

Antun Rudinski

## SZABADKA VÁROSKÖZPONTJÁNAK TÉR- ÉS IDŐBELI FEJLŐDÉSE

---

Aligha beszélhetünk a városközpontról az egész város figyelembevételével. A szabadkai városközpont a városrendezés és építés folyamataiban az egész urbánus struktúra szerves részeként fejlődött. A külterületeken ugyan egészen más körülmények között élő szabadkaiakkal találkozunk, de azok is városlakóknak tartják magukat. Nemcsak ők, hanem a környező tanyákon élő hozzátartozóik is. Mekkora és milyen is hát akkor ez a város? Térbeli kiterjedése ugyan mindig korlátozott volt, de a város szerkezete állandóan növekedett és alakult.

A fejlődéskép áttekinthetősége érdekében az alábbiakban évszázadonként mutatjuk be a város, a történelmi városmag genézisét, térbeli változásait.

### *A XIV—XVII. század között*

Ebből a terjedelmes időszakból csak gyér adataink vannak a város térbeli képét illetően, a folyamatosságra utaló szűkszavú írásos források alapján nem vállalkozhatunk a városkép rekonstruálására.

### *XVII. század*

Ebből az időszakból származik a város egyik legrégebb leírása, amelyet Evlija Cselebi török utazó készített.<sup>1</sup> Feljegyzései azért is jelentősek, mert ismerteti a város felosztását, említést tesz BELSŐ és KÜLSŐ városrészről, azaz citadelláról, illetve külső városról vagy palánkról. A városnak ez a térbeli felosztása egészen napjainkig érvényes. A rákövetkező évszázadokban továbbépülő város képét mindig ez a két különböző elem határozta meg. Az egységes városi területet a belső és a külső, a városi és falusi településszerkezet határozta meg. Ugyanilyen jelentőségű az a város kiterjedésére utaló adat, hogy: „A város nyugati szélén

levő kis tóból különböző ízletes halakat halásznak.” Minden bizonnyal a későbbi városterületen átfolyó, lápos területeket összekötő egyetlen pataknek a Jaszi-barába kiszélesedő részéről van szó. A múltban folyóvíz kötötte össze a Kelebiai-tavat a Nagyréten a Jaszi-barán át a Velgyevával, amely a sándori mocsáron át ömlött a Palicsi-tóba. Tehát amikor az utazó itt járt, a város a Jaszi-barától keletre helyezkedett el.

Az 1600-as évek végéről fennmaradt egy városkép, amelyet Savoyai Jenő hadmérnöke készített. A Palicsi-tó keleti partján álló katonai tábor részletes rajzán Szabadka többnyire csak mint tájékoztatósi pont szerepel<sup>2</sup>. A rajzról ítélve a városban volt egy torony, dzsámi vagy templom, s az épületeken nem volt kémény, mint ahogyan jó évszázaddal előbb sem<sup>3</sup>. Megbízhatóbb adatok hiányában kénytelenek vagyunk az említett két forrással megelégedni.

### XVIII. század

A viharos történelmi események következtében kialakult új társadalmi, gazdasági és politikai viszonyok nagy hatással voltak a városok szerkezeti átalakulására is.<sup>4</sup> Megnövekedett a lakosság száma, s ezáltal a város területe is. Az évszázad első felének legfontosabb dátuma az 1747. év amikor Szabadka SZENT-MÁRIA néven mezővárosi rangot nyert. Ugyanebből az évből maradt fenn egy térkép, amely a várost és a hozzá tartozó pusztákat ábrázolja.<sup>5</sup> Bár nem eléggé pontos, mégis világosan megkülönbözteti a BELSŐ és KÜLSŐ városrészt<sup>6</sup>. A korabeli mezőváros területileg jóval kisebb volt, mint a mai városközpont, tehát néhány száz méternyi körzetben feküdt a mai városháza környékén. Ezt a tényt látszik alátámasztani, hogy a temetők általában mindig a helységek peremén helyezkednek el. A város régi temetője a mai Gubec utcától a Harambašić utcáig húzódó emelkedésen volt.<sup>7</sup>

Az 1779-es császári kiváltságlevél alapján Szabadka MARIA-THERESIOPOLIS néven szabad királyi város lett, s ez alapvetően meghatározta továbbfejlődését. A jelentős gazdasági előnyökkel járó címhez azonban semmiképp sem volt méltó a külseje. A városnak ekkortájt már körülbelül 20 ezer lakosa volt.<sup>8</sup> A XVIII. század elejétől a végéig a lakosság száma megtízszereződött, a beépített terület pedig több mint ötszöröse lett. Újabb építkezésekre a mai központtól délre és nyugatra fekvő magasabb részekre került sor. Ezt állapíthatjuk meg Karl Leopold Kovács 1778-ból származó térképe alapján. Ez az első olyan rajz, amely kizárólag a város területét mutatja be, a puszták és a közvetlen környék nélkül.<sup>9</sup> Lássuk tehát, milyen is volt Szabadka városszerkezete a század végén!

A térkép alaposabb áttekintését követően megállapíthatjuk, hogy a mocsaras és vízfolyásos részek közötti magasabb részekre építettek. Ez a tény a következő évszázad városépítésének megítélése szempontjából lényeges. Bár ezek az épületek valamilyen „építészet előtti” tömbökbe

csoportosulnak, mégis egyértelműen az Iványi által említett, Mária Teréziával és az idős bunyevác asszonnyal kapcsolatos anekdótára emlékeztetnek.<sup>10</sup> Ez a városszerkezet ismerhető fel helyel-közzel manapság is. Ezt a jelleget őrzik a Radic fivérek (a régi Pétervárad utca), a Dušan cser, a Petőfi Sándor (a régi Halasi utca eleje), a Május 15. (a Bajai utca), a Lazare Mamuzić stb. utca. Ezen a térképen a szokványostól teljesen eltérő városszerkezeti képződmény bontakozik ki, amelyet a mai Lazar cser utca egy részében fedezhetünk fel. Ennek a városszerkezeti elemnek a nevét őrzik a Szerb-sor elnevezés.<sup>11</sup> A városközpont folyamatos fejlődése szempontjából mégis az a legfontosabb, hogy az említett térkép tervszerű különbséget tesz a város belső és külső területe között, mégpedig egy szabályos négyszög formájában ábrázolva a központot — megjelölve rajta a városkapukat. Ennek a tervszerűen megrajzolt belső városnak a kiterjedése már nagyobb volt, mint a század elején az egész város. Érdekes megemlítenünk, hogy ez az 1778-ban megrajzolt négyzet térben megegyezik a mai városközponttal. Így a belső és külső városra való felosztás a történelmi városmag kialakulása során tervszerűen jelen volt és meghatározta a jövőbeli városképet.

A következőkben ismertetjük, hogy milyen volt a mai városközpont a 18. század végén. A mai Dimitrije Tucović és Strossmayer utca helyén széles lapály volt, amelyen át a Jaszi-bara és néhány ér vizét vezette le a Fok-patak. A mai Matko Vuković utca aligha volt annak idején beépülve.<sup>12</sup> A Gubec és Harambašić utcák közötti térség az említett időszakban elhagyott temető volt. A mai városháza helyén levő régi kúria a történelmi városmag szélén helyezkedett el. Tőle keletre terült el az egészen a mai Vuk Karadžić utcáig húzóódó, Rogina-baraként ismert tágas és vízenyős lapály, amelynek közepe táján építik a rákövetkező évszázadban a mai Đuro Đaković utcát. Ettől délre, a mai VIII. Vajdasági rohambrigád utca vonalát követve kanyargott a régi Szegedi utca egészen a szegedi kapuig, amely a jelenlegi aluljárótól kissé balra helyezkedett el. A városkapuval átellenben balra, a jelenlegi Pannónia Nyomda helyén volt a régi kálvária (ez mindig a városon kívül kapott helyet).

Hidak is voltak a városban, de nem éppen a legjobb állapotban.<sup>13</sup>

A század utolsó két évtizedében a város mérnököket és építészeket bízott meg a városrendezéssel. Munkájukat jelentősen befolyásolták a szigorú királyi biztosok. Ezekben az években dolgozták ki a BELSŐ város első rendezési terveit. Az 1782-es év rendkívül jelentős a jelenlegi Köztársaság tér, D. Tucović, Október 10., Fellegi utca és a Zombori utca (M. Vuković utca) kialakítására nézve. Karl Leopold Kovács az említett évben dolgozta ki ennek a térségnek a rendezési tervét, amelyet szinte változatlanul megvalósítottak. A 90-es évekből maradt ránk Gabrijel Vlašić még két terve, amelyek közül az egyik a Köztársaság térrel és a Tucović utca átrendezésével foglalkozik.<sup>14</sup> A másik terv a Rogina-bara kiszáritását és városi területként való hasznosítását irányozta elő. Ekkor került először papírra a mai Đuro Đaković utca

terve is, amelyet az említett lapály közepén építettek ki.<sup>15</sup> Ez a három terv rendkívül jelentős a városrendészeti tevékenység folyamatos figyelemmel kísérése szempontjából.<sup>16</sup>

### *XIX. század*

Bár a múlt század viharos társadalmi, gazdasági és politikai változásokat hozott, megközelítőleg sem hasonlítható a rákövetkező, dinamikus fejlődést hozó évszázadhoz. Ezt az időszakot a társadalmi változások és az ipari forradalom jellemezte. Alapvetően megváltoztak a korábbi társadalmi viszonyok, s ez az átalakulás rányomta bélyegét a városszerkezet fejlődésére is.

A XIX. század első évtizedeit városrendezési szempontból aligha választhatjuk külön a megelőző évszázad utolsó két évtizedétől. Valójában ez az időszak egy egységes városrendezési periódus a XVIII. és XIX. század fordulóján. Minden rendelet, városrendezéssel foglalkozó megbízás, tűzvédelmi előírás és kidolgozott terv azt az általános célt szolgálta, hogy a jellegtelen helységből mielőbb a státusához és nevéhez méltó város váljon. Ez nem volt könnyű feladat a városrendezéssel foglalkozó mérnökök számára, mert ahhoz, hogy Szabadka várossá válhasson, ki kellett szárítani a lápos területeket, szabályozni kellett a vízfolyásokat, a belső város területén pedig ki kellett építeni a szennyacsatornát. Ehhez kapcsolódott az utcák szabályozása: az egyenes vonalúságra törekvő térelrendezést össze kellett egyeztetni a már kialakult tulajdonviszonyokkal. Ez nem volt könnyű feladat, mint ahogyan ma sem számít annak. Egyensúlyt és egységet kellett teremteni a természetes domborzati és klimatikus adottságok között a szervesen fejlődő mezőváros szerkezetében.

A múlt század elején Vlašić kidolgozta a Sétaerdőnek és a város sánccokkal való körülvételének a tervét, hogy csak az ellenőrzött helyeken, a városkapukon lehessen bejönni. Ezt az utóbbit a város még akkor vállalta, amikor megkapta a szabad királyi város címet. A belső város és az egész városi terület fejlődésében jelentős szerepet játszott Visztinger Józsefnek<sup>17</sup> az 1822. évi városrendezési terve. A terv kidolgozásának egyik legfontosabb indítókoka a szárazmalomnak a belső városból — a jelenlegi központból — a város keleti külterületére, a mai teherpályaudvar környékére való kihelyezése volt.<sup>18</sup> A terv kilátásba helyezte a város keleti irányba való terjedését, amire századunk elején sor is került. A valamikori Szegedi szőlők térsége volt ez, amelyet századunk elejétől Kertvárosnak hívnak.

Az 1850-es évekig ismét felmérték a város területét, egész sor különálló — egy-egy városrendészeti elgondolásra vagy városrészre vonatkozó — terv készült el.<sup>19</sup> Az egész XIX. század folyamán szigorú és egyértelmű építészeti rendelet szabályozta a tervek véghezvitelét. Ezeket



*A Dimitrije Tucović utca 1890 táján*

a rendeleteket időnként kiegészítették és bővítették valamennyi építkezési feltétel figyelembevételével.

Az előírások végrehajtása hosszadalmas volt és nagy erőfeszítést igényelt mind a városi hatóság, mind a lakosság részéről.

A múlt század közepe táján már kezdtek valóra válni a belvárossal kapcsolatos tervek. Ekkor épült a színház a régi Szegedi út melletti piactéren. Pein első gőzmalma magasabban emelkedett a város fölé, mint a korabeli városháza. Megkezdődött a kiszárított Rogina-bara beépítése és szabályozták a jelenlegi Boris Kidrič utcát.<sup>20</sup> Sajnos, ezt a régi malmot, 1971-ben, különösebb megfontolás nélkül, lebontották. A múlt század közepe táján alig volt egy tucatnyi magassívszintes vagy emeletes épület a mai szigorúan vett városközpontban. Ha akadtak is ilyen épületek, azok beépítetlen telkek és földszintes házak között voltak elszórva. Nagyságukkal és szépségükkel a városfejlődésnek abban az időszakában monumentálisan hatottak. A XVIII. századi mezőváros lassan XIX. századi várossá nőtte ki magát. A régi gimnázium falait 1818-ban húzták fel, egy évtizedre rá elkészült sorrendben a második városháza is. A városkép megváltoztatásában jelentős szerepet játszott a város szépítésével foglalkozó bizottság is, amely számtalan részletes javaslatot terjesztett be a város rendezésével kapcsolatban. Ennek a hangzatos nevű bizottságnak a tagjai a szűkebb városközpont utcáit járva ugyanazt a port és sarat taposták, mint mi manapság, annyi különbséggel, hogy annak idején mintegy hatvan centivel alacsonyabb volt az utcák szintje a jelenleginél.<sup>21</sup> Talán éppen a bizottságnak köszönhető az a városi rendelet, hogy minden háztulajdonos köteles saját költségén deszkából vagy réglából járdát építeni háza elé.

Számos szép épület és átgondolt városrendészeti megoldás köszönhető ennek a bizottságnak, amely fokozott figyelmet fordított a saroképületek

kialakítására. Az ilyen épületek szabály szerint meghatározták az utca szélességét és további kiépítését. Ez az építkezési hagyomány játszott közre századunk első felében is a városkép alakításában. Ennek köszönhető, hogy napjainkban a város legszebb épületei a sarokházak, amelyek mindegyike magán viseli korának jegyeit.

A múlt század 50-es éveiben kidolgoztak néhány városrendezési tervet és ismét felmérték az egész város területét.<sup>22</sup> Az 1867-es év döntő fontosságú állomása a város továbbfejlődésének. A Szegedet Zomborral összekötő vasútvonal és a Rogina-bara helyén kiépült vasútállomás megállította ugyan a város kelet irányba való természetes terjedését, de ugyanakkor lendületes fejlődést hozott magával. A közlekedési útvonalak kiépítésével megkezdődött a városnak a nemzetközi vérkeringésbe való bekapcsolódása. Az ezt követő négy évtized során szerteágazó vasúthálózatával felgyorsította a személy- és áruforgalmat kelet és nyugat, észak és dél irányába. Előnyös helyzete közvetlen kihatással volt kereskedelmének fejlődésére, gazdasági megerősödésére, sőt még a mezőgazdaságnak a külterjestről a belterjes gazdálkodásra való áttérésére is. A hirtelen gazdasági fellendülés előmozdította az ipar fejlődését, az agrárnépesség városba települését. A XIX. század végén megközelítőleg 40 ezer lakos élt a város területén. Tehát a szinte változatlan nagyságú városi területen megduplázódott a lakosság száma, ami magával hozta az építkezés felgyorsulását. A polgári fejlődésnek ebben az időszakában létrejött az új háztípus, a bérház, amely mind a városközpontban, mind a peremvidéken a lakáshiányt igyekezett enyhíteni.

Mindezek a tényezők közvetlenül befolyásolták a város kiépülését és az életszínvonal növekedését. A legutóbbi századforduló idején a város lendületes építkezés színhelye volt. Noha nem nagy idő választ el bennünket ettől az időponttól, a korabeli és a mai városkép közötti különbség igen nagy. A korábbi városrendezési tervek ekkorra teljesen megvalósultak. Az utcák, a házak, a megvilágítás, sőt maguk az emberek is mások voltak már, mint amilyenek a tervezőmérnökök képzelték, de térbeli elképzelésük, a város belső és külső részre való felosztása megvalósult.

Szabadka ekkor a dél-alföld legnagyobb városává nőtte ki magát. Városszerkezetét tekintve azonban továbbra is megőrizte tervszerűen kialakított mezővárosi jellegét. A városias központ és a falusi jellegű külterületek egységbe olvadtak. Meglehet, hogy a városfejlődésnek ebben az időszakában jobban illett rá a „vásárhely” elnevezés, mint egy évszázaddal korábban. A városközpontban szinte nem volt olyan szélesebb utca vagy térség, amely ne lett volna vásárok, adásvétel színhelye különböző naptári időpontokban. Nem egyszerű feladat a belső város, a városközpont építkezéseinek leírása, s ugyanezt mondhatjuk az egész városszerkezetről és környékéről.<sup>23</sup> Az utóbbiról csak annyit, hogy a sáncokkal körülhatárolt városi terület a terjeszkedés folytán magába olvasztotta a környező szőlőket. Ez a folyamat pedig még manapság is tart.

Az 1880-tól 1910-ig terjedő időszakban a városkép teljesen megvál-

tozott. A központ számos utcája ekkor nyerte el jelenlegi képét. Az utcákat a jelenlegi szintre töltötték fel, és a zárt csatornahálózat kiépítését követően kikövezték. A gázlámpákat hamarosan felváltotta a villanyvilágítás. Villamosvonal húzódott a piacnak használt mai Köztársaság téren és a Korzón át a vasútállomásig, sőt a messzi földön ismert Palics-fürdővel is összekötötte a várost. A városban szinte mindenütt jelenlevő fasorokat is annak idején ültették. Ebben az időszakban épültek fel a város legfontosabb népjóléti intézményei: a kórház, az óvodák, az iskolák, az új gimnázium stb.

A városközpont urbánus szerkezetének kialakulása befejeződött, a Dimitrije Tucović utca is végérvényes formát öltött.<sup>24</sup> Ugyanezt mondhatjuk el a belső város, a városközpont többi utcájáról is. A Matko Vuković, a Strossmayer, a Boris Kidrič, a Petőfi Sándor stb. utcák kiépítésével maguk a terek is városias képet öltöttek. Például megemlíthetjük a Gubec utcának a Matko Vukovićtól a Gorkij utcáig tartó szakaszát, amelyet 1799-ben szabályoztak, teljes kiépülése pedig ebben az időszakban fejeződött be. Még érdekesebb képződmény a városközpont, amely a helység legjellegzetesebb részeként a valamikori Rogina-bara helyén épült, ott, ahol az egyik utazó feljegyzései szerint békák sohasem brekettek.<sup>25</sup> Ez a lapály egészen a Vuk Karadžić utcáig nyúlt, amelyet a nyugati partjára építettek. A Manojlović és Prokes palotákat utcaképet meghatározó sarokháznak tervezték a Đuro Đaković, a Boris Kidrič és az Engels utca szabályozásakor. A századforduló évében rendezték a jelenlegi Lenin park területét, amely ezzel a város legelőkelőbb részévé vált. A park északi szélén a korabeli előkelő polgárok palotái, a déli részén pedig — valószínűleg a véletlen folytán — a törvényszék kapott helyet, amelyben most a Pannónia Nyomda rendezkedett be.

A városkép folyamatos kialakulását tanúsítja a mai VIII. Vajdasági rohambrigád utca is, a régi Szegedi út maradványa. Nem ez az egyetlen olyan utca vagy útirány, amelyet a mai lakosság ugyanúgy használ, mint a régiek. Az útvonal megmaradt, de az utca képe megváltozott. Így rajzolódna ki a levéltári anyag alapján a jelenlegi városközpont szerkezetét módosító rétegződések.

A XIX. századot aligha zárhatjuk le Könyves Tóth Mihály említése nélkül.<sup>26</sup> Elképzelései és javaslatai kihatással voltak századunk szabadkai városrendezésére. Egyes elgondolásait eredményesen megvalósították, másokat viszont szerencsére nem váltottak valóra.

## XX. század

Az első világháború kitörése előtt aranykorát élte a város. A befektetett tőke meghozta gyümölcsét, és újabb befektetésekre adott lehetőséget, ami a tervezett építkezésekben is megmutatkozott. Aligha van ma szükség a belváros pénzintézeteiről, szállodáiról, tereiről és a peremvá-

ros egyszerű és utilitáris életmódjáról beszélni. A település a rá jellemző ellentmondásokkal egyetemben várossá fejlődött.

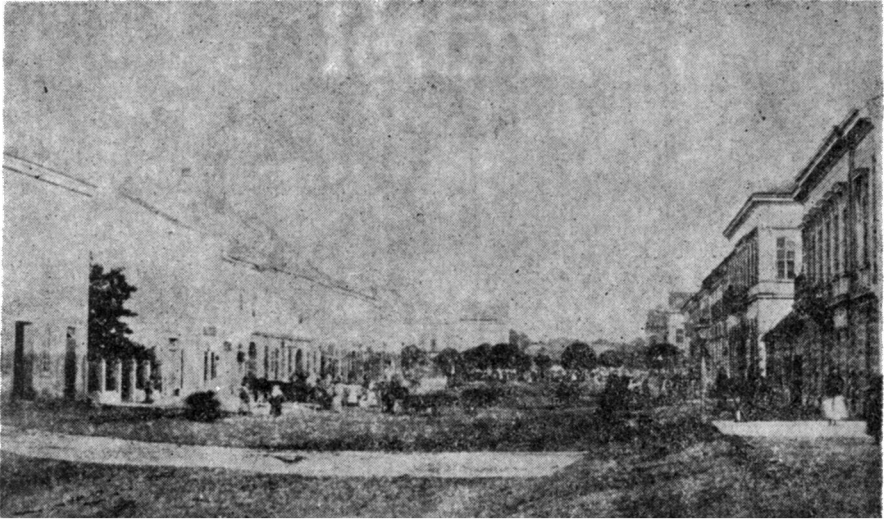
Könyves Tóth Mihály egyik elképzelése szerint sugárúttal kellett volna összekötni a sétaerdőt a városközponttal. Ilyen elgondolások alapján rendezték a parkot 1910-ben.<sup>27</sup> A két háború közötti időszakban került sor a terep felmérésére és a munkálatok megkezdésére, majd az 50-es években, De Negri Ferenc tervei alapján hozzáláttak a mai sugárút, a Tito marsall sétány építéséhez. A városon átfolyó patak völgyének beépítésével tovább bővült a rendezett városszerkezet. A városrendezési elgondolások kontinuitását nem szakította meg a két világháború sem. Természetesen ezek az elképzelések az idők folyamán változtak, a város társadalmi-gazdasági helyzetétől és szükségleteitől függően módosultak.

Az alábbiakban áttekintjük, hogy milyen változásokon ment át századunk nyolc évtizede során a belső városrész, amelyet központnak hívunk. A századeleji építészeti teljesítmények közül kiemelt hely illeti meg a városházát. Helyszínének kijelölése telitalálat volt a városatyák részéről. Méreteivel, pompás külsejével és belső megoldásaival maga mögé utasított minden korábbi szabadkai építményt. A felnövő nemzedékek számára a város hatalmát szándékozott jelképezni, de elkészültével újabb gondokat is okozott a későbbi időszakok tervezőmérnökeinek. A mai Szabadság tér a városháza elkészültével jött létre, helyén a színház felől a mostani Radić-fivérek utcája volt, a korabeli gimnázium és városháza mögött pedig a kisméretű Csokonai tér húzó-dott. Ez a szervesen a városképbe épülő képződmény az évszázadok folyamán nyerte el formáját, s amikor lebontották, semmi sem került a helyére.<sup>28</sup> Ennek az amorf térnek a rendezése még várat magára. Tanulságként szolgálhat ez a városrendezéssel foglalkozók számára, hogy a városkép szerves részét képező építményeket nem lehet egyszerűen lerombolni. Sajnos, a mai városrendezők nem mindig ismerik fel a városszerkezet folyamatos kialakulására utaló jegyeket. Így került sor a régi Péterváradai út átrendezésére a derékszögesítés szellemében, aminek a hozzáfűződő népszokásról ismert utolsó régi városi híd is áldozatul esett.

A századunk első évtizedében felhúzott épületeket a szecesszió magyar változata jellemezte.<sup>29</sup> Ezek az épületek töltötték ki a városközpont foghíjas telkeit.

A XX. század szabadkai városrendezésére jelentős kihatással voltak Könyves Tóth Mihálynak a múlt század 80-as éveiben közzétett elképzelései.<sup>30</sup> Szerinte egy sugárutat kellett volna nyitni a Zombori út (ma a Jugoszláv Néphadsereg és Matko Vuković utca) folytatásaként a Köztársaság téren át a Đuro Đaković utcáig. Ez az elképzelés egészen az első világháborúig érvényben volt. A két világháború között nem foglalkoztak a terv megvalósításával. Néhány eltévedt második világháborús bomba, amely lerombolta a Jovan Nenad cár tér keleti oldalát, ismét időszerűvé tette ezt az elképzelést. Ezúttal a városrendezési elképzelések





*A Strossmayer utca az 1880-as években, mielőtt kikövezték volna*

mellett más okok is felmerültek. Az 1952-ben meghozott tervben ismét szerepelt ez a sugárút, s a hamarosan kiírt, a városközpont rendezésére vonatkozó pályázatban is helyet kapott.<sup>31</sup> Ennek a megvalósítását készítette elő a mai Veljko Vlahović Munkásegyletem térbeli elhelyezése. A 60-as évek vége felé azonban elkészült az új általános városrendezési terv, és ismét pályázatot írtak ki a városközpont rendezésére. Ez utóbbi kilátásba helyezte egy egész épületcsoport lebontását — kezdve a Sportüzlettől a Barátok templomáig (csak a Főtérrre néző valamikori banképület maradt volna meg), hogy megfelelő szélességű lehessen az új sugárút. A terv gyakorlati megvalósítását a Centrum Áruház és a mellette levő lakóépület szemlélteti, amelyek az új sugárút déli oldalát jelölték ki. A 70-es évek vége felé hosszas viták folytak ennek a sugárútnak a szükségességéről.<sup>32</sup> Az érvek és ellenérvek felvonultatásának egy közlekedési tanulmány vetett véget, amely szerint egyáltalán nem lett volna funkcionális megoldás, s így az elképzelést elvetették. Ennek kapcsán meg kell jegyeznünk, hogy a történelmi városmag közepén fekvő háromszög alakú épületcsoporttal és a mellette levő Jovan Nenad cár térrel kapcsolatos tervek — ha valóra váltak volna —, a város egyik legrégebbi és eredeti állapotában fennmaradt térségét tették volna tönkre.

Ezzel a félresikerült és meg nem valósult tervvel ellentétben a mai Nušić utca (közvetlenül a színház mögött) és a VIII. Vajdasági brigád utca összekötésével kapcsolatos elképzelések kivitelezésére viszont sor került. Megvalósítását a korzó forgalmának tehermentesítése tette szükségessé. A munkálatokat ugyan már közvetlenül a Városháza felépítése után tervbe vették, de a gyakorlati megvalósításba csak a két világháború közötti időszakban kezdtek bele, amikor az említett két utca mellett a Vladimir Nazor utca szabályozását is elvégezték. Ez az épület-

tömb egységes jellegével a két háború közötti építészeti vállalkozások közül a sikeresebbek közé tartozik, mint ahogyan a későbbi, a 70-es években végrehajtott interpoláció<sup>33</sup> is kiválóan sikerült. Az említett épületcsoporton kívül alig épült valami a két háború közötti időszakban, s ez is azt bizonyítja, hogy a városközpont kiépítési folyamata befejező szakaszába érkezett.

Ma a városközpont építészeti védett terület. Mielőtt azonban meghozták ezt az intézkedést, számos érték veszett el. Felsorolás helyett csak a legfontosabbakat említjük: a Korzón levő régi malmot, a gázlámpákat, egyes parkokat, a századfordulón elterjedt vasszerkezetű nyilvános illemhelyeket, amelyeket a lebontásuk óta sem pótoltak. Itt kell megemlítenünk a valamikori villamospályát is, amelynek építéséhez 1893-ban láttak hozzá, s 1901-re már sín pár kötötte össze Kisbajmokat és Paličot a városközponttal és a vasútállomással. A két világháború között a villamosvonal még a Köztársaság téren át haladt, de a vasútállomáshoz vezető ágot már felszámolták. A második világháborút követően a Strossmayer utcába helyezték át a síneket, a villamos felszámolására 1974-ben került sor. Mostanában, 1984-től kezdve különböző városi fórumokon egyre több szó esik a villamos gazdaságosságáról, hisz olyan városok is e mellett döntenek, ahol korábban soha nem volt.

A 80-as évekre kettős feladat hárul: visszaadni a városközpont tönkrement értékeit és a múltat a jelennel egybevetve beépíteni a rendezetlen részeket. Az 1984-es évet megelőzően rövid időre fellobbantak a városközpont építészeti örökségének a megőrzésével kapcsolatos törekvések. Ötletek, javaslatok születtek, vitákban fogalmazódtak meg az elképzelések. Mint az esetek többségében, ezúttal is kétféle városrendészeti elképzelés szószólói hirdették nézeteiket. A szemléletükben tapasztalható különbséget az alábbi kulcsfontosságú kérdésben fogalmazhatjuk meg: helyet kaphatnak-e vagy sem a városközpont védett térségében az építkezések és a területrendezés során a mai építészeti elgondolások új elemei? Az ún. romantikusok által képviselt szemlélet szerint minden folyamatosságot képviselő letűnt értéket helyre kellene állítani, más szóval a városrendészet óráján mindig az adott múltbeli időpontra kell visszaállítani a mutatókat. Vajon mennyire lehetséges ez?

A másik áramlathoz az ún. racionalisták tartoznak: mai szellemben szeretnék a városközpontot rendezni és továbbépíteni, természetesen nem veszítve szem elől az eddigi városépítés folyamatosságát, rétegszerkezetét és áttekinthetőségét. Ez az áramlat úgy véli, terveivel és építészeti megoldásaival minden időszaknak nyomot kell hagynia a város arculatán, még a védett városközpont sajátos körülményei között is.

Eddig még nem tudni, melyik áramlat kerekedik felül, s így a városközpont rendezését kompromisszumok jellemzik. Hogy ezek a törekvések mit eredményeznek, azt mostanában tapasztalhatjuk a valóságban.

A városközpont rendezésére kiírt pályázat<sup>34</sup> célja három tér — a Köztársaság, a Szabadság és a Jovan Nenad cár tér —, valamint két utca — a Boris Kidrič és a Strossmayer — szerkezeti átalakítása, átrendezése

volt. A Városrendezési Intézet munkacsoportja dolgozta ki a terveket.<sup>35</sup> Számunkra, az eddigi munkálatok alapján, úgy tűnik, hogy sem az elképzelések, sem a megvalósításuk nincsenek megfelelő szinten. Helyénvaló és objektív értékelést azonban majd csak a jövőtől várhatunk. Nem feledkezhetünk meg arról sem, hogy ismét egy századfordulóhoz és egy gyors ütemű építkezéshez közeledünk.

A különböző elméleti és gyakorlati megoldásokból kitűnik, hogy a tervezőmérnökök figyelmét elkerülte a harmadik és a negyedik dimenzió. Az újonnan kialakított térségek nyomasztóak és nincsenek a védett környezet történelmi összetettségéhez méretezve. A városközpont legújabb rendezésekor az egyik lefontosabb kérdés a város új arculatának kialakítása volt, amire nem sikerült eredményes megoldást találni.

A város arculatának kialakítása formatervezési szempontból jelentősen módosíthatja a városképet. Mivel a gyalogosok számára kijelölt zóna tartós rendezéséről volt szó, egységesen és a kor szellemének, az adott környezetnek megfelelően kellett volna viszonyulni a feladathoz. Elfogadhatatlan ez a túlzott sokféleség, a gyermekded formatervezés, s ezáltal a védett városmag elszegényítése.

Nem volt lehetőség arra, hogy a Strossmayer utcáról is kizárják a járműforgalmat, pedig számos ok ennek szükségességére utalt. Egy ideig még a város két részét összekötő útvonal marad, reméljük, nem sokáig. A város arculatának kialakításával kapcsolatos megjegyzésünk egyértelműen érvényes erre az utcára, az újonnan elhelyezett kioszkok pedig szinte „ellenértékei” a kor építészetének. A város utcái közül a történelem folyamán ez ment át legtöbb változáson, kezdve a nyitott csatornától a villamos építésén át a mai átrendezésig. Valahányszor csak szükség mutatkozott rá, megváltoztatták. Reméljük, hogy a közeljövőben ismét változásokon megy át!

A régóta tervezett szökőkút végre a Szabadság térre került. Ez a Zsolnay-kerámiából készült szökőkút funkciójával és színeivel harmonikus egységet fog alkotni a városháza kolonitjával, s így a kerámia és a víz látványa sajátos jelleget kölcsönöz ennek az egyébként amorf térnek. Hisszük, hogy a végérvényes kivitelezést megelőzően a környezet képét és járulékos elemeit is a tér hangulatát meghatározó tényezőkhöz alkalmazzák.

A korzó, azaz a Boris Kidrič utca átrendezése, ha arra a jelenlegi tervek alapján kerül sor, aligha lesz megfelelő, mert az elfogadott megoldás betonból készült virágágyásokat és padokat helyez kilátásba az utca két oldalán. Ezáltal az egyébként is keskeny utca még jobban leszűkülne és akadályozná a gyalogos forgalmat. Ezeknek az elemeknek az elhelyezésével elveszítené alapvető funkcióját, sétautca jellegét. A régi lámpaoszlopok felállítása és elhelyezése továbbra is a „romantikusok” és a „racionalisták” vitatémáját képezi.

A történelmi városmag színhelyén levő Nenad cár tér az említett múltbeli beavatkozások következtében teljesen megváltozott és hangulatában sem a régi. Idővel új törvényszerűségek kezdtek érvényesülni, s el-

rendezésével alkalmassá vált egy többszintű térmegoldás kialakítására. A mostani megoldás ellentétben áll a környezeti térbeli értékekkel, a térszíni viszonyokkal és a gyalogosok kénytelenek kerülgetni a parkoló gépkocsikat. Az elvárások szerinti gyalogos zóna helyett egy autós és gyalogos térség alakult ki. „Állítólag” ez csak ideiglenes megoldás. Vajon a gépkocsik vagy a térrendezés szempontjából?

A Köztársaság tér szerkezete és elrendezése nem változik lényegesen. A változások közül megemlíthetjük a sétautcának a sportüzletig való meghosszabbítását és a park körüli eredeti vaskerítés átalakítását. Ez utóbbi tervet építészeti hamisításként jellemezhetjük, hisz hogyan is értelmezhetnénk másként azt, hogy a hetven évvel ezelőtti formákat és anyagot felhasználva rendezik át a teret. Ez az 1910-ben megvalósított terv meghamisítása. Ugyanez a helyzet a lámpaoszlopokkal, amelyeket új anyagokból eredeti állapotukban szándékoznak helyreállítani.

Az eredeti elképzelés szerint a gyalogosok három teret és két utcát kaptak volna, de végül kénytelenek voltak megelégedni két térrel és egy utcával. A központ műemlékterületté nyilvánítását a városkép és az építészeti emlékek megőrzése tette szükségessé. A várostervezés térben követhető kontinuitása értékes adaléka a város történetének. A várossá fejlődés átgondolt folyamatát szem előtt tartva került védelem alá a központ. Ennek viszont szerves tartozékát képezik az ősidők óta itt összefutó utak, mint például a Pétervárad, a Zombori, a Halasi út és néhány külvárosi utca (a Dulić utca stb.), amelynek urbánus és szociológiai sajátossága érdemel figyelmet. Műemlékké kell nyilvánítani ezenkívül még több építészeti létesítményt is. Ilyen épületek a külső városrészben is vannak, a belső városrészben viszont egységes egészet képeznek. Éppen a különböző korok stílusainak konglomerátuma: a klasszicizmus, az eklektika, a szecesszió, és a két háború között feltűnő modern építészet teszi műemlék jellegűvé a városközpontot. Az alkotás folyamatosságát a stílusok kibontakozása és megszűnése, átfejlődése szemlélteti az épülethomlokzatokon. Az elmondottak alapján bizonyos törvényszerűségeket állapíthatunk meg a városfejlődést illetően. Az eddigi századfordulókat például mindig intenzív városépítés jellemezte:

— a XVIII. és XIX. század fordulóján vette kezdetét a tervszerű városfejlesztés,

— a XIX. és a XX. század mezsgyéjét a korábbi építészeti elgondolás befejezése és új eszmék feltűnése jellemezte,

— a következő századfordulóra maradt a városiasodás folyamatának véghezvitele, a befejezettség igénye nélkül.

A városfejlődés fellendülésének mindig a gazdasági érvényesülés és a demográfiai növekedés volt az előfeltétele. Így volt ez a korábbiakban, s ez várható a beköltözés méretei alapján a mostani századfordulón is. Az ilyen időszakokban kialakult elképzelések megvalósítására az évszázad közepe tájáig sor került. Mivel a múlt évszázadok közepe táját jelentős társadalmi, gazdasági, szociális és politikai változások jellemezték, fejlődésük során a városok is ezekből az átalakulásokból táplálkoztak.

Az évszázadok közepe tájától a századfordulók felé haladva serény és huzamos ideig tartó városiasodási folyamat ment végbe.

Az utóbbi években megkezdett homlokzatfelújítási munkálatok következtében az épületek visszanyerik eredeti arcukat, de ezzel még nem fejeződik be megóvásuk és rekonstrukciójuk. A város számára nemcsak a homlokzatuk fontos, hanem teljes kül- és belviláguk a pincétől a padlásig. Ezeknek az épületeknek új rendeltetést kell adni, mégpedig az adott társadalmi törekvésekkel és a városfejlődés távlataival összhangban. Kulturális örökségünkbe beletartozik ezeknek az épületeknek a belvilága: a festett fal, mennyezet, csillár stb.

Az előttünk álló századforduló városépítésszei számára marad még éppen elég tennivaló a városközpont rendezésén. A délről a Maxim Gorkij, a nyugatról a Zágrábi és Preradović, az északról a Žarko Zrenjanin és Zmaj, a keletről pedig a Đuro Đaković utca által körülhatárolt központ térségében számos tennivaló van még a városiasodás érdekében. Meg kell tisztítani és rekonstrukciót kell végrehajtani a különböző épületcsoportokon, pótolva a foghíjakat vagy lezárva az épülettömbök végét. Természetesen ezek a munkálatok csak a városrendezési elképzelések és az építészeti hagyomány figyelembevételével végezhetőek el. Az épületkomplexumok purifikációja csupán a belvilág felesleges elemektől való megtisztítását, a korábbi vagy a megváltozott rendeltetésnek megfelelő felújítását, más szóval rekonstrukcióját jelenti. Ilyen értelemben jelenleg a városháza és a barátok temploma közötti háromszög rendezése volna a legsürgősebb. A tervezett átrendezést követően látványos városalkotó elemmé válik majd. Történelmi jelentősége mellett gyakorlati funkciója is lesz, mert három tér fókuszában helyezkedik el. A gyalogosok számára kijelölt zónában elfoglalt helyéből következően a legésszerűbb átjárókat létesíteni rajta, hogy a járókelők, a vásárlók kerülőút nélkül jussanak el a három tér valamelyikére. A háromszög alakú épületegyüttes Nenad cár térre néző három jellegtelen épületének lebontásával, s az így keletkező foghíj interpolációjával lehetőség nyílna:

— az udvari rész purifikációjára, aminek következtében egy rendkívül hangulatos udvart lehetne létrehozni a város egyik legrégebbi épülettömbjében,

— ennek az újonnan kialakított udvarnak az üvegtetővel való befedése egy kerthelyiség kialakítását tenné lehetővé mind a négy évszakra,

— az épülethelyiségek új tartalommal való telítése egy olyan komplexum kialakulásához vezetne, amelyet joggal nevezhetnénk városunk központjának. Bár a városközpont kiépítése nagyjából véget ért, hasonló városrendezési rekonstrukciót lehetne véghez vinni más épületcsoportok esetében is. A Đuro Đaković, a Zmaj, a Crnojević és a Kidrič utcák által behatárolt térség épületei például egyáltalán nem városias jellegűek. Hasonló épületkomplexumot alkot például a Strossmayer, a Matko Vuković, Gubec és a Maxim Gorkij utcák által körülhatárolt városrész is. Az ilyen és ehhez hasonló épületcsoportok az utcáról nézve többnyire kellemes benyomást keltenek, de az udvarról nézve és belső elrendezé-

süket tekintve egy más korról, létrejöttük időpontjáról vallanak. Ma már egészen mások az elvárások, és ezért az említett épülettömbök esetében feltétlenül szükséges a város további városiasítása. Az átalakulás legjellemzőbb példája, hogy a gyalogoszóna abszurdumnak tűnt egészen napjainkig, most pedig szükségszerűséggé vált.

A városépítésszek számára napjainkban is még számtalan lehetőség nyílik, mert a városépítés folyamata még nem fejeződött be, s nem is fejeződhet be. Ez nemcsak a központra, hanem az egész városra is vonatkozik. A valamikori külső városhoz fecskefészek módjára tapadnak a terv szerint vagy engedély nélkül épült újabb lakótelepek. Az utóbbiakra a város folyamatos fejlődésében sohasem volt példa, ezek a XX. század második felében alakultak ki.

Az utóbbi évtizedek városépítésszei a tervszerűsége törekedve elidegenültek magától a várostól, hűtlenek lettek a korábbi építésszek elgondolásaihoz, mert azok valószínűleg nem is ismeretesek számukra. A tanulmányaik során szerzett ismereteket iskolásan, szó szerint és sematikusán alkalmazták, nem törekedve arra, hogy alaposabb ismereteket szerezzenek a várossal, amelyet építenek. Az újonnan tervezett városrészek függőleges és vízszintes úthálózata idegen a domborzattól, a naptól, a szélről, az élettől és az egész mikroklímától. Ilyen körülmények között jellegét veszítette a pannon helységekre oly jellemző városkép. A Pannon alföldbe belesimuló városok vagy falvak épületei a központ felé tartva egyre növekedtek, a lakásépítés gazdaságossága szempontjából indokolt tömbházépítés is nyomot hagyott a városképen. Az ilyen és ehhez hasonló nyomok tartósan megmaradnak a város arculatán.

A felvetett kérdések jelentős részére manapság még aligha adhatunk választ, de megválaszolásuk a jövő városépítői részéről nem maradhat el.

*Garai László fordítása*

### *Jegyzetek*

- <sup>1</sup> Iványi István: Szabadka története. I. köt., 29. o.
- <sup>1</sup> Evlija Čelebija: Putopisi. Szarajevó, 1973, 538. o.
- <sup>2</sup> Szabadkai Történelmi Levéltár, a továbbiakban SzTL, 3.3.2.0. jelzés.
- <sup>3</sup> Iványi István: Szabadka története. II. kötet 634. o.
- <sup>4</sup> R. Radović: Fizička struktura grada. Belgrád, 1972. Ez a fogalom a város-szerkezet kialakulásának és létezésének minden lényeges eleméhez kötődik. Általános fizikai szerkezeten az építészeti létesítményeket értjük.
- <sup>5</sup> SzTL, 3.3.2.1. jelzés és Ulmer Gáspár: Subotica 1748. godine című cikke a Rukovet 1974. évfolyamának 3—4. számában.
- <sup>6</sup> Feltételezésünk szerint a városnak a két részre való tagolása az írott források által is említett sáncoknak is köszönhető. Ezeknek a sáncoknak a tényleges létezését és kiterjedését rendszeres régészeti ásatások eddig még nem igazolták. Erre 1984-ben sem került sor, a Jovan Nenad

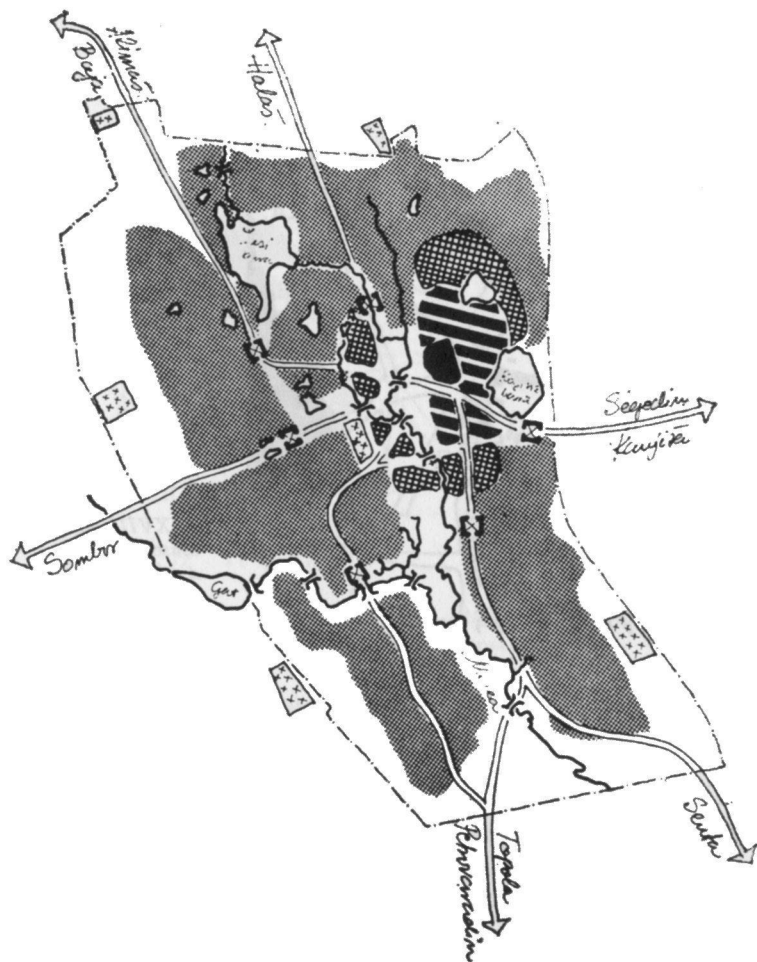
cár tér rendezése alkalmával. Mivel a kérelmet visszautasították, így a létezésükkel kapcsolatos feltételezés továbbra is rejtély marad.

- <sup>7</sup> SzTL, 18. b., 105/1785 jelzés. Erről a sírról említést tesz Iványi is említett műve II. kötetének 319. oldalán. Lásd még: Szekeres László: Szabadkai helynevek. Életjel kiadás, 1975, 42. o.
- <sup>8</sup> A XVIII. század elején a városnak még alig 2000 lakosa volt, a közepe táján már körülbelül 8000, a vége felé pedig — a szabad királyi városi cím megszerzését követően — mintegy 20 ezer. Az említett időszakból származó, a lakosság létszámára vonatkozó adatok viszonylagosak, mert nem lehet pontosan megállapítani, hogy magának a városnak a lakosságáról van-e szó, vagy a hozzá tartozó puszták népéről is.
- <sup>9</sup> A. Rudinski (a továbbiakban: A. R.): Tri rukopisne karte Subotice iz druge polovine XVIII veka. Rukovet, 1984, 2. sz. 178. o. Lehetséges, hogy ezt a térképet a város számára dolgozták ki.
- <sup>10</sup> Iványi: I. m. II. köt., 632. o.
- <sup>11</sup> A. R.: I. M. 180. o.
- <sup>12</sup> A. R.: Urbani razvoj centra kroz vekove. Subotičke novine 1984, 19., 20., 21. és 22. sz. Ezekből az írásokból részletesen megismerhetjük a D. Tucović és Strossmayer utca, valamint a Köztársaság tér kialakulását hat időpont kiragadásával. Ezek: a XVIII., a XIX. és a XX. század közepe és vége.
- <sup>13</sup> SzTL, Gludovac: 24 b, 66/1783.
- <sup>14</sup> A. R.: Tri rukopisne karte...
- <sup>15</sup> SzTL, 18 A, 23/1799 aec
- <sup>16</sup> SzTL, 11 A, 7/aec 1793. Gabrijel Vlašić a magisztrátushoz intézett válaszlevelében megemlíti, hogy a város felméréséhez és szabályozási tervének kidolgozásához két évre van szüksége. Ez a dokumentum azért is kivételes jelentőségű, mert arra utal, hogy milyen hosszadalmas tevékenységet igényel a városnak és a hozzá tartozó pusztáknak a felmérése.
- Iványi könyvének az 1799-ből származó térképmelléklete a városközpont egy részének szabályozásával foglalkozik. A térképen változott terület azonos Kovácsnak az 1778-ból származó térképén feltüntetett belső várossal.
- <sup>17</sup> SzTL, Ulmer Gáspár: Kraljevski komesar Skulteti, 24 B 31.
- <sup>18</sup> Nem ismeretes számunkra, hogy mikor számolták fel a városközpontban és az egész város területén a lóerővel működtetett szárazmalmokat. Iványi szerint 1827-ben 156 száraz- és szélmalom volt a városban. (I. M. II. kötet, 229. o.). Manapság egész Vajdaságban csak egyetlen egy működik. Az ipari forradalommal egyidőben jelentek meg a régi gabonaörlést kiszorító gőzmalmok.
- <sup>19</sup> A. R.: Arhitektonsko-urbanistički razvoj Subotice do početka XX veka. Magiszteri munka a belgrádi Építészeti Karon, 1984. 144. g.
- <sup>20</sup> Ulmer Gáspár: Mlinarstvo u Subotici do nagodbe. Matica Srpska, Újvidék 1968, 51. sz., 97. o. és A. R.: Subotičke novine 1977, 45. sz. és 1983, 30. sz.
- <sup>21</sup> A. R. összehasonlításokat végzett a város különböző térségéből származó geomechanikus adatok alapján, de nem állt rendelkezésre elég adat és nem mindig a legmegfelelőbb színhelyekről.
- <sup>22</sup> A. R.: Magiszteri munkájának a térképelemzése, 72—104. o.

- 23 Ebből az időszakból több leírás maradt a városról, de közülük Iványié a legteljesebb. (I. m. II. köt., 603. o.)
- 24 Lásd a 12. jegyzetet.
- 25 Blaško H. Vojnić: Moj grad u davnini Subotica. Szabadka, 1971. 17. o.  
Lásd a Korabinszky idézetet, Pozsony, 1786.
- 26 Iványi: I. m. II. köt., 643. o.
- 27 SzTL 93. 1. 14. jelzés.
- 28 A mai társadalombiztosító előtti park helyére tervezett épület és a környék rendezésének tervét Frankl István dolgozta ki. SzTL XV-7/1910 jelzés.
- 29 Bela Duranci: A vajdasági építészeti szecesszió. Forum, 1983.
- 30 Dr. Györe Kornél: Szabadka településképe. Életjel, 1976. 114. o.
- 31 M. Mitrović: Gradovi i naselja u Srbiji. Belgrad, 1953, 149. o.
- 32 A. R.: Subotičke novine 1979, 36—37. sz.
- 33 Az interpoláció a korszerű építészeti gyakorlatban egy új épületnek vagy épületcsoportnak egy kialakult építészeti egységbe való beillesztését jelenti.
- 34 A pályázatot a szabadkai lakásgazdálkodási öngazgatási érdekközösség írta ki. A jelentkezők száma jóval elmaradt az elvárásoktól, legalábbis ha figyelembe vesszük, hogy milyen nagyszámú építész van a városnak. Összesen öten pályáztak, az első díjat nem ítélték oda, a második díjat A. R. és csoportja, valamint Ruža Ostrogonac kapta. Mindkét szerző véleményét kikérte a szabadkai városrendezési intézet, de mindkettőjüknek az a véleménye, hogy javaslataikat nem vették figyelembe. A. R. szerint a gyakorlatban elképzeléseit teljesen megmásképezték.
- 35 Józsa Gellért a Strossmayer és a Boris Kidrič utcák, valamint a Szabadság tér, Balla Mária a Nenad cár és a Köztársaság tér, Kerekes Imre pedig a közlekedés tervét dolgozta ki az Intézet szakmunkatársaival.

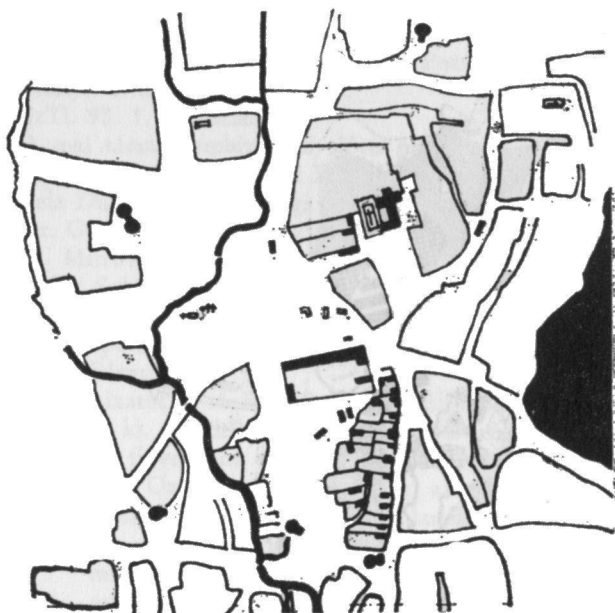


1. sz. melléklet — A városfejlesztési szakaszok rekonstrukciója (A. Rudinski)



-  történelmi városmag
-  a város területe 1697-ig
-  1697-től 1747-ig
-  1747-től 1778-ig
-  folyóvizek és hidak
-  belvizek
-  útirányok és városkapuk

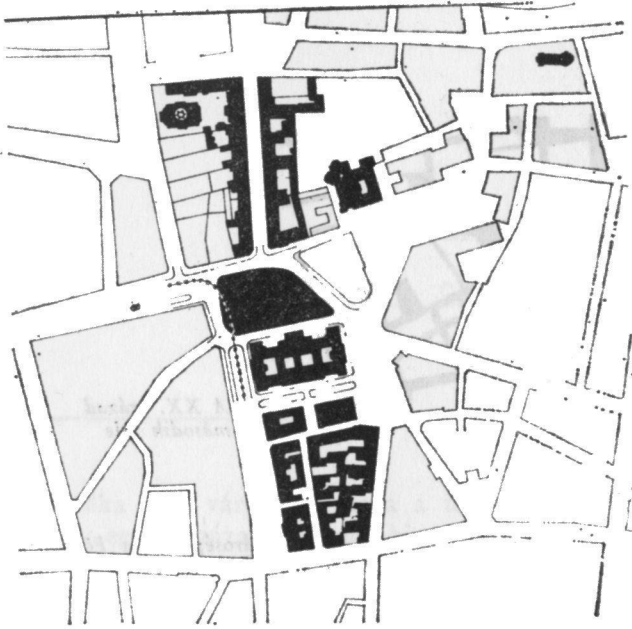
2. sz. melléklet — A történelmi városmag három fejlődési szakasza — a Tucović utca, a Köztársaság tér és a Strossmayer utca (A. Rudinski rekonstrukciója)



A XVIII. század második fele, a városrendezést közvetlenül megelőző időszak



2. A XVIII—XIX. század fordulóján véghezvitt első szabályozás

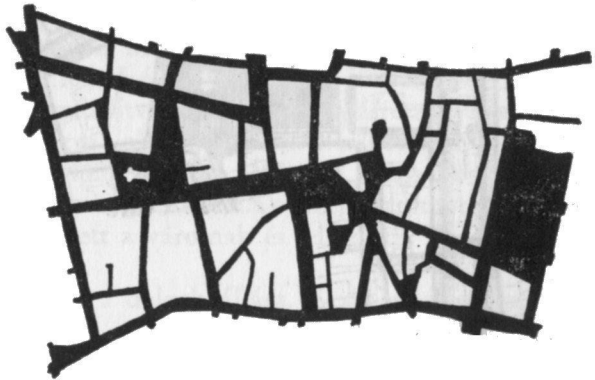


3. A terüzerű városépítés befejező szakasza századunk közepén

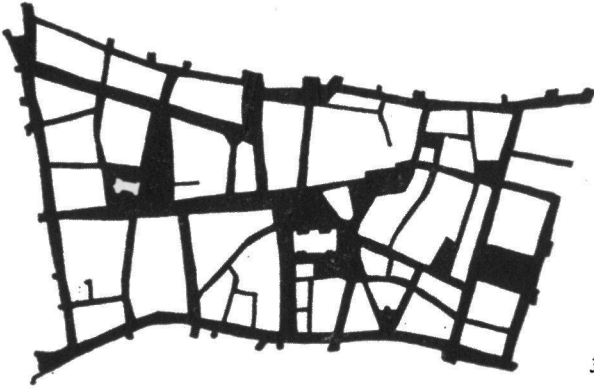
3. sz. melléklet — A városközpont és környéke — az építkezés három szakasza (A. Rudinski rekonstrukciója)



1. A XVIII. század második fele



2. A XIX. század második fele



3. A XX. század  
második fele

4. sz. melléklet — A városközpont új rendezési terve (Városépítési és Földmérő  
Intézet) a Szabadság tér kikövezését némileg módosították

