

# „Az egyetemeket senki sem akarja kitelepíteni”

Az Universitas igazgatója a Campusról

A téma folytatását ígerte augusztus végén, Campus-kérdőjelek címmel megjelent írásunk, amelyet azóta több nyilvános fórumon élesen bíralt néhány szegedi felsőoktatási intézmény vezetője. Abban a reményben is kértünk most néhány kérdésre választ dr. Nagypál Istvántól, a JATE rektorhelyettesétől, a Szegedi Universitas Egyesülés igazgatójától, hogy osszassunk kölcsönös félreértéseket.

– Kérem, professzor úr, világítsa meg az Universitas és a volt szovjet laktanya területére tervezett Campus viszonyát.

– Az „oszd meg és uralkodj”-elv szerint 1948-ban véghezvitt, a felsőoktatás és a kutatás szétválasztását, az intézményi szétaprózottságot eredményező intézkedések sok kárt okoztak, az universitas-szellemiség azonban búvópataként tovább élt. Erre mutat, hogy amint lehetett, 1990 februárjában megalakult a Szegedi Felsőoktatási Tanács, amelyet hat intézmény vezetői hoztak létre a jobb együttműködés céljából. Ez év elején a Szegedi Biológiai Központ, valamint a hat egyetem és főiskola képviselői szándéknyilatkozatot írtak alá, majd kidolgozták az alapító okiratot és június 6-án megkötötték a társasági szerződést. Létrejött tehát az intézmények saját akaratából egy közös érdekeken alapuló, az intézményi autonómiát tiszteletben tartó egyesülés; ez kezdetre egy hosszas folyamatnak, melynek a végén kialakulhat a feltételek minél jobb kihasználásával a feladatok a lehető legjobban ellátó, feltehetően egységes gazdasági és igazgatási rendszerben működő Universitas. A fokozatosság elve szerint, a közös érdekek figyelembevételével fejlesztjük a kapcsolatokat. Ezek máris sokrétűek. Meghatároztuk a közös képzési formákat, koordináljuk a szabályozalkotó munkát, a könyvtári beszerzéseket, a nemzetközi tudományos kapcsolatokat; közös világbanki pályázatot készítettünk elő; a tervek között szerepel közös számítástechnikai és információs rendszer, idegennyelvi intézet és lektorátus életre hívása. Az az elvünk és a követett gyakorlatunk, hogy nem érezzük a szétaprózottságban rögzült érdekellentéteket, hanem a megváltozott, új felsőoktatási feladatok új feltételrendszerének megteremtésében törekszünk a lehetséges együttműködésre. Ez történik a volt szovjet laktanya hasznosításának ügyében is. Mind ebben csak akkor tudunk előre haladni, ha megalkotja a Parlament a felsőoktatási törvényt és megszűnik az az áldatlan állapot is, hogy hét minisztérium felügyeli a hazai felsőoktatást, vagyis a főhatóság ugyan-

olyan egészségtelenül széttagolt, mint az intézmények.

– Milyen célok vezették az egyetemeket és főiskolákat, amikor a volt laktanyára bejelentették igényüket?

– A működőképesség fönntartása, természetesen. Részleteiben a JATE gondjait ismerem, de annyi bizonyos, hogy valamennyi szegedi intézmény helyhiánnyal küzd. Az idén a tudományegyetemen nem jutottak kollégiumi férőhelyhez azok a hallgatók, akiknek családjában az egy főre jutó nettó jövedelem akár csak tíz forinttal is meghaladja az ötezret. Vagyis a létminimum alatt élő családok gyermekeinek több ezer forintos albérlőket kell fizetni, ha tanulni akarnak. A ma tapasztalható tendenciák folytatódása esetén néhány éven belül a magyar családok kétharmadában fel sem merülhet a gyerekek taníttatásának gondolata. Hogyne kapnánk az alkalmon, amikor kiderül, hogy az öthalmi objektum területén 220 lakás viszonylag nem nagy beruházással felújítható és kollégiumi férőhelyként használható.

– Pontosan mekkora terület a volt laktanya?

– A beépített 36–38 hektár, a beépítetlen 70. Vagyis jóval kisebb, mint a szegedi felsőoktatási intézmények által pillanatnyilag használt terület; szóba sem jöhetett tehát, hogy a városban működő egyetemeket oda kellene kitelepíteni, ez teljes félreértés. Az alkalmas épületek hasznosításáról van szó, kollégiumi és egyéb célokra; ez azt is jelentheti, hogy alkalmasint csereingatlanokra tesznek szert az egyetemek és főiskolák.

– Mikor derülhet ki, hogy melyik épület milyen oktatási célra alkalmas?

– A Kincstári Vagyonkezelő Szervezet e hónap 30-án adja át az objektumot, akkor kezdetük el a szükséges műszaki, környezetvédelmi és egyéb felméréseket a Művelődési Beruházási Vállalat szakemberei segítségével. Csak ezután indulhat meg az intézményi igények összesítése-egyeztetése, a tervezés, majd a szükséges felújítások. Számításaim szerint egymásfél év múlva lehet pontosabban

tudni, mire használjuk a volt laktanyát, illetve mi lesz azokkal az épületekkel, amelyek nem alkalmasak a mi céljainkra, esetleg mit építünk a még beépítetlen területre, vagy használjuk-e csereingatlanként. Ma még rengeteg a bizonytalansági tényező.

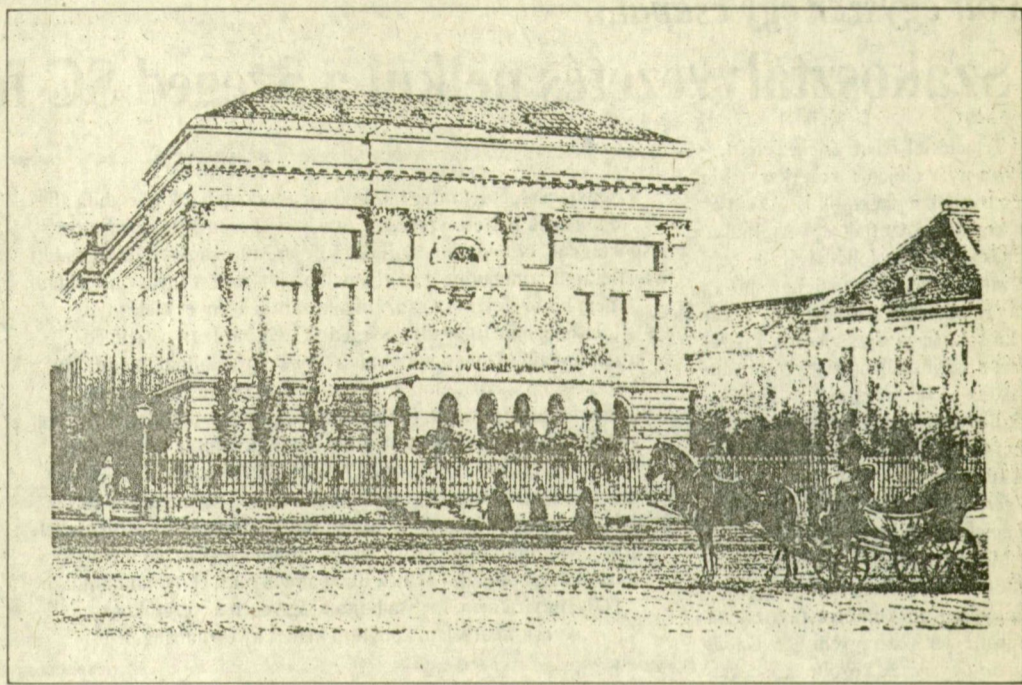
– Egyelőre azt sem lehet tehát tudni, mekkora vagyonra tesznek szert az intézmények a volt laktanyával?

– A magyar fél becslése szerint 200 millió, a szovjet fél szerint 450 millió forint az objektum „ára”. Összehasonlításképpen: a Szegedi Universitas intézményeinek éves költségvetése 5 milliárd forint körüli összeg. A laktanya átadása után nekünk kell gondoskodni az őrzésről, az elemi állagmegóvásról; erre a célra a minisztériumok 15 milliós támogatást fognak adni.

– Nyilvánvaló, hogy végső soron a magyar gazdaság alakulásától függ, megvalósulhatnak-e az egyetemek hosszú távú fejlesztési tervei, hiszen akár a laktanya területén, akár máshol, egyként sok pénz kell majd a szükséges beruházásokra. Az is érthető, hogy az alkalom, meg a takarékoskosságnak szűke szűke a laktanyafelhasználás ötletét. Mégis nehezen szabadulok a rossz érzéstől; ha – amint mondja – az egyetemeket nem is, de a diákokat – a kollégiumokba – „kitelepítik” a városból.

– Erre nem tudok mást mondani, csak azt, hogy amikor Ferenc József császár aláírta a debreceni egyetem alapító okiratát, a hely, amelyet az egyetem számára kijelöltek a város mocsaras szélén, a libalegelőn is túl volt. S amikor 1932-ben megnyílt, vagyis 20 évvel később, akkor már ugyanaz a hely bent volt a városban. Óthalmom nem a világ végén van, naponta ma is 72 busz áll meg a volt laktanyánál, épül a közelében a bevásárló központ, változik a Délép volt házgyárának funkciója, s ki tudja, a következő 20 év alatt milyen sok mindent fejlesztenek még azon a környéken Márpedig mi hosszú távra, legalább 20 évre előre gondolkodunk, amikor elhatároztuk, hogy igényeljük ezt a területet.

SULYOK ERZSÉBET



## Széchenyi közlekedéspolitikája

### 3. Közútjainkért

A közúti közlekedés nélkülözhetetlen technikai eleme a jól kiépített, minden időben járható közút, amelyet hazánk területén 2000 évvel ezelőtt a rómaiak kezdtek építeni, majd a magyar hadiutak jelentettek további haladást.

A Tisza hosszan tartó árvizeivel sokáig, egészen a szabályozásig nagy akadálya volt a rendszeres közúti közlekedésnek. Az a körülmény, hogy a kanyargó folyó parttalan medréből gyakran kilépett, nem tette lehetővé, hogy a folyóval párhuzamosan útvonal alakuljon ki. Ugyanakkor létesült néhány kereskedelmi útvonal, többek között a Maros völgyében, Szeged és Gyulafehérvár között. A török megszállás pedig szinte semmivé tette az addigi kevéske eredményt.

Az első lépést a százados mulasztások pótlására éppen 200 éve, 1791-ben tették, az Országos Útügyi Bizottmány létrehívásával. A későbbiekben ennek az ügynek is élére állt gróf Széchenyi István, különösen 1833-tól kezdődően. Ő kezdeményezte az al-dunai út kiépítését, Vásárhelyi Pál tervezésében és kivitelezésében, át a Kazán-szoroson, a Duna bal partján. Ez az út bizonyos körülmények között jól kiegészítette a vízi utat.

Széchenyi 1845-ben került a Helytartótanács közlekedési osztálya élére. Ezután készítette el a magyar közlekedésügyről szóló javaslatát, amelyben láttnoki szemmel jelölte meg messze előre a magyar közlekedéspolitikát követendő irányát.

A közutak kiépítésére vonatkozó Széchenyi-féle elképzelés abból a szempontból is fontos, hogy az akkori vasúti közlekedés eredményeiből kiindulva, az Alföldön közutak létesítése helyett, inkább vasútvonalak kiépítését tartotta szükségesnek. A javaslat idején, amikor a vasútnak a közúti lovakocsik nem volt versenytársa, helyes volt ez a felfogás. Sajnos, ezt az elvet tekintették 40–50 évvel később is érvényesnek, noha a gépkocsis megjelenésével akkor már új helyzet alakult ki. Ennek tulajdonítható, hogy az Alföld úthálózatának kiépítésére csak igen későn, csak a múlt század végén és e század elején került sor. Ennek következtében alföldi megyéink kiépített úthálózata még ma is sokkal ritkább, mint az ország többi részéé.

Széchenyi javaslata a kiépítendő útvonalakat elsőrendű sugárút, másodrendű kereszt- és harmadrendű szárnyútvonalak csoportjába sorolta.

A javasolt elsőrendű útvonalak hossza kerekén 4000 km, a másodrendű útvonalaké 1630, a szárnyúvonallaké pedig 430 km. Minthogy ebből az összesen 6060 km úthosszból 2100 km készen állt, 3960 km új útvonal kiépítését javasolta.

Széchenyi azt is fontosnak tartotta, hogy a megalkotandó úthálózatot országosnak nyilvánítsák, és központi

felügyelet alá helyezték, valamint azt, hogy vámmentes legyen. A vámmentesességben látta a közlekedés élénkítését, valamint a kereskedelemnek hathatós felvirágoztatását.

Az ország közúthálózatának fejletlenségét és szervezetlenségét mutatja az a tény, hogy 1848-ban csupán 2100 km közutunk volt. A 61 vármegye közül 26-nak egyáltalán nem volt kiépített közútja. Nem voltak útfajtáink, s a meglévővel is csak annyiban törődtek, amennyiben azt magasabb érdek szükségessé tette.

Közútjaink fejlődésében az 1850–1890-ig terjedő időszakban alkották meg úthálózatunkat. Az alföldi utak kifejllesztése ettől kezdve mondható.

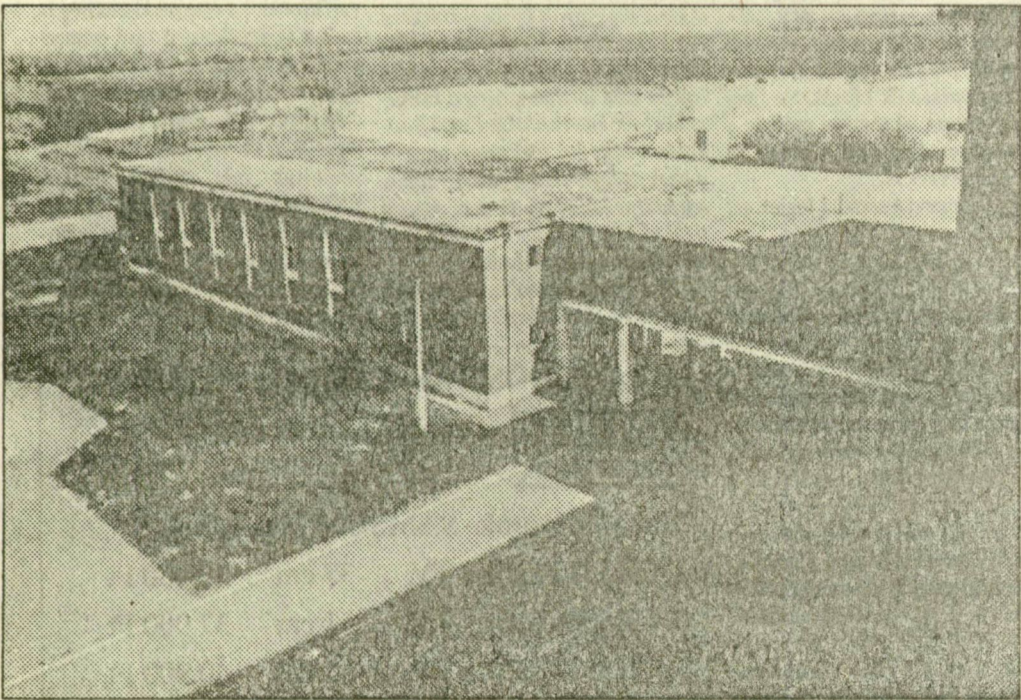
Az önkényuralom idején a főbb útvonalakat állami kezelésbe vették, és elrendelték a fenntartási költségeknek az államkincstárból történő fedezését. Ekkor indult meg szervezeten több helyen az útépités, s ettől kezdve beszélhetünk rendszeres útfenntartásról. Ekkor elsősorban a Monarchia érdekei kerültek előtérbe, s így az Alföld útjai változatlanul kiépítetlen állapotban maradtak. A vasút elterjedésével az útépitésben általában némi visszaesés mutatkozott, majd csak a kiegyezést követően (1867) indult meg fokozottabb mértékben az útépités hazánkban. Az útépitéseket és karbantartásukat 1877-től az államépítészeti hivatalok látták el. Ilyen állami hivatal Szegeden is működött, különösen kiemelten, 1884-től kezdődően.

Az első közúti törvény hazánkban 1890-ben született meg, és 100 éve, 1891-ben vált hatályossá. Ekkor közútjainkat hat csoportba osztották, fontosságuk, illetve minőségük szerint.

Talán legtöbbet az 1890 és 1918 közötti időszak tett központi útjainkért. Ekkor 15 ezer km hosszú út épült, nemcsak másodrendű utak, hanem évente 200 km elsőrendű is. Ezenfelül a közúti hidak építése terén is nagy eredményeket értek el. Ekkor került sor az Alföld útvonalainak javítására, és így a nagy kiterjedésű út nélküli területnek kiépített utakkal való ellátására.

A transzverzális állami közutak kiépítése 1894-ben kezdődött, és ez az alföldi megyékre is buzdítólag hatott. Eme utak kiépítésének legfőbb szakmai irányítója Toperczer Ákos mérnök volt, aki külön módszert dolgozott ki a makadámútak (a technológia McAdam angol mérnökről elnevezve) fenntartási munkáinak eredményesebbé tételére. Ő alkalmazta hazánkban elsőként az aszfaltburkolatot.

BÁTYAI JENŐ



FOTÓ: GYENES KÁLMÁN

## A kétszázadik születésnap

### Széchenyi-ünnepségek

„Valójában alig van nagy emberünk, akinek a belső története hitelesebben győzne meg, hogy mégsem utolsó dolog magyarnak lenni.”

Németh László írta ezt 1941-ben, a „Széchenyi és a magyarság” című művében, s ezek a sorok olvashatók a szegedi Széchenyi-ünnepségekre szóló meghívón.

Az idei esztendő Széchenyi emlékévé is. A „legnagyobb magyar” kétszázadik születésnapját ünnepeljük. Városunkban a hétvégén két napon át tartó eseménysorozattal tisztelegnek a gróf emléke előtt.

Szeptember 20-án, pénteken a Széchenyi István Gimnázium és Szakközépiskolában 12.30-kor kezdődik az ünnepség. Először dr. Schmidt Józsefné, a Széchenyi Kör Szegedi Klubjának elnöke mondja el meg-

emlékező gondolatait, s ezután következnek az iskola által alapított Széchenyi-plakett átadása.

Az iskolában megrendezett emlékkiállítás Roboz István, a Szeged Megyei Jogú Város Polgármesteri Hivatal Közművelődési és Közoktatási Irodájának vezető-helyettese nyitja meg, majd a Széchenyi-szobor megkoszorúzása következik.

„Csodálatos Magyarország” – ez Szabó András 13 órakor kezdődő diaporáma-bemutatójának címe.

Ugyancsak pénteken, este hat órai kezdettel mond emlékmisét a Domban Gyulay Endre megyés püspök.

Másnap, szeptember 21-én, szombaton délelőtt 10 órakor veszi kezdetét az Alsó-Tisza vidéki Vízügyi Igazgatóság és a Széchenyi Kör Szegedi Klubjának közös rendezés-

ben tartandó emlékülés. Programja szerint előbb leleplezik Lapis András Széchenyi-szobrát, majd dr. Kovács Gábor, az ATIVIZIG igazgatója emlékezik a folyamatszabályozás terén is maradandó alkotó grófra.

„Széchenyi műszaki-gazdasági alkotásai szegedi szemszögből” – ez a címe Török Imre György (ATIVIZIG) előadásának.

Az emlékülés helye az ATIVIZIG székháza: Szeged, Tanácsköztársaság útja 4.

Az ülés után körülbelül 11 órakor koszorúzzák meg a nagy politikus Széchenyi téri szobrát. Ünnepi beszédet mond: dr. Lippai Pál polgármester. Az ünnepi rendezvényekre ezúton hívnak meg minden érdeklődőt a rendezők.