

MISKOLC 19–20. SZÁZADI VÁROSRENDEZÉSI TERVEI ÉS MEGVALÓSULÁSUK

DOBROSSY ISTVÁN

A város építészeti arculatát meghatározó szabályozások, rendelkezések természetes következményei voltak egy-egy tűzvésznek vagy árvíznek (1843, 1878). A városrendezés kérdése (annak szöveges és térképi megalkotása) csak a nagy természeti katasztrófák után, illetve a város lélekszámának rohamos növekedésével, a térbeli terjeszkedéssel, ez utóbbira valamilyen „befolyást” gyakorolva meglepő módon csupán a 19. század végén jelenik meg. A reális igény az árvíz után már megfogalmazódott, a kivitelezés és annak elfogadása 1894–1898 között foglalkoztatta a szakembereket és a város közvéleményét, s a terv „lecsengése” 1902-ben történt meg, amikor is úgy tértek napirendre a város első szabályozási terve fölött, hogy azt elvetve, új igény, új koncepció fogalmazódott meg.

Az ezredfordulón tehát a miskolci városrendezés centenáriumára is emlékezhetünk. A téma aktualitása elsősorban mégsem ez, hanem az, hogy Miskolc önkormányzati képviselő-testülete 1999 áprilisában döntést hozott a város településrendezési terveinek teljes körű felülvizsgálatát is magába foglaló „településfejlesztési koncepció, a település-szerkezeti elv, a helyi építési szabályzat és a szabályozási terv” elkészítésére. A tervezési munka öt fázisban történik. Ennek első három üteme (a tervezés metodikai előkészítése, a városfejlesztési koncepció előkészítése és önkormányzati megtárgyalása, valamint a terv szakmai, hatósági és lakossági egyeztetése) 2000–2001 között történt. A tervezés további két fázisa (Miskolc Építési Szabályzata «MÉSZ» és Szabályozási Terve «MSZT»), majd ezek információs rendszerre telepítése, s a működtetés beindítása) 2003 közepéig valósul meg.

Miskolcon jelenleg az 1981-ben készült Általános Rendezési Terv (ÁRT) van érvényben, természetesen számos, időközben történt módosítással. Az eltelt alig több, mint két évtized közel 30 db részletes rendezési tervet (RRT) „produkált”. Ennek számos oka, indoka, s természetesen magyarázata (is) van. Az egy évszázaddal ezelőtti állapothoz képest lényeges változások történtek, de vannak olyan feladatok és problémák, amelyek jellegükben nem változtak, s továbbra is megoldásra várnak. Ha nyomon követjük az eltelt évszázad sajtóját (amely nemcsak a közgyűlések véleményformálásának, hanem a „hétköznapi” ember gondolatainak, ötleteinek is hangot adott) megállapíthatjuk, hogy a városépítészeti, városrendezési, városfejlesztési mindig politikai kérdés (is) volt, illetve – más megközelítésben – a mindenkori várospolitikai egyik központi, konfrontálódásra nagyon gyakran lehetőséget adó témája volt a városkép, a város arculatának megjelenése, a város imázsának formálása.

Akár a szakmai, akár a politikai megnyilvánulásokat, érdekérvényesülést szemléljük, a városrendezés, városépítészeti kérdése a középpontban volt, most is ott van, s minden bizonnyal ott marad az elkövetkező században is. A város ugyanis az itt élők

számára – függetlenül attól, hogy milyen szinten van véleményformálási, beleszólási, vagy tevékeny alakítási, változtatási joga – elsősorban a városról szól.

* * *

Miskolc házakkal, egyéb gazdasági objektumokkal beépített belső területének (utcák, telkek, pincék) első térképrajza 1817-ben készült, s Domby István nevéhez fűződik. A kataszteri térképet telekkönyv is kiegészíti, amelyben fel vannak tüntetve az utcák szerint egymást követő tulajdonosok, telkeik nagyságának megjelölésével. Innen tudjuk, hogy Miskolc 59 utcáján 3263 tulajdonosnak volt kisebb-nagyobb telke. A térkép és a telekkönyv nem alkalmas arra, hogy megtudjuk a házak számát, azok esetleges jellemzőit, de nem derül ki a város belterületének nagysága sem. Ennek ellenére a várostörténet helyrajzi kutatásának legfontosabb adatbázisa, térképe pedig alkalmas arra, hogy a várostörténet mind korábbi, mind későbbi évszázadaiban viszonyítási alapként szolgáljon.¹

A szabadságharc bukását követően két fontos dokumentum is rendelkezésünkre áll a város korabeli állapotának, „lakottságának” elemzéséhez. 1850-ben készült egy részletes katonai összeírás, s ezzel egy időben a Pestbudai Kereskedelmi és Iparkamara is 19 fejezetből álló jelentést kért Miskolc város tanácsától.² Számunkra fontos az, hogy Miskolc város határa ekkor 9540 kh. 1209 négyszögöl kiterjedésű. Ebből a lakott, tehát beépített terület 143 kh. Ha az 1702-ben készült kötelkönyv, vagy az 1775-ben készült összeírás adatait figyelembe vesszük, kitűnik, hogy az eltelt másfél évszázad alatt számottevően nem változott a lakóterület. 1702-ben 120 kh., 1775-ben 135 kh., míg 1850-ben 143 kh. volt a telkek és a telkeken álló épületek összes területe (ebben benne foglaltatnak az utak és a beépítetlen terek, telkek területei is).³ 1850-ben a város belterületén 3235 házban 16 435 lakos élt.⁴ 1854-ben elkészült Miskolc város és a Miskolc környéki települések katonai-statisztikai felmérése. Ezeket a leírásokat a városban állomásozó 18. cs. és k. vadászszázalaj mérnökei, Merz Oszvald, Wlaczek Venczel és Friedrich Beck kadéto, ill. hadnagy készítették, akik munkájukhoz kéziratos térképet is mellékeltek, lehetővé téve a város lakott területi határának viszonylag pontos beazonosítását.⁵ A Miskolcra szóló leírás egyik része a földrajzi elhelyezkedéssel, jellemző adottságokkal, az itt élők életvitelével, foglalkozásával, lakáskultúrájával foglalkozik. Az adatokból kitűnik, hogy a város 3 276 háza közül 1537 jó állapotban lévő, s kőből készült épület. (A szabadságharc bukása utáni, megtorlással is fenyegető önkényuralmi „légkörben” több, mint negyven házat építettek a város lakói 3–4 év alatt!). A városnak 1854-ben 20 394 lakosa volt (ez négy és fél ezerrel több, mint 1850-ben), s közülük 10 947 fő volt a férfiak száma. A statisztika külön is kitér a „rebellis” nép két legaktívabb korosztályára, a 17–26, valamint a 27–45 évesekre (számuk 639, ill. 2740 fő volt). Az összeírás másik része a stratégiai fontosságú épületekre koncentrált. A város területén 35 „védelmi pont”-ot – közöttük templomokat, kaszárnyákat, középületeket, temetőket – jegyeztek fel, amelyekben ha a szükség úgy hozza, lőszerrel felszerelt védelmi állásokat lehet kialakítani. Miskolc történetében sem ekkor, sem máskor nem került sor arra, hogy a császári csapatok ezeket a „hadi pont”-okat használták volna (hiszen fél évtized múlva,

¹ B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1501/g. 1., HOM. HTD. 68.8.1., feldolgozását l.: *Marjalaki Kiss L.*, 1957. 102–128. *Marjalaki Kiss L.*, 1958. 133–154.

² B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1501/d. 20. dob.

³ *Gyulai É.*, 2000. 57–150.

⁴ B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1501/d. 20. dob.

⁵ *Dobrossy I.*, 1980. 38–42., *Iglói Gy.*, 1997. 280–299.

1859-ben kirobbant az osztrák–olasz–francia háború), de az összeírás világosabbá tette a „lakott város” 19. század közepi állapotát.

Az 1850–1854 között eltelt szűk fél évtized a mezővárosi lakosság számbeli, ezzel egy időben a lakóházak számát illető lényeges gyarapodását, növekedését mutatja. Ez együtt kellett, hogy járjon a város beépített területének változásával, bővülésével. A város főutcájának a Pecére, illetve a Szinvára nyúló, tehát észak–dél irányú, középkori maradványként továbbélő szalagtelkes rendszerét ez a növekedés változtatja meg, kialakítva a még néhol ma is fellelhető (ún. Bazár-tömb) kapuátjárós, szolgalmi utas, zegzugos beépítésű formáját. Másrészt végérvényesen eltűnnek a város egykori sáncának és árkanak maradványai, a déli és nyugati irányú terjeszkedés (Csaba és Diósgyőr irányában) a városkapukat, majd vámhelyeket folyamatosan „tolja kifelé”, közelítve ezzel a város lakott területét a szomszédos településekhez, ugyanakkor szűkítve Miskolc megművelhető határát. (Ennek következménye a 19–20. század fordulóján a város határának, „életterének” bővítése a Martin-tagbirtok, a Máhr-, a Glósz-földek, majd a munkácsi püspökség tapolcai birtokai egy részének megvásárlása révén, másrészt annak felvetése, hogy Miskolc, ha magához csatolja a szomszédos településeket, nemcsak lélekszámban és területben növekszik, hanem új beépíthető területekhez jut, ipari és mezőgazdasági övezeteket egyaránt ki tud alakítani. Ez tehát a Nagy-Miskolc koncepció alapja, gyökerei visszanyúlnak a 19. század végére.⁶

Miskolc 2003-ban elfogadandó Építési Szabályzata (MÉSZ) „előfutára” az 1855-ben megalapított „Szépészeti Építőbizottság” volt, amelynek felállítását egy bő évtized múlva, 1867-ben a „Szépészeti Szabályok” megszületése, majd vármegyei elfogadása követte. Nem csupán a szabályozás volt fontos, hanem az, hogy a létrehívott bizottság „évnegyedi” vizsgálatot, helyszíni szemlét tartott, hogy érvényt szerezzen az előírásoknak. A bizottság felügyelt arra, hogy új építkezéseknél vagy felújításoknál a szomszédok jogai ne sérüljenek, a tűzvédelmi és közegészségügyi biztonság csorbát ne szenvedjen. Törekedniük kellett arra, hogy „az időnkinti új építések alkalmával az utcákban – közőkben a zugok és szögletek lassanként elenyésztesse –, hol szükséges és kivihető az egyenetlen utcák szabályoztassanak, – a különböző városrészek öszveköttetései – átmenetek tágítása, sőt új utcák nyitása által is könnyíttessanak, a nyilvános köztérek csinosíttassanak.”⁷ A szabályozás a házakra, közökre, terekre, utcákra, új utcanyitásokra terjedt ki, s ez utóbbi már a város lakott, beépített területének folyamatos bővülésére, a város tervezett terjeszkedésére utal.

1867-ben a város főbírájához benyújtott építésiengedély-kérést már el kellett látni műszaki dokumentációval (az épület tervrajzával, amely alap- és homlokzati rajzot, s a szomszédos házakhoz való illeszkedést is kellett, hogy tartalmazza). Ekkor fogalmazzák meg először, hogy a szabályok betarthatósága miatt Miskolcot kül- és belvárosra osztják. A belváros a Zsolcai-kapunál kezdődött, a Búza tér nyugati oldalán emelt töltés mellett folytatódott, majd a Fazekas utcán a Városmajorig (ma: Tüzoltóság) tartott. A Major utca (ma: Dózsa György), a két Hunyad utca a Sárga fürdőig (ma: Hunyadi u. 21. sz.) jelentette a határt, majd a Papszer következett Mindszentig, innen a Csabai-kapu és a Szirma utcák következtek a Telegdy-fürdőig (ma: Szinvapark). A fürdő és a Zsolcai-kapu két oldala, ill. a Búza tér között egy rövid útszakasz volt, a Király utca (ma: Ady E. u.), s itt zárult a belváros. Az ezen kívüli utcák házai már a külvárost jelentették, ahol a

⁶ Szendrei J., 1910. IV. k. 869.

⁷ Szendrei J., 1911. V. k. 565–566.

„büzös” kézművesmesterségek, „ipari” üzemek. ill. a jószágtartó gazdaságok, iparosok és gazdák települtek. Rájuk „enyhébb” közegészségügyi szabályok vonatkoztak.

Az 1867. évi szabályozástól a belvárosban nem épülhetett fa fonadékú, tapaszos falú, szalmafedeles lakóház és gazdasági építmény. „...fakémények, s szalma fedelek állítása pedig külvárosban is a vagyoni állásra tekintettel, csak a legszegényebb osztálynak engedtetik meg...” Az utcára nyíló istállók és takarmányos pad-ajtók építését – ami a szekerező áru- és borkereskedelem utolsó „városképi” emléke volt – véglegesen betiltották. A kereskedői városműlttal voltak kapcsolatban az utcai kutak is, amelyekről a szabályzat kimondja „...a közlekedést akadályozó, s veszélyeztető útczai kutak ásása jövőre meg nem engedtetik, a kutakból kifolyó víz mennyiségnek – az azt használók levezető csatornát építeni köteleztetnek.” A kézműiparos-kereskedő város főutcája polgári „arculatváltásának” meggyőző jele annak előírása, hogy különös hangsúly fordítandó az épület homlokzatának jó ízlésű díszítésére, a házak magasságának szimmetriájára, az utca házsorának „kiegyenesítésére” (korábban az egyes házak homlokzatai nem egyenes vonal mentén álltak, hanem „cickakk”-ban épülve, szöveget zártak be egymással). A „céhes-világ” megváltozásának jele, hogy „az útcza vonalán kívül a járkelést akadályozó czímtáblák, mesterjegyek, a kerékgyártók állás- és czövekfái, a kovácsok vasaló hidjai nem türendők, a kereskedők nap ellenző ernyőinek legalább 8 láb (2,5 m) magasnak kell lenniök.”⁸

1867–1878 között a szabályok lényegesen nem változnak, az új épületek az előírásoknak megfelelően alakítják a belváros képét.⁹

A városkép átalakulása nem a gazdasági és társadalmi szerkezetváltás folyamatának következménye, hanem annak, hogy a város vezetése nem tudott mit kezdeni a vizek elvezetésével. A várost teljes hosszában átszelte a több ágra szakadt, malomárkokkal megtűzdelt Szinva, amelyen még megszámlálhatatlanul sorakoztak az ipari és mezőgazdasági műhelyek, ólak, építmények. (Ezeket nem csupán a patak partjára, hanem a víz fölé is emelték, hiszen a Szinva a városi szennyvíz, „ipari”-víz elvezetésére is szolgált.) A több ágra szakadt Pece a város északi domboldalainak vizét gátolatlanul vezette a Szinvába. Ha száraz volt az idő, a Pece-medrek büzlöttek az iszapos maradványoktól, ha zápor, vagy folyamatos nagy esőzés volt, a teljes vízmennyiség lezúdult, s ilyenkor a medrek nem tudták levezetni a vizet. A rendezetlen, partok közé nem szorított vizek, a malmokkal és építményekkel akadályozott vízelvezetés eredményezte a város legnagyobb pusztulását, az 1878. évi árvizet.

Az árvíz idején kb. 23 000 lakosa lehetett Miskolcnak. (1880-ban 24 319 fő volt a város lakossága, de ebbe már beleszámolták az ekkortól Miskolchoz csatolt, korábban önálló Mindszent település lakosságát.)¹⁰ A polgármester jelentése szerint az árvíznek 277 halálos áldozata volt, a károsultak száma megközelítette a háromezretet, tehát a város minden 7–8-ik emberének voltak személyi vagy anyagi veszteségei. A megrongált házak száma 2182 volt, s ez a város teljes lakásállományának ¾-ed része. Teljesen lakhatatlanná vált, tehát lebontásra ítélt lett 698 ház, amely elsősorban a belvárosban volt beazonosítható (Széchenyi u. teljes hosszában, Palóczy u., Kossuth u., Régiposta u., Újváros u.,

⁸ Iglói Gy., 1992. 119–131., B.-A.-Z. m. Lt. 1867. évi Szépítészeti Szabályok.

⁹ A módosításokhoz I. B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1906/a. 14/1872. kgy., 28/1872. kgy., B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1902/a. 149/1873. kgy., 152/1873. kgy., 42/1876. kgy., 169/1876. kgy.

¹⁰ Marjalaki Kíss L., 1930. 13.

Király u., Szirma u. és a Papszeren). A város lakásállományának 20%-a teljesen megsemmisült. A helyreállítás megkívánta a belváros újjáépítését.¹¹

Az újjáépítés megkezdéséhez új építési szabályzatra, a város arculatának formálásához viszont rendezési tervre volt szükség. 1879-ben elkészültek az új szabályok, amelyek új határt vontak a belváros és a külváros között. A belváros a zsolcai-kapui sóháztól (ma: Megyei Rendőr-főkapitányság épülete) a Szent Anna templomig, a Szentpéterikaputól a Népkertig tartott. (E négy pont között a meglévő utcahálózat jelentette a határt.) Ennek a területnek az utcáin az építési anyag csak terméskő és téglá lehetett, az épület fedése cseréppel, különleges indoklással bádoglemezzel volt engedélyezhető, a kémény a tető fölé nyúlva 100 cm-rel, csak téglából készülhetett. A földszintes házak magassága 5 m-nél, az emeletes házaké 10 m-nél, a kétemeleteseké 14 m-nél nem lehetett alacsonyabb. Az új házhelyeket csak négyszög alakban lehetett kimérni, s utcafronti szélességük 10 m-nél kisebb nem lehetett. Ha az emeletes háznak utcai bejárata volt, kapujának szélessége nem lehetett kisebb 2,5 m-nél. A szabályzat külön rendelkezett arról, hogy a Pece és Szinva medrébe építeni, vagy ezek partjából foglalni nem szabad. A meder fölé nem lehetett építeni, a víz lefolyását gátló, vagy a medreket szűkítő építményeket azonnal le kellett bontani a tulajdonosnak.¹² (Az életmódra és a lakáskultúrára is utal, hogy ez a 125 évvel ezelőtti szabályzat külön foglalkozik azzal, hogy „nagyobb épületeknél, minden három lakosztály után egy árnyékszék építendő, s annak legalább 85 cm belső terjedelemmel, s kellő világossággal kell bírnia. Az árnyékszék helye magában az épületben, vagy azonkívül is kijelölhető, soha nem engedélyezhető azonban úgy, hogy az a Szinva vagy Pecze medrébe legkisebb részben is kiugrással bírjon. Továbbá azokból a Pecze medrébe csatorna épen nem, a Szinva medrében pedig csak akként vezethető be, hogy a kifolyó ürülék a víz által folytonosan eltávolíttassék... Az árnyékszék emésztő gödrének széle, a szomszéd telkétől legalább 128 cm távolságban legyen, s az emésztő gödör vízmentes, szilárd falazattal rakandó ki. Ezen intézkedés régiebb, s károsnak bizonyult építkezéseknél is kötelező azon esetben, ha a szomszéd az átalakítását kívánja.”)

Az egyes ember építkezését tartalmilag és formailag is körbeíró szabályozást kellett, hogy kövesse egy, a város egészét meghatározó, hosszú távra érvényes terv, amely a város minden lakója és vezetője számára megfogalmazza „mily elvek legyenek irányadóak, s ezen elvek alapján a város jövő alakítása micsoda képet nyújtand.” Soltész Nagy Kálmán, az árvízi romeltakarítást és a város újjáépítését is szervező, koordináló polgármester (1878–1901) adott megbízást 1894-ben Adler (Adorján) Károly városi főmérnöknek és Lippay Béla vasúti mérnöknek, hogy készítsék el Miskolc város „szabályozási” tervét. „Nézetem szerint – írja megbízólevelében a polgármester – a tervezés a város egész területét a jövő terjeszkedésére is tekintettel, magába kell, hogy foglalja, hogy abból látható és megállapítható legyen, hogy akár egy utca rendezésénél, akár csak egy már meglévő ház újraépítésénél a város szabályozására tekintettel a tulajdonos micsoda korlátoknak legyen alávetve; hogy a szabályozás a Szinva, Pecze medrére is kiterjedjen, tudnunk kell továbbá, hogy a szabályozási tervet elkészítése mely munkálatokkal kapcsolatos, nevezetesen feltüntetendő, s kidolgozandó lesz az egyes telkeket érintő változások; továbbá, hogy a város szakhivatal igénybevétele mellett a teljes mun-

¹¹ B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1902/a. 139/1979., kgy. Soltész Nagy K., 1879. 1–24., *Dobrossy I.–Veres L.*, 1978. 66., 20.

¹² *Iglói Gy.*, 1992. 136–157., B.-A.-Z. m. Lt. 1879-es építési szabályok.

kálat elkészítése mennyi időt és költséget igényel.”¹³ A két szakmérnök 1894 decembere-re 10 fejezetből álló „Emlékirat”-ban foglalta össze elgondolásait, amelyek térképi mellékletekben is megjelentek.

A tervet készítőik abból indultak ki, hogy a város rendkívül előnyös geográfiai helyzete olyan adottság, amelyet kihasználva Miskolc a modern ipar, kereskedelem és kultúra gócpontja lehet, vonzerőt gyakorolhat a megyére, közvetlenül pedig a városban megtelepedni szándékozók számára is. Három szempont kihangsúlyozása mellett – a város hosszú távú településfejlődésének biztosítása, a település adott pénzügyi helyzete, a városlakókra hárítható teher – felvállalják, hogy túl kell lépni azon az ösök által képviselt szemléleten, hogy „úgy van jól, ahogy van” még akkor is, ha a szabályozás „talán csak egy évszázad alatt lesz végrehajtva”. Tehát a terv – amely három fő területre koncentrált – megvalósulásában egy évszázaddal előre tekint. Első feladatnak az épületek szabályos és végleges utcavonalba történő „beigazítását”, tehát a meglévő utcák építészeti képének rendezését tartják. Második – ennél fontosabb – feladat új utcák megnyitása, ill. nyomvonalainak kitűzése a még be nem épített részeken, s ezzel együtt a teljesen rendezetlen ház- és utcacsoportok átalakítása, ha kell, kisajátítás és lebontás árán is! (Tehát azt a „várostakarítást”, amit az árvíz nem végzett el, a város egyes részeinek szanálásával szükséges megtenni.) A harmadik feladat a város területén átvonuló vízfolyások szabályozása.

Az évtizedek múlva használni kezdett fogalmak, mint a „komplex szemlélet”, vagy „organikus városépítészet” tartalmukban itt már jelen vannak. „A csatornázás és vízvezeték kérdésén kívül a közúti vasút létesítése is elodázhatatlan szükséglet képezvén, ennek tekintetbe vétele hasonlóképpen irányadó volt a szabályozás megoldásánál” – írják. „A Széchenyi-utca a városi élet egyedüli képviselője, mert a szorakozók s idegenek csak itt hullámszanak, sőt még az élelmi cikkek piacza is ide szorul össze; ... a város többi utcái valóságos hamupipókék a Széchenyi utcához képest, ami különben szintén tarthatatlan állapot.” A főutca tehermentesítése (és nyomvonalának meghosszabbítása mellett) felvetik, hogy „a város hosszában a főutcával párhuzamosan egy második főközlekedési vonal nyitassék (meg) és az élelempiacz is ide helyeztessék át.” Ez hosszú távon az ún. északi tehermentesítő kialakításának koncepciója. Az adott helyzetben viszont ők a Búza tér–Horváth L. u.–Palóczy L. u.–Kishunyad u.–Vöröstemplom (Szent Anna templom) párhuzamos utca kialakítását fogalmazzák meg, illetve szorgalmazzák. Hasonlóan fontos gondolatot vetettek papírra (és térképre) a folyóvizek szabályozásáról. „A Szinva jelenlegi medre tágas és elég gyors lefolyást biztosít a nagyobb vizeknek is.” Tehát a meder kanyarulatainak levágását, kövezett fenékcatornát, s a malmok, malomárkok megszüntetését tartják fontosnak. A Szinvának, mint „élő-víz”-nek a befedése fel sem vetődik, szemben a Pecével, amelynek két ágát (Fábián–Fazekas–Palóczy–Régiposta–Király u. és Kishunyad–Major–Palóczy–Rozmaring u.) egy-egy kilométeres csatornában vezetnék a Szinvába, s a város északi részét átszabó ágait, ill. medreit így be lehetne tömni, mint ahogyan az a terv elkészültét követően hat-hét évtizeddel később, az 1960–1970-es években megvalósult.

Miskolc a 19. század végén temetőgondokkal (is) küzdött. A temetők jelentős részét már vagy körbeépítette, vagy megközelítette a város. (Az Avassal kapcsolatos későbbi nagy tervek komolyan vetették fel az avasi református temető megszüntetését is.) A tervezők a következőképpen gondolkodtak: „Városunk terjeszkedési iránya határozottan kétfelé konstatálható: ti. a Sajó völgye felé, keleti irányban, és Csaba felé, délkeleti

¹³ B.-A.-Z. m. Lt. 1902/a. 7812/1894. kgy.

irányban, úgy hogy egy-két évtized múlva a város központja már körülbelül a Szentpéteri-kapu, Kazinczy-utca és Szemere-utczákon át képzelt vonalban fog feküdni. Tekintve ezt a körülményt, továbbá azt, hogy a létesítendő közúti vasút a Szelesen át a Kazinczy utcába fog bekanyarodni; s innen nagyon kevés költséggel fog lehetni egy szárnyvágányt a Szentpéteri-kapu felé vezetni. Legalkalmasabb hely gyanánt vagy a Szentpéteri út jobb oldalán fekvő területet, vagy az Akasztó-bérczet ugyanezen út baloldalán kell kijelölnünk, azt hogy a kettő közül melyik alkalmasabb, próbaásások útján lehetne főleg eldönteni...” Valamivel több, mint hat évtized múlva itt jelölték ki a mai köztemetőt. A villamos helyett (amely a Szentpéteri kaput összekötötte volna Hejőcsabával, tehát az észak-déli főúton átszelte volna a várost) napjainkban buszok bonyolítják le a forgalmat, mint ahogy a közlekedésben felváltották a buszok a Szemere u.–Hejőcsaba közötti villamos-szárnyvonalat is.

Az Adler–Lippay terv még két nagy ívű gondolatot vetett fel. Egyik a személy- ill. rendező-pályaudvar és a Gömöri pályaudvar összekapcsolása felüljáróval, de ezt a nagy költségek miatt „céltalan”-nak tartották. (Azóta a Bajcsy-Zsilinszky E. úti felüljáró és a Gömöri felüljáró is megépült.) A másik gondolat a Városház térnek és a Széchenyi utcának egy körgyűrűvel való övezése. (A körgyűrű a város más részén, így a déli tehermentesítő nyomvonalán (is) körgyűrűk, ill. közlekedési csomópontok kialakítása elképzelés és álom maradt!)

Az elkészült városrendezési tervről a miskolci képviselő-testület szakvéleményt kért a Magyar Mérnök és Építész Egylettől. Az Egylet Lechner Lajos irányításával egy négyfős testületet bízott meg a szakvélemény megfogalmazására.¹⁴ A véleményben rögzítették, hogy „újabb tervjavaslatot készítettünk, amelyben átlagosan az eredeti terv is benne van.” Mindezt azzal indokolták, hogy „a város mai úthálózata, habár összességében eléggé kedvezőnek tűnik is föl, mégis, már a mai kifejtett forgalmi igények tekintetéből is – elkerülhetetlenül megfelelő utak kiszélesítésének, másrészt hogy új közlekedő vonalak nyitassanak. ... (az új főutakra, kör- és sugárutakra 24 m, a másodrendű főutakra 20 m, a város többi útjára 12–16 m széles, ill. útvonalakat terveztek, amelyeket) a város helyszínrajzában az általunk tervezett vonalakon mindenütt följegyeztünk.”(!) A fővárosi tervezők olyan koncepciót javasoltak elfogadásra, amelyben a városrendezés a kör- és sugárutak együttesére épül. A város belső körútját, vagy körgyűrűjét háromnegyed részben meglévőnek tekintették. Ez a kör a mai Dózsa Gy. u.–Városház tér–Széchenyi u.–Ady E. u.–Szeles u. és Fazekas utcák által képezett zárt egységet. A másik körút a Dózsa Gy. u.–Kishunyad u.–Szent Anna templom–Nagy-Hunyad (Hunyadi u.)–Városház tér vonalában tért volna vissza a kiinduló ponthoz, a mai Bíróság épületéhez. „Sajátos – hangoztatják a bírálók –, hogy Miskolcz mai úthálózatában teret alig találunk, hogy mily módon tanácsoljuk átalakítani és rendezni ez irányban a mai úthálózatot, ezt a tervben megjelöltük.”

A szakvélemény mellett a „terv” mindössze egy várostérkép, amely 1897-ben készült, s érvényesítve a leírtakat, megalkotja a két körgyűrűt, az északi és déli tehermentesítő utak nyomvonalát. Utóbbi nem a mai Szilágyi D.–Király u.–Ady E.–Szentpéteri-kapu nyomvonalon haladt volna, hanem a Soltész Nagy K. u.–Katalin u.–Búza téren át (a még nem létező Vásárcsarnok helyén) vezetett volna a szentpéteri-kapui országútra. A „terv” a város centrumát, fő közlekedési útját lényegesen keletebbre tervezte, mint azt az

¹⁴ Lechner Lajos elnöklete alatt dolgozó fővárosi mérnökök a következők voltak: Devecis Ferenc, Francsek Imre, Mihályfi József és Palóczy Antal. B.-A.-Z. m. Lt. 1906. 5759/3–1927. sz. cs., idézi *Iglói Gy.*, 1992., 45–51.

Adler–Lippay-elképzelés megfogalmazta. A város keleti, akkor még nem beépített, csupán néhány ipari üzemmel „terhelt” térségét „betelepítette” az átvezető főút mellett térből induló utcákkal, külön úthálózattal. (Az elképzelés töredékeiben sem valósult meg.)

A várostörténet-írás eddigi sajátos eredménye, hogy a levéltárban fellelhető 1894–1898 közötti iratok (polgármesteri megbízás a két miskolci mérnök részére, az általuk elkészített emlékirat, annak mellékletei, nyomtatásban is megjelent közgyűlési jegyzőkönyv) értelmezhető egységet képeznek várostérkép melléklet nélkül. Ezt nevezhetnénk a komplett Adler–Lippay-féle tervanyagnak. A múzeum viszont őriz egy térképet, amelynek nincsen iratmelléklete, de a rajta ábrázolt rendezési elképzelések megfelelnek annak, amit a Mérnök és Építész Egylet Budapestről hivatalosan eljuttatott Miskolcra. Horváth Béla a térkép ismeretében, valamint a kézírások összehasonlítása után 1958-ban a következőket írja: „A város első szabályozási terve 1897 januárjában készült el Budapesten, aláírói között találjuk Lechner Lajos mérnököt, feltehetően, mint tervezőt.”¹⁵ Lechner neve és munkássága ismerős, hiszen ő (is) részt vett budapesti általános városrendezési tervre kiírt pályázaton (ezen nagydíjat kapott), majd ő készítette el az Andrássy út kiépítésének tervét. 1879-ben Szeged – árvíz utáni – rendezési tervének elkészítése is az ő nevéhez fűződik. A fővárosi középítkezések igazgatójaként szerzett tapasztalatai alkalmassá tették Őt (és munkatársait) arra, hogy mindössze két helyszíni szemle alapján térképre vetítse elképzeléseit Miskolcra. A térképhez tervanyag azért nem készült, mert Miskolcra csak szakvéleményt kértek, másrészt ha elképzeléseit Miskolcon elfogadják, megbízást már nem adhattak volna neki, mert 1897. január 18-án (néhány nappal a miskolci térkép aláírása után) meghalt.

Iglói Gyula 1992-ben megjelent munkájában bemutatta és elemezte Miskolc 19. századi városrendezési terveit és építési szabályzatait.¹⁶ Feltárja a levéltárban fellelhető anyagot, s gyakorta idézi a korabeli miskolci sajtót. A Szabadság c. lap 1897. február 13-ai számában (tehát Lechner halála után) írja, hogy „az Adler–Lippay-féle tervezetbe az utcák hálózata meg van jelölve a Sajó partjaig; ennél fogva a tervezet készítői eléggé magas és előrelátó álláspontra helyezkedtek. A budapesti magyar mérnök és építész egylet ennél magasabb álláspontra nem helyezkedhetett. A városi képviselőtestület legközelebb tartott közgyűlésében előterjesztették a nevezett egylet szakvéleményét és javaslatát. Ebben a javaslatban a Pecze és a Szinva szabályozásán kívül nem találunk olyan magasabb látókörrel tanúskodó új dolgot, amely az Adler–Lippay tervezetben föl nem található.” A miskolciak, a budapestiek tervezete, ill. elképzelései mellé aztán a város építészeti bizottsága csinált még egy harmadikat. S mert a város a rendezési tervek egyike mellett sem tudott állást foglalni anélkül, hogy ne döntött volna a vízvezeték és csatornahálózat építése ügyében, kikérte a belügyminisztérium állásfoglalását. A városrendezés ügye innentől „tengerikígyóvá” változott. A belügyminisztérium a megyei törvényhatóságot tartotta illetékesnek, az viszont a kereskedelemügyi miniszter véleményét gondolta kikérni, s azt fogadta volna el irányadónak. Közben a tervezett új utcanyitásokkal, illetve a terület-kisajátításokkal a város számos ingatlanulajdonossal perbe keveredett. 1901 végén közgyűlési határozat ismerte el, hogy a városépítési és városrendezési „szabályrendeletek jóvá nem hagyásának indoka az, hogy (azok) az anyagi magánjog szabályaival és a kisajátítási törvénnyel össze nem egyeztethető.”¹⁷ Az ügy két évtized elteltével visszajutott oda, ahonnan elindult: „Miskolc város szabályozási (város-

¹⁵ Horváth B., 1958. 123–125.

¹⁶ Iglói Gy., 1992. 323.

¹⁷ Iglói Gy., 1992. 87.

rendezési) tervezetének végrehajtására vonatkozó «új» szabályrendelet”-et kellett megalkotni és azt a közgyűléssel elfogadtatni. Ez 1902. október 7-én történt meg.¹⁸ Hatályba viszont csak a megyei törvényhatósági bizottság jóváhagyásával, 1903. január 1-jétől Tarnay Gyula alispán aláírása után léphetett.¹⁹

* * *

Miskolc első, s 1884-ben indult városrendezési terve 1902–1903-ban új szabályzat (és nem szabályozási, rendezési terv) elfogadásával ért véget. A tervet Adler Károly és Lippay Béla miskolci mérnökök készítették, akik munkájukért – többszöri kérvényezést követően – 1901 után tiszteletdíjukat is felvehették. Lechner Lajos fővárosi mérnök szakvéleményét, s térképét hagyta az utókorra, a térképen ábrázoltak szövegbe formálásra már nem volt ideje, meghalt (1897). A város építészeti szakbizottságának elnöke, Csáthy Szabó István 1897-ben lemondott, s rövidesen ő is elhalálozott, mint a tervnek nevet adó, Adlerből Adorjánná nevével magyarosító városi főmérnök (1903). Az árvíz utáni újjáépítés vezéregyénisége, Soltész Nagy Kálmán 1901-től országgyűlési képviselő lett, Budapestre költözött, s már csak akkor tért vissza, amikor végleges nyughelyére szállították az avasi református temetőbe, 1905-ben.

Mit mondhatunk még ezen kívül a tervről? Nemcsak emberi tragédiák szegélyezték elkészítésének, majd meg nem valósulásának útját. A terv – Szegedhez hasonlítva – nem volt olyan jellegű, amely alapvető változtatást kínált volna a városnak. A város szerkezete lényegében megmaradt, a Szinva és Pece árvizei még a 20. század első feléig visszatérő rémálomként nehezdedek a településre. A Szabadság című napilap az első városrendezési tervet így „búcsúztatta”: „...nem volna jó hallani, mit mond majd úgy 20-30 év múlva a jövő nemzedék erre a gyönyörűsége tervezetre. Annyi bizonyos, hogy bölcs előrelátásunkat nem igen fogja dicsérni.”²⁰

1900-ban, Adler, Adorján Károly lemondása után a város új mérnöke Szűcs Sándor lett. Természetesen ugyanazokkal a problémákkal, gondokkal találta magát szemben, mint elődje. Mai fogalmaink szerint nem általános városrendezési tervben gondolkodott, hanem részletes városrendezési tervet készített. A „Részlet Miskolcz város szabályozási tervezetéből” címet viselő dokumentum 1900. július 11-én készült el. Kitért (ill. csak a következőket foglalta magába): Hunyadi utcai vásártér (ma Bartók tér) megnagyobbítása: a Széchenyi utca meghosszabbítása: a Zsolcai-kapu és Újvilág u. között nyitandó új utca; valamint az Alsó- és Felső-Gordon között egy párhuzamos új utca megnyitása.²¹ Mind a négy téma felvetése indokolt volt, de a Bartók teret (akkori Luther-tér) nem lehetett csak keleti vagy nyugati irányba bővíteni. Északról a villamosvonal, délről a Szinva állt a terjeszkedés útjában. A másik két irányból a kisajátítás nem volt megoldható, így épült fel a tér keleti oldalán 1912-ben az ún. Lichteinstein-palota (Hunyadi u. 7. telekvásárlás következményeként), míg a másik oldalon az 1907-től tervezett, de csak 1927-ben épített és felavatott „zenepalota” (de ez már a város által kisajátított ún. Herczféle telken) Bartók Béla tér I.²² A Széchenyi utca nyomvonalának meghosszabbítása a Tűzér laktanyáig (Baross G. u.) fél évszázadon át foglalkoztatta a miskolciakat, de a várostervezőket is. A mai Soltész Nagy K. utcáig terjedő szakaszt még a második világ-

¹⁸ B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1902/a. 160/1902. kgy.

¹⁹ B.-A.-Z. m. Lt. IV. 803/a., 819/1902. kgy.

²⁰ Szabadság, 1902. május 24.

²¹ B.-A.-Z. m. Lt. XXI. 503/b. 5759/1927. vö. *Iglói Gy.*, 1992. 105.

²² *Dobrossy I.*, 1994. 194–196., 243–251.

háború előtt (pontosabban 1934-ben) gróf Tisza I. utca néven megnyitották, de a vasúti felüljáró megépítésére és az utca meghosszabbítására csak 1950–1951 között került sor.²³ A Zsolcai-kapu és az Újvilág u. közötti út kiépítése a Soltész Nagy K. u. északi irányú meghosszabbítását jelentette. Ez a Kazinczy és Szemere utcákkal párhuzamos utcának épült volna, amely a mai Laktanya utcában folytatódva Hejőcsaba és Szentpéter között egy új országút szerepet volt hivatva betölteni. A terv felvetésétől a megvalósulásig itt is közel három évtized telt el, hiszen a két 3 emeletes sarokbérház 1927–1929 között épült meg. (A tervekkel ellentétben nem lett Szentpéter felé folytatása az útnak, hanem beletorkollott a laktanya bejáratába. A déli útszakaszt sem sikerült megoldani, hiszen a földszintes, kertes családi házak között, a Petneházy bérházak keleti oldalán elhaladó főút korábban a Csabai kapuba (ill. Felszabadítók útjába) csatlakozott, s csak az M3-as út Miskolcra való bevezetésekor kötötték össze közvetlenül a Csaba vezér és a Pesti úttal.)²⁴ A negyedik rendezési elképzelés – az Alsó- és Felső-Gordon mesterutcáinak kelet–nyugat irányú utcával történő átmetszése – szintén nem valósult meg. A végső megoldás a Vörösmarty M.–Dankó P.–Martinovics I. utcák közötti mesterutcák épületeinek teljes lebontása volt 1973–1976 között, s helyükön a Vörösmarty-Szinva lakótelep bérháztömbjeinek kialakítása, amely évtizedekre meghatározza a város e térségének arculatát, hangulatát.

Szücs Sándor leírását és részletes rendezési tervét egy újabb „dokumentum”-kötet követte, amelyet Gencsi Samu közgyűlési képviselő adott közre, 1906-ban.²⁵ Munkája azért érdemel figyelmet, mert tudomásul veszi a város belterületének és határának változásait, a város lélekszámának növekedését, Miskolc természeti értékekben gazdag és az idegenforgalom fellendítésében fontos szerepet betölthető környezetét, nevezetesen az Avas, Lillafüred és Tapolca hasznosíthatóságát.

A város területe (a bel- és a külterület együtt) 1850–1912 között számottevően nem változott, 9600 kh-ról 9280 kh-ra csökkent. Az 1890–1895 közötti időszak mutat számottevő eltérést, amikor 8 100 kh. körüli területről szólnak a feljegyzések. Ugyanez alatt az idő alatt a belterület közel megtízszereződik: 143 kh-ról 1 114 kh-ra növekszik. A belterületben természetesen benne foglaltatnak az utcák és terek is. 1850-ben az utcák száma 70 körüli, ez a századfordulóra megduplázódik, akkor 141 utcát vettek címjegyzékbe. 1912-ben 147 utcája van a városnak, amely a második világháború előtt már megközelítette a 350-et. (A háborút követően, Nagy-Miskolc létrehozásakor az 1950-es évek első felében ez a szám ismét megduplázódott, s 695–705 utcanév között változott.) A házak (lakások) számáról bizonytalanok az adatok. Ennek oka a számlálóbiztosok felkészítésében és felkészültségében keresendő. Van amikor a kül- és belterületi házakat együtt, van amikor azokat külön adják meg. (Külön gondot okoz, amikor a lakott borpincéket is a házak közé sorolják.) Az 1890. évi népszámlálás a házzámmal nem rendelkező, de lakás céljait szolgáló objektumokat is összeírta, s ennek magas száma (1265 db) a korábbi és későbbi adatoknál lényegesen különböző állapotot eredményez.²⁶ 1850-ben 3235, 1854-ben 3276, 1880-ban 2979 házat írtak össze. (Miskolcon 1880-ban utcánként, házanként, s a házakban lakó személyek pontos adatainak feltüntetésével népességösszeírást végeztek, így kívánván bizonyosságot szerezni az 1878. évi személyi veszteségekről, másrészt arról, hogy milyen a betelepülés üteme, honnan, milyen foglalkozású

²³ Dobrossy I., 2001. 122–123.

²⁴ Dobrossy I., 1995. 142–144.

²⁵ Gencsi S., 1906. 94.

²⁶ Szendrei J. 1911. IV. k. 840–841.

emberek, ill. családok érkeztek a városba. A házak számának mintegy 700-zal való csökkenése jól mutatja, hogy a város újjáépítése csak lassan haladt előre.) 1890-ben 3213, 1895-ben 4232 házról vannak adatok. Pontosnak kell azonban tekintenünk Nagy Ferenc polgármester 1912. évi beszámolóját, amely 4105 lakóházat dokumentál. (A csökkenő számok mögött azonban érdekes a minőségi változás. 1912-ben pénzügyi válság kezdetét jelzi a városgazdálkodás. Ennek tudják be, hogy míg 1911-ben 344 építkezés zajlott, addig 1912-ben ez a szám csak 249. 1911-ben az épült házak közül 283 db földszintes, 16 db egyemeletes, 3 db két- és 1 db háromemeletes volt. Az 1912-ben kiadott engedélyek alapján 182 db volt a földszintes, 8 db az egy-, 5 db a két-, és szintén 1 db a háromemeletes új ház. Az összes városi lakásszám tehát úgy csökken, hogy mögötte egy minőségi átalakulás zajlik le, húzódik meg.)²⁷

A lakosság száma a kiegyezéstől egyenletes és folyamatos növekedést mutat, amely egyrészt természetes gyarapodásból táplálkozik (a születettek száma folyamatosan magasabb a halottak számánál), másrészt a betelepülők száma mutat állandóan növekvő ütemet. 1850-ben 16 435 fő, 1857-ben 17 913 fő a lakosság száma. Az 1870-es népszámláláskor emelkedik először 20 000 fő fölé (21 535 személyt írnak össze). 1880-ban, a helyi számbavételkor 24 343 lakost és 808 fő katonát, összesen 25 151 személyt írtak össze. A lakosság és a katonaság létszámának növekedése 1890-ben 30 444+1900, tehát 32 344 fő össznépességet eredményez. (A 19. század utolsó évtizedében elkezdődnek a nagy laktanyaépítések, amelyek a katonaság folyamatos növekedését jelentik egy fél évszázadon keresztül.) 1900-ban 41 075 lakost és 2489 katonát írtak össze, a város lakossága 43 564 fő volt, 1870-hez viszonyítva megduplázódott. Az 1910-es népszámlálás 49 485 polgári lakost és 2 334 katonát talált a városban. Miskolc lakossága először 1910-ben lépte túl az ötvenezres lélekszámot (51 819 fő volt).

Ilyen városfejlődési ütem ismeretében készül el Gencsi Samu „elméleti” terve, majd 1921-ben Warga László városszabályozási elképzelése, illetve térképe. A két dátum között a lényeges különbség az, hogy 1906-ban Miskolc még harcol a megyétől történő elszakadásért, az önálló törvényhatósági jog elnyeréséért, míg 1921-ben már a trianoni országhatáron belül fogalmazza meg, hogy „Felsőmagyarország székvárosa” kíván lenni. (A másik lényeges különbség, hogy a város határain belül az egyik mű arra keresi a választ, hogy mit kéne tenni, a másik pedig arra, hogy miként, hogyan lehet Miskolcot építészetiileg modern várossá fejleszteni.)

Gencsi megfogalmazása szerint „Miskolcz város lakossága, melyre nem mondhatni azt, hogy a körülötte fekvő latifundiumok képezték volna létezésének és fejlődésének alapját, ép e pillanatban áll tehát azon feladat előtt, hogy a jelentkező vállalkozási szellem előnyeit a maga részére kiaknázza, mégpedig az által, hogy magából és a körülötte fekvő szép helyekből oly központot teremtsen, melyen a vidéken lakó, valamint a fővárosból, sőt az ország más részéből is, üdülésre és ideiglenes tartózkodásra kívánczó elemek szívesen megtelepedjenek vagy ideiglenes tartózkodást keressenek.”²⁸

A város imázsát fogalmazza meg a „kiválóság jellegével bíró intézmények” fejezetcím alatt. Legfontosabbnak tartja azt a városképet, amellyel az idegen találkozik, ez pedig a tisztaság, amely az utakat éppúgy kell, hogy jellemezze, mint a vendéglátás intézményeit, vagy a közintézményeket. A következő „látvány” feladat az Avas rendezése. „A kiválóságot az adná meg, hogy az Avas külső képe is visszatükröznék az összeforrott társadalmi életet, mely a pincézés felújítása által megteremtetik.” Mert nem elég az

²⁷ Nagy F., 1913. 15–17, 71–74.

²⁸ Gencsi S., 1906. 6–7.

ősök kultuszának hódolni a pincézéssel és lacipecsenyézéssel, gondolni kell az Avast, hogy oda visszatérhessen a régi patriarchális élet. A város sajátos vonásává kellene tenni a közfürdőket és Arad példájára a népfürdőket is. Ott a Maros adja, itt a Sajó kínálná a hasonló lehetőséget. A „kellemes tartózkodást biztosító intézmények” között a lóversenyek rendezését emeli ki, mondván, hogy Kassa, Debrecen és Arad már előttünk jár jó példával, de Miskolcon is van versenypálya, s egy 1905-ös példa meggyőzhetett mindenkit ennek sikeréről. A csarnokkal ellátott korcsolyapálya ma már nem mulatság, hanem a testedzés egyik ígéretes formája. A megvalósítás helye a Zsolcai-kapu lehetne, a sóraktár Szinvára nyúló hatalmas telke (ma Megyei Rendőr-főkapitányság). A víz és az épület itt biztosítható lenne, a villamos pedig helyben van, tehát a közlekedés a város valamennyi pontjáról megoldott. A köz művelődését biztosító „közcsarnok” nagyon hiányzik a város életéből. Itt felolvasásokra, szabadtéri színi előadásokra, zenekari fellépésekre kerülhetne sor. Helyszín a Búza tér délnyugati szabad sarka. (Az ötletek sorjázának: Budapest példájára legalább 8 db nyilvános illemhelyet kéne felállítani a fontosabb utcákon, amelyek az emberek „biztonságérzetét” növelnék. Szó esik egy városi zenekar létrehozásáról, ismét Arad példájára a „városi ivó” kialakításáról, amely „épp úgy, mint a városi véka, vagy hektoliter a vásárokon” mérték, a kiszolgáltató áru minősége, tisztasága, eladási ára fokmérője, s egyben a helybeliek és városba érkezők társadalmi érintkezésének színtere, mint Bécsben vagy Münchenben. A kellemes érzést nyújtó „intézetek” között Debrecen példája jelenik meg a „fiakker-ügy” megoldása. „Ha Miskolcon leszáll az idegen – ti. a vasútról – a legelső impressió egy pár hosszú szőrű, kuppadt, girhes állat, rozoga fiakker, kimondottan rossz ruházatú kocsis”-sal, amit nem nehéz, de kötelessége a városnak megoldani, jó híre, s hitele erősítése érdekében.) A „hosszabb időt igénylő intézmények” már a városépítészet témakörébe sorolhatók, olykor egy-egy feladat megoldása pedig a városrendezés körébe tartozik.

A város terjeszkedése során beépülő területeken a parkokat, a közttereket már most, a századelőn ki kell alakítani. Elvileg a volt városkapuk, ill. a városba vezető országutak mentén van lehetőség a további építkezésekre. Így a Zsolcai-kapuban, a Sajó hídig terjedő területen az országút mindkét oldalán 20 holdas terület megvásárlása indokolt, s fákkaal történő beültetése éppen úgy, mint az a Népkert esetében történt. Hasonló terület megvásárlása és fásítása indokolt a Csabai-kapuban, a kórház és a Népkert közötti részen. Ez ugyanis építési területté fog válni – véli bölcs előrelátással a szerző –, hiszen a Népkerttel szemközti most még jobbára üres domboldalt, a Tüzkövest nyári villákkal fogják üdülőhellyé, lakott területté alakítani. A Diósgyőr felé vezető út két oldalán hasonlóan 20 holdnyi terület megvásárlása indokolt. A Vasgyár is a város felé fog terjeszkedni, Diósgyőr pedig ha Miskolchoz „csatlakozik”, erre a befásított területre fontos feladatok várnak. A Szentpéteri-kapuban, a Vámházon túl (ma Petőfi-szobor, ill. tér) hasonló terület fásítandó be. „Igaz, hogy a város ezen részén nem igen fog terjeszkedni” – írja a szerző, de ha úgy lenne, mindenképpen hasznára válna a városnak. (Az erre való terjeszkedést a tervezett temető, a lóverseny-tér, a városi kertészet és téglagyár miatt zárta ki.)

A tervnek megfelelően valóban hosszabb időt vett igénybe a Búza téri vásárcsarnok felépítése. Az 1906-os elképzelés után 1922-ben fogalmazódott meg az első, igazán nagyvonalú terv. Építésére és átadására 1926-ban került sor.²⁹ Hasonló építési koncepció volt a Pece lefedése mind a Palóczy utcai szakaszon, mind pedig a Széchenyi utca alsó szakaszán a Telegdy utcai zsidó fürdő környékén. (Ez az elképzelés pontosan megfelel

²⁹ Dobrossy I., 1995. 115–118.

annak, amelyet két évtizeddel ezelőtt Adler és Lippay megfogalmaztak városrendezési tervükben.) Az iskolavárossá fejleszteni szándékolt Miskolcnak három új iskolára elegendhetetlenül szüksége van. Gencsi Samu egy új reáliskola, egy fa-fém és rajziskola, valamint egy „felsőbb” állami leányiskola terveit írja le. Ipari üzemek közül jéggyárat javasol, a szociális gondoskodás területén népkonyha állandó működtetését és melegedő helyek felállítását, lakásbejelentő hivatal létesítését, valamint – elődeihez hasonlóan – a Gordon városrész haladéktalan rendezését látja célszerűnek. (A Gömri és a központi, valamint a rendező pályaudvar három helyre való tervezését katasztrófának tartja. Az előző kettő összeköttetéséhez kellett kialakítani az Újvilág utca végén az „Ararát-hegyet”, vagyis a vasúti felüljárót.)

A város szellemi életének alakításával, irányításával kapcsolatban a „polgári szalonok” létrehozását, az Avas és Tapolca fogadóképességével országos hírességek meghívását, és – egyebek mellett Nagybányához hasonlóan – művésztelep létrehozását szorgalmazza. A tervben mint közeli idegenforgalmi célpont megjelenik Tapolca, s egy „Emlékirat a görömböly-tapolczai villamos h. é. vasút kiépítése tárgyában.”³⁰ Míg a tapolcai villamos a kórház, a hejőcsabai és görömbölyi árutermelők, a tapolcai mészkbányászok és favágók, nem utolsósorban az évi 20 000 fő fürdőző és 10 000 fő itt majálizáló miskolci iskolás érdekeit és igényeit szolgálná, addig Lillafüred mint távolabb megvalósítandó cél, s elsősorban idegeneknek szóló üdülöhely jelenik meg (tehát Lillafüred kiépítésének koncepciója ennek a munkának „nem erőssége”).

* * *

Miskolc önállóvá válása nagy lendületet adott a városépítésnek. 1910-ben elkezdődtek azok a vízvezetéki és csatornázási munkálatok, amelyek hiányában az első városrendezési terv kudarcot vallott. (Mint az eltelt évtizedek során tapasztalhattuk, ezek a város legköltségesebb, de legkevésbé látványos beruházásai. Az 1925–1927. évi Speyer-kölcson jelentős részét is ezek – az egyébként nélkülözhetetlen – infrastrukturális munkálatok emésztették fel.) 1910-ben indult el a miskolc-hejőcsabai villamos, amely a korabeli sajtócikkek szerint „Hejőcsabát Miskolc külvárosává tette.”³¹ A városnak elsősorban a külső határa növekedett meg Szentpáli István első polgármestersége idején (1902–1912). Tapolca-fürdőn 48 kh., a Martin-földekkkel (Zsolcai-kapu) 96 kh., a Liebermann-birtokkal 170 kh., a Posta-féle földekkkel (Felső-Kallószer) 11 kh., összesen 325 kh. területtel gyarapodott a város gazdaságilag használható, később beépíthető határa. Szentpáli vásárolta meg a város számára a korábban Hejőcsabához tartozó MÁV-tisztviselőtelepet és a szintén Hejőcsabával határos ún. Nádpataki-féle földeket.³²

Míg Soltész Nagy Kálmán elsősorban városrendező érdemei miatt, addig Szentpáli István neve és emléke városgyarapító érdemei miatt őrződött meg a város történetében. Nagy Ferenc polgármestersége (1912–1917) bár ugyan beletorkollott a világháborúba, nem feledhető, hogy irányítása alatt vált Miskolc a Sajó-csatornázási bizottság székhelyévé (1912). Sor került – a Csabai-kapu építészeti arculatát ma is meghatározó módon alakító – új villanegyed, a Népkert és a kórház közötti ún. Agrártelep kialakítására. (A név onnan ered, hogy az Egrár Agrár Takarékpénztár parcellázta fel és adta el ezeket a területeket. A város jómódú hivatalnokai, köztisztviselői vásároltak itt telkeket, ill. épít-

³⁰ Gencsi S., 1906. 71–80.

³¹ Halmay B.–Leszih A., 1929. 131.

³² Halmay B.–Leszih A., 1929. 133.

keztek, nem pedig „agrár-munkások”.) Nagy Ferenc hasonló fontos döntése volt a közgyűléssel megszavaztatni az új városi köztemető létrehozását, helykijelölését. 31 kh. terület már rendelkezésre állt a Szentpéteri országút nyugati részén az ún. Veres Bugyik határrészben, amelyhez még 39 kh.-at vásárolt a város. 1913-tól így 70 kh. terület állt a város rendelkezésére az új köztemető kialakítására.³³ A döntés azért volt fontos, mert az új helykijelöléssel egy időben Miskolc 13, másutt lévő és működő temetőjének felszámolásáról is határoztak.³⁴ A háborúval összefüggő, a város építészeti képét változtató építkezés a háborús barakk-kórház kialakítása volt a Sajó város felőli oldalán. (Ez később olyan nyomornegyeddé alakult – több átépítés, felújítás után – amellyel a város a 20. század folyamán érdemben nem sokat tudott kezdeni.)³⁵ Az ún. kolera-kórház temetőjét a Sajón túl alakították ki, amelynek egykori kápolnamaradványai és töredék sírmelekei a Hősök napján a megemlékezés helyszínéül szolgálnak. A háború idején és az azt követő igen nehéz években (1917–1922) Szentpáli másodszer került vissza a város polgármesteri székébe. Tevékenységének java részét a szociális gondoskodás tárgy körébe sorolhatjuk. 1920–1921-ben a Felvidékről nagy számban érkező menekülteknek előbb a Vay úton, majd a Halickán épített 50, illetve 78 különböző nagyságú, de vízzel és gázzal is ellátott lakásokat. (Továbbépítője a későbbi polgármester Hodobay Sándor, akiről az egész lakótelepet elnevezik.)

Szentpáli István időszakának végén, 1921-ben készítette el Wurga László budapesti mérnök-tanár, az egyetem városrendezési tanszékének vezetője Miskolc új városrendezési tervét. A város 1920 elején írt ki pályázatot Miskolc általános rendezési tervének elkészítésére. Bár több jelíges pályázatot nyújtottak be (Avas-alja, Arany jövődő) jobbára a nyertes pályázat térképi részleteit ismerjük Horváth Béla közlésében. 1958-ban Miskolc újjáépítésének történetét feldolgozó tanulmányában a szerző öt részlet-fotót is közöl a térképről, feltüntetve, hogy annak eredeti változata a városi tanács birtokában (térképtárában?) található.³⁶ Az elfogadott terv – Horváth Béla megállapítása szerint – 25 éven át volt alapja a városrendezésnek, s ezt 1949-ben váltotta fel új terv, amely azonban már nem a „régii” Miskolcban, hanem a kerületekre osztott „új” Miskolcban gondolkodott. Tehát az 1920–1940-es évek miskolci építkezései-beruházásai a Wurga-féle tervnek megfelelően(?) készültek. A terv az akkori várost 12 övezetre osztotta fel. Megkülönböztette a zárt sorú, a félig zárt sorú, az előkertes zárt sorú, a félig előkertes zárt sorú beépítést a szabadon álló beépítéstől. Megkülönböztette a gyári városrészt a gyárak övezetétől. Külön övezetet képeztek a parkok és erdők, a játszótérek, a folyók és patakok, valamint a régi és az új középületek. „A terv vázát zöldövezeti rendszere képezi – írja Horváth Béla. A Wurga-féle terv kimagasló értékei éppen ebben vannak. Ő már 1921-ben abból indult ki, amit ma hön óhajtunk: az egészséges lakótelepekből. Nem vezethette más törekvés terveit, amikor a Szinva-völgyre merőleges, többszörös zöldövezeti gyűrűt megalkotta a gyár és Miskolc belvárosa között. Elképzeléseit az övezeti beosztás mutatói is igazolják. Arra is volt gondja, hogy a völgyre haránt zöldsávok az intenzívebben szennyezett részen, 150 m szélességben húzódnak, míg máshol 30–40 m-re korszósította el, törekedett tehát a realitásokra. A gyűrűs zöldövezeti rendszerbe kapcsolódott volna be az Avas, a Népkert, általában minden belvárosi zöld folt, és

³³ Halmay B.–Leszih A., 1929. 137.

³⁴ B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1906. 17. kgy./1913.

³⁵ Dobrossy I., 1996. 254–264.

³⁶ Horváth B., 1958., 124–127.

ennek felbecsülhetetlen jelentősége lett volna. Őszintén sajnálhatjuk, hogy a mindennapi gyakorlat elmosta e nagyszerű elképzelést.”³⁷

Mik voltak az ÁRT fő elképzelései és mik valósultak meg belőle vagy helyette? Warga László a Szentpéteri-kapuban helyezte el az új kórházat, amely megvalósult. A temető helyének kijelölésében egyezik elődei elgondolásával, amely szintén megvalósult. Az új egyetemet a Szent Anna templom feletti dombokon képzelte el (egy más, de nem tőle származó elképzelés az Avason álmodta meg az orvosi egyetemet, a Tapolcára néző domboldalon. – Egyik elképzelés realizását sem bizonyította az idő!) A MÁV Igazgatósági épületet áthelyezi a Széchenyi utca meghosszabbított szakaszába, a mai Bajcsy-Zsilinszky E. utcába. Kereskedelmi és népművészeti épületekkel telepítette be a Búza teret. (Ez a terv a tér keleti sarkában viszont nem gondolkodott a mai megjelenésű vásárcsarnokkal. A város vezetőinek az volt az elképzelése, hogy olyan épületekkel kell körülvenni a piacteret, amelyek emeleti része lakásként funkcionál, földszinti részén pedig kétsoros, kétfrontos üzletsor alakítható ki. A Búza teret így öt darab kétemeletes épület-tömb vette volna körül, a tér maga mint 40 m széles, „belső piac” működött volna. Nem ez a terv valósult meg, hanem 1924–1926 között egy viszonylag gyors kivitelezésű vásárcsarnok épült fel.) A terv „kiszabadította” volna a görögkeleti templomot, s három irányból vezetett volna rá lakóutat. A Hősök tere közel mai formájában valósult volna meg. A Szinva patak partja rendezetten jelenik meg, s annak déli oldalát a tervező szerette volna jobban utcákkal feltárni. A terv szerint a város kelet–nyugati irányú forgalma a Széchenyi–Hunyadi utcákon, s a Győri kapun keresztül változatlanul bonyolódott volna, tehát a belváros tehermentesítésének lehetőségei nem vetődtek fel. Ami az elfogadott általános rendezési terv mellett (helyette?) megvalósult, olyan részletes rendezési koncepciónak nevezhető, amely más képet fest, de korántsem eredménytelenségre, tervszerűtlenségre utal. Hodobay polgármester végrehajtja (jobbára megvalósítja) az első világháború miatt elmaradt kövezési, parkosítási és közvilágítási programot. „Miskolc nyugat-európai ízléssel átépített kultúrváros lett ez alatt a hét év alatt (ti. 1922–1929). Utcai közvilágítása páratlan. Mindenütt villany- és gázvilágítás. Ív lámpák a forgalmasabb utcákon, ami mind a biztonság és a kényelem feladatait szolgálja.” – írja egy tanulmány a 20. század első harmadának végén.³⁸ Az útépitési programhoz mederrendezési és híd-építési program társult, amelyet a „rohamosan” növekvő városi és átmenő közlekedés egyaránt megkívánt. (A Szinván 5, a Pecén 3 új hidat építettek, ill. újítottak fel.) Elkezdődött a Miskolc–Lillafüred–Felsőhámos közötti erdei vasút (LÁÉV) építése, az Eger–Lillafüred közötti hegyi út építése, a tervezett villamos helyett a buszjáratot rendszeresítik Miskolc és Tapolca között. „...szinte gomba módra nőtt ki a földből az autók. Ma már autóstandok vannak mindenütt és magánhasználatra is annyi autó van, hogy Budapest és Győr után Miskolc tartja a harmadik helyet Csonka-Magyarország autósorszámban.”³⁹ A város infrastruktúrájának változását jelzi, hogy 1925 körül megjelennek az első utcai benzinkutak, s hozzákezdnek az autógarázsok építéséhez. A növekvő város megkívánta a második víz-főnyomócső megépítését. (A 400 mm-es, Tapolcáról induló vezeték első szakasza 1927-ben, a második az Avason át 1937-ben fejeződött be.)

1925., 1926., 1929. Miskolc építési és infrastrukturális beruházásainak történetében izgalmas és eredményes időszak. Az amerikai bankkölcsön számos helyi pénzintézet

³⁷ Horváth B., 1958. 128.

³⁸ Halmay B.–Leszih A., 1929. 157.

³⁹ Halmay B.–Leszih A., 1929. 157.

közreműködésével ekkor kerül az építető és az építők kezébe. 12 nagy beruházás kezdődik el, vagy fejeződik be külföldi tőke támogatással. Ezek között van egészségügyi és oktatási intézmény, mezőgazdasági és kereskedelmi beruházás, lakásépítés (szociális és városi bérlakások), de a város egészének „funkcionálását” segítő elképzelések, tervek megvalósítása is. Az 1934–1944 között eltelt időszakot ezek az építkezések jellemzik.⁴⁰ Hodobay Sándort, aki 1922–1935 között volt polgármestere a városnak, a történetírás ezért is nevezi „Nagy-Miskolc atyjának”.

Hodobay Sándor polgármester idején számos szakember – közgazdász, jogász, építész, történész, politikus – fejtette ki véleményét és elgondolását Nagy-Miskolc létrehozásáról. A települések lakosságát és társadalmi rétegződését tekintve 1929-ben Zsedényi Béla írja, hogy Miskolc „Diósgyőrrel és Hejőcsabával csaknem teljesen egybeépülve, e két községgel együtt ma már, különösen a szellemi és kulturális élet beállításában nézve a kérdést, teljes és zárt egységet alkot.”⁴¹ Zsedényinek természetesen nem volt igaza e véleményformálásában, s messze került azokat a kérdéseket, amelyek az építészeti arculat kialakítását, a települések közötti kapcsolatok (pl. közlekedés) működtetését érintették, hiszen a cél – két évtizeddel Miskolc önálló törvényhatósággá nyilvánítása után – Nagy-Miskolc létrehozása volt, amelynek Szegedhez és Debrecenhez hasonlóan el lehetett volna érni a százezres lélekszámot.⁴² Újabb évtized elteltével, 1939-ben Nagy-Miskolc ügye még mindig a „terv” szintjén állt. Miskolc határa ekkor 9283 kh. volt. (A külső határ 1925 és 1935 között lényegében nem változott. 1935-ben csatolták a városhoz Hejőcsabától a Martin-telepet, amely kb. 200 kh. területet és 2354 fő létszámnövekedést jelentett.)⁴³ A „csatlakozásra kiszemelt” Diósgyőr nagyközség külső határa 20 726 kh. volt, amely belső, beépített határában négy „városrész” települt. Maga Diósgyőr, amellyel összeépült Újdiósgyőr (Újgyőr), a Vasgyár (két nagy gyártelepével), illetve Perces bányatelep (amely bányavasúton volt legkönnyebben megközelíthető). A 2052 házból álló Diósgyőr lakossága 21 776 lélek, akik Miskolcot elsősorban villamossal tudták elérni. A Lillafüredi Állami Erdei Vasútnak a község területén 6 megállóhelye volt, míg a vasúti kapcsolatot Hejőcsaba felől biztosították a MÁV miskolci állomásával. A buszjárat két helyen állt meg a nagyközségben, amely valóban azt jelenti, hogy Miskolccal közlekedési kapcsolata kifogástalannak nevezhető.⁴⁴

Görömböly területe 6734 kh. volt, s első „lépcsőben” a városhoz való csatlakozását azért nem tervezték, mert 2439 fő lakója 399 belterületi és 309 külterületi lakóházban, tehát meglehetősen „szórta” élt. Történelmi kapcsolata volt Tapolcával, de a vasúti kapcsolatot Hejőcsabán (2,5 km) keresztül tarthatta Miskolccal (5 km). (Tapolcafürdő ekkor már hivatalosan is Miskolc város része, üdülőövezete volt.)⁴⁵ A lakosság egy része a diósgyőri vasgyárban, más része a község téglá- és cserépgyárában dolgozott. A tapolcai mészkőbánya (MÁK= Magyar Általános Kőszénbánya Rt. működtetésében) és a kőbánya fölötti agyagbánya szintén sok görömbölyinek adott munkát. A település lakóinak ipari kötődése így erőteljesebb volt, mint a föld hiányában a mezőgazdasági kötődés.⁴⁶ Hejőcsaba határa lényegesen kisebb, 1 710 kh. volt. A település 4013 lakója 520 belterületi és 167 külterületi házban élt. A szűkös határ miatt a település nem lehetett

⁴⁰ Dobrossy I., 1996. 423–452.

⁴¹ Zsedényi B., 1929. 38.

⁴² Zsedényi B., 1929. 37.

⁴³ Marjalaki Kiss L., 1939. 14–15.

⁴⁴ Klein G., 1939. 40–42.

⁴⁵ Klein G., 1939. 56–58.

⁴⁶ Komló G., 1929. 600–603.

Miskolc „kertje”, lakói jobbára az iparban találtak megélhetést. Hejőcsaba Miskolccal negyedóránként közlekedő villamossal volt összekötve, de vasútállomása volt a Tapolcára közlekedő keskenyvágányú iparvasútnak, s buszkapcsolata is képesnek mutatkozott a lakosság közlekedési-mozgási igényei kielégítésére.”⁴⁷ 1939-et egy évtizeddel megelőzően Hejőcsaba határa és lakossága is nagyobb, ill. több volt. Ennek oka Miskolc erőteljes terjeszkedésében keresendő. Volt idő, amikor – az 1880-as Miskolchoz csatolást megelőzően – Mindszent település is Hejőcsabához tartozott. Egykor hejőcsabai határrészen települt a Népkert, az Erzsébet kórház, és a kettő között felparcellázott területen az Agrár- vagy tisztviselő telep. Hasonlóan hejőcsabai határ volt a Bottyán J.–Balogh Á.–Sibrik M.–Eszterházy A.–Petneházy A. utcák által szabdalts Csabai kapu és a rendező pályaudvar között elhúzódtó Otthon-, majd Mikszáth-telep is. Az itt élő tisztviselőket leszámítva Hejőcsaba lakosságának 80%-a vasúti alkalmazott volt.⁴⁸

1941–1942-ben elkészült egy olyan mérnöki terv, amely körbehatárolta Miskolc belvárosát, kiemelve a parkonként meghagyandó, vagy különleges elbírálást kívánó kisebb-nagyobb tömböket. A város keleti határát a Sajó–Szinva összefolyása előtt a ma is meglévő Buzogány és Vásárhelyi utcák nyomvonala képezte, míg a nyugati beépítés határa a szintén még létező Réz utca volt a Győri kapu déli oldalán, s az északon pedig a Kálmán utca. A város a Szentpéteri kapu irányában az Álmos utcánál végződött, míg a Csabai kapu vonalában a Petneházy utca volt a határ. A beépített terület a Szent Anna templomtól „elkeskenyedett”, s főleg a Szinvától északra eső részekben épült össze Diósgyőrrel. A Szinvától délre az ún. Felső Kallószter térségében hasonló ipartelep alakult ki, mint a Zsolcai kapuban: kötszővő gyár, üvegyár és téglagyárak működtek a szomszédos, de már diósgyőri területen épült vas- és acélgyári épületek, üzemek mellett. Miskolcnak ekkor 77 362 lakosa volt, s 12 660 épülete.

A városról részletesebb, a szomszédos, de Miskolchoz csatolt településekről pedig hiányosabb ismeretek ezt követően már csak 1945 elejétől-közepétől állnak rendelkezésre.

* * *

Az 1945. évi felmérések összesítő jelentését december 10-én írta alá Gálffy Imre polgármester. Az anyagot az Országos Építészügyi Kormánybiztos (OÉK) kérte, s jelzete szerint jelentés a „Városok sérültségi állapotáról, építőanyag termeléséről, iparáról és a városrendezés kérdéseiről”. A városrendezés kapcsán írja a polgármester, hogy a fejlesztési terv még nem készült el, de „a városias arculat kialakítására szánt terület határa Miskolcon és Diósgyőrben ki van jelölve, Hejőcsabán és Görömböly-Tapolcán még nincs, Miskolcon 1940-ben jóváhagyást nyert – ti. fejlesztési tervet –, az Iparügyi Minisztérium is elfogadta, azonban mind a városnál, mind a Minisztériumban elveszett.”⁴⁹ Diósgyőrnek 1935–1936-ban készült el a rendezési terve (általános és részletes városrendezési tervek), s ezt a vármegyei közgyűlés elfogadta. Tehát a városhoz csatolt egykori nagyközség rendelkezik – most is használható – fejlesztési koncepcióval. Miskolcon azért nincsen általános rendezési terv, mert „Nagymiskolc” létrejöttét a Belügyminisztériumnak jóvá kell hagyni, s ez még nem történt meg. A rendezés kardinális kérdése a városon átvezető országos utak átkelési szakaszának kijelölése, kialakíthatósága volt. Ezeket ugyan már megállapították – írja a polgármester –, de a dokumentumok mind a

⁴⁷ Klein G., 1939. 64–66.

⁴⁸ Nyíri D., 1929. 605–607.

⁴⁹ B.-A.-Z. m. Lt. XXI. 503/a. 128/1946. ill. 19.792/1945.

városnál, mind pedig a Kereskedelmi Minisztériumban elvesztek (!). A háború utáni ún. sérültségi térkép – amely az újjáépítésnek és a városfejlesztésnek is alapját képezi – Miskolcon elkészült, Diósgyőrben, Hejőcsabán, Görömbölyön és Tapolcán még nem.

Miskolc Város Mérnöki Hivatalának iratai között fellelhetők olyan dokumentumok, amelyek alátámasztják a polgármester jelentését. A háborút megelőző években a mérnöki hivatal vezetője Demes Béla volt, a két városi főmérnök pedig Szeghalmy Bálint és Vass Zoltán.⁵⁰ Életük más-más módon alakult. A Nemzeti Bizottság 1945 elején jelentést kért a polgármestertől a városi alkalmazottakkal kapcsolatban. Ebben a 786 alkalmazottat feltüntető sokadatos kimutatásban szerepel, hogy Demes Béla ekkor már h. polgármesterként ismeretlen helyre „menekült”. Szeghalmy Bálint neve mellett hasonló megjegyzés szerepel. A városi főmérnök Gulyás László volt (1905–?), míg a hivatalvezető Vass Zoltán (1893–?). Előbbi a magasépítési, utóbbi a mélyépítési osztály vezetői teendőit is ellátta.⁵¹ A jelzett városrendezési terveket tehát ők készítették. Ezt követően 1948-ban, 1951-ben, majd 1954-ben készült érdemi, már a tervezett nagyváros „igényeit” figyelembe vevő általános rendezési terv.

* * *

1957-ben Miskolc városrendezési és fejlesztési kérdéseiről konferenciát rendeztek, amelynek anyaga a következő évben megjelent.⁵² 1959-ben újabb szakmai tanácskozásra került sor, amelynek a város közmű- és energiaellátási kérdései jelentették a keretét.⁵³ (Az 1957. évi konferencián Gulyás László és Kalas Imre építészek a pályaudvar elhelyezésével kapcsolatban, még 1947-ben készült javaslatot nyújtottak be. Az 1959-es fórumon pedig Vass Zoltán főmérnök a négy Pece-ág vonalvezetéséről, zárt szelvénybe kerüléséről tartott előadást. Mindez azért érdekes, mert ők voltak azok, akik a háború előtti időszak várostervezési kérdéseiben is járatosak, közvetlenül érintettek voltak, tehát részesei annak, hogy „új” és „más” várostársadalmi körülmények között ugyanazok a problémák hogyan vetődnek fel, milyen megoldási „közegben” hangzanak el. Vass Zoltán pl. 1923-tól 1976-ig dolgozott Miskolc mérnöki hivatalaiban. Munkásságát még Szűcs Sándor mellett kezdte.)

Virágh Pál (aki 1953-tól városi főmérnök volt) olyan fontos alapelvet fogalmazott meg, amelyet elődei is hangsúlyoztak, de a megvalósítás során kudarcot vallottak. Nevezetesen: aki ebben a különleges adottságokkal rendelkező városban építéssel foglalkozik, akarva-akaratlanul beleütközik a városrendezés (megoldatlan) problémáiba. 1950-ig a „jelenlegi” Miskolc területén tíz önálló település élte életét úgy, hogy egymástól nagyságban, lélekszámban, foglalkozási struktúrában, legfőképpen a település jellegében különböztek egymástól. (Beépítési módjuk a legszélesebb és legszínesebb palettán mozgott). „A város hirtelen szemben találta magát olyan problémákkal, melyek más városokban az organikus fejlődés következtében nem jelentkeztek hasonló feszítő erővel.”⁵⁴ A 12 km hosszú, 1–2 km széles, egyetlen völgybe és egy dombság peremére települni kényszerült város az itt élőket ugyanolyan nagyságú utak megtételére kényszeríti, mintha tízszer nagyobb, tehát egymillió lakosú városban laknának. Ez a tény a szakemberekben állandósítja a városrendezés igényét (szinte minden korosztálynak van egy vagy több

⁵⁰ B.-A.-Z. m. Lt. IV. 1914. 185/1942.

⁵¹ B.-A.-Z. m. Lt. XVII-2. 173/1945. 37. f.

⁵² *íj. Horváth B.*, 1958. 164.

⁵³ *íj. Horváth B.*, 1960. 206.

⁵⁴ *Virágh P.*, 1958. 8.

általános városrendezési terve), a másik oldalról, az itt élők szemszögéből nézve viszont egy folyamatosan meglévő (időnként felerősödő) hiányérzetet szül.

Az eltelt fél évszázad (pontosabban 55 év) rendezési tervei közül az 1948-ban Weiner Tibor által készített munka azért érdemel figyelmet, mert először kellett tervszalonon „megküzdeni” a Nagy-Miskolccá egyesített településrendszerrel, amelyet az egyesítés után nem sokkal a tanácsi rendszer négy közigazgatási egységre, kerületre bontott. A hosszan elnyúló, két végén, keleti és nyugati irányban is iparilag szennyezett településen ő vetette fel először a városközpontok kialakításának szükségességét.⁵⁵ A Borsos József nevével jelzett, s 1961-ben megjelent, a magyar vidéki városok 20. század második felében kezdődő „gyökeres átalakítását” bemutató munka „az első regionális és általános rendezési tervek” között kiemelni, hogy 1948-tól a borsodi iparvidékre vonatkozó széles körű vizsgálatok kezdődtek el. „Fogyatékoságai ellenére a borsodi régió terve első példája a magyar településtervezésben a komplex szemlélettel készült, nagy összefüggő területre kiterjedő, a műszaki és gazdasági kérdéseket egyeztető és értékelő tervezési munkának.”⁵⁶ A nagyobb területre készülő tervnek így lett része Miskolc általános rendezési terve. Mindössze fél évtizedig élt a köztudatban, hiszen 1952-ben új rendezési tervhez kezdtek. Amikor másfél évtized rálátással lehetett véleményt formálni a koncepcióról, az megosztotta a szakmát. Egy megközelítésben a Weiner-tervvel „a városnak környezetéhez viszonyított jelentőségét, közlekedési adottságait, a meglévő épületállományt és az építési lehetőségeket helyesen értékelő terv született.” Más megközelítésben viszont – s mert kellő módon nem mérték fel Miskolc szerepét és jelentőségét a népgazdasági terv végrehajtásában – a terv annyira túlságosan merész gondolatokon nyugszik, hogy az hosszú távon sem valósítható meg. (Ilyen, még 1953-ig visszatérő elképzelés volt a vasúti létesítmények teljes építészeti átrendezése.) A terv viszont tartalmazott reális elemeket, mint pl. a déli elterelő út, amely megvalósult. (Igaz, ennek az „ötlete” már a 19. század végétől szerepel minden városszabályozási és rendezési koncepcióban.) A tervben már szerepel az Egyetem helye az Avas és Tapolca között a Dudujka térségében, ahol később a megvalósítás elkezdődött. Az 1960-as évek szakmai véleménye szerint a tervnek „történelmi” jelentősége abban áll, hogy „első ízben vetette fel a népgazdasági tervezés és városrendezés kölcsönhatásának problémáját.”⁵⁷

Miskolc mégis az „átépülő városok példája” lett, pontosabban az ún. kompozíciós tervezés egyik „szép példája”. Ezen pedig azt kell értenünk, hogy a városfejlődés korábbi évszázadaiban, vagy a 20. század közepét megelőző évtizedeiben a „városi telek magántulajdona legfeljebb egy-egy utca vagy tér egységes megtervezését tette lehetővé. Az így létrejövő együttesek az egyébként rendezetlen városban elszigetelve alakultak ki, még közelebbi környezetükkel való kapcsolatuk is teljesen megoldatlan maradt, nem-hogy az egész városszerkezetben való jelentőségük megfelelő megfogalmazására lehetőség nyílt volna.”⁵⁸ Ezzel szemben új feladatot jelentett a kompozíciós tervezés, amelyben „a lakóterületi egységek rendszerének következetes keresztülvitelével az egyes városrészek, azok központjai egymás mellé- vagy fölérendeltségének viszonya határozottan kidomborodik.”⁵⁹

⁵⁵ Az 5.205–21/1950. IX. 8./B.M. számú rendelet szövege Miskolc város igazgatási kerületeinek megállapításáról. A leírást l. *Dobrossy I.*, 1994. 282–283.

⁵⁶ *Hermány G.*, 1961. 413.

⁵⁷ *Hermány G.*, 1961. 413. Itt jegyezzük meg, hogy a kiadvány szakmai tényszerűsége mellett az 1961–1965 között volt második ötéves terv szellemében íródott.

⁵⁸ *Hermány G.*, 1961. 423.

⁵⁹ *Hermány G.*, 1961. 422.

Miskolcon ez a hagyományos technológiával történő, 1952–1962 közötti építkezések időszaka, amikor az építkezésre lehetőséget adó területek az egykor önálló közigazgatású egységek, települések közötti szabad területek voltak, vagy olyan részei a városnak, ahol szanalás nélkül lehetett egy létesítendő útvonal mindkét oldalát beépíteni. (Első esetben a Győri kapu északi és déli oldalának a beépítése a példa, a második esetben a Selyemrét észak és dél, vagy a Zámenhoff u. I–II. tömbökre gondolunk.) Egymásra vetítve Miskolc 1940-ben és 1960-ban készült térképét, pontosan érzékelhető, hogy „az önálló közigazgatási egységek között megvalósított létesítmények így mintegy varratát képezik a ma Miskolcának, anélkül, hogy egységes városképekről, hangulatról beszélhetnénk.”⁶⁰

* * *

A város 1948-as általános rendezési tervét tehát 1951-ben a VÁTI (=Városépítési Tervező Vállalat) 250–300, majd 350 ezer lakos befogadására alkalmas tervjavaslata követte. 1954-re készült el az ún. városkompozíciós terv, amelyet városgazdasági vizsgálatok kísértek. (Ezeknek 1960-ban majd 1968-ban „lett” a következménye az I. és II. ütemben elfogadott általános terv.) Az 1954. évi vizsgálatok zárójelentése várostörténeti fontosságú, mert visszautal a korábbi állapotokra, ugyanakkor üzenete van napjainknak is. „Miskolc néhány főbb útvonalán (Széchenyi, Szemere, Kazinczy, Hunyadi utcákon) az emeletes épületek vannak túlsúlyban, viszont a mezőgazdasági népesség igényeinek megfelelő, hézagos városias és fésűs beépítési mód az uralkodó. Kisvárosi jellegű a Martintelep földszintes családi házakkal, ugyanilyen (a miskolci belvárosban) a Rác György utcától nyugatra, a Szinvától délre húzódó terület is. Korszerű villanegyed jellege csak a Csabai kapu és Győri kapu egy részének, továbbá a Béke tér (vö. Búza tér) északi részén kezdődő, úgynevezett tisztviselőtelepnek van. A legegészségtelenebb lakóterület a Vörösmarty utcától délre nyíló, úgynevezett Mester utcák területe, továbbá az avasi pincékből és borházakból átalakított ideiglenes lakások, melyek elbontására elkerülhetetlenül szükség van. A vasgyári és újdíosgyőri lakótelepek legnagyobb részben kertes, földszintes házakkal épültek be, Diósgyőr túlnyomó részben földszintes település, helyenként teljesen falusias, fésűs beépítési jelleggel. Pereces szűk völgybe szorított bányászlakásokból áll, az újabb építkezések már kénytelenek voltak a dombokra felkapaszkodni. Hámor a vasművek kiszolgáló személyzetének lakótelepe, lakóinak nagyobb része ma is gyári munkás. Görömböly, Szirma és Hejőcsaba nagy része, valamint Ómassa teljesen falusi települések, itt a városias jelleg legminimálisabb követelménye is hiányzik. Lillafüred és Tapolca üdülőhely jellegét a lakáshiány veszélyezteti.”⁶¹ Amikor a városképnek ez a fél évszázaddal ezelőtti állapota ennyire áttekinthetően megjelenik, az a Nagy-Miskolc áll előttünk, amelynek határa egy évtized alatt több, mint négyszerezésre növekedett (9 ezer kh-ról 39 300 kh-ra). A város belterülete 5040 kh, vagyis a teljes terület 13%-a. A belterület 69%-a lakóterület, 21%-a ipari terület, s a meglévő lakóépületek 1/3%-a pedig 1900 előtt épült.

A nagy dilemmát, illetve szakmai feladatot az jelenti, hogy a két háború közötti városi népesség száma – az ipari tevékenység elvárásainak megfelelően – ha négy-ötszörösére nő, s a város már beépítette az önálló települések közötti szabad területet, hogyan lehet növelni a befogadóképességet. „Az 1949 óta folyó lakásépítés – hangzik el 1957-ben – felhasználta már az újgyőri szanalás mentes területet teljes egészében, a

⁶⁰ Horváth B., 1972. 193.

⁶¹ Virágh P., 1958. 11.

Kilián Gimnázium melletti területnek és a Selyemréznek több, mint 1/3-át, s majdnem teljes egészében a Malinovszkij utca és a 3-as út által bezárt háromszöget (ez a mai Petneházy-bérháztömb). ... Ha a felsorolt területek elfogynak, az építkezést vagy igen költséges módon a hegyoldalakra kell kényszeríteni, vagy hozzá kell fogni a radikális szanaláshoz, vagy ki kell vinni Diósgyőrbe a lakásépítkezés súlypontját.”⁶² A koncepció elhangzásától a megvalósításig két-két és fél évtized telt el, s a szanalások eredményeként létrejöttek a város keleti részén, a Szinvától délre eső területeken a nagy lakótelepek (Vörösmarty városrész), nem volt elkerülhető a „hegyoldalba kényszerülés”, amint azt példázza az Avas városrész, s az építkezések diósgyőri „súlypont-eltolódását” is jól érzékelteti a diósgyőri lakótelep, attól délnyugatra a Berekalja, s ezt időben jócskán megelőzve az Előhegyi lakótelep (volt: Kilián-észak) és a Kenderföldi lakótelep (volt: Kilián-dél).

A területfelhasználási koncepció az 1950–1960-as évek Miskolcát hat beépítési kategóriába sorolta:

1. Ipari területek. Miskolc egyik legégetőbb városfejlesztési kérdésének ítélték a Vasgyár területének elhatárolását, a lakóterületek védelme érdekében. Csak teoretikusan vetődött fel a Vasgyár kitelepítése, s annak bizonyítására, hogy ha a gyár városszervező volta megszűnnék, Diósgyőr és Miskolc ismételt szétszakadását vonná maga után. A Vasgyárnak tehát kapocs szerepe volt (azt tulajdonítottak) Miskolc és Diósgyőr egyesítésében, összeépítésében. A városrendezésnek ugyanakkor megoldhatatlan feladatot adott, hiszen korábban két település szélén fejlődő ipartelep a korábbi perifériális helyzetből centrális helyzetbe került. (A városrendezés számára ekkor még elképzelhetetlen volt, hogy három-négy évtized múlva – igaz, ez emberöltőnyi idő – a gyárnak ez a településrendező szerepe megszűnik, az utódvállalatok pedig már nem jelentenek számottevő lakosságszervező és megtartó erőt. Az egykor meghatározó központi iparterületen most – a maradványokon – az ipari műemlékvédelem kap hangsúlyt, jelenthet egyfajta rendező elvet.)

A központi ipartelep mellett Nagy-Miskolcon még négy további iparteleppel kellett foglalkozni. Némelyiküknek történelmi múltja volt, más esetben egy fél évszázaddal előrevetített jövőkép vélhető, fedezhető fel benne. Inkább történelmi hangulata, mint hosszú távra tervezhető fontossága volt a Gömöri pályaudvar környékének, illetve az attól nyugatra elterülő, vasúti vágányokkal összekötött ipartelepeknek.⁶³ Az északkeleti iparterület a mai Zsarnai-telep, Repülőtér környékét jelentette, de nem vetődött (nem vetődhetett fel) a Szentpéteri kapui országút két oldalának olyan beépítése, amelyet az ezredfordulón északi városkapunak nevezünk. Az ipari tevékenység helyett a szolgáltató ipar vált itt meghatározóvá. A délkeleti ipartelep alatt az 1954-es koncepció a József A. u. környékét és a Sajón túli területi ipari centrumát jelentette. A városnak ez a keleti kapuja határozottabban, erőteljesebben épült ki, mint az északi térség. A Zsigmondy V. és Baross G. utcáktól keletre létező ipari objektumok kaptak új funkciót, míg a Sajón túli terület az utóbbi egy-másfél évtized terméke, itt az ipari parkká alakulás folyamata játszódott le előttünk. A déli iparterület a Martinteleptől indulva a Zsolcai vasútvonal és a Sajó közötti területet jelentette. Ezt az 1954-ben még „feltáratlan” területet a vasgyári, központi iparterület ellenpontjaként kívánták kialakítani. A terv a Cementgyártól délre eső térségben, a rendező pályaudvartól keletre eső területen kívánt a Martintelep elorsvasztásával olyan ipari „színteret” kialakítani, amely az M3-as országút és a pesti vasút-

⁶² Virágh P., 1958. 12.

⁶³ A Zsolcai kapui ipartelep történetéhez l.: Dobrossy I., 1995. 60–147.

vonala között húzódik, s követi a város észak–déli tengelyét. (Néhány nagy alapterületű szolgáltatóipari „vállalat” idetelepülése után vetődött fel 1999-től ebben a térségben a déli városkapu nevet viselő program megvalósítása.)

2. A „város” kategóriába a tervezők „a korszerű lakásértékkel bíró, korszerűen beépített” területet sorolták.

3. A „falu” kategóriájába tartoztak a felhasználás szempontjából a fésűs beépítésű területek, amelyek külső megjelenésükben is utaltak a mezőgazdasági jellegre.

4. Külön kategóriát alkottak a város elavult, szanálásra érett területei, a szlömösödött részek.

5. „Suburbia” kategóriába került minden, ami másúvé nem volt besorolható. Tehát nem volt sem városias, sem falusias megjelenése, nem volt még szanálásra ítéhető építészeti egység, tehát a „kompozíció” által meghatározott gondolkodás szerint a „kompozíciót nélkülöző külváros”.

6. A zöldterületek képezték a besorolás utolsó kategóriáját.

* * *

A „történeti” városkapuk környékének iparterületté alakítása mellett két gondolat még kiemelését kíván az 1954-es „munkabizottsági ajánlás”-ból. Egyik a város idegenforgalmi jelentőségnek (Avas, Tapolca, Lillafüred, diósgyőri vár) hangsúlyozása, a másik a város fő forgalmi hálózatának alakítása.

Lillafüred és Tapolca üdülőhelylé nyilvánítása mellett (ezek egyébként a két háború között – igaz, más szempontokat véve figyelembe – már megtörténtek), a férőhelyek számának erőteljes növelése mellett foglaltak állást. (A férőhelyek számának növelését Tapolca esetében minden bizonnyal nem a mai beépítési szinten gondolták elérni.) A diósgyőri üdülőterület középpontjában a vár rekonstrukciója és a fürdő fejlesztésén túl az állatkert létesítése állt. Miskolc belvárosában hangsúlyozták az Avas „ráláthatóságát”, a látvány városképbe történő beillesztését. A terv a Dózsa György u. és a Városház-tér összekapcsolása volt a műemléki látvánnyal, ami a mai Dísz-tér „kibontását” feltételezte, de még gondolat szintjén sem vetődött fel a Szinva lefedése. Az Avas déli és keleti oldalának beépítését másképpen látták a budapesti VÁTI szakemberei és másképp a Miskolci Tervező Iroda szakemberei. A fővárosiak városkorona-szerű, sűrű beépítést láttak helyesnek, a miskolciak szerint „helyesebb az Avast laza, kertes beépítés számára fenntartani, mely esetben a miskolci Rózsadomb szerepe vár rá.”⁶⁴

Meszléry Zoltán, a Miskolci Közlekedési Vállalat főmérnöke volt a kidolgozója a város „leendő” forgalmi hálózatának.⁶⁵ A város történelmi fejlődésének, változásainak megfelelően a forgalmi hálózat csakis a tengelykeresztmetszetre épülhet, de ez némi keleti irányú eltolódást jelent a városközponttól. A városközpontnak elfogadott „villanyrendőr”-től kelet–nyugati irányba a Szemere u.–Lillafüred között a 22-es út, a Szemere u. és Sajó (ill. a városhatár) között a 3-as út, észak–déli irányban a Szentpéteri kapu és a Kazinczy u. között a 23-as út, a Kazinczy u. és Hejőcsaba között a 3-as út jelenti a közlekedés fő nyomvonalát. Ezt a csomópontot csak 1960-ig tartották alkalmasnak arra, hogy a közlekedést zökkenőmentesen bonyolítsa. Az észak–déli tehermentesítő utak nyomvonalának kijelölésénél visszatértek a 19. század végi, 20. század eleji elképzelések. Nevezetesen az egyik a mai Soltész Nagy K. utcát tekintette fő forgalmi útnak,

⁶⁴ Virág P., 1958. 15.

⁶⁵ Meszléry Z., 1958. 36–44.

amelyet a Rudolf és Ferenc laktanyákon keresztül vezettek volna, s a város lakatlan határán túl csatlakozott volna a 23-as Szentpéteri úthoz. A másik elképzelés (s ez a miskolciak egyetértésével találkozott) a Szilágyi Dezső utcán vezette volna be a városba az M3-as országutat, a Népkerten (temetőkön) és mester utcákon (ez volt a Gordon-nak nevezett városrész) vezette volna tovább az Ady-hídig, majd a Búza-térnél kialakított csomópont után tért volna vagy a Szentpéteri kapu, vagy a Zsolcai kapu felé. A döntés e mellett a koncepció mellett született, de a 20. század vége felvetette az észak–déli átmenő forgalom bővítését még egy, ettől is keletebbre kialakítandó útvonalon. Ebben minden bizonnyal szerepet játszik az is, hogy a Búza téri csomópontot nem tudták kialakítani, ezért az innen északra és keletre vezető országút ma is a véletlenszerűséget, a közlekedőkben pedig a bizonytalanság érzetét kelti.

Miskolc 1954. évi „városkompozíciós” tervét és a gazdaságossági vizsgálatokat 1956-ban egy tanulmányterv követte, amelynek készítői a részletes kimunkálásra 3 évet tartottak reálisnak.⁶⁶ Ehelyett született meg 1960–1968 között az ÁRT I. és II. számú üteme, majd egy kormányhatározat 1970-ben jóváhagyta Miskolci Megyei Jogú Város általános rendezési tervét.⁶⁷

* * *

1996-ban, a magyar honfoglalás 1100. évében közel három héten át került sor szakmai rendezvényekre az Akadémiai Bizottság miskolci székházában. Az egyes szakterületek képviselői szóltak a város történetéről, előadások hangzottak el az eltelt évszázad városépítészetéről, a város kereskedelmi életéről és ipartörténetéről, az egészségügy múltjáról és jelenéről, az egyház, az oktatás és a művészetek történetéről, a város tudományos intézményeiről és a tudományos kutatás eredményeiről.⁶⁸ Az eltelt évszázad építészeti emlékeit, a műemlékek helyzetét, különös módon a városépítés egyes korszakait szóban nyolc, írásban hat előadó elemezte, ill. mutatta be. Az előadók (Iglói Gyula, Horváth Béla, Kelemen István, Ujvári Andor) a város főépítészei voltak, ill. Ujvári Andor jelenleg is a Város Főépítész Osztályának vezetője, az ezredforduló új ÁRT-ének koordinátora, különböző fórumokon értelmezője, képviselője. Alábbiakban az ő előadásaik tényanyagára, a városi tanács kiadványaira, valamint a városi pártbizottság különböző jellegű és színvonalú dokumentumaira, összesítéseire támaszkodva igyekszem áttekinteni az 1960–1990 közötti három évtized fontosabb mozzanatait. (E megoldást az is indokolja, hogy a vonatkozó anyagok még nem „értek” levéltárvá, tehát a felhasználható források még az „irattermelők”-nél vannak.)

Ezek az adatok, tényinformációk akkor értelmezhetőek, ha egy tágabb kereten belül vizsgáljuk, ez pedig az 1981-es városrendezési terv, pontosan: „Miskolc település-csoport általános rendezési terv felülvizsgálata, koncepciója.”⁶⁹ Az ÁRT előkészítése 1979 májusában kezdődött, s 22 munkafázis után, 20 szakág közötti egyeztetés, összehangolt munka eredményeként 1982 februárjára készült el a jóváhagyásra váró dokumentáció. Ez lépett hatályba 1984-ben, s „élt” a század-, ill. ezredfordulóig, tehát negyed évszázadon keresztül.

⁶⁶ Horváth B., 1958. 129–130.

⁶⁷ 1002/1970. II. 3. korm. hat.

⁶⁸ Vö. Dobrossy I. szerk. 1997. I–II. k.

⁶⁹ A VÁTI anyaga, törzsszáma: 4247/79. 1981. 11.

A tanácsi közigazgatás és államirányítás öt éves tervidőszakokra tagolt rendszerében a meglévő általános városrendezési tervek felülvizsgálatára (esetleges korrekciójára) is öt évente került sor. Az 1984-től érvényes terv első üteme 1960–1961-ben, második üteme 1966–1968-ban készült el, s 1970-ben hagyták jóvá. (Miskolcon a 20. század második felében így az 1950–1954 közötti első, az 1966–1970 közötti harmadik és az 1981–1985 közötti hatodik öt éves terv időszakában készültek a várost átfogó rendezési tervek.)⁷⁰

Az 1979-ben induló ÁRT munkálatoknak voltak fontos tervi előzményei, amelyek megvalósulását lemérhetjük a mai Miskolc külső megjelenésében. Így 1978-ban befejezték Diósgyőr rendezési tervét, 1980-ban az LKM és a DIGÉP környék, 1979-ben a Komlóstető, a Győri kapu nyugati része, a Szentpéteri kapu nyugati része, az akkor Tettemvár városrésznek nevezett terület kapott részletes rendezési tervet. A Szeles utca és térsége, valamint a Szentpéteri kapu keleti része 1978-ban készült el a tervasztalon, s még ebben az évben egy 15 éves városi lakásépítési program koncepciója is kialakult. Hejőcsaba, Perces, Miskolc északkeleti iparterülete, a miskolci vasúti pályaudvar környéke rendezési terve, valamint az Avas-Ruzsin lakóterület beépítési terve 1980-ra lett kész. A tervek között nagyon korainak számít Szirma, hiszen 1964-től „van” részletes rendezési terve. Közel hét évtizedes városrendezési elmaradásra tett pontot 1973-ban a városi temető rendezési tervének elkészülése. Az Avas rendezési, tanulmány- és kiviteli tervei az 1970-es évek második felének termékei: 1975-ben elkészül az Avas keleti részének részletes rendezési terve, 1977-ben az ún. Avas III. ütem kiviteli terve, amelyet 1979-ben az Avas városközpont tanulmányterve követett. Az Avas-Ruzsin, tehát a dombság délnyugati lakóterületére 1980-ban készült beépítési terv. A Szemere utcától keletre, a Szinva és a Népkert közötti rész beépítésére 1977-ben készült el a koncepció. Ezt egy évvel később követte Tapolca részletes rendezési terve (1978). Miskolc tömbökre osztott belvárosának beépítési terve 1975-ben lett készen, de a szűk belváros helyreállítási, rehabilitációs munkálatai az 1980-as évek elején kezdődtek. (A Miskolc környéki „kistérségben”, vagy agglomerációban 1973–1981 között összevont rendezési tervet kapott Alsózsolca, Bükkszentkereszt, Felsőzsolca, Mályi, Nyékládháza, Onga, Sajóbáony, Sajóvamos és Szirmabesenyő.)

Miskolc 1981-ben készült felülvizsgálati tervkonceptiója már megfogalmazza, érintkezteti azokat a problémákat, amelyek az évtized végére egy struktúra összeomlásához vezettek. (Az azóta eltelt két évtizedben sokszor és sokat hallottunk, olvastunk ezekről az okokról, s arról is, hogy közülük számos, mint megoldandó probléma velejárója az ezredforduló városspolitikájának-városépítésének, végső soron a városkép alakításának.) Ténymegállapítás volt ekkor, hogy a város népessége „instabil”, vagyis a népességet felszívó ereje nagy, de megtartó ereje kicsi. „Súlyosbítja ezt, hogy a népesség kicserélődése a kvalifikált munkaerő elvesztését is magában hordozza, az összes vándorlási pozitívumot szinte kizárólag a 8. osztálynál alacsonyabb iskolai végzettségű népesség jelenti. Azaz a népesség kicserélődése a kvalifikációs szint folytonos cserearányromlása mellett megy végbe... A jövő szempontjából nem e kedvezőtlen tendenciák ténye, hanem öngerjesztő jellege veszélyes. A népesség kicserélődése közben a kvalifikációs cserearányromlás azért következhet be, mert a gazdaság nem csak merev és egyoldalú, hanem alacsony hatékonyságú is, így nem tudja megtartani a képzett munkaerőt.” Az öngerjesztés lényege pedig az, hogy a kvalifikáció csökkenése a hatékonyság további csökkenésével (is) együtt járt. Már világosan megfogalmazódik, hogy a problémák egyik súlyos össze-

⁷⁰ Az 1954-es tervet nem fogadták el.

tevője a nehézipar lemerevedett, változásra alkalmatlan struktúrája. Ez éppúgy kihat a természeti környezetre, mint a város egészére, mint élő, létező organizmusra. A városfejlesztés egy adott térszerkezeti rendszerben olyan mennyiségorientálttá vált, amely elsődlegesen lakásszámokban jelenik meg. A lakásépítés pedig „technológiájában, összetételében, beépítési módjában egysíkú, így egy heterogén társadalom differenciált igényeinek kielégítésére nem alkalmas, ezért erősíti a merev gazdaság által kiváltott népesség-rotációt.”⁷¹

Az 1981. évi városépítési koncepció bár világosan fogalmaz az adott és várható problémákat illetően, mégsem jut el odáig, annak felismeréséig, hogy a gazdasági struktúra összeomlott, s a gyáripár összeomlása egyben azonnal létrehozta a munkanélküliséget, ennek állandósulása pedig a város lélekszámának rohamos csökkenéséhez vezet(het). A városépítési koncepció abból indult ki, hogy 1980-ban 213 000 lakosa volt Miskolcnak, s ez 240 000-re még növekedhet, de hosszú távon a város 270 000 embernek lesz a lakóhelye. A Miskolc környéki településcsoport (14 település) pedig a 21. század első évtizedében 70 000 fő lakónépességnek ad helyet.⁷²

A tervből alábbiakban csak a lakásellátás, az idegenforgalmi szerepkör erősítése és az épített környezet védelme című témaköröket emelem ki. A lakásellátás egyik fontos – minden rendezési tervben „történelmi örökség”-ként emlegetett – része az avult, rehabilitációra nem alkalmas lakásállomány bontása, a másik a meglévő állomány komfortfokozatának növelése, a harmadik pedig az új lakásépítés.

Miskolc (Nagymiskolc) lakásállománya 1980-ban megközelítette a 65 ezer különféle minőségű, alapterületű, anyagú, jellegű lakást. Ezek közül 14% volt az (kb. 9000 db), amelyet lebontásra ítélték. Az ún. hosszú és ún. nagy távban történő gondolkodás 8860+7770 db, összesen 16 630 lakás megszűnését tervezte. A rekonstrukcióra alkalmasnak ítélt „történelmi belváros”-i területeken nagyon magas volt a szanálási arány. A belvárostól távolodva más célú, más beépítésű területigény miatt 6600 lakást kívántak elbontani. A „más” területfelhasználás azonban védősávok, zöldterületek, új közlekedési útvonalak kialakítását szolgálta. Martintelepen, Szirmán és Görömbölyön saját telken új családi házak, néhány lakásos társasházak és sorházak fiatalították a településrész képét.

A terv karbantartás, komfortosítás, rehabilitáció címen évi 320 lakás komfortosítását ütemezte úgy, hogy a felmérések szerint 4800 db lakást kellett, hogy érintsen ez a munka. Miskolcon a rehabilitáció kb. 6000 lakást, a város egész területén a rehabilitáció és a komfortosítás együtt kb. 12 000 lakást érintett.

A lakásépítésnél – egyenletes ütemet feltételezve – évente 1 500, az ötéves tervciklus alatt 7500 új lakás átadása volt a cél. (Készült 15 éves lakásépítési terv is, amelyben – pontos helymeghatározás nélkül – 22 500 db új lakás felépítése és átadása szerepelt.) Úgy ítélték meg, hogy „a megfelelő lakáskultúra kialakításához nagyon fontos a nagylakások arányának növelése, a szükséges mennyiség megépítése.” Az épülő és átadandó 3, 5 ill. több szobás lakások számaránya az egészben 34,6%-ot képviselt.⁷³ Az új lakásépítéseket úgy kellett megoldani, hogy az építési területeket nagyon egyértelműen behatárolták, leszűkítették. „A lakásépítést nagyrészt Miskolc belterületén kell megvalósítani, a rekonstrukciós területeken laksűrűség növeléssel, ill. a be nem épített területek lakásépítési területként való felhasználásával... Külterületekből lakóterület céljára csak az északi domboldalak egy része, ill. Tapolca–Komlóstető közötti összekötő

⁷¹ VÁTI, 1981. 30–31.

⁷² VÁTI, 1981. 40.

⁷³ VÁTI, 1981. 54–55.

út mente vonandó (vonható) belterületbe.” Az egyik alternatíva (az 1954. évihez hasonlóan) a Martintelep–Szirma közötti terület részbeni beépítését javasolta a terület víztelepítés, feltöltése után. Városszerkezeti szempontból viszont sem intenzív beépítést, sem nagy népességszámot nem terveztek ide. Meg nem fogalmazva is az Avas látványának ellensúlyozása is szerepet játszott az itt tervezett beépítésben. 1980-ban már nyilvánvaló volt ugyanis, hogy „a kiemelkedő dombokra telepített, ill. a szűk völgyet völgyzárógátéként elfalazó 10–11 szintes középmagas beépítés a várossziluetet és a táj és város kapcsolatát sok helyen tönkretette.”⁷⁴

A rendezési tervben – a statisztikai adatokon túl – terjedelmesen, de érdekes módon kap helyet az idegenforgalom, amely térségen belüli mozgást és a térség által vonzott mozgást, idegenforgalmat tételez fel. Miskolc, Tapolca, Lillafüred, Bükk-szentkereszt, Répáshuta, Bükk-szentlászló, a Csorba-telepi tavak és a mályi–nyéki tavak idegenforgalmi vonzereje és fejlesztése vetődik fel, de pl. a diósgyőri várnak és környékének nem tulajdonítanak jelentőséget. „Az ellátandó igények elsősorban Miskolc városán belül, valamint Miskolctapolcán, Lillafüreden és a Bükk térségében, mint kirándulóhelyen jelentkeznek. Az ellátás nem elsősorban területi fejlesztést, hanem sokkal inkább szállásférőhely és ellátó hálózat fejlesztést igényel. A szállásférőhely fejlesztést a körzeten belül a különböző funkcióknak megfelelően kell előirányozni.”⁷⁵ Az idegenforgalomban tehát még nem jelenik meg a külföldi, csak a hazai „igény”, s ez is inkább kirándulást, üdülést jelent, mint idegenforgalmat. Ezért lehet csak két formája a turizmusnak, éspedig szervezett és magánturizmus, amely nem is igazán indokolja a város idegenforgalmi szerepének hangsúlyozását.

Mint valamennyi – korábbi – városrendezési tervben, itt is alapvető kérdésként vetődik fel a közlekedés, amely a vasút- és közúthálózatra egyaránt figyelemmel van. A vasútnál teljesen új felvetés a rendező pályaudvar magasfogadó és indító állomásának üzembe helyezési fontossága. A másik új gondolat egy Miskolcot „nagy sebességgel elkerülő vasútvonal” nyomvonalának helykijelölése, hiszen a Martintelep és Szirma között, a város belterületén áthaladó vasúti nyomvonal városrendezési szempontból a lehető legkedvezőtlenebb „adottság”. Mivel a városba érkező dolgozók ingázása észak-déli irányultságú, ezért felvetődik egy „elővárosi gyorsvasút” terve. Ez a meglévő nyomvonalon Nyékládháza felől érkezik és a Tiszai pályaudvar érintése nélkül halad Sajószentpéter felé. A Gömri pályaudvar térsége jelenik meg, mint fontos közlekedési csomópont, ahonnan ki lehet alakítani egy kelet–nyugat irányú tömegközlekedési gerincvonalat. Az eltelt negyedszázad bizonyította, hogy a három elképzelés közül egyik sem kapott reális megvalósulási lehetőséget, sőt a vasúthálózatban a Gömri nyomvonal (az ózdi kohászat megszűnésével) veszített is korábbi helyi és átengedő, tranzit jelentőségéből.

A közúthálózat fejlesztése régi teherterele volt a városnak. 1981-ben azt fogalmazták meg, hogy „csekély a kapacitástartalék”, ill. „kimerült az átbocsátó-képesség”. A 3, 26, 35 és 37-es számú főútvonalak négysávossá alakítása időszakos, de elkerülhetetlen megoldás, a tartós, érdemi megoldást az M3-as és az M26-os autópályák megépítése jelenti. A várható nyomvonal-kijelölésekről voltak ugyan elképzelések, tervek, de részletesen itt nem fogalmazódtak meg, tekintettel arra, hogy „az autópálya végleges nyomvonalának kijelölése 1982-ben várható” (20 éve!).

⁷⁴ VÁTI, 1981. 91.

⁷⁵ VÁTI, 1981. 48.

A város légi megközelíthetősége, kapcsolata „nagyon halvány elképzelésként” ugyan foglalkoztatta a szakembereket, de gyorsan feledésbe is merült. A terv annyit sejtet, hogy „Miskolc térségében az új repülőtér elhelyezési tanulmányterve több változatot is vizsgált.” Külön fejezet részben fogalmazták meg Miskolc távlati közlekedési hálózatának, ill. hálózatalakításának téziseit, főbb vonásait. Eszerint „Miskolc kelet–nyugati közötti kapcsolata az északi és a déli tehermentesítő út lesz. ...A város észak–déli forgalmú tengelyét a jelenlegi 2. és 26. számú főutak képezik távlatban is. Az avasi lakótelep és a déli terelőút közvetlen közötti kapcsolatának biztosításával az északi és déli tehermentesítő utak felé tehermentesül a városközpontot határoló úthálózat. A közvetlen kapcsolat létesítésére a Danyi-völgyön keresztül nyílik lehetőség (alagúttal). Lyukóbánya–Újdiósgyőr–Miskolctapolca–Görömböly–Hejőcsaba között külső forgalmi gyűrű létrehozása szükséges, amely közvetett kapcsolaton keresztül folytatódik Szirma, továbbá a keleti és északi iparterületek felé.”⁷⁶ A közlekedés „távlati” tervében új elem az avasi alagút (igaz, egy 20. század eleji, fantázia szülte miskolci képeslapon látható az Avast átszelő alagút ötlete), valamint a külső körgyűrű, amely feltételezi a keleti és északi iparterületek fejlődését. Nos, ezek is a miskolci városépítéset „szép álmai” közé kerültek, a megvalósulatlan elképzelések nem kis számát gyarapítva.

* * *

Miskolc Megyei Város Tanácsának tervosztálya az 1980-as évek közepén városismertető kiadványt jelentetett meg, amelyben 12 szakterületre koncentrálna (ipar, építőipar, kereskedelem, mezőgazdaság, közlekedés, lakásellátás, egészségügy, művelődésügy, kommunális ellátás, lakossági szolgáltatás, irányítás és gazdálkodás) mutatta be a várost, a VI. és VII. ötéves tervidőszak „váltásakor”, azaz 1981–1985 között „tény”-szerűen és 1986 elején „terv”-szerűen. Az anyag természetesen más jellegű, mint az 1981-ben készült rendezési koncepció, de mindenképpen alkalmas arra, hogy láttassa a már „felismerten is vergődő” nagyvárost, eredményeivel, problémáival. Az anyagból csupán olyan elemeket és adatokat emelek ki, amely „összecseng” a városrendezési koncepcióval (annak megvalósulásával, vagy meg nem valósulásával).⁷⁷

1982-ben Bükkszentlászló csatlakozásával befejeződött a 20. századi Miskolc határának végleges kialakulása. Bükkszentlászló területe 2258 kh. (13 km²) volt, s ezzel Miskolc határa 237 km² (71 526 kh.) lett. A lakosság lélekszáma 210 ezer, a napi bejáróké 32 ezer volt, tehát a város „nappali népessége” megközelítette a negyedmilliót, s így tartotta második helyét Magyarország települési listáján.

A „városjellemzők” között megemlítik, hogy „a szerkezeti feszültségek nem oldódtak fel, nincs érdemi változás a tervszerű munkamegosztásban. Így egyszerre van hiány és felesleg”, vagy „a város ipari potenciája nehézipari (döntően alapanyag- és félkésztermelő) jellegű, emiatt termék-, kapacitás- és beruházási szerkezete meglehetősen rugalmatlan, vállalatunk manőverezési képessége csekély, a sajátos termelési struktúra ennek megfelelő foglalkoztatást, társadalmi összetételt hozott létre. Az értelmiség körében is a műszaki jelleg a meghatározó.” Az a Miskolc, amely közel egy évszázados harcot vívott azért, hogy a régió meghatározó nagyvárosa, a szomszédos településeket magába olvasztó központja legyen, most érzékeli először, hogy a nagyváros agglomerációjának kialakulása és kiterjedése „sajátos helyzetet teremtett Miskolcra nézve... sajátos a

⁷⁶ VÁTI, 1981. 84–85.

⁷⁷ Sz. n., Miskolc város a nyolcadik évtizedben – városismertető – 1983.

lakosság számának korábbi dinamikus növekedése, az ingázás ma is magas aránya, amely nehezítette (és ma is nehezíti) az egységesebb, kulturáltabb városi légkör, közérzet, lokálpatriotizmus kialakítását.”⁷⁸

A városfejlesztés, városépítés terveinek gyakorlati megvalósítója az építőipar. Az ismertető szerint az 1980-as évek elején-közepén „városunk építőiparának helyzetét ellentmondások, feszültségek jellemzik. Ezek alapvetően az elmúlt évtizedek dinamikus, mennyiségi jellegű beruházási igényeihez alakított műszaki, technikai adottságok, szerkezeti összetétel és a mai megváltozott feltételekhez való alkalmazkodási kényszer nehézségeiből fakadnak. Az építési igények összetételének változását (felújítás, rekonstrukció, városképpel konform technológia) elsősorban a nagy kivitelezők ... nem tudták követni. Romló, stagnáló gazdasági helyzetük, ...viszonylag gyors létszámcsökkenést okozott. ...A város építőiparában a hiány és a fölösleg együtt van jelen. Változatlanul – egyes esetekben erősebben – kapacitáshiány mutatkozik a közműépítés, a nem házgyári technológiájú magasépítés, a befejező szakipari munkák, a nagyobb rekonstrukciós, felújítási munkák területén. Kapacitásfelesleg a nehezebben konvertálható profilok (BÁÉV, Házgyár, ÉÁÉV szerkezetépítő és betontechnológia) területén alakult ki. Mindezek miatt a városi székhelyű, 11 400 főt foglalkoztató 7 építőipari szervezet nem képes az igényeket kielégíteni, a beruházási piac feszültségein enyhíteni. A két városi székhelyű tervezőintézet (ÉSZAKTERV, BORSODTERV) és több itt dolgozó tervezőrészleg nevéhez fűződik az ipari és kommunális létesítmények tervezésének többsége. ...A két beruházási vállalat (Miskolci Beruházási Vállalat, Borsodmegyei Beruházási Vállalat) elsősorban a városi, ill. megyei tanácsi beruházások lebonyolításában, szervezésében működik közre.”⁷⁹

Az építőiparral összefüggésben a lakásellátás helyzete a következőképpen alakult. 1976–1980 között 10 663 lakást adtak át, ennek üteme 1981–1985 között lényegesen csökken (a tervezés szintjén 8362 új lakás). A 100 lakásra jutó igénylők száma 301 fő, a családok száma 100 lakásonként 113 család volt. Az 1980-as évek elején megváltozott a lakásépítés aránya és a városi lakásgazdálkodás jellege. Az ÁRT, ill. az RRT a nagy lakótelepek helyett – a területi arányok javítása miatt – a több helyen folyó lakásépítést szorgalmazta. Mindez összekapcsolódott azzal, hogy az állami lakásépítések aránya csökkent, a magánérs lakásépítések aránya pedig növekedett, de még így is az ún. állami lakások 54%-os arányt képviseltek az új épületek között. (Az anyagból kitűnően a város az 1984–1985 körüli évekre tervezte a korábbi lakáspolitikát átértékelését, új lakáspolitikát kidolgozását.)

A dokumentumgyűjtemény foglalkozik a város általános tervével. Az 1981-ben készített tervkoncepciót 1983-ban jóváhagyta Miskolc város tanácsa, amelyet 1984-ben a szabályozási terv követett. Az ÁRT 15 éves ún. hosszú távú, és 30 éves ún. nagytávú műszaki kereteket is megfogalmazott, amelynek értelmében, hogy a részletes rendezési tervek 1995-ig, illetve az elfogadott ÁRT alapján 2010-ig készülhetnek (volna). Ezt váltotta fel a 2001-ben készült új városépítési, városfejlesztési koncepció, amely alapját képezi a 21. évszázad első miskolci Általános Rendezési Tervének.

Erről a korszakról, a városépítés 1982–1991 közötti időszakáról Kelemen István – aki ebben az időszakban a város főépítésze volt – a következőket írja. Az új, 1983-ban elfogadott ÁRT városépítési koncepciója „az épített környezet rendezésének, fejlesztésének elsősorban a rehabilitációs szemléletű megoldásait szorgalmazta. ...A belvárosi

⁷⁸ Miskolc város... 5–7.

⁷⁹ Miskolc város... 13–14.

rehabilitáció elindításához fellendült a múlt értékeinek tudatos kutatása, korábbi rendezési, építészeti megoldások, kezdeményezések kezdtek rendszerezetten napvilágra kerülni a múzeum és a levéltár raktáraiból. A Herman Ottó Múzeum részéről Dobrossy István, a B.-A.-Z. Megyei Levéltárból pedig Csorba Csaba és Seresné Szegőfi Anna nyújtott segítséget a múlt megismerésében. A tervező szervezetek közül az ÉSZAKTERV-nél Pirity Attila építész és kollektívája (Golda János, Rudolf Mihály, Szőke László építészek), az 1983-ban szerveződött MISKOLCTERV-nél Krisztik Pál főmérnök és Szabó József építész tartották különösen fontosnak a pár évvel korábban még nem sokra becsült területekkel, épületekkel való foglalatosságát.⁸⁰ A belvárosi tömbök rehabilitációjának egyik előfeltétele volt a Széchenyi utcából az átmenő forgalom kizárása, majd a belváros egy szakaszának (Városház tér–Villanyrendőr) sétálóutcává alakítása. A Széchenyi utcát határoló tömbök közül valójában csak egyet, az ún. Tulipán-tömböt sikerült befejezni, a belvárosban elkezdett rehabilitációs munka itt tekinthető a legeredményesebbnek, egyben a leglátványosabbnak is.⁸¹

A városrehabilitációs elképzelés, s annak tervasztalon történő megfogalmazása része volt az 1980-as évek közepétől egyre erőteljesebben érzékelhető szemléletváltásnak. Az ÉSZAKTERV-nél Horváth István, a MISKOLCTERV-nél Krisztik Pál s Bodonyi Csaba, a Miskolci Építész Műhely szervezője, irányítója neve és munkássága jelzi ezt a váltást – írja Kelemen István.⁸² Vámosy Ferenc a 20. század magyar építészetének áttekintésében bizonyítja, hogy ez nem elszigetelt, hanem országos jelenség volt. Az 1960-as évek végén kezdődő, s az 1989-es rendszerváltásig tartó korszakot ő az organikus építészet időszakának nevezi. A Modern Mozgalom elveire épülő, az építészeti formában is megnyilvánuló kritikát látja, véli felfedezni benne. „Ez a szemléletmód – írja – a változást természetszerűnek és elkerülhetetlennek vallja”, az élő építészet az organikus értelmezést is kínálja.⁸³ Akik részesei voltak ennek a megújulásnak, kivétel nélkül életüket, munkásságukat, az építészet gyakorlását a nagy állami tervező vállalatoknál kezdték, s hosszú évekre volt szükség ahhoz, hogy a tervgazdálkodás „elfáradását” látva vagy érezve, tudatosuljon bennük a civil társadalom jelentősége, hagyományos értékek újraéledése, új értékek, formák felértékelődése. Ebbe a miskolci képbe tartozik Ferencz István két munkája, a Miskolci Egyetem Jogi Karának épülete és az egyetem új aulája, valamint a Zenemalom épülete (az egykori Barva malom átalakítása) a Jókai lakótelepen. Noll Tamás nevét jegyzi a Szentpéteri kapui kórház területén épült Gyermekrehabilitációs Központ (GYEK), Bodonyi Csaba tervei alapján pedig a Népkertben a Technika Háza 1985–1989 között épült fel. Az Ady-hídnál a Hungária Biztosító székháza Horváth István főtervező építész munkája, s a Centrum Áruház bővítése is az ő nevéhez kapcsolódik. Szakonyi Adrienn a Pannónia Szálloda rekonstrukciós terveit, Haraszi László pedig az Újdiósgyőri Bükk Áruház terveit készítette ebben az időszakban. Az iskolaépítések közül az Avasi Gimnázium épületegyüttese Dézsi János munkája, a Berzeviczy Szakközépiskola bővítési terveit pedig Gyimóthy Zsuzsa készítette. Nem valósult meg a Viszlai József tervezte Művészeti Gimnázium (az ún. Vasaló-tömbben) és a kisegítő iskola a Bedeg-völgyben, amelyet Puskás Péter tervezett.

Kelemen Istvánt idézem, aki ennek a '80-as évtizednek további alkotásaira hívja fel a figyelmet. „Elkezdődött a városkapuk térségének is tudatos fejlesztése, s ennek

⁸⁰ Kelemen I., 1997. 267.

⁸¹ Dobrossy I., 2001. 110–117.

⁸² Kelemen I., 1997. 269.

⁸³ Vámosy F., 1998. 171–172.

nyomán a nyugati városkapuban a Bükki Nemzeti Park fogadóépülete (Taba Benő), a déli városkapuban a Lovasiskola és a Sárga Csikó Vendégfogadó (Dósa Károly) kerül megvalósításra. A belvárosi kulturális intézményhálózat gazdagítását jelentette a Deák téren kialakított görögkeleti Orthodox Múzeum, a lakóházból felújítás során kialakított, s Feledy Gyula Kossuth-díjas grafikusművész állandó kiállításának otthont adó épület (építész: Szabó József). Ekkor fogalmazódott meg a dr. Petró Sándor hagyatékából a városra maradt Hunyadi utcai lakóépület kulturális célú hasznosítása (építész: Viszlai József), valamint a Rákóczi-ház átalakítása Szalay Lajos grafikusművész hagyatékának elhelyezésére. Ez a program később a színházrekonstrukció nyomán elköltöztetett Galéria új szárnyával is kibővült (építész: Viszlai József). Már a '90-es évek elejére húzódik át a Nemzeti Színház rekonstrukciója és a színészlakások építése, bővítése (építész: Bodonyi Csaba), mely a belváros egyik legjelentősebb rehabilitációs átépítése. ...A kilencvenes évek eleje már egy új fejezet a városépítés, városfejlesztés történetében. Új fejezet azért is, mert a korábbi társadalomirányítás szétesett, az évről évre apadó központi gazdasági háttér megszűnt, s az új önkormányzatiság rengeteg bizonytalansággal, lehetetlenségre kényszerítéssel indult. A régi helyébe lépő jogi szabályozás, a finanszírozási háttér az elmúlt fél évtizedben (ti. 1990–1995) is oly gyakran módosul, hogy a tervezhető előrelátás helyett a napi feladatok «kezelése» lett a városépítés és üzemeltetés gyakorlata, vagy folyamata.»⁸⁴

Az 1990–2000 között eltelt évtized építészete még „minősítés nélküli”, sőt név nélküli, csak a megjelent új igények kielégítési formáiból tudunk megállapításokat, vagy inkább vélekedéseket tenni. A 20. századi Magyarországot bemutató monográfia építészetéről szóló fejezete az 1990-től eltelt évtizedet is „csak” a társadalmi rendszerváltás időszakaként jegyzi, jeles képviselőkkel, néhány általánosítható megállapítással.⁸⁵ Az ok(okok) nyilvánvalóan egyszerű (egyszerűek), vagyis „a rendszerváltást követő szemlélet-, gazdasági-, tulajdonviszonybeli és jogszabályi változások folytán keletkezett szokatlanul új közegben átalakult az értékrend, hiteltelenné váltak célok, tervek, gondolatok, helyükbe újak léptek. A változások okozta identitászavar megjelent az építészetben, de ettől sokkal inkább tapintható az urbanisztika – ezen zavar okozta – társadalmi méretű hitelvesztése. ... A '90-es évek elején nyilvánvalóvá vált, hogy a korábbi, a tervgazdálkodás időszakában született hosszú távú városfejlesztési koncepció alapos átértékelésre szorul.»⁸⁶

Az átértékeléshez egy évtizedre volt szükség, amely – ismerve az 1884-es városrendezési terv történetét, a 19. század végi nyugodt békeévek társadalmi közérzetét és hangulatát – nem számottevő idő. Úgy készült el az új ÁRT, hogy közben folyamatosan készültek a részletes rendezési tervek. Csak 1990–1995 között negyedszáz RRT kidolgozására került sor. Aki a napi sajtót nyomon követi, a lakossági fórumokból tudja, hogy 1996–2001 között hasonló számú RRT kidolgozására, vitájára, illetve elfogadására került sor.

A mögöttünk lévő évtizedről írja Vámosy Ferenc, hogy „az új igények a bank-szféra és a kereskedelem épület igényeinek kielégítésére, egyes új szolgáltatásokra irányultak. A kezdeti irodaház-építési láz három év alatt alábbhagyott, a lakásépítés jóformán leállt, csupán családi házak épültek, az 1970-es évi lakásszám mintegy tizedében. Hamar megindult a lakásfelújítás és üzletátépítés, majd 1993-tól egyre nagyobb számban

⁸⁴ Kelemen I., 1997. 271–272.

⁸⁵ Vámosy F., 1998. 172–174.

⁸⁶ Újvári A., 1997. 237.

épülni kezdtek amerikai típusú bevásárlóközpontok, sematikus architektúrával.”⁸⁷ A fenti megállapítás alátámasztására, másrészt annak ellentmondva néhány miskolci példát említhetünk az illusztráció kedvéért. A „plaza-építéset” tipikus, de egymástól is eltérő „darabjai”: Plaza, Szinvapark, Cora. Biztosítók: Uitz B.–Szemere B. sarok, illetve Nyugdíjbiztosító az Uitz B.–Csizmadia-köz sarkán. A banképületek esetében elegáns és a régi értékek kiemelésére törekvő megoldás a CIB Bank (építész: Farkas Pál). Az iskolák közül hasonlóan pozitív példaként említhetjük a Herman Ottó Gimnázium (építész Pírity Attila) és a Zrínyi Ilona Gimnázium (építész: Pírity Attila) megoldásait. Kiragadott példáinkat az avasi római és görög katolikus templom, parókia és a Fényi Gyula Gimnázium, Kollégium építészeti együttesével zárjuk. Az 1993-ban elkezdett monumentális alkotás Ferencz István építész munkája. A 20. századi magyar építészet kiemeli és a következőképpen méltatja az alkotást: a templom „tömegképzésével és anyaghasználatával a korai ciszter templomok szigorú tömegformáit és belső terét fogalmazza újjá. Kemény vonalú és körformák ellentételeivel, síkok és felületek enyhe tördelésével, egy-egy téglafelület szabályos vagy szabálytalan kimozdításával, sötét-világos színkezeléssel, fények-domborulatok játékaival teremt sajátos, a kortárs világhoz illő, újszerű harmóniát.”⁸⁸

* * *

Miskolc építészeti arculatának alakulásáról, a spontán építkezésektől a tudatos városrendezésig tartó évszázadokról összegzőképpen szükséges néhány megállapítást tennünk. A 18. század közepétől a 19. század közepéig három nagy tűzvész alakította a mezőváros képét. 1746-ban, 1781-ben és 1843-ban jegyezte fel a várostörténet-írás a legsúlyosabb pusztulásokat. A kereskedők gyorsabban, az iparosok, mezőgazdaságból élők lassabban tudták kialakítani új lakáskörülményeiket. A tehetősebb nemesek kúriái, házai és a középületek néhány év alatt újjáépültek. Az újjáépítés tervezői és kivitelezői helyi, vagy másünnen érkező kőművesek, pallérok voltak, s munkájuk csak az adott épület felújítására, esetleg az alapoktól való újjáépítésre vonatkozott. Még a város főutcáján sem vetődött fel az „utcaképbé történő illeszkedés” kérdése, a mellékutcákon is többnyire a vízfolyások medre jelentette a figyelembe veendő adottságot. 1825-ben 1620, 1840-ben 1691 ház volt a városban.”⁸⁹ 1843-ban a „belvárost” jelentő 17 utcában 569 házat ért valamilyen fokú károsodás, s ez a város lakásállományának 34%-a volt.⁹⁰ Néhány év alatt ennyi új épület (lakóház, pinceház, gazdasági és melléképület) készült a városban, de megjelenésüket elsősorban az anyagi felkészültség, másodsorban az egyéni ízlés határozta meg, s majd csak a 19. század közepétől kell tudomásul vennie az építkezőknek, hogy a város igényei, elvárásai válnak meghatározóvá. A tudatosan alakítandó városkép fontosságát dokumentálja a városi jegyzőkönyv: „a megyénk akkori rendei ez alkalomból már szükségesnek mondták ki más jól rendezett honi és külföldi városok példájára a szép és biztos építési választmánynak kinevezését.”⁹¹ 1855 után jó évtizeddel a kiegyezés évében az írásba foglalt szabályozás is megtörtént, s ekkortól az építkezéseket hatósági engedélyhez köthették. A városépítést ellenőrző hatóság története így 135 éves Miskolcon. Az előírás szerint az elkészült épületet vakolás előtt be kellett mutatni a városi szakbizottságnak, hogy ellenőrizni lehessen „az építés a beadott és engedélyezett,

⁸⁷ Vámosy F., 1998. 173–174.

⁸⁸ Vámosy F., 1998. 175.

⁸⁹ B.-A.-Z. m. Lt. IV. 501/i. 1. köt., ill. Faragó T., 2000. 659.

⁹⁰ Faragó T., 2000. 677.

⁹¹ Szendrei J., 1911. IV. k. 40.

elfogadott terv, az építészeti műtani szabályok és az engedményben netán előírt utasítások szerint hajtattott-e végre.”⁹²

A városépítés szabályozása mellett a városkép előre tervezését az 1878. évi árvíz kényszerítette ki. Az 1894–1902 között zajló szakmai és sajtóviták, a „többszintű” tervezés, majd végül a rendezési terv hivatalos „bukása” arra is felhívja figyelmünket, hogy a városrendezés egy évszázaddal ezelőtt is nehéz ügy volt. Egyrészt a város különleges településszerkezete és térbeli kiterjedése jelentett akadályt, másrészt a különböző szakmai érvek és felfogások mindig politikai színezetet is kaptak, ezért a városrendezés az érdekütközések története is Miskolcon, amelynek káros következményeit mindig az adott korszak városképe sínylette meg. A város persze épült, akár volt elfogadott és érvényes „általános” rendezési terve, avagy sem, hiszen a városi főmérnök és munkatársai a 20. század első felében folyamatosan készítették a város egy-egy részére kiterjedő és érvényes szabályozási terveiket, az épületterveket pedig a városi hatóságok többnyire elfogadták, mint visszautasították, vagy átdolgozásra visszaadták.

Valószínű, csak utólagos belegendolás, hogy 20–25 évenként új, a város egészére kiterjedő rendezési tervek készülnek. Bár a „belemagyarázás” ellen szól, hogy egy-egy terv megszületése mindig nagy társadalmi, politikai, vagy éppen gazdasági változások következménye. (A miskolci történések természetesen „összhangban” vannak az országos történésekkel, arra legfeljebb más minőségben, más hatékonysággal reagálnak.) Az 1920-as évek városrendezési elképzelései összhangban voltak a megváltozott országhatárokkal, ezen belül Miskolc megváltozott regionális szerepkörével. (Pontosabban az önálló törvényhatósági jogot kapott Miskolc ugyan nagy lendülettel indul el a polgári fejlődés útján, de – vélt, vagy valós – regionális szerephez csak 1920 után jut.) A regionális szerepvállalás középpontjában a szomszédos településeket is ötvöző, „összevarró” Nagy-Miskolc megteremtése, létrehozása állt. Erre 1945-től kerülhetett sor, s három – elfogadott, vagy el nem fogadott – városrendezési terv is elkészült, szolgálva a modern ipari központ, a gyárváros kialakítását. (1948-as ÁRT-, 1951-es VÁTI-javaslat, 1954-es városkompozíciós terv.) Az új gazdasági mechanizmusnak is volt hatása az 1960–1968 között I–II. ütemben kidolgozott ÁRT-re, amelyet 1970-ben hagytak jóvá. Új gondolkodás és új építészgeneráció dolgozta ki a város következő általános rendezési tervét, amely az 1980-as évek elvárásainak megfelelően 1984-től volt hatályban. S bár ekkortól volt a városnak másfél évtizedre szóló „nagyávú, s 2010-ig szóló műszaki-rendezési- városfejlesztési terve (koncepciója), a rendszerváltással ez is meg nem valósítható dokumentummá, viszont komoly várostörténeti értéket képviselő forrásanyaggá vált. Az 1984-es ÁRT – elődjeihez hasonlóan – szintén negyedszázadot élt, amikor is átadta helyét 1999-ben a VÁTI és a Műépítész Kft. által közösen előkészített, 2001–2003 között részleteiben kidolgozandó városfejlesztési programnak.⁹³ A harmadik évezred elején elkészül Miskolc új általános rendezési terve, amely azt a történelmi példákkal alátámasztható feltételezést erősíti, hogy minden jelentős szakmai generáció „megszüli” – a városhoz való kötődését, tartozását is bizonyítandó – új városépítési koncepcióját. Ezek módosítás nélküli, maradéktalan megvalósítása soha sem (volt és lesz) lehetséges, mert a velünk változó és általunk is alakított jövő új kihívásainak csak folyamatos koncepcióval, alkalmazkodással lehet megfelelni.

⁹² Vö. *Iglói Gy.*, 1992. 119–131.

⁹³ Pontos címe: Miskolc Megyei Jogú Város városépítési koncepció, Budapest, 2001. Tsz. 1744/99–3.2.2.

FORRÁSOK

- IV. 501/i. Borsod Vármegye Nemesi Közgyűlésének iratai (1330–1858)
i. Népszerűírások (Conscriptions populares)
- IV. 803/a. Borsod Vármegye Törvényhatósági Bizottságának iratai (1871–1923)
a. Közgyűlési jegyzőkönyvek
- IV. 1501/d. Miskolc Város Tanácsának iratai (1569–1889)
d. Miscellanea
- IV. 1501/g. Miskolc Város Tanácsának iratai (1569–1889)
g. Fundualis Könyv
- IV. 1902a. Miskolc Város Képviselő Közgyűlésének iratai (1871–1907)
a. Jegyzőkönyvek
- IV. 1906. Miskolc Város Polgármesteri Hivatalának iratai (1909–1944)
- IV. 1914. Miskolc Város Mérnöki Hivatalának iratai (1879–1944)
- IV. 1920. Szabályrendeletek gyűjteménye
- XVII. 2. A Miskolci Nemzeti Bizottság iratai (1944–1949)
- XXI. 503/a. Miskolc Város Polgármesteri Hivatalának iratai (1945–1950)
a. Általános iratok
- XXI. 503/b. Miskolc Város Polgármesteri Hivatalának iratai (1945–1950)
b. Gazdasági ügyosztály iratai.

IRODALOM

Borsos József (szerk.)

1961 Vidéki városaink. Budapest

Danyi Dezső–Kőkúti Ferenc–Körmendi Klára–Kővári Lajos–Serédy Lajos–Torjai Béla–Wagner Ottó

1954 Miskolc városgazdasági vizsgálata. Budapest. (VÁTI tervdok. Tsz. 27–09–c–44–2.)

Dobrossy István

1980 Miskolc katonai-statisztikai leírása 1854-ből. A miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei, 18. Miskolc, 38–42.

1994 Miskolc társadalmának átalakulása, az ipar és a kereskedelem szerkezete 1929–1949. között. Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Levéltári Évkönyve, VII. Miskolc, 253–292.

1995 Miskolc írásban és képekben, 2. Miskolc. (A város szíve, a Zsolcai-kapui ipartelep.) Miskolc, 60–146.

1996 Miskolc infrastruktúrájának modernizálása és a „Speyer” bankkölsön felhasználása (1925–1950). HOMÉvk. XXXIII–XXXIV. 423–451. Miskolc

1997 Miskolc a millicentenárius évében (szerk.). Miskolc, I–II. köt.

1998 Miskolc írásban és képekben, 5. Miskolc. (A fordulat éve, a Népköztársaság alkotmánya, 1948–1949.) Miskolc, 215–262.

- 2002 „Miskolc az ország első tervvárosa”. A 3 éves terv (1947–1949) előzményei, megvalósítása és következményei. Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Levéltári Évkönyve, XI. Miskolc. 221–258.
- Dobrossy István–Veres László*
1978 Miskolci árvíz 1878–1978. Miskolc, 66+20 tábla
- Faragó Kálmán*
1961 Városrendezés a felszabadulás után. (In: *Borsos J.* szerk.: Vidéki városaink.) Budapest, 409–432.
- Földes Lajos* (szerk.)
1942 Miskolci útmutató. Miskolc, 40.
- Gencsi Samu*
1906 Miskolcz város jövője. Miskolcz. 95.
- Gyulai Éva*
2000 Topográfia és városkép. (In: *Faragó T.* szerk.: Miskolc története, III/1.) Miskolc, 57–150.
- Halmay Béla–Leszih Andor* (szerk.)
1929 Miskolc és Borsod-Gömör-Kishont egyelőre egyesített vármegyebeli községek. Magyar városok monográfiája. Budapest
- Hermány Géza*
1961 Városrendezési törekvések a felszabadulás előtt. (In: *Borsos J.* szerk.: Vidéki városaink.) Budapest, 393–408.
- Horváth Béla* (ifj.)
1956 Miskolc II., III. és IV. kerületének kialakulása, városképei és műemlékei. A miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei, 4. Miskolc, 30–43.
1958 Miskolc városépítés történetének vázlata. (In: *Horváth B.* szerk.: Miskolc városrendezési kérdései) Miskolc, 102–130.
1960 Miskolc közmű és energiaellátási kérdései. Miskolc városrendezési kérdései, II. rész. Az 1959. április 23-án, 24-én és 25-én megtartott ankét anyaga. Miskolc
1972 A miskolci városkép változása. HOMÉvk. XI. 189–218. Miskolc
- Horváth Béla* (ifj.)–*Marjalaki Kiss Lajos–Valentiny Károly*
1962 Miskolc. Budapest, 57–70.
- Horváth Béla* (ifj.) (szerk.)
1958 Miskolc városrendezési kérdései. Az 1957. november 29-én és 30-án megtartott ankét anyaga. Miskolc
- Iglói Gyula*
1992 Miskolc 19. századi városrendezési tervei és építési szabályzatai. Miskolc
1997/a Miskolc környékének leírása 1854-ből. Borsod-Abaúj-Zemplén Megye Levéltári Évkönyve, VIII. Miskolc, 280–299.
1997/b Városépítés és építészet Miskolcon 1894–1919 között. (In: *Dobrossy I.* szerk.: Miskolc a millicentenárius évében.) Miskolc, I. köt. 244–252.
1997/c Városépítés és építészet Miskolcon 1960–1970. között. (In: *Dobrossy I.* szerk.: Miskolc a millicentenárius évében.) Miskolc, I. köt. 253–263.
- Kelemen István*
1997 Az elmúlt évszázad városépítése. Városépítés és építészet Miskolcon 1892–1991 között. (In: *Dobrossy I.* szerk. Miskolc a millicentenárius évében.) Miskolc, I. köt. 264–272.

- Klein Gáspár*
 1939 Községi adattár (Diósgyőr, Görömböly, Hejőcsaba). (In: Csikvári A. szerk. Borsod vármegye. Borsod, Gömör és Kishont k. e. e. vármegyék.) Budapest, IV. rész 40–42., 57–58., 64–66.
- Komáromy József*
 1956 Mindszent község legrégebb térképe. A miskolci Herman Ottó Múzeum Közleményei, 3. Miskolc, 72–73.
- Komló Gábor*
 1929 Görömböly (In: *Halmay B.–Leszih A.* szerk. Miskolc és Borsod-Gömör-Kishont e. e. vármegyebeli községek). Budapest, 600–603.
- Lakatos Mihály–Mészáros L. Edgár–Óriás Zoltán*
 1929 Az 50 éves Vállalkozók Lapja Jubileumi Albuma. Budapest. (Miskolc th. város) 485–499.
- Lippay Béla–Adler Károly*
 1895 Emlékirat Miskolcz város szabályozása tárgyában. Javaslat. Miskolcz, 1–17.
- Marjalaki Kiss Lajos*
 1930 Régi népszámlálások Miskolcon. Miskolc, 1–15.
 1939 Érdekes adatok Miskolc múltjából és jelenéből. (In: *Csikvári A.* szerk.: Borsod vármegye, Borsod, Gömör és Kishont k. e. e. vármegyék.) Budapest, III. rész. 14–18.
 1957 A miskolci főutca topográfiája. HOMÉvk. I. 102–128. Miskolc
 1958 Miskolc régi mellékutcai. HOMÉvk. II. 133–154. Miskolc
- Meszléry Zoltán*
 1958 Miskolc város közlekedési hálózata és problémái. (In: *Horváth B.* szerk. Miskolc városrendezési kérdései.) Miskolc, 36–44.
- Nagy Ferenc*
 1913 Jelentés Miskolc t. h. j. város 1912. évi közállapotairól. Miskolcz, 137.
- Soltész Nagy Kálmán*
 1879 Hivatalos jelentés az 1878. évi augusztus 30–31-iki árvíz lefolyásáról, annak tisztításairól és a 139/1878. számú határozattal megválasztott Árvízbizottság működéséről. Miskolcz, 1–24.
- Ujváry Andor*
 1997 Városépítés és építészet Miskolcon 1982–1991. között. (In: *Dobrossy I.* szerk.: Miskolc a millicentenárium évében.) Miskolc, I. köt. 273–280.
- Vámossy Ferenc*
 1998 Építészet. (In: Magyarország a XX. században. III. köt. Kultúra, művészet, sport és szórakozás. Szerk.: *Kollega Tarsoly István.*) Szekszárd, 121–175.
- Varga Gáborné* (szerk. biz.)
 1970 Borsod-Abaúj-Zemplén megye története és legújabb kori adattára. Miskolc, 377–384.
- Virágh Pál*
 1958 Miskolc városrendezési és városfejlesztési kérdései. (In: *Horváth B.* szerk. Miskolc városrendezési kérdései.) Miskolc, 8–19.

PLÄNE FÜR STÄDTEBAU VON MISKOLC IM 19-20. JAHRHUNDERT UND IHRE VERWIRKLICHUNG

Im Jahre 1878 ereignete sich die verheerendste Hochwasserkatastrophe in der früheren Geschichte von Miskolc. Nach dem Wegräumen der Trümmer bot sich die Gelegenheit, eine moderne Großstadt auszubauen. Die Bächer Szinva und Pece, die die Stadt in mehreren Zweigen durchschneiden, haben den Städtebau verzögert. Der erste moderne Plan für Städtebau wurde 1895 angefertigt. Sein Gestalter war der Hauptingenieur der Stadt Miskolc Károly Ádler. Im Jahre 1897 wurde von dem Budapester Universitätslehrer Lajos Lechner ein neuer Plan ausgearbeitet. Die Vereinheitlichung und Verwirklichung dieser zwei Pläne leitet in das 20. Jahrhundert über.

Vor dem ersten Weltkrieg hat sich schon die Notwendigkeit eines neuen Plans gestellt. Nach dem Krieg und der Veränderung der Landesgrenzen hat die neue Rolle von Miskolc in dem Handel und der Kultur nicht mehr ermöglicht, die neuen Vorstellungen durchzubringen. Im ersten Drittel des 20. Jahrhunderts wird der erste Plan für Städtebau des Jahrhunderts doch noch zur Welt gebracht, der mit dem Namen von László Wurga verbunden ist. Dieser berücksichtigt – ähnlich wie die vorherigen – die Längsachse von Miskolc in ost-westlicher Richtung und basiert auf die Gestaltung von nord-südlich senkrecht verlaufenden Wegen, Straßen, Wohn- und Industrieblöcken. Aus dem Plan wurden – durch ausländische Kredite Ende der 20er Jahre – hauptsächlich infrastrukturelle Investitionen (Wasser, Abwasser, Kanalisation, neue Straßen), sowie Mietshausblöcke und ein Wohnviertel mit Einfamilienhäusern (Hodobay-Viertel) verwirklicht.

Nach dem II. Weltkrieg wurde wieder ein neuer Plan für Städtebau angefertigt. Dieser hat schon Miskolc's Entwicklung zur Industriestadt und die Notwendigkeit der Unterbringung der sich in großer Anzahl ansiedelnden Bevölkerung in Mietshäusern wiedergespiegelt. Nicht nur in Miskolc, sondern auch in den an Miskolc angeschlossenen Siedlungen, vor allem in Diósgyőr werden die ersten modernen „sozialen“ Wohnviertel aufgebaut. Die einst selbstständigen Siedlungen von „Győri kapu“, „Szentpéteri kapu“, „Zsolcai kapu“ und „Csabai kapu“ werden zusammengebaut. Die Entwicklung zur Großstadt wird Anfang der 80er Jahre langsamer, was auch in der städtischen Architektur zum Ausdruck kommt, es entsteht wieder ein neuer allgemeiner Plan für Städtebau. Dieser Plan konnte aber nicht mehr verwirklicht werden, denn ab 1990 verändert sich ja die Konzeption der Entwicklung der Stadt, was teilweise als Folge der politischen Wende betrachtet werden kann.

Im letzten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts erscheint das Bild des Ausbaus einer bürgerlichen Großstadt auf dem „Plantisch“. Im Jahre 2001 wurde der neue allgemeine Plan für Städtebau, den dann Bauregelungen auf verschiedenen Ebenen und ausführliche Städtebaupläne ergänzen. Dieser allgemeine Städtebauplan läßt sich zugleich als die erste große Konzeption für städtischen Bau des dritten Jahrtausends betrachten.

Die Studie vermittelt, dass jede Generation ihren eigenen Plan für Städtebau anfertigt. Das heißt, dass es alle drei Jahrzehnte neue Vorstellungen und neue Lösungen entstehen. Diese braucht man aus dem Grund, weil es sich nicht nur die Möglichkeiten ändern, sondern auch die Ansprüche, die an ein Stadtbild gestellt werden, stets im Wandel sind.

Dobrossy, István