

Magyar vonatkozású városok az európai várostörténetben¹

(részletek)

A magyarság hányatott, különböző társadalmi, kulturális és politikai hatásoknak kitett léte egy egyedi, azonban a külső hatásokra erősen reagáló városfejlődést tett lehetővé, ami csak az elmúlt évtizedekben, a globalizáció hatására uniformizálódott. A magyar vonatkozású városok azonban, többé-kevésbé megtartva a leginkább XIX. és XX. században kialakult városképüket, az öröklött városszerkezetüket, a mai napig is hordják a közös történelem, a társadalmi változások egy-egy, gyakran összefüggő lenyomatát.

M. R. G. Conzen hierarchiaelméletében a városok szerkezetét, az utcák hálózatát tekinti az elsődörűnek, annak, ami legkevésbé változik az évek folyamán. Nem beszélhetünk azonban állandóságról, hiszen akár egy kis organizmus, külső-belső tervező és szabályozó hatások által folyamatos fejlődésben és változásban van, az épületek, funkciók cserélődnek, átalakulnak.

A magyar vonatkozású területek évszázadainak városfejlődését vizsgálva megállapítható, hogy a társadalmi változások ugyanúgy hatottak a fejlődésre, mint az azokat kiváltó politikai és gazdasági hullámmzás, hiszen ha csak az alföldi városokat nézzük, talán egy-egy polgármesternek, vagy a lakossági igényeknek nagyobb szerep jutott a XIX. század végének modernizációs, valamint szerkezet- és városkép-átalakító tevékenységeiben, mint a gazdaság nyújtotta lehetőségeknek (az igény erőfeszítéseket szült).

A politikai változások, az országhatárok átrajzolása mégsem törölte el teljesen a „magyarosnak” is tekinthető városképeket, még az erre irá-

¹ A Városok és építészetük, mint az egyes korok társadalmának lenyomatai című kézirata (Tóth Zoltán–Lovra Éva) a Nemzeti Kulturális Alap Szépirodalom és Ismeretterjesztés Kollégiuma támogatásával jött létre. Ennek, a Magyar vonatkozású városok az európai várostörténetben (Lovra Éva) című része többek között feldolgozza a szerző doktori disszertációs kutatásának fókuszában álló időszakot (1867–1918).

nyuló törekvések ellenére sem, azonban a globalizmus, a nemzetköziség erős elterjedése egy új irányt mutat, amely arányaiban felülemelkedik a hagyományokon. Megnyugtató ugyanakkor, hogy a műemlékvédelem konzerválja a megőrzendő értékeket, így a folyamatosság némiképp megmarad ezeken a területeken, habár folyamatos változásban, átértékelésben vannak.

Az ipari forradalom évszázada

Az ipari forradalom és a kapitalista rendszer kialakulása a nyugati országokhoz képest némi fáziskéséssel jelentkezett Magyarországon. Az időcsúszás ellenére nagyszabású építkezések kezdődtek az egész országban, különösképpen Pesten a XIX. század első felében. 1801-ben Habsburg József nádor a császárnak bemutatott memorandumában kiemelte Pest gazdasági és kereskedelmi jelentőségét, s egy átfogó, szisztematikus rendezési terv szükségességét. Hild Józsefet utasította, hogy készítsen egy alapsémát, amely alapján 1805-ben bemutatásra került a (majdnem) végleges terv, amely alapján bővítették Pest eredeti városszövetét. Az új negyedek rajza szabályos utcahálózatú, és geometrikus épülettömbökkel rendelkezett. József nádor memorandumának hatására 1808-ban megalakult a Szépítő Bizottság vagy Szépítő Bizottmány. Pest kiépítése intenzívvé vált, s a következő évtizedekben Pollack Mihály, Hild József, Zitterbarth Mátyás és más építészek munkájának köszönhetően kialakult a klasszikus Pest. Az új tervek monotonok és minden variációt nélkülözőek voltak, hiszen hasonló négyszögű alaprajzok ismétlődtek. A Pesten végbemenő élénk fejlesztések mellett Budán csak elszórtan, főként magánépületek épültek. Rövid idő alatt két természeti katasztrófa rendezte át a két oldal képét. 1810-ben a budai tűz több száz épületet emésztett el, s mivel nem rendelkeztek városfelújító tervvel, ezért a rekonstrukció a szabálytalan középkori utcák mentén folyt. A másik katasztrófa a pesti árvíz volt 1838-ban. A két oldal, Pest és Buda egyesítésének gondolatát Széchenyi István vetette fel 1828-ban, s részben hozzá köthetjük az ország közlekedési rendszerének modernizációját (vasúti, vízi és szárazföldi utak).

A klasszicizmus újjáéledése a XIX. század első felére esik, habár a korai klasszicizmus jeleivel szórványosan már a XVIII. század végén is találkozhatunk a magyar területeken, főleg a mai Szlovákia területén. A klasszicizmus stílusának elterjedése reflektál a magyar állam gazdasági és társadalmi felemelkedésére, amelyik az alföldi régiók (a mai Magyarország és Délvidék) megerősödését eredményezte, s következésképpen Felvidék jelentős elnéptelenedéséhez vezetett. Ebben az időszakban nemcsak az arisztokrácia tagjai hagyták el a területet, hanem számos építész és építéssel foglalkozó szakember is elvándorolt. A városi építési tevékenységek

így szórványossá váltak, és a lefektetett új úthálózat nem volt tekintettel az eredeti városszövetre.

Pozsony ebben a tekintetben is kivételnek számított. Az eredeti városalaprjzhoz, a középkori szövethez kapcsolódott az új részek rácsos szerkezete, és a korszak nagy volumenű építkezéseket produkált, köszönhetően ezt a városba áramló lakosságnak, akik elhagyták a vidéket a jobb élet reményében. A klasszicizmus újjáéledésének első példáit is ebben a városban találhatjuk, amelyik még a kor Magyarországnak fővárosa volt², és fontos események színtere, amelyek az országot a modernizáció felé terelték. A városban dolgozó számos építész közül, akik a régi épületek rekonstrukcióján és új épületek tervezésén dolgoztak, a legjelentősebb I. Feigel volt. A kertek, amelyeket a paloták környékén telepítettek, szinte a középkori falai fogságából szabadult város szimbólumává váltak.

A vidéki településeken is elterjedt a klasszicizmus, de egy sokkal egyszerűbb, népi formavilággal lazított módon, azonban mindez Pozsony klasszicista dominanciáján nem változtatott.

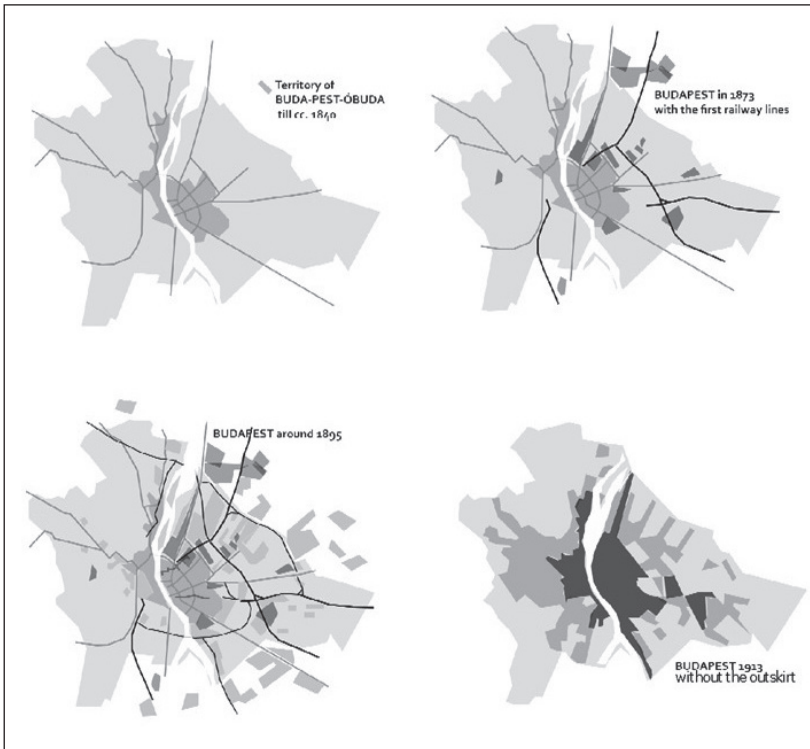
Pozsony a XIX. század első felében politikai és társadalmi téren is jelentős színhelynek számított. Itt tartották az első reformkori országgyűlést 1825–1827-ben, ahol gróf Széchenyi István birtokai egyéves jövedelmének kamatát egy akadémia alapítására ajánlotta, amely a magyar nyelv érdekében és a magyar nyelv tudományos és művészeti életben való alkalmazásának bevezetése és népszerűsítése érdekében tevékenykedik (Magyar Tudományos Akadémia). Az 1843–1844-es országgyűlés döntése értelmében a magyar nyelv vált hivatalos nyelvvé, mely hivatalos lett a törvényhozásban, a közigazgatásban és a tanításban is. Az utolsó rendi országgyűlés (1847/48) is szintén itt volt, s ekkor fogadták el az úgynevezett áprilisi törvényeket. A magyar politikai berendezést a modernizáció felé vezette a törvénycsomag, ugyanis felszámolta a feudális viszonyokat, hatására 1848. április 7-én megalakult a Batthyány-kormány, az első magyar felelős minisztérium.

A közlekedés modernizációját is magával hozta a korszak. 1840-ben Pozsony és Szentgyörgy (Svätý Jur) között indult az első magyar lóvonatású vasút. 1848-ban nyitották meg a Pozsony–Bécs vasútvonalat, majd 1850-ben a Pest felé vezetőt.

Pest-Buda jelentősége is egyre nagyobb a XIX. század közepe táján (1848 júliusától újra főváros).

A város alaprajza a közlekedés, főleg a vasútvonalak bővítése hatására némileg változott, a vonalak és a végpontok körüli területek fejlődését indukálták.

² Buda 1541-ben történt elfoglalása után a magyar királyok koronázóvárosa, 1848-ig pedig számos országgyűlés helyszíne volt.



Budapest területi és infrastrukturális (utak, vasút, villamos) fejlődése az 1840-es évektől az első világháború kezdetéig (az ábrák Lovra Éva kutatásának eredményei, amit 2015-ben végzett a Visegrád Alap ösztöndíjas kutatójaként). A halványabb szürke vonalak az utak, a fekete a vasút, a vörös az első villamosok vonalát jelöli

Építészeti szempontból a klasszicizmus új magasságokat ért el Pesten, azonban nem volt hatással az utcák hálózatára, habár épületszortok jöttek létre ebben a stílusban. A pesti rakpart kivételt képezett, ugyanis a klasszicista házsorok (az épületek közül kevés maradt fenn) egészen a mai Roosevelt térig terjedtek, s a környék városképére és városalaprájára is hatással volt a klasszicista újjáéledés.

Nemcsak Pesten, hanem az ország városaiban is a barokk építészet elemei, dús és virtuóz formavilága egyre jobban konfrontálódott a XIX. század eleje klasszicista építészetének szigorú szimmetriájával. A két szemben álló stílus közötti harmóniát igyekeztek megtalálni és fokozni azáltal, hogy kétemeletes épületeket emeltek, amelyek szinte stílusáthidalóként működtek.

Mérték 1:26.000.



- | | | | |
|--|---|---|---|
| 1. Városháza. | 16. R. kat. templom és algimnázium. | 30. Debreceni első takarékpénztár. Kaszinó. Fehérlő szálloda. | 43. Ev. ref. egyháztanács Kir. gazdasági tanintézet |
| 2. Dégenfeld-palota: Kir. törvénytészek. | 17. R. kat. újiskola. | 31. Ezingy Török Bálint háza. | 44. Ev. ref. püspöki lak. |
| 3. Pénzügyigazgatóság | 18. R. kat. árvaház: Theresianium. | 32. Ev. ref. kistemplom. | 45. Csokonai születési háza. Ev. ref. elemi iskola. |
| 4. Városi színház. | 19. Vármegyeház. | 33. Ev. ref. lelkész lakások. Alföldi takarékpénztár. | 46. Alhalmi tőreliskola. |
| 5. Komáromy-ház: Rendőrség, hol a szatmári békét tárgyalják. | 20. Ipar-és kereskedelmi bank épülete. | 34. Iliz, melyben XII. Károly svéd király megszállott. | 47. Ev. ref. elemi iskola. |
| 6. Angol királyi szálloda. | 21. Pénzügyorség és dohányraktár. | 35. Andahalmi szállágyi intézet. | 48. Ev. ref. elemi iskola. |
| 7. Ev. ref. felső leányiskola. | 22. E. kat. szegényház. | 36. Kir. ítélő tábla. | 49. Négyföldi árvaház. |
| 8. Ev. ref. elemi iskola. | 23. Gúsmozdonyú közúti vasút pályaudvara. | 37. Arany-Bika szálloda. | 50. Ev. ref. elemi iskola és városi kislételező. |
| 9. Ev. ref. új-templom. | 24. Tímárok árucaamoka. | 38. Iparügyesilleti takarécs és hitelintézet. | 51. Ev. ref. elemi iskola. |
| 10. Ev. ref. elemi iskola. | 25. Érdoház szálloda. | 39. Kereskedelmi akadémia. | 52. Zenede. |
| 11. Ev. ref. elemi iskola. | 26. Ag. ev. templom és iskola. | 40. Ev. ref. nagytemplom. | 53. Ev. ref. elemi iskola. |
| 12. Ev. ref. elemi iskola. | 27. Vasúti üzletvezetőség. | 41. Ev. ref. főiskola. (Kollegium.) | 54. Csizmadák árucaamoka. |
| 13. Izraelita templom. | 28. Posta és távírtelek. | 42. Ev. ref. iskola. | 55. Tűzország. |
| 14. R. kat. leányiskola. | 29. Ipar-és kereskedelmi bank. | | 56. Városi kislételező. |
| 15. R. kat. plébánia. | | | 57. Ev. ref. elemi iskola. |
| | | | 58. Lóvasút istálló. |

Debrecen térképe a XIX. század második felében (Forrás: Pallas Nagylexikon 1893/97, azonosító: DKA-000484)

Az ország kisebb városaiban a klasszicista stílus elsősorban a templomok és a középületek architektúráját határozta meg. Példaként Debrecent említhetjük, amelynek mezőgazdasági és társadalmi karaktere szinte változatlan maradt. A napóleoni háborúk alatt tapasztalt mezőgazdasági termékek iránti megnövekedett kereslet is az agrár karakter egyoldalú növekedését eredményezte. 1802-ben a nagy tűzvész következtében a város szinte egyharmada a tűz martalékává vált, ennek következménye a város alaprajzának modernizációja és új irányba történő fejlesztése. A tűz következtében megsemmisült városrészek helyreállításának érdekében elkészült az első várostervezési statútum, amely alapján szisztematikus városújítás indult. A szűk, kacskaringós utcahálózatot (utcákat, közöket) felváltotta a tervezett városszerkezet, s a sűrűn beépített, zsúfolt városnegyedeket kissé lazábbá és szellősebbé tették. A házak és fedélszerkezetek korszerűsítésével nemcsak biztonságosabbá tették a várost, hanem munkát adtak a szakképzett kőműveseknek, tetőfedőknek, így szélesítve a településen jelen levő tevékenységeket. 1811-ben egy újabb tűzvész pusztított, amely hatására a szabálytalan utcák szerkezetét szabályos utcahálózattal helyettesítették. A modernizáció elkezdődött: az 1840/50-es években burkolták az utcákat, csatornákat fektettek le (szennyvíz- és ivóvízhálózat), bevezették a gázvilágítást, és más modernizációs tevékenységek is jelentkeztek a városban, mint a korszerű épületek és városszerkezet kialakítása.

Az 1848/49-es forradalom utáni időszakban, az abszolút császári hatalom konszolidációja ellenére, az országban nem sikerült visszaállítani a forradalom előtti állapotokat. A kapitalista trendek megszilárdultak Ausztriában, főleg az 1850-ben kötött vámunió után, amikor megszűnt a belső vámhatár, s ezáltal létrejött a szabad belső kereskedelem. A hatékonyabb osztrák ipar hamarosan korlátlan ellenőrzést gyakorolt a magyar piac felett. Hamarosan a magyar ipar is fejlődésnek indult, ami a jobbágy-ság intézményének és a feudális rendszernek a felszámolásához vezetett. Az iparosodás ebben az időszakban magába foglalta a vasútvonalak lefektetését és bővítését, valamint mezőgazdasággal és élelmiszeriparral foglalkozó vállalatok nyitását, amelyek az osztrák tőkéttől és az olcsó magyar nyersanyagtól és munkaerőtől függtek ebben az időszakban.

1866-ban Ausztria elvesztette a Poroszország ellen vívott háborút, s a Prágában kötött békeszerződés értelmében az Osztrák Császárság lemondott a Porosz Királyság javára a német egység megvalósításáról, s kilépett a Német Szövetségből. A háború elvesztése szerepet játszott a Magyar Királyság és az Osztrák Császárság közötti kiegyezés folyamatának felgyorsulásában.

A dualizmus időszaka, a modern város képe

„A modern város eszménye messze túlhaladja a közönséges város fogalmkörét.

De azért a modern város fogalma nem fantom, melyet izzadva, fáradva, hasztalan kerget a jámbor halandó.

A modern város megalkotásához nem kell teremtvő zseni, mely a semmiségből varázsolja elő alkotásait.

Becsületes igyekvés; érzék a szép, jó és üdvös iránt; emberbaráti szeretet; lankadatlan munka és szorgalom; s az arra hivatott tényezőknél együttműködő akarata kell csak ahhoz, hogy a modern város, a meglevő valamiből életre keljen” (ÉHEN 1897; 38).

1867-ben a kiegyezés eredményeként megalakult az Osztrák Császárság és a Magyar Királyság dualista államszerkezete, az Osztrák–Magyar Monarchia. A dualista rendszer, amely két állam szövetsége, két alkotmánnyal és két fővárossal.

Az 1867-es kiegyezés előtt a magyar gazdaságot a gyarmati viszony, azaz a birodalmi alárendeltség jellemezte. Az 1850-ben kötött vámunió következtében a vámhatár megszűnésével lehetőség nyílhatott volna az európai gazdasághoz való felzárkózásra, s a kereskedelembe és iparba való bekapcsolódásra, azonban a megtépzott magyar gazdaság és társadalom erre még képtelen volt. A kiegyezés gazdasági szempontból mindkét félnek kedvező volt, s a dualista államszerkezet új jogi rendszerének is köszönhetően Magyarországon nem várt gazdasági, társadalmi fellendülés következett. A dualizmus korában bontakozott ki az ipari forradalom Magyarországon. A nyugat első ipari forradalma csak több évtizedes fáziskéséssel érte el az országot, iparának fejlődése csak a második ipari forradalom időszakát (1871–1914) ölelte fel, így mondhatni, hogy a magyar városok modernizálása, a gazdaság, ipar és társadalom fellendülése annak is köszönhető, hogy a két ipari forradalom az első késése miatt ekkor találkozott (nemcsak az időbeni eltérésre, de a forradalom találmányainak teljes körű alkalmazására is gondolunk). A mezőgazdaság továbbra is központi szerepet játszott, hiszen az élelmiszer-ellátásban és a nyersanyag biztosításában is meghatározó volt. A jobbágyfelszabadítás után a föld nélküli parasztok nagy tömege költözött a városokba, így olcsó, ám szakképzetlen munkaerő állt az ipar rendelkezésére, de a szakképzett munkások hiányoztak. A fejlődés első jelei nem a gyáriparban mutatkoznak, hanem az infrastruktúra kiépülésében (közlekedés, világítás, hírközlés, csatornahálózat).

A vasúti hálózat kiépítése átalakította a magyar városok jellegét. Az ipar és kereskedelem fellendülésének hatására vállalkozók, kereskedők, munkások költöztek az eddig háttérbe szorult városokba is, így ezeknek lakossága és fejlődésiránya jelentősen megváltozott. A régi magyar városok közül elmaradtak azok, amelyeknek nem volt gazdasági szerepe, mert elhelyezkedésükből adódóan védelmi célokat szolgáltak. Azonban azok a városok is fejlődésnek indultak, amelyek az Alföld és a Felföld közötti átmeneti területeken helyezkedtek el (peremvárosok).

A vasúti gócpontok, mint Szeged, Szabadka (Subotica, Szerbia), Kecskemét fejlődtek, s lakosainak száma is egyre magasabb lett³, a Kisalföldön Győr helyzete erősödött a Dunának köszönhetően. Erdély erős földrajzi tagoltsága miatt a városok modernizációja ebben az időszakban harmonikus volt, csak néhány város fejlődött kissé intenzívebben. Kolozsvár pozitív irányban történő változása volt a legerősebb, párhuzamosan fejlődött Nagyváraddal. A Maros alsó folyásánál Arad kapuvárosként alakult ki, Nagyszeben és Brassó fejlődését pedig kereskedelmi útvonalának köszönhette, ugyanis itt utaztak keresztül a kereskedők Románia felé. A régi felvidéki bányavárosok fejlődése elmaradt, s csak néhány új bánya körül alakultak ki nagyipari települések, mint Petrozsény (Petroșani, Románia), vagy Lupény (Lupeni, Románia). A gazdasági fellendülést intenzív városiasodás követte, jellemzően a régi, falusias települések közép- és nagyvárosokká alakultak a gazdasági gócpontokban.

A városok közül kiemelkedett az 1873-ban egyesült Budapest, amelyik gyakorlatilag elszívta az ország többi városának gazdasági, társadalmi, politikai és kulturális erejét, így alakulhatott ki az a hatalmas törés a népesség, a nagyság és a jelentőség szempontjából, amelynek mértéke Európa más országaiban sokkal enyhébb.

A főváros dominanciája a városkép kialakításában is megmutatkozott, hiszen az itt jelentkező stílusirányzatok gyorsan elterjedtek a vidéki városokban is, ugyanis gyakran a fővárosi mérnökök vezették a többi város építkezéseit is, így a helyi jelleg háttérbe szorult. A korszak a stílusok burjánzásáról és tobzódásáról szól, amelyek gyorsan váltakozva követik egymást. A XIX. század közepe táján uralkodik a gót stílus és az újjáéledő reneszánsz, az 1890-es években a neo irányzatok jelentkeztek, mint a neogótika, a neoreneszánsz változatai, neobarokk, eklektika, a századforduló után a szecesszió, s ellenhatásaként a neoklasszicizmus és a neobarokk.

³ A népességre vonatkozó adatok forrása Princz Gyula *Magyar Földrajz* című műve, s az ebből levont következtetések a fejezet szerzőié.



Szabadka 100 év múlva. Feltehetőleg 1912 és 1914 között nyomtathatták (a Városháza átadására 1912-ben került sor, és 1920-ig még magyar feliratokat használtak, azonban az I. világháború megtörte az álmódosítókedvet), saját forrás. A képeplapon a klasszicista színház és a szecessziós városháza épülete, valamint háttérben a mai neobarokk könyvtár (valamikor Nemzeti Kaszinó), mindhárom épület a mai Szabadság téren van

A dualizmus kora egy, az eddigi gyakorlattól eltérő városszöveti változást indukált. Az 1867-től kezdődő időszakban (az első világháború kezdetéig) kialakult a modern városok képe és szerkezete. A tanyarendszerű mezővárosok a gazdálkodás és a forgalom átalakulása, intenzitásának növekedése miatt fejlődésben eddig háttérbe szoruló alföldi települések gyakorta tájidegen fejlődést mutattak. A népesség városba tódulása fokozottabbá vált, az iparosodás és az infrastruktúra formáló ereje visszaszorította a táj és a történelmi múlt településformáló dominanciáját. Néhány olyan, eddig jelentős város fejlődése torpant meg, mint Kassa, míg mások, a kedvező forgalmi helyzetükből kifolyólag városiasabbá váltak, jelentős városfejlődés volt tapasztalható, mint Szabadka esetében. A XIX. század végének Szabadkája megindult a polgárisodás útján, de ennek ellenére küzdött a mezővárosokra jellemző karakterisztikákkal, a természetes és épített környezet viszonyaival, amelyek megoldása a fejlődő város egyik legfontosabb feladata volt, hiszen szerkezete még megtartotta a középkori jellegét. Kacsaringós utcáival, nyitott csatornáival nem alkalmazkodott azokhoz a feltételekhez, amelyeket a polgári, egyre növekvő, korszerűsödő település támasztott.

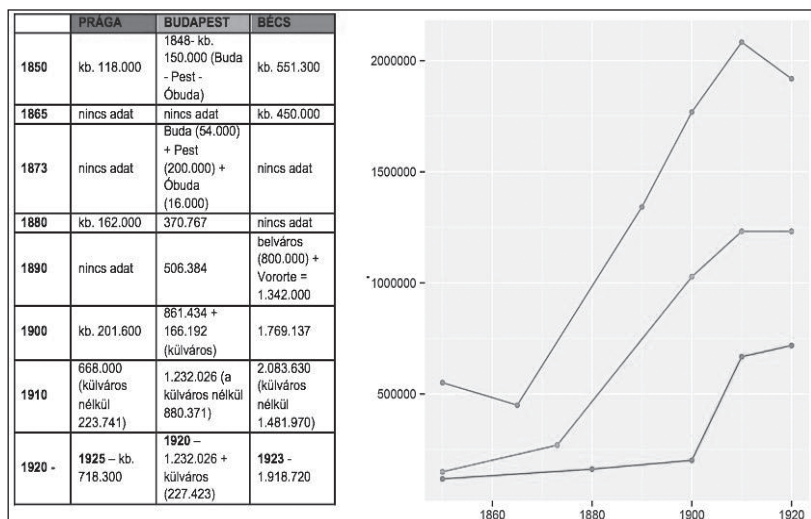
Az alföldi városok úthálózatának vizsgálata adja a legpontosabb lenyomatát azoknak a törekvéseknek, amelyek a hálószerű városszövetet szabályozták és fellazították. A sík terület sajátos városi úthálózat kialakítását tette lehetővé azáltal, hogy nem torzította el fejlődését, ily módon a sugárirányú utaknak gyakran egyenletesen elosztott, geometriailag egyenletesebb rendszere alakult ki. Az utak sajátossága, hogy kifelé szélesednek, befelé elágaznak, és a kertek, valamint a védelmi művek vonalát követő körutak egészítik ki, csillagszerű alaprajzot hozva létre. Az alföldi városok további jellegzetessége, hogy a bel- és külterületek közötti átmenet miatt, a kivezető utak szabdalta külterületeken nem alakultak ki határozott vonalú utcák. A határozatlan úthálózatot részben átalakította, rendszerezte, s kiegészítette a vasút, elkezdődött a mérnöki jellegű szabályozás. „A vasút – városfejlesztő szerepétől eltekintve is – a városok közlekedési hálózatának, sőt egész szerkezetének lényeges, olykor meghatározó részévé vált. A pályaudvarokhoz vezető út vagy utak – többnyire szabályozás, új utak nyitása révén (pl. Kecskemét, Pécs, Szombathely) – az úthálózatot fontos és jellegzetes elemekkel egészítették ki” (GRANASZTÓI 1960; 236).

Az Osztrák–Magyar Monarchia egyes, központi(bb) városainak fejlődése bizonyos hasonlóságokat mutatott, attól függetlenül, hogy ezek a városok milyen történelmi előzményekkel rendelkeztek. Ez időszakban bizonyos mutatók, mint az infrastrukturális fejlődés, főleg a vasútvonalak, a tömegközlekedés, valamint a gáz- és villanyvilágítás bevezetése, az utak burkolása és a csatornahálózat kiépítése hasonló időintervallumot öleltek fel, csak némi fáziskéséssel (5–10 év) jelentkeznek a Monarchia városaiban.

Ha megvizsgáljuk Prága, Budapest és Bécs fejlődését a dualizmus alatt⁴, a különbségek ellenére is találunk szignifikáns párhuzamokat. A három város sem politikailag, sem státuszukban, de még lakosaik számát tekintve sem hasonló. Prága provinciális város, egy terület székhelye, míg Bécs és Budapest fővárosok, politikai központok, s Bécs központi szerepe elvitathatatlan. Budapest látványos és intenzív fejlődést mutat a dualizmus időszakában. Prága lakosainak száma messze elmaradt Budapest (Buda–Óbuda–Pest) és Bécs lakosságának számától (a táblázat és grafikon a lakosok számának alakulását mutatja a városok adminisztrációs határain belül, emiatt Prága (vörös) görbéje nem mutat egyenletes növekedést, hiszen a városhoz fokozatosan kapcsolták a külső területeket, városrészeket)⁵:

⁴ A kutatás, amelynek egyik eleme az idővonal és az összehasonlítás, a Visegrád Alap támogatásával készült.

82 ⁵ Alsó görbe (Prága), középső görbe (Budapest), legfelső görbe (Bécs)



A lakosság számának tekintetében, valamint a történelmi, a társadalmi és a politikai különbségek ellenére a közlekedés fejlődésében párhuzamok vonhatók, s a tömegközlekedés (villamosvonalak) vonalainak nyitása a három városban csak néhány évnyi különbséggel történt (IVF-kutatás 2015).

A Magyar Királyság városaiban az elektromos villamos első vonalait a következő években nyitották meg: Pozsonyban (Bratislava, Szlovákia) 1895-ben, Szombathelyen 1897 júniusában, 1897 júliusában Miskolcon, 1897 őszén Szabadkán (Subotica, Szerbia), 1899: Fiume (Rijeka, Horvátország) és Temesvár (Timișoara, Románia), 1900: Sopron és Szatmárnémeti (Satu Mare, Románia), 1905: Nagyszében (Sibiu, Románia), 1906: Nagyvárad (Oradea, Románia), 1909: Szeged, 1910: Zágráb (Zagreb, Horvátország), 1911: Debrecen, Újvidék (Novi Sad, Szerbia) és Nyíregyháza, 1913: Pécs, Kassán (Košice, Szlovákia) pedig 1914-ben nyitották meg az első villamosvonalat.

A modern várossá válás tényezői hasonló időben jelentkeztek a városokban, bizonyítást nyert (a szerző kutatásai alapján), hogy a modern város (elsődlegesen a Magyar Királyság területén) a dualista hatalom időszaka alatt alakult ki, nyerte el formáját. A dualizmus Magyar Királyságának városfejlődési formája eltér a magyar területek városainak két archetípusától, ugyanis a magyar ipari forradalom, a kettős államszervezet gazdasági, kulturális és társadalmi fejlődése megváltoztatta a rögződött fejlődési irányokat.

Annak érdekében, hogy az 1867 előtti és utáni időszak városfejlődésének vonalait, a társadalmi, gazdasági és esztétikai/kulturális szerepét értékelni tudjuk, fontos a két, alapvető archetípus elemzése, amelyek az ipari

forradalom előtti magyar városokat jellemezték. Az elemzés részben össze is foglalja a magyar városiasodás évszázadait is:⁶

A magyar vonatkozású városok fejlődéstörténete tükrözi egyfelől az ország geográfiai és hidrográfiai adottságainak sokrétűségét, másrésről a terület történelmi inklinációit, amelyek megakadályozták az egységes, az egész történelmi Magyarország területére jellegzetes városstruktúra és városkép kialakulását. Eltekintve a tatárjárás területromboló erőitől, valamint a IV. Béla⁷ által kezdeményezett városépítő, városfejlesztő politikától, amely eredményeképp, igaz, hogy kezdetben nem a magyar lakosság, hanem a hospesek hatására, majd később a polgáriásodó magyarok betelepülése által, intenzív fejlődésnek indultak, városiasodtak az ország települései. A későbbi településrendszer/jelleg kialakulása szempontjából a törökök uralmának időszaka döntő jelentőségű, hiszen szignifikáns, a nyugati (európai) típusú városfejlődés csak „olyan megmaradt területeken vált lehetségessé, amelyeknek önálló politikai léte kérdéses volt és így azok idegen érdekeknek szolgáltattak ki, – amelyek az ország kevésbé termékeny területéhez tartoztak s a török hódoltság következtében természetes csereforgalmi lehetőségektől is megfosztottak – végül ahol a magyarság számaránya az őslakó vagy fokozatosan beszivárgó népek között kedvezőtlenül alakult” (RIHMER 1941; 36). Mindennek hatására az európai archetípus ellenpéldájaként lehet definiálni a törökök által megszállt területeken, elsősorban az Alföldön kialakult településstruktúrákat. A sík vidéken sajátos, magyarosnak is nevezhető szövet alakult ki. Rihmer Pál meghatározása szerint a hagyományos, a honfoglalás előtti időkből származó struktúra nomád szállás-elve fejlődött tovább, kialakítva a halmazos szerkezetet. A város magját jelentő központi halmaz körül csoportosultak a kertek, s a szerkezetet meghatározták a sugárirányban szétszaladó utak, amelyek a központi területen találkoztak. Az alföldi települések meghatározó, formáló elvét jelentette a sugárirányú fejlődés, néhány településnél még ma is megmaradt az eredeti szövet, az utcák elnevezései, míg más városoknál a

⁶ Az elemzés és összefoglaló Lovra Éva: Utcasávok. Az alföldi mezővárosok településstruktúrájának változásai című tanulmánya felhasználásával készült (Tudástérkép, 2014).

⁷ A tatárjárás utáni időszakot második honalapításnak is tekinthetjük, hiszen IV. Béla (1235–1270) az ország újjászervezését célozta meg, a betelepítések, más népek befogadása mellett, szorgalmazta a várak, városok megerősítését. A IV. Béla-féle városfejlesztés elsősorban védelmi célt szolgált, a városi kiváltságok fő követelményeként a városfalak felhúzását, megerősítését jelölte meg. Várospolitikájában kiváltságokkal és önkormányzati jogokkal, az úgynevezett fehérvári joggal ruházta fel a rangot elnyert településeket. Buda városát 1247-ben alapította (német és magyar betelepülők által).

sugárirányú fejlődésre a népesség összetétele és városszerkezeti elkülönülése, morfológiai és építészeti jellegének-kollázsának megfigyelésével következtethetünk. Az Alföld sajátos várostípusai, a mezővárosok⁸ a gazdasági jellegük, legfőképpen a mezőgazdaság és állattenyésztés településformáló hatására váltak szétterülővé. A táj földrajzi és vízrajzi helyzete lehetővé tette, valamint a külterjes földművelés, a népesség kétlakiséga, nyári-téli szakasz különböző lakhatási iránya követelte meg ezt a szerkezetet (Szeged, Kecskemét, Szabadka). A területen jellegükben eltérő, tervszerű beépítésre utaló, körgyűrűszerű alakzattal és csillagszerű úthálózattal a hajdúvárosok rendelkeztek.

A török hódoltság jelentette az első olyan mérőföldkövet, amelyik elválasztotta az európai városszerkezet fejlődését a hagyományos szövet kialakulásától, s így a történelmi Magyarország területén jellegében hasonló, de morfológiai szempontból megosztott városok jöttek létre. Az eltérő szövetet nemcsak a történelem, hanem a táji jelleg is meghatározta. Az Alföldön általában az alacsony építkezés dominált, hiszen a kő hiányában a házak többsége vályogból készült, a városszerkezet laza, széles utcákkal, közterekkel, s a tér mint városszerkezeti elem meghatározó. A hegyvidéki, lankásabb, a török hódoltság alól részben kívül eső területek (Dunántúl, Felvidék, Erdély) városai a nyugati szerkezethez hasonulnak, megjelenik a kő mint építőanyag, s a kereskedelem, ércbányászat élénkebb forgalommal rendelkező városokat alakít ki, ahol a kiváltságos helyzetben lévők élhetnek és tevékenykedhetnek (egyik településalakító elem lehet a különböző térségben élők jogi helyzete is). A hegyvidéki városok kiterjedését a terepviszonyok szabják meg, illetve korlátozzák, így beépítése tömörebb, szabályosabb, meghatározóbb épületmagasságokkal, egyéni, heterogén szerkezettel, az Alföld homogenitásával ellentétben.

Elvonatkoztatva a török hódoltság utáni korszaktól, a dualizmus időszakát, valamint az azt megelőző évtizedek építészetét és városépítését tanulmányozva, a városképvizsgálatok során a rendelkezésre álló korhű dokumentumok segítségével megállapítható, hogy az Alföldön a klasszicizá-

⁸ „A 14. század közepén kialakuló várostípus Magyarországon. Elsődleges kritériuma a település vásártartási joga. Mezőváros lehetett királyi és egyházi vagy magánföldesúri tulajdonban. Lakói különböző kiváltságokat élveztek, a 15. század végétől az ország közjoga jobbágyoknak tekintette őket, a fontosabb mezővárosokban élők valójában azonban polgárok voltak. A mezőváros és a kiváltságok, ún. szabad falu közt nehéz határt húzni. Azok a püspöki székvárosok, melyek nem kaptak szabad királyi rangot, speciális kategóriájukat alkotják. Magyar nevük arra utal, hogy nem voltak fallal körülkerítve, hanem mezők vették őket körül. Latinul oppidumnak, németül Marktnek hívták őket” (<http://mek.oszk.hu/01900/01948/html/index716.html>).

ló hatású középületek a meghatározóak, amelyek mintegy a széles utcák, tágas utcaképek reakciójaként jöttek létre, megtalálva a terek és a geometriai formák közötti összhangot. Azokon a területeken, ahol a terepviszonyok megakadályozták az egységes városkép kialakulását, de különösen ott, ahol a különböző nemzetiségek, különösképpen a németek voltak túlsúlyban, gyakran, a magyar jellegtől idegen, kolonizációs formavilág jött létre (Pozsony, Sopron, Brassó). Törtetlen városfejlődés, általános, európai értelemben vett polgáriasodás csak a hegyvidéken, a határszéli területeken és Erdélyben vált lehetségessé.⁹

Tehát leszögezhető, hogy alapvetően a történelmi Magyarország városainak két archetípusát különböztethetjük meg, az alföldi, egyben a kelet-európai táji jelleget képviselő és a magasabban fekvő, (nyugat-)európai jegyeket viselő városokat, valamint a hajdúvárosokat, mint az alföldi városok tervezett szerkezetű altípusát.

Két mezőváros dualista városfejlődésének bemutatásával rámutatunk arra, hogy nemcsak az ipar fejlődése indukálta a városok fejlődését, hanem ez lehet a társadalmi nyomás, katasztrófa, karizmatikus polgármesterek munkája, társadalmi nyomás vagy a város higiéniai feltételeinek és a közlekedésének javítása, elég ha csak Kecskemétet és Szabadkát említjük.

Kecskemét fejlődése a dualizmus korában¹⁰

Kecskemét város eredeti alaprajza szabálytalan városalaprajz, halmazrendszerű, rendezetlen beltelkű, amelyik helyenként megmaradt a nagyobb beavatkozások, mint az utcahálózat kialakítása, a telekrendszer korszerűsítése ellenére is. A város a térszíni formáktól való teljes függetlenségben fejlődött, a bővülés koncentrikus formában ment végbe, megtartva a település középkori alaprajzát, a többi mezővároshoz viszonyítva kevésbé szignifikáns a magyar szerkezeti sajátosság, nem annyira megosztott (nincs kétbeltelkűség), mint más alföldi városok esetében. „[...] Kecskeméten a kétbeltelkűség kialakulását legkorábban a távoli és hatalmas legelőkön folytatott külterjes állattenyésztés és a város szükségleteire végzett, kis volumenű szántóföldi művelés feleslegessé tette” (JUHÁSZ 1998; 71). A város halmazos bekerítésének megszüntetését a XIX. század közepén rendelték el. Kecskemét akadálytalan fejlődésének útjában a szőlőskertek álltak, északról elindulva teljes félkör alakban körülfogták a várost, s ezáltal

⁹ A megállapítások hosszabb helyszíni és irodalmi kutatás eredményeként jöttek létre.

¹⁰ Az elemzés és összefoglaló Lovra Éva: *Utcasávok. Az alföldi mezővárosok településstruktúrájának változásai* című tanulmánya felhasználásával készült (Tudástérkép, 2014).

tal annak központi alaprajza északkeleti irányban letompított hegyesszögben végződött. Az 1879-es felmérés alapján kisebb korrekciókkal az egykori védmű (tövises faágakkal járhatatlanná tett árokrendszer) nyomvonalá megegyezik a külső körutakkal, ezen a vonalon belül elhelyezkedő hatalmas belsőségű szabálytalan telek-, tér- és úthálózati rendszer teljesen elkülönül a külső, későbbi időszakban szabályosan kialakított részekről. 1830 körül a volt védelmi rendszerek (árokkapuk) elveszítették jelentőségüket, s a város túlnőtt rajtuk, az 1820/32 közötti állapotot bemutató, a rendezési elgondolások felvázolására alkalmas térképen 830–840 olyan építési telek számolható meg, amelyik az árok nyomvonalán kívül esik. Az utcák szabályozását az 1819. április 2-án pusztító tűzvész¹¹ után rendelte el a városi Magisztrátus (Pest megye közgyűlése, 1819. május 12-i ülés). A város utcáit három csoportra osztották: 1. országutak bevezető szakasza (szabályozási szélesség 12 öl); 2. közönséges utak (6 öl); 3. közök (4 öl). A rendelet kikötötte, hogy az utcavonalból kiálló házakat belülré kell helyezni, s meghatározták a házak közötti távolságot is. 1861-ben rendelték el a város területének és telkeinek részleges felmérését, s Szilárdi Lajos felmérése alapján László Károly városi főmérnök 1879-ben átnézeti térképet szerkesztett.¹²

Az 1870 és 1897 közötti időszakban, de legfőképpen Lestár Péter (1880–1896) és Kada Elek (1897–1913) polgármesterek városteremtő időszakában fejlődött a település, s alakult ki a város modern képe. Kada Elek kérte fel Kerekes Ferenc főmérnököt egy olyan terv elkészítésére, amelyik előirányozta a főtér, a körutak és belterületének a kibővítését, a főtérre beérkező utak széles, egyenes irányú kijelölését. A város tényleges várossá válása csak a XIX. század utolsó évtizedeiben kezdődött, ugyanis az ipari forradalom kevésbé hatott a szőlő-, gyümölcs- és zöldségtermelésre alapozott gazdasággal rendelkező Kecskemétre, mint más, kevésbé mezőgazdasági jellegű településre. Gyakorlatilag a városalakító erők és a gazdaság (szőlő-gyümölcs nagykereskedelme, amely által az ország egyik legnagyobb exportpiacává fejlődött) a XIX. század végén váltak olyan mértékűvé, hogy beindítsák az intenzív városiasodást. A polgármesterek tevékenységéhez számos középület építése, gyár létesítése fűződik. Lestár Péter alakította a város modern képét azáltal, hogy felismerte, a város szerkezetét a piac igényei szerint kell átalakítani. Kibővítette a város központi terét, valamint ő kezdte el a főtér és vasútállomás¹³ közötti útvonal ki-

¹¹ Utoljára az 1911. évi földrengés okozott nagy károkat.

¹² Varinszky Gyula: Kecskemét város felvételei és térképei, 1934. VII. Kézirat.

¹³ A Cegléd–Szeged közötti vasútvonal 1853/54-ben épült ki.

alakításának előkészítését. A 42 méter szélességű út befejezése Kada Elek-re maradt, amelyik az egykori Temető-kis utca és a Temető-nagy utca által közrefogott 40 lakóház bontásával keletkezett 1903-ban.

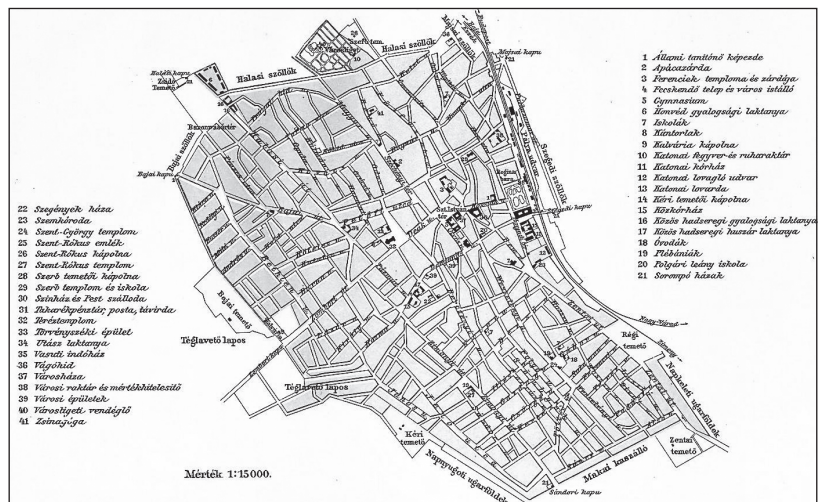
A város alaprajzán megfigyelhető, hogy a települési módok elkülönülése inkább kinyúló körcikk alakjában történt a kivezető utak mentén, sávok alakjában. Jellegzetes, hogy a település szélének egyenletes, körszerű az alakja, ez abból a tulajdonságából adódott, hogy a város nem kifelé terjedt, hanem a meglévő kerteket próbálta feltölteni. A belterjes fejlődés organikus voltát ellensúlyozta a modern parcellázás, amelyik olyan területeket is hasznosított, amelyek vizenyősek, mélyebben fekvők voltak. A vasút településformáló ereje kialakította a vasúton túli (Kecskemét esetében) és vasúton innen fekvő területeket, amelyek parcellázása geometrikusan, sakktablászzerűen történt, de részben megtartották eredeti funkciójukat, zöldterületekként hasznosultak. A város alaprajzát megfigyelve a tényleges városmaghoz, a város központi területeihez kapcsolódik az a külterület, amelyik tervezett beépítésre utal, s szabályos, mértani szempontból pontos utcahálózattal és parcellázással rendelkezik.

Szabadka (Subotica, Szerbia) modernizációja¹⁴

Szabadka már a századfordulón is szembesült azokkal a problémákkal, amelyek megoldása csak a modernizációban, a területi ésszerűsítésben kereshető. A nem megfelelő utcahálózattal rendelkező mezővárosnak idomulnia kellett a motorizált forgalomhoz, az új és megnövekedett igényekhez, a gazdasági, politikai és társadalmi átalakuláshoz. A nagy kiterjedés, alacsony népsűrűség, városias-falusias kiépítettség jellemezte, s már a XX. század elején egyike volt a több mint százezer lakosú városoknak, amelyekből kevés akadt a régióban. Ez a szám természetesen csökkent a világháborúk, a gazdasági válságok következtében. Az első világháború egy időre visszazorította a múlt század elejének intenzív fejlődési hullámát, de a két világháború között, az egyre jobban kiépülő város új erőre kapott, igaz, kevésbé látványosan, mint a századelő Szabadkája, amikor végleges formát kapott a belváros, s meghatározó építészeti elemei kialakultak. A két világháború közti időszakban a perifé-

¹⁴ A fejezetrész Lovra Éva Szabadka urbanizmusa és építészete a második világháború után (1945–1975) című könyve (Forum Könyvkiadó, 2014) és a Modern város-sá válás – Városrendezési tendenciák Szabadkán a XIX. század utolsó harmadától a XX. század második feléig (Létünk 2014/1. 107–122.) című tanulmányának felhasználásával készült.

ria fejlődése mellett néhány nagyszabású városrendezési és építészeti tervet realizáltak, Kosta Petrović¹⁵ és Franjo De Negri (De Negri Ferenc)¹⁶ mérnök elképzeléseit.



Szabadka térképe az 1893/97-ben kiadott Pallas Nagylexikonban¹⁷

A modern várossá válás folyamatát végigkísérhetjük a mai Tito marsall sugárút kialakulásán, hiszen Szabadka várostervezésének, akár a XIX. század végének Könyves Tóth Mihály-féle tervét, a két háború közötti időszak Kosta Petrović-féle tervezetét, illetve a második világháború után megvalósuló várostervet vizsgáljuk, mindegyik foglalkozik a Fűzfás-ér vonalán kialakítható sugárúttal.

Szabadka, a „nagy vonásaiban egyhangú, de kis formában változatos felszínű, állóvizekben gazdag és vízfolyásokban szűkölködő” (GYÖRE 1976; 38) település városrendezésének specifikus és alapvető feladatai elsődlegesen a domborzati és vízrajzi viszonyaiban kereshetők, hiszen a vizenyős területen a csapadék- és szennyvíz elvezetése egy folyamatos,

¹⁵ Kosta Petrović (Klanjec ?, 1891–Szabadka, ?)

¹⁶ De Negri Ferenc (Szabadka, 1903–1975) építész 1927-ben diplomázott Belgrádban, 1934-ben szerezte meg a szakvizsgát, amellyel önállóan is tervezhetett. Legjelentősebb alkotása az I. Sándor király nemzeti otthon, vagyis a Sokolski dom (mai Jadran) épülete Szabadkán (1931–1936). A második világháború után városépítőként dolgozott, először mint a Vajdasági Urbanisztikai Intézet munkatársa, majd mint a szabadkai kihelyezett tagozat vezetője. 1951-ben Baltazar Dulićtyal együtt elkészítik a város szabályozási tervét. Nevéhez fűződik a Tito marsall sugárút kialakítása is (1958), valamint a palicsi Állatkert (1946) megtervezése stb.

¹⁷ Forrás: <http://www.mek.oszk.hu/00000/00060/html/094/pc009497.html#9>

időről időre előkerülő problémát jelentett, amelynek részleges megoldása a XX. század második felére tolódott. A csatornahálózat kialakításának kezdeményezései már a XVIII. század végéről ismeretesek, a XIX. század első felében pedig több lecsapolási és térszínrendezési munkálattal is végeztek, de a szennyvízhelyzet a század második felében fokozódott. A csapadékvízzel elkeveredő háztartási szennyvíz a felszínen maradt és elposványosodott, teret és megfelelő környezetet adva a járványok kialakulásának.

„Nem véletlen, hogy Szabadka a századvégi Magyarország egyik legegészségtelenebb városa volt és a halálozási arányszám tekintetében messze megelőzte a csatornázott és vízvezetékkel bíró városokat” (GYÖRE 1976; 37).

Szabadka városszépítő bizottsága a városi tanáccsal együtt hozott határozatában 1873-ban rendelte el a város lejt mérését, kikövezését és csatornázását. A kövezés munkálatai 1878-ban kezdődtek, majd 1883-ban Könyves Tóth Mihály¹⁸ vállalkozó mérnököt bízták meg a település lejt mérésének, általános utcarendezési és csatornázási tervének elkészítésével. 1885-ben egy átfogó utca- és csatornaszabályozási javaslatot nyújtott be a tanácsnak, amely az írott dokumentáció mellett (*Könyves Tóth Mihály előterjesztése Szabadka sz. kir. város tekintetes tanácsához... a város háromszögös felvétele, lejt mérése, utca-szabályozása és csatorna tervezése ügyében. Szabadka, Bittermann József könyvnyomdájából 1885*) egy vázlatrajzot is tartalmazott. Maga a vázlatrajz Szabadka szabad királyi város területére terjed ki, de a településen belüli helyzet, a csatornák, elvezetők hiánya egy nagyobb, s már akkor megoldásra váró problémára, dilemmára is felhívja a figyelmet, amelyik a későbbiekben, azonnali intézkedések hiányában a természeti környezet minőségi romlását idézte elő. „...a Palics tó vize vagyis inkább a palicsi fürdő érdeke már most is sürgősen követeli a tulajdonos várostól, hogy az előbb közlött »Vélemény«-ben jelzett, de a Debreczeni vizszonyok által nem követelt csatornafolyadék tisztítás mielőbb foganatba vétessék vagy a fentebb javasolt módszer szerint, vagy pedig úgynevezett derítő-medenczék alkalmazásával [...] a csatorna-folyadék mindig rotha-

¹⁸ Könyves Tóth Mihály mérnök 1839-ben született Debrecenben, és Budapesten, 1919-ben halt meg. A műegyetemet Bécsben végezte, 1865-ig az egykori császári és királyi hadmérnöki csapatban szolgált tényleges tiszti minőségben, és részt vett több olasz határerődítmény építésében. 1868-ban a magyar királyi vasúti építési főfelügyelőségénél működött, 1871-től kezdve pedig a szabad mérnöki vállalkozás terére lépett. Foglalkozott tagosítási, városszabályozási és csatornázási kérdésekkel, valamint városi vízműépítési feladatokkal; vasutakat nyomjelzett és épített; vízépítési és folyamszabályozási feladatokat oldott meg. (Forrás: Révai Lexikon, netlexikon.hu)

dásra hajlandó bűzös mocsok-víz és ezt nem szabad a Palicsi tóba eresztetni” (KÖNYVES TÓTH 1885; 43).

A Könyves Tóth-féle átfogó utca- és csatornaszabályozási javaslati terv és az általa lefektetett szabályozási elvek, illetve Szabadka szabad királyi városnak a belügyminisztériuma, valamint a belügyi és közmunkaügyi minisztériuma részéről 1882. december 28-án jóváhagyott Építési Szabályzata¹⁹ 1938-ig volt érvényben. Azonban a korlátozott anyagi lehetőségekre hivatkozva a város Bizottsága nem fogadta el az úgynevezett elválasztó csatornarendszer tervét, azonban az utcák szabályozásának terve az 1930-as évek végéig érvényes volt. Szabadka 1904-ben Gerster Béla²⁰ mérnököt kérte fel egy olyan terv elkészítésére, amelyik megoldaná nemcsak a csapadékvíz és háztartási szennyvíz, de az ipar növekedésével és fejlődésével együtt járó ipari szennyvíz elvezetését is a Mlaka völgye, majd annak folytatásában a Palicsi-tó irányába.

„A szennyvizek a gyűjtőcsatornában a mlakai rét alsó részében zettettvén, az annak a végében építendő ülepesztő és derítő medencékbe szivattyúztatnak fel és ott a fekáliás részekről ülepesztéssel, és szükség esetén a gyakorlatban bevált valamelyik módszer segítségével, derítéssel annyira megtisztíttatni fognak, hogy a nádasba s onnan a Palicsi-tóba bevezethető lesz. [...] A nádas tudomás szerint mintegy 3 km hosszú, váltokozva 300–500 m széles. Nagy szelvényben a víz szétterül, s a nádas vegetációján keresztül csak igen csekély, alig észrevehető sebességgel, mintegy természetes szűrőn át folyik, és a nagy kiterjedésű nádas átfolyása után teljesen tiszta állapotban folyik a Palicsi-tóba” (GERSTER jegyzeteit idézve: GYÖRE 1976; 37–38). „Hosszú ideig a város legnagyobb részében nyílt, egészségtelen árkokban folyt le a víz, zárt, föld alatti csatorna csak néhány főbb utcában volt. [...] A főcsatorna szerepét betöltő Mlakát a hatvanas évek elején alakították át fedett csatornává. A gáti vízfolyás nagyobb része még ma is nyitott árokban kanyarog a kertek és házak között. A vízlevezető csatornarendszer kiépítése napjainkban még folyamatban van” (GYÖRE 1976; 38).

Mivel a csatornázási munkálatok lassan folytak, ezért az ötvenes években is még számos nyitott csatorna volt a városban, amelyek nemcsak a te-

¹⁹ Viktorija Aladžić: Lakáskultúra és várostervezés a Vajdaságban. Létünk, 2009/4. 63.

²⁰ Gerster Béla (Kassa, 1850. október 20.–Budapest, 1923. augusztus 3.) magyar mérnök, aki a műegyetemet Bécsben végezte, s ott is kezdte pályáját. A Ferenc-csatorna építésének főmérnöke, megtervezte a vukovár-sabáci és a felső-kulpai hajózó-csatorna nyomvonalát, részt vett a Panama-csatorna átvágási vonalát kijelölő expedícióban, nevéhez fűződik a meghíúsult Korinthoszi-csatorna terve.

lepülés periferiális részein, hanem a központon keresztül is vezettek. Ilyen volt a történelmi belváros közelében lassan elmocharasodó Fűzfás-ér is, amelynek helyén a későbbiekben megépült a Tito marsall sugárút (1958-ban kezdődött a tényleges építés).

Egy korszak záróakkordja

1920 után már nem beszélhetünk az Osztrák–Magyar Monarchiáról, a trianoni békeszerződés értelmében a magyar területek szétszakadtak, s a szomszédos államokhoz csatolták őket. 1920 után a városfejlődés országspecifikus irányt vett, de Délvidék, Felvidék, Kárpátalja, Erdély és kisebb mértékben Horvátország eddigi közös államszerkezete, amely a városfejlődés addigi evolúciós csúcán, 1867 és 1918 között meghatározó volt, az ideiglenes közös történelem szelleme még mindig, az ország- és politikaszpecifikus fejlődés hatása ellenére is jelen van. Az első világháború után neutrálisabb formában kell emlegetnünk ezeket a területeket, hogy politikától és országtól függetlenül megteremthessük egységüket. Jacques Le Rider Közép-Európa (Mitteleuropa) meghatározása (annak tudatában, hogy Közép-Európa nem csak a vizsgált és említett területeket foglalja magába) szerint Mitteleuropa „egy ideológiai fogalom, amelyet szellemi térképként, történelmi valóságként foghatunk fel, olyan jelenségként, amely inkább a kultúr- és társadalomtörténeten alapul, mint földrajzi tényeken; a kultúrtársadalomhoz kötődik, kezdve a XVIII. század végétől az első világháborúig a régió uralkodó központi hatalmakkal, amelyek hatásai olyan mélyen gyökereznek, hogy a II. világháborúig megmaradtak, sőt a szovjet Sztálinizmus, és a neo-Sztálinista diktatúrák sem tudták teljesen kiirtani nyomain. Ez olyan szellemi térkép, melynek határai minduntalan változnak egyszer nyugat, másszor kelet irányába, a történelmi pillanattól függően...”²¹

Jegyzetek

CONZEN, M. R. G.: Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis (1960) = *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*. Publication No. 27; reprinted with minor amendments and Glossary, 1969

DÖMÖTÖR Gábor, Gordana PRČIĆ VUJNOVIĆ, Anca BRATULEANU, Ana Maria BIRO: *Temesvár, Szeged és Szabadka urbanisztikai és építészeti fejlődése az 1918–1941 közötti időszakban – a modernizmus hatása a regionális önazonosságra*. Községközi Műemlékvédelmi Intézet, Szabadka, 2008

²¹ Le Rider, Jacques: Europa centrala si paradoxul fragilitatii. Polirom, 2000. 20. A szöveg lefordított változata a Temesvár–Szeged–Szabadka könyv 13. oldalán található.

- ÉHEN Gyula: *A modern város: Szombathely*. Bertalanffy József Könyvnyomdája, Szombathely, 1897
- GRANASZTÓI Pál: *Város és építészet*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1960
- GYÖRE Kornél: *Szabadka településképe*. Életjel Könyvkiadó, Szabadka, 1976
- JUHÁSZ István: *Kecskemét város építéstörténete*. Kecskemét Monográfia Szerkesztősége–Tiberias Bt., Kecskemét, 1998
- KÖNYVES TÓTH Mihály: *Könyves Tóth Mihály előterjesztése Szabadka sz. kir. város tekintetes tanácsához... a város háromszögös felvétele, lejtmerése, utcaszabályozása és csatorna tervezése ügyében*. Bittermann József Könyvnyomdája, Szabadka, 1885
- LE RIDER, Jacques: *Europa centrala si paradoxul fragilitatii*. Polirom, 2000
- LOVRA Éva: *Szabadka urbanizmusa és építésze a második világháború után (1945–1975)*. Forum Könyvkiadó–Vajdasági Magyar Tudományos Társaság, Újvidék, 2014
- LOVRA Éva: *Utcasávok: Az alföldi mezővárosok település struktúrájának változásai = Tudástérkép*. Vajdasági Magyar Tudóstalálkozó, 2014. 194–201.
- LOVRA ÉVA: *Modern várossá válás – Városrendezési tendenciák Szabadkán a XIX. század utolsó harmadától a XX. század második feléig = Létünk 2014/1*.
- RIHMER Pál: *Magyar város-típusok = SZENDY Károly (szerk.): Magyar városok*. A Vármegyei Szociográfiák Kiadóhivatala, Budapest, 1941
- VARINSZKY Gyula: *Kecskemét város felvételei és térképei*. Kézirat, 1934

Irodalom (főbb források)

- BORBÍRÓ Virgil–VALLÓ István: *A magyar várostörténeti kutatás és módszer-tana = Településtudományi Közlemények*, No. 3. Budapest, 1953
- GRANASZTÓI Pál: *A magyar városépítészet sajátosságai = Településtudományi Közlemények*, Vol. 8. 1956
- GUTKIND, Erwin Anton: *Urban development in east-central Europe: Poland, Czechoslovakia and Hungary = International history of city development*, Vol. 7. New York, London, 1972
- IVÁNYI István: *Szabadka szabad királyi város története*. Bittermann József Könyvnyomdája, Szabadka, 1892
- MAJOR Máté: *Építészettörténet*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1957–1960
- MEGGYESI Tamás: *Városépítészeti alaktan*. TERC Kft., Budapest, 2009
- MENDÖL Tibor: *Az alföldi városok morfológiája*. Tisza István Tudományegyetem Földrajzi Intézete, Debrecen, 1936
- PERÉNYI Imre: *A Városépítés Története*. Tankönyvkiadó, Budapest, 1961
- POGÁNY Ferenc: *Terek és utcák művészete: történeti áttekintés*. Építésügyi Kiadó, Budapest, 1954
- VÁMOS Ferenc: *Budapest városképe alakulása József nádor korától napjainkig = Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye*, Vol. 9–12. Budapest, 1926