

Lovra Éva

∴ Pécsi Tudományegyetem, Pollack Mihály Műszaki és Informatikai Kar,
∴ Breuer Marcell Doktori Iskola
∴ lovra.eva@gmail.com

MODERN VÁROSSÁ VÁLÁS

Városrendezési tendenciák Szabadkán a XIX. század utolsó
harmadától a XX. század közepéig

Turning into a Modern City

Tendencies in Urban Planning in Subotica from the Last Third
of the 19th to the Second Half of the 20th Century

Formiranje modernog grada

Urbanizacioni trendovi u Subotici od poslednje trećine
19. veka do druge polovine 20. veka

Szabadka, a mezővárosokhoz hasonló település falusias-városias karakterisztikái, külterületein laza, belterületén középkori, sűrű utcahálózatu településszöveve és kedvezőtlen vízrajzi viszonyai miatt a XIX. század végén kiéleződő társadalmi átalakulással küzdött, meg a közlekedés dinamizmusának változásával. Szabadkán a belvíz szakszerűtlen kezelése, a csatornahálózat kiépítetlensége miatt gyakran alakultak ki járványok. Az egészségügyi helyzet megoldása, valamint a demográfiai és motorizációs növekedés, a népsűrűség növelésének kérdése, illetve a településen belül, szinte organikusan növekedő városszövet rendszertelensége új városrendezési tendenciákat és elképzeléseket követelt, amelyek összhangban állnak a polgárisodó lakosság igényeivel. Szabadka első jelentősebb rendezési megoldásai, amelyek elindították a modern várossá válás folyamatát, Könyves-Tóth Mihály mérnök nevéhez fűződnek. A XX. század első felében Kosta Petrović mérnök folytatta a korszerűsítést, majd a folyamat átnyúlik a XX. század második felébe is.

Kulcsszavak: Szabadka, városrendezés, polgárisodás, Könyves-Tóth Mihály, Kosta Petrović

BEVEZETŐ

A XIX. század végének Szabadkája megindult a polgárisodás útján, de ennek ellenére a mezővárosokra jellemző karakterisztikákkal küzdött, a természetes és épített környezet viszonyaival, amelyek megoldása a fejlődő város egyik legfontosabb feladata volt, hiszen szerkezete még megtartotta középkori jellegét. Kacsaringós utcáival, nyitott csatornáival nem alkalmazkodott azokhoz a feltételekhez, amelyeket a polgári, egyre növekvő, korszerűsödő település tá-

masztott. A XIX. században „...a város térbeli arculata az ésszerűtlen fejlődés jeleit mutatja, miért is hozzá kell látni a város egészének átfogó, belterjes átépítéséhez olyan mértékben, hogy a lakott területek népsűrűsége megkétszereződjék. Ebből az általános megállapításból kiindulva, továbbá szem előtt tartva az alaprajz korszerű közlekedésre alkalmatlan szűk szemű utcahálózati részleteit, az előregedett házállomány csekély gazdasági értékét és még számos építészeti, egészségügyi, gazdasági és városfejlesztési követelményt, a XIX. századi város-terület távlati átépítését irányozta elő” (GYÖRE 1976: 95).

Szabadka már a századfordulón is szembesült azokkal a problémákkal, amelyek megoldása csak a modernizációban, a területi ésszerűsítésben kereshető. A nem megfelelő utcahálózattal rendelkező mezővárosnak idomulnia kellett a motoros forgalomhoz, az új és megnövekedett igényekhez, a gazdasági, politikai és társadalmi átalakuláshoz. Területi szétterültség, alacsony népsűrűség, városias-falusias kiépítettség jellemezte, s már a XX. század elején egyike volt azoknak a több mint százezer lakosú városoknak, amelyekből kevés akadt a régióban. Ez a szám természetesen csökkent a világháborúk, a gazdasági válságok következtében. Az első világháború egy időre visszavetette a múlt század elejének fejlődési hullámát, de a két világháború között az egyre jobban kiépülő város új erőre kapott. Igaz, hogy kevésbé látványosan, mint a századelő Szabadkája, amikor végleges formát kapott a belváros, s kialakultak meghatározó építészeti elemei. A köztes időszakban, a két világháború között, a periféria fejlődése mellett néhány nagyszabású városrendezési és építészeti tervet realizáltak, Kosta Petrović és Franjo (Ferenc) De Negri mérnök elképzeléseit.

Szabadka a második világháború előtt is jelentős várostervekkel rendelkezett (Könyves-Tóth Mihály¹ [1884], Kosta Petrović² [1927/28]), de a negyvenes évek vége, ötvenes évek kezdete megkövetelte a megújult várostervezési megoldások és módszerek bevezetését³, amelyek Franjo (Ferenc) De Negri⁴ és

¹ Könyves-Tóth Mihály mérnök 1839-ben született Debrecenben, és 1919-ben Budapesten halt meg. A műegyetemet Bécsben végezte, 1865-ig az egykori császári és királyi hadmérnöki csapatban szolgált tényleges tiszti minőségben, és részt vett több olasz határerődítmény építésében. 1868-ban a magyar kir. vasúti építési főfelügyelőségénél működött, 1871-től kezdve pedig a szabad mérnöki vállalkozás terére lépett. Foglalkozott tagosítási, városszabályozási és csatornázási kérdésekkel, valamint városi vízműépítési feladatokkal; vasutakat nyomjelzett és épített; vízépítési és folyamszabályozási feladatokat oldott meg. Forrás: Révai Lexikon, netlexikon.hu

² Kosta Petrović (Klanjec, ? 1891–Szabadka, ?)

³ Vajdaság Autonóm Tartomány Városrendezési Intézetének szabadkai kihelyezett központjában Baltazar Dulić és Hoffmann Kálmán, Ferenc (Franjo) De Negri részvételével 1954-ben kidolgozták Szabadka város előzetes városrendezési tervét (IAS/SzTL, F:003, 3.3.1.42).

⁴ De Negri Ferenc (Szabadka, 1903–1975) építész 1927-ben diplomázott Belgrádban, 1934-ben szerezte meg a szakvizsgát, s ezután önállóan is tervezhetett. Legjelentősebb alkotása

Baltazar Dulić⁵ városi mérnökök nevéhez fűződnek, ugyanis a második világháború után a város – mind a lakosai számának növekedése, mind a technológiai fejlődése szempontjából – egy stagnáló, passzív periódus után robbanásszerű fejlődést mutat.

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

XIX. SZÁZAD VÉGI VÁROSTERVEZÉSI FELADATOK

Szabadka, a „nagy vonásaiban egyhangú, de kis formában változatos felszínű, állóvizekben gazdag és vízfolyásokban szűkölködő” (GYÖRE 1976: 38) település városrendezésének specifikus és alapvető feladatai elsődlegesen a domborzati és vízrajzi viszonyaiban kereshetőek, hiszen a vizenyős területen a csapadékvíz és szennyvíz elvezetése folyamatos, időről időre felmerülő problémát jelentett, amelynek részleges megoldása a XX. század második felére tolódott. A csatornahálózat kialakításának kezdeményezései már a XVIII. század végéről ismeretesek, a XIX. század első felében pedig több lecsapolási és térszínrendezési munkálatot is végeztek, de a helyzet a század második felében fokozódott. A csapadékvízzel elkeveredő háztartási szennyvíz a felszínen maradt és elposványosodott, teret és megfelelő környezetet biztosítva a járványok kialakulására.

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

Szabadka városszépítő bizottsága a városi tanáccsal együtt hozott határozatában 1873-ban rendelte el a város lejt mérését, kikövezését és csatornázását. A kövezési munkálatok 1878-ban kezdődtek, majd 1883-ban Könyves-Tóth Mi-

az I. Sándor király nemzeti otthon, vagyis a Sokolski dom (mai Jadran) épülete Szabadkán (1931–1936). A második világháború után városépítőként dolgozott, először mint a Vajdasági Urbanisztikai Intézet munkatársa, majd mint a szabadkai kihelyezett tagozat vezetője. 1951-ben Baltazar Dulićtal együtt elkészítik a város szabályozási tervét. Nevéhez fűződik a Tito marsall sugárút kialakítása is (1958), valamint a palicsi Állatkert (1946) megtervezése stb.

⁵ Baltazar (Bolton) Dulić (1905–1982) szabadkai építész és városépítő. Zágrábban diplomázott az Építészeti Karon 1930-ban. Miután megszerezte az építészeti és városépítészeti képesítést, tervezőmérnökként dolgozott, majd pályájának utolsó szakaszában a szabadkai főiskolán. Nevéhez fűződik a város urbanisztikai terve (1953) és a palicsi Nyári Színpad (1949–1950) is.

hály mérnököt bízták meg a település lejtmerésének, általános utcarendezési és csatornázási tervének elkészítésével. 1885-ben egy átfogó utca- és csatornaszabályozási javaslatot nyújtott be a tanácsnak, amely az írott dokumentáció mellett (*Könyves Tóth Mihály előterjesztése Szabadka sz. kir. város tekintetes tanácsához... a város háromszögös felvétele, lejtmerése, utca-szabályozása és csatorna tervezése ügyében. Szabadka, Bittermann József könyvnyomdájából 1885*) egy vázlatrajzot is tartalmazott (SzTL, F:003, 3.2.1.4.). Maga a vázlatrajz Szabadka szabad királyi város területére terjed ki, de a településen belüli helyzet, a csatornák, elvezetők hiánya egy nagyobb, s már akkor megoldásra váró problémára, dilemmára is felhívják a figyelmet, amelyek a későbbiekben, azonnali intézkedések hiányában, a természeti környezet minőségi romlását idézték elő.

„...a Palics tó vize vagyis inkább a palicsi fürdő érdeke már most is sürgősen követeli a tulajdonos várostól, hogy az előbb közölt »Vélemény«-ben jelzett, de a Debreczeni viszonyok által nem követelt csatornafolyadék tisztítás mielőbb foganatba vétessék vagy a fentebb javasolt módszer szerint, vagy pedig úgynevezett derítő-medenczék alkalmazásával [...] a csatorna-folyadék mindig rothadásra hajlandó bűzös mocsok-víz és ezt nem szabad a Palicsi tóba eresztetni?” (KÖNYVES-TÓTH 1885: 43).

A Könyves-Tóth-féle átfogó utca- és csatornaszabályozási javaslati terv és az általa lefektetett szabályozási elvek, illetve Szabadka szabad királyi városnak a belügyminisztérium, valamint a belügyi és közmunkaügyi minisztérium részéről 1882. december 28-án jóváhagyott Építési Szabályzata⁶ 1938-ig volt érvényben. A korlátozott anyagi lehetőségekre hivatkozva a város bizottsága nem fogadta el az úgynevezett elválasztó csatornarendszer tervét, de az utcák szabályozásának terve az 1930-as évek végéig érvényes volt. Szabadka 1904-ben Gerster Béla⁷ mérnököt kérte fel egy olyan terv elkészítésére, amely megoldaná nemcsak a csapadékvíz és a háztartási szennyvíz, de az ipar növekedésével és fejlődésével együtt járó ipari szennyvíz elvezetését is a Mlaka völgye, majd annak folytatásába, a Palicsi-tó irányába.

„A szennyvizek a gyűjtőcsatornában a mlakai rét alsó részében vezetettvén, az annak a végében építendő ülepesztő és derítő medencékbe szivattyúztatnak fel és ott a fekáliás részekről ülepesztéssel, és szükség esetén a gyakorlatban bevált valamelyik módszer segítségével, derítéssel annyira megtisztíttatni fognak, hogy a nádasba s onnan a Palicsi-tóba bevezethető lesz. [...] A nádas tudomás

⁶ Viktorija Aladžić: Lakáskultúra és várostervezés a Vajdaságban. *Létünk*, 2009. 4. 63.

⁷ Gerster Béla (Kassa, 1850. október 20.–Budapest, 1923. augusztus 3.) magyar mérnök, aki a műegyetemet Bécsben végezte, s ott is kezdte pályáját. A Ferenc-csatorna építésének főmérnöke, megtervezte a vukovár–sabáci és a felső-kulpai hajózácsatorna nyomvonalát, részt vett a Panama-csatorna átvágási vonalát kijelölő expedícióban, nevéhez fűződik a meghíusult Korinthoszi-csatorna terve.

szerint mintegy 3 km hosszú, váltakozva 300–500 m széles. Nagy szelvényben a víz szétterül, s a nádas vegetációján keresztül csak igen csekély, alig észrevehető sebességgel, mintegy természetes szűrőn át folyik, és a nagy kiterjedésű nádas átfolyása után teljesen tiszta állapotban folyik a Palicsi-tóba” (GERSTER jegyzeteit idézve: GYÖRE 1976: 37–38). „Hosszú ideig a város legnagyobb részében nyílt, egészségtelen árkokban folyt le a víz, zárt, föld alatti csatorna csak néhány főbb utcában volt. [...] A főcsatorna szerepét betöltő Mlakát a hatvanas évek elején alakították át fedett csatornává. A gáti vízfolyás nagyobb része még ma is nyitott árokban kanyarog a kertek és házak között. A vízlevezető csatornarendszer kiépítése napjainkban még folyamatban van” (GYÖRE 1976: 38).

A csatornázási munkálatok lassan folytak, ezért az ötvenes években is számos nyitott csatorna volt a városban, nemcsak a település periferiális részében, hanem a központban is. Ilyen volt a történelmi belváros közelében lassan elmocsarasodó Fűzfás-ér is, amelynek a helyén a későbbiekben megépült a Tito marsall sugárút. „A vizenyős terület árterében épített döngölt falú házak, a patakból lassan nyitott csatornává, majd szennyvízcsatornává váló Fűzfás-ér esett a korszerűsítés és fejlesztés áldozatául, de más vajdasági nagyobb várossal ellentétben (Becserek, Újvidék), ahol egyenesen a sűrű városi szövetbe vágták a sugárutak vonalát, minden tényleges szükség nélkül, Szabadka esetében ez a rombolás nem következett be” (LOVRA [2.] 2013: 77).

KOSTA PETROVIĆ VÁROSRENDEZÉSI ELKÉPZELÉSEI

1920 augusztusában a város főmérnökének – miután az előző városi mérnököt, Váli Júliát felmentették – Kosta Petrovićot nevezték ki (IAS/SzTL, F:47, 225/1920.). Az új városi mérnök észrevette mindazokat a hibákat, amelyeket a város építéséért felelős osztály vétett feladatainak ellátásában, s ezek elhárítására kidolgozott egy új, hatékonyabb munkaprogramot (a programot az akkori polgármester, Franjo Sudarević fogadta el). Szabadka területén a házakat csak a kerületeik számozása alapján tartották nyilván, így nehéz volt meghatározni a házak pontos elhelyezkedését a város területén belül.

Szabadka Építészeti Ügyosztálya Kosta Petrović mérnök vezetésével már a húszas években (1921/1922) elvégezte a házak és a városnegyedek számozását; új városrendezési elveket fektettek le, átgondolták az utcahálózat rendszerét, megszámozták a tanyákat, nyilvántartásba vették a jelentős köz- és magánépületeket.⁸ 1928-ban, a város újraszabályozása után, Petrović kezdeményezésére, kinyomtatták Szabadka és Palics új térképét 1:10 000-hez arányban, ami a Szabadka és Palicsfürdő (Subotica i Kupalište Palić) című könyv mellékleteként

⁸ *Szabadka régi térképek tükrében*. Szabadkai Történelmi Levéltár, Szabadka, 2011

jelent meg (SzTL, F:047, II-70/1927). Az 1928-ban nyomtatott utcahálózati térképen 1930-ban bejelölték a városi temetőket azokat a város által meghatározott helyeket, ahová öngyilkosokat is temethettek (1. kép).



1. kép: Az 1928. évi utcahálózati térkép

Kosta Petrović mérnök városrendezési koncepciójához hozzátartozott még a Sokol otthon (Sokolski dom) építése is, amelynek tervezője De Negri Ferenc építész-mérnök, a munkában közreműködött Vasa Stefanović mérnök is. Az épületet 1931-ben kezdték építeni, de a terv megvalósítását lelassította a

világválság, ezért csak 1936-ban készült el. A Jugoszláv Királyság legnagyobb sportközpontja volt: különböző sportágak edzőtermei, egy kisebb és egy nagyobb csarnok, szabadtéri színház, bábszínház, nagy színházterem, könyvtár, központi elemi iskola kapott benne helyet. 1935/36-ban Petrović városrendezési koncepciójának részeként hozták létre, s a Nagy Néppark (Veliki narodni park) tervéhez tartozott. A park célja az volt, hogy Sándor és Mlaka területén (ma Harcosok sorakozója) egy sport- és szabadidőparkot létesítsenek. A terület rekonstrukciója lassan haladt, a második világháború miatt az új Népliget, Néppark nem készült el. A harmincas években, a második világháború kitörése előtt még néhány jelentősebb állami beruházás volt: a szabadkai vámtisztviselők számára készült bérpalota, illetve az igényes szolgálati lakások építése.

1931-ben lépett hatályba a Jugoszláv Királyság egyik legfontosabb, építésre vonatkozó jogi aktája, az Építészeti Törvény (Građevinski zakon)⁹, amely kimondja, hogy az ország minden településének rendelkeznie kell területrendezési tervvel és dokumentációval. A városi tanács 1938-ban fogadta el Szabadka város új Építészeti Törvényét, amely a Jugoszláv Királyság Általános Építészeti Törvénye (Građevinski zakon) 3. és 6., valamint a Községekről szóló törvény (Zakon o gradskim opštinama) 90. paragrafusai alapján készült el.¹⁰

Könyves-Tóth Mihály városrendezési koncepciójához, amely a város strukturális fejlődését, az utca- és a csatornahálózatának megfelelő, ésszerű kiépítését és fejlesztését irányozta elő a város területén egyre kritikusabbá váló bel- és szennyvízhelyzet miatt, kapcsolódott Kosta Petrović mérnök munkássága is. Szabadka városi szövetének követhető és ellenőrzött növekedése a parcellák megfelelő felosztása és a házak számozásának hiánya miatt akadályokba ütközött, ennek megoldására készült a mérnök felmérése. Az ésszerűsítés és a városon belüli szerkezeti kapcsolat, az alapvető szerkezeti elemek közötti kommunikáció erősítése az alapvető feladata mindkét városi mérnök rendezési és szabályozási elképzeléseinek és programjának. Ezek nemcsak elősegítették a modern várossá válás folyamatát, hanem általuk teljesebben ki, megteremtve a további fejlesztések alapját.

⁹ Viktorija Aladžić: *Uticaj Zakonodavstva na prostorni razvoj Subotice od kraja XVIII do druge polovine XX veka*. Subotica, 2007. Doktori disszertáció, 159–169.

¹⁰ Viktorija Aladžić: *Građevinski pravilnik gradske opštine Subotice iz 1938. godine*. *Zbornik radova Građevinskog fakulteta* 7. 2008. 67.

A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ ÉS AZ AZT KÖVETŐ IDŐSZAK

A második világháború és az utána következő időszak megváltozott politikai körülményei és igényei az 1938-as törvény átértelmezését hozták magukkal. A világháború alatt előzetes városépítési tervek elkészítésére írtak ki pályázatot, de ezek a tervek ma ismeretlen helyen vannak.¹¹ 1942-ben, az első díjas pályamű alapján épült fel a Lazar Nešić tér és a Makszim Gorkij utca sarkán levő modern stílusú lakó- és irodaház, az egyetlen említésre méltó épület, melyet a második világháború alatt emeltek. (SzTL, F:003, 3.3.1.34. Az 1943-ban készült térképen L. É. által bejelölve, 2. kép.) Hoffmann Kálmán építész tervei alapján 1952/53-ban a modern palotát kibővítették. Az épület megosztotta a szabadkai közvéleményt, ugyanis az utca frontjára néznek a konyhák és a fürdőszobák, míg az udvarra a nappali, ami építészeti szempontból megfelelő megoldás, mert az az objektum déli oldala.¹² A másik nagy beruházás 1942-ben történt, ekkor adták át a felújított vasúti pályaudvart, ami az 1944-es bombázás alatt nagy károkat szenvedett. Ebben az időben tatarozták a város valamennyi középületét: a városházát, a színházát, a városi népiskolákat stb.



2. kép: Az 1943. évi térkép

Az elsődleges célpontok mellett számos középület és lakóépület semmisült meg vagy sérült meg a Royal Air Force szeptember 18-án kezdődő bombatámadásai alatt. A mai Lazar Nešić tér épülettömbjében ugyan megmaradt az egykori

¹¹ Mészáros Piroska építész kiadatlan kézirat.

¹² Dragutin De Negri közlése.

tisztítható, de az ötvenes években azt is lerombolták, hogy a hatvanas években felépülhessen a Dragutin De Negri által tervezett bank és Aleksandar Kelemen új városházája. A középületben, ahol Szabadka különböző ügyosztályai kaptak helyet, korszerű tanácstermet is kialakítottak, az új épület a modern városi adminisztrációt szolgálta. Ez alatt az idő alatt a Komor Marcell és Jakab Dezső tervezte Városháza új funkciót kapott, Kultúrpalotává alakították át. A Zentai út lakónegyede is a lebombázott városnegyedben épült fel (IAS/SzTL, F:070 1629/1945 és IAS/SzTL, F:070 6078/1945).

A második világháború után, a szocialista Jugoszlávia egész területén a társadalmi viszonyok átalakulásának hatására új várostervezési tendenciák és feladatok kerültek előtérbe. Szabadka gazdasági ereje csökkent, hiszen a város gyárait és üzemait áthelyezték. A háború után a város legnagyobb malmának a gépeit leszerelték, és a boszniai Jajcába szállították. 1946-ban a Skrob keményítőgyárat összevonták, ugyanabban az évben a Ruff csokoládégyárat államosították, 1948-tól Pionir néven működött tovább, valamint más hasonló események hatására billent ki a gazdasági egyensúly¹³ (LOVRA 2013: 105). A földek kisajátításával előbb szövetkezeteket, majd nagy mezőgazdasági üzemeket hoztak létre, a nincstelen parasztoknak úgynevezett tapsikolt földet osztottak, a kitelepített németek helyére kolonisták érkeztek. Átalakult a város termelési szerkezete, egyre többen helyezkedtek el az iparban, a földművesek egy része a városokban kapott munkát, így kialakult a városok és falvak között ingázó réteg. A szocialista Jugoszlávia lassan ipari-mezőgazdasági országgá alakult át, s ez a tendencia Szabadka esetében is megfigyelhető volt, ami új városrendezési koncepciókat is feltételezett. Szabadkán új városfejlesztési tervek készültek, melyek alapjaiban megváltoztatták a kialakult városszerkezetet. Új ipari telepek, lakónegyedek alakultak ki. A XX. század közepének legsikeresebb városrendezési koncepciója a történelmi városközpont és a városliget (a szabadkaiak csak Kiserdőnek, illetve Dudova šumának nevezték) között kialakított Tito marsall sugárút.

A TITO MARSALL SUGÁRÚT KIALAKULÁSÁNAK TÖRTÉNELMI ELŐZMÉNYEI

A sugárút megvalósításának ötlete a XVIII. század végére nyúlik vissza, az első rendezési tervhez, melyet Ürményi Mihály, az 1782-ben kinevezett királyi biztos látott elő, a városi tanács 1780-ban készült jelentése alapján. A jelentésben szerepelt a szárazmalmok városon belüli elhelyezkedésének és az utcavonalak elmosódottságának problémája is: a házak-telkek bekerítetlenül álltak, így nem alkottak utcai frontot, utcavonalat. Az építési és tűzrendészeti szabá-

¹³ <http://suistorija.wordpress.com/industrija-i-industrijalci-ipar-es-iparosok/>

lyok ezeket a városszépészeti gondokat is igyekeztek megoldani: kötelezték a szárazmalmok központból való kitelepítését, az utcafrontok kialakítását, a nem megfelelő épületek lebontását, a házak tetejének biztonságosabb kialakítását. Az utcák valódi rendezése csak az 1839-ben elkészült felmérés és telekkönyv alapján kezdődött meg. Ürményi 1782-ben megbízta Carolus Leopoldus Kovátsot egy telekkönyv és a város térképének az elkészítésére¹⁴, ekkor a várost Maria Theresianopolisnak nevezték. Az 1778-ban készült térképen már felismerhetők térszerkezetének elemei – parcellák, utak – és berajzolták az álló- és folyóvizeket is¹⁵ (3. kép). A kéziratos térképen jól látható már a későbbi Tito marsall sugárút vonala. Könyves-Tóth Mihály 1885-ben készült vázlatrajza és szabályozási könyve is a (*Könyves-Tóth Mihály... Előterjesztése Szabadka sz. kir. város tekintetes tanácsához... a város háromszögös felvétele, lejt mérése, utca-szabályozása és csatorna tervezése ügyében. Szabadka, 1885. és vázlat. SzTL, F:003, 3.2.1.4.*) tényleges tengelyvonalat jelölte be. Az 1910-ben, Frankl István¹⁶ rajzolta térképen a sugárút a barokk várostervezést követi, a fákkal szegelezett sétány a Setaerdőt és a város központját, az épülő városházát hivatott összekötni (4. kép). 1928-ban, Kosta Petrović városrendezési térképén¹⁷ újra megjelenik a sugárút vonala, amelynek tényleges realizációját csak az ötvenes évek végén kezdték el.

A Tito marsall sugárút építését 1958-ban kezdték Franjo (Ferenc) De Negri vezetésével, és 1968-ban fejezték be, de már fia, Dragutin Karlo De Negri irányításával.

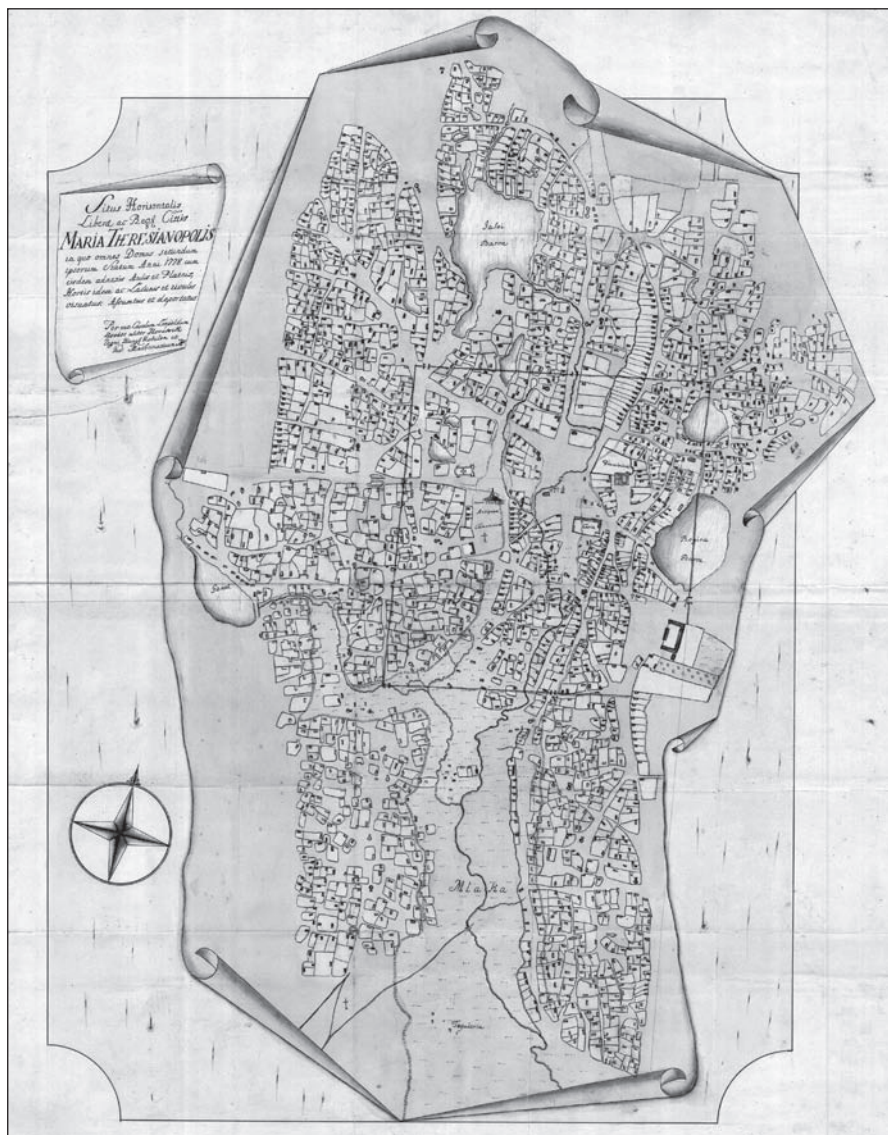
„Ebben az időszakban történt a Tito marsall sugárút megvalósítása, amely egyike volt Szabadka legviharosabb és legsikeresebb urbanisztikai lépésének. Ebben az esetben a városi szövet rehabilitációjáról és rekonstrukciójáról volt szó, ahol párhuzamosan az elavult és leromlott földszintes lakásállomány lecserélésével lét-

¹⁴ Iványi István: *Szabadka szabad királyi város története II.* Bittermann József könyvnyomdájából, Szabadka, 1892. IAS/SzTL. 146.

¹⁵ Antun Rudinski: *Tri rukopisne karte Subotice iz druge polovine XVII veka. Rukovet 2, Subotica NIO Subotičke novine*, 1984. 178–184.

¹⁶ Nerealizovani regulacioni plan (današnje) Aleje maršala Tita, i karta ulične mreže Subotice. 1910., 1915. Istvan Frankl (Frankl István). A (mai) Tito marsall sugárút nem megvalósított szabályozási terve, és Szabadka utcahálózatának térképe. IAS/SzTL, F:003, 3.1.1.14. Karta ulične mreže slobodnog kraljevskog grada Subotica. 1911. Istvan Frankl ml. (ifj. Frankl István). Szabadka szabad királyi város utcahálózatának térképe. IAS/SzTL, F:003, 3.1.2.74.

¹⁷ Na štampanoj karti ulične mreže Subotice (1928) su 1930. godine obeležena mesta na grobljima određena za samoubice. Gradsko građevinsko odeljenje (Szabadka Építészeti Ügyosztálya). Az 1928-ban nyomtatott utcahálózati térképre 1930-ban bejelölték a városi temetőben a város által meghatározott temetkezési helyeket az öngyilkosok részére. IAS/SzTL, F:047, II-70/1927.



3. kép: Az 1778-ban készült térkép

rejött a funkcionális kapcsolat is a városközpont, valamint a sport- és rekreációs központ, a Setaerdő között egy vágyott utcán keresztül a modern urbanizmus szellemében”¹⁸ (MITROVIĆ 2005: 16). „1960-ban a mesterek igyekeztek befejezni

¹⁸ „U tom period odvijala se realizacija Aleje maršala Tita, kao jedna od najburnijih i najuspešnijih urbanističkih poteza u Subotici. U ovom slučaju se radilo o sanaciji i rekon-



4. kép: Frankl István térképe 1910-ből

a Sugárútnak, az új városi település sétányának a burkolatát, mert várható volt az elnök látogatása, s már előre eltervezték, hogy végighalad a sétálóutcán, amit róla neveztek el” (KRSTIĆ 1992: 67).¹⁹

MODERN VÁROSSÁ VÁLÁS

Szabadka területe intenzív kiépítésének, a XIX. század végén kezdődő, még a tényleges iparosodás előtti időszak eredményeként alakult ki a város történelmi központja és a nagyobb kiterjedésű, a város területének meghatározó részét felölelő külváros. Ezek a strukturális egységek a világháborúk, a szocialista új-jáépítés és a volt Jugoszlávia szétesése után is részleteiben változva, de jellemben változatlanul megtartották a XVIII. században kialakított utcahálózatot, valamint a XIX. és XX. század fordulóján kialakított térviszonyokat. Az ipari létesítmények területi terjedésének határait a város az utcák kikövezésével szabta meg, amelyet a városszépítő bizottság és a városi tanács javaslatára 1878-ban kezdtek meg a Korzó vasúti pályaudvar felőli végétől nyugat felé. Ennek hatására az utca frontja bezárult, s már az 1890-es években elnyerte mai formáját.

Az építkezések keletről nyugat felé haladtak: a kelet–nyugati tengely a pályaudvartól a Korzón, a főtéren és a Zombori úton át a Szent Teréz-templomig terjed, amely tengely mentén találhatóak a városi jellegű stílépületek, bérpaloták, így határozva meg egy központi zónát. A zónán kívül eső területeket a falusias jellegű építkezés jellemezte. A szocializmus várostervezésének ideológiája nem sokban tér el a XIX. század városiasodásának alapvető törekvéseitől, amelyek az ésszerűsítést, a Szabadkán még múlt század közepén is fennálló

strukciji gradskog tkiva, gde je paralelno sa zamenom zastarelog i trošnog prizemnog stambenog fonda, ostvarena i funkcionalna povezanost gradskog centra sa zelenim i sportskim kompleksom Dudove šume preko Željene ulice u duhu modernog urbanizma.”

¹⁹ „Majstori su 1960. baš svojski navalili da završe popločavanje šetalista novog gradskog naselja Radijalca jer se očekivala poseta Predsednika, a već je unapred bilo isplanirano da se on kolima proveze alejom koja je ponela njegovo ime.”

különbségek és egészségtelen természeti viszonyok megoldását irányították elő. Az ötvenes évek várostervezési tendenciája a különbségek megszüntetésére irányult, mégsem tudott teljes mértékben eleget tenni e törekvésnek.

„A várostervezés feladata, hogy elősegítse az élet és munka megfelelő megszervezését egy adott közösségen belül, annak továbbfejlesztésének kilátásával. A fontos feladatok egyike, amely a szocializmusban adódik, az ellentétek megszüntetése a város és a falu között, a településen belül pedig a központ és a külvárosok közötti különbség eltörlése” (MOMČILOVIĆ 1953: 11–12).²⁰

ÖSSZEGZÉS

Szabadka modern várossá válásának folyamata már a XIX. század végén elkezdődött, s ez nyomon követhető a Tito marsall sugárút fejlődéstörténetének fázisain keresztül. Az út megoldása egyesíti mindazokat a tényezőket, amelyek a korszerűsítéshez vezettek. A XIX. század végén egyre egészségtelenebbé váló környezet, a szennyvízcsatornák hiánya, valamint a városon keresztülhaladó nyitott csatornahálózat és a magas belvív járványok kialakulásához vezetett, illetve a középkori, szabad vonalvezetésű, szabályozatlan úthálózat sem burkolóanyagát, sem szélességét tekintve nem felelt meg a polgáriasodó Szabadka növekvő igényeinek. Ezek a tényezők járultak hozzá a Tito marsall sugárút megépítéséhez és az általános és átfogó tervezési feladatok és az első tényleges várostervek összeállításához. Az út tervét Ürményi Mihály királyi biztos látta elő a XVIII. század végén, tényleges megvalósításához azonban csak a XX. század második felében kezdtek, így valósítva meg a Fűzfás-ér nyitott csatornájának, a belvív és szennyvíz okozta helyzet megoldására tett kísérleteket. Könyves-Tóth Mihály és Kosta Petrović várostervei, felmérései hozzájárultak a korszerűsítési folyamatokhoz, amelyek a XX. század közepétől felgyorsultak. Szabadka esetében jellegében megmaradt a XVIII. században kialakult utcahálózat, a város megtartotta a jellegzetes, XIX. és XX. század fordulóján kialakult térvizonyait, részlegesen belvárosát. A múlt század folyamán a történelmi városmag és a szélesebb belváros képére legnagyobb hatással a bombatámadások során kialakult foghíjak beépítésére tett kísérletek voltak, amelyek a szabadkai várostervezés újabb folyamatát jelentették.

A különbség a XIX. század végén kialakuló polgári és falusi jellegű városterület között a mai napig megfigyelhető, ezt a második világháború utá-

²⁰ „Zadatak je urbanizma da omogući pravilnu organizaciju života i rada unutar jedne određene zajednice sa perspektivom njenog daljeg razvoja. Jedan od zamašnjih zadataka, koji u socijalizmu postavlja, jeste otklanjanje suprotnosti između grada i sela, a unutar naselja brisanje razlike između centra i periferije.”

ni tömeges lakásépítés enyhítette, valamint az alapvető higiéniai feltételeknek eleget nem tevő döngölt falú házak lebontása meg a zárt csatornahálózat kialakítása. A város lakosainak lélekszáma a világháborúk következtében csökkent, így a múlt század elején még 100 000-es város csak a hatvanas évek folyamán nyerte vissza lakosainak számát. Az 1944-es bombázásokban megrongálódott és lerombolt épületek, a lakóépületek és infrastruktúra gyenge minősége és hiánya, valamint a város fejlődése jelentős mértékben közrejátszott a sugárút régi tervének újragondolásában és kivitelezésében. Várostervezési szempontból a lakósűrűség növelése, az elavult épületállomány felcserélése korszerű lakóépületekkel, a megfelelő infrastruktúra kialakítása, a közművesítés, az el-mocsarasodott, szennyezett Fűzfás-ér problémájának megoldása (higiéniai és egészségügyi szempontok is közrejátszottak), nem utolsósorban egy új városi korzó kialakítása volt a második világháború előtti várostervezők és az ötvenes évek városi mérnökeinek (Baltazar Dulić és Franjo [Ferenc] De Negri) elképzelése és feladata, amikor vázolták a mai sugárutat, amely követi a Fűzfás-ér vízfolyásának természetes vonalát és a talaj a város központi részének irányába való lejtését. A Szabadka központi tengelyére merőleges Tito marsall sugárút kialakulása nemcsak a szociális lakásépítés egy sikeres példája, hanem annak a modern gondolatnak a majdnem egy évszázados késéssel való megvalósítása, amely a korszerű várossá válás folyamatát szervesen végigkísérte a XIX. század nyolcvanas éveitől a múlt század második feléig.

IRODALOM

Könyvek

- ALADŽIĆ, Viktorija 2007. *Uticaj Zakonodavstva na prostorni razvoj Subotice od kraja XVIII do druge polovine XX veka*. Doktori disszertáció, Szabadka
- GYÖRE Kornél 1976. *Szabadka településképe*. Életjel Könyvek 12., Szabadka
- IVÁNYI István 1892. *Szabadka szabad királyi város története II*. Bittermann József könyvnyomdájából, Szabadka
- KÖNYVES-TÓTH Mihály 1885. *Könyves-Tóth Mihály előterjesztése Szabadka sz. kir. város tekintetes tanácsához... a város háromszögös felvétele, lejtérése, utca-szabályozása és csatorna tervezése ügyében*. Bittermann József könyvnyomdájából, Szabadka
- KRSTIĆ, Boško 1992. *Subotičke senke – Pločnik bez kraja – Ima mesta na kojima možete da radite i gradite koliko god hoćete a da nikada ne budu završena: uvek im nešto nedostaje*. Subotica
- MITROVIĆ, Mihajlo szerk. 1953. *Gradovi i naselja u Srbiji*. Razvoj, urbanistički planovi i izgradnja 1946–1951. Bevezető MOMČILOVIĆ, Dragoljub, DULIĆ, Baltazar 1953. *Gradovi i naselja u Srbiji, Subotica*. Beograd
- RUDINSKI, Antun 1984. *Tri rukopisne karte Subotice iz druge polovine XVII veka*. Rukovet 2., Subotica
- Szabadkai Történelmi Levéltár 2011. *Szabadka régi térképek tükrében*. Szabadka

Archív anyag

IAS/SZTL (Szabadkai Történelmi Levéltár), ZZUS (Zavod za urbanizam, Subotica)

Folyóiratok

- ALADŽIĆ, Viktorija 2008. Građevinski pravilnik gradske opštine Subotice iz 1938. godine = *Zbornik radova Građevinskog fakulteta*, 7. 67.
- ALADŽIĆ, Viktorija 2009. Lakáskultúra és várostervezés a Vajdaságban. = *Létünk* 4. 63.
- LOVRA Éva 2013. A lebombázott Vojnich-kúriától a Szabadegyetem épületéig. = *Híd* 6. 103–113.
- LOVRA Éva (2.) 2013. Az 1950-es évek városépítészete és architektúrája Szabadkán. Az első rendezési terv a II. világháború után és más korai építkezések = *Létünk* 3. 77.
- MITROVIĆ, Vladimir 2006. Naša arhitektura je bila pozapadno orijentisana. Intervju: arhitekta Karlo De Negri. Tabakovićeve nagrada za arhitekturu 2006. Dragutin Karlo De Negri, Društvo arhitekata Novog Sada = *DaNS* 51. 16.

Internetes forrás

<http://suistorija.wordpress.com/industrija-i-industrijalci-ipar-es-iparosok>

Turning into a Modern City

Tendencies in Urban Planning in Subotica from the Last Third
of the 19th to the Second Half of the 20th Century

At the end of the 19th century, the urban fabric of Subotica, a town/village-like place with its market-town characteristics, struggled with both social changes and changes in traffic dynamics. Its outskirts are characterized by a loose network of streets, while the downtown area shows a dense, medieval urban fabric. Owing to inadequate regulation of inland waters in Subotica and lack of sewage network, epidemics often occurred. Solutions to the health situation as well as the issue of population and traffic growth, as well as the increase of population density, the unregulated urban fabric, rising almost organically within the settlement, demanded new tendencies and ideas which would meet the needs of the urbanized townspeople. The first significant ideas of town planning, which triggered new urbanization of the city, are connected to the name of Mihály Könyves-Tóth. In the first half of the century, it was architect Kosta Petrović who continued the modernization. This tendency persisted into the second half of the 19th century.

Keywords: Subotica, urbanization, urbanized townspeople, Könyves-Tóth Mihály, Kosta Petrović

Formiranje modernog grada
Urbanizacioni trendovi u Subotici od poslednje trećine
19. veka do druge polovine 20. veka

Usled seosko-gradskih karakteristika palanačkog naselja, urbane strukture sa retkom naseljenošću na periferijama i srednjevekovno guste ulične mreže u centru, kao i usled nepovoljnih hidrografskih uslova, Subotica se krajem 19. veka borila i sa antagonističkim društvenim preobražajima, kao i sa promenama u dinamici saobraćaja. Zbog nestručnog tretiranja podzemnih voda i neizgrađenosti kanizacionih mreža, u Subotici su se često javljale razne epidemije. Rešavanje zdravstvenih uslova, demografska i motorizaciona ekspanzija, pitanje povećanja gustine nastanjenosti, kao i nesistematičnost rasta urbane strukture nasred naselja, zahtevali su nove urbanističke tendencije i zamisli, koje bi bile usaglašene sa potrebama novonastalog građanskog stanovništva.

Prva značajna urbanistička rešenja koja su pokrenula proces formiranja modernog grada vezana su u Subotici za ime inženjera Mihalja Tota-Kenjveša. U prvoj polovini 20. veka je inženjer Kosta Petrović nastavio proces modernizacije koji se zatim protegao i u drugu polovinu 20. veka.

Ključne reči: Subotica, urbanizam, pojavljivanje građanstva, Mihalj Tot-Kenjveš, Kosta Petrović

Beérkezés időpontja: 2014. 01. 01.

Közlésre elfogadva: 2014. 01. 18.