

Lovra Éva

: Újvidéki Egyetem, Építőmérnöki Kar,
: Városrendezési Tanszék, Szabadka
: lovra.eva@gmail.com

AZ 1950-ES ÉVEK VÁROSEPÍTÉSZETE ÉS ARCHITEKTÚRÁJA SZABADKÁN

Az első rendezési terv a II. világháború után és más korai építkezések

Urbanism and Architecture of Subotica in the 1950s
The first Town Plan after World War II and other early buildings

Szabadka városrendezése és építésze a második világháború után teljesen megváltozott. A városszöveti szakadások, a bombázás alatt keletkezett üres telkek beépítése, valamint az engedély nélküli építkezések gyengítették a városszövet egységes struktúráját. A város funkcionalitásában sem igazodott az új igényekhez, s már a világháború előtt szembesült a közlekedés, a teherforgalom és a növekvő népesség okozta problémákkal, melyeket új tervvel (Direktivni plan) kívántak megoldani. A feldolgozott adatok és az akcióterv alapján 1951-ben elkészült Szabadka város szabályozási terve (Direktivni regulacioni plan Subotice). Az ötvenes évek urbanizációs folyamata a rombolás nélküli várostervezés elvét követte. A Városrendezési és Közművesítési Titkárságnak (Sekretarijat za urbanizam i komunalne poslove) a főmérnöke, Franjo (Ferenc) De Negri által tervezett Tito marsall sugárút (a város központi részét és a Setaerdót [Dudova šuma] összekötő út) jó példája ezeknek a törekvéseknek.

Kulcsszavak: Szabadka, terv nélküli terjeszkedés, urbanizáció, Direktivni regulacioni plan Subotice, Tito marsall sugárút

Szabadka egyre egységesebb városképét nemcsak a második világháború bombatámadásai okozta városszöveti szakadások gyengítették, hanem a város ellenőrizetlen és terv nélküli terjeszkedése északkeletre, különösen a városból kivezető utak mentén. A város erős középkori maggal rendelkezett, de mezővárosi, elterülő jellege, a központi területet körülvevő kacskaringós, szűk utcái, nyitott csatornái és vizenyős területeinek még mindig megoldásra váró problémája városszövetének oly mértékű minőségi lazulását eredményezték, hogy még mindig nem tudott eleget tenni az adott kor követelményeinek. Az ötvenes éveket megelőzően is foglalkoztak ezekkel a problémákkal a várostervezők, főleg Könyves-

Tóth Mihály^{1,2} (1884) és Kosta Petrović³ (1928) mérnökök. A kidolgozott tervezetek ellenére a sarkalatos pontokon nem történt előrelépés, megvalósításukat ellehetetlenítette az első világháború, a gazdasági helyzet és a városi vezetésben felmerülő érdeklentétek. Mindezeket a várostervezési problémákat a háború után még erősítette a település külterületeinek jogtalan kisajátítása és a megfelelő urbanizáció nélküli területeken való építkezés. Az így kialakult monoton, minden kísérőobjektumtól (oktatási, kereskedelmi, más szolgáltatást kielégítő stb.) mentes városrészek távol estek a város központi részétől, a perifériára szorultak. Ez az állapot egy szabályozási terv kidolgozását igényelte.

A SZABÁLYOZÁSI TERV KIDOLGOZÁSÁNAK FOLYAMATA

A második Jugoszlávia (1945 novemberétől Demokratikus Föderatív Jugoszlávia, 1946-tól Jugoszláv Szövetségi Népi Köztársaság) megalakulása után, 1948-ban kezdték meg egy átfogó településszabályozási terv előkészítését (DE NEGRI, KOPILOVIĆ, DUJMIĆ, JOVIČIN 1975: 89), amelyet nemcsak városi szinten igényeltek, de a második világháború után lassan magához térő országnak

¹ Könyves-Tóth Mihály mérnök 1839-ben született Debrecenben, és 1919-ben halt meg Budapesten. A műegyetemet Bécsben végezte, 1865-ig az egykori cs. és kir. 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, városzabályozási és csatornázási kérdésekkel, valamint városi vízműépítési feladatokkal; vasutakat nyomjelzett és épített; vízépítési és folyamszabályozási feladatokat oldott meg. Forrás: Révai Lexikon, netlexikon.hu

² Szabadka város városszépítő bizottsága 1883-ban Könyves-Tóth Mihály vállalkozó mérnököt bízta meg a település lejt mérésének, általános utcarendezési és csatornázási tervnek 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, lejtérése, utca-szabályozása és csatorna tervezése ügyében. Szabadka, Bittermann József könyvnyomdájából 1885*) egy vázlatrajzot is tartalmazott (SzTL, F:003, 3.2.1.4.).

³ Kosta Petrović (Klanjec, ? 1891–Szabadka, ?) 1920 augusztusától a város főmérnöke, miután az előző városi mérnököt, Váli Júliát felmentették (IAS/SzTL, F:47, 225/1920.). Az új városi mérnök észrevette mindazokat a hibákat, amelyeket a város építésért felelős osztálya vétett a feladatok addigi ellátásában, s emiatt kidolgozott egy új munkaprogramot, amelyik a hatékonyabb és szabályszerűbb munkavégzésért volt felelős (a programot elfogadta az akkori polgármester, Franjo Sudarević). Szabadka területén a házakat csak a kerületeik számozása alapján tartották nyilván, így nehéz volt meghatározni a házak pontos elhelyezkedését, azt a számot, amely alatt találhatóak. Petrović mérnök vezetésével 1921/22-ben elvégezték a házak újraszámozását, amely szintén a hatékonyabb várostervezést szolgálta.

is szüksége volt, hiszen ezáltal felmérhette és modernizálhatta a területén lévő településeket, előrevetítve az újabb korszak, a titóizmus változásait. Az 1948. év nemcsak városrendezési szinten meghatározó, de ettől az évtől számíthatjuk a szocreállal való leszámolást, a szocialista modern megszületését, hiszen Josip Broz Tito szakítása Sztálinnal és diktatúrájával (1948) politikai, társadalmi és művészeti szinten is mérőföldkő (Tito elvetette a szocreált, egy modern, nyugati mozgalmat hirdetett, amit szocmodernként definiált a tanulmány szerzője).

A város geográfiai, vízrajzi, etnikai és általános értelemben vett urbanisztikai jellemzőinek legszükségesebb felmérése és az adatok összegyűjtése után készült el a Szabadka szabályozási tervének elkészítésére irányuló akcióterv (Program za izradu regulacionog plana Subotice) (DE NEGRI, KOPILOVIĆ, DUJMIĆ, JOVIČIN 1975: 89, MÉSZÁROS kézirat, SABO 2002: 121). A program – az általános alapelvek mellett – tartalmazta még a fejlődés irányába mutató követendő irányelveket, melyeket a gazdasági, közlekedési, kulturális, oktatási és társadalmi elemzések és a népességnövekedés figyelembevételével alakítottak ki. A háború alatt csökkent Szabadka lakosainak száma, majd néhány év stagnálás után, követve a gazdasági helyzet alakulását, növekedni kezdett, s ez a tendencia követte az állam fellendülését, gazdaságának és társadalmi-politikai képének változásait.

A város funkcionalitásában sem igazodott a megváltozott igényekhez, amelyeket az előrevetített, de a várost mégis felkészületlenül érő fejlődés diktált. Már a világháború előtt szembesült a közlekedés, a teherforgalom és a növekvő népesség támasztotta problémákkal, amelyeket az adott kor várostervezői igyekeztek megoldani, de a megvalósítás, illetve az újragondolás csak a titói korszakban realizálódott. Az ötvenes években új tervvel (Direktivni plan) kívánták megoldani ezeket a problémákat, amelyek közül elsődlegesnek tekintették a lakáskérdést, a város utcahálózatának, szennyvízelvezető hálózatának, csatornarendszerének bővítését és szabályozását a három közigazgatási régióra osztott százezer lakosú (DULIĆ 1953: 159) város fejlődését követve.

LAKHATÁSI ÉS TERÜLETFEJLESZTÉSI MEGOLDÁSOK

Az 1944-es bombázásban megrongálódott történelmi épületek, főleg a vasút vonalán megsemmisített épülettömbök új területeket nyitottak a szükség hozta építészet és az urbanizmus alakulására. A „krov nad glavom” (MALDINI) – tetőt a fejek fölé – ideológiája kizárta az esztétikát és az individualizmust. A kollektivist, monumentális képzőművészeti elemekkel tarkított, rossz minőségű anyagból épült alaktalan és monoton épületek állami megrendelésre készültek.

Az Akcióterv-, Településfejlesztési Koncepció (Program za izradu regulacionog plana Subotice) alapján készült el Szabadka Településszerkezeti és

Szabályozási Terve (Direktivni regulacioni plan Subotice) 1951-ben, ami 1952-ben lépett hatályba, és 1959-ig volt érvényben (DE NEGRI, KOPILOVIĆ, DUJMIĆ, JOVIĆIN 1975: 89). Az országban Szabadka Városrendezési Intézete az elsők között készített ilyen dokumentumot. A terv újdonságai között szerepelt az új ipari övezetek kialakítása a délkeleti és déli városrészen. A helyszín kiválasztásához valószínűleg hozzájárult a város természeti képe is, a vízrajza és a klimatikus változások, különösképpen a szelek iránya (GUP 1983: 88 DULIĆ 1953:164)⁴ és a teherszállítás lehetősége. A térképen (IAS/SzTL, F:003, 3.3.1.42. – 1954-ben kidolgozott előzetes városrendezési terv, *1. melléklet*) jól láthatók a vasútvonalak és a potenciális közlekedési kapcsolatok.



1. melléklet

⁴ Az előzetes tanulmányokat az 1983-ban elfogadott GUP-ban találtam meg, így az éghajlat, vízrajz és más, az évtizedek alatt nem változó adatok alapján vonom le a következtetéseket.

Kétezer lakásban nem voltak megfelelőek a higiéniai feltételek, s emellett még 2300 lakásra volt szükség (DULIĆ 1953: 157). A térkép⁵ tanúsága szerint a lakásgondok megoldását többemeletes lakóházak építésében látták, amelyeket a város lebombázott épületei és földszintes házai helyett építettek. Blokkoknak még nem nevezhetők ezek a kisebb lakónegyedek, hiszen lakótelepiségét enyhíti a városközpont közvetlen közelsége.

A város 1954-es urbanisztikai térképén⁶ (*1. melléklet*) új köz- és lakóépületekként (nove javne i stambene zgrade) jelennek meg az említett lakótelepek, majd 1958-ban már megkezdődik az első négyemeletes lakóházak építése⁷, amelyekre a típus szerinti tervezés jellemző. Egyenépületek, azonos anyaghasználattal és karakterisztikákkal. A város általános településrendezési tervének (Generalni plan, GP)⁸ a lakótelepekről szóló 1959. évi kivonata⁹ központi és külvárosi zónákra osztja a várost, s az említett két lakótelepi rész – ami nem is igazán az elszigetelt blokkok kategóriája – a központi részhez tartozik, a 15 mikronegyed része, vagyis a közvetlen belvároshoz sorolható.

A statisztikai felmérés szerint, amely megelőzte az 1952-ben elfogadott tervet (Direktivni plan), a 14 000 felépített lakásnak 0,07%-a három-, 0,3%-a két- és 2%-a egyemeletes, míg 95%-a földszintes. Szilárd anyagból 19%, vegyes építőanyagból 22% és gyengébből (döngölt falú) 59% készült. Szabadkának az ötvenes évek elején 50 000 lakosa volt, az átlagos népsűrűség pedig 60 lakos hektáronként (DULIĆ 1953: 157).

SZABADKA VÁROS SZABÁLYOZÁSI TERVE

A rendelkezésünkre álló statisztikai adatok alapján a Szerb Népköztársaság önkormányzati ügyekkel foglalkozó minisztériuma (Ministarstvo za komunalne poslove NR Srbije), illetve Szabadkára kihelyezett tagozata (az első volt a Vajdaságban) állította össze a város szabályozási tervének előkészítésére vonatkozó programját. Az újvidéki Városrendezési Intézet Szabadkára kihelyezett építészei

⁵ IAS/SzTL, F:003, 3.3.1.42.

⁶ IAS/SzTL, F:003, 3.3.1.42 jelzet, a térképen a meglévő és a tervezett épületeket vázolják, a tervezett épületek az ún. nove javne i stambene zgrade.

⁷ IAS/SzTL, F:138, 1956

⁸ IAS/SzTL, F:138, 1959, *Generalni plan*, Urbanistički zavod, Atelje za Urbanističko i arhitektonsko projektovanje, *Generalni plan*, Beograd; Analitička studija Urbanističkog plana Subotice, akta br. 16158.

⁹ IAS/SzTL, F:138, 1959, *Generalni urbanistički plan Subotica–Palić*, 2000. Zavod za Urbanizam i geodeziju, Subotica, 1981. *Analitička studija urbanog plana grada Subotice*, 1959. IVANDEKIĆ, Dr. Pajo: *Ekonomске osnove urbanističkog razvoja grada Subotice*, 1959. Megjegyzés: a levéltárnak nincsenek eredeti dokumentumai, amelyek az 1959. évi kollektív építkezésre vonatkoznak, ezért az 1981-es kivonatot használtam.

Baltazar Dulić¹⁰, Hoffmann Kálmán és Franjo (Ferenc) De Negri¹¹ voltak. A feldolgozott adatok és az akcióterv, program alapján 1951-ben elkészült Szabadka város szabályozási terve (Direktivni regulacioni plan Subotice), amit 1952-ben fogadott el a városi népbizottság (Narodni odbor grada Subotice). A szabályozási terv tervezői Baltazar Dulić és Franjo (Ferenc) De Negri építészek voltak. Dulić nevéhez fűződik a palicsi szabadtéri színpad tervezése (1950), míg De Negri tervei alapján készült a palicsi állatkert és a férfistrand üdulőterületekkel való bővítése (1949), valamint a második világháború előtt a már említett (1931–1936) modern Sokol otthon (Sokolski dom, a mai Jadran). Érezhető az épületen a Bauhaus formaisága, habár Szabadkán ebben az időszakban még nem használják ki teljesen az új konstrukciós anyagok (acél, üveg, beton) nyújtotta lehetőségeket.

Az építészek Szabadka szabályozási tervében ötven évre előretelkintő fejlesztési és szabályozási stratégiát fogalmaztak meg. A hosszabb időintervallumot a következők igazolják:

1. az eddigi lassú fejlődés,
2. a város túlnyomórészt mezőgazdasági jellege,
3. a tény, hogy a terv előirányozza a városszerkezet modernizált rekonstrukcióját, de figyelembe kell venni a meglévő értékeket (az értékek alatt az építészeti értéket képviselő, történelmi jelentőségű épületeket, valamint az általuk meghatározott mikrokörnyezetet értik – L. É.), amelyek figyelembevétele nehezíti és lassítja a terv megvalósítását (DULIĆ 1953: 159).¹²

A terv előirányozza az ipari létesítmények kitelepitését a város központi részéből a déli és délkeleti üres parcellákra, szomszédságukban kialakítva olyan

¹⁰ 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 Szabadkán az urbanizmus területén, és pályájának utolsó szakaszában a szabadkai főiskolán. Nevéhez fűződik a város urbanisztikai terve (1953) és a palicsi szabadtéri színpad (1949–1950) terve is.

¹¹ De Negri Ferenc (Szabadka, 1903–1975) építész, 1927-ben diplomázott Belgrádban, 1934-ben szerezte meg a szakvizsgát, amellyel önállóan is tervezhetett. Legjelentősebb alkotása az I. Aleksandar király nemzeti otthon, vagyis a Sokolski dom (mai Jadran) épülete Szabadkán (1931–1936). A második világháború után városépítőként dolgozott, először mint a Vajdasági Urbanisztikai Intézet munkatársa, majd mint a szabadkai kihelyezett tagozat vezetője. 1951-ben Baltazar Dulićtyal együtt elkészíti a város szabályozási tervét. Nevéhez fűződik a Tito marsall sugárút kialakítása is (1958), valamint a palicsi állatkert (1946) megtervezése stb.

¹² „Ovaj veći vremenski razmak opravdan je: 1) dosadašnjim sporim razvojem, 2) pretežno agrarnim karakterom grada, 3) činjenicom što urbanistički plan predviđa rekonstrukciju gradskog organizma na savremenoj bazi, pri čemu se mora računati sa postojećim vrednostima, koje će otežavati i usporavati njegovu realizaciju.”

telepeket (Zorka, Aleksandrovo – Sándor, Mali Radanovac – Kisradanovac, Mali Bajmok – Kisbajmok), amelyek élhetőek, és megfelelnek a családok igényeinek (oktatási és kulturális intézmények, rekreációs területek, egészségügyi ellátás közelsége és jó megközelíthetőség). A város közlekedésének tehermentesítésére az átmenő forgalmat a városon kívülre terelik, felújítják a már meglévő utakat, valamint körgyűrűszerű formát adnak az új összekötő utakkal.

A VÁROSI SUGÁRUTAK KIALAKÍTÁSA

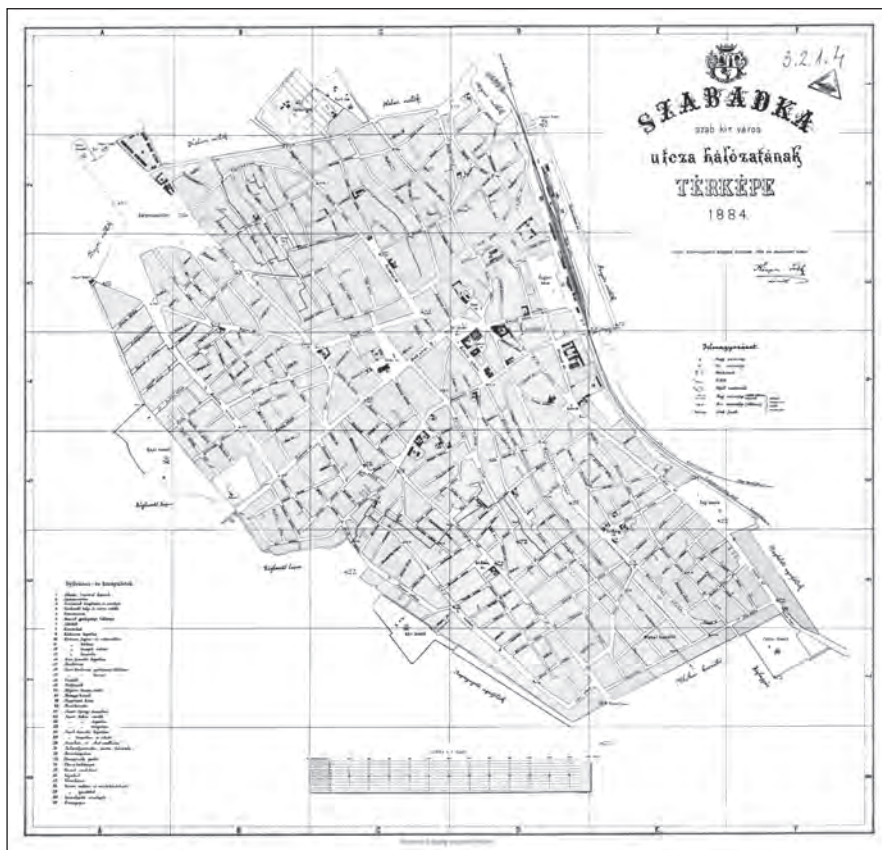
Baltazar Dulić építész feljegyzései (*Gradovi i naselja u Srbiji – Razvoj, urbanistički planovi i izgradnja 1946–1951* [szerk. Mihajlo Mitrović építész, 1953]) Szabadka fejezetében egyáltalán nem tesz említést Könyves-Tóth Mihály terveiről (1885), még történelmi-urbanisztikai áttekintésben sem, így csak feltételezhető, hogy az új sugárút (Novi bulevar) 1952-es terve az 1885-ben készült vázlat és szabályozási könyv (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: IAS/SzTL, F:003, 3.2.1.4. 2. melléklet) alapján készült.¹³ Két sugárutat tervezett De Negri és Dulić, az egyik a Setaerdót és a város központját összekötő Tito marsall sugárút, ami a Fűzfás-ér (HOVÁNY 1999: 17)¹⁴ nyomvonalán húzódott. Megoldást kellett találni a Zorkából¹⁵ lefolyó szennyvíz elvezetésére, és új lakásokat kellett építeni, ami megnövelte a város központi részének lakó-sűrűségét. A másik, a már említett Novi bulevar, amely a Rogina bara¹⁶ vonalán húzódott, illetve az 1944-ben lebombázott Vojnich-kúria (Lazar cár tér keleti oldala) helyén vezetett volna a vasúti pályaudvartól a Zombori útig, érintve a Városháza előtti teret.

¹³ Sabo, Žombor (2002): *Stepski grad* című művében, illetve Mészáros Piroska kéziratában és Rudinski, Antun (1985) Szabadka városközpontjának tér- és időbeli fejlődése című tanulmányában is utalnak az összefüggésre. A térképeket tanulmányozva fellelhetőek az azonosságok.

¹⁴ Fűzfás-ér: fokként is meghatározott ér, aminek medre a Tito marsall sugárútról 1787-ig a Rudics (Október 10-e) utca déli részén át, megkerülve a Zombori úton (Matko Vuković utca) levő Rókus-kápolnát találkozott a Sömlyékkel, 1787-et követően pedig a Köztársaság téren és a Strossmayer utcán át a Nagypostánál találkozott a Sömlyékkel – az utóbbi szakaszát helyesebb Fűzfás csatornának nevezni; vizét a Mlaka vitte a Kis-Palicsba.

¹⁵ 1904-ben alapították a Klotild sósavgyárat. Ötven évvel később a Zorka nevet vette fel.

¹⁶ Rogina bara: valószínűleg semlyékes medrű tó, a Lenin park, az Engels, a Đuro Đaković, a Vasa Stajić utcák és a Korzó (Boris Kidrič utca) tájékán; 1730 tájáig a Dafiment-épület és Népszínház vonalán volt fok kötötte arra a mesterséges tóra, aminek gátja 1750 tájáig a Gombkötő utcánál volt.



2. melléklet

„Kifejező városvonal az új sugárút, ami összeköti az új állomást [vasútállomás – L. É.] a városháza előtti főtérrrel, majd a már meglévő széles utat követve nyugat felé tart, Zombor irányába. De kivezető út jellege megszűnik azzal, hogy az üres területen a város és Kisbajmok között, az út tengelyén Sportközpontot terveznek, amivel egy védő városi motívumot kap” (DULIĆ 1953: 164¹⁷, 3. melléklet).

A város rendezésének szempontjából a Novi bulevar előzetes terve és ötlete ideálisnak és forradalminak tekinthető, s ezt a tervezetet már a második rende-

¹⁷ „Izrazito gradski potez je bulevar, koji spaja novu putničku stanicu sa glavnim trgom pred gradskom kućom, a zatim dalje vodi postojećim širokim putem prema zapadu za Sombor. Ali, karakter izlaznog puta je ukinut time što je na praznom prostoru između grada i malog Bajmoka u osovini toga puta projektuje glavni Fiskulturni centar i time dobija zaštitni urbanistički motiv.”



3. melléklet

zési terv (1963) és a város központi területeire (szélesebb belváros) vonatkozó, 1968-ban elfogadott részletes urbanisztikai terv jóváhagyta és átvette.¹⁸

Az 1944-es bombázások alatt megrongálódott vagy teljesen lerombolt épületállomány eltüntetésének, illetve a belváros korszerűsítésének terve, a gazdasági fejlődés, a gépjárművek megjelenése a megváltozott igények kielégítésének céljából részben pozitív hatással volt Szabadka építészetére. A belváros és egész területe közművesítésének modernizálása és kiépítése nélkül a város nem tarthatott volna lépést lakói legalapvetőbb és egyre növekvő igényeivel, növekvő számával. Az 1968-ban elfogadott terv, illetve a tervezett épületeket bemutató térkép drasztikus változtatásokat javasol, s – ellentétben a belváros újratervezésére 1964-ben kiírt pályázat feltételeivel¹⁹ – részben figyelembe veszi a történelmi

¹⁸ A következtetést a szerző az előzetes terv és a hatályba lépő terv grafikai anyaga alapján vont le a tervezett és végül elfogadott várostérképek és rendelkezésre álló szöveges anyag összehasonlításával.

¹⁹ A pályázat általános feltételeit Szabadka Általános Városrendezési Főtervének (GUP Subotice) szellemében határozták meg, urbanisztikai szempontból megtervezendő terület az új bulvár (Novi bulevar), amely a Matko Vuković utca meghosszabbításában az újonnan tervezett vasúti pályaudvarig húzódott. A pályázati kötelezettségek között szerepeltek az épületek, valamint hangversenyerem, hotel, ifjúsági otthon, új postaépület, a Jugoszláv Néphadsereg (JNA – Jugoslovenska Narodna Armija) épülete, áruház és kereskedelmi-irodaépületek helyének kijelölése. A résztvevőknek előzetesen átadott pályázati anyag tartalmazta a védelem alatt álló épületek, kiemelt várostörténelmi és építészettörténelmi jelentőséggel bíró városi területek listáját, pontos elhelyezkedését, amelyeket eredeti helyükön és állapotukban kell hagyni. Gyakorlatilag csak a város „legrégebb háza”, a Jovan Nenad cár utca 11. alatti épület és a szakrális objektumok kerültek fel a megőrizendő listájára a Novi bulevar nyomvonalán.

és várostörténeti értéket képviselő, valamint az 1965. évi felméréskor is védelem alatt álló épületeket és mikrorégiókat. Mégis, a terv gyakorlatilag eltüntette az épületeket a Novi bulevar nyomvonaláról, figyelmen kívül hagyva például az Osztóics–Jakobcsics-féle bérházat vagy más, ma már védelem alatt álló épületet.

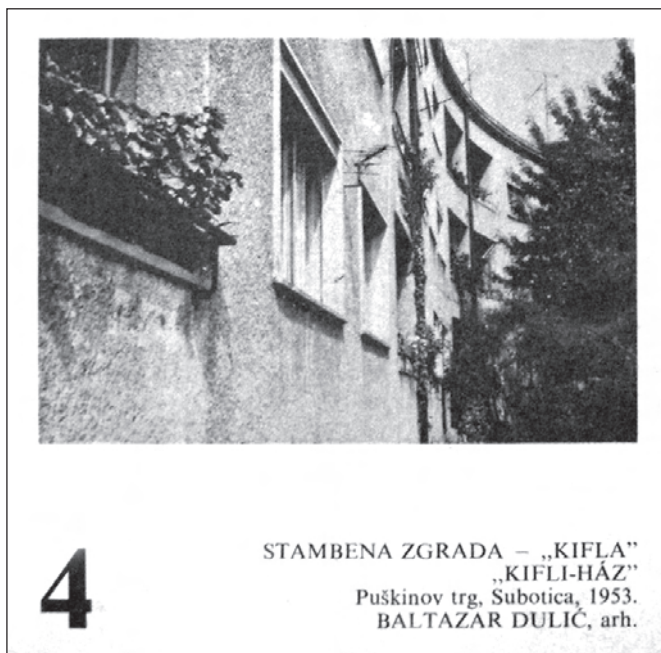
Az új sugárutat három elkülönülő szakaszra oszthatjuk. A Novi bulevar kezdeti szakaszán – a pályaudvartól indul – tömörülnek a középületek, a vasútállomás, áruház, a mai Szabadegyetem épülete, tervezett mozi stb. Ezek az épületek a háború alatt lerombolt városrész helyét kívánták kitélni (Jovan Nenad cár tér). Második szakaszaként, már túlmutatva az új sugárút vonalán, azok a gyenge építőanyagból készült épülettömbök vannak, amelyek helyén iskolák, játszótérek stb. épültek volna, kiegészítve a Tito marsall sugárút ekkor még hiányos intézményállományát. A harmadik szakasz az a problematikus terület, amely miatt a terv ellenérzéseket váltott ki: a századelőn, illetve a kiegészítés után épült épületek lebontása a tervezett hangversenyterem, színház vagy csak a Novi bulevar nyomvonalának helyén. Bár a nagyratörő tervekben csak néhány részlet valósult meg, főleg a Jovan Nenad cár téren (áruház és a hozzá kapcsolódó lakóépületek), s a rombolás is mérsékelt volt, ezt az időszakot még mindig a városrombolás időszakaként emlegetik.

A hatvanas évek végén kezdődő gazdasági válsághullám (1969) megakadályozta az új sugárút megépítését, de még a hetvenes évek végén is hosszú viták folytak a szükségességéről.²⁰ A vitának egy 1981-ben készített közlekedési tanulmány vetett véget, amely szerint a légvonalban húzódó sugárút közlekedési szempontból (a belváros tehermentesítését tervezték) nem lett volna funkcionális megoldás, így elvetették, és az 1981–1983-ban hatályba lépő főterv már ezeket a változtatásokat nem tartalmazta. A felülvizsgálat alapján a város területének nagy részét egyéni lakásépítésre szánták, hiszen a lakosság számának növekedése visszaesett, 2000-re 135 000 lakosra számítottak.

AZ ELSŐ, VÁROSKÉPET MEGHATÁROZÓ ÉPÍTKEZÉSEK A MÁSODIK VILÁGHÁBORÚ UTÁN

A szövetségesek bombái a legnagyobb pusztítást a vasúti sínektől néhány száz méterre levő Zentai út mentén végezték. A város e részének felújítása, illetve a területek pontos meghatározása a részletes tervek és az előzetes tervzet (Direktivne regulacione osnove grada Subotice, készítői B. Dulić és F. De Negri. Dulić: Subotica, 1953) alapján készült.

²⁰ Csipa József építésznek, az 1981–1983-ban elkészült GUP vezető mérnökének közlése. Antun Rudinski: *Subotičke novine*, 1979. 36–37.



4

STAMBENA ZGRADA – „KIFLA”
 „KIFLI-HÁZ”
 Puškinov trg, Subotica, 1953.
 BALTAZAR DULIĆ, arh.

4. melléklet

Az előzetes tervekkel lefedett terület a Lazar Nešić tér, a Zentai út (Senčanski put) és a Radić fivérek utca között található, magába foglalja még a Šenoa, Štos, Josip Kozarac, Sonja Marinković, Bogović, Ivan Goran Kovačić, Kumić utcákat és a Puskin teret (saját jelzet Mészáros Piroška feljegyzései alapján a Direktivne regulacione osnove grada Subotice rajzon). A Šenoa és Štos utca, valamint a Lenin tér határolja a Baltazar Dulić tervezte, szabadkaiak által csak Kifliházként emlegetett épületet (1953) (4. melléklet). Hoffmann Kálmán és Franjo De Negri nyertes tervei alapján készültek ezek a többemeletes épületek. Az ötvenes évek végén találkozunk Szabadkán a nyugati áramlatokat követő, már szocialista modernnek is nevezhető építészettel. Dragutin Karlo De Negri²¹ 1957-ben tervezett

²¹ Dragutin (Karlo) De Negri (Szabadka, 1931), építész, városépítő. 1956-ban szerzett oklevelet a belgrádi Építészeti Karon Bogdan Nestorović professzornál, másoddiplomás képzését ugyanezen az egyetemen 1979-ben fejezte be, a lakások és lakhatóság problematikájával foglalkozott. Hosszú évtizedekig a szabadkai Geodéziai és Városrendezési Intézet igazgatója, s Szabadka második főtervének előkészítője, illetve részt vett a harmadik városterv kialakításában is. Rövid tervezői karrierje alatt lefektette a szabadkai mérsékelt modernizmus, a szocmodern alapjait. Munkásságáért 2006-ban Tabaković-díjjal tüntették ki, valamint Októberi díjat is kiérdemelt 1970-ben. Munkái: Szabadegyetem (1959), Pátria Hotel (1963), a társadalmi-politikai szervezetek székházával és a banképülettel (1963–1964) stb.



5. melléklet

lakóépülete (Vladimir Nazor u. 5., 5. melléklet) egy nyertes pályázat alapján épült, ma már átépítése miatt elveszítette úttörő jellegű modernségét, de a mérsékelt modernizmus egyik első szabadkai példája. A városban nem fejlődött ki a szocialista modernizmus olyan mértékben, mint Belgrádban vagy Újvidéken. Ennek egyik okát az építész, De Negri Szabadka második világháborús helyzetében látja, a stagnálásban (MITROVIĆ 2006: 11) és a háború utáni évek átrendeződött prioritásaiban.

URBANIZÁCIÓS FOLYAMATOK

A háború utáni urbanizációs folyamat (az ötvenes években) a rombolás nélküli várostervezés elvét követte. Tanulmányában Dulić is kiemelte annak fontosságát, hogy a város történelmi képének megváltoztatása nélkül kell modernizálni. Kitért arra is, hogy egy fejlődő, hamarosan százezer lakost számláló település városi szövetének korszerűsítése, építészeti értékeinek likvidálása nélkül, lassúbb lesz a fejlődés. A Városrendezési és Közművesítési Titkárságnak (Sekretarijat za urbanizam i komunalne poslove) főmérnöke, Franjo (Ferenc) De Negri által tervezett Tito marsall sugárút ennek a törekvésnek egyik jó példája: az emberléptékű és élhető környezet, a város központi részét és a Setaerdőt összekötő út.

A sugárút urbanizációs folyamata – más vajdasági nagyvároshoz viszonyítva – kevesebb rombolással jár. A térbeli folyamatokban jelentkező változások, a népesség átrendeződése, a teljes lakásállomány felváltása korszerű épületekkel, azonosítást mutat más városokkal, de eltéréseket is észlelhetünk. A sugárút igazodik a terület földrajzi viszonyaihoz (patak vonala), és nem erőszakkal vág utat a házak között, az utca regulációs vonala követi a patak árterének határait, ezáltal lokális megfogalmazást adva neki. Lokális alatt nemcsak a természeti sajátosságok kihasználása és a valódi cél, a lakásállomány korszerűsítése és a belváros lakosságának növelése értendő, hanem az is, hogy nem a vasútállomás a kiindulópont, hanem egy rekreációs terület, de indulhatna a szabadkai Városháza épületétől is, ekkor a Dimitrije Tucović utca összekötőként funkcionálna. A szocializmus várostervezése nagymértékben arra törekedett, hogy az előző társadalmi, építészeti korszakok, a szocializmust megelőző politikai rendszer alatt épített épületeket és városrészeket eltüntessék, majd a romjaiból valami teljesen újat hozzanak létre. Így a Tito marsall sugárút esetében is erős hatással bír a szocialista szellemiség, mégsem vehetjük ezt kizárólagosnak, hiszen a modern várostervezés fő célja az életminőség javítása, de jelentkezik ebben az esetben a történelmi előzmény is, miszerint a sugárút első terve nem a múlt század ötvenes éveinek elején készült, hanem 1884-től kezdve több városépítési terv tartalmazza (1910, 1928, 1954).

A Tito marsall sugárút tervezésének legfőbb feladata az volt, hogy minél kevesebb épület lebontásával nyissanak új teret a város szövetében. Az eredetileg ott álló földszintes házak nagy része rossz minőségű anyagból készült, döngölt falú épület volt, megfelelő szennyvízelvezetés és alapvető higiéniai feltételek nélkül. A Fűzfás-ér vonalán, valamint kiszélesedő völgyében épül a sugárút, a területet a Lazar cár és a Jugović fivérek utca, valamint a Komor és Jakab (valamikor Októberi forradalom) tér határolja. De Negri elképzelése szerint a két oldalán zöldterülettel szegélyezett út központi része sétálóutcaként szolgál majd, míg a motoros forgalmat átiránytaná a sugárutat és a gyalogutat szegélyező fák, a zöldterület mögé.

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

„Ebben az időszakban építették a Tito marsall sugárutat, amely Szabadka egyik legviharosabb és legsikeresebb urbanisztikai lépése. A városi szövet rehabilitációjáról és rekonstrukciójáról volt szó, ahol az elavult és leromlott földszintes lakásállomány lecserélésével létrejött a funkcionális kapcsolat a városközpont, a sport- és rekreációs központ és a Setaerdő között egy vágyott utcán keresztül a modern urbanizmus szellemében”²² (MITROVIĆ 2005: 16).

²² „U tom periodu odvijala se realizacija Aleje maršala Tita, kao jedna od najburnijih i najuspešnijih urbanističkih poteza u Subotici. U ovom slučaju se radilo o sanaciji i re-

A Sugárúton épült lakások jellemzői azonosak azzal a ki nem mondott elvvel, mely szerint minél több lakást kell építeni, függetlenül az életminőségtől és a megfelelő emberi térszükséglet kielégítésétől – a kétszobás lakások 46,80 m² és 48,20 m² területűek, a háromszobás lakások összterülete 58,20 m². Ezeket a lakásokat csak szükségmegoldásként lehetne elképzelni, a fiatal családok első lakásaként, ahonnan az első gyermek születése után tágasabba költöznének. Ezzel szemben sok család maradt ezekben a lakásokban, s a gyerekek egy ágyban aludtak, mert nem volt elegendő tér a minőségi élethez.²³

A város lakásépítésre vonatkozó részletes főtervét (Detaljni urbanistički plan za stambenu izgradnju) három példányban Mészáros Piroška építész készítette el, amelynek alapján két toronyház (szoliter) épült a sugárúton úgynevezett csúszó zsaluzat technológiával (klizajuća oplata), tervezője Ivan Antić²⁴ építész, aki a belgrádi Zvezdarán épült ugyanilyen épületeiért Októberi díjban részesült. A részletes városterv alapján épültek a többemeletes lakóházak a sugárút mellett, a Leković utcától a Vinkovac utcáig. Szabadka Járás Népbizottsága (Narodni odbor sreza Subotice – NOS) Lakásépítési Igazgatósága (Direkcija za stambenu izgradnju NOS, Subotica) munkáját 1957 végén kezdte és 1961-ig működött, majd a Lakásépítési Alap (Fond za stambenu izgradnju) vette át a szerepét. Az igazgatóság által elkülönített javak (lakhatási hozzájárulás – stambeni doprinos) tették lehetővé a tervezett lakásépítést. A sugárút kivitelezésére előirányzott rövid idő (1958–1968) betartása miatt títusterveket alkalmaztak. Az első négyemeletes épületeket Sibin Đorđević²⁵ tervezte (kétszobás, 46–47 m² területű lakások, amelyek a családok első lakásának funkcióját töltötték volna be), a katonatiszteknek és városi tisztviselőknak épített szintén négyemeletes épületek Neven Vlak belgrádi építész munkái, a hétemeletes, úgynevezett Limenka épü-

konstrukciji 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.”

²³ Dragutin Karlo De Negri közlése.

²⁴ Ivan Antić (1923–2005) építész és akadémikus, a volt Jugoszlávia háború utáni építészetének egyik kiemelkedő alakja. Tanulmányait Belgrádban fejezte be 1945-ben, s 1957-ben kezdett önálló projekteken dolgozni. Később a belgrádi Építészeti Karon asszisztensként, majd professzorként dolgozott. Épülete, a modern művészetek múzeuma (1958), a modern szerb építészet remekműve.

²⁵ Sibin Đorđević (Vikovo, 1926) 1950-ben diplomázott a belgrádi Építészeti Karon, a tanulmányai folytatásaként Franciaországban tartózkodott, ahol Le Corbusier munkásságát tanulmányozta, aminek hatása a munkáin is észrevehető. Épületeinek többsége Újvidéken található, mint a Mezőgazdasági Kar négy pavilonja (1956–1964), állami épületek (1958–1960), (1963–1965), Park Szálloda (1959–1962) stb. A hatvanas évek végén Stuttgartba költözött, ahol számos reprezentatív épületet tervezett.

letek pedig Andre (Endre) De Negri és Jesenski félmontázs épületei.²⁶ A zöldterületek-parkosítás kivitelezése Bruzlai Ilona erdőmérnök, a sétálóút kikövezése Gavro Braun építőmérnök tervei alapján valósult meg²⁷, akik a szabadkai Geodéziai és Várostervezési Intézet munkatársai voltak. Az alapvető funkciókat és igényeket figyelembe véve hamarosan iskola, az út közvetlen közelében piac, egészségügyi intézmény és posta épült, valamint már eleve adott volt a Setaerdő mint rekreációs terület.

Baltazar Dulic tanulmányában rávilágít a háború utáni szabadkai várostervezés szellemiségére: „A javasolt szabályozási terv csak irányelveket tartalmazó terv, és célja, hogy az új szocialista rendezés szellemében a városba rendezettséget és magas urbanisztikai elképzelést hozzon, miközben továbbra is megőrizi pozitív értékeit és alapvető karakterét” (DULIC 1953: 164).²⁸

ÖSSZEGZÉS

Szabadka jelenlegi városképének kialakulásához a város jellegzetes mezővárosi elrendeződése járult hozzá: alacsony népsűrűsége, ami a központi részen koncentráltabb, a szétterülő város peremterületein alacsonyabb; az infrastruktúra (közművek, megfelelő úthálózat) hiánya, illetve az utcahálózat terv nélküli kialakulása az engedély nélküli építkezések következtében. Ennek a problémának a megoldásával már a múlt század ötvenes évek szabályozási tervezetei előtt is foglalkoztak. 1884-ben Könyves-Tóth Mihály mérnök szabályozási térképe és Kosta Petrović mérnök 1928. évi utcahálózati térképe is az ésszerű, átlátható és átjárható tervezés példája. Már ekkor megjelennek az utalások arra, hogy a növekvő teherforgalmat a városon kívül kialakítandó körgyűrűre vezessék, amire mindaddig nem volt szükség, míg a teherforgalmat legnagyobb mértékben a vasút bonyolította le, de a motoros forgalom intenzív fejlődésével az egyre sürgetőbbé vált. A körgyűrűnek a terve, ami vasúttal, a később kialakult iparnegyedekkel összeköttetésben van, minden várostervben megjelenik az 1945–1975 közötti időszakban. A másik közös törekvés a sugárutak építése volt, ami a városrendezés szempontjából vált fontossá. Már az előbb említett, háború előtti térképeken is megjelenik a mai Tito marsall sugárút a Fűzfás-ér (Vrbov potok) és a megvalósíthatatlan Novi bulevar a Rogina bara vonalán. Ezek a sugárutak követték a vízfolyások természetes vonalát, a talaj lejtését a város központi részének irányába. A lakosok száma a világháborúk következtében csökkent,

²⁶ ZZUS, IV. könyv.

²⁷ IAS/SzTL, F:138 0650/13266/1958.

²⁸ „Predloženi regulacioni plan jeste samo direktivni plan i ima za cilj da u smislu novog socijalističkog uređenja unese u ovaj grad sredenost i višu urbanističku ideju, a da pri tom sačuva njegove pozitivne vrednosti i osnovni karakter.”

így a múlt század elején még 100 000-es lélekszámú város csak a hatvanas évek folyamán nyerte vissza lakosainak számát, ami növekvő tendenciát mutatott. Az 1944-es bombázásban megromlott és lerombolt épületek, a lakóépületek és infrastruktúra gyenge minősége és hiánya, a város fejlődése jelentős mértékben közrejátszott az új lakónegyedek, így a Tito marsall sugárút kialakításában is. Várostervezési szempontból a lakósűrűség növelése, az elavult épületállomány felcserélése korszerű lakóépületekkel, a megfelelő infrastruktúra kialakítása, a közművesítés, az elmocsarasodott, szennyezett Fűzfás-ér problémájának megoldása (higiéniai és egészségügyi szempontok is közrejátszottak), nem utolsósorban egy új városi korzó kialakítása volt az ötvenes évek várostervezőinek (Baltazar Dulić és Ferenc [Franjo] De Negri) elképzelése és feladata, amikor vázolták a Tito marsall sugárút vonalát.

KÖVETKEZTETÉS

A második világháború után kialakult helyzet megoldásaként a legmegfelelőbb lépéseket fogalmazták meg az első rendezési terv (főterv) készítői. Habár mindezeknek a terveknek csak egy része realizálódott, mégis leszögezhetjük, hogy a sikeres kezdeményezés és városrendezés időszaka a múlt század ötvenes éveinek vége és hatvanas éveinek első fele. Nemcsak az égető lakásproblémát oldották meg, de egy olyan szabadkai területet is szanáltak, amelyik már higiéniai szempontból sem felelt meg az alapvető emberi szükségleteknek. A vizenyős terület árterében épített döngölt falú házak, a patakából lassan nyitott csatornává, majd szennyvízcsatornává váló Fűzfás-ér esett a korszerűsítés és fejlesztés áldozatául, de más vajdasági nagyobb várossal ellentétben (Nagybecskerek, Újvidék), ahol a sűrű városi szövetbe vágták a sugárutak vonalát, minden tényleges szükség nélkül, Szabadka esetében ez a rombolás nem következett be. Minden intézkedés, amelyik valamilyen tényleges bontással járt, csak azokra a területekre terjedt ki, amelyeknek rehabilitációja időszerű és sürgető volt, így a lakáskérdés mellett a közlekedési útvonalak modernizációja is lassan megvalósulni látszott.

A várostervezés ezen időszaka az egyik legsikeresebb időszak, amikor a csak lassan, a második világháború után magához térő város elindult az újabb tervszerűség és modernizáció útján.

IRODALOM

Könyvek

- DE NEGRI, Karlo dipl. ing. arh., KOPILOVIĆ, Stipan dipl. ecc., DUJMIĆ, Petar dipl. ing., JOVIĆIN, Tomislav dipl. ing. 1975. *Istorijski prikaz razvoja Subotice*. Građevinarstvo u obnovi i izgradnji. Autori: 30 godina rada Društva inženjera i tehničara Subotice, Subotica
- GENERALNI URBANISTIČKI PLAN Subotica – Palić 2000 1981. Zavod za urbanizam i geodeziju Subotica, Subotica (készítők: CSIPA József, GELLÉR József, Gavro BRAUN, MAJOR János, Bela DURANCI, dr. Miodrag JANJIĆ, mgr. VUJOŠEVIĆ Veronika, doc. dr. Nenad ĐAJIĆ és doc. dr. Dragomir KOČIĆ. Műszaki rajzoló szakmunkatársak: Rade BAJKIN, Marija EMINIĆ, HORVÁTH Irén, Đorđe MEZERIC, Radoslav NEMEDI, SZTOJKÓ István főnyképész, Zorka TATIĆ, (TAUŠAN Edit), Đurđica TOMIĆ, gépirónök SÁRKÁNY Edit, SZEDLÁK Rózsika, ŠIMOKOVIĆ Magda
- MALDINI, Slobodan 2004. *Arhitektura u Srbiji u XX veku*. Enciklopedija Arhitekture I. Slobodan Maldini, saját kiadás.
- MÉSZÁROS Piroska kiadatlan kézírata, cím nélkül
- MITROVIĆ, Mihajlo szerk. 1953. *Gradovi i naselja u Srbiji – Razvoj, urbanistički planovi i izgradnja 1946–1951*. Bevezető: Dragoljub MOMČILOVIĆ, Baltazar DULIĆ 1953. *Gradovi i naselja u Srbiji*. Subotica, Beograd
- SABO, Žombor 2002. *Stepski grad* (Szabó Zsombor: A szteppei város). Subotica

Folyóiratok

- HOVÁNY Lajos 1999–2001/II. *Vízépítési gondok a Palicsi-tó vízgyűjtő területén*. Zenta
- 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, Novi Sad

Urbanism and Architecture of Subotica in the 1950s
The first Town Plan after World War II and other early buildings

Urbanism and architecture in Subotica completely changed after World War II. The urban fabric was broken, empty sites after the bombing had to be built on, and illegal building weakened the coherent structure of urban fabric. The town did not comply to the newly created needs either, and even before WW II, it had already faced the problems caused by traffic, rising cargo transport and population growth, which were to be solved by the new Town Plan (Direktivni plan). According to the processed data and on grounds of the action plan, in 1951 the Directive Regulative Town Plan for Subotica was developed. The process of urbanization in the 1950s followed the policy of avoiding demolition. A good example of this strategy is Marshall Tito Boulevard, designed by the chief engineer of the Secretariat of Urbanism and Communal Affairs, Franjo (Ferenc) De Negri.

Keywords: Subotica, expansion without plan, urbanization, Town Plan, Marshall Tito Boulevard

Beérkezés időpontja: 2013. 04. 09.

Közlésre elfogadva: 2013. 05. 13.