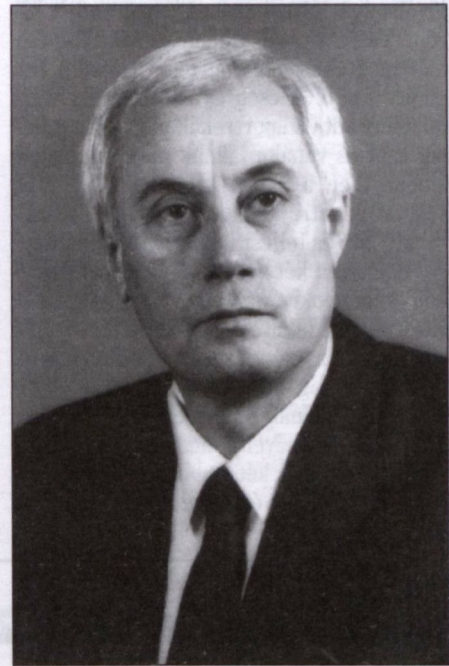
is lesz. Jelenleg tárgyalásokat folytatunk arról is, hogy két romániai megye, Arad és Temes, valamint a jugoszláviai Vajdaság – az előbb említett négy megyével együttműködve – létrehozná a Duna-Tisza-Marosrégiót, amelynek Szeged szintén alapillére lehetne.

– Tettek konkrét lépéseket ez ügyben?

– A szegedi és az aradi téglagyár között egyesvállalati együttműködés valósult meg, és kiváló a két önkormányzat diplomáciai kapcsolata is. Temesvárral hasonló viszony kialakítására törekszünk. Jók a kapcsolataink Szabadkával is, de egyelőre még csupán politikai és kulturális téren. A gazdasági kapcsolatok még a „Városháza hatáskörén kívül” esnek, de tudomásom szerint sok jugoszláv üzletembernek van szerződése itteni bankokkal. E tekintetben a Városháza fontos feladata, hogy a külföldi partnervárosokkal kölcsönösen – és nem iparáganként egymással versenyezve – segítsen az itt befektetni szándékozóknak. Ennek koordinálására regionális tanácsnoki tisztséget hoztam létre, amit dr. Kozma József tölt be.

– Az egyetemistákat leginkább érintő szegedi program a felsőoktatási intézmények Universitásszá történő egyesítése. Egyes vélemények szerint a szövetség elsősorban takarékosági okokból lenne kívánatos...

– Véleményem szerint nem ez a fő ok,



hanem az a követelmény, hogy a mai intézmények csak egységben léphetnek a világ egyetemeinek sorába. Európaszerte az „Egy város - egy egyetem” gondolat valósult meg. Mindezzel együtt azt is valószínűk tartom, hogy a University of Szeged könnyebben is finanszírozható lesz majd. Az egyesüléssel kapcsolatban jellemzőbben merül fel inkább a következő kérdés: kik lesznek a fúzió vesztesei és nyertesei? Megítélésem szerint az lenne a helyes kormánypolitika, ha előzőleg pénzt fordítanak az egyesítésre, és csak néhány év elteltével állapítanak meg, hogy az kevesebbe vagy többbe kerül.

Gulyás Róbert

Aktuális tervek



Jövő és jelen – az új és a régi villamos

Szeged aktuális fejlesztéseiről Nagypál Miklós, a Városháza műszaki irodájának vezetője tájékoztatta lapunkat.

A kommunális beruházások közül kiemelkedik a Gyálárét és Hattyas közti központi szennyvíztisztító tervezete. Az ehhez szükséges 2,8 milliárd Ft várhatóan két részletben folyósítható, pillanatnyilag csak 1,3 milliárd áll rendelkezésre. Elképzelhető, hogy a hiányzó összeget német forrásból pótolják. A kivitelezést végző potenciális fővállalkozók előminősítése már megtörtént, így 1997 tavaszán nyertest hirdethetnek.

Szintén pályázatot ír ki az önkormányzat az év végén az Újszegedi Főgyűjtőcsatorna rekonstrukciójára, ami az előzetes felmérések szerint kb. 300 millió forintos ráfordítást jelent majd. Az újszegedi városrész fejlődéséhez elengedhetetlenül szükséges – a túlterhelt kisebb kapacitású csatornákat tehermentesítő – közmű fejújítása már csak azért is sürgető gond, mert a szinte állandóan hibás vezetékek karbantartása évente 3-400 millió Ft-tal terheli a Vízügyi Építési Alapot.

Rövid távon a tömegközlekedési eszközöket igénybe vevők közül egyelőre csak a villamossal járók reménykedhetnek „szebb

jövőben". A Városháza már megrendelt három Tátra típusú villamost, közülük egy már megtekinthető volt nemrégiben a Dugonics téren. A cseh gyártó egyenként 75 millióért adta a „portrékakat”, azok kizárólag az 1-es vonalon állnak majd munkába, amennyiben a másik két villamos a cseh vasutasok sztrájkjának végezetével leszállítható lesz és teljesítik az előírt próbautat.

Szintén a két vasúti pályaudvart összekötő vágányokra pályázott meg Szeged a Környezetvédelmi Alap terhére tíz további villamost. Az, hogy ezeket is a TÁTRÁ-tól rendelik-e meg, attól függ, hogy a most vásároltak bevélnak-e az idén. Az új kocsik üzembehelyezésével a mostani „1-esek” át kerülnek a másik két vonalra.

A közlekedést érintő tervek közé tarto-

zik még a harmadik körút utolsó szakaszának befejezése, valamint egy különálló helyközi autóbuszpályaudvar kiépítése a Rókusi tó mellett – előreláthatólag ez 3-400 milliós kiadással járna.

Természetesen mindez nem valósulhat meg máról holnapra. A kivitelezések várható üteméről Nagypál Miklós elmondta: Szeged ma képtelen két „milliárdos” programot párhuzamosan futtatni. A fenti számok mellett álljon adalékul, hogy ma a város összes közútjának bármilyen jellegű rekonstrukciójára mindössze 90 millió Ft-ot áldozhatnak a városatyák.

Sikerült viszont pontot tenni a szegedi közvilágítás korszerűsítésének végére. *Pollák Gabriella*, a kivitelező Energovill csoport marketing igazgatója szerint a régi

higanygőz-lámpákat felváltó nátrium-világítótestek üzembe helyezésével a városi kasszából két és fél millió kWó áram értéke, mintegy harmincnégymillió forint takarítható meg az idén. A szegediek az „új fényeket” a Dorozsmai úton, a Csongrádi sugárúton, a Temesvári körúton, a Fő fasoron, a Felső-Tisza parton illetve az ezekhez csatlakozó fontosabb útvonalakon élvezhetik.

Ahogy *Tóth József* főmérnök a lapunknak beszámolt róla, az újfajta optikával gyártott lámpatestek előnye, hogy nagyvárosban sem szennyeződnek és így nem vesztenek fényerejükéből; emellett speciális búrójuk védi őket a rongálóktól. Az 1440 darab lámpa cseréjének ára hatvanöt-millió forint volt.

G. R.

Kiskundorozsmáig járt a villamos

Szeged közlekedésének története

A Tisza és a Maros találkozásánál az i.e. I. században római őrség és postaállomás vigyázta a Pannónia és Dácia provinciák közötti só- és aranyszállításra. Ennek persze vajmi kevés köze van a város mai közlekedéséhez, így jó pár évszázadot ugrani kell.

1781-ben a megnövekedett forgalom miatt hajóhidat (pontonhidat) építettek a Tiszán, melyhez a Vedres István által tervezett – az újszegedi mocsaras területeket átívelő – „százlábú híd” kapcsolódott.

A következő jelentősebb esemény a félegyházi-szegedi vasútvonal megnyitása 1854. március 4-én. Vasúti híd épült, és 1858-ban megindult a forgalom Temesvár felé is. 1864-ben megnyitották az alföld-fiumei vasútvonalat, amely Szabadka és Nagyvárad felé kötötte össze a várost az ország távolabbi részeivel. Ezzel egy időben indult meg a helyi közúti közlekedés is: a számított bérkocsik (fiákerek) a Nagyállomástól indultak a központ felé. Majd jöttek az omnibuszok.

Az 1879-es Nagy Árvíz teljesen elsöpörte Szegedet. Az újjáépítés során teljesen más város formálódott. 1880-ban újra felmérték és telekkönyvezték a belterületet, a várost feltöltötték, és új, csatornarendszerrel ellátott utcarendszert hoztak létre. Újszegedet a városhoz csatolták, s talán éppen ezért építettek – Feketeházy János tervei alapján – új vashidat a Tiszán (1883-ban). Egy évvel később, 1884-ben indult meg a lóvasút-közlekedés, és hamarosan a Nagyállomástól egészen a Rókus pályaudvarig járt.

A vasútállomás mai épülete csak 1902-ben készült el, Pfaff Ferenc tervei alapján. Nemsokára, 1908-ban megjelent előtte a villamos. Érdekeség, hogy a villamosvonalakon akkoriban (1884-1937) két gőzös is járt, a Pálffy és a Kállai, melyek teherszállítást végeztek. (A villamosságról 1971-ben tűnt el a teherforgalom.)

A villamos után 1927-ben kisvasutat építettek, melynek végállomása a mai Roosevelt téren volt: a madzag-vasútnak is nevezett vicinális 77 kilométer hosszán kanyargott a szegedi tanyavilágban egészen Pusztamérgesig. A tanyák között 17 megállója volt, s onnan szállította az embereket a piacra. A kisvasutat 1975-ben számolták fel.

A II. világháború egyik közlekedés-történelmi eseménye, hogy a visszavonuló németek 1944. október 9-én felrobbantották a Feketeházy-féle hidat, amelynek kivitelezése a párizsi Eiffel-cég nevéhez fűződik. Négy évvel később elkészült az új Tisza-híd;



A trolis 1979 óta közlekedik

1948. november 21-én adták át. A fejlődést immár semmi nem akadályozta: 1955-ben beindult az autóbusz-közlekedés, 1966-ban pedig megépítették a „csodálatos autóbusz-terminált” a Mars téren.

Ebben az időben élte virágkorát a villamos-közlekedés, jóval nagyobb pályahosszal, mint manapság. Kiskundorozsmára (!) éppúgy járt villamos, mint az újszegedi gyermekkorházig. Később visszafejlesztették, de helyére trolikat állítottak. A vidéki városok közül Szegeden indult be először a trolibusz-közlekedés, 1979. április 29-én. Ugyanebben az évben adták át a felsővárosi hidat, megteremtve ezzel a „Nagykörút félkörét”. Aztán a többi néma csend. Jöttek ugyan új csehszlovák trolis, de a villamosok múzeumba valók, s nagyon-nagyon hiányzik Szeged közlekedéséből egy déli híd. Hogy a kör teljes legyen...

Barna Béla

Minden út...

Logisztikai központ Szegeden

Gazdasági fellendülést remél Szeged városa a Logisztikai Szolgáltató Központtól (LSZK), amely utat nyithat számunkra Európába – fejtette ki *Báthly Gábor* alpolgármester a szeptember 13-i Európa Napon.

A kissé katonásan hangzó elnevezés Szeged esetében a következőket jelenti: a jövőben várhatóan magas áruforgalmat lebonyolító városban – a tervek szerint – koncentrálna minden az áruforgalommal összefüggő szolgáltatás, így pl. a fuvarozás, a szállítmányozás és a raktározás.

A Közlekedéstudományi Intézet Rt. által kidolgozott országos logisztikai koncepció Magyarországon kilenc potenciális LSZK-t jelölt meg, köztük a dél-alföldi körzetet, Szeged központtal. Az elbírálásnál fontos tényező volt, hogy a régió nemzetközi közúti forgalma 1994 és 1995-ben elérte a 450 ezer tonnát, és hogy vasúton is több mint 1300 tonnát szállítottak. A közlekedéspolitikai előrejelzések szerint ezek a számok a jugoszláv rendezés után nőni fognak.

További pozitívum a város már meglévő közlekedési helyzete: a közutak közül kiemelkedő jelentőségű az 5-ös, a 47-es, a 43-as és az 55-ös főút, a Budapesttel, Békéscsabával, Kétegyházával és Szabadkával összekötő vasútvonalak, a vasúti és a kamionos szállítást Kiskundorozsmán összekötő RO-LA terminál. A jövőre nézve logisztikai lehetőségeket rejt magában az iparvágányval ellátott szegedi kikötő, valamint az 55-ös út menti repülőtér is.

A nagyszabású fejlesztési programot – felelős szervezet híján – a Polgármesteri Hivatal menedzseli. Egyeztetések után már megszületett a Városháza, a MÁV, és a Volán közös szándéknyilatkozata a LSZK telepítéséről. Báthly Gábor elmondása szerint a jelenlegi tervezések mértéktartóak és a már meglévő létesítményekre épülnek. Ennek megfelelően a Tisza Teherpályaudvarra települne az LSZK centruma, ami mellett rendelkezésre áll az Országos Közforgalmú Kikötő szabadon álló 7,5 hektárja, a már említett RO-LA állomás, valamint a teher- és a személyi pályaudvar közti négy hektár.

Kétségtelen: a tervek nagyszabásúak és költségesek. A városi koncepció alapján az LSZK -hoz szükséges infrastrukturális beruházások értéke 1,5-2 millió Ft, megtérülése 6-8 év múlva várható. Minderről azonban csak azután lehet szó, hogy létrejön a fejlesztést koordináló szervezet, ehhez viszont elengedhetetlenül politikai és gazdasági partnerekre kell találni a szomszéd megyék városaiban – hangsúlyozta az alpolgármester.

G. R.

A takarítás még hátravan

Laktanyából ipari park

A logisztikai programmal szoros összhangban kívánják kiépíteni a városvezetők a Szegedi Ipari Parkot – derül ki abból az ismertetőből, amelyet *Orosz Bálint* főépítési referens bocsátott lapunk rendelkezésére.

A park kiszemelt helye a volt öthalmi (szovjet) laktanya, amelynek tulajdonosa a Művelődési és Közoktatási Minisztérium, használója pedig az Universitas Egyesülés. A mintegy 100 hektár nagyságú terület ingatlancserével kerülhetne át a város tulajdonába. Az itt levő épületek állaga különböző. Pillanatnyilag nyitott kérdés, hogy érdekesebb lenne-e lebontani a régi legénységi épületet, mint felújítani, de nem döntöttek az új kaszárnya modernizálásának módjáról sem. Mindenesetre a terület közműellátása biztosított. Könnyen megközelíthető az 5-ös útról, így egy közlekedési csomópont kialakítására is van lehetőség.

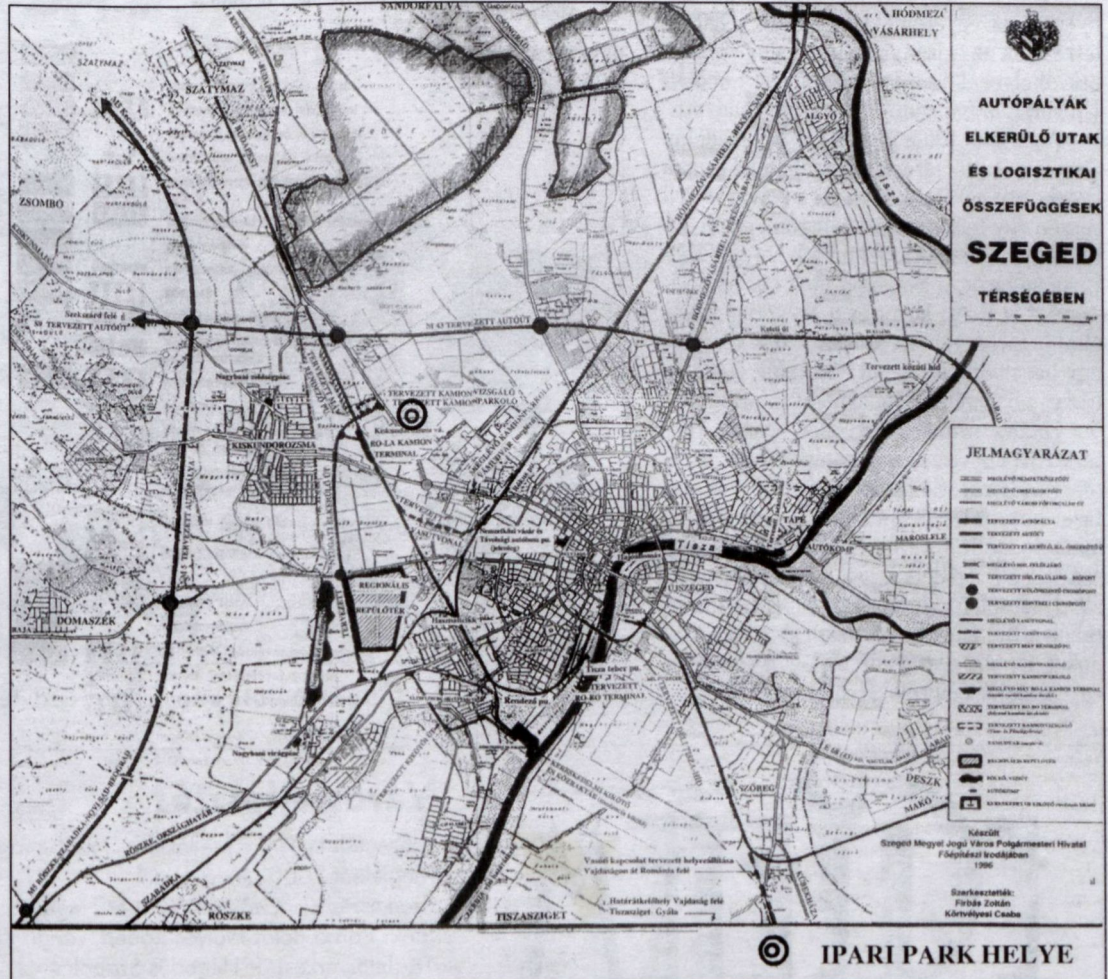
A távlati elképzelések szerint az Ipari Park első sorban az élelmiszeripar és a biotechnológia szegedi központja lenne, ennek tu-

dományos háttérét a város egyetemeinek nemzetközi szintű kutatómunkája adná.

Fejlesztést okoznak még a szovjet csapa-

tok által hátrahagyott környezeti károk – mondta el a már említett ingatlancserével kapcsolatban *Dr. Szalay István* polgármester. A környezetszennyezés akár 360 millió forintjába is kerülhet az államnak, és a kártérítés pontos menetéről sem született ez idáig döntés.

G. R.



Autópályák, elkerülő utak és logisztikai összefüggések Szeged térségében

Már csak a pénz hiányzik

Latin negyed 200 milliárdról



A szegedi Universitas fejlesztési programja.
A vastag szaggatott vonal a latin negyedet jelöli

Az ipari komplexum mellett a logisztikai fejlesztés másik „alfejezete” az Universitas Fejlesztési Program. *Orosz Bálint* elmondása szerint évekig tartó előkészítés – melyet a Városháza kezdeményezett az egyetemekkel – után jöhetnek létre azok az ezirányú fejlesztési elképzelések, melyeket mind a Közgyűlés, mind az Universitas Igazgató Tanácsa jóváhagyott.

A szegedi tudományos és kereskedelmi élet és a munkaerőpiac összehangolásának érdekében hosszabb távú cél a belváros déli részén egy felsőoktatási centrum, az ún. latin negyed kialakítása, aminek helye a Kálvária sugárút, a Somogyi utca, az Alsó-Tiszapart, a Bécsi körút és a Moszkvai körút által határolt városrész lesz. Ezt a körzetet egy harmadik Tisza-híd köti majd össze az újszegedi egyetemi intézményekkel.

Takács Máté, a terveket készítő Dél-terv Kft. ügyvezető igazgatója szerint a Temesvári körút–Fő fasor–Közép fasor és Bal fasor közötti területen a már meglévő diáklakások mellé további, mintegy 900 főnek szállást adó épületek, valamint diákkonyha elhelyezését tervezik. Hasonlóan hasznosítanák a Bal fasor 35-45. szám alatti ingatlanokat is. Az újszegedi biológiai intézetet egy Y-alakú épültmonstrummá alakítanák,

ahová az Universitas összes biológiai intézete és azok könyvtára költözne. Helyet kapna itt egy 300-500 fős előadóterem is.

A Dugonics téri központ jövőjéről két elgondolás született. Az egyik szerint csak a

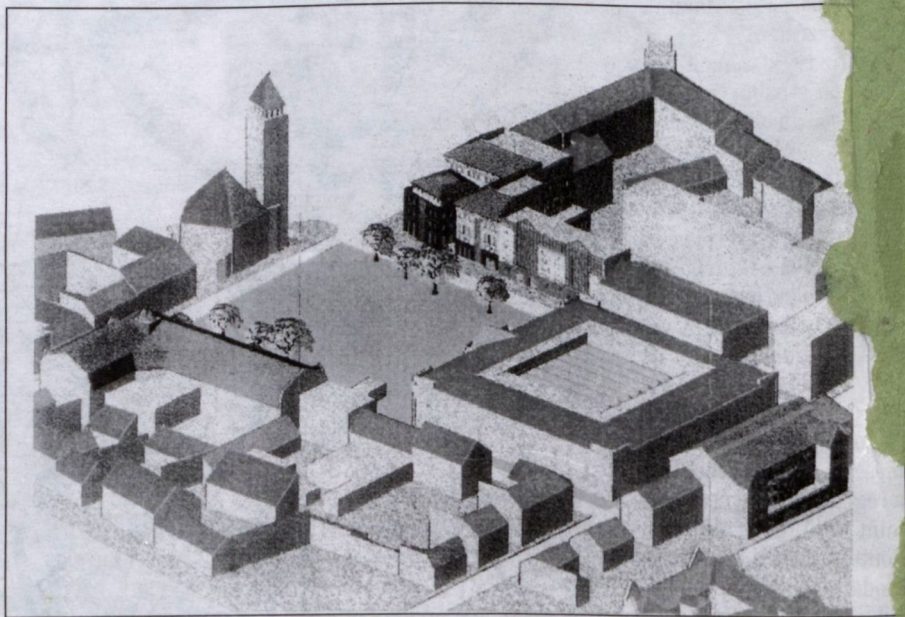
Központi Könyvtár maradna itt és a belső udvart hasznos területté alakítanák. Másik lehetőség lenne a Toldi utcai óvoda és Somogyi utcai ingatlanok megvásárlása, ebben az esetben ide települnének a könyvtár-részlegek, míg az adminisztráció a régi épületben maradna.

Potenciális igazgatási centrum a Honvéd téri egykori laktanya, aminek alagsorában kongresszusi központ, teremmel alakított udvarán pedig egy szabadtéri Aulá Magna képzelhető el. Ez a létesítmény méltóképpen vezetné fel az Ady tér 1000 férőhelyes kollégiumát, sportpályáit uszodáit és klubhelységeit.

A Moszkvai körüti ingatlan Szeged élelmiszeripari bázisának adna helyet (később esetleg a műszaki képzésnek is), amennyiben az ottani városi tulajdonban levő kollégiumokat az Universitas el tudja cserélni az iskola ipartelepi és külvárosi ingatlanaira.

A klinikák övezetében a koncepció szerint egy, az Ady térihez hasonló komplexum kialakítására van lehetőség.

Takács Máté a fejlesztésekről elmondta: 2010-re a felsőoktatásban részt vevők száma Szegeden a mostani 11000-ról akár 20000-re is nőhet. Az ezzel párhuzamos, fentiekben vázolt modernizálás kb. 200 milliárd Ft-ot emésztene fel és 2010-re ez a összeg aligha áll majd rendelkezésre, még biztosnak látszó világbanki hitellel sem. Mindezek ellenére leszögezte: a ténylegesen megvalósuló beruházások révén a tanulói diákság mindenképpen nyerni



Madártávlati kép a Honvéd térről

Szegedi
EGYETEM

Városfejlesztés

A Szegedi Egyetem melléklete, 1997. március 18.

Megjelent 2000 példányban

Szerkesztették: Gulyás Róbert és Hegedűs Szabolcs

Írták: Barna Béla, Gulyás Róbert, Langó Károly és Mészáros Ildikó

Tördelőszerkesztő: Hegedűs Szabolcs

Nyomda: Szegedi Nyomda, 6723 Szeged, Makkosházi krt. 1.