

A TISZA ÉS SZEGED KAPCSOLATÁNAK TÖRTÉNETE

Bátyai Jenő

Ha a világot Isten teremtette, úgy Szegedet a Tisza - a partjain élt emberek sokszínű sokaságának áldozatos munkája révén. A hatalmas küzdelmet, máskor a sziporkázó örömet jól kifejezi Pásztor Jánosnak, az egykori hódmezővásárhelyi szobrásznak a csillogó vízmedence végeinél látható jelképes két bronzszobra: az Áldáshozó Tisza és a Romboló Tisza. Ezek a szobrok 1934 óta figyelmeztetik a szegedi várospolgárt a Tiszára, mindkét tulajdonságára.

Szegedet két folyója, a Tisza és a Maros tette az ország egyik jelentős városává, de ehhez a kedvező földrajzi fekvés is hozzájárult, gazdasági és kulturális életét is táplálva.

Szeged térségében, a folyók szabdalta tájon mindig haladtak keresztül utak, s ezek serkentőleg hatottak a településre. Gondoljunk csak a Gyulafehérvár—Szeged útvonalra, amely kezdettől kiemelt szerepet vitt. Az itt kialakult közlekedéskultúra hatására jött létre Szeged a három városmagon, ezek: Palánk, Alsó- és Felsőváros. Még 300 évvel ezelőtt soknemzetiségű volt ez a város. Olyannyira, hogyha a piaristák magyarul prédikáltak, alig volt hívő a Dömötör templomban. A Palánk lakossága főleg németül és szerbül tudott, kevesen héberül és latinul.

Városunk életében mindig jelentős szerepet kaptak a tiszai átkelőhelyek, a marosi és a tiszai sószállítások és -raktározások. (Ozorai Pipo nemcsak sótárnok volt, hanem a korabeli Dél-Magyarországnak első számú ura is.) Szegeden ellenőrizték a királyi sószállítmányokat és -átrakóhelyeket.

A város rangját később a halászat (hasítás, sózás, szárítás és halkereskedelem), a hajózás (Zsótérok, Ábrahámok, Therhesek, stb), a vízimalmok, a vásártartás, az intenzívvé váló agrárkultúra és az ipar izmosodása segítette elő elsődlegesen. Ezek révén váltak polgárai tehetőssé. A kor technikai szintjén a víziutak igen jelentősek voltak a termények és a termékek szállításával (Sina, Wodiáner).

De ez a folyó nemcsak áldást hozott Szegedre, hiszen a szabályozásig akkor jött be a városba, amikor akart. És amikor orvul, hátulról támadott, elmosta hetvenezer ember hajlékát. A város azonban újjáépült - hála mérnökeinknek, és ma már, úgy gondoljuk, együtt tudunk élni a folyóval, noha 1970-ben jócskán ráijesztett erre a vidékre.

Széchenyi István eszméje nyomán mintegy 2,5 millió hektár területet adtak a mezőgazdaságnak, a földművelő embereknek, akik ezután gondmentesebben élhettek. Ekkor alakult ki az új víziút, fejlődött a hajózás, a kereskedelmi és személyforgalom egyaránt - főként Baross Gábor minisztersége alatt európai szinten is példát mutatón.

Az 1522-ben még csak hétezer lakosú város éppen a Tisza jótéteményei nyomán mindig újjászületett és gyarapodott. A reformkor legjelesebb alakja, Vedres István (1765-1830), Szeged Széchenyije, aki a Duna—Tisza-csatornát tervezte, mintagazdaságot létesített a várostól bérelt földön, erdősávokat telepített a futóhomok megkötésére, a várat gabonatarhásszá tervezte át, és az általa tervezett épületekkel (Városháza, piarista rendház és gimnázium, a Béró-ház, a Dáni-ház, a Grün-ház stb.) nagy szerepet játszott Szeged városképének újjáalakításában. 1845-ben a Tiszán létrejött a gőzhajózás, majd Klauzál Gábor szorgalmazására megalakult a Szeged—Csongrád Takarékpénztár, a város első pénzüintézete. Azután jött a vasút! 1854-ben begördült az első szerelvény Félégyházáról Szegedre. 1858: vasúti híd, irány Orsova felé! 1864: az Alföld—Fiume vasút, amely Rókusnál érintette Szegedet.

A város nagy rekonstrukciójáért a legnagyobb tisztelet Lechner Lajosnak jár ki. Tervei nyomán három és fél év alatt feltámadt ez a város, Szeged. A girbe-gurba utcák helyén hamarosan kirajzolódott az új, Hausmann-i kör- és sugárutas városszerkezet, előbb feltöltve a várost, körgátat és partfalakat is építve. Újszeged egyesült Szegeddel, felépítették az új közúti hidat, új középületeket emeltek, és vagy 3200 egyéb építményt hívtak életre a romok helyén. Szeged ekkor Európaszerte ritkaságszámba menő városépítészeti értéké formálódott, és egységesnek ható eklektikus világa már műemlék-jellegűvé érett - szabadon idézve Granasztói Pált. Sőtér István az egykori szegedi, majd budapesti egyetemi tanár azt mondja szülővárosáról, Szegedről, hogy az újjáépítés és a milleneumi építkezések Firenzét egy Főpostával, Athént egy múzeummal, Monte Carlót a Kass Szállóval, Isztambult a városi gőzfürdővel, és a MÁV Igazgatóság épületével egy darab Amszterdamot álmodtak a Tisza partjára.

Talán ennyit a Tisza és Szeged múltbéli kapcsolatáról, a város és a folyó közös múltjáról, az igen összetett kapcsolatrendszeréről.

És a jelen feladatai? A Tisza, a víz vízgazdálkodási tennivalókat is megjelöl. És első az ivóvízellátás, a hálózatfejlesztés, mert bizony régen, még 1888-ban volt, amikor az első artézikutat Zsigmondy megfúrta Tóth Mihály városi főmérnök áldásos közreműködésével. Később a csatornahálózatot, az elsőt és terveiben jót Farkas Árpád készítette 1911-ben, s ő már gondolt a szennyvizek tisztítására, tisztítótelepek kiépítésére is.

Mindezekhez akkor sem áltak rendelkezésre megfelelő erőforrások; és ma sem. (Csak zárójelben jegyzem meg, hogy az első komolyabb szegedi vízvezeték a malmos Back Bernáttól származik.)

A felszíni vízvezetés is nagy gondot jelent a városnak, amihez ismételt összefogás lenne szükséges az előbbrehaladás érdekében.

Szeged fürdőjele: kriminális. Jó 75 és 50 évvel ezelőtt különb lehetőségeket valósítottak meg, mint napjainkban. Az úszóházak valóságos tiszai paradicsomok voltak. Termálvizeinkkel sem tudunk mit kezdeni. Pávai-Vajna Ferenc Anna-kútja (1927) és az azóta fúrtak sem szolgálják fürdőkultúránkat. Pedig Szeged legalább annyira lehetne fürdőváros, mint Hajdúszoboszló, vagy Bükk vagy Berekfürdő. Egy régi (1961) felkiáltást - "Legyen Szeged fürdőváros!" - ismét ideidézek. És mi van a "Tíz év - tíz medence" jelmonddal?

Foglalkoznunk kellene a gyógyvíz-hasznosítással, a Szeged környéki lehetőségekkel, a dorozsmai Sziksós-tóval, a téglagyári agyaggödörrel, a természet- és környezetvédelem követelményeinek tiszteletben tartásával. Túl kellene lépniünk a specialisták szabta kereteken, és valami okos, összehangolt ökológiai szeretetre s tiszteletre kellene művelniünk minden embert, aki nem szemetel, aki rendben tartja gépjárművét, aki nem tép ki facsetetét, aki nem rongál meg kerti (parki) padokat.

Most még mindig alszik a Tisza, jó ideje alig használjuk személy- és teherfuvarozásra, pedig annak idején mi mindent jelentett itt a Lukács Béla miniszterről elnevezett és más gőzhajók megjelenése! (A Lukács Béla gőzhajó 1944-ben aknára futott, majd a tápéi kikötőbe vontatták, s onnan a szovjet hadsereg hurcolta el és építette be az első tiszai pontonhídba vas- és faanyagát.) De mit is jelentett Szegednek a medencés kikötő? Ez majd később válik el. A vízügyi szakemberek majd megválaszolják.

Ha a város (az ember), a víz és a zöldfelület összefüggő problémakörében gondolkodunk, s a természet- és a környezetvédelem követelményeit sem hanyagoljuk el, akkor a Tisza mellett folyamatos gondot kell fordítanunk Szeged zöldfelületeire (újszegedi liget, Stefánia, Dugonics tér és más parkok), amelyek, sajnos, állandóan csökkennek, pusztulnak. A Széchenyi térről már vagy 25-30 platán hiányzik. (Platánrák!)

A város mellett fel kell fedeznünk a városkörnyéket is (- Milyen jó is lenne, ha megmaradt volna a szegedi kisvasút! -), a hullámtéri területeket, minden természetes arculatot - komplex hasznosítással.

Úgy gondolom, hogy az elmondottak is bizonyítják, mennyire szoros összefüggésben él a Tisza Szegeddel, és a város a folyójával. Minden új tennivaló a megvalósítás előkészítésénél tart, de ebbe Szegednek idejekorán be kell avatkoznia. Különösen fontos feladat a termálvíz-hasznosítás, amikor a környezetkímélő energiatermelés mindinkább előtérbe kerül (Pávai-Vajna Ferenc, 1927; Anna-kút és a vele szemben lévő épület termálfűtése; "Legyen Szeged fürdőváros" konferencia, Szeged, 1961). Tájunkon ez különösen és előnyösen kiaknázható energiaforrás. Az ország figyelme most Fábiansebestyénre terelődik, ahol 1985-ben 4,2 ezer méter mélyről tört fel a 200 C° hőmérsékletű víz és gőz. De hát még mindig nem hasznosítjuk, pedig a fábiansebestyényi lehetőség kézzelfogható.

Számos kérdést kellett volna még érintenem. Összefoglalásként talán megállapítható, hogy a Tisza nemcsak sűrubaerasztó kötele volt Szegednek, áldást is hozott a város népének. Most s a jövőben is az kell, hogy hozzáértő, okos emberek döntsenek a város és folyója kapcsolatáról.