

Szolnok városrendezésének történetéből

Szolnok szárazföldi és víziutak találkozásánál fekvő régi település, amely központi helyzete, jó közlekedési és vízrajzi adottságai miatt az őskortól kezdve alkalmas volt az emberi megtelepedésre. A szolnoki múzeum régészeti-történeti kiállításán ennek szemléltető bizonyítékai láthatók. Legrégibb régészeti leletünk a Tiszamenti Vegyiművek csatornaépítése kapcsán a Tisza medréből előkerült paleolit ivópohár, a jégkorszak emberének legszebb alföldi emléke. Az elmúlt két évtized leletmentő ásatásai nyomán leszögezhetjük: a leűnt korok népei ösztönösen felismerték a hely fontosságát, és a ciszolt kőkortól kezdve megtalálható itt minden kor emberének a nyoma. S szinte megszakítás nélkül követik egymást a bronzkori, vaskori, népvándorláskori települések.

A honfoglaláskori magyarság is megszállja ezt a fontos átkelőhelyet (a Szolnok-strázsahalmi tarsolylemez a legszebb bizonyítéka!) és a fejedelmi törzs egyik nemzetségének birtoka lesz. I. István korában megyeszékhely és várispánság. Fontos átkelőhelye védelmére és a révjövedelem biztosítására földvár is épül. Egy 1075-ös – ma is meglevő – oklevél nemcsak Szolnokot, hanem környékbeli településeket is említi.

A felsorolt régészeti-történeti adatok is bizonyítják a hely alkalmasságát az emberi megtelepedésre, de vizsgáljuk meg a földrajzi tényezőket is.

1. Átkelőhely a Tiszán és a Tisza árterületén. A folyó árterülete ugyanis a Var és Szanda között összcsonkúl 4–5 km-re, míg máshol 10–30 km széles is volt a szabályozások előtt (kivéve: Tokaj, Tiszafüred, Nagyrév, Csongrád, Szeged jó átkelőhelyeit).

2. Ez a jó átkelőhely a Budáról Erdélybe vezető ősi kereskedelmi út vonalába is esik.

3. A Tisza–Zagyva torkolat egyúttal árvízmentes magaslat is.

4. A Zagyva folyó is ősi kereskedelmi utat jelöl a Mátra hegységből Szolnokig.

Ezen tényezők külön külön is települést eredményezhetnek ideiglenesen, de együttes hatásuk igen határos településfejlesztési tényező.

* * *

A városrendezési kérdések vizsgálatához szükségesnek látszik Szolnok település fejlődésének felvázolása.

A XI. századtól kezdve a település magja a vár területe volt a Zagyva és a Tisza által bezárt szögben. Árpádkori temetőjét a Zagyva torkolat K-i partján találtuk meg. A település kiterjedt a mai Tisza Szálló, Jókai utca, Tabán és a Zagyva által határolt területre is.

Nehéz volna arra választ adni, hogy milyen volt Szolnok város akkori képe, mivel a rengeteg háborús pusztítás miatt kőépületek nem maradtak fenn, és rendszeres ásatás abból a korból még Szolnokon nem történt. De a Tisza Szálló épít-

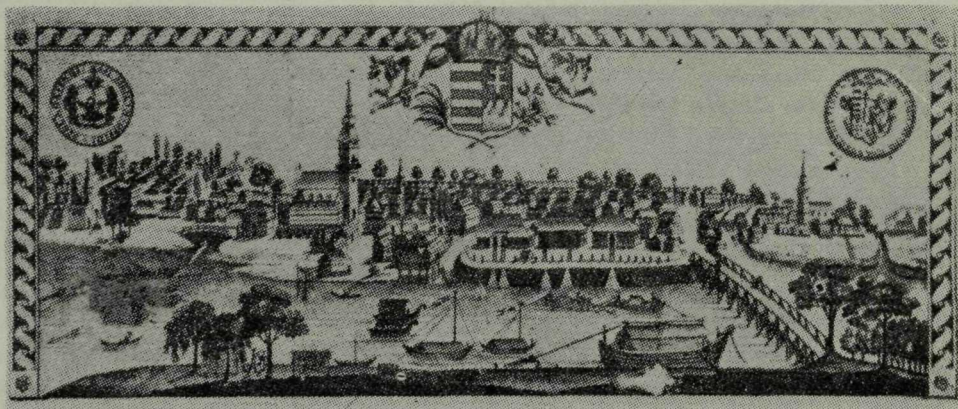
kezésekor előkerült XII. századvégi körmeneti kereszt bizonyítja, hogy a mai park helyén Árpád-kori templom lehetett.

A XII. században a Tiszán meginduló sószállítás Szolnokot kereskedelmi gócponttá alakítja. Ez mezővárosi jelentőségét növeli. 1429-ben Zsigmond király elrendeli, hogy Szolnok városába letelepedni kívánó jobbágyokat ne akadályozzák az elköltözésben.

Szolnok jelentősége különösen megnő a XVI. század közepén, amikor a fenyegető török veszély elhárítására 1550-ben a Tisza-Zagyva szögletében egy új Zagyva ág (amelyikben a Zagyva ma folyik) kiásásával kialakítják a belső várat, majd a várost is fallal és vízes árokkal veszik körül. A munkálatokat megkönnyítette a mai Tófenek utca helyén levő tóból a Tiszába levezető vízes árok. Ezt mélyítették ki és kötötték össze a Tabán fölött a Zagyvával, hogy a várost is fallal és vízes árokkal védjék. A vár azonban nem váltotta be a hozzáfűzött reményeket és 1552-ben török kézre került. A törökök szandzsák székhelyé fejlesztették. Uralmuk alatt a város képe nem nagyon változott, mecsetet és fürdőt építettek a várban, nevükhöz fűződik azonban egy – Szolnok közlekedése szempontjából jelentős – létesítmény: a Tisza híd. 1562-ben ugyanis ők építették a Tiszán az első cölöphidat Szolnoknál, amely az időszakos pusztításokat leszámítva, állandó jellegűvé vált. Az első híd tölgyfa cölöpjait a mai Zagyva torkolat felett a 20-as években végzett Tisza-kotrásoknál nagy mennyiségben találták. Alacsony vízállás esetén nyomai még ma is láthatók.

1685-ben szabadul fel Szolnok a török alól, várában német katonák laknak, a mai park helyén, az ún. „kamaravárosban” voltak a sóházak, és a Kossuth Lajos utcától Északra, az ún. „katonavárost” pedig magyar katonák lakták. A Tabán lakói halálszattal, szállítással és iparral foglalkoztak. Eltűnt azonban a város körül a városfai, betömődött a vízes árok. Nyomait 1952-ben, az Irodaház alapozásánál tártuk fel, nagymennyiségű hódoltság-kori régészeti anyaggal. A vár a Rákóczi korban gyakran jutott szerephez, francia hadmérnökök építik, 1710-ben azonban pusztulás sorsára kerül. A várat magát 1785-ben, az ország többi váraihoz hasonlóan felszámolják. Szögletes kaputornya 1810-ben kerül lebontásra, mivel a Zagyván átvezető forgalmat akadályozza.

Szolnok a XVIII. században erős városias maggal rendelkező, szérűskertes település. Kereskedelmi, közlekedési életét a tiszai sószállítás nagyon fellendíti. A sötömbök



szállítására szolgáló tutajok szálfaát a mai Papírgyár környékén épületfának és szindelynek dolgozzák fel. Így kialakul Szolnok hagyományos faipara. A XVIII. század közepén évenként 300 000 szálfa feldolgozására kerül sor. Megfelelő szállító eszközök

hiányában a Közép-Alföld nagyobb épületeinek tetőszerkezetét itt készítik, és szét-szedve szállítják a környékre.

Szolnok XVIII. századi képét a mellékelt metszet mutatja. A híd melletti sóházak és a város nyugati szélén a ferences rendház és templom jelenti a legnagyobb kőépítkezéseket.

Az 1820-as években az Ady Endre utcától északra és a Petőfi utcától nyugatra elterülő szérűskertek átalakulnak. Lakóházakat kezdenek építeni ezen a területen is a lakosság növekedése miatt és a szérűskertek feladatát a meginduló tanyásodás veszi át. A tanács jegyzőkönyvek egyre-másra adnak engedélyt akkoriban a szérűskertekben való letelepedésre.

A városiasodás első lépéseként tekinthetjük a tanács intézkedését gyalogjárda-építésére. Ez is csak a sőtisztí laktól (ma a Versey Gy. Gimnázium környéke) a nagytemplomig készült. (Szolnok város jk. 1812. év 2764. sz.) 1826. október 27-én már „a nagyobb utcákba, a templomba, a Tiszára és a piacra vivő gyalogjárdák” javításáról intézkedik a tanács.

1835-ben a gőzhajón Szolnokra érkező Széchenyit ünnepi ódával köszönti Szolnok népe. *A tiszai gőzbajózástól* a kereskedelem fellendülését remélik, a tiszaszabályozási munkálatoktól pedig az elmaradt mezőgazdasági élet fellendítését.

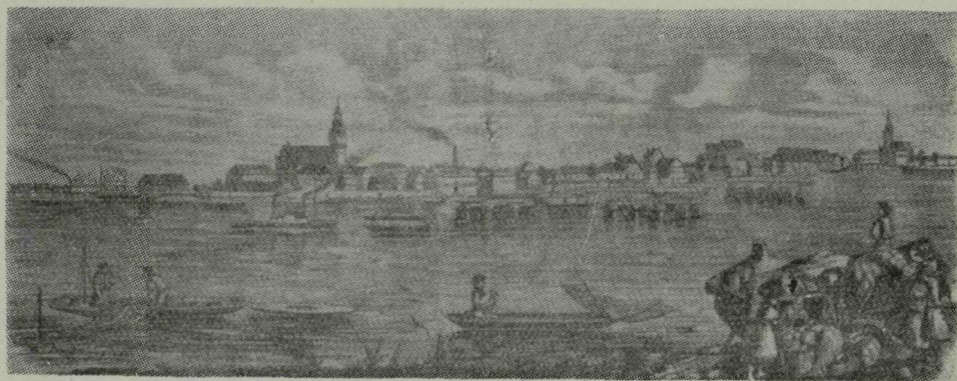
A pest-szolnoki vasút megnyitása 1847-ben a másik rendkívül jelentős gazdasági fejlesztési tényező Szolnok életében. A vasút ugyanis a Tisza-parti végállomásával lehetővé tette a gőzhajókkal ideszállított búza és más mezőgazdasági termékek könnyű átrakását és Pest felé történő továbbszállítását. Sok adatunk van arra, hogy a város vezetősége felismerte a vasút szerepét és jelentőségét Szolnok jövőjének alakításában és teljes erővel támogatta a vasútépítés munkáját. Igyekezt az esetleges ellenvéleményeket lecsendesíteni, a kisajátított földet kárpótolni. A tanács jegyzőkönyvben 1846. július 4-én ezt olvashatjuk: „Középponti Vas-pálya Tér részére kisajátított házak becs értékét a Vaspálya lefizette... A lakosok elálltak a föllebbezéstől és minden további igényről lemondtak.”

A vasút építése azonban nemcsak kisebb lakóházakat talált útjában, hanem az újjvárosi iskolát is. Ezt bizonyítja az 1846. július 8-i bejegyzés: „A középponti vasút részére kibecsült és kisajátított újjvárosi iskola helyett egy másiknak felállítására szükségesség lévén... az újjonnan felállítandó iskola... a megtartott árlejtésben legolcsóbbért vállalkozónak szerződés mellett átadni rendeltetett.” Ekkor épült tehát a ma is meglévő Újjvárosi iskola. Emeletesre is azért épült, mert az akkor épülő indóház, fűtőház példát mutatott a korszerű építkezésre. Az említett MÁV épületek ipari műemléknek számítanak, mint hazánk első vasúti létesítményei.

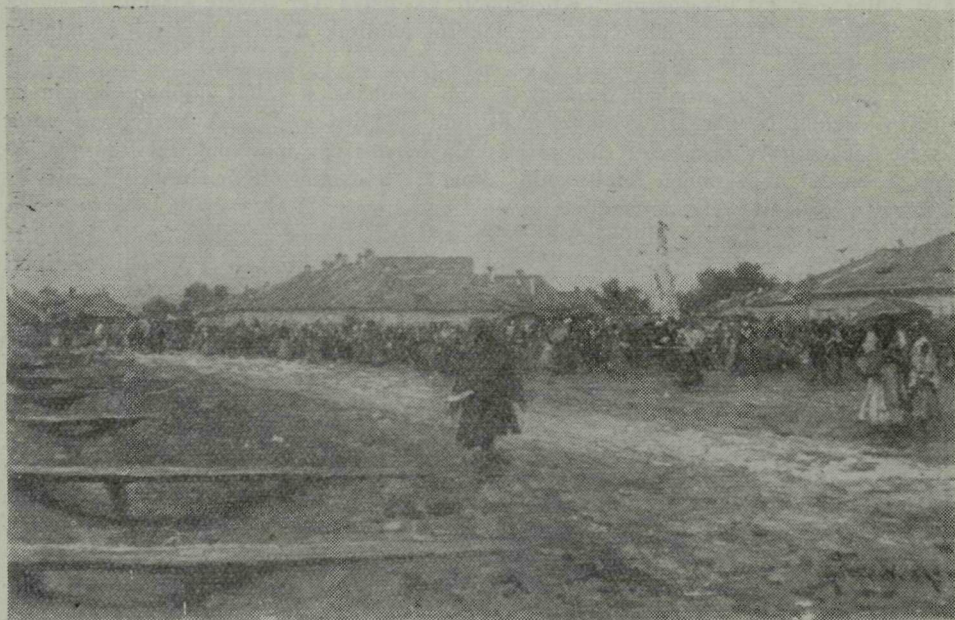
De 1846. augusztus 1-én felvetődik a tanács ülésén egy olyan kérdés is, amelynek hátrányai ma még szembetűnőbbek: „... városunk egyik részétől, az Újjvárostól elszigeteltetne, ez városunk lakosaira, főleg kereskedési, közlekedési tekintetében felszámíthatatlan veszteség... de miután a tapasztalás idáig azt bizonyítja, hogy Pesttől városunkig vonuló vaspálya töltésen az előbbeni szükséges átjárások, sőt düllő utak is mindenütt meghagytak, ezen tanács erős meggyőződésben él az eránt, hogy a vaspálya által, mellytől városunknak felvirágzását reméli, s mellynek legfőbb célja a kereskedés élénkítése, az indóház részére kijelölt téren idáig keresztül vezető szükségesség és később még nélkülözhetetlenebb szekér utak elzáratni nem fognak...”

A vasút ideérkezése rövid időn belül egy kisebb javítóműhely felállítását tette szükségessé. *S ezzel a város az eddigi faipar mellé közlekedési iparhoz is jutott.* A múlt század közepére tehát Szolnok a vasút és a gőzhajózás révén az egész Tiszántúl gabona és mezőgazdasági termékeinek kereskedelmi központjává fejlődhetett volna. A szabadságharcot követő események miatt 1857-ben a Tiszavidéki vasút továbbépítése miatt ez a kereskedelmi súlypont Debrecenbe és Nagyváradra tolódott át.

Vessünk azonban egy rövid pillantást a második ábrára, amely ugyancsak a Tisza felől mutatja Szolnokot a század közepén. Városias jellegét emeli a vasút és a gőzhajó megjelenése.



1851. július 11-én már városrendezési, városépítési törekvésekről olvashatunk a tanács jegyzőkönyvében: „A piacton és főutcán két helyen lévő gémeskutak szivattyús kutakra alakíttassanak át, a Szépítő bizottmánynak 6/851. sz. határozata folytán.” De a város pénztára a „lefolyt háborgós idők alatt” annyira kiürült, hogy „a Szépítő bizottmány által czélba vett kutaknak szivattyúkra leendő átalakítása jelenleg nem eszközölhető, mindazonáltal ezen tanács azoknak átalakítását figyelemben tartja.”



S ha már a piactérnél (ma Kossuth tér) tartunk, mutassunk egy képet róla a múlt század 70-es éveiből. Pettenkofen realiztikus festménye egy vizesárokcal átszelt falusias jellegű települést mutat. Az előző két metszet a városiasabb részt mutatja,

ez ellenben az egy főutcának térszerű kiöblösödését, amelyet forgalmas vásárok színesítenek. Ez lett a XIX. század közepére Szolnokból, melynek megyeszékhely jellegét a török hódoltság megszüntette.

1857-ben a vasút továbbvezetését először a Tisza partján tervezték. Szerencsére ez a terv, amely Szolnokot elzárta volna a Tiszától nem valósult meg, hanem – a Tiszai pályaudvart kikapcsolva – a mai állomás helyén egy romantikus stílusú új állomást építettek. A vasút vonala pedig a várost észak felé nagy ívben megkerülve halad tovább. Új híd is épül a Tiszán. Így Szolnok hidváros szerepe még fokozódik.

A vasútvonal ilyen vezetése átmenetileg lehetővé tette Szolnok fejlődését és terjeszkedését, de napjainkban a Tisza és a vasút szinte bilincsbe fogja a várost és kényszeríti középmagas, vagy magas beépítésre.

1874-ben azonban a csatornázási viszonyokról a tanács jegyzőkönyvében még ezt olvashatjuk: „Miótán Szolnok város területén iható kútvíz nincsen, s a lakosság az ivóvizet a Tisza folyóból meríti, ennél fogva, nehogy a Tisza vize befertőztessék és használatra alkalmatlanná tétessék, kívánja a városi közönség, hogy az építendő laktanya... emésztőgödörrel láttassék el.”

1876-ban Szolnok ismét megyeszékhely lesz, s megindul a városiasodás útján. Szerencsére a várban és a Tisza-parton levő kincstári épületek eladásra kerülnek. Azokat a város nagy harc árán megvásárolja. Ezzel megteremtí a lehetőségét annak, hogy a közigazgatási központ középületei a városközpontban, illetve a főutcán épülhessenek. Egymás után épül a megyeháza, a törvényszék, a gimnázium, a pénzügy épülete, a megyei kórház stb.

A századfordulón Szolnok rohamosan kezd iparosodni. A hét gőzfűrésztelep, a MÁV műhely és a malmok ipari üzemein kívül mezőgazdasági terményt feldolgozó ipar kezd kifejlődni. Telephelye Szolnok délnyugati szélére kerül, amit Pest megyétől kellett Szolnokhoz csatolni. Akkor ugyanis Tószeg, Újszász, Zagyvarékas még Pest megyéhez tartoztak. A Cukorgyár megépítése lényegében kijelöli a „Déli iparterület” helyét és irányát, amelyet a folyóvíz közelsége, a szélirány és a jó vasúti közlekedés egyaránt alkalmassá tesz nagyobb iparterület kialakítására.

Mérnöki értelemben vett városrendezési törekvésekről a 90-es évektől kezdve beszélhetünk, amikor is elkészítik a „kék, majd vörös szabályozási tervet” és ehhez kataszteri térképet is szerkesztenek. Novák Antal okleveles mérnök a szabályozási tervének indoklásában leszögezi, hogy „a rendszertelenség fejlődő városunkban tovább fenn nem tartható. Vagyis nem lehet a város egyes részeinek fejlődését, s rendezését a mindenkori mérnök vagy tanács ízlésére bízni... Egy egységes rendszerre, szabályozási tervre van szükség...” Leírja, hogy kiszélesíteni kívánja a vasúthoz vezető utcát, a mai Ságvári utat meghosszabbítja az Ady Endre utcáig. Sürgősen rendezni akarja a Tófenék utca környékét stb. S kiépíteni javasolja második főútként az Ady Endre utcát. (Tervezetének ismertetése nagyobb helyet érdemelne). Nagy kár, hogy a fentebb felvetett egészséges gondolatai nem nyertek meghallgatást, hiszen 1937-ben, a városrendezési törvény megalkotása után is következtek el olyan hibákat (pl. a vasút utca elejének beszűkítése emeletes épülettel, amikor az állomás felé előkeresen épültek már meg a nagyobb épületek), amelyek a mai városrendezőknek okoznak nagy gondot.

Városrendezésről azonban csak a felszabadulás után beszélhetünk. Ekkor ugyanis a háborús romok eltüntetését célzó újjáépítési munkát korszerű városrendezési törekvésekkel kapcsolták egybe. Zsemlye Ferenc polgármester már 1947-ben városrendezési konferenciát rendez, amelyen az Építésügyi Minisztérium szakemberei – köztük a nemrég elhunyt Papp Imre – ismertették a Ságvári körút tervét, a Zagyva balpartján, a

Tüdőkórház melletti lakótelep és a híd tervvázlatait, a város általános rendezési tervének főbb pontjait. Szerencsére a háború sújtotta főutca foghíjai – tudatosan – nem kerültek beépítésre, így a legutóbbi évek során korszerűbben lehetett kialakítani a 4-es műutat szegélyező utcákat.

Nincs egy évtizede sem, hogy Szolnok megindult a nagyvárossá fejlődés útján, s városrendezési, városrekonstrukciós eredményei a Tisza és Zagyva folyók adottságait észszerűen felhasználó modern nagyváros képét vetítik elénk.

KAPOSVÁRI GYULA

OLVASÓINKHOZI!

Közljük, hogy technikai okok miatt jelen számunkból elmaradt egy – a városrekonstrukciót és a város fejlődését tárgyaló – cikkünk, Dr. Perczel Károly: Szolnok és régiója fejlesztési lehetőségei című tanulmánya, amelyet az 1967-es évfolyam első számában adunk közre. (Szerk.)

E SZÁMUNK MUNKATÁRSAI:

Balla Dezső gépészmérnök, a Szolnoki Papírgyár munkatársa (Szolnok); Barna Gábor építészmérnök, a Szolnok Megyei Tanács V. B. Építési és Közlekedési Osztályának vezetőhelyettese (Szolnok); Imre Lajos tanár, a Megyei Versegíry Könyvtár igazgatója (Szolnok); Kaposvári Gyula megyei múzeumigazgató (Szolnok); Kassák Lajos Kossuth-díjas író (Budapest); Paksy Gábor építészmérnök, a Szolnok Megyei Tanács V. B. Építési és Közlekedési Osztályának vezetője (Szolnok); Dr. Rónai András, a Magyar Állami Földtani Intézet osztályvezetője (Budapest); Sipos Károly, az MSZMP Szolnok Városi Bizottságának titkára (Szolnok).