

Folyóvizek és urbanisztika a történeti és a mai Győr példáján

Győr a folyók városa. A víz a város keletkezésének egyik fő tényezője volt, és a jelenlegi városkarakternek is alapvető eleme. Fontosságát jelzi, hogy szerepel Győr kelta eredetű nevében (Arrabona) és a város címerében is [6].

Milyen hatást gyakoroltak, gyakorolnak Győr természeti és mesterséges vizei a településre, a városképre? A jövőbeni városfejlesztés megfogalmazásához elengedhetetlen a múltban gyökerező folyamatok feltárása, elemzése.

Győr folyói a Mosoni-Duna, a Rába, a Rábca és a Marcal. Vízjátékukban – a Mosoni-Duna alsó szakaszának kis lejtése miatt – még Győr térségében is érvényesül az öreg-dunai magasabb vizek, illetve az árvizek visszaduzzasztó hatása. Mivel az árvizek az utóbbi kétszáz év során egyre magasabbak lettek – a vízjáték immár 7,5 méter – az árvédelmi töltéseket állandóan magasítani kellett. Az árvízemelkedés eme tendenciája az egykor erdőkben bővelkedő európai természeti táj művelésbe vonásával és a burkolt felületek arányának növekedésével magyarázható. Győri vízügyi adatok szerint az utóbbi kétszáz évben a mértékadó árvízszint durván három méternyit (!) emelkedett, ez a folyamat nem állt meg, egyre csökkenő mértékben ugyan, de ma is tart.



A 2002. évi árvíz, a Nagy-Duna Ásványrárónál (Nagy István felvétele)

A folyók – egyébként igen hasznos – szabályozása, az árvízi keresztmetszet töltések közé szorítása következtében az árhullámok koncentráltabban jelentkeznek. A XX. században épült öreg-dunai duzzasztógátak csak némileg mérsékelik ezeket az árhullámokat. A Mo-

soni-Dunára nemsokára megépülő gönyűi torkolati zsilip viszont képes lesz az öreg-dunai visszaduzzasztásos árhullámok jelentősebb mérséklésére Győrben [12].

A topográfiai térképekről leolvashatóan – többek között Győr térségében is – a folyók medre is sokszor változott az elmúlt évezredek során. Az árvízszint-, vízjárás- és meder-változásokat dinamikus összefüggéseiben, urbanisztikai és vízügyi szakembereknek közösen lenne célszerű elemezni. A tanulságok birtokában a természet adta lehetőségeket tudatosabban figyelembe vevő, magasabb környezetminőséget eredményező településtervezés alakulhat ki.

A HOLT-MARCAL

A Holt-Marcchal délnyugatról közelíti meg a várost és a Rábába torkollik. A természetes torkolat az 1880-as évekig Győr felett, Gyirmótnál volt. Amikor a Rábát a szabályozás kapcsán hosszabb szakaszon új mederbe terelték, a folyó ősi medrének Gyirmót és Győr közötti 10 km-es szakaszát a Marcal „örökölte” [4]. E mederszakasz rábai múltját a nagy sugarú kanyarulatok és a meder 30–40 m-es szélessége is tanúsítják. A Marcal győri, ún. Cowalter-vendéglőnél kialakított új rábai torkolatát azonban előbb tíz, majd tizenöt kilométerrel feljebb kellett helyezni a mind magasabbra visszaduzzadó dunai árvizek kivédésére. Az alsó szakasz azóta Holt-Marcchal.

A győriek számára a szabályozott vízjárású Holt-Marcchal élő és emberközeli: igazi horgásparadicsom. Az ősalapított meder partjait vén fűzfák, nádasok szegélyezik. Az ártérben a gazdag élővilág bemutatására 1988 tavaszán természetvédelmi tanösvényt létesítettek – így nagyon kis mértékű beavatkozással hasznosították, „civilizálták” a vízrendezéssel megszelídített tájat.

A marcalvárosi paneles lakótelep szomszédságában már erősebb beavatkozás történt: az 1980-as évek második felében a Holt-Marcchal medrének kiszélesítésével tavat alakítottak ki. Kotróhajók hidromechanizációval juttatták át a mederből a töltésanyagot a lakótelep fejlesztési területeire. A tóvizet szennyező sertéshizlaldát felszámolták. Mára a növényzet újra benőtte a tó környezetét. Télen-nyáron szívesen pihennek itt a közeli zsúfolt városrész lakói.

A jövőben szeretnék a holt-marcali horgásparadicsomot igényesen megkomponált sétánnyal megközelíteni. Az egykori disznószállások helyére szabadidős és fürdőlétesítményeket szánnak. A természetátalakítás ezen módja – figyelemmel a környezet közepesen urbanizált fokára – indokolt és elfogadható lenne.

A RÁBCA

A fertő–hansági vízrendszer levezetője a Rábca. Kis vízhozamú, kanyargós síkvidéki folyó, számos holtággal. A Rábca szabályozása Rábával közel azonos időben, a múlt század 80-as éveiben történt, majdnem teljes hosszon új mederbe tereléssel. A folyó a város területén kettéágazott, Győrszigetet körülölelve ömlött a Mosoni-Dunába, illetve a Rábába. Hufnágel rézmetszete az olaszbástyás rendszerű győri várat ábrázolja 1566-ban, a mai Petőfi-híd térségében a rábai átkelőhellyel. A bal felső részen látható a Mosoni-Dunába valaha két ágban betorkolló Rábca. Figyelemre méltó a jobb szélén szereplő egykori mosoni-dunai mellékág, a későbbi Városréti árok is [9].

A Rábába torkolló Rábca-ágot a város idővel teljesen beélte: tímárok, vargák dolgoztak a partján, illetve itt volt a győri burcsellások téli kikötője. Ezt a Rábca-medret 1908-ban lezárták, hogy elejét vegyék a Győrszigetet és az Újvárost egyre sűrűbben fenyegető árvi-



Hufnágel rézmetszete a győri várról 1566-ból

zeknek. A félig feltöltött, parkosított meder térszintje ma is alacsonyabb a környezeténél, így a Bercsényi-liget egyfajta védettséglményt nyújt – teljesen urbanizált környezetben is.

A mai Híd utca helyén álló egykori rácsos ívhídát uszályokon átvontatták a Püspök-erdőt szegélyező másik Rábca-ágra [3]. Ezt a Pinnyédre átvezető hidat az 1990-es években kiiktatták a forgalomból és ipari műemlékké nyilvánították. Rosta Csaba építész a híd acél-szerkezetére szerkeszthető könnyű üvegepítményként kortárs művészeti galéria és kávézó kialakítását javasolta, amely terv maradt. Az 1970-es években ez a püspök-erdei Rábca-ág is holtággá vált, mivel a Rábcát Abda térségében átkötötték a Mosoni-Dunába. Ezzel az átkötéssel nemcsak elhárították Sziget-Újvárosban az árvizek idején jelentkező belvizet és veszélyeztetettségérzetet, hanem – száz évvel a magastöltés-építések után – ismét megnyílt a lehetősége a város közvetlenebb folyópart-kapcsolatának is. A Rábca-holtág melletti töltések elbonthatók lettek, helyükön a sziget-újvárosi szakaszon a jövőben villasor, a többin sétány születik. A zsilipek segítségével továbbra is szinte „élőnek” megtartott Holt-Rábca vízpartja a töltésbontás után emberközelibbé vált – öblökkel, félszigetekkel lenne tagolható, fákkal beültethető.

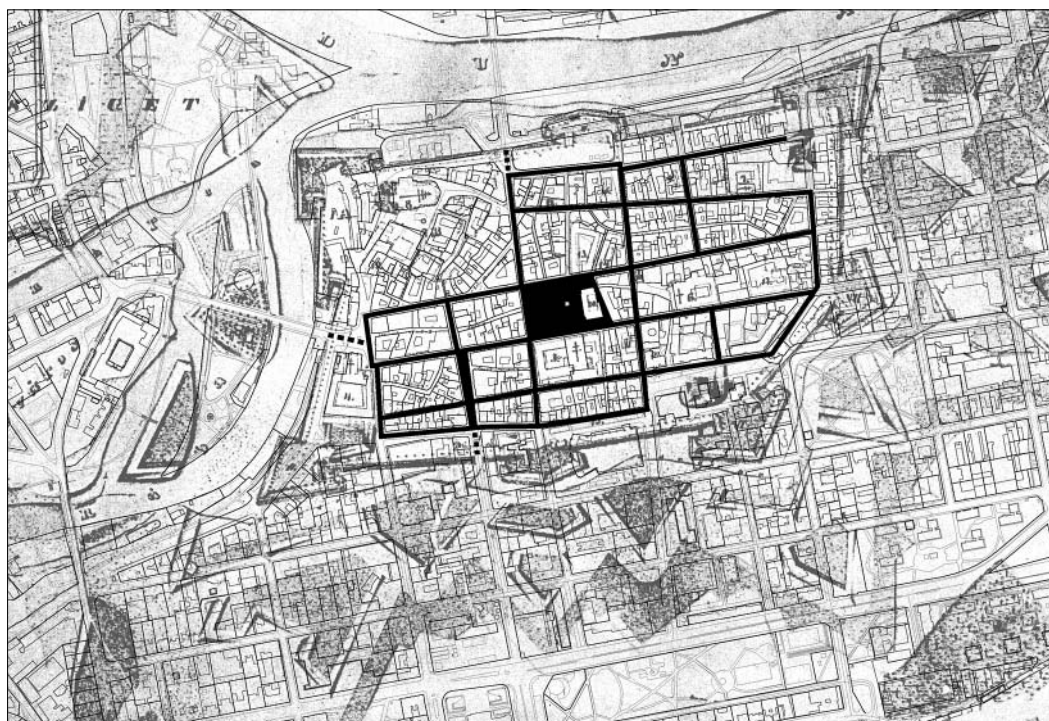
A RÁBA

A múlt századi szabályozások előtt számos vízimalom és hajómalom működött a Rábán. A kanyargó, heves áradású folyó arculatát a Rábaszabályozó Társulat, majd az Alsó-Rábaközi Rábabizottság változtatta meg. A mai vonalvezetés szinte teljes hosszában ásott medret követ.

A Rába folyó mosoni-dunai torkolata előtt már az őskorban vízi átkelőhely alakult ki a későbbi Győrnél. Az átkelőn a római korban az Arrabona–Vindobona (Győr–Bécs) közötti limesút vezetett át, amely a Mosoni-Duna és a Hanság mocsár közötti alacsony homokdűne-soron haladt végig. Mivel az ókorban a mai Komárom melletti Szöny légióközpontjából érkező római út főiránya Győrön át Szombathely érintésével Rómába vezetett, akkoriban az említett rábai átkelés fontos, de csak másodlagos jelentőségű volt. Az Arrabona vízi átkelőhelyét védő római katonai tábor (castrum) köré a Kr. utáni II. századtól kezdődően kereskedő- és polgárváros települt.

A népvándorlás kora elsodorta a római civilizációt. Szent István állama már a rómainál eltérő térszerkezetre épült, amelyben a Duna menti út már kontinentális jelentőséggel bírt. A Rába torkolati átkelőhelye felértékelődött, ispánság, püspökség székhelye lett Győr [2].

A középkorban a Rába vizét vezették a győri vár körül kialakított vizesárokba. Az 1500-as években megnagyobbították a várat és a körülötte kialakított széles védművekben számos szigetszerű elővédművet létesítettek. A XIX. századra azonban a vár elvesztette hadászati jelentőségét, ezért a városfejlődés érdekében az egykor megásott vizesárokba döntötték a várfalakat. Bécs és Krakko példáját követve a védművek helyére először fásított parkokat, árnyas ligeteket is terveztek, aztán mégis beépítették e területeket is [7]. Ha nem így határoztak volna, Győr ma talán oldottabb, kellemesebb miliójú lenne. A műemlékekben gazdag belvárosban azonban így is van emléke az egykori széles várároknak. Ha végigtekintünk a sétálóutcán, a Baross úton, akkor annak közepe táján – az egykori széles



*Jelenkori digitális várostérkép ráfedése
a középkori vár Póder János-féle 1757. évi rekonstruált térképére*

várarok keresztezésénél – enyhe finomságú homorulatot érzékelhetünk. Ez a látvány fokozott tér- és közösségélményt nyújt. Olaszországban Siena híres főterén tapasztalhatunk hasonlót.

Ma a vár nyugati oldalán folyik a Rába. Széles medrében a múlt század végén – két korábbi ún. elővédmű összevonásával – született egy kedves városépítészeti elem: a Radó-sziget. Ez a sziget szép példája a kellemes környezetet teremtő urbanisztikai beavatkozásnak.

A Radó-szigettel szemben fekvő belvárosi parton az iparosodás korában GYSEV-iparvágány és áruraktár létesült. Ma zöld környezet és a Radó felé forduló víziszínpad fogadja az idelátogatót. A várfalat méltóságteljesen aláfestő Rába folyó igazi városképi elemmé vált.

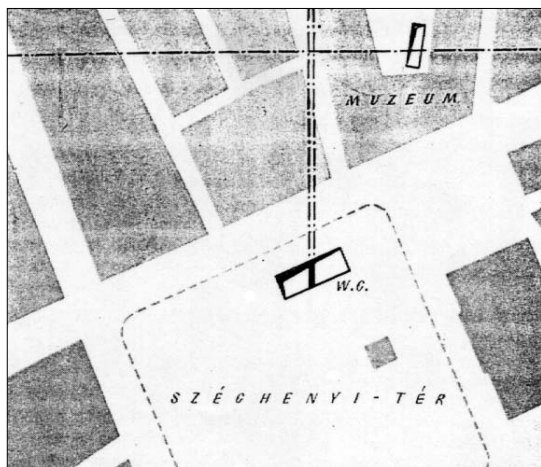
Nagyon tanulságos a mellékelt ábra, amelyen a győri vár ábrázolására fóliaszzerűen ráfedtük a jelenlegi utcahálózatot, az egykori várterületen kiemeltük a ma is jellemző derékszögű hálós utcarendszert [9]. Látható a Radó-sziget kialakulása, valamint az óvárost körülvevő széles elővédmű, ahol az épületek alapozása különös gondosságot igényel. Célszerű lenne ez alapján a talajmechanikai tapasztalatok rendszerszerű összegyűjtése, hasznosítása.

A MOSONI-DUNA

A város legjelentősebb folyója a Mosoni-Duna. A folyópartra nyílt a középkori vár ún. Vízi-kapuja. A kikötő és víznyerőhely a mai Dunakapu tér előtt helyezkedett el. A Vízikapu és Révfalu között működött a rév. Itt létesült előbb hajóhíd, majd fahíd, végül 1926-ban a ma is látható acélszerkezetű ívhíd, a Kossuth híd.

AZ UTCARENDSZER ÉS A DUNA PARTVONALA

A folyószabályozások előtti évszázadokban a Mosoni-Duna ágai kigyóztak, vándoroltak a Szigetköz területén. Győr domborzati térképén is számos egykori medervonulatot lehet



A Széchenyi téri 1949-es illemhelyépítés és a múzeumudvari ásátás helyszínrajza a megtalált római fal- és útmaradványokkal

felfedezni. Az egyik legmarkánsabb vonulat a belvárostól keletre az egykori Rába gyár területén húzódott. A mai Káptalan-domb helyére települt katonai táborból e meder déli oldali magaspartjának ívéhez húzott érintő egyenes határozhatta meg a római utcák koordináta-rendszerét, erre lehet következtetni az 1949-ben megtalált római út- és falmaradványokból [1].

Győr szűk középkori utcái nem ezt a irányultságot követték, azaz nem mutatnak kapcsolatot az évszázadokkal korábban elpusztult római utcarendszerrel. Győr középkori organikus utca- és térrendszere ugyanis a vizes tájból kiemelkedő, kifli alakú enyhe dombvonulattal mutat szoros korrelációt [9].

Az 1566-os tűzvész után olasz hadmérnökök a girbegurba utcácskból álló középkori városszerkezetet a derékszögű hálós szerkezettel váltották fel, amely szintén nem mutat kapcsolatot az egykori római utcarendszerrel. A drasztikus hadmérnöki átalakítás ellenére sok helyen megmaradt szűk utcák, illetve a telekrendszer vizsgálatakor előtűnő belső helyzetű telekhatárok, valamint egyes régi pincék alaprajzai azonban sokat elárulnak a középkori állapotokról [6].

VÁROS AZ ÁRVÉDELMI TÖLTÉSEK BILINCSEBEN

A Mosoni-Duna a településkép egyik meghatározó eleme. Távolságot tart a két partja között, távlatokat ad – így változatos vízparti városképekben gyönyörködhetünk. A folyó a víz széléhez vonz, hogy belemártsuk ujjunkat, hogy sétáljunk a partján. Győrben a Kossuth és a Széchenyi hidak között alakult ki Magyarország harmadik legnagyobb vízi „főtere” – a budapesti és a szegedi után következő. A megövekedett árvízveszély és a 7,5 méternyire növekedett vízjáték miatt azonban a védőtöltéseket egyre magasabbra kellett építeni. A kívánatos árvízvédelmi biztonságot helyenként földgáttal, másutt csak a töltésmagba épített vasbeton L alakú elemekkel sikerült elérni. A töltések mögött így „elbújik” a város, a partot városképileg nehéz beélni.

A győri vel rokon probléma merült fel Pesten és Budán is: a városépítők az 1838-as árvízről okulva kemény küzdelmet folytattak annak érdekében, hogy az árvízről hatékonyan védjék meg a várost. A kiegyezés utáni évtizedekben szakaszosan feltöltötték az új árvédelmi töltés mögötti, kb. 100–500 méter széles területsávot, amelyet a szabályozás során a Dunától hódítottak el. Ezáltal megnövelték az árvízi biztonságot, és a korábban töltések övezte vízpart helyett új, elegáns magaspártot alakítottak ki [5]. Felvállalták az azelőtt vízparton álló épületek elértéktelenedését: eltakarta azokat az új vízparton épült palotásor. Így lett azután a Duna-part igazán urbánus megjelenésű, európai léptékű. Sok épületet át kellett építeni, egy-egy régi budai épület alacsonyabb bejárati szintje még ma is emlékeztet az embert próbáló változtatásokra.

Tanulságos Szeged példája is. Az 1879-es tiszai árvíz után a belváros területét átlagosan négy méter magasan feltöltötték. Jó néhány épület földszintje – így a városházáé is – vált ekkor pinceszintté. Az építésszabályozás eszközeivel előkészítették a peremkerületek feltöltését is. A feltöltés ellenére a város és a víz kapcsolata ma mégsem közvetlen a Tisza tíz méternyi vízjátékához igazodó igen magas partfalak miatt.

E városképi dilemma Győrben még megoldatlan, annak ellenére, hogy az elmúlt években a part menti földszintes házak jelentős részét igényes többszintes épületek váltották fel, illetve a Mosoni-Dunára néznek az 1970-es évek elején épített egyetemi épületek is. A vízpartra tekintő beépítés azonban korlátozottan érvényesül a töltések mögött, bár kis mértékű feltöltést végeztek a belvízveszély csökkentésére. *A töltés a víz és a városi ember vizuális kontaktusát is határozottan megszakítja.* A pest-budaihoz hasonló óriási feltöltés anyagi szempontból és hely hiányában egyaránt irreálisnak tűnik, és a város lakóit magassági értelemben továbbra is elválasztaná a víztől, mert a folyó hullámterének „légtéraránya” kedvezőtlen. Felvetődik tehát a kérdés: árvízvédelmi, biztonságérzeti és városesztétikai okokból miért ne létesíthetnénk Győr körül a bécsihez hasonló árapasztó-hajózó csatornát, részben a régi holtágak felhasználásával? A csatorna a nyugati és az északi oldalon kerülhetné el a várost. Megszüntethető lenne a folyó irreálisan magas beteretületi vízjátéka és a városi töltésszakaszok magasságának jelentős csökkentésével *a település ismét közvetlen közeli kapcsolatba kerülhetne a megszelídített vízzel.* A folyót

fásított sétányok szegélyezhetnék a nem fásítható, csak füvesíthető „szabványos” töltések helyett. A patinás csónakházakkal teli vízpart szervezesebben, vonzóbban illeszkedhetne a város életébe.

MEDERMORFOLÓGIAI VIZSGÁLATOK – URBANISZTIKAI KÖVETKEZTETÉSEKKEL

Ha a város környékének színes szintvonalas térképeit és légifotóit alaposabban tanulmányozzuk, nagyszámú korábbi mederkanyarulat nyomát fedezhetjük fel. A Rábca–Régi Bécsi út–Mosoni-Duna–Budai út vonalától északra kilométeres sugarú kanyarulatokat, a Rába és a Holt-Marcál térségében 500–800 m-es sugarúakat, a Rábca közelében pedig 200–300 m-es sugarúakat. Ezek – sorrendben – a Mosoni-Duna, a Rába, valamint a Rábca „arra jártáról” tanúskodnak. Ezt mutatja a medervándorlási vizsgálat eredményeit tükröző (a hátsó borító belső oldalán látható) ábra, amelyen a Mosoni-Dunát késsel kiemeltük és a római utakat a jelenkort ábrázoló részletes térképre is rávezettük [9].

Győr térségében a folyómedrek utolsó természetesnek tekinthető állapotát, a nagy vízrendezések megkezdése előtti helyzetet az 1880-as éveket ábrázoló harmadik katonai felmérés térképén elemezhetjük. Ezen a térképen még nincs meg sem az új, ásott Rába-meder íve, sem az Iparcsatorna, sem pedig a Mosoni-Duna püspök-erdei átvágása, illetve akkoriban még a mai Bercsényi-liget sávjában folyt az egyik Rábca-ág.

Az egykori folyómedrek ma legkönnyebben fellelhető elemei a nyíltvízű holtmedrek, nádasok, nedves rétmélyedékek, fás mélyvonulatok. A medervándorlások időbeni sorrendjének megállapításában sokat segít a szintvonalas térképeken és légifotókon látható egykori medersorolódások „egymásba harapásának” elemzése. A helyszíneléskor szántóterületeken járva ugyanis az egykori medrek már alig észlelhetők, legfeljebb alacsony terephulámként, a szántott talaj eltérő színében, a növényzet elváltozásában, esetenként a belvizek megjelenésében. Ezzel együtt is a medervándorlás-kutatás elmélyült terepi és térképi-légi-fotós munka együtteseként lehet igazán eredményes.

Az utolsó ábra térképsorozata a rómaiak koráig visszamenőleg kísérel meg nyomon követni a fontosabb folyómeder-változásokat. Tanulságos a római limesutat [8] hordozó – a Rábca és a Mosoni-Duna közötti – győrsziget–pinnyédi földszoros fokozatos elmosása, vagy a Mosoni-Duna püspök-erdei kanyarulatának alakulása. Ehhez Győrt 1566-ban ábrázoló Hufnagel-féle metszet is segítséget ad (1566-ra a két folyó már elmosta a földszorost).

Mára a Mosoni-Dunának a Rába Gyár területén húzódó egykori vonala, a későbbi Városréti-árok tűnt el a legnagyobb mértékben. A medret a városi szivattyútelep, a mai Rába Gyár, a szakmunkásképző intézet, a korábbi szeméttelép, végül a megálmódott kishajóikötő építményeinek szánt feltöltés tüntette el. A legtöbb ómeder helyét azonban – feltöltés helyett – a városfejlesztés figyelembe vette és a jövőre nézve is alapvetően ez a gondosság ajánlható. Ezt indokolja a feltöltési többletigény, illetve a meglepetésszerű és felesleges épületalapozási nehézségek elkerülése, illetve az amúgy is szükséges városi zöldterületek természetesebb kialakítása, esetenként vízfelület teremtése. Ma természetesen még egy nagyobb meder feltöltése és beépítése is jószerint pénzkérdés, szükség esetén meg is kell tenni, de a régi medrek eltüntetése mindig is *komplex tájvédelmi, urbanisztikai és gazdasági mérlegelés* tárgya kell legyen. Ahhoz viszont, hogy tudjuk: van-e mérlegelni való, a régi mederalakzatokat fel kell deríteni. Ehhez szolgált adalékkul a mellékelt vázlatos győri medermorfológiai vizsgálat, amelyből az érintett szakterületek összehangolt kutatómunkájával a településtervezést befolyásoló, *általánosan is használható módszert* kellene kifejleszteni.

MEDERÁTHELYEZÉSSEL A JOBB VÁROS–VÍZ KAPCSOLATÉRT

Korábban Győr-Révfa városrész és a csupán nyárigáttal védett Püspök-erdő különösen árvízveszélyes volt. Tehermentesítésükre a Mosoni-Duna kanyarulatát a Püspök-erdőnél két kilométer hosszan átvágták. Az átvágás merev egyenese esztétikailag ugyan kedvezőtlen, de így alkalmassá vált vízisportversenyek, köztük a 2017-es kajak-kenu Európa-bajnokság megrendezésére is. A Mosoni-Duna holtág árvédelmi töltései – a zsilipek megtörtént korszerűsítése után – már elbonthatók. A töltésbontás a révfalui részen az egyetem közelében 2017-ben meg is indult, így sokkal kedvezőbbé vált a város és a víz kapcsolata. A révfalui holtág kedvelt fürdőhellyé vált, a korábbi *Aranypart* fogalom észrevétlenül kiterjedt erre a szakaszra is. A fürdőhely közelében érkezik a városba az új szigetközi kerékpárút. Az új helyzetben a sétányokat, pihenő létesítményeket sokkal jobban „be tudja élni” a városlakó.

Az Aranyparttal átellenben terül el az négyszáz hektáros Püspök-erdő, a jövőbeni városi parkerdő. Az 1960-as években az állatkert is itt volt. A majdani sétaerdőben a mélyebb medermaradványokból tőrendszer alakítható ki, a magasabb részekre szabadidős létesítmények telepíthetők. Már folyik a faállomány összetételének megváltoztatása a hosszabb élettartamú keményfák javára. A város és az erdő kapcsolata a győr-révfalui Zemplén utcából vagy a Duna utcából a Mosoni-Duna holtág felett a Püspök-erdőbe átívelő gyaloghíddal tudna még élőbbé válni. A mederáthelyezés mint árvízvédelmi és városfejlesztési „fogás” megkönnyítette Révfa és a szomszédos potenciális szabadidőterület kapcsolatának megteremtését.

A VÍZPART MINT A TELEPÜLÉS ÉKESÉGE

Láthatjuk, hogy városi vizeinkhez számos létesítmény – csónakház, vendéglátó hely, zene-pavilon, híd, kikötő, sétány, kerékpárút, víziszínpad – kapcsolódik. Ezek igényes megfogalmazása alapvető, ha a vízpartot a városi lét egyik kiemelt színterének tekintjük. Ennek jegyében az egyetem mellett a Révfalut Győrszigettel összekötő, 2010-ben átadott közúti hidat is újszerű szerkezeti és világítástechnikai eszközökkel igyekeztek megformálni.

A város vízpartjain és belső terein általánosan érzékelhető a környezetkultúra fejlődése: virágosítás, faültetés, gondosan tervezett díszburkolatok, köztéri alkotások formájában.

A győri belterületi folyópartok rendezettebbé váltak a 2013–2014-ben elvégzett partrendezésekkel. A vízpartot szegélyező sétányokat tudatosan mederszűkítésként alakították ki, ami a vízmozgás élénkítését is szolgálja a szárazabb időszakokban. Ez a munka rendkívüli környezeti érzékenységet kívánt volna meg, egyes helyeken előnytelen a beton anyaghasználati túlerjengése a korábbi terméskő-partburkolathoz képest [10].

VÍZ AZ ÉPÍTETT KÖRNYEZETBEN ÉS A TÁRSMŰVÉSZETEKBEN

Épített környezetünk mikrovizei éppoly közérzetgazdagítók lehetnek, mint a nagyobb vízfelületek. Szökőkút, ivókutak, vízzel kombinált köztéri alkotások élénkítik a városbelsőt. Kedvesek a Bisinger sétány vízszögben fürdőző nőalakjai és a közelükben 2013-ban átadott vizes játszótér is, ahol a gyerekek a víz útjait maguk irányíthatják. Aktív szerepet játszik a víz a sétálóutcán elhelyezett *Kőcsiga* című nonfiguratív alkotásnál is. A vizek városának szívében 1998 áprilisától látható a *Csónakos ifjú* szobra. Hűsítő csobogók fogadják a látogatót a megnyitott belső udvarokban, átriumokban, vendéglátó helyeken, üzletekben. A képzőművészetek és az irodalom is hordozzák a víz üzenetét.

Győr vizei tehát a városképet változatossá teszik, jelen vannak a városlakók tudatában. Remélhetően a jövőben is megihletik a település városépítészeit, művészeit, alkotóit, tevékeny polgárait.

Somfai Attila

Irodalmi és térképi források. [1] *Borbíró Virgil–Valló István*: Győr városépítéstörténete. Akadémiai kiadó, Budapest, 1956; [2] *Dr. Lengyel Alfréd*: Mozaikok Győr történetéből. Győr megyei Városi Tanács, Győr, 1983; [3] *Mentes Zoltán–Galgóczi József*: Győr-Moson-Sopron megyei hidak története. Győri Közúti Igazgatóság, Győr, 1993; [4] *Pájer Imre*: Rábaköz népeinek védekezése az áradások ellen (1870–1889). Rábaközi Művelődési Egyesület, Csorna, 1990; [5] *Preisich Gábor*: Budapest városépítésének története. II. kötet. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1964; [6] *Winkler Gábor*: Győr. Interpress Adwest, Budapest, 1996; [7] *Winkler Gábor*: Megújuló Győr. Artemis Kulturális Szolgáltató Kiszövetkezet, Budapest, 1988; [8] *Limes Pannonicus, M:1:150 000*, Kartográfiai Vállalat, Budapest, 1988; [9] *Somfai Attila*: A domborzat és a folyómeder-vándorlás szerepe Győr római kori és középkori településszerkezetének alakulásában. Falu Város Régió, 2001. 1. sz. 22–28. és 48. (Summary); [10] Arrabona Városvédő Egyesület: Vasbetonba merevedett világ(kép) – Győr többet érdemel(ne), <http://www.infovilag.hu/2018/03/01/vasbetonba-merevedett-vilagkep-gyor-tobbet-erdemel-ne>; [11] Győrben az ország legnagyobb vizes játszóttere, http://www.kisalfold.hu/gyori_hirek/gyorben_az_oroszag_legnagyobb_vizes_jatszotere_-_video_fotok/2341445/; [12] Indul a gönyüi torkolati mű kivitelezése, ami megoldás lesz a folyó bajaira, http://www.kisalfold.hu/gyori_hirek/indul_a_gonyui_torkolati_mu_kivitelezese_ami_megoldas_lesz_a_folyo_bajaira_-_fotok/2553931/

A szigetközi Dunaremete–Magyaróvár hajóállomás története

Élesen körülzárt tájegysége hazánknak a Szigetköz. Természetes határai a Nagy-Duna és a Mosoni-Duna. Tulajdonképpen egy folyami sziget. Valamikor a Csallóköznek volt a tartozéka, egy nagy hordalékkúp, ám a főág északra tolódott, úgyhogy most annak a jobb partján fekszik. A hajdani főág útját ma is kijelöli egy mélyedés, amely körülbelül a mai Szigetköz közepén vonul keresztül. Benne szerény kanális kanyarog: a Nováki-főcsatorna. Fontos választóvonalra volt ez az állami és az egyházi közigazgatásnak. A Szigetközt a századforduló (1900) után úgy is nevezték, hogy „az ezer sziget országa”. (Az elnevezés id. Timaffy Endrétől, dr. Timaffy László cikollai nagyapjától származik.) Erre egyébként a XX. században élők leírásai is meggyőzően utalnak.¹ Idézem a szerzőt: „Így evezünk a csöndes nyári nap reggelén, több óra hosszant, egy szigettől a másikig.” A szigetek a vizek szeszélyes játékaként fokozatosan több évszázad alatt egyetlen szigetté nőttek. A Duna szabályozatlanságában egy-egy árvize alkalmával valósággal beleszántott, mint egy óriási eke, a szigetközi tájba, s így gyakran változtatta a fő folyását, rengeteg hordalékot rakott le.

¹ *Ipolyi Arnold*: Csallóközi úti-képek. Kalligram K., Pozsony, 1993. 65–66.