

Kitekintés: építészeti és városépítési kölcsönhatások az Osztrák–Magyar Monarchia területén¹

A történelmi Magyarország (1867–1918)² városainak modernizációs, szerkezetátalakító folyamata az Osztrák–Magyar Monarchia korában érte el első csúcspontját, az ebben az időszakban kialakult városszövet még ma is a város épített örökségének jelentős részét képviseli. A korszakot jellemző progresszív fejlődés, a városok építészeti, városépítészeti transzformációja, a társadalomtörténeti, gazdasági jellemzőinek változásai hatottak a városok új típusainak kialakulására. A típusok meghatározásának a célja a kor városépítési eredményeinek rendszerezése az Osztrák–Magyar Monarchia területén, ugyanis ennek feldolgozása ez idáig váratott magára. Az időszak történelmi szempontból is összetett, s ennek közvetlen hatása a kor városainak szerkezetén, valamint szövegeinek komplexitásán is érzékelhető. A vizsgálatok nemcsak a típusokat tárják fel, hanem a településeken belül létrejövő új viszonyokat, rámutatnak a korszak egységet teremtő tulajdonságára és a típusokon keresztül a kor fejlődési tendenciáinak meghatározó erőire is.

¹ Elkészítését a Nemzet Fiatal Tehetségeiért Ösztöndíj (NTP-NFTÖ-17-B-0528) támogatta. A tanulmány a Nemzeti Kulturális Alap alkotói támogatásának keretein belül készített kézirat része.

² A tanulmány a Magyar Királyság 1867 és 1918 közötti időszakának városépítési és építészeti fejlődését tárgyalja a kettős államalakulat részeként (Osztrák–Magyar Monarchia). A városkutatás tényleges területe a volt Osztrák–Magyar Monarchia: Transzljajtánia és kitekintésként Ciszljajtánia is. Transzljajtánia (Lajtántúl) a Lajta folyón túl elterülő birodalmi területre utal, a történelmi Magyarország (1867–1918) nem hivatalos területi elnevezése, amely magába foglalta a Magyar Királyságot, a Horvát–Szlavónia Királyságot vagy Horvát–Szlavónországot 1868-tól, valamint a Fiume (Rijeka, Horvátország) szabad kikötőjét vagy szabad városát (*Corpus separatum*). A Ciszljajtánia (Lajtáninnen) az Osztrák Császárság területét fedi. Az osztrák–magyar közös birtok pedig Bosznia–Hercegovina 1908 és 1918 között.

Az 1867-től kezdődő időszakban (az első világháború kezdetéig) kialakult a modern városok képe és szerkezete. A kiegyezést megelőző időszakban az Alföld és Felföld városai mind városképi, mind városszerkezeti szempontból elkülönültek, azonban a várostípusok a kiegyezés és az ipari forradalom hatására egyéni fejlődésnek indultak. A népesség városba tödulása fokozottabbá vált, az iparosodás és az infrastruktúra formáló ereje visszaszorította a táj és a történelmi múlt településformáló dominanciáját. A várostipológiában a parkok és zöldterületek, valamint ezeknek városon belüli elhelyezkedése, a különböző városszövet-típusokhoz való viszonya jelentős a típusok meghatározásánál. Az európai parkokkal ellentétben, a magyar sík területeken több lehetőség volt a megfelelő nagyságú és minőségű ligetek-parkok kialakulására/alakítására. A vasúti hálózat kiépítése is átalakította a városok jellegét, fejlődési irányát.

A tipológia az 1867 és 1918 közötti Magyarország egészét fogja át, így mód van az akkori városfejlődés és városfejlesztés eredményeinek egységes szemléletű bemutatására és értékelésére.

Az Osztrák–Magyar Monarchia városainak összehasonlítása szélesebb kontextusban mutatja be a Monarchián belül létrejött városszerkezeti változásokat, s azoknak egymásra való hatását. Összehasonlítva a történelmi Magyarország (1867–1918) hetven városának sajátosságait az Osztrák Császárság tíz városával, egységében mutatható be a Magyar Királyság és az Osztrák Császárság együttes városteremtő ereje.

*

A várostipológia és a városok tanulmányozásának szélesebb körű (birodalom-léptékű) kontextusának kialakítása érdekében a történelmi Magyarország hetven kiválasztott településének városfejlődési mintáit és a városképét kialakító, kiváló fejlesztéstörténete az osztrák területek tíz településének városszerkezeti és -fejlődési összefüggésében vizsgálendő és összehasonlítandó. A tipológiai vizsgálat a Habsburg Birodalom egészét fogja át, annak ellenére, hogy a városi szövettipológia és várostipológia a történelmi Magyarország 1867 és 1918 közötti városfejlődési eredményeit összegezi és rendszerezi, viszont nem hagyható figyelmen kívül az osztrák területek közvetlen és közvetett hatása.

70 A Habsburg Birodalom városainak összehasonlítása tágabb kontextusban mutatja be az osztrák–magyar területeken létrejött struk-

turális változások rendszerét: a történelmi Magyarország (1867–1918) városai komplex rendszerének sajátosságait az Osztrák Császárság egyes városainak vizsgálata és összehasonlítása által jobban definiálható és egységében láttatható a történelmi Magyarország és az Osztrák Császárság együttes városteremtő ereje és hatalmának városokon belüli manifesztálódása. Az Osztrák–Magyar Monarchia az összetett jelenségén túl, Közép-Európaként is beazonosítható és lefedhető területe által, így a vizsgált városok már nemcsak az 1867 és 1918 közötti államalakulat, hanem egy teljes régió képviselőivé válnak. Utalva Moravánszky Ákos által is szorgalmazott területi meghatározásra, a Közép-Európa „eszme” két történéstől ered: Hanák Péter (*Közép-Európa két koncepciója*, 1990) és Szűcs Jenő (*Vázlat Európa három történelmi régiójáról*, 1983) fogalmazta meg azokat a tényezőket, amelyek Európát három részre (Kelet, Közép, Nyugat) osztják, s ezek között a megkülönböztető hasonlóságok között szerepel többek között az urbanizáció és a modernizáció is.

Az összehasonlítás figyelembe veszi azokat a főbb, városszövetet és -szerkezetet kialakító elemeket és a térbeli korrelációkat, amelyek meghatározzák az adott város (kiegyezés utáni) identitását, s gyakorlatilag a közép-európai városok identitását is az 1867 és 1918 közötti időszakban. A városok átalakulásának elemzése és fejlesztésük nyomon követése a 19. század közepétől a 20. század elejéig tartó időszakban a városok többségében számos hasonló jellegzetességet megjelentős különbségeket is feltárt.

„A 19. század végére megérett az idő a várostervezés alapelveinek és céljainak átértékelésére” (MORAVÁNSZKY 1998; 31), s a közép-európai területeken a modernizáció háttérében a fejlődés hasonló előrehaladása és az ugyanolyan politikai, gazdasági szerkezet állt. Az osztrák–magyar területeken a várostervezés irányainak alakulását a hasonló várostervezési elvek is befolyásolták: Stübben, Sitte, Wagner elméletei és gyakorlatai közvetlenül; közvetetten a követőik és tanítványaik által, akik befogadták ezeket az elveket, s alkalmazták is tervezési gyakorlatukban. Azonban „a 19. századdal lezárult a nagyléptékű városátalakítások korszaka. A századelőn a középosztály megerősödésével új eszmék, új mozgalmak születtek” (MORAVÁNSZKY 1998; 56–57). A 19. század második felének progresszív városfejlődése az intenzív iparosodás, valamint az új társadalmi-gazdasági és politikai helyzet megnyilvánulása és következménye volt. A városi szövet típusok és a városok strukturális elemzése

rávilágított arra, hogy a 19. század második felében kezdődő városfejlesztés a századfordulón és a 20. század elején érte el csúcspontját, s ennek hatása intenzívebben jelen volt a történelmi Magyarország középső és déli területein az északi területek (főleg középkori és reneszánsz építészeti) és az erdélyi határterületek városi központjaihoz képest.

„A közép-európai városok átalakulását vizsgálva a 19. század derekától a 20. század elejéig Bécsben, Budapesten, Prágában, Zágrábban és Ljubljanában hasonló vonásokat és lényeges különbségeket egyaránt felfedezhetünk. A hasonlóságok szembeötlőek. A modernizáció háttérében azonos fejlődésment, azonos politikai és gazdasági struktúra állt” (MORAVÁNSZKY 1998; 54).

A 19. században még mindig perifériálisnak számító Bécs a modernizálódó metropoliszok első képviselője, amely a közép-európai város paradigmáját képviselte azzal a közös kulturális és társadalmi-történelmi, később politikai háttérrel, amely a kor városfejlődésének mozgatórugója. Az ipari forradalom nemcsak a gazdasági átalakulást, új városrészek, városszerkezet kialakítását eredményezte, hanem a városokba betelepülő, főként munkások által megnövekedett lakosság igényeinek kielégítésére tett kísérletek következtében a városok szembesültek a lakhatási, közlekedési, közegészségügyi problémákkal, valamint a térbeli terjeszkedés és a városok szabályozásának szükségességével. 1857-ben Bécsben lebontották a várost körülvevő erődítményeket, s röviddel ezután egy nemzetközi városépítési tervpályázatot írtak ki, s a győztes tervet 1859-ben módosították, és ekkor is fogadták el. Az elfogadott tervezet koncepciója két körgyűrűre épült, a belső körút (Ring és Franz-Josef-Kai) követte az egykori erődítmények és bástyák vonalát, míg a külső gyűrű (Lastenstraße) a volt glacis területének külső oldalát zárta körbe.³ A város határán helyezkedtek el a további bővítésre alkalmas területek. 1861-ben a csá-

³ A körutas-sugárutas várostervezés „prototípusa” a Haussmann-féle Párizs-koncepció (1853), amely egy városrendezési korszak és mozgalom elindítója. Meggyesi Tamás négy csoportba sorolja a kor városrendezési eszköztárát (korszerű infrastruktúra, parkok, széles sugárutak bevágása a meglévő várostestbe és a szigorú építési szabályozás), valamint összegezi a szabályozási elveit: „Ez volt az a korszak, amiben a szó szoros értelmében újjászülettek a középkori kereteikből kinőtt európai városok, és megteremtődött a 19. század modern városának imázsa. Ezt az imázst azóta sokan bírálták: a lélektelen, de elegáns és hosszú sugárutak reprezentatív homlokzatai mögött szinte érintetlenül fennmaradtak a középkori állapotok” (MEGGYESI 2000; V).

szár jóváhagyta a Gürtelstraße építését, a külső körutat a Linienwall vonalán, amelyet 1894-ben bontottak le (CSENDES 2005; 38–39), a Linienwall lebontásával a város zártsága is megszűnt, s a város és a peremvárosok tényleges egyesülésének igényét is maga után vonta (1890-ben törvényileg is szabályozták az összeolvadást). Az új kerületek területi és infrastrukturális integrációja megoldásának érdekében egy nemzetközi tervpályázatot írtak ki, amelynek győztese Josef Stübben és Otto Wagner voltak. A teljes szabályozás nem jött ugyan létre, de egyes megoldásai, mint a Volksring zöldövezeti gyűrűjének terve, amely a beépített területet vette körbe, hatással volt a későbbi várostervezésre, s nem csak Bécsben (1905-ben a Wald- und Wiesengürtel alapja, amely megjelenik Palóczy várostervezési munkáiban is).

Bécs városfejlesztési döntései hatással voltak a város magja körüli korábbi védelmi területeken kialakított körutak fejlesztésére (Brno), de befolyásolta a már létező körgyűrűk átalakulását is (Lviv, Graz esetében), és az út típusainak kialakítását azokon a területeken, ahol a múltban nem volt védelmi vonal (Budapest – Nagykörút, Zágráb).

Bécs ellenpontjaként Budapest városfejlesztésének intenzitása az 1870-es évektől kezdődően erősödött, és egy metropolisz jött létre, elsősorban a városfejlesztés nyugati hagyományait (valamint Bécset) követve. Az 1872/73-ban egyesített Budapest pesti oldalán a városfalakkal párhuzamosan alakították ki a belső körutat (Kiskörút), a fő sugárutak pedig a város egykori kapuihoz vezettek. Budapesten az erődítmény hiánya költségesebbé és kevésbé hatékonyvá tette a városszabályozást, mivel a glacisok felszámolása és a települések szerkezetébe és szövetébe való integrálása a városokban, így Bécsben is kiterjedt szabad területet engedett át a városfejlesztés céljaira. Így Bécs-csel összehasonlítva Budapest szerkezetére a meglehetősen költséges földkisajátítások miatt, néhány kivételtől eltekintve, nem jellemzőek a nagyobb kiterjedésű városi terek és parkok, amelyek közegészségügyi, de inkább esztétikai és reprezentációs célokat szolgáltak. A város általános szabályozási tervének megalkotását 1871-ben egy nemzetközi verseny előzte meg (GEREVICH 1978; 306), azonban a Közmunkatanács (alapítása az 1870. évi X. törvénycikk határozata alapján) által már előre eldöntött sugárút és körutak létesítése kevés alkotói szabadságot adott a pályázóknak. Az első díjas Lechner Lajos terve nem sokkal tért el a Közmunkatanács ideiglenes tervétől, viszont az addig hanyagolt budai oldalnak is figyelmet szentelt, kidol-

gozta a budai körút tervét a pesti külső gyűrű, a Nagykörút (építési periódusa: 1872–1897/1906) folytatásaként (VADAS 2005; 27). A körutat bécsi mintára tervezték, azonban a koncepció mellett, hogy szerényebb volt, s került a monumentalitás léptékét, hatékonyabban szolgálta ki a közlekedés igényeit, így a városképre gyakorolt hatását és a funkcionalitást illetően inkább a párizsi sugárutakkal rokon. „A struktúra és a megjelenés szempontjából a korszak városfejlesztési törekvéseinek legrepresentatívabb és legmagasabb minőséget képviselő példája az 1871 és 1885 között épült Sugárút. A Sugárút mellett a várostervezés területi tervezésének eszményét a 19. század közepén legjobban példázza a nagyrészt újjáépített Szeged város, különösen a Klauzál tér [...], a [térhez] hasonlóan Komárom központjának (Klapka György tér) kialakítása és építészeti tervezése is az akkori időszak várostervezésének irányát mutatja” (SISA 2016; 577–578).

A budapesti Andrassy út/Sugárút jelentősége a városszerkezetben betöltött szerepe és a reprezentációs funkciója szempontjából vitathatatlan, valamint a terület városi szövettípusainak elkülönülő csoportjai a kor városépítészetének autentikus lenyomatai. A telkek újrafelosztásával s a beépítés szigorú szabályozásával egy egységes városépítési együtttest hoztak létre. A két tér (Oktogon és a Körönd) három szakaszra osztja az utat, amely beépítésének jellege is változik, a zártos, sűrű beépítést (bérpaloták) felváltják a villák, s az építési magasság is fokozatosan egyre alacsonyabb, így vezet át az út a központból a közparkba, a Városligetbe. A megoldás egyedi, azonban egy-egy szakaszának megoldásai külön-külön a legtöbb, a századfordulón modernizálódó városban megjelenik. Példa nélküli azonban a pesti Belváros szabályozása és átépítése, az a drasztikus szerkezeti és szöveti transzformáció és rombolás, amit az Erzsébet híd hídfője körüli tér kialakítása eredményezett. A hidak és a hídfők körüli terület a kisebb monarchiabeli városokban nem kapott ekkora figyelmet, a Duna menti Pozsony, Újvidék és a más folyóparti városok inkább akadályként tekintettek a vízre, s a part a hídfők környékén vásárok színhelye volt, vagy csak beépítetlen (katonai és más funkciójú) terület, amely megfelelő szabad területet biztosított a későbbi beépítések céljaira.

A városok (többek között Szeged, Kecskemét, Eperjes, Budapest) modernizációjának háttérben természeti katasztrófák is húzó(hat)tak, így a földrengések, árvizek vagy tüzesetek siettették a városok részleges vagy teljes szabályozását és átalakítását. 1880-ban Zágrábot



Pozsony, 2017 (Lovra Éva felvétele)

(Horvátország fővárosa) földrengés sújtotta, amely nagy károkat okozott, de ugyanakkor hozzájárult a város modernizációjához, ugyanis épületeinek nagy része (amelyek nem semmisültek meg teljesen a földrengés során) olyan károkat szenvedett, amely elkerülhetetlenné tette lebontásukat. A felszabadult területek beépítése mellett, a város a Száva árteréig szabadon terjeszkedhetett. 1887-ben készült el az első városfejlesztési terv, amelyben már szerepel az Alsóváros rácsos utcaserkezete és a „Lenuci-patkó” (*Lenucijeva potkova* vagy zágrábi körgyűrű/körút⁴), az Alsóváros központját keretező parkterek U alakú láncolata, amit a terv készítője, Milan Lenuci várostervező mérnök a város beépítetlen földterületeire (mezők és kertek) tervezett. Az Alsóváros új szövete és szerkezete a Felsőváros középkori eredetű szövetétől idegen, szabályos és szigorú beépítési mintázatot mutatott, s ezt az új városi integrációt keretezte a „zöld patkó” keletről, délről és nyugatról. A patkó vagy U alakú zöldövezet a város reprezentatív kertjeinek, kisebb parkjainak, valamint tereinek és középületeinek csoportja, amit bécsi mintára terveztek. „A Ringstrassét idézi a monumentális középületek összefüggő láncolata, ugyanakkor hiányzik a széles körút dinamizmusa” (MORAVÁNSZKY 1998; 46). A bécsi Ringstrasse és a zágrábi gyűrű párhuzamát számos tanulmány és

⁴ Zagreb Ring (BLAU–RUPNIK 2007; 58).

kutató tárgyalta, köztük Eve Blau (*Shaping the Great City: Modern Architecture in Central Europe, 1890–1937, Project Zagreb: Transition as Condition, Strategy, Practice*) és Moravánszky Ákos (*Versengő látomások*).⁵ Zágráb⁶ példája a Ringstrasse modelljének átültetését mutatja egy teljesen más városi környezetbe, amelyben főleg reprezentációs célú (amellett, hogy némiképp enyhítette a vasút zaját, s lazította a sűrű beépítést), s hiányzott a közlekedést elősegítő, valamint a város-szerkezetben betöltendő összekötő funkciója. A zágrábi épülettömbök s az általuk kialakított városi tömbök sűrű, keretes vagy szegély-beépítésűek, kisebb belső vagy csatlakozó udvarokkal. „Nem csak a nagyvárosok, mint Bécs, Budapest és Prága voltak azok, amelyek felzárkóztak a városiasodással és a vele járó nagyvárosi törekvésekkel. A monarchia kisebb központjait is bevonták. A modern Zágráb 1900 után keletkezett az építészek új generációjának erőfeszítései révén, amelyek a bécsi, grazi és budapesti tanulmányokból visszatérnek olyan ötletekkel, amelyek átfőrnének a város felépítését” (BLAU-PLATZER 1999; 140).

A 19. század folyamán politikai akadályok álltak Prága (Csehország fővárosa) fejlődésének útjába, ugyanis az osztrák kormány nem engedélyezte a város bővítését. Az említett városokat összehasonlítva a többi európai várossal, Prága szöveteinek átalakulási dinamikája lassú, a középső területe a 19. század végéig nagyrészt érintetlen maradt, eltekintve a városi falak átépítésétől, majd igen intenzívvé és drasztikussá vált. A középkori erődítményeket 1874-ben lebontották, hogy helyet teremtsenek a növekvő város területi igényeinek kielégítéséhez, és a város a barokk védelmi falak gyűrűjében egyre sűrűbb beépítésűvé vált. A Haussmann-féle Párizs-koncepció modellezésére irányuló kezdeményezés részeként a labirintusszerű, legsűrűbben lakott negyed, a Josefov szinte teljes épített környezetét módszeresen lerombolták (szanálták) 1893 és 1913 között (KOHOUT-VANČURA 1986). Prága modernizációja, amit az 1893-ban⁷, Josefov zsidónegyed korszerűsítésére kiírt várostervezési pályázat vezetett be, az 1890-es

⁵ Az egykori Osztrák–Magyar Monarchia nyitott tereinek reprezentatív funkcióit számos teoretikus tanulmányozta, többek között E. Blau, S. Knežević, Á. Moravánszky, M. Csáky, J. Purchla, F. Achleitner és mások.

⁶ Zágráb várostipológiai elemzésével a 4. alfejezet foglalkozik.

⁷ A különböző szakirodalomban eltérő dátumot társít a városrendezési pályázat kiírásához (1887, 1893). A fejezetben az 1893-at használom a cseh szakirodalom (KOHOUT-VANČURA 1986) hatására.

évektől nemcsak a közegészségügyi problémák megoldására volt válasz, hanem a város társadalmi, gazdasági és kulturális átalakulásának kezdete is volt. Josefov átalakításának eredeti ötlete Alfred Hurtig és munkatársai nevéhez fűződik, akik a középkori eredetű városszövet síkátorokkal és szűk utcákkal szabdalt labirintusát ortogonális utcaszerkezettel helyettesítették, amelynek tengelyében a reprezentatív Pařížská utca áll, ami a Haussmann-féle sugárút koncepcióját követi. A negyed középkori utcáit és épületeit (kivéve a zsinagógákat) korszerű utak és városszövetek váltották fel, „nagyszabású bérházak épültek a historizmus és szecesszió eklektikus keverékstílusában” (MORAVÁNSZKY 1998; 53), valamint az ekkor (még) népszerű neobarokk és neoreneszánsz stílusban. A terület építészeti jellegét Josef Sakař nyertes pályázata (1893) határozta meg, valamint városszerkezetének szigorú dinamikáját oldotta: a Sitte-féle zöldfelületi megoldásokat is alkalmazva kellemesebbé tette a racionális szabályozást. Prága és Budapest földrajzi és vízrajzi karakterisztikái nagyon hasonlóak, Budapesten a reprezentációs elképzelések és Prágában a városfejlődés tudatos akadályozása mindkét város esetében a központi területek beépítési sűrűségének jelentős növekedését eredményezte. „E folyamat kísérőjelensége volt a főutaktól független, fedett bevásárló passzázsrendszerek építése is, elsősorban Prága és Budapest belvárosaiban” (MORAVÁNSZKY 1998; 36). Ugyan Prágában a város szerkezete nem tette lehetővé a Bécshez vagy Budapesthez hasonló reprezentációs funkciót betöltő utak⁸ létesítését a 19. század második felében, kivételt képez a Pařížská utca, amelyik az Andrásy út első harmadához hasonló (a „központ” és az Oktogon között).

Ljubljana (Laibach, ma Szlovénia fővárosa) modern várostervezésének kezdetei az 1895-es földrengést követő időszakra nyúlnak vissza, amely alkalmat és szabad területeket teremtett a város modernizálására, bár annak kiteljesedésére csak a 20. század második negyedében került sor. A földrengés utáni városrekonstrukció kezdeti szakaszában a város vezetősége Camillo Sittét kérte fel a város tervszerű szabályozásának és városépítészeti tervének kidolgozására, Max Fabiani saját kezdeményezésére javasolta tervét, valamint a két előző terv felülvizsgálata után a város tervezési (műszaki)

⁸ Prága ennek ellenére nem nélkülözi a reprezentatív tereket, ezek közül az egyik legnagyobb hatást a sétányszerű Vencel tér (Václavské náměstí) kelti, amelynek lezárása a Nemzeti Múzeum épülete.

osztálya is kidolgozott egy várostervet, amit 1896-ban fogadtak el (GUNZBURGER MAKŠ–DAMLJANOVIĆ CONLEY 2010; 226). Jellegében mindhárom terv különböző volt, azonban tükrözte azokat az elképzeléseket és irányzatokat (elveket), amelyek a kor fejlődő városait, nagyságuktól és jelentőségüktől függetlenül jellemezték. „Sitte számba vette az óváros kulcsfontosságú tipológiai elemeit, majd hasonló itáliai példákkal vetette össze, és meghatározta sajátos jellegüket. Ezeket az elemeket tette városfejlesztési terve jellegzetes részévé” (MORAVÁNSZKY 1998; 52). Tervében figyelembe vette és hangsúlyozta a város identitását, a kulturális és térbeli hagyományait, amelynek alapja a város nyugat-európai jellege és szerkezeti modellje (MORAVÁNSZKY 1998), valamint a saját identitás megteremtésének igénye volt. Amellett, hogy a múlthoz nyúlt vissza inspirációért, s annak ellenére, hogy a város esetében nem favorizálta a mértani szabályoknak megfelelő szigorú szerkezetet, a városfejlődés következő ötven évét határozta meg és vázolta tervezetében mindezt a város térbeli bővítésének igénye nélkül a város akkori területén a déli vasút vonalán belül. Fabiani Otto Wagner várostervezési eszköztárából merített, terve (FABIANI 1895) a funkcionalitásra és a forgalomszervezésre összpontosított, s figyelembe vette a város fejlődésével és szerkezetével kapcsolatos problémákat, amelyeket a közlekedés fokozatos modernizációja még fokozott. A Wagnerrel dolgozó építész előterjesztett egy új körgyűrűből és egy azt metsző sugárútból álló szerkezetet, s a szomszédos utcák bekapcsolásával együtt így teremtve meg a lehetőséget egy működő közlekedési rendszer létrehozására. A szabálytalan körgyűrű északnyugat irányban követi a vasút vonalát, délkeletről pedig magába foglalja a várhegyet, így a városszerkezet mértani középpontjába helyezve a várat. A tervezett utcák szabályos szerkezete behálózta a várost, a várhegyet érintetlenül hagyva, így Fabiani⁹ Bécs Wagner-féle monumentális és letisztult szerkezetét szorította provinciális keretek közé. Sitte és Fabiani terveinek felülvizsgálatával részben elvetették a terveket, azonban felhasználták egyes megoldásait. A várostervezési részleg által elkészített várostervezési terv egy olyan körút kialakítását is felvetette, amely a már kialakított utcai rendszert követte, valamint a Fabiani-

⁹ Bár a terve nem valósult meg teljességében, de mivel a Monarchia felbomlása után Ljubljana szerepe és jelentősége is megerősödött, s fejlődése is felgyorsult, Max Fabiani körgyűrűs megoldását felhasználva Jože Plečnik egy külső körgyűrűt is vizionált a radiocentrikusan fejlődő város periferiájára.

féle geometrikus megoldáshoz képest a terület morfológiájához organikus alkalmazkodó utak kialakítását javasolták, így a sittei elvek is hangsúlyt kaptak. A terv elfogadásával csak a körút egy része készült el, s ezt számos változtatás követte, amelyben Fabiani is részt vett. Ljubljana korai modern várostervezési koncepciója számos rokon tulajdonságot mutat a kombinált (Sitte–Stübben–Wagner) várostervezési elvek megoldásait felvonultató városokkal, annak ellenére, hogy ezek az elvek gyakran ütköztek egymással. A modern Ljubljana arculatának és szerkezetének kialakítása azonban nem a fenn említett városépítészekhez köthető közvetlenül, csak közvetett módon, hiszen a folyamatban meghatározó szerepet a szlovén építész, Jože Plečnik játszott. A közvetettség a Wagner-féle elvekben összpontosul, amelyeket Fabiani mellett Plečnik is követett a város bővítési és szabályozási tervének kialakításában.

Brén (Brno, Csehország) várostervezési és -építészeti szempontból a 19. század egyik tipikus példája, az Osztrák–Magyar Monarchia egyik fontos ipari városává vált, így az ütemes gazdasági fejlődés, lakosai számának növekedése miatt területének kibővítése és a beépítés sűrűségének növelése elkerülhetlenné vált. A város bővítésére irányuló tervet 1861 végén nyújtották be, s a végleges tervet 1863-ban fogadták el, amelynek részletes előkészítését Franz Neubauer végezte. A körgyűrű (Ringstrasse) építése Párizs, Barcelona és Bécs modelljét követte, és a bécsi fin de siècle stílusának egy szerényebb változatává vált a város lebontott erődítményrendszerének helyén kialakított körgyűrű területén koncentrálódó adminisztratív funkciókkal.

A bécsi Ringstrasse modellje a Monarchia keleti területeinek városrendezési döntéseit is inspirálta: „Egy különleges fejezet Lviv városfejlődésének történetében, amit a parkok és a zöld területek diadémja képvisel a 19. század második felében. Ezek között a közparkok között a Stryjs’kyj Park 1887-ben épült [...]. A bécsi Ringstrasse modelljét követve a város történelmi központját egy körút vette körül” (BLAU–PLATZER 1999; 145). A városfejlődés intenzitásának növekedése az új lakó- és üzleti, valamint vegyes funkciójú negyedek és a középosztály bécsi mintára épített bérházai által manifesztálódott, jelentős szerep jutott a közterek és zöldterületek fejlesztésének is. A 19. században a város építészeti karakterét és a városépítészeti megoldásait Bécs és a főváros által képviselt stílus uralja, a tervezési és építési tevékenység a város központi területére és a körgyűrűre összpontosított, míg az ezen kívül eső területeket elhanyagolták. Mar-



Lviv, 2018 (Lovra Éva felvétele)

kian Prokopovych monográfiájában, *Habsburg Lemberg: Architecture, Public Space, and Politics in the Galician Capital, 1772–1914*, leszögezi, hogy Lvivben (ma Ukrajna területén) „a modernitás, az új várostervezés, a racionális kormányzás és a neoklasszikus stílus kéz és kézben járt” (PROKOPOVYCH 2008; 28). Lviv, azaz Lemberg, ha korhűek

akarunk maradni, illetve a név által visszaidézni a 19. század végének és a 20. század elejének inspiráló miliójét, amely radikálisan megváltoztatta a város képét, és a modern városok közé emelte: az infrastrukturális fejlődés nemcsak a központi területekre korlátozódott, hanem elérte a külvárosokat is, a körgyűrű befejezése és az új építési szabályoknak megfelelő épületek építése az út vonalán, új zöldterületek, intézmények létesítése és az általános útszabályozások követte a Monarchia többi (nagyobb) városának fejlődési dinamikáját.

Csernyivci (történelmi nevén Csernovic vagy németül Czernowitz, Ukrajna) és Temesvár „a »provincia metropoliszaivá« fejlődtek a 19. század második felében és különösen a huszadik század elején a folyamatban lévő városfejlesztés és a »modernizáció« általános folyamata eredményeként” (BLAU–PLATZER 1999; 154). Temesvár esetében a várostervezési ötletek kivitelezését gátolta a citadella (Cetate), amely megakadályozta a város folyamatos térbeli fejlődését, s ezáltal egy két központú (kétmagú) város jött létre, amelynek axiális középpontjában a fellegvár (Cetate) állt. Temesvár az Osztrák–Magyar Monarchia egyik legnagyobb erődítménye volt, stratégiai fontosságának elvesztése után 1892-ben megszűnt erőd jellege, lebontották a városkapukat és a bástyák, a várfalak nagy részét; a felszabadult területek ekkor még katonai fennhatóság alatt álltak, de a városnak rövid időn belül sikerült kiváltania azokat. Az erődítményrendszer lebontása után szükség mutatkozott egy korszerű várostérkép (felmérési térkép) elkészítésére, mely alapján elkészíthették Temesvár új városfejlesztési tervét. A város felmérésére és a várostérkép elkészítésére a város vezetősége Szesztay Lászlót kérte fel. Szesztay tevékenysége később, 1908-ban Újvidéken is megteremtette a korszerű városszabályozás és városbővítés alapjait, ahogy tette ezt Temesváron, ahol 1901 és 1903 között végzett felmérési munkát (1904-ben fejezte be¹⁰), majd részt vett az 1911-es városbővítési terv elkészítésében (BLAU–PLATZER 1999; 154). A folyamat a két város esetében hasonló, ahogy a jelentősebb várostervezési megoldások is (tehermentesítő gyűrű): a Palóczi Antal és Szesztay László által készített szabályozási terv Temesvár 1911-es szabályozási tervének készítési dinamikáját követi, azonban számos megoldását tekintve Pozsony szabályozási tervével megegyezik (készítője Palóczi Antal). Szesztay

¹⁰ Temesvár és környéke. Mérték 1:20.000. Szesztay László felvétele alapján. Bpest, 1905. Állam-ny.

1904-ben fejezte be Temesvár felmérését, így a városszabályozási terv alapja ez a pontos alaptérkép.¹¹ Szesztay László az 1910. év elejére végzett Újvidék felmérésével, s felmérési térképét az 1910/1911. évi városszabályozási és városbővítési térkép alapjaként¹² alkalmazták. Az elkészült városterv (1910/1911)¹³, valamint a tömbtérkép (1912)¹⁴ Szesztay László és Palóczy Antal közös munkája.

A 19. és 20. század fordulóján Temesvár várostervezőinek kitűzött céljává vált az egységes városkép kialakítása, s új városi szövetek és szerkezet létrehozása, amely amellet, hogy megőrzi a fellegvárat, integrálja is azt a város egységes struktúrájába. A városfejlesztési folyamatot közvetetten befolyásolta Budapest, hiszen a város szabályozását és bővítését, valamint épített környezetét alakító építészek, mérnökök és várostervezők elsődlegesen a fővárosban dolgoztak. „Ybl Lajos budapesti építész az általános tervezésben vett részt. Ybl [...] ismerte a különböző kortárs tervezési modelleket, előnyben részesítve Otto Wagner javaslatát Camillo Sittével szemben” (BLAU–PLATZER 1999; 155). Bár Ybl terve egyértelműen követte a Wagner-féle modern város ideáját a téglalap alakú városi tömbökkel és az utcák rácsrendszerével¹⁵, de terve nem valósult meg teljességében. Az 1911-ben készült végső városbővítési és városszabályozási terv Ybl Lajos-féle szigorú geometriai rendszer, valamint az összefüggő zöldövezetet javasló Szesztay László-féle városrendezési terv kombinációja, amely a város magját, tengelyét jelentő fellegvárat az eredeti formájában megtartotta, és figyelembe vette a glacis és a körgyűrűk városfejlődésére vonatkozó korábbi javaslatokat. Végül a Szesztay-féle városbővítési tervet Szilárd Emil városi főmérnök és Bríger József városi mérnök dolgozta át 1912/13-ban. A végleges terv két zónára osztotta fel a várost, s a zárt, szegélybeépítésű városi tömbök mellett az előudvaros lakóháztypusú beépítés is dominál. A térszerű sugárutat a lebontott erődítmények helyén alakították ki, 1900-ban kezdték meg az új sugárút építését a Cetate és a gyárkerület között, a munkásnegyed helyét pedig az Északi Pályaudvar mellett jelölték ki. „Timișoara, a

¹¹ Az előző fejezetek kitértek a pontos alaptérkép fontosságára, amely a megfelelő városszabályozás szempontjából elengedhetetlen.

¹² Újvidék sz. kir. város térképe és városbővítési terve KSH Könyvtár, TF 0004.

¹³ BME UT 1910/1911 jelzet nélkül.

¹⁴ BME UT 1912 jelzet nélkül.

¹⁵ Temesvár városbővítési terve szerint készítette Ybl Lajos és Kovács-Sebestény Aladár 1893-ban (OSZK TM 169 és BME Urbanisztika Tanszék Térképtára).



Temesvár, 2018 (Lovra Éva felvétele)

soha nem volt nagyváros nagymértékben illusztrálta az Osztrák–Magyar Monarchia megkésített kísérletét, hogy az ipari forradalomhoz felzárkózzon és szinte a semmiből létrehozzon és »szabályozzon« egy nagyvárost” (BLAU–PLATZER 1999; 158).

Temesvár és Pozsony városszabályozási terve is tartalmazza azokat a divatos városrendezési megoldásokat, amelyeket a 19. század végének vezető várostervező teoretikusai és gyakorlatban is tevékenykedő városépítésszei, mint Sitte, Wagner és Stübben fogalmaztak meg. Ezek az elvek, valamint az általánosan elfogadott és alkalmazott városépítészeti megoldások, mint a főforgalmi pontokból induló sugárutak és a belső, reprezentatív és a külső, tehermentesítő körutak is megtalálhatóak a tervekben. A legszembetűnőbb egyezés a téli kikötő terve, amelyik Újvidék és Pozsony térképén is megtalálható, a másik hasonlóság a két terv között, hogy a végleges tervet és vázlatokat megelőzte az adott városok mérnökhivatalának terve, amelyek egyes megoldásait alkalmazta is a Palóczi-féle Pozsony-terv (MORAVČÍKOVÁ–LOVRA–PASTOREKOVÁ 2017; 30–43) és a Palóczi–Szesztay-féle Újvidék-terv. A cislajtvániai területek városai közül Linz városépítészeti összefüggéseiben hasonlóságot mutat Újvidékkel és Pozsonnyal, az egyezések a városszerkezetet és a városok típusait meghatározó elemeken alapulnak (folyó, zöldterületek, vasút). Temesvár városfejlesztési megoldásai hasonlóságot mutatnak Szeged szerkezeti jellegzetes-

ségeivel is (körgyűrűk, sugárirányú utak), bár a metropolisz kialakításának ötletét támogató léptékét tekintve nagyobb dimenziókkal rendelkezett. Lechner Lajos újra kiadott *Szeged újjá építése* (Budapest, 1891) című, a város árvíz utáni rekonstrukciója összefoglaló kötetének előszavában dr. Meggyesi Tamás egy mondatban összefoglalja azt az előremutató várostervezési ars poeticát, amelynek előfutára maga Lechner volt, s ideológiájában a századforduló magyar várostervezői is követtek: „Lechner Lajos nem csupán átvette kora városépítészetének nyugat-európai vívmányait, hanem – *attól sok esetben előremutatóan eltérve* – azt a sajátosan magyar viszonyok közt, alkotó módon tovább is tudta fejleszteni” (MEGGYESI 2000; IX).

Erdély más városai szerkezetének és szövegeinek átalakulása, mint Brassó, Kolozsvár, Nagyvárad esetében, még ha a főváros hatására a körgyűrűk ötletét be is fogadták, jellegét tekintve a Dunántúl városaival több közös tulajdonságot mutat. A fent említett városokban ugyan a védelmi falakat lebontották, hogy az így felszabadult területeket városfejlesztési célokra használják fel, de az 1867 és 1918 közötti időszakban nem épült ki egy egységes körgyűrűs rendszer.

A 19. század második felében Bécs építészetét és városépítészetét meghatározó stílusirányzatok és elvek egyre nagyobb népszerűségnek örvendtek a Monarchia kisebb városaiban is, a tudatos népszerűsítésnek köszönhetően, s a szakemberek, a birodalmi városfejlesztési normák terjesztésének érdekében végzett munkájának. Bécszet és később Budapestet alakító és a városokban dolgozó építészek és városépítők munkája formálta a birodalom más településeinek városképét is. Az 1867 és 1918 közötti időszakban alakult ki Csernyivci (történelmi nevén Csernovic vagy németül Czernowitz a mai Ukrajna keleti területén) épített környezete és városi struktúrája. Béccsel ellentétben, ahol az építészeti stílusok korszakspecifikusabbak voltak, s gyakran felülírták az előző korok építészetének fizikai megnyilvánulásait, Csernyivciben egy-egy építészeti stílus stabilabban, hosszabb ideig jelen volt, s az egymást követő irányzatok gyakran együtt léteztek¹⁶, viszont a korabeli fejlesztés léptéke nem talált összhangot a meglévő beépítéssel és szerkezeti viszonyokkal.

A cselekvési mechanizmust vizsgálva nem beszélhetünk egyenes és közvetlen városépítészeti hatásról az „osztrák”¹⁷ és „magyar”¹⁸ vá-

¹⁶ A megállapítás alapja az épületek és a város vizuális elemzése.

¹⁷ Ciszlajtánia

¹⁸ Transzlajtánia

rosok összehasonlításával kapcsolatban. Az „osztrák” befolyás Camillo Sitte, Otto Wagner és kisebb mértékben Josef Stübben elméleti és gyakorlata révén érzékelhető. Sitte városrendezési gyakorlatát és Stübben városépítési kézikönyvének tematikus tipológiáját követve Palóczy Antal számos város bővítési és szabályozási tervének készítésében vett részt a történelmi Magyarország területén. Néhány terve csak részben valósult meg, de tervezeteinek többsége, az első kedvező fogadtatás és a pozitív kritikák ellenére megvalósíthatatlan maradt. A Palóczy-féle tervek között találjuk a budapesti Szabadság tér (jelentős változtatások után kiviteleztek) vagy a Tabán rendezését, de a fenn említett Pozsony, Újvidék városszabályozási tervének kivitelezésében is részt vett, s a Sittétől és Stübbentől kölcsönzött elveket hirdette a városrendezési pályázatok bírálataiban. Miskolc szabályozási tervének kapcsán írja (*Miskolc új városszabályozási és -bővítési tervéről*, 1897): „A városok cél tudatos, tervszerű építését, azok rendezését és szabályozását a városi népesség szaporodása, azoknak kellő lakásokkal való ellátása, a közegészségi viszonyok egyre súlyosbodó komplikációja, de különösen a kereskedelemnek és közforgalomnak rendkívüli átváltozása eszközeinek hatványozott sokasága, valamint az ipar óriási növekedése és általános föllendülése minálunk is megkövetelik”¹⁹ (PALÓCZI 1897; 259). Mindez megegyezik azokkal az elvárásokkal és elvekkel, amelyeket Josef Stübben²⁰, Otto Wagner „mérnöki” és funkcionális gondolkodásmódja, várostervezési elvei és gyakorlata képviselt, amelyek a kor városainak mérnöki alapokon nyugvó szabályozását (infrastruktúra és ortogonális utcaszerkezet), valamint ezzel ellentétben, de részben kiegészítéseként a Camillo Sitte²¹-féle, a városi tér művészi elveken alapuló formálását hirdették.

Amikor az osztrák–magyar hatásról beszélünk, Szarajevót²² (ma Bosznia-Hercegovina fővárosa) egy fontos, mégis egyedi példának kell tekinteni, s nagy figyelmet szentelni a városszerkezet és városi szövetek elemzésének, ugyanis a város osztrák–magyar időszakában, 1878 és 1918 között kulturálisan két külön világ között manővere-

¹⁹ Az idézetek követik a kor helyesírását, s a hibákkal együtt idézettek, így a szerző eltekint a [sic!] jelzéstől.

²⁰ A korszak legnagyobb hatású városépítészeti összefoglalását a német szakemberek, Reinhard Baumeister és Josef Stübben készítették.

²¹ Camillo Sitte: *Der Städtebau nach seinen Künstlerischen Grundsätze* (1889).

²² A fejezetben szereplő egyes városok, köztük Szarajevó részletes várostörténeti és tipológiai elemzése a városokkal foglalkozó fejezetben található.

zett, amely az oszmán hagyományok és a kortárs osztrák–magyar építészet egyedülálló keveréke volt (a város központi magja a Habsburg-időszak alatt épült). A város központjának (čaršija) nagy része megsemmisült az 1879-es tűzvészben, s a katasztrófa egy üres lapot nyitott Szarajevó városfejlesztési történetében. Az első, tűzvész utáni szabályozási terv (Regulierungsplan²³, 1879/1880) az utak és utcák kiszélesítését és kiegyenesítését, a szerkezetileg nem biztonságos épületek lebontását javasolta, valamint az új központi tér struktúráját és képét is meghatározta – a katolikus templom és a városháza helyét (SPARKS 2014; 116). A tűz pusztítása megsürgette a város szabályozásának szükségességét, a tűzveszélyes sikátorok és szűk utcák szabályozását és a városszövet fellazítását, azonban az első hivatalos városfejlesztési tervet még 1912-ben sem mutatták be, így az utcák többsége továbbra is szűk és kacskaringós volt még a megelőző korszak városépítészeti „bravúrajai” eredményeként.

Az Osztrák–Magyar Monarchia időszaka alatt az ipar és a műszaki újítások²⁴ bevezetésével a város fejlődésnek indult és átalakulása látványossá vált, a város korszerűsítésének modellje a közép- és nyugat-európai városfejlesztés tágabb kontextusához kapcsolódik. „Akkoriban [a Habsburg Szarajevó időszakában] a nyugati gondolkodás fő eleme a városfejlesztéssel kapcsolatban a parkok és egyéb nyilvános szabad terek biztosításának jelentősége volt” (SPARKS 2014; 52). A város, az orientális és európai kulturális és (város)építészeti hatások olvasztóegyege, ahol e két külön világ hatására egyfajta kollázsszerű városszerkezet és -kép jött létre. Az orientális és az európai városi formavilág közötti különbségek nemcsak stílusukban, hanem léptékükben is különböznek: Szarajevóban a város dualista²⁵ központi magja kompaktabb, struktúráját a téglalap alakú városi tömbök alkotják, ellentétben az oszmán korszakból még fennmaradt kanyargós utcákkal és az épületek zártos beépítésével. A város térképe jelentős különbségeket mutat a Habsburg és az oszmán Szarajevó utcahálózati mintája között, az utóbbi szűk és szabálytalan, ellentétben az 1878 és 1918 közötti időszak széles útjainak szabályos vonalával. A közterek fokozatos kialakításának során a város sűrű szövete is egyre lazábbá vált, viszont a szabad területek méretei jóval kisebbek voltak a többi történelmi régió fővá-

²³ Az építési szabályokat 1880-ban léptették életbe.

²⁴ 1885-ben Szarajevóban létesítették Európa első villamosvonalát.

²⁵ Dualista alatt a dualizmus, azaz az Osztrák–Magyar Monarchia ideje értenődő, nem politikai meghatározás, hanem utal a korszakra és a területre.



Szarajevó, 2018 (Lovra Éva felvétele)

rosainak köztereihez képest, s a zöldövezet (közpark) helyét az 1880-as években jelölték ki, majd később kibővítették azt. A város építészetére és a városképre az osztrák–magyar területen népszerű építészeti stílusirányzatok nagy befolyással bírtak. A székesegyházat a neogótika és a romanika stílusjegyeinek felhasználásával építették, az osztrák–magyar korszak kezdetét a historizáló építészet és a stíluskombinációk/eklektika jellemezték, a szecesszió a 19. század végén jelent meg a városban, de akárcsak Bécsben, az irányzat elsősorban a lakóépületek tervezésénél dominált, s csak elvétve a középületek építésénél.

Trieszt (ma Olaszország területén) és Fiume (Rijeka, ma Horvátország területén) a várost kialakító elemek és formák, a természeti környezet, a funkciók és az osztrák–magyar időszakban kialakított városi szövettípusok tekintetében hasonlóságot mutatnak, azonban építészeti minőségükben különböztek (*Az Osztrák Magyar Monarchia Írásban és Képen* [1885–1901] jellemzése és kritikája alapján): „Lassúbb és szegényebb fejlődést mutatnak Triesztben a képzőművészetek s ezek között első sorban az *építészet*. Az ó városon végig járva, hiába keresünk régebbi időből való jelesebb épületeket. [...] Minthogy a városnak majdnem valamennyi szebb épülete a legújabb időből való, természetes, hogy történelmi fejlődésről és a stílfajok egymásutánjáról szó sem lehet.”²⁶

Míg Európa többi részén található városok esetében a városiasodás folyamatának rétegei/materializálódása pontosan megkülönböztethető, addig a közép-európai, s különösen a történelmi Magyarország területén, valamint az Osztrák Birodalom határterületein található városok esetében a történelmük során kialakult különböző, az adott korra jellemző városszerkezet, épített környezet és az erős lokális jelleg számos átfedése tapasztalható az 1867 és 1918 közötti időszakban. A közös városfejlesztési elvek és a városokat kialakító formai elemek összetett és ismétlődő mintát alkothatnak a vizsgált városokban, így téve lehetővé a várostervezési hatások beazonosítását. A reprezentatív új utak, mint a városok új hangsúlyos tengelyei a legtöbb esetben a vasútállomásokat kapcsolták össze a várossal, többek között Kecskemét, Kolozsvár, Nagyvárad, Győr, Sopron, Szombathely, Pécs esetében is. „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 – az úthálózatot fontos és jellegzetes elemekkel egészítették ki” (GRANASZTÓI 1960; 236). A folyóparti városok esetében a folyó egy-egy partján elterülő kerületek integrálásában fontos szerepet játszottak a hidak (többek között Budapest, Kolozsvár, Nagyvárad, Szombathely, Győr esetében is). Az államilag koordinált építési pro-

²⁶ <https://www.arcanum.hu/hu/online-kiadvanyok/OMMonarchia-az-osztrak-magyar-monarchia-irasban-es-kepben-1/az-osztrak-tengermellek-gorc-z-gradiska-triestt-es-isztria-233A/triestt-tajleirasa-nepelete-tortenelmi-es-muvelodesi-fejlolese-swida-ferencz-to-l-forditotta-katolna-lajos-23CE/>

jektek gyakran a lebontott védművek (falak, bástyák, sáncok) helyére (például Kassa, Temesvár, Győr, Kolozsvár esetében is), vagy a város-
mag közelében levő kihasználatlan piacterek területére koncentráld-
tak (mint Székesfehérvár, Baja, Győr stb. esetében). Az alföldi terüle-
tek településeit a városok főterének s közvetlen környezetének szabá-
lyozása jellemezte, amely részben reprezentációs jellegű szabályozás
és rendezés volt (egyes főterek, a rendezés hatására megközelítőleg
szabályos téglalap alakot nyertek, mint Hódmezővásárhely és Kec-
kemét főtere esetében is). Az ortogonális rácsrendszer alkalmasnak
látszott arra, hogy a várostervezés felzárkózzon a városok gyors növe-
kedésének igényeihez, amely rendszer az újonnan tervezett városne-
gyedek szerkezeti sajátosságait évtizedekig, mintegy az 1880-as éve-
kig uralta a szigorú historizmus nevében. Az 1880-as évek közepétől
az ortogonális utcahálózat egyre több kritikát kapott a kor szakem-
bereitől, s a szakmai szkepticizmus megfelelő környezetet biztosított
Sitte városépítészeti elvei elfogadásához és „divatossá” válásához. A
kor várostervezői és építészei ismerték a modern városépítészeti elve-
ket, s ezek között Camillo Sitte munkásságát is, nemcsak teoretikai
munkáit, hanem várostervezői gyakorlatát (Josip Pospošil – Szaraje-
vó [GUNZBURGER MAKÁŠ–DAMJANOVIĆ CONLEY 2010;
247], Palóczy Antal – Pozsony és Újvidék, Temesvár – Ybl Lajos,
Szeged – Lechner Lajos stb.), így a modern városrendezési elvek, va-
lamint a közös városépítészeti nyelv (körutak, sugárutak, közparkok
stb.) közös platformként működtek az Osztrák–Magyar Monarchia
városaiban.

*

„A 19. század végén, a Habsburg Közép-Európa városai a moder-
nizáció helyszínei voltak, ahol az ipar és a pénzügyek koncentráldtak.
De ezek voltak a történelem helyei is, a birodalom többnemzetiségű
és többkultúrájú városi társadalmi felgyülemlett tudásának, emlé-
kezetének és készségeinek felhalmozódása. [...] Az építészet [...] ezért
nemcsak a modern város új kultúrájának terjeszkedésével, hanem a
komplex többnemzetiségű történelmével, a különböző kulturális ha-
gyományokkal, ellentétes politikai napirendekkel és kezdeményezé-
sekkel kapcsolatos értelmezést is felöleli” (BLAU–PLATZER 1999;
11–12).

A város sajátos jellegének és a városfejlesztés irányának megha-
tározása szempontjából a várostipológia, ami főként szerkezeti és

városszöveti jellegzetességeket vesz alapul a típusok meghatározásánál, városképvizsgálatokkal²⁷ egészül ki, amelyek figyelembe veszik a városok kiegyezés előtt kialakított épített környezetét, az 1867 és 1918 között épült épületeket és összefüggő városi együtteseit. A várostervezés és városépítéset, valamint az építéset, legyen az egy-egy egyedi manifesztum, vagy egy-egy összefüggő együttes, nem vonatkozatható el egymástól, kiegészítik egymást, s csak egymás kölcsönhatásában vizsgálhatók, ha a cél egy komplex kép alkotása, amely nemcsak a korszak építőtevékenységét, hanem az adott kor főbb szociokulturális, politikai és gazdasági tulajdonságait is magába foglalja. „Nyugat-Európában a fejlett kapitalizmus volt a városok gyökeres átalakulásának motorja. Közép-Európában viszont a nyugat-európai-tól eltérő gazdasági és politikai viszonyok csak részleges megújulást eredményeztek a városfejlődésben. A modernizáció általában nem járt alapvető strukturális átalakulással [az esetek többségében valójában nem, de számos vizsgált város esetében jelentős strukturális átalakulás tapasztalható²⁸], inkább csak a modernség szimbólumainak átvételével. A 19. század végét az különböztette meg a korábbi korszakoktól, hogy teljes egészében áthatotta önnön modernitásának tudata” (MORAVÁNSZKY 1998; 63). A „modernség szimbólumainak átvétele”, mint a korszerű infrastruktúra, városszerkezeti elemek (úthálózat, zöldterületek-közparkok), középületek, stílusok, mind-mind egyet jelentett egy bizonyos fokú univerzalitással, amely az Osztrák–Magyar Monarchia teljes területére több-kevesebb mértékben jellemző volt. Így a kor városképében is találhatóak olyan központi együttes elemek (minták), amelyek a szerkezettel együtt értelmezve ismétlődő mintának tekinthetők, ezzel szemben az *Ausgleich* (1867) megelőző időszakát még mindig uralta a természeti táj (építőanyagok, terület morfológiája) által meghatározott városkép és az épített környezet.

A városképet az adott város térbeli és szerkezeti jellemzői és az épített környezete alakítja ki, összefüggésben azzal a természeti tájjal, amelyen organikusan jelen van. A városok térbeli és síkbeli „kol-

²⁷ Az osztrák–magyar korszak épített környezetének és városképének, valamint a kiegyezést megelőző évtizedeknek az építészeti jellegzetességeinek a tanulmányozása az archív dokumentumok (levelezőlapok, festmények, rajzok) és a kapcsolódó irodalom segítségével történt, amelyet kiegészítettek és pontosítottak a helyszíni városkép-vizsgálatok.

²⁸ A szerző megjegyzése.

lázs jellege” lehetővé teszi, hogy a rész–egész elvei alapján (kisebb elemekből a nagyobb, összefüggő egység felé) elemezzük a várost alkotó formai elemeket egy-egy lehatárolt területen, s a város egész szerkezetét egészében is az egyes elemeinek összefüggései alapján. A várost felépítő elemek hasonló térbeli elrendezése, az épített környezet hasonlóságai alapként szolgálnak a városok hasonló kritériumok szerint történő értékelésére. Az osztrák–magyar időszak városai tükrözik a földrajzi és vízrajzi jellemzők területi sokféleségét, ezeken a városokon keresztül megmutathatók azok a tendenciák (történelmi, gazdasági, politikai, társadalmi), amelyek megakadályozták a teljes egészében egységes városszerkezet és városkép létrehozását, a bizonyos fokú tervezési univerzalitás ellenére is (1867 és 1918 között hasonló városképi karakterek alakultak ki). A városkép-változások egy meghatározott korszak specifikus lenyomatainak is tekinthetők. „Még ma is fel lehet ismerni az Osztrák–Magyar Monarchia korábbi területeit a regionális kormányzat központjain, bírósági épületein, múzeumain, kórházain és iskoláin keresztül” (BLAU–PLATZER 1999; 96).

A hetven vizsgált város 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 népesség, nagyság és 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 mérnökök²⁹ vezették a többi város építkezéseit is, így a lokális jelleg háttérbe szorult. A korszak a stílusok burjánzásáról és tobzódásáról szól, amelyek gyorsan váltakozva követték egymást. A 19. század közepe táján uralkodik az újjáéledő gót stílus és a reneszánsz, az 1890-es években a historizmus jelentkezik, mint a neogótika, a neoreneszánsz változatai, neobarokk, eklektika, a századforduló után a szecesszió, s ellenhatásaként a neoklasszicizmus és neobarokk. Az 1890-es évek elején kezdődött az a kor, amelynek meghatározó építészeti és városépítészeti vívmányai (a Monarchia széthullásával bezárólag) meghatározták a 20. század

²⁹ A császári építészek, mint például Atelier Fellner & Helmer építészeti, Pfaff Ferenc, Hauszmann Alajos nemcsak Budapesten és Bécsben tervezték (főként) középületeiket, hanem a kisebb osztrák–magyar városokban is alkottak.

vonásait. Moravánszky szerint a jellegzetes historicizmus („neo” stílusok) az urbanizáció *Amtsprache*³⁰ (hivatalos nyelve) Közép-Európában. „A modernizáció előrehaladása és a mindennapi lét átformálódása, az egész Európára jellemző gyors változás, amelyben rejtett feszültségek is növekedtek, együtt járt a hagyományos identitásformák zavarásával, normarendszerük oldódásával, a nagyvárosi életvitel és a feudális világ hagyományos értékeinek ütközésével is. A polgári átalakulás ideológiáját alkotó historizmus – épp a modernitás előrehaladásával – talaját veszítette, s ez a talajvesztés az oka a konzervatív szemlélet érzékenyebb hívei szemléletében bekövetkező változásnak” (VÁMOSSY 1998; 129). Az identitás kérdésével nemcsak az etnikai mozgalmak, irodalmi és más művészeti platformok foglalkoztak, s vált programjukká és tematikus művészetükké, hanem ennek elfogadása és tagadása is az építészetben, s ezáltal a Monarchia városainak városképében közvetlenül is megjelent. „Amikor a 19. század második felében a színházépítés a virágkorát élte a Monarchiában, az olasz neoreneszánszot és a barokkot választották mint a feladatnak legmegfelelőbb stílusokat” (MORAVÁNSZKY 1998; 82). A neobarokk stílus jellegzetes képviselői közé tartozott a bécsi Ferdinand Fellner és Hermann Helmer. Irodájuk Európa számos országából kapott megbízást, s összesen 48 színházat épített fel. Ezek közül 30 a Habsburg Birodalom határain belül állt” (MORAVÁNSZKY 1998; 85). Ezek a színházak az általuk választott építészeti nyelvet képviseltek, kivéve Grazot, ahol a városi tanács ragaszkodott a tiszta barokk stílusú megközelítéshez. Ennek oka nem az osztrák–magyar identitáskifejezés a neobarokk által, hanem a német identitás kifejezésének megakadályozása. A historizmus is megtalálható Ferdinand Fellner és Hermann Helmer munkáiban (akadémikus építészet, neobarokk és neoreneszánsz), és épületeiket minden nemzeti érzelem nélkül tervezték.

A 19. század végén, az ütemes fejlődés ellenére is, a mai Erdély, Vajdaság, de még Magyarország egyes városainak főterei környékén, a szűkebb értelemben vett belvárosban megmaradtak a falusias környezetre utaló beépítések, s csak a későbbi évtizedekben alakult át szinte teljességében az épített környezet. A rurális és urbánus környezet ilyen jellegű kollázsa különösen jellemző az erdélyi (székelyföldi) városokra, így Marosvásárhely városképét is ez a kettősség határozta

meg a századforduló előtt. Az építészeti és városképi identitás, a magyar nemzettudat vállalása Marosvásárhely legmeghatározóbb épületei által láttatható. A szecesszió magyar vezéralakja, Lechner Ödön tanítványai, a budapesti Komor Marcell és Jakab Dezső által tervezett Városháza (1907–1909)³¹ és Kultúrpalota (1911–1913)³² szecessziós épületegyüttesét a vármegyeházának vagy színháznak kellett volna még kiegészítenie, mely lezárta volna Marosvásárhely főterét. Komor és Jakab magyaros művészeti identitást kifejező szecessziós törekvéseinek legjellemzőbb, eredeti értéket képviselő alkotásait Szabadkán találjuk. Ezek az épületek, a zsinagóga (1902), a Városháza (1912) és a palicsi fürdő épületegyüttese az időszak szimbólumaivá váltak. „A »nemzeti építőstílus«, a »magyar szecesszió«, a »nemzeti jellegű modern építészeti kezdetek« mind kifejezett valamit abból a magyar nemzeti forma teremtésére irányuló szándékból, amelyet Lechner magáénak vallott [...]. Fülep Lajos *Magyar építészet* (1916) című tanulmányában tisztázta e törekvések értelmét, a nemzeti és egyetemes emberi egymáshoz tartozását és különbözőségét” (VÁMOSSY 1998; 130).

Eve Blau szerint annak ellenére, hogy a vizsgált városok várostörténete és háttere is eltér, „lehetséges a széleskörű kulturális folyamatok azonosítása, és különösen a városra vonatkozó ideákkal kapcsolatban, hogy nyomon kövessék a fejlődés irányait és a tartósan széles körben elterjedt koncepciókat és modelleket. Ezek ezután háttérrel biztosítanak a különböző megépített és meg nem épített projektek és az építészek és tervezők diskurzusai számára, akik Közép-Európa modern világait képzelték el, azoknak a városoknak a konkrét kódjaira, építési gyakorlataira és városi történelmére vonatkozóan, ahol elfogadták követeléseiket” (BLAU–PLATZER 1999; 15).

Az örökölt épített környezet városi interakciója a tradicionális és modern szimmetriájától és egyensúlytól, az alkotóelemeinek ritmusaától függ, de a legfontosabb ezen elemek közötti irányadó arányos kapcsolat kérdése. A város identitása, a városszerkezet és a városkép kombinációja a város fizikai és esztétikai minőségének és a város észlelésének legmagasabb fokát képviseli: az építészet és a várostervezés sajátos szemantikai területe.

³¹ Építési idejét az erdélyi szakirodalom 1906/07-re teszi.

³² A Kultúrpalotát Körösfői Kriesch Aladár falfestményei, Nagy Sándor és Róth Miksa mozaikjai és üvegablakai díszítik.

Irodalom

- AZ OSZTRÁK MAGYAR MONARCHIA ÍRÁSBAN ÉS KÉPBEN (1885–1901) [2017.02.15.] <https://adtplus.arcanum.hu/hu/collection/OMM/>
- BLAU, Eve–PLATZER, Monika szerk. (1999): *Shaping the Great City: Modern Architecture in Central Europe, 1890–1937*. Prestel, München–London–New York
- BLAU, Eve–RUPNIK, Ivan szerk. (2007): *Project Zagreb: Transition as Condition, Strategy, Practice*. Actar, Barcelona–New York
- CSENDES, Peter (2005): Városfejlődés és várostervezés Bécsben a 19. században = *Bécs–Budapest. Műszaki baladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest Főváros Levéltára–Bécsi Városi és Tartományi Levéltár, Budapest–Bécs, 37–45.
- FABIANI, Maks (1895): *Erläuterungs-Bericht zum Entwurfe eines General-Regulierungs-Planes der Stadt Laibach*. Bécs
- GEREVICH László szerk. (1978): *Budapest története IV*. Akadémiai Kiadó, Budapest
- GRANASZTÓI Pál (1960): *Város és építészet*. Műszaki Kiadó, Budapest
- GUNZBURGER MAKAS, Emily–DAMLJANOVIĆ CONLEY, Tanja szerk. (2010): *Capital cities in the Aftermath of Empires: Planning in Central and Southeastern Europe*. Routledge, London–New York
- KOHOUT, Jaroslav–VANČURA, Jiří (1986): *Praha 19. a 20. století*. Naklad Technické Literatury, Prága
- LECHNER Lajos (1891): *Szeged újja építése*. Előszó dr. Meggyesi Tamás. PressKontakt (reprint 2000), Szeged
- MORAVÁNSZKY Ákos (1995): Die Sprache der Fassaden. Das Problem des Ausdrucks in der Architektur der Donaumonarchie 1900–1914. = *Architektur im 20. Jahrhundert*. Prestel, München–New York, 13–21.
- MORAVÁNSZKY Ákos (1998): *Versengő látomások: Esztétikai újítás és társadalmi program az Osztrák–Magyar Monarchia építészetében 1867–1918*. Vince Kiadó, Budapest
- MORAVČÍKOVÁ, Henrieta–LOVRA Éva–PASTOREKOVÁ, Laura (2017): Red or Blue? The Start of Modern Planning in Bratislava = *A&U*, Vol. 51, No. 1–2, 30–43.
- PALÓCZI Antal (1897): Miskolc új városszabályozási és -bővítési tervéről = *Magyar Mérnök és Építész-Egylet Közlönye*, Vol. 31, No. 6, 259–263. <http://public.omikk.bme.hu/mee/> [2017.12.14.]
- PROKOPOVYCH, Markian (2008): *Habsburg Lemberg: Architecture, Public Space, and Politics in the Galician Capital, 1772–1914*. Purdue University Press, Lafayette
- SISA József (2016): *Motherland and Progress: Hungarian Architecture and Design 1800–1900*. Birkhäuser Verlag GmbH, Bazel

- SPARKS, Mary (2014): *The Development of Austro–Hungarian Sarajevo, 1878–1918: An Urban History*. Bloomsbury, London
- VADAS Ferenc (2005): Budapest vasúti hálózata és pályaudvarai = *Bécs–Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest Főváros Levéltára–Bécsi Városi és Tartományi Levéltár, Budapest–Bécs, 143–154.
- VÁMOSSY Ferenc (1998): A századforduló három évtizede = *Magyarország a XX. században III*. Babits Kiadó, Szekszárd <http://mek.oszk.hu/02100/02185/html/431.html> [2018.02.03.]

Rövidítések

BME UT Térképtár – Budapest Műszaki Egyetem Urbanisztika Tanszék
Térképtár
OSZK – Országos Széchényi Könyvtár

