

Szeged jövő fejlesztésének előkészítése

Irtta gróf KLEBELSBERG KUNÓ

A Pesti Napló múlt vasárnapi és mai számában cikkeket tettem közzé, melyek közül az elsőben, szerves közlekedési politikai koncepció keretében sürgettem az csztrák határtól Budapestig már kiépített autópátnak Kecskemét és Szeged érintésével a szerb határig leendő folytatását, aminek fokozatos megvalósítására alapos reményünk van; a második cikkben pedig — a külföldi városi politika irányait és eredményeit ismertetve — jeleztem, hogy Szeged város erősítése, adóerejének és gazdasági területének növelése érdekében mit kell tenni. Az alábbiakban azt igyekszem megmutatni, hogy Pesti Napló-beli cikkemnek szegedi vonatkozású részei nem külföldi viszonyok szemlélete alapján tett odavetett megjegyzések csupán, hanem szerves alkotóelemei egy összefogó gondolatnak, egy koncepciónak amely alapján — a város nagyérdemű tevékenységével egyetértve — Szeged jövő fejlődését előmozdítani igyekszünk.

A Magyar Iparművészet Idei évfolyamát azal kezdte, hogy szegedi számot bocsátott ki, amelyben beszámoltam arról, hogy eddig minő céltartalommal tettünk. Kiemeltem, hogy a szegedi városépítésnek két markáns korszaka volt és pedig az árvíz után a XIX. század 80-as éveiben a rekonstrukció és a XX. század 20-as éveiben a nagy építkezések, amelyeknek nyomomólag az volt a céljuk, hogy Szegedet egyszerű iskolavárosból az Alföldnek vezető kultur-gócponjtjává fejlesszük, miközben az a meggyőződés vezetett bennünket, hogy kultúra nélkül nincs urbanitás és fejlett, magas műveltség nélkül nincs nagyvárosi jelleg. Szeged szempontjából rendkívül hátrányos volt, hogy ugy a múlt század 80-as éveinek, mint a jelen század 20-as éveinek fejlődési periódusa időelőtti szakadt meg. A királyi biztosság intézményét és akcióját oly időben szüntették meg, mikor az új nagy keretek jóformán csak fel voltak rajzolva, de kitöltésük alig kezdődött meg. A jelen század 20-as éveiben folyt akció teljes kifejlődését pedig éppen abban a stádiumban szakította meg a gazdasági világválság, mikor a kultur-gócponjt kiépítése után áttértünk közgazdasági természetű terveknek megvalósítására. Így azután Szeged az állam részéről nem kaphatta meg mindazt, amire szüksége volt, amire joggal számoltart.

Most itt ülök egy kávéház terraszán és disputálok kebelbarátommal. Evolucionisták vagyunk mindketten s hiszünk a felsőbbrendű emberben. Mindent el is követünk, hogy újat egyengessük az új, tökéletesebb fajnak. A magam részéről az ösztönöségben, igazságosságban és az indokolt gyilkosságig hajlamban látom az öntudatos ideált. A barátom konzervatívabb s ő helyet ad az intelligens alakoskodásnak is. Nehéz meggyőzni, mert humorista s szívesen mókázza el komoly érveimet.

Ahogy így ülünk, a szemben lévő asztalnál egy megtermelt, idősebb ur telepszik le. Széles, bozontos arca van s taglejtése is egészen gorillás. A pincerek hajlonganak körülötte s kegyelmesnek titulálják. Mereven bámulok rá, mintha már látnám volna valahol. Turkálók emlékezelemben. Egészen kimerülök. Nem megy. Pedig már találkoztam vele egyszer... Talán a parlamentben... Nem! Hirtelen valami erdőrésztlet világosodik meg bennem. Fák, galyak, bozótok... S egy név pattan ki a számon szinte akaratlanul:

— Makmak...

Most már tudom, hogy ő volt az. Még a gesztusai is ugyanazok s ahogy a kanalat fogja, olyan mintha egy ágon lógna. És az ágat a szája felé hímáztatja.

— Nem tudod ki ez az ember? — kérdeztem döbbenet a barátomat.

— Dehogy is nem — felelte ő szinte megütközve. — A neve most nem jut eszembe...

Politikus... Konzervatív... Valami remek közgazgatási tervezettel tünt föl... Várj csak...

A többi már nem érdekelt. Makmak ült velem szemben elegáns zakóban. Szinte megijedtem tőle s a mi szomorubb, megingott a fejlődésbe vetett hitem...

hatott és voltaképpen a Tisza-szabályozás megkezdésétől, a múlt század 50-es éveitől

aránytalanul sokai kellett saját erejéből áldoznia,

ami már az 50-es, 60-as, 70-es és 80-as években is szükségképpen kedvezőtlenül hatott a városi pénzügyek alakulására. Ezért küzdök teljes öntudatossággal a centralizáció és az állam anyagi erőinek a főváros érdekében történő

egyoldalú és aránytalan

igénybevétele ellen.

Aki a magyar történelmet ismeri, az jól tudja, hogy a fejlődési periódusoknak időelőtti megszakadása históriáknak egyik lényeges vonása. Nálunk a katasztrófák mindig teljesen kitombolhatták magukat. Az időnkint mutakozó fellendüléseknek ellenben éppen akkor szakadt végük, mikor a nehéz, fáradtságos kezdet után a gyümölcsök éppen már bővebben termettek volna. Hogy történelmünk ilyen tendenciájának ellenére is megállhasunk, ahhoz az kívántatik meg, hogy ezekben a rossz időkben ne csüggedjünk el, ne torpanjunk meg, hanem ellenkezőleg a tevékenységben beálló kényszerű szünetet ne engedjük teljes stagnálássá fajulni, használjuk ki a jövő tervek alapos kidolgozására és megvitatására.

Vannak, akik az állam beruházó tevékenységének elvi ellenségei és azt a mai állapotot, hogy a közmunkák jóformán teljesen szünetelnek, kívánatosnak, helyesnek, a jövőben is konzerválandónak tartják. Nekem erőszben más a felfogásom. En a kiegyezés korának tanulmányozásából azt a következtetést vontam le, hogy az 1867 utáni idők fejlődését jelentékeny részben állami beruházások táplálták vagy legalább is az egyes konjunkturalis időszakokban a nagy lökés előre az állami közmunkák adták meg. Ilyen értelemben cselekszenek különben most is a franciák és különösen az olaszok, akiknél óriási arányu közmunkák vannak folyamatban. Ehhez képest az az álláspontom, hogy állami pénzügyeknek (a gazdasági világválság s ezzel kapcsolatban a magyar közgazdaság megtorpanása következtében mutakozó) megromlása folytán a közmunkáknak átmenetileg szünetelniök kell ugyan, de

ezt az állapotot, mint elvileg kívánatos és a jövőben is fenn-tartandót tekinteni nem szabad.

Először is mihelyt — a gazdasági világválság enyhültével — az állami pénzügyek azt megint megengedik, az akkor beálló konjunkturalis újabb állami beruházásokkal majd támogatni kell; közmunkákkal olyan újabb impulzust kell majd a bekövetkező nekilendülésnek adni, hogy az magát annakidején teljesen kifuthassa.

Aki így vélekedik, annak hinnie kell, hogy a XIX. század 80-as éveiben és a XX. század 20-as éveiben folyt fejlődési periódusok kiegészítéseképpen jönni kell Szeged életében egy harmadik periódusnak és a mostani szünetet éppen arra kell felhasználni, hogy ennek a harmadik periódusnak a terveit elkészítsük és megvitassuk. Hogy Szeged ilyen



eszméknek és terveknek soha sem volt híján, azt Vedres István nagy elgondolásain kívül, jellemzően bizonyíthat, hogy Bainville József, aki az 1849-iki rettenetes idők után került a városba s a következő évben végrehajtotta a város nivellálását 6000 öl hosszúságban körcsatornát tervezett, amely a gyártelepnél szakadt volna ki a Tiszából és a város megkerülésével — 4 öl mélységgel és 25 öl középszélességgel — az egész várost körülövezte volna és a Boszorkány-szigetnél szakadt volna ismét vissza a Tiszába.

Akik megtisztultak azzal, hogy a város nagyérdemű vezetésével mindenkor karöltve kifejtett várospolitikai munkásságomat figyelemmel kísérték, azok láthatták, hogy olyan arányban, amint Szegednek egyszerű iskolavárosból vezető kulturgócponjtjává való kifejlődése befejezéséhez közeledett, az akció súlypontját mindinkább közgazdasági térré helyeztem áttolni. A 20-as évek városfejlesztési munkáinak már ehhez a második etapéhoz tartozott a Mars- és a Káldria-tér feltöltése, a tanyai utahálózat további kiképzése, a dorozsma-fehértó-algyői belvízelvezető nagy-satorna kiépítése, ezzel szerves kapcsolatban a Fehértó egy részének felhasználásával a 900 holdas halastó létesítése s a szeged-hódmezővásárhelyi közötti hid (szeged-jóljárót-nak (rampáinak) földmunkái, mely munkálatok — az ármentesítő-társulat némi hozzájárulásának kivételével — szinte egészükben államsegélyből hajtatnak, illetve hajtatnak végre.

Szerencsére éppen a nincstelenségnek inségmunkát adó földmunkálatok terén egészen megállanunk nem kellett. Ellenkezőleg sikerült 85.000 pengőt kieszközölnünk — a pénzügyminisztérium által a városnak visszaengedett dohánygyári telek folytatását képező — Kis-Budavári feltöltésének befejezésére, amire azért is szükség van, mert a london-konstantinápolyi autópátnak szegedi átkelő szakasza a római állomásnál kezdődnie s a nagy alföldi metropolisba érkező idegenre lesújtó benyomást tenne, ha a monumentális Kossuth Lajos-sugárutrá két pocsolya között kellene rátérnie; ami helyett a feltöltés befejezte után remélhetőleg kert-város fog lélesülni. Ennek az ut-ügyi összefogó gondolatnak keretében (aminek az oroszvár-győr-budapest-kecskemét-szeged-szerbhatári autópátnak csak egyik részét alkotja) tartozik az azt melsző dunántul-baja-szeged-hódmezővásárhelyi tranzverzális ut is, melynek még hiányzó 6 km-es szakaszát az Alsótanyai át most végre sikerül kiépíteni; ellenben az algyői Tisza-hidnak a már kész rampák között leengedő megépítéséért még tovább kell küzdenünk.

De hogy jövő gazdasági tennivalóinkat igazán tervszerűen építhessük ki, ahhoz nélkülözhetetlen

Szeged újabb városrendezési tervének elkészítése.

Amit Lechner Lajos az árvíz után tervezett, az hála Istennek meg van és olyan városrendezési műalkotás, amelyhez nem szabad hozzányulni. De túl a nagykörutakon, ki a nagy köröltésig hatalmas beépítetlen sáv terül el, amelyre a Lechner-féle tervet ritmikusán és sematikusan követelni nem szabad. Lechner óta a német városépítők, a francia urbanisták és Mussolini városi mérnökei újabb elméleteket állítottak fel, az angol-szász népek pedig jöttek a »Zoning« gondolatával, úgy hogy ezeknek a beépítetlen beltérületeknek és a köröltésen kívül eső övezeteknek számára már az új városépítési principiumok alapján kell az új városrendezési terveket elkészíteni. Amint

Széchenyi Mozi

A terem jéggel van hűtve!

Vasárnap, július hó 24-én utoljára

Repriz! **HARRY PIEL** Repriz!

legnagyobb és legszebb filmje

Titkes küldetésben

(Hálál gáz) 11 fejezetben

Előadások hétköznapiakon 5, 7, 9 órákor.
vasárnap 2, 5, 7, 9