



Ismét több olyan levelet kaptunk olvasóinktól, melyből kiderül: az egyúttalás számtalan gondnal, bosszúsággal jár. Persze, a sürdögös elkerülésért magunk is sokat tehetünk. A lakók közötti vitákban igazságot tenni — kiválálként — rendkívül nehéz, éppen ezért a Postaláda sem vállalkozhat a döntőbíró szerepére. Ezért azoknak az olvasóknak, akik a témában fogtak tollat, s küldték levelet szerkesztőségünkbe, azt tanácsoljuk: helyben, például egymás között, vagy a lakóbizottság összejövetelén próbálják a félreértéseket tisztázni. E héten egyébként több korábban felvetett olvasói észrevételre válaszoltunk, közzétéve az illetékesek választát. Például szó esik arról, hogy miért hiányzik még sok épületről a központi tévéantenna, s mi az oka annak, hogy egyes vasipari cikkeket hiába keres az üzletekben a vásárló. Egyik olvasónk levele kapcsán felidézzük azt a tíz évvel ezelőtti napot, amikor utoljára indult útnak az újszegedi 5-ös villamos, melyet nemsokára — ez év áprilisának végén — felvált egy korszerűbb tömegközlekedési eszköz, a trolibusz.

Sorokban

Juhász József az Északi városrészből küldött szerkesztőségünkbe levelet. Mint írja, nagy bánata, hogy az öt kiló feletti csomagokat a posta nem szállítja házhöz az Északi városrészben. Olvasónk Dunántúlon lakó sógorától minden évben kap jó néhány liter bort, tizliteres demizsonokban. S a várva várt küldeményért most, hogy olvasónk a még épülő városrészbe költözött, mindannyiszor a tarjáni postahivatalba kell zárandokolni.

A Szegedi Postaigazgatóságon megtudtuk, levélírónk értesülése helyes. A posta valóban nem vállalja még az ötkilós súly feletti csomagok házhoz kézbesítését, mégpedig azért, mert az új városrészben még alig van a gépjárművek közlekedésére alkalmas kiépített út. A házhoz szállítás bevezetését a posta 1980-ra tervezi. Olvasónkat vigasztalja az a tény, hogy noha a demizsonok megtöltve valóban elég nehezek lehetnek, a cípekedés fáradsáma viszont ellensúlyozza az a tény: nem akármilyen, hanem kedvező árú teherről van szó.

Alig akad olyan lift, amely időnként ne borzolná fel a lakók kedélyét. Legutóbb Kecskés Dénesné-től, a Lenin körút 36—38. számú házból kaptunk olyan levelet, melyben a liftet, s karbantartóit nem éppen dícséretes jelzőkkel illetik. Mint olvasónk írja, a hat-

emeletes épület lakói immár két és fél hete vannak haragban a lifttel, a felvonó ugyanis ezóta nem jár. Más tanácsot adni nem tudunk: a házfelügyelő forduljon a Szegedi Magas- és Mélyépítő Vállalat felvonószervizéhez a panasszal. A liftek javítása ugyanis e vállalat hatáskörébe tartozik.

Szűcs Ferenc nyugdíjas olvasónk azért ragadott tollat, hogy felhívja figyelmünket az Április 4. útja 15. szám alatti épület falán található, Móra Ferencet ábrázoló domborműre. Pontosan arra, hogy az emléktáblát mielőbb meg kellene tisztítani. A felhívást ezzel közzétettük, bízva abban, hogy talán a környék lakói közül is vállalkoznak e nemes feladatra.

Fájós lába miatt hosszú idő óta csak botalt tud járni Gasparits Péterné szegedi (Egressy B. u. 4. szám) olvasónk. Nagy bánata, hogy botjáról lekopott az 1-es számú gumi, s immár egy éve hiába keres helyette másikat. Bárhol kérdezősködik, mindenütt azt a választ kapja, hogy a kérdéses méret hiányzik. Tanácsoljuk, érdeklődjön olvasónk a Klauzál téri gyógyászati segédeszközök gyárában, hátha itt tudják gondját orvosolni. Gondját közzé téve abban is reménykedünk, hogy talán akad, akinek van tartaléka az említett nagyságú gumból, s esetleg ki tudná levélírónkat segíteni.

Tévénézők miértjei

„Kérem, szíveskedjenek megtudakolni az illetékesektől, nem téves-e az a január 31-én MTI aláírással — a Délmagyarország címlapján — megjelent cikk, miszerint erősebben sugároz a szentesi tévadó. Mert, ha így volna, annak bizonyára több szegedi nagyon örülne. Egyáltalán, a postának milyen tervei vannak arra vonatkozóan, hogy a magyar 1-es és 2-es tévéműsort az eddignél jobb minőségben sugározza a szentesi adó?” — Nagy Miklós szegedi olvasónk leveléből idéztünk. Levélírónk kérdésére ezúttal részletes választ nem adunk, ugyanis ez év február 11-én, vasárnapi számunkban foglalkoztunk e kérdéssel. Amennyiben olvasónk e lapszámmunkat előkeresi, az említett cikkből megtudhatja, hogy a tévénezők panaszaik idén, az év végén már megoldódnak.

Február 2-1 Postaláda rovatunkban Miért nincs? alcímmel olvasóink segítségével valóságos hiánycikklistát állítottunk össze. A listákra több vállalatból is válasz érkezett. Így dr. Strohnér Ferenc, a GELKA szervizvezetője levelében megírta: „Általában jogos igény, hogy az új lakás kényelmét

beköltözkéskor a központi tévéantenna is szolgálja. Ez azonban nem valószínű, meg minden esetben. Ma már egyszerre egész lakótelep épül fel: 40—50 ház, 1000—1500 lakással. Ezeket az önálló lakóteleprészeket nagyközösségi antennarendszer látja el antennajellel. Ennek lényege az, hogy egy tízszintes épület tetejére telepített antennarendszer jellel felerősítjük és az épületek között kitért földkábelekben keresztül valamennyi lakásba eljuttatjuk. Viszont előfordulhat olyan eset, hogy a lakótelep egyes házaiba már beköltöztek, de az az épület, amelyre az antennarendszert telepítettük, még nem is áll. Így nyilvánvaló, hogy a beköltözkéskor még nem minden lakó élvezheti a központi antenna előnyeit. Ez a helyzet az Északi városrész 1/B útjében is. A levélíró által említett 134-es épülettel kapcsolatban: a földkábelhálózatot a 131-es épületig már kiépítették, a további szakaszon az időjárástól függetlenül folytatódna a munkálatok. A teljes antennarendszert szervizünknek az első negyedév végére kell átadnia.”

Válaszol az illetékes

A Vidia Nagykereskedelmi Vállalat kereskedelmi főosztályának vezetője ugyan csak a Miért nincs? írásunkra válaszolt: „... A levélírók által felvetett alaki- és ajtódiopánt az országban mindössze két üzem gyártja, évek óta. A kereslet teljes mértékben nem tudják kielégíteni, s ez nyilvánvalóan megmutatkozik az ellátás színvonalában is. Vállalatunk Csongrád megye ellátására az év első negyedévére 100 ezer darab ablak- és ajtódiopántot rendelt, de ennek a tételnek csak 60 százalékát igazolták vissza. Ami a tolozárát illeti, ezt az árucikket Kizárólag az Elzett Művek készíti, s a gazdaságos sorozatgyártás negyedévenként csak két-három típus termelését teszi lehetővé. Ennek figyelembevételével az első negyedévben csak 80 és 120 milliméteres méretben gyártanak tolozárát, de lengyel importból is igyekszünk a választékok bővíteni. Az azonban bizonyos: még így sem sikerül a vásárlók igényeinek eleget tenni. Szalagfűrészlapot az országban csak Szentgotthárdon gyártanak. A kedvezőtlen alapanyag-ellátás miatt tavaly kisebb termelési-

esséssel kellett számolni. Ezt pótlólag osztrák importból 15-től 40 milliméteres méretig árusított szalagfűrészlapot. Lopatközegből az elavult gyártási technológia miatt évek óta gond az ellátás. A gond részben hamarosan megoldódik: importszerszöcsünk alapján 4 millió forint értékű lopatközeg beérkezése várható. A csőárukat illetően szintén gondjaink vannak. A Csepeli Csőgyár, mint az egyedüli hazai gyártó, ez évre mindössze 3 ezer tonna mennyiséget, kizárólag feketet, illetve horganyzott kivitelű, elektromoson hegesztett acélső szállítására vállalkozott. Importbeszerzésből 150 tonna horganyzott háromnegyedes angol acélsővet tudunk az első negyedévben a vásárlóknak kínálni. Összegezve: noha kétségtelenül voltak és vannak hiánycikkek a vas-műszaki szakmában, ezek köre, megítélésünk szerint egyre szűkül. Kiemelt feladatunknak tekintjük, hogy a kínálatot tovább javítsuk, s a lakossági ellátás színvonalát fejlesszük.”

Tíz éve már

1969. január 31. Este 10 óra 47 perc: beáll a végállomásra a Széchenyi téren az 5-ös villamos. A várakozó utasok valamiféle ünnepélyességgel szállnak fel és helyezkednek el a kocsiban. Néhány személynél egy számra villan: 702. „Hát ez lesz az...” Már mindenki fent van. Eljött a forgalmi vezető és az igazgató is. 22 óra 50 perc: a kalauz körülnéz, s kétszer megnyomja a jelzőgombot. Megmozdulnak a kerekék. Elindul Újszegedre csendesen, harangjelzés nélkül az utolsó villamos. A hídon az utasok a tiszai est panorámájában gyönyörködhetnek. A kiterőben már ott vár az utolsó előtti kocsis, vezetője pezsgős üveggel integet felénk. Ő már nem jön vissza. Mi tovább megyünk. A nagy kanyarban többet leszállnak, búcsút intenek. A főfasornál valaki így búcsúzik a vezetőnőtől: Nem hoznak bennünket már ezután? Sajnos nem — hangzik a válasz.

— Akkor köszönjük eddigi fáradságukat, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

A Tisza tükreben még egyszer megcsillannak a villamos lámpái. 23 óra 12 perc: a 702-es szép csendesen beérkezik a Széchenyi térre. A váltót eldől a fáradtságuk, a viszontlátásra, aranyos! — s néhány szempárban könny-csepp ragyog.

A végállomásra ünnepélyes lassúsággal érkezünk meg. Az utasok, mintha nem akarnának leszállni, néhány percig tanácstalanul álldogálnak. Alig akarják elhinni: most jöttek villamossal. Újszegedre utoljára.

Ejjel 11 óra: még egyszer, utolszor én is leszálok, majd rövid idő múlán újra fellepek, a kocsi-
ba. Ekkor már csak néhányan tartózkodnak a villamoson, azok, akik az utolsó járat kedvéért szálltak fel. A kalauz ismét körülnéz, s megszólal az indulást jelző csengő. Elindulunk vissza Szegedre. A ligeti nagy kanyarban a kerekék csattogása mint ha csak azt mondaná: ugye, emberek, nem is olyan kellemetlen ez a zaj? Az úton, a hídon integető emberekkel találkozunk. A liget öreg fái mintha csak összesűgnének a csillagos éjszakában: jól megnéztétek, holnapról nem jön erre a csilingelő!

SZ. SIMON ISTVÁN:

20.

Nagy vizek krónikája

„Fordulópont...”

Sokan azt mondják, többen le is írták már a nevezetes vízveszedelem óta, hogy Szeged a nagy árvízi temetkezésnek köszönheti újjászülését a nagyszerű ajándékait: világos szerkezetét, egységes stílusát, modernségét. Megmozdult e városért egész Európa, az egész nemzet és a hatalmasságok kénytelen lelkiismeretfurdalása is kamatozott az újjáépítésben meg a további biztonság megteremtésében. Ilyet azonban még száz év után sem mondhatunk jó lelkiismerettel, mert az utódok nem kaphatnak elegendő képfőtálat az előző nemzedékek megpróbáltatásairól, szenvedéseiről. Talán a vízügy... talán az fogalmazhat sarkosabban: „... az árvíz... egyben fordulópontot jelentett a romjainban újjáépülő Szeged korszerű városképek kialakításában és a Tisza-völgy árvízvédelme, sőt az egész magyar árvízvédelem fejlődésének történetében” (Dégen Imre). De azért még a vízügyi szolgálat megszervezésében és ügyeinek előmozdításában sem mentek azonnal más nyomom a dolgok, mert „nem beszélhetünk... egyikről a másikkra bekövetkezett fordulóról: 1879-et kerekben egy évtizedig tartó átmeneti-előkészítő szakasz követte. Ez idő alatt ugyanis a szabályozás mur tája, ha gyorsabb ütemben is, de a korábbi gyakorlatnak megfelelően, a leghalaszthatatlanabb feladatokra korlátozva és évről évre megállapított költségvetési keretek között — tudományosan megalapozott és előre kidolgozott tervek nélkül folyt. A Tisza-szabályozás új — és a munkát

eredményesen befejező korszaka lényegében csak 1889-től, a vízügyi szolgálat újjászervezésétől számítható. Az új vezető, Kvassay Jenő készítette el a munkálatok megkezdése óta első távlati és törvényhozásilag is jóváhagyott munkatervet, amelyet 1891-ben terjesztett elő és amelyet 1894-ben emeltek törvényerőre” (Botár Imre—Károlyi Zsigmond).

Nem kevesebbről volt szó, minthogy a kormányának meg kellett változtatnia vízügyi politikáját. Ennek kudarca már nyilvánvaló volt, de a szegedi katasztrófa végképpen megpecsételte. Kétségbe vonta a korábbi áldozatok értelmességét. De még magát a műszaki elgondolást is megkérdőjelezte a közvélemény, amely ilyen tekintetben nem tett különbséget.

Azóta nagyon alaposan és többször is megvizsgálták már ezeket a terveket, és sohasem minősítették őket máséknál, mint hogy megalapozottak, átgondoltak, reálisak. A baj ott kezdődött, hogy „a szabadságharc idején megszakított szabályozási és ármentesítő munkákat 1850 után műszaki, szervezeti és pénzügyi szempontból egyaránt helytelen módon folytatták. Az állami feladatnak nyilvánított folyószabályozást különválasztották az árvízvédelmi töltések építésétől, amelyet viszont a társulatokba tömörült érdekeltek kizárólagos feladatává tettek. A Tisza-szabályozás általános hibái azonban a szegedi szakaszon fokozottan érvényesültek és a katasztrófa előidézésében sajátos helyi okokkal is párosultak. Ezek közül az egyik legfontosabb az a jogtalanság volt, amelyet Szeged város régiója sérelmezett. A várost ugyanis olyan társulati szervezetekbe kényszerítették, amelyek a Szegedtől északra elterülő Pallavicini uradalom ármentesítését célozták, nagyrészt a város költségén. Ez viszont képtelenség tette a várost arra, hogy a közvetlen védelemhez szükséges gátrendszer építésének feladatával megbirkózzon. A kritikus percsorai töltésszakaszról joggal állapította meg a szegedi emlékirat, hogy az a töltés és ez a társulat az, amelynek létezése a mi elpusztulásunk legfőbb oka volt” (Dégen Imre).

Vagyis az újjáépítéshez nyújtott segítség nem oldotta meg a régi bánatot, nem zárta el a bajok kútját. További harc árán tudta csak kiderőszakolni a közvélemény a vízügyi politika megváltoztatását — pontosabban az eredeti gondolatokhoz való visszatérést. Széchenyi is úgy akarta eredendően, s egy császári pátenst ki is tudtak korábban (1850) csikarni róla, hogy az ármentesítésekkel összefüggő

folyamszabályozási munkákat, mint közérdekű vállalkozásokat, az állam finanszírozza. Az állami műszaki irányítás jogát is csak a katasztrófa után sikerült elismertetni, ami a későbbiekben legalább elvileg garantálhatta a közérdek érvényesülését. A hibák kijavítását, a művek karbantartását állami támogatás nélkül senki sem győzte volna. Szeged csak azért tudta megvédeni az újjáteremtett várost is, hogy 25 millió államkölcsönt kapott a védelem fejlesztésére, még ha ezt maga az állam is kölcsön formájában szedte össze a kisemberektől.

Ilyen együttes intézkedések eredményeként „... sikerült... az ármentesítés és árvízvédelem biztonságát olyan szintre emelni, hogy az a korábban nem ismert rendkívüli árvizek egész sorának a próbáját is kiálta — és évtizedekig kielégítőnek bizonyult... Az eredmények minden tekintetben igazolták a tervezőket és a reformkori haladó hagyományokhoz visszaterő késői utódokat...”

Mindez viszont korántsem jelentette azt, hogy Szeged egyszer s mindenkorra elfelejtetheti a nagy vizeket. Földrajzi helyzete miatt a leggonoszabb védelem esetén is mindig veszélyben volt és marad. A szabályozás, a csatornázás, a természeti körülmények megváltozása miatt mind magasabb és magasabb vízállások kivédésére kell felkészülni a szegedi társulatban. Számok és évek sora bizonyítja: nemcsak magasabbak, tartósabbak is az áradások. Így a vesztett csata után számos újat kellett és bizonyára kell is majd még megvívni a déli országrészen.

A pusztulás után, a védelmi vonalak kiépítését és az újjáépítést követően mindjárt elérkezett az első nagy próbatétel: 1881. Ebben az esztendőben a Tisza vízállása megfelelt a pusztító árvízét is. 806 centiméteres víznél zuhant hullámsírra Szeged, rá két esztendőre pedig már 845 centiméteres víz ellen kellett megvédeni a várost. A töltések, a víz kordában tartása miatt azóta állandóan „rekordokat” javít Szegednél a Tisza. 1888-ban 847 centiméterig, 1895-ben 884 centiméterig emelkedett a vízszint, s századunkban még háromszor okozott meglepetést páratlan vízállásokkal. Emlékeztet az 1919-ben kialakult árvíz 916 centiméterrel, az 1932. évi 923 centiméterrel, s minden küzdelmet fölülmúlt az 1970. évi védekezés, amikor 960 centiméteres vízzel küszködött a város.

(Folytatjuk.)