

## MISKOLC KIÉPÜLÉSE A 20. SZÁZADBAN

Hajdú Ildikó

Herman Ottó Múzeum, Miskolc

**Absztrakt:** Miskolc város arculatát napjainkban elsősorban a panelházak dominanciája határozza meg. A város központjából bármerre indulva, minden kivezető út mentén ezek az épületek kísérik. Kisebb-nagyobb egységekből összefűzött, kertes családi házas övezetek közé ékelt lakótelepek uralkodnak a város szerkezetén. Méreteik a város építésének, népességnövekedésének grandiózusságát, elhelyezésük – a 20. század második felének építészeti, politikai nézetei szerint – az 1945 után tíz település összevonásával megszülető új nagyváros egyes városrészeinek összekapcsolását tükrözik. Ez a koncepció Nagy-Miskolc megteremtéséről szól. Arról a gondolatról, amelynek gyökerei száz évre nyúlnak vissza. S bár a II. világháború utáni új politikai ideológia ezt az iparosítást, Miskolcnak az ország második legnagyobb városaként való kiépítésének hívószavaként használta és töltötte meg új tartalommal, számos eleme mégis jóval korábban megjelent a város építésének, politikusainak gondolkodásában. A mai városképet, amelyet a gyors iparosodás és népességnövekedés hívott életre, nem lehet e fogalom megkerülése nélkül áttekinteni. A tanulmány ezt a folyamatot követi nyomon, sorra véve azokat a meghatározó terveket és irányokat, amelyek a 20. században, a rendszerváltásig terjedő időszakban a mai városképet végül kialakították.

**Kulcsszavak:** Nagy-Miskolc, blokkos technológia, házgyár, városrendezés, iparosítás

### MEZŐGAZDASÁG HELYETT IPAR

A 19. században megteremtődtek a város intenzív fejlődésének, fellendülésének gazdasági és társadalmi alapjai. Az Alföld és a Bükk hegységgel kezdődő Felvidék között elhelyezkedő mezővárosban a kiegyezést követően a polgári fejlődés mind határozottabb körvonalat öltött, felgyorsult a foglalkozási struktúra átalakulása, a falusi-városi népesség arányának megváltozása. A 19. század végén kezdődő állami beruházásokkal, támogatásokkal életre hívott infrastrukturális és gazdasági fejlesztések lassan elindították a korábbi mezővárosi település városiasodását.

Bár a polgárosodás már a reformkorban kezdetét vette, a dinamikus növekedéshez elengedhetetlen volt az ipar erőteljes fejlődése, annak magas munkaerőigényével együtt, amely folyamatosan növelte a városba költözők számát. A 19. század második felétől a mezőgazdaság<sup>1</sup> és a kereskedelem mellé felzárkózott az ipar is. Miközben ez utóbbi mind jelentősebb szerephez

jutott, úgy vontak ki a földművelés alól egyre nagyobb területeket a település határán. Ezzel párhuzamosan csökkent a mezőgazdaságból élők száma és a súlypontok mindinkább a kézműipar és a gyárak felé tolódtak el (VERES 2003, 1081–82). Sorra alapították a kisebb-nagyobb gyárakat, vállalkozásokat, a századfordulón már Miskolc lakosságának 30%-a számára a kézművesipar biztosította a megélhetést (VERES 2003, 1082). Még a 20. század első évtizedeiben is elsősorban a Búza tértől a Zsolcai kapu irányába haladó terület volt a város ipari és kereskedelmi központja (DOBROSSY 1995, 67). Gépgyárakat, vasöntödéket, kocsii- és bútorgyárakat alapítottak itt, ahol a város egyre élénkebb gazdasági motorja működött. Szintén jelentős ipari övezet alakult ki a Győri kapuban a Szinva folyásirány felőli jobb oldalán elhelyezkedő területen, ahol téglagyár, majd textilgyár, végül a 20. század elején üvegyár épült (DOBROSSY 1996a).

Ezen ipari fejlődéshez elengedhetetlen volt a szállítás korszerűsítése, az infrastruktúra fejlesztése, vasútvonalak kiépítése is. *A magyar közlekedésiügyről* írt munkájában Széchenyi István hangsúlyozta a vasútépítésnek a vidéki területek fejlesztésében játszott szerepét

1 A mezőgazdaság jelentőségét hangsúlyozza a 19. század második felében Fényes Elek munkájának harmadik kötetében (FÉNYES 1851, 94), illetve többször utal rá a korabeli sajtó is (VERES 2003, 1079–1081). Szintén ezt a nézetet követi Szendrei János (SZENDREI 1911, IV. köt. 784–790). Ugyanakkor Veres László hangsúlyozza, hogy a század második felében valójában kisebb szerepe

volt a mezőgazdaságnak és sokkal inkább a kereskedelem töltötte be a legnagyobb foglalkoztató szerepét (VERES 2003, 1082).

(SZÉCHENYI 1848). Ebben megjelent egy Pestről Miskolcra keresztül Kassára vezető vonal elképzelése is. Kiépüléséig azonban még várni kellett. Először a Miskolc–Kassa szakaszt adták át, majd tíz évvel később, 1870-re elkészült a Pest–Hatvan–Miskolc közötti utolsó szakasz is (KEMSEI 2011).<sup>2</sup> Ekkorra megindult a városban a gázvilágítás, a szomszédos Diósgyőrben a vasgyár, bár még közel harminc évnek kellett eltelnie, hogy vilamosközlekedés is összekösse a két települést. Végül 1897-re teremtődtek meg a kiépítésének feltételei, így az Osztrák–Magyar Monarchia területén Pest és Pozsony után itt indult meg leghamarabb a villamos. Épp Diósgyőr gazdasági jelentősége, az oda ingázók nagy száma miatt építették ki ebbe az irányba az egyik szárnyát, amely azonban az első években csak a város széléig, a Szent Anna térig tartott. A gyárnak Miskolc városával való szoros kapcsolata egy évtizeden belül életre hívta folytatását is, és 1906-ban átadták a Vasgyárig tartó teljes szakaszt.

A századforduló idejére Miskolc a kereskedelem és ipar fejlődésével az egyik legdinamikusabban fejlődő észak-magyarországi várossá vált. Fényes Elek népszámlálási adatai szerint az ország hetedik legnépesebb városa volt 1880-ban 26 ezer fős lakosságával, amelyet Pest és Buda kivételével szinte csak az alföldi, mezőgazdasági termelésre épülő városok előztek meg (NÉPSZÁMLÁLÁS 1880). Miskolc mindeközben folyamatosan növekedett és a századfordulóra megkétszerezte addigi népességszámát.

A pénz, az anyagi tőke gyors akkumulálódása eredményeként a Monarchia ezen régiójában már nemcsak Kassát emlegették, lassan megelőzte Miskolc. E dinamikus fejlődés így a 19. század utolsó harmadában elengedhetlenné tette a városrendezés kérdésének megoldását is. A város sokáig megőrizte szabálytalan, a mezőgazdasági termelés által meghatározott struktúráját. Az 1850-ben még 16 ezer lakosú település 20 év alatt lakosságának 1/3-ával gyarapodott, miközben építészeti, városrendezési szemmel nézve rendezetlenül, a határokat mindinkább a termőföldek felé tolva növekedett. A kevés beépíthető terület következményeként a városban megtelepedő, szűkös anyagi forrással rendelkező új lakók gyakran pincékben, barlangokban húzták meg magukat.

Mindeközben megszűnt a korábbi szalagtelkes rendszer is. Feldarabolták a város szerkezetét addig meghatározó hosszú, a hátsó részen gazdasági épületekkel, földművelés alatt álló területekkel rendelkező telkeket, amelyeken új lakóépületek sorát emelték. Ezt a belső strukturális átalakulást a város kis alapterületen való elhelyezkedése generálta. Következésképp szűk, kacskaringós utcák, közök, szabályozatlanul beépített területek jellemezték a város képét, amelyet a Szinva és a számtalan ágból a városban egyesülő Pece kanyargós medrei szövevényes hálózattá szabdalnak, hidak sűrű rendjét hívva életre (DOBROSSY 2002a, 174; 2002b; DOBROSSY–OLAJOS 2003). S a mezőgazdaság korábbi időszakban játszott szerepéből adódóan megmaradtak a patakokon a malmok is, amelyek 1878-ban a hirtelen lezúduló nagy mennyiségű csapadék útját elzárva végül a város katasztrófájához vezettek.<sup>3</sup>

A malmok, malomgátak, kisebb-nagyobb ipari, gazdasági épületekkel sűrűn beépített patakpartok olyan akadályokat alkottak a megáradt, hordalékot, törmelékkel magával sodró víz előtt, amely gyakran megakadályozta gyors levonulását egy-egy heves esőzést követően. Ennek következménye lett, hogy 1878-ban három óra leforgása alatt az egész város megsemmisült (KOVÁCS 2008). Lakóházak, gyárak, ingatlanok, élekek mentek tönkre egyetlen éjszaka alatt. A károk szinte fel-foghatatlan méreteket öltöttek. Miskolcnak az 1870-es években már több mint 3000 házban 21535 lakosa volt (DOBROSSY–OLAJOS 2003, 206). A pusztító katasztrófa során több, mint 2100 ház károsodott, melyből majdnem 700-at le kellett bontani (DOBROSSY–OLAJOS 2003, 215).

## KUTYASZORÍTÓ VÁROS, AVAGY A „MEGHIÚSULT ÁLMOK” KORSZAKA

Bár hatalmas kár érte a várost, a pusztítás valójában lehetőséget is jelentett mindazon újítások, a kor követelményeihez, igényeihez alkalmazkodó feltételek megteremtésére, amelyre addig különböző gazdasági, politikai, társadalmi okok miatt mégsem került sor. Így hosszú évtizedek után végre szabályozták a Szinvát, felszámolták a patakokon a víz lefolyását akadályozó malmokat és túl közeli beépítéseket és átvágták a nagyobb kanyarokat is (DOBROSSY–OLAJOS 2003, 228–229; DOBROSSY 2002a, 176).<sup>4</sup> Ezzel egy olyan folyamat vette kezdetét,

2 1859-ben épül ki a Debrecen–Szerencs–Miskolc, 1860-ban a Zsolca–Miskolc–Kassa, 1870-ben a Pest–Hatvan–Miskolc, 1871-ben a Bánréve–Fülek és Szerencs–Sátoraljaújhely vonal. Ugyanakkor már 1868-ban kezd megvalósulni a szénbányák hálózata. 1873-ban épül meg a rendező pályaudvar (Ifj. HORVÁTH 1961. 7).

3 Lásd jelen kötetben BODOVICS Éva tanulmányát (a szerk.).

4 Ez az elgondolás már Adler Károly és Lippay Béla városrendezési terveiben is megjelent 1895-ben (LIPPAY–ADLER 1895, 14).

amely az elkövetkező évtizedekre kijelölte Miskolc építészeti, városrendezési arculatának irányait.

Az újjáépítést Soltész Nagy Kálmán (1844–1905) polgármester indította el, akit nem sokkal a katasztrófa előtt választottak meg. Legfontosabb feladata lett a városfejlődés új irányainak meghatározása, kidolgozása. Felismerte, mennyire fontos a növekedő város szempontjából, hogy a meginduló munkálatok immár ne rendszertelenül, hanem szabályosan, meghatározott terv szerint kezdődjenek meg. Azonban csak hosszú várakozás és számos építési rendszabály után készültek el az első városrendezési tervek. A polgármester megbízásából Adler Károly (1849–1905) városi főmérnök és Lippay Béla (szül. 1853) vasúti mérnök tervezte meg Miskolc városképét mint modern ipari, kereskedelmi és kulturális „gócpontot” (DOBROSSY 2002a, 175–176; DOBROSSY–OLAJOS 2003, 229; ADLER 1895).

A terv egyrészt az 1878-as árvíz által lerombolt város újjáépítésére született, másrészt ez alapján kezdődött meg az addig szántóföldként használt területeinek beépítése.<sup>5</sup> Munkájuk számos tekintetben úttörőnek számított korukban és olyan alapvető problémák megoldására vállalkoztak, amelyek a fejlődést hosszú távon akadályozták, sőt jelentős mértékben ellehetetlenítették volna. A patakok rendszabályozása mellett a meglévő utcahálózat rendezésére, új utcák nyitásával a tömbök rendezésére törekedtek (LIPPAY–ADLER 1895, 12; OLAJOS 2005). Meg akarták szüntetni a zsákutcákat és a sikátorokat, hiszen azt „nem csupán a jó ízlés (aesthetica), hanem a közegészségügy – a közrend és tisztaság érdeke – a vagyoni, személyes és tűzbiztonság egyaránt megkövetelik” (LIPPAY–ADLER 1895, 12). A város addigi építkezéseiben ezek a szempontok nem jelentek meg. Ahogy fogalmaztak, „szakítanunk kell tehát az ósdi konzervatív nézetekkel, melyek szerint minden úgy van jól, ahogy az ősök megszínálták, és a mint már évtizedeken át magunk is csupa kényelemszeretből megszoktuk; mert ily módon a haladó civilizáció mögött igen messze elmaradunk.” (LIPPAY–ADLER 1895, 11).

Az utcákat kiegyenesítő elgondolás teljesen szokatlan elképzelésnek számított, hiszen természetes volt, hogy a házak nem szigorúan egymás mellett, egy vonalban álltak. Szintén az ő tervükben jelent meg először a főutca tehermentesítése. A zsúfoltság csökkentésére a forgalom egy részét egy párhuzamosan futó, a Búza tértől a Palóczy és Kishunyad utcákon keresztül a Szent Anna templomig haladó új útra tervezték terelni.

A rendezési tervet és annak a Lechner Lajos vezette bizottság általi értékelését,<sup>6</sup> javaslatait nagy figyelemmel követte a város közvéleménye és a helyi újságok is: „Városunk utczaszabályozásának ügye a napokban nagy lépéssel haladt előre. Most már közeledünk ahhoz az időponthoz, a mikor egy elfogadható szabályozási terv lesz a város birtokában, a mikor a szemünk előtt látjuk a jövő Miskolczának képét – legalább papíron.”<sup>7</sup> A tervek elfogadását azonban folyamatosan halogatták, miközben újabb és újabb javaslatok születtek. A városi közvélemény mind türelmetlenebb lett. A közhangulatot Ruttkay Menyhért újságíró összegezte legfrappánsabban egy cikkében: „... már 1897 elején az Adler-Lippay terv el nem fogadása miatt úgy vélekedtek, hogy a szabályozási terv „lassabban készül, mint a Lucza-széke” (RUTTKAY 1897).

A terv és a javaslatok mégsem léptek ki az elképzelések sorából. 1897-ben Lechner Lajos, 1905-ben Adler Károly is meghalt. S közben, 1901-ben a változásokat elindító Soltész Nagy Kálmán Budapestre költözött. A városnak mindemellett szembe kellett volna néznie e drasztikus átalakítás következményeivel: a városrendezés során új utcák megnyitása, a kisajátítások sora a kor törvényeivel, valamint a gyártulajdonosok és magán-személyek érdekeivel került volna szembe (DOBROSSY 2002a, 178–179; IGLÓI 1992), nem beszélve arról, hogy a város képviselő-testülete helyett a megye döntött mindenről, köztük az anyagi lehetőségekről is.

Tehát miközben a sajtó – mintegy a városban élők véleményét megfogalmazva – a település vezetőit korboltta a városrendezési tervek el nem fogadásáért, valójában maga a város is tiltakozott megvalósításuk ellen. Lippay Béla és Adler Károly is látta, hogy „a városnak ez irányban kifejtett működése számos példával beigazolta, hogy még kisebb mérvű utczavonal részek korrekcióját is megbénította – sőt sokszor meghiúsította az egyes polgároknak egyénileg ténylegesen, de a közérdek szempontjából meg nem tűrhető ellenállása” (LIPPAY–ADLER 1895, 11). Hiszen ahhoz, hogy egy rendezettebb város megszülethessen, ahol

5 MNL BAZML XXIII-106. Tervosztály iratai, 1957–1974. 22.100-5214/1968; 21.100-6027/1968

6 A Lechner Lajos által vezetett Magyar Mérnök és Építész Egylet négy fős bizottsága 1897-ben dolgozta át és tett javaslatot annak módosított megvalósítására. Egyik legfontosabb észrevételük a tehermentesítő utakra irányult. Nézetük szerint több új, nagyobb, a forgalmat jobban elbíró út megépítése szükséges a városban, mint a Széchenyi utca meghosszabbítása a Bajcsy-Zsilinszky úttal a laktanya és a vasútállomás felé (IGLÓI 1992). Iglói Gyula miskolci építész gyűjtötte össze azon tudósításokat, amelyek a tervekhez kapcsolódóan keletkeztek a 19. század végén, és bepillantást nyújtanak a városrendezés szövevényes folyamataiba. Különösen fontos források ezek a cikkek, mert az 1897-es tervjavaslatok nem maradtak fenn, így mindössze ezekből ismerhetők meg Lechner Lajosék javaslatai (IGLÓI 1970; 1992; é. n.).

7 *Szabadság*, 1897. február 13. (Idézi IGLÓI 1970, 15).

már a csatornázás és a vízvezeték-hálózat is kiépíthető, kisajátításokra van szükség. Ezt azonban sem a megye, sem a város nem tudta és nem akarta felvállalni sem az egyes polgárok, sem az üzemek, sem a kisebb-nagyobb gyárak befolyásos tulajdonosaival szemben.

Bár az első városrendezési tervekben megfogalmazott elképzelések nem, vagy csak évtizedekkel később, részben módosulva valósultak meg, az árvízét követő években poraiból éledő városban hamar megindult az élet. Újjászületett a főutca, létrejött az Erzsébet tér a környező épületekkel együtt,<sup>8</sup> majd a gazdaság folytatózó fellendülésével új gyárak és középületek sora nőtt ki a földből. A főutca legtöbb épülete a századfordulót megelőző, illetve követő évtizedekben épült. Mellettük a város fejlődéséhez, növekedéséhez alkalmazkodva iskolák, szállodák és középületek jelentek meg. Kiépült a gázvilágítás hálózata, megépült a közvágóhíd, a közfürdő és az Erzsébet kórház. 1897-ben megindult a villamosközlekedés, majd két évvel később felépült a Gömöri pályaudvar is. A villamos megjelenését követően pedig a villanyvilágítás hálózatának kiépítése is kezdetét vette.

Miskolc belvárosának mai arculata az árvíz után újjászülető építészet lenyomata. A főutca legtöbb épülete a II. világháború utáni korszak szocialista építészetének átalakító törekvésein kívül a 19. század eklektikus építészeti stílusjegyeit viseli magán, s csak kevés épület őrzi 17–18. századi megjelenését. A Városház téren áll néhány barokk és 19. századi klasszicista vagy romantikus épület mellett a legtöbb a kapitalizmussal létrejött új társadalmi réteget, a polgárságot hirdeti és az eklektika, majd a szecesszió stílusjegyeit tükrözi. A gazdaság és a polgárság erősödése, az ipari forradalmat követően e régióba megérkező új anyagok, technikák és technológiák az építészetben is változásokhoz vezettek, amelyek a 20. század elején összefonódtak a politikai vezetésben bekövetkező változásokkal.

A legfontosabb kérdések közé tartozott Miskolc területi korlátozottsága. A város alig tudott terjeszkedni, a beépített területek mind zsúfoltabbak és ezáltal egyre lakhatatlanabbak lettek, miközben folyamatosan nőtt a lakosság száma. A 20. század első évtizedében az egyik leggyorsabban fejlődő városnak számított (LEHOCZKY 1978, 18–19). Új, szabályozatlan utcák sora keletkezett a város szélén, mint a Pacsirta 1896-ban: „Ezélőtt hat

évvél például híre sem volt a Pacsirta utcának, s ma 25-30 lakás áll ott a Dani-völgyiek mintájára. A lakók egy része földalatti pinczékben él, másik fele a régi borházat alakította át lakássá, vagy [...] odút tákolt össze magának. Szűk udvarán, mely alig pár méter ott él a tyukja és disznója is. Illem helye a legtöbb lakásnak nincs, de ott a partoldal...”<sup>9</sup>

Adler Károlynak és Lippay Bélának is szembe kellett néznie a városba folyamatosan érkező betelepülők elhelyezéséből adódó nehézségekkel. A Búza tér közelében ezért egy új lakótelepet terveztek kialakítani. A Szechenyi, Kazinczy és Kisújváros utcák közötti zsákutcák kisajátításával és kiosztásával olyan munkásnegyed létrehozását tervezték, amely földrajzi adottságainál fogva közel helyezkedett el a Búza vásártérhez, a Gömöri vasúthoz, a gőzmalom, porcelángyár üzeméhez és a dohánybevéltő hivatalhoz – tehát az ipari övezetbe, ahol rengeteg szegényebb iparos és munkás dolgozott (LIPPAY–ADLER 1895, 14).

Egyre nagyobb mindennapi problémát jelent ezzel együtt a közegészségügynek, a köztisztaságnak, az oktatásnak, valamint a közlekedésnek az új helyzethez, a növekvő igényekhez nem, vagy lassan alkalmazkodó állapota. Ennek rendezése pedig immár az új polgármesterre, Szentpáli Istvánra (1839–1926) várt, akivel kapcsolatban a korabeli sajtó is azt fogalmazta meg, hogy „egy nagy, de hibetelenül rendezetlen város vezetését veszi a kezébe. Miskolc a közök, a kutyaszorítók városa. Egész városrészek vannak, hol utcáról beszélni nehezen lehet, hol alig pár négyzetméter a házak udvara, hol a talaj és a kutak fertőzve vannak, hol az utcára öntött piszkos folyadék és az udvarok rondaságától hasztalan a lakások szellőztetése, mert nehéz meghatározni, hogy melyik, a ki vagy a beáramló levegő károsabb-e az egészségre?” (DOBROSSY 1995, 25).

Ahhoz azonban, hogy a város fejlődését ténylegesen meg lehessen határozni, egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy két feltételnek teljesülnie kellett: egyik a település önállóvá válása, a megétől való függetlenedése, a másik az ipar mind dinamikusabb fejlesztése. Szentpáli kinevezésével egy időben, Adler Károly lemondását követően, új főmérnöke is lett a városnak Szűcs Sándor (1872–1939) személyében, aki egészen 1932-ig látta el ezt a feladatot. A városrendezési terv megszületése érdekében így rögtön kinevezése után, 1902–1903 között elkészült az első tervek ötvözésével a harmadik terv, azonban ennek elfogadására sem került sor (DOBROSSY–OLAJOS 2003, 239). A város továbbra is véglegesen elfogadott koncepció nélkül növekedett, s mindössze szabályozási rendeletek irányították.

8 Szinte az egész Erzsébet tér Adler Károly tervei szerint épült fel a 19. század utolsó évtizedében. Az árvíz után a vízrendezésekkel bontották el a Szinván korábban ezen a szakaszon elhelyezkedő Pap-malmot, és alakították ki a Pappalom-, a mai Erzsébet teret, ahol a téréndezést követően sorra épültek a kamara, a közfürdő és az Avas szálló épületei (IGLÓI 1997, 248).

9 *Miskolczi specialitások* II. 1902. 36. (Zsadányi Guidó-hagyaték, HOM HTD 2014.22.1.)

A terv hiánya, illetve az egyre erőteljesebbé váló szociális problémák ösztönözték a Gencsi Samu (1853–1919) ügyvéd, városi politikus elképzeléseit tartalmazó *Miskolcz város jövője* című tanulmánykötet megszületését 1906-ban (GENCSI 1906). Érdekessége, hogy „külső szemlélőként” sokkal inkább a városban élők, a társadalom szociális igényeit foglalta össze, és tett javaslatokat városi közlekedési struktúrák vagy épp az életet könnyebbé, kellemesebbé tevő intézmények, helyszínek kialakítására, amelyek már nem is a városrendezés, sokkal inkább a városfejlesztés területét érintették.

A lakályosságot, kellemes tartózkodást biztosító intézmények mellett közterek, vásáracsarnokok, vámház, új iskolák létesítését szorgalmazta. Nem hagyhatók említés nélkül azok a javaslatai sem, amelyek népkonyhák, melegedőhelyek felállítását sürgették, vagy épp „a Gordonnak zég-zugos közökkel össze-vissza hasogatott területének” (GENCSI 1906, 62) rendezésére irányultak. Azonban Gencsi elképzelései is csak javaslatok maradtak, s az időszakot, mint „meghiúsult álmok” korszakát emlegették később (SOMORJAI 2005, 199).

Szentpáli István – Gencsi szociális alapú városfejlesztési elképzeléseivel ellentétben – sokkal inkább a gazdaság erősödésében látta azokat a tényezőket, amelyek a város fejlődését elősegíthetik. Míg Gencsi javaslatai elsősorban az aktuálisan fennálló problémák időszaki kezelésének tekinthetők, addig Szentpáli az ipar fejlesztésével hosszú távú, stabil megoldási stratégia kidolgozására törekedett.<sup>10</sup> Az új gyárak mellett a Diósgyőrhez tartozó Vasgyár felé is egyre erőteljesebben kapcsolódott. Újabb szállodák, iskolák, mint a kereskedelem erősítését szolgáló kereskedelmi szakközépiskola épültek, valamint ezek mellett a város mindennapi működéséhez és a közellátáshoz nélkülözhetetlen szolgáltatásokat, termékeket nyújtó üzemek, gyárak újabb sora jött létre, így a szemételep, valamint a szemét elégetésből termelődő energiát felhasználó jéggyár.<sup>11</sup>

A tényleges változásokra Miskolc önállóvá válásáig, 1909-ig kellett várni. Ez lett Szentpáli legnagyobb eredménye pályafutásában. Bár a kérdés már a 19. század utolsó harmada óta foglalkoztatta a település vezetőit, mégis csak több évtizeddel később forrt ki magát.

A törvényhatósági jog megszerzése révén Miskolc végre elszakadt a megyei közigazgatástól és ezzel megadatott a város vezetőinek az önálló döntés joga.

## NAGY-MISKOLC GONDOLATA

Az önállóság megszerzésével együtt ismét megjelent a város politikai gondolkodásában „Nagy-Miskolc” gondolata. Vagyis „*hogy Miskolc valaha is Nagy-Miskolccá fejlődhessek, annak a törekvésnek úgyszólván alapföltétele volt az önállósítás bekövetkezése. Amíg a város a megye gyámsága alatt állott, egységes városrendezési program nem érvényesülhetett, mert a vármegye urainak nézőpontja sok esetben különbözött a város vezetőségének álláspontjától. A vármegye érdeke nem volt mindig összeegyeztethető a város érdekeivel, ezért voltak Borsod vármegye miskolci vezetői ellene Miskolc önállósági törekvéseinek. [...] Énszázas vágy ment teljesedésbe Miskolcnak az önállóság elnyerésével és ez az időpont az, amikortól a város vezetői komolyan foglalkozhattak Nagy-Miskolc kiépítésének grandiózus elgondolásával, terveivel*” (HALMAY–LESZIH 1929).

A város vezetése a környező településekkel való egybeolvadásban látta a fejlődés egyik legfontosabb tényezőjét. 1909-re már Miskolc részévé vált Mindszent települése<sup>12</sup> és a vasútnak köszönhetően is fejlődő város a múlt század utolsó harmadában létrehozta a MÁV-telepet. Nem sokkal később Hejőcsaba felé is meghosszabbították a villamosközlekedést, mind szorosabb gazdasági kapcsolatot építve ki a településsel. Ennek érdekében 1908-ban életre hívták a hejőcsabai új lakótelepet, majd 1910-ben a Népkert mellett, az Erzsébet kórházig terjedő részen indult meg egy új telep építése az Egri Agrár Takarékpénztár létesítésében.<sup>13</sup>

Részben az összeolvadás gondolata is motiválta a villamosvasút Diósgyőrig tartó vonalának megépítését. Miskolc intenzíven törekedett a Vasgyár, ezen különösen fontos gazdasági egység és település megszerzésére, ahova rengeteg helyi munkás járt dolgozni. Bár az egyesítés gondolata mindvégig foglalkoztatta a város vezetését, annak megvalósításáig még hosszú évtizedeket kellett várni.

Mindeközben konstans módon fennállt a területi hiány mint égető probléma. Súlyosságát mutatja Herman Ottó fennmaradt felmérése is, amely szerint

10 Polgármestersége idején sokat tett az ipar és a kereskedelem fejlesztéséért. 1903-ban támogatásával alakult meg az Iparoskör és kapott új épületet az Iparkamara. A város ekkor vásárolta meg a Martin-féle birtokot is, mint egy újabb ipari terület leendő helyszínét (LEHOCZKY 1978, 15).

11 Időrendben áttekintve: 1907-ben a jéggyár és a városi szemételegető, majd 1908–1909-ben a Kereskedelmi Szakiskola (ma Berzeviczy Gergely Két Tanítási Nyelvű Közgazdasági Szakközépiskola) épült meg.

12 Még 1880-ban vált Miskolc közigazgatási részévé Mindszent. Ekkorra a két település gyakorlatilag egybeépült, illetve Miskolc Mindszenten túl Hejőcsaba felé is elkezdett terjeszkedni.

13 Ezt a telepet nevezték Agrár-telepnek. A mindsenti katolikus plébánia tulajdonát képező ingatlant az Egri Takarékpénztár vásárolta meg és parcellázta fel (THURZÓ XII, 1966–67, 135).

annak ellenére, hogy Miskolcon a 20. század első évtizedében, a világháború idejéig zajló építkezések<sup>14</sup> egy lendületesen fejlődő város képét mutatják, valójában a dinamizmus mögött emberi tragédiák, nehéz sorsok sora húzódott meg. Bár az ipar és kereskedelem lendülete emberek ezreit vonzotta mindenfelől, az még korántsem garantálta, hogy találnak maguknak munkát és lakóhelyet. Rengeteg ember élt a 19–20. század fordulóján pince- és barlanglakásokban, amire Herman Ottó is felhívta az alispán figyelmét. Felmérést végzett a megye területén, és pontos számadatokban adta meg azon népcsoport nagyságát, amely ilyen lakásokra szorult. 1910-ben Lippay Béla is írt erről: „...*A várost észak és dél felől környező dombokon és az Avashegy számos pincéi között pinceborházakból átalakított és részben a hegy sziklájában fekvő barlangszerű lakóházakat is láthatunk (Danivölgy, Mélyvölgy, Tetemvári sorok, Bedegvölgy, Bábonyi bérc sor stb.). Ezeket a legszegényebb néposztály lakja, mely a rendes lakóház költségeinek terheit viselni nem bírván, a hatóság időleges használati jogot engedélyezett, nehogy a lakók Amerikába költözzenek*” (LIPPAY 1910, 44).

Mindezek mellett dr. Nagy Ferenc (1880–1937), 1912-től Miskolc új polgármestere azzal is tisztában volt, hogy a város szerkezetéből adódó nehézségek hátráltatják a közlekedés rendezését is. Tervei között ezért első helyen szerepelt a Széchenyi utca meghosszabbítása a sertésvásár területén keresztül a Gőzmalomig, majd tovább a tűzérklantanyáig. Elképzeléseit székfoglalójában, 1912-ben is kifejtette. Mégis még hosszú éveknek kellett eltelnie, amíg sikerült megvalósítani. S ahogy számos alkalommal, ez esetben is komoly vitákat generált a közgyűlésben, ahol néha még „...*olyan képviselők is szavaztak az új utcanyitásra, azaz a szabályozás ellen, akik az új építészeti szakosztály tagjai és így az önmaguk alkotta szabályzatot szavazták le ez alkalommal.*”<sup>15</sup>

14 Újabb és újabb építkezések zajlanak a városban, egészen a világháborúig. A következő években befejeződik a Búza téri görög-katolikus templom, zajlik a csatornázás és a vízvezeték-hálózat kiépítése, felépül a Pénzügyi Palota, majd a Hitelintézeti Palota és további gyárakat alapítanak. (1912-ben megalapítják a Fried Gépgyárat, 1913-ban a téglagyárat, valamint a Deichsel A. Magyar Acéldrót-, Drót-, Kötél- és Drótárugyár Rt-t.) A kertés házak telepei mellett megjelennek a bérházak is Miskolcon. Sorra épülnek elszórtan a város szerkezetében bérpaloták és bérházak, amelyek átalakítják a városképet. Az iparban és a kereskedelemben felhalmozódó tőke így mindinkább a biztos befektetésnek számító bérházépítésben jelenik meg (LEHOCZY 1978, 8–9). Minél közelebb vannak azonban a háború éve, annál több nehézséggel kell szembenéznie mind a városnak, mind az itt élőknek. Az országos gazdasági válság, a világháború előszele és a belpolitikai zűrzavar „*nem kedvezett Miskolc álmai megvalósulásának*” (DOBROSSY–OLAJOS 2003, 182).

15 Zsadányi Guidó hagyatéka. HOM HTD 2014.22.1.

A várost 1912 és 1917 között vezető polgármester feladatai a háború kitörésével azonban teljesen átalakultak. A városrendezés helyett elsősorban a szociális nehézségek megoldására kellett koncentrálnia és legfontosabb feladata a közzelemezés, közegészségügy és közbiztonság megoldása lett.<sup>16</sup> Egyre több gyár, üzem és kereskedelmi üzlet zárt be és bocsátotta el alkalmazottait. A munkanélküliség csökkentése érdekében dr. Nagy Ferenc polgármester közmunkaprogramokat indított és megkezdődött Miskolc utcakezelése, burkolása.

A világháború elhúzóásával pedig még jelentősebb problémákkal kellett a város vezetésének szembenéznie. 1914 decemberében a sajtó már arról számol be, hogy „*a város zsúfolt. A sorozások, a sebesültek, a bevitt újoncok és népfelkelők hozzátartozói révén a fél vármegye Miskolcon tanyázik. Minden szálloda, és a legtöbb magánház tele van menekültekkel, úgyhogy a város területén 15-18000 idegen tartózkodik állandóan, közöttük jópár ezerre tehető a menekültek száma*” (THURZÓ XII, 1966–1967, 17).

A háború megszűnése után nehezen állt vissza az élet Miskolcon is, hiába választotta meg a város azt a polgármestert, Szentpáli Istvánt, akiben bízott, és aki a háború előtti évtizedben már bizonyított. A gazdaság összeomlása, a megváltozott földrajzi környezetben Miskolc új társadalmi, gazdasági és politikai szerepének

16 Az építkezések kizárólag olyan intézmények felállítására korlátozódtak, amelyek a gazdasági nehézségek enyhítésére, a társadalmi problémák megoldására törekedtek. Ezekben az években alapították a Városi Közzelemezési Vállalatot, a kenyérgyárat, a húsüzemet és a tejüzemet. Mellettük népkonyhák, árvaházak létesülnek, hiszen olyan új társadalmi csoportok jelentek meg, amelyek korábban ismeretlenek voltak. Megnőtt a hadi özvegyek, hadirokkantak és hadiárvak száma, akik a háború révén olyan helyzetbe kerültek, amelyet önerőből, a hadiállapotok közepette képtelenek voltak megoldani. Komolyan súlyosbította helyzetüket a piacokon tapasztalható áruhiány és az ezzel járó áremelkedés. Már 1914-ben, nem sokkal a háború kitörését követően arról írtak, hogy „*a városi népkonyha is nagyüzembe kezd. Eddig csak a szegényeknek adott ebédet. Most a szegények száma mérhetetlenül felszökött*” (THURZÓ XII, 1966–1967, 12).

Az elszegényedés mellett, azzal párhuzamosan az egészségügyi helyzet is drasztikus romlásnak indult. A hiányos táplálkozás miatt a városban élők szervezete mindinkább legyengült, nőtt a fertőzésveszély. Szinte el sem mentek az első vonatok a frontra a katonákkal, már hozták is azokat, akik a hadszíntéren megsérültek vagy elkapták az ott pusztító kolerát. A sebesült és kolerás katonák ápolására a Sajó partján barakk-kórház és az Erzsébet kórházban járványkórház épült. Mindkettő különösen fontos volt a háború éve alatt. A Sajó partján 49 barakkot építettek, ahol 3200 sebesült katonát tudtak fogadni, míg a kolerás, fertőző katonákat 14 elkülönített barakkban helyezték el. Az állomásról közvetlenül ide szállították a betegeteket egylovonátú, keskeny nyomtávú vasúton, amelyet külön ezzel a céllal építettek meg. A legsúlyosabb években végül összesen 93 barakk állt a területen, ahol közel 6000 embert tudtak ellátni (DOBROSSY 1995, 32).

megtalálása nagy kihívást jelentett a város számára. Az elkövetkező évek a társadalmi, politikai helyzet rendezéséről szóltak. Az országos politikai instabilitás, a politikai szereplők gyors cserélődése itt is érezte hatását. A hadi események után a köztársaság, majd a népköztársaság időszaka határozta meg a mindennapokat, és csak lassan terelődött a város a „rendes” kerékvágásba.

Hamarosan lépnie kellett a városvezetésnek, ahogy arról az 1917-es év kapcsán dr. Thurzó Nagy László tájékoztató krónikájában: „*Újabb ínség jelentkezik: a lakás-ínség. A város szűk lett, mert több mint 5000 fővel – idegenek – szaporodott meg a város lakossága. Az idegeneknek – javarészt menekültek – lakás kell*” (THURZÓ XII, 1966–1967, 69). Egy bevételi forrásokkal nem vagy alig rendelkező városban azonban ez küzdelmes vállalkozás. Létrehozták a lakáshivatalt és a lakásügyi bizottságot, miközben az elkövetkező évek tovább növelték a város lakosságának számát. Az új határvonalakkal menekültek sora érkezett a Felvidékről és Erdélyből. 1920-ban a népszámlálás adatai szerint már több mint 58 ezer ember élt a városban.

E nehéz helyzet megoldására még a felszabadult katonai élelmezési raktárakat is lakásokká alakították, mégis kevés volt a hely. Menekültek sokasága élt éveken keresztül vagonokban. Nyilvánvalóvá vált, hogy a „vagonlakók” „*tisztes és végleges elhelyezése csak új házak építésével érhető el*” (THURZÓ XIII, 1966–1967, 25–26). Ekkor vette kezdetét a Vay úti barakkok helyén 20 új ház építése, amely 80 család számára adott biztonságot és nyújtotta az új élet reményét. Szintén az 1920-as években indult meg a Nádpatoky-telep<sup>17</sup> építése az Ott-hon tisztviselőtelep mögött. A sajtó azonban továbbra is arról szólt, hogy „*az év elején [1921] Miskolcon és a kirendeltség területén 1483 menekült család 3540 családtaggal tengődik; 124 család 359 családtaggal még mindég vagonokban lakik*” (THURZÓ XIII, 1966–1967, 60). Újabb lakásépítés indult, és a következő években 50, illetve 78, különböző nagyságú, már vízzel és gázzal ellátott lakást adtak át a Haliczán.<sup>18</sup>

Az újabb telepek születése bár sok lakással növelte a várost, a problémákat mégis csak felületében kezelte, hiszen Miskolc elfogadott városrendezési terv nélkül terjeszkedett, ahol „*ötletszerűen folyik az építkezés a város egyes részein*.” A nagyméretű betelepítés, a szűk határok okozta problémák és legfőképp a háborút

követően Miskolc megváltozó társadalmi és gazdasági helyzete egyaránt elkerülhetetlenné tette a terv kérdéssel való ismételt szembenézést. Eljött az ideje a változtatásnak. 1921. október 30-án tűzték ki az új városrendezési tervpályázat beadási határidejét. A felhívásban megfogalmazták Miskolc jövőbeli céljait. Kassa elvesztésével megnyílt a lehetőség, hogy ipari és kereskedelmi központtá váljon, átvegye az addigi rivális szerepét. Mindebben immár nagy szerep jutott a Nagy-Miskolc gondolatának, a környező települések egybeolvadásával létrejövő városkoncepciónak. A pályázatot beadó építészeknek tehát első alkalommal kellett konstruktív választ adniuk az egymástól településszerkezetben, gazdasági, társadalmi berendezkedésben jelentősen különböző, Miskolchoz változó mértékben kapcsolódó települések összefűzésének kérdéseire,<sup>19</sup> még akkor is, ha az önálló települések egyelőre nem akartak a városhoz csatlakozni.

A kiírt pályázatot Wargha László (1878–1952) „*Avas-alja*” pályázata nyerte meg.<sup>20</sup> Wargha László a korabeli városrendezés haladó képviselője volt, annak elveit valósította meg a gyakorlatban. A miskolci mellett az ő nevéhez fűződik a budapesti városközpont, valamint Nagykovács, Székesfehérvár, Szombathely és Salgótarján városrendezési terveinek elkészítése (CSONKA 1955–56). Munkáiban a forgalmi és gazdaságossági szempontok mellett megjelent a modernizmusban elterjedő, majd a szocialista realista stíluskorszakban is tovább élő zöldövezet, az összefüggő, fásított területek kialakításának gondolata. Miskolci tervében a gyárat a várostól

19 A közigazgatási egységbe szervezett települések változatos városképet mutattak. Míg a szűk belvárosra a nagypolgári építkezés, az emeletes épületek, addig a külső területeken továbbra is a „*mezőgazdasági népesség igényeinek megfelelő házias és fésűs beépítési mód*” (ZSADÁNYI 1956, 27) volt a meghatározó, akárcsak Görömböly, Szirma, Hejőcsaba és Ómassa jelentős részein. Kertes családi házas beépítés jellemezte a Martintelepet, Miskolc egyes területeit, valamint Újdiósgyórt és a Vasgyárat, míg villanegyed arculata volt a Csabai és Győri kapu, Lillafüred és Tapolca egyes részeinek. Egységes karaktere volt a Béke-tér északi oldalán kezdődő Hodobay-lakótelepnek is. A régi, 19. századi körülményeket idézték meg ugyanakkor az ún. „*mester*” utcák, a Gordon, amely azonban már az ötvenes években is egészségtelen, komfort nélküli városrésznek számított, akárcsak az avasi pincesorokon megjelenő ideiglenes lakások területe. Szintén egységes beépítés jellemezte Percesen a bányászlakásokból álló városrészt, illetve Hámorban a vasgyártásban dolgozó munkások települését.

20 A pályázatokról részletesen beszámolt a Reggeli Hírlap is. *Reggeli Hírlap* 1921. november 29.; DOBROSSY 2002, 269–272; MNL BAZML XXIII-106. 22.100-5214/1968; 21.100-6027/1968. A pályázatokat, illetve Wargha László nyertes pályázatát részletesen bemutatja ifj. Horváth Béla (Ifj. HORVÁTH 1958), valamint részletesen foglalkozik vele Olajos Csaba is (OLAJOS 2005, 235–251).

17 Nádpatoky Andor földbirtokos 8000 négyszögöl nagyságú területnek felparcellázásával 300 házhelyet alakítottak ki.

18 Az építkezések jelentős részben már Hodobay Sándor nevéhez köthetők, ezért nevezik el később az egész lakótelepet róla (DOBROSSY–OLAJOS 2003, 208).

többszörös zöldövezeti gyűrű védte volna. Emellett többek között kijelölte a kórház helyét a Szentpéteri kapuban, egy új köztemetőt és az egyetemet, valamint a közkórházat a Szent Anna templom feletti Bodó-tetőn, míg a MÁV igazgatósági épületét a Bajcsy-Zsilinszky útra tette volna át. Teljes megvalósítási koncepciót fogalmazott meg a Béke és Hősök terére is, mint ahogy a Szinva-partot fasorral látta volna el. Warga László tervében jelent meg először az Avasra vezető sikló gondolata, amely ma is gyakran a várostervezéssel, -fejlesztéssel foglalkozó szakemberek látókörébe kerül. A városházának is új helyet jelölt ki az Erzsébet téren, a Korona szálló helyén, amely mögött az új színház kapott volna helyet, egy egységes térrendszerre fűzve azokat (OLAJOS 2005, 243).

Warga miskolci terve végül mégsem valósult meg a gyakorlatban, annak ellenére, hogy a város aláírta vele a szerződést a részletes tervek kidolgozására. A késlekedést a város hiányzó felmérése és új térképezésének hiánya okozta. A véglegesítésre pedig még másfél évtizeddel később sem került sor, és a város ezt az általános eszmei vázlatot használta, bár maga Warga László is megfogalmazta a pályaterv elkészülése után 15 évvel, hogy „a városépítés feladatainak – a kivételhez szükséges – részletes megoldására sem méreténél, sem pedig a megoldás részleteinek hiányánál fogva nem alkalmas.”<sup>21</sup> A folyamatos tolodás ellenére az elkövetkező 25 évben mégis ez jelentette a városrendezés, városépítés elvi irányainak alapját (DOBROSSY é. n. 221). Terve nyomán jelölte ki az Országos Földrendező Bizottság a házhelyeket, illetve a nyugati részek beépítéseit (DOBROSSY 2002b; 2005, 282).<sup>22</sup>

Mindeközben azonban nem állt meg az élet a városban és az új építkezések a végleges tervek nélkül indulnak meg. A város háború utáni állapotainak tényleges rendezésére és fejlesztésére az 1920-as évek közepétől a Speyer-kölcsonn biztosított Miskolcon lehetőséget. Bár a három részletben felvett kölcsön hihetetlen mértékű elköteleződést jelentett, mégis korábban elképzelhetetlen lehetőség volt anyagi tőkéhez jutni, s épp ezért nem lehetett elutasítani. Olyan városi, infrastrukturális beruházások valósultak meg a kölcsönből, amelyekre Miskolc önerőből nem lett volna képes. A kölcsönből indult meg a köztemető, a zeneiskola, a vásárcsarnok és mellette az új vásártér kialakítása. Emellett az új

járványkórház, majd a Soltész-Nagy Kálmán utcai általános iskola, a városi zálogház, több épület felújítása (mint a Korona szálloda, Nemzeti Színház, tüzérlaktanya), számos bérház (a Vay úton, a Déryné utcában, illetve a Haliczán), valamint több hid felújítása, az utak kövezése és a szennyvíz- és csatornahálózat fejlesztése is ebből az anyagi tőkéből valósult meg (DOBROSSY 1996/b).

Miskolcnak ezzel megteremtődött a lehetősége arra, hogy valóra váljon az az elképzelés, amely már az 1930-as évekre kiforrta magát, s az országos politikában is gyakran megfogalmazódott: „...*Miskolc arra van predestinálva, hogy Budapest után a legnagyobb város legyen az országban. [...] Az egész város különös alakulat. Völgyében úszik a hegy körül s arra rendelte a sors, hogy az ország kies és paradicsomi szigete legyen*” (MÓRICZ 1931). A város tehát Mikszáth Kálmán főispáni tevékenységének is köszönhetően bekerült az országos sajtóba, arra várva, hogy kormányprogrammá válva végre kilépjen korábbi nélkülöző helyzetéből, amelyet Móricz Zsigmond úgy írt le, hogy „*ma ez a város nagyon szegény. Ipara alig van. Kereskedelme teljesen tönkrement. Reménytelen az egész élet ebben a kedves városban*” (MÓRICZ 1931). A megoldást pedig az ipar fejlesztése jelentheti. S míg erre sor kerül, addig a Speyer-kölcsonn megteremtődött a lehetőség a város fejlesztésére, s a vágyott Nagy-Miskolc alapjainak lerakására.

Bár a kölcsön a város teljes vagyónát lekötötte és jelzáloggal terhelte meg, 1944 elejére mégis sikerült tartozásait visszafizetnie. Nélküle a város csak hosszú évtizedek alatt lett volna képes elérni ezeket a két évtized alatt megvalósult nagyberuházásokat. Azonban mire megvalósultak és lezárult a törlesztés utolsó egysége, ismét olyan nehézségekkel kellett szembenéznie a városnak, amely hosszú, több évtizedes folyamatokat indított el. A II. világháború és annak lezárulása már egy új helyzet elé állította Miskolcot.

## ÚJ MISKOLCOT ÉPÍTÜNK!

A 20. század első felében az egész országban jellemző volt, hogy a városok szabályok nélkül növekedtek. Ennek rendezésére 1937-ben fogalmazták meg az első városrendezési törvényt,<sup>23</sup> amely 6 évet adott a váro-

21 Részlet Warga László Miskolc város polgármesterének megfogalmazott levélből, 1936. szeptember 30. (Közli OLAJOS 2005, 250.)

22 MNL BAZML XXIII-106. 22.100-5214/1968; 21.100-6027/1968

23 A törvény kimondta, hogy „*minden városnak meg kell állapítania a maga városfejlesztési tervét. A város fejlesztése érdekében meg kell határozni városias kialakításra szánt területét, [...] meg kell állapítani az általános és részletes rendezési tervet, és teleknyilvántartást kell vezetni.*” (1937. évi VI. tc. 1.§ (1) bek.)



soknak az általános rendezési terv elfogadására, majd a rá következő két évben a részletes tervek kidolgozására. Azonban a város térképezése még ekkor sem állt rendelkezésre, ez végül csak 1944-re készült el. S ahogy a városi tervek esetében gyakran előfordult, a változó politikai környezet ismét megakadályozta a korábbi elképzelések megvalósítását. A II. világháború után immár teljesen új elvek vezérelték a városrendezési törekvéseket, mint ahogy az ország politikáját is. „A 3 éves tervben újjáépítettük az országot, az 5 éves tervben új országot – s benne új Miskolcot – építünk!” – fogalmazta meg a II. világháborút követő helyreállítások és új beruházások elkezdését követően a városi vezetés. Az új célkitűzések – a korszak politikai törekvéseinek helyi manifesztációjaként – az ország második legnagyobb városának létrehozása köré szerveződtek.

Az építészet legfontosabb feladata a helyreállításokra, majd a politikai irányítás által erőteljesen meghatározott tervidőszakok előírásainak megvalósítására koncentrált. Helyi szinten az építészet számára a legnagyobb konfrontációs területet épp a felülről, központilag szabályozott irányítás jelentette, amely a várostervezés, illetve az egyes épületek tervezése terén a fővárosban alapított országos intézmények munkatársait bízta meg elsődlegesen a feladatokkal: „Miskolcon az '50-es években, a szocreál korszakban nem a város, hanem az Országos Lakásépítési Igazgatóság, a Lakik készítette a tervet. Ez a Minisztériumban ült fenn. Voltak bizonyos számaik, amelyek alapján az egyes városokban lakásokat kellett építeni. Így épült Miskolcon az összes szocreál épület. A Kilián Észak, a Győri kapunak az északi oldala, ami már a '40-es évek végén megkezdődött, bár még nem volt szocreál. Azok minősége azonban még mindig különb, mint a mellette levőké. És még a Katalin utcánál is szocreál típusú épületek voltak. Ez '58-ig tartott körülbelül. Amikor idekerültem, a Lakik már nem létezett, és ezek az épületek már be voltak fejezve.”<sup>24</sup>

Újjáépítés, tervgazdaság, iparosítás, modernitás lettek a korszak kulcsfogalmai. A felálló új politikai vezetés nemcsak a háborúban megsemmisült vagy megsérült épületek törekedett újjáépíteni, hanem a régi negligálásával egy új anyagi és szellemi világot akart építeni. Hívószava a szocializmus volt. Mindent áthatott a szelleme, amelyben nem más, mint a szovjetizálás terve és szándéka bújt meg, ahol „a népgazdaság szabja meg egy-egy város szerepét, vagyis termelési profilját és tájszervező jelentőségét. Ez az a keret, amelybe a helyi kommunális fejlesztés célkitűzéseinek be kell illeszkedniük és az az alap, amelyen

a városrendezési tervszerűségnek fel kell épülnie.”<sup>25</sup> A tervek elérését pedig mi sem szimbolizálja jobban, mint ha egy egész város reprezentálja azt: egy felépített szocialista város.

Ezen tervgazdasági törekvéseknek vált egyik példájává a világháború előtt 60 000 fős lakosságú Miskolc, melyet kezdeti lépésként 10 település összevonásával először Nagy-Miskolccá, majd az iparosítás drasztikus változásain keresztül Észak-Magyarország regionális ipari központjává szerveztek. Ekkor már nem állt semmi Nagy-Miskolc létrehozásának útjában. Az országos vezetés döntött egy új nagyváros alapjainak lerakásáról. Így 1945-ben az elsők között csatolták Miskolchoz Diósgyőr és Hejőcsaba településeit, majd 1946-ban Tapolcát és végül 1950-ben egy újabb közigazgatási átszervezés keretében Görömbölyt, Szirmát és Hámort (Alsó- és Felsőhámort, Lillafüredet és Ómassát, DOROSSY 2005). Miskolc a Népgazdasági Tanács 116/8/51. sz. rendelete alapján – Budapesttel együtt – osztályon felüli település lett (1. ábra).

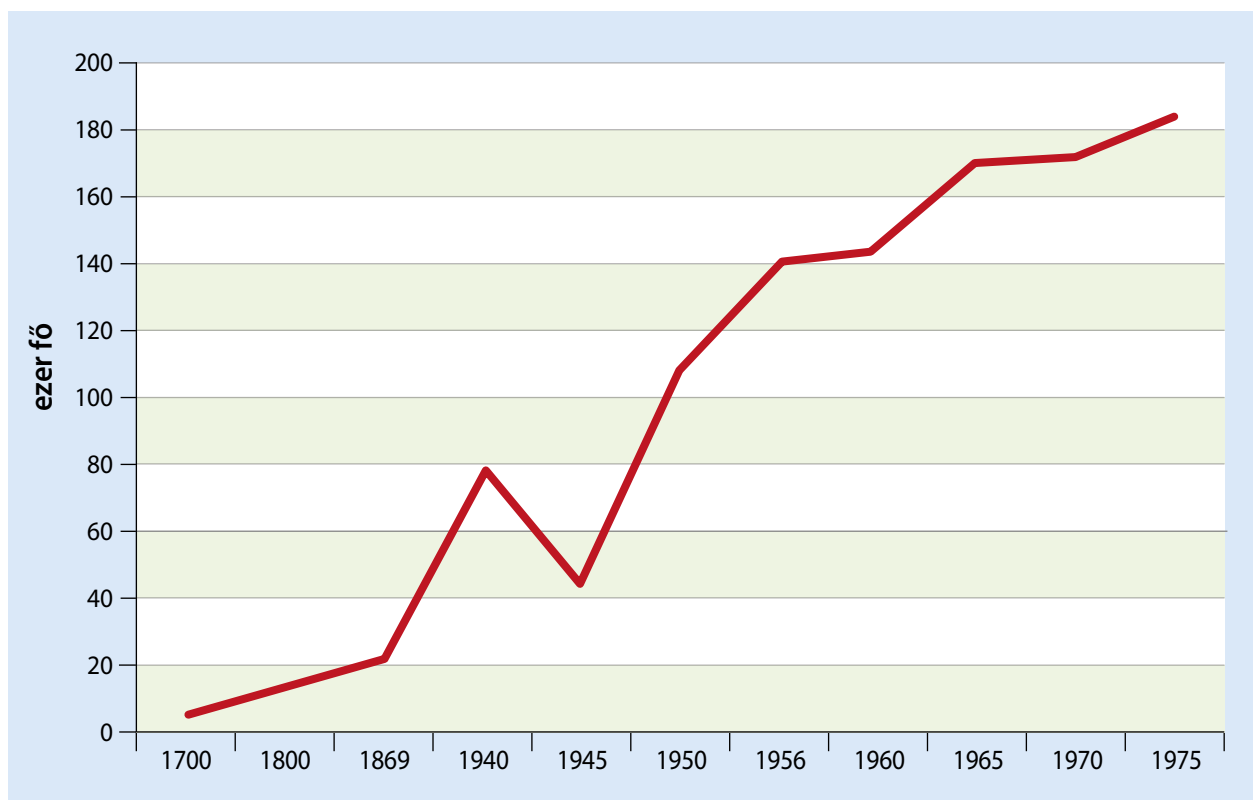
Warga városrendezési tervét és leginkább annak szellemiségét, 11 évvel a városrendezési törvény után, 1948–49-ben váltotta fel Weiner Tibor (1906–1965) és Ruisz Rezső által készített városrendezési terv, az Építésügyi Minisztérium megbízása alapján. Weiner Tibor a Bauhaus szellemében felnövő építészek közé tartozott. Pályája során egyaránt megfordult a szovjet avantgárd hatása alatt álló Moszkvában, és a Le Corbusier munkássága és szellemisége által áthatott Párizsban. Dunaújváros városrendezési tervének készítésénél fogalmazta meg azt az elméletét, amely miskolci terveire is érvényes volt (WEINER 2006, 154; HAJDÚ 2010, 43). Az új szocialista, a várostervezésben is megjelenő elméletet tükrözték koncepciójában a városközpontok, amelyekkel azonos rangú részekre tagolódtak a város, és azokban minden közigazgatási és szolgáltatási intézmény helyet kapott, területi elkülönülés nélkül (MEGGYESI 2005. 123). A városközpontok azonban már nem igazodtak a régi településstruktúrához, azok elhelyezését teljes mértékben az új szemlélet szerint fejlődő nagyváros fontosabb gócpontjai határozták meg.<sup>26</sup>

Weiner Tibor és Ruisz Rezső tervei alapján valósult meg Miskolcon a déli elterelő, a Budapestről a hejőcsabai elágazás és az Egyetemváros érintésével, közvetlenül a diósgyőri üzemekhez vezető út. A terv

25 MNL BAZML XXIII-105. Tervezési, statisztikai, munkaerő-gazdálkodási osztály iratai, 1950–1956.

26 A korszakra jellemző rendszerező szemlélet mutatkozik meg a várostervezésben, amely a várost újrászervezte négy közigazgatási egységre bontotta.

24 Interjúrészlet, Heckenast Péter (Az interjút készítette: Hajdú Ildikó, 2009. 09. 25., HOM Gynsz: 1579/2010. HAJDÚ–NAGY 2010.)



1. ábra. Miskolc népességének növekedése az 1700–1975 közötti időszakban. (Forrás: szerző)

Fig. 1. Increase of population in Miskolc between 1700–1975 (thousand persons, diagram by the author)

egyik jelentősége mégis abban ragadható meg leginkább, ahogy arra Virág Pál – 1953-tól Miskolc városi főmérnöke – is utalt, hogy a városnak különleges településszerkezete alakult ki a település-összevonásokkal. Ez volt az első terv, amely végre a ténylegesen összekapcsolt településekből kibontakozó struktúrára egységes szerkezetként tekinthetett (BORSOS 1961; DOBROSSY 200/b, 277–278).

Bár talán az egyik legrövidebb életű terv volt, valójában az építkezések ebben az időszakban is aktívan zajlottak. Ennek emlékét őrzi a közintézmények közül a Miskolci megyei kórház, a Pártház (jelenleg a Herman Ottó Múzeumnak ad helyet) és a Rendelőintézet (a mai Semmelweis Kórház rendelőintézete), míg lakóépületeink közül a Malinovszkij-háromszög (a mai Petneházy utcai bérházak) és a Selyemrét elkezdett, de egységesen be nem fejezett tömbjei, illetve a városhoz lazán kapcsolódó egyetem első épületei.<sup>27</sup>A szocialista realizmus szellemében történő fejlesztés a város kelet–nyugati tengelye mentén indult meg.<sup>28</sup>

A politikai téren jelentkező instabilitás azonban az építészetre is hatással volt. Folytatódtak a változások és 1951-ben, az I. ötéves terv keretében ismét más szemlében készült tervezési folyamatok indultak meg a városrendezésben, „*fejlettebb metodikai elgondolások szerint*” (VALENTINY 1959, 108). Ennek értelmében a tervezőktől elvárták a szovjet építészeti elmélet és gyakorlat teljes körű átvételét, amelyben egyre inkább a tömbös lakásépítési rendszer alkalmazása és „*a szolgáltatások formális szempontoknak történő alárendelése*” uralkodott (MEGGYESI 2005, 170).

Ahogy az előzőt, úgy ezen újabbat is Budapesten készítették. A Városépítési Tervező Vállalat (VÁTERV), szakítva az építészetre is kiható korábbi politikai ideológiai alapokkal, a modernizmus szellemében – elvetve mind a klasszicizmus formavilágát, mind a zöldterületi, kertvárosi jelleget – fogott az új nagyváros kiépítési koncepciójának elkészítéséhez. A legfontosabb változás az építési technológia változása által generálódott,

27 Az egyetem helyéül Weiner is a Dudujka-völgyet jelölte ki, ahol az később ténylegesen meg is épült (DOBROSSY 2002, 278).

28 A tervben nagy szerep jutott a közintézmények monumentalitásra törekvő megjelenésének. Az egyetem felől haladva a város

központja felé először a Malinovszkij-háromszög épületei, majd a Rendelőintézet és a Pártház épületei között vezetett az út. A befejezetlen szocialista realista korszak emlékei közé tartozik a Petneházy utcai bérházak területe is, ahol a tér elrendezését egy középen felállított Malinovszkij marsallnak emelt szobor központi szerepe határozta volna meg (HAJDÚ 2010).

és az új fejlesztéseknek köszönhetően kiemelt szerephez jutott a tömeges, nagyléptékű lakásépítkezés, amely az 1970–80-as években a panelépítkezésben forrta ki magát.

Az 1951-ben készült „Nagymiskolc tervezési programvázlatában” a rendezési tervet Miskolc, Diósgyőr, Újdiósgyőr, Hejőcsaba és az épülő műegyetemi területre határozták meg.<sup>29</sup> A programban a várostervezés számára előírt irányok között az általános rendezési tervben olyan elemek szerepeltek az első pontok között, a város tervezett lakosságának meghatározása mellett, mint az egyes városrészek esetében a laksűrűség és a beépítés módjának, a nagyvárosias – tehát 4, 6 és 8 emeletes tömbök helyének kijelölése – és laza beépítésnek, illetve a szanálendő területeknek a kijelölése. Külön pontokban került meghatározásra az ipari területek elhelyezése és bővítése, azon helyek kijelölése, ahol új üzemeket lehet letelepíteni, illetve a modernizmusra és szocialista realizmusra jellemző zöldövezeti, valamint az ipartelepeket a lakóterületektől elválasztó zöld sávok kiképzése és azok városszövetben való elhelyezése. Ez utóbbinál érdemes megjegyezni, hogy a tervezési programban meghatározott irányelvek között az Avas még mint zöldövezeti terület jelent meg, és ennek szellemében illesztették a városszerkezetbe. A részletes rendezési terv számára megnevezett előírások között pedig olyan kérdések szerepeltek, mint a várost érintő vagy azt átszelő patakok szabályozása, árvízi védelme, kórház, két rendelőintézet, stadion, sportpályák és játszóterek, városközpont, utak, villamos, busz és trolibuszok útvonalának kiépítése, valamint 10 000 lakás megépítésének részletes rendezési terve.

Az ipar és a város fejlesztéséhez nélkülözhetetlen volt a távolsági és helyi forgalmú utak kiépítése is, így a városba bevezető, illetve azt elkerülő nagy forgalmú, valamint a városon belül az egyes városrészeket összekötő utak helyének kijelölése. A közlekedésben nagy szereppel bíró repülőtér, illetve a Sajó hajózhatóvá tételének kérdése is szerepelt a tervben, mint ahogy kiemelt jelentőséggel bírt Tapolcafürdő területe, amelyet mint „fürdővárost kell megtervezni a 250 000 lélekszámú Miskolc üdülési szükségleteinek biztosítására.”<sup>30</sup>

A szocialista realista stílusirányzat lezárulásával 1954-re készült el Valentiny Károly (szül. 1916) és Vidéki János ún. városkompozíciós terve, amely „az építészeti együttesek és hangsúlyok kialakítására adott vázlatos elképzelést,” a terület-felhasználás, közlekedési hálózat,

szomszédsági egységek, közintézmények és közműhálózat tervei mellett (VALENTINY 1959, 110). Ebben először 250, 300, majd 350 ezer lakos befogadására alkalmas tervjavaslatot dolgoztak ki. Végül a rendelkezésre álló források és nyersanyagok figyelembevételével 250 ezer fős lakosságammal álltak meg (DOBROSSY 2002b, 278–279; VALENTINY 1959, 108–109). E dinamikus népességnövekedés mögött a korszak politikai elképzelése állt: a mezőgazdaság helyett az ipar erősítésével mind több munkás bevonása vidékről a nagy ipari központokba. A megye kistelepülésein ezrek hagyták ott házaikat, a térszekbe beadott földjeiket, hogy Miskolcon kezdjenek új életet.

Bár a tervet az Országos Tervhivatal mellett működő Területrendezési és Helykijelölési Bizottság is elfogadta,<sup>31</sup> nem nyert minisztertanácsi jóváhagyást. A program a tervutasítás során megadott paraméterek alapján több szempontból is megvalósíthatatlannak bizonyult. Ahogy a METESZ (Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége) miskolci városrendezési komplex bizottságának 1956-ban készült összefoglaló jelentése megfogalmazta, az irreálisan magas lakosság szám, a regionális összefüggések ismeretének hiánya, a „szomszédsági egységek alkalmazása a heterogén városzerkezetben”, vagy a Vasgyár intenzíven szennyezett területeire (például a Sztálin útra) tervezett bérházak olyan tényezők voltak, amelyek új tervek elkészítését sürgették (ZSADÁNYI 1955, 11).

A városrendezési terv elkészültével egy időben, illetve azt követően ismét jelentős változások mentek végbe mind politikai, mind építészet-technológiai szinten. Sztálin 1953. március 5-én bekövetkező halála komoly politikai fordulatot eredményezett, amely az élet minden területén éreztette hatását. A városi élettér és az építészet szempontjából ez több következménnyel is járt. Bár országosan megindult egy tendencia, amely az iparosítás ütemének csökkentésére irányult, ez Miskolc esetében kevésbé éreztette hatását. A városban továbbra is különösen nagy volt a lakáshiány. A gyárakban dolgozó munkások ezrei ingáztak a város és a környező települések között nap mint nap, vagy éltek munkásszállókon, a családjuktól elszakítva. A város számára nemcsak a közlekedés fejlesztése, hanem a munkások számára lakások építése is meghatározó cél volt, amely azonban nem valósulhatott meg egy hatékonyabb technológia nélkül. Ez az országosan fennálló probléma az építészetben technológiai változásokat tett szükségessé. A gondolat 1954-ben jelent meg. Hruscsov beszédében nemcsak a korábbi építészeti stílus elvetését

29 MNL BAZML XXIII-105. 382/1951; MNL BAZML XXI-II-105. 037-123/1951

30 MNL BAZML XXIII-105. 037-123/1951

31 MNL BAZML XXIII-106. 73.103-7916/1968

szorgalmazta, hanem a technológiaváltás időszerűségét is hangsúlyozta (FEHÉRVÁRI–HAJDÚ–PRAKALVI 2006, 176; HAJDÚ 2009, 299). A korábbi téglafalazást ezzel a blokkos technológia, az iparosított házépítés első lépőfoka váltotta fel.

A központosított tervek ugyanakkor bebizonyították, hogy nem lehet a helyi ismeretek figyelembevétele nélkül újrastrukturálni egy várost. Ahogy bebizonyosodott, „*olyan jelentős várost, mint Miskolc, nem lehet távolról, Budapestről tervezni olyan tervezőknek, akik a várost, annak szükségleteit, lakosságának igényeit nem ismerik*” (VIRÁGH 1955, 4). A központilag és a központból irányított tervezés nem látta át olyan szinten a helyi adottságokat és lehetőségeket, mint azok a szakemberek, akik a városban éltek és közvetlen közelről látták a problémákat és lehetőségeket.

Ennek eredményeként a városrendezési terv megvalósulásának elősegítése érdekében 1955-ben – elsőként az országban – létrehozta a METESZ miskolci intézőbizottsága azt a miskolci városrendezési komplex munkabizottságot, amely különböző szakmák képviselőinek bevonásával több oldalról megközelítve igyekezett hozzájárulni annak eredményességéhez. Ezáltal egy olyan munkacsoport működött a VÁTI-val együtt, amely a központban dolgozó szakemberek munkáját helyi szinten segítette, energiagazdálkodási, gépipari, közlekedési, hidrológiai, agrártudományi, erdészeti, bányászati civil szervezetek és a Magyar Építőművész Szövetség miskolci csoportjának tagjaival együttműködve. A munkacsoport munkája részben hozzájárult ahhoz, hogy „*az ország vidéki városai közül elsőként [Miskolcon] készült el városfejlesztési program*” (ZSADÁNYI 1955, 9).

A terv – amelyből bár számos részlet megvalósult – szintén nem került jóváhagyásra és nem emelkedett törvényerőre, mint ahogy a munkabizottság számos elképzelése sem a javasolt formában valósult meg a későbbiekben. Maga Valentiny fogalmazta meg, hogy „*a városrendezési tervek jóváhagyásának rendje állandó forrongásban, változásban van*” (VALENTINY 1959, 108). A városok folyamatos változásai során térben és időben mind újabb és újabb irányú fejlesztési elképzeléseket igényelnek, ezért egy-egy terv valójában csak egy meghatározott időre tudja a változások irányát előre meghatározni.

Erre az időszakra a városi építészet is átalakult, lassan létrejött az állam által szervezett új intézményi struktúra, amelynek hatására a városépítészet foglalkozó szakemberek telepedtek le a városban. Az 1950-es években kiépült az építészet miskolci intézményrendszere, amely egyre több, a helyi viszonyokat jól ismerő szakemberrel rendelkezett. „*Az építészmérnök garnitúra Miskolcra az 1950-es évek végén jött. Azok, akik az egész*

*gerincét adták, miután az öregek kihaltak. Akkor jött Dósa Károly, Dézsi János, Krisztiák Pál, Szabó József, Németh István, Klie Zoltán, a Cserenyák és Horváth házaspár.*”<sup>32</sup> Ebben az időszakban alakult meg a METESZ miskolci komplex bizottsága is. A mindinkább intézményesülő helyi építészet, illetve az újonnan alakuló szervezetek egyre erőteljesebben igényelték a várostervezés és -építés ismét helyi szinten történő megvalósítását. Az 1960-as években Miskolc már ezen építész munkája alatt fejlődött. Ebben az időszakban épülnek az első lakótelepek, amelyek az állandóan jelen levő lakáshiány mellett már új társadalmi problémák színtereivé váltak az építészet és társadalom kontextusában.

## VÁROS A HÁZGYÁRBÓL

A társadalmi, gazdasági változások, a terv hiányosságai és a helyi intézményi struktúra kiépülése végül a korábbi elképzelések újragondolásához vezetett, és „*az Építésügyi Minisztérium és a Városi Tanács 1960-ban megbízást adott a Miskolci Tervező Vállalatnak az új általános rendezési terv első ütemének elkészítésére*” (DOBROSSY 2002, 285).<sup>33</sup> 1960 és 1968 között készült el az Általános Rendezési Terv I. és II. üteme, amelyet egy évvel később, 1970-ben végre a kormány is elfogadott. Tartalmát tekintve ugyanazon feladatok megoldására koncentráltak, mint a korábbi elképzelések, így az ipari övezetek kijelölését, fejlesztését, a helyi és átmenő forgalom kiépítését, a közintézmények elhelyezését, közművesítést, valamint a lakóterületek elhelyezését tekintették központi feladatnak. A városrendezés fő célja volt „*az egységes városszerkezet megteremtésével, a meglévő város korszerű rekonstrukciójával, valamint az „új, beépítetlen területek szerves bekapcsolása a városszerkezetbe*” (FEKETE 1969, 5).<sup>34</sup> Emellett a tervek készítése során külön hangsúlyt helyeztek a regionális kérdésekre, így arra, hogy Miskolc „*a feltételezett kilenc régió egyikének, a borsodi régió központjának tervét adja.*”<sup>35</sup>

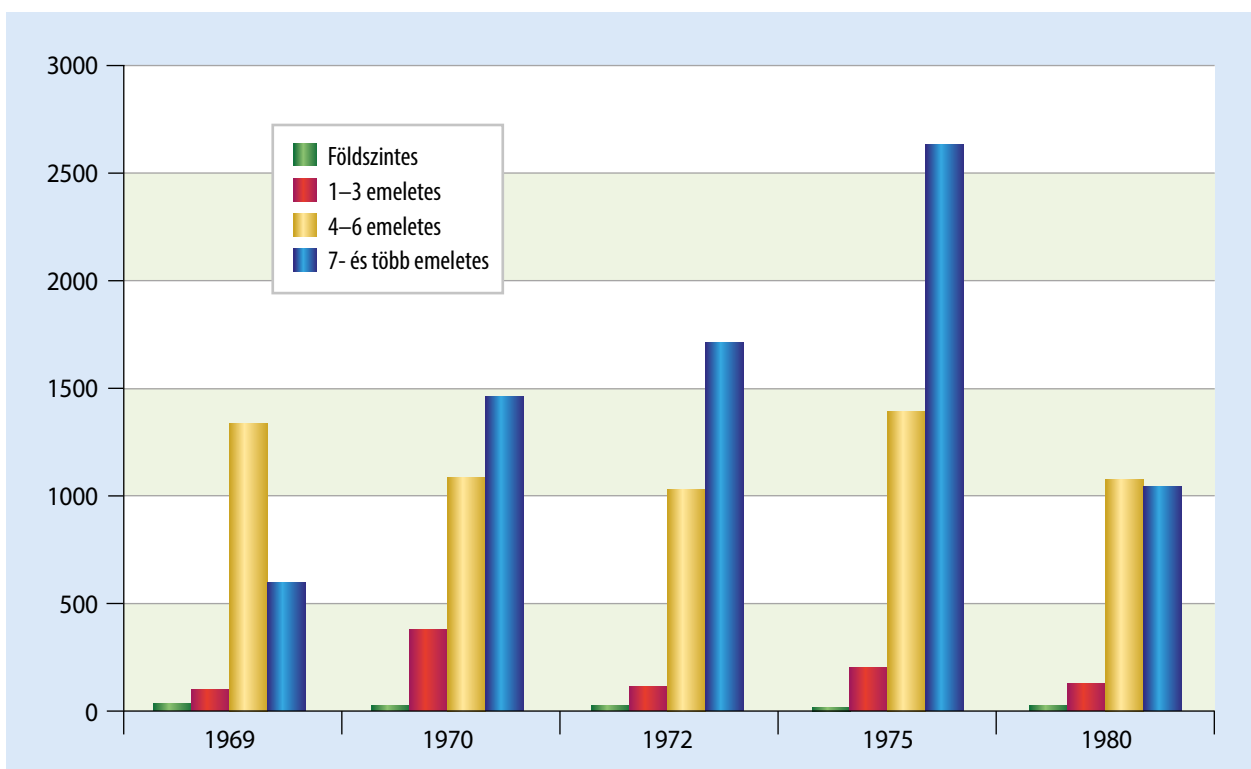
Az Általános Rendezési Terv a Mester utcák környékét, a tervezett Északi tehermentesítő útvonalát, a Tizeshonvéd utcától északra elterülő lakótömbök, illetve a Győri kapu területének egyes részeit jelöli meg azon területekként, ahol „*a jelenlegi városszerkezet generálás*

32 Interjúrészlet, Heckenast Péter (Az interjút készítette: Hajdú Ildikó, 2009. 09. 25., HOM Gynsz: 1579/2010. HAJDÚ–NAGY 2010.)

33 MNL BAZML XXIII-106. 73.103-7916/1968

34 MNL BAZML XXIII-106. 73.103-7916/1968

35 MNL BAZML XXIII-106. 22.100-5214/1968; 21.100-6027/1968



2. ábra. A lakások számának alakulása 1969–1980 között, az emeletek megoszlása szerint. (Forrás: szerző)

Fig. 2. Alteration of apartments between 1969–1980, by number of storeys (single floor, 1–3 storeyed, 4–6 storeyed, 7 or more storeyed blocks of flats, diagram by the author)

megváltoztatását irányozza elő.”<sup>36</sup> Ehhez elkerülhetetlen a szanálás és az elbontott lakások helyén kétszer annyi új lakás megépítése, amellyel „az ország második városához méltó városépítészeti arculat”<sup>37</sup> teremthető meg. Az Általános Rendezési Terv elkészültét követő évtizedekben pedig megindult az egyes városrészekre, kisebb városi egységekre vonatkozó részletes rendezési tervek kidolgozása is (DOBROSSY 2002b, 287–288).

A terv ugyanakkor, akárcsak az 1981-ben készült felülvizsgálati koncepció, a lakosság folyamatos növekedésével számolt.<sup>38</sup> Ez a feltételezett konstans lakáshiány befolyásolta az országos építészeti politikát és a helyi terv alakulását egyaránt, amelyet újabb technológiai változások révén gyorsítható lakásépítéssel törekedtek kezelni. A blokkos technológia, bár felgyorsította az építkezéseket és jelentősen növekedett a lakásállomány, továbbra sem tudta megoldani hatékonyan a lakáshiány problémáját. A tényleges áttörést a panelépítkezés hozta meg az 1970-es években. A korábbi technológiákkal három- vagy négyemeletes bérházakat építettek. Ennek

köszönhetően megőrizte emberléptékű jellegét, amelyet csak néhol tört meg a politikailag megkövetelt magasházak egy-egy tömbje, mint a városiasodás szimbóluma. A házgyárban előállított elemekből azonban tovább rövidült a házak felépítési ideje, így az 1971-ben induló negyedik ötéves terv építkezési már szinte csak ezt a technológiát használták a lakásépítkezésben.<sup>39</sup> (2. ábra)

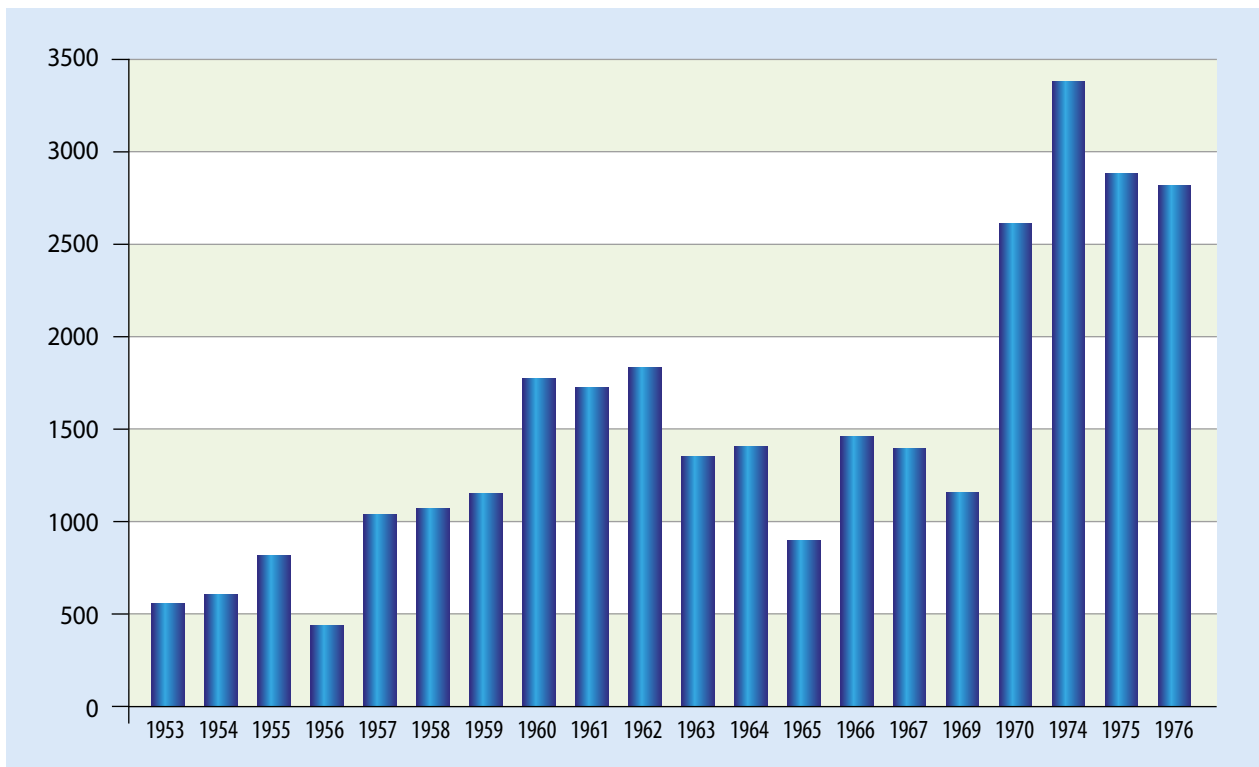
Ahogy arra Kapusi Krisztián rávilágított, az 1970-es évek elejétől másfél évtized alatt a legjelentősebb változások mentek végbe Miskolc városképében (KAPUSI 2012, 153–162). Eltűntek a szőlők, kiskertek, mezőgazdasági területek a városhoz legközelebbi részektől, az Avasról, s a helyén több ütemben új városrész nőtt ki, szinte csak tízemeletes panelházak hosszú soraiból (3. ábra). Tovább növekedett a Szentpéteri kapui városrész 1960-as években megkezdett bérház-tömbjeinek sora, s megjelentek a diósgyőri városrész központjában, szélein, valamint a belvárostól e terület felé vezető út mentén, végleg felszámolva a korábban elsősorban

36 MNL BAZML XXIII-106. 21.100-6027/1968

37 MNL BAZML XXIII-106. 21.100-6027/1968

38 Eszerint az 1980-as 213 000 fős lakosság további 25-55 000 fővel fog emelkedni (DOBROSSY 2002, 289).

39 A tervek szerint összesen közel 12000 lakást terveztek építeni: a diósgyőri városközpontban (3000 lakás), az avasi lakótelep I. ütemében (2600 lakás), a belvárosi rekonstrukció I. ütemében (2200 lakás), az összekötő városrészben (3700 lakás), a bulgár-földi lakótelep befejezéseként (100 lakás) és a Győri kapui lakótelep befejezéseként (300 lakás). (VÁROSFELJESZTÉSI 1971, 4).



3. ábra. Épített lakások számának alakulása Miskolcon az 1953–1977 közötti időszakban. (Forrás: szerző)

Fig. 3. Development of newly built apartments in Miskolc between 1953–1977. (Diagram by the author)

szintén mezőgazdasági hasznosítás alatt álló földeket. De eltűnt a belvárosban a Mester utcák régi világa is, hogy átadja a helyét egy újabb városrésznek. Önálló, ún. lakótelep-konglomerátumok keletkeztek, az oktatás, egészségügy, szolgáltatások kisebb-nagyobb egységeivel együtt. S bár az egyes városrészek ma is őrzik nevükben a régi települések nevét, azok azonban mára elvesztették régi, egyedi arculatukat, miközben a központi gondolat manifesztációjává vált a város: „*fejlődő munkásváros*” (KELEMEN 1997, 264).

Az 1980-as évek végén teremtődött meg a lehetőség a változtatások megindítására. A panelépületek ellen kibontakozó egyre növekvő társadalmi ellenállás miatt, illetve az építészek számára lassan megnyíló mind nagyobb szabadság révén az építészet ismét igyekezett igazodni a változó társadalmi, gazdasági helyzethez. Miskolcnak a rendszerváltás után azonban már erre az időszakra kialakult épített környezetben kellett meghatározni városfejlesztési koncepcióját, miközben szembe kellett néznie azzal a súlyos teherrel, hogy az ipar összeomlásával a város alapvető bázisa, a lakosság jelentős részének munkaviszonya megszűnt. Megindult egy újabb társadalmi átrendeződés és a népesség drasztikus csökkenése, miközben megszűntek a városfejlesztés korábbi anyagi forrásai is.

## ÖSSZEGRZÉS

Végigtekintve az elmúlt egy évszázadon, a várostervezés folyamatos, helyi és országos politikai és ideológiai változásokhoz alkalmazkodó tervek szerint, hol jobb, hol rosszabb anyagi lehetőségekhez alkalmazkodva alakult. Azonban a városépítési elképzelésekkel párhuzamosan az építészeti megjelenés terén is állandó változás ment végbe.

A nagyléptékű építkezéseket a 20. század első felében még az egységesen létrehozott telepek jellemezték. Lassan felvásárolták a város szélein elterülő mezőgazdasági területeket, majd felparcellázva azokat telepeket hoztak létre. Így épült fel a Martin-, a MÁV-, az Otthon- vagy az Agrár-telep. Ezek voltak a város terjeszkedésének és a még önálló településekkel való egyesülésnek az első állomásai. Mellettük a belvárosban rendelkezésre álló területen a bérházak próbáltak megoldást jelenteni a folyamatosan növekedő és területhiányban szenvedő város problémáira. Ezt követték a II. világháború, a fél évszázada tervezett település-összevonással létrejövő Nagy-Miskolc és annak ipari városként való kiépítése hozta a drasztikus átalakulási folyamatokat, először a blokkos, majd az azt felváltó panelépítkezéssel. Ezzel végleg összeolvadtak egy nagy konglomerátumba a

hajdani önálló települések, ahol a bérházak hosszú sorai mintegy összeforrasztották azokat.

A városépítés egy-egy szakaszában megvalósult építészeti szemlélet stílusában és alkalmazott technológiájában egymástól eltérő városképi elemek megjelenését eredményezte. Bár városszerkezetében egységesítette és legfőképp homogenizálta az 1945 utáni település-összevonások szegmentált városképét, ezzel párhuzamosan számos társadalmi problémát is generált. Gyakran épp a városképi megjelenés, a településen kialakult életterek elidegenedett, sivár világa és a betelepült lakosság heterogenitása, vagy épp a közös hagyományok és organikus fejlődés hiánya miatt.<sup>40</sup>

S mindeközben közel száz év kellett ahhoz, hogy Miskolcnak olyan rendezési terve legyen, amelyet minden politikai és szakmai szervezet jóváhagyott. Beteljesült a század elején, a Széchenyi utca meghosszabbítása során jelentkező társadalmi konfliktusok hatására megfogalmazott jóslat: „Ha ezektől az uraktól függne a város szabályozása és modern várossá tétele, tán a jövő század végén sem kerülne érvényre a sok bajjal megalkotott szabályozási tervzet.”<sup>41</sup> Eredményességéhez nagymértékben hozzájárult, hogy a tervek elkészítését fél évszázad után ismét helyi szakemberekre, a Miskolci Tervező Vállalat, valamint más városi intézmények építész, várostervező munkatársaira bízta.

## RÖVIDÍTÉSEK, FORRÁSOK

- MNL BAZML – A Magyar Nemzeti Levéltár Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltára, Miskolc  
 XIII-106. Tervosztály iratai, 1957–1974.  
 XXIII-105. Tervezési, statisztikai, munkaerő-gazdálkodási osztály iratai, 1950–1956.  
 HOM HTD – A Herman Ottó Múzeum Történeti Adattára (Helytörténeti Dokumentáció), Miskolc  
 86.201. Iglói Gyula: Városrendezési tervek és törekvések Miskolcon a XIX. század végén. Kézirat.  
 86.177 Iglói Gyula: Miskolc településtörténeti áttekintése. A városrendezési tervek. Kézirat.  
 2014.22.1. Zsadányi Guidó-hagyaték.  
 HOM Gynsz. – Herman Ottó Múzeum, Gyarapodási napló szám, Miskolc

## IRODALOM

- ADLER Károly  
 1895 Bevezetés. In LIPPAY Béla–ADLER Károly: *Emlékirat. Miskolcz város szabályozása tárgyában*. Miskolcz.  
 BORSOS József (szerk.)  
 1961 *Vidéki városaink*. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest.  
 CSONKA Pál  
 1955–1956 Dr. Warga László. In SZERÉMI László (szerk.): *Építőipari és Közlekedési Műszaki Egyetem Évkönyve (1955–56)*. Tankönyvkiadó Vállalat, 90–91.  
 DOBROSSY István–OLAJOS Csaba  
 2003 Városfejlődés, városépítészeti. In VERES László (szerk.): *Miskolc története IV/2. 1848-tól 1918-ig*. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár – Herman Ottó Múzeum, Miskolc. 195–279.  
 DOBROSSY István  
 1995 *Miskolc írásban és képekben 2*. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc.  
 1996a *Miskolc írásban és képekben 4*. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc.  
 1996b Miskolc infrastruktúrájának modernizálása és a „Speyer” bankkölcson felhasználása (1925–1950). *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve, XXXIII–XXXIV*. 423–451.  
 2002a Miskolc 19–20. századi városrendezési tervei és megvalósulásuk. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve, XXI*. 171–206.  
 2002b Városrendezési tervek és megvalósulásuk a XIX–XX. századi Miskolcon. In Dobrossy István: *Miskolc írásban és képekben 9*. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc. 245–302.  
 2005 Tapolca, Diósgyőr és Hejőcsaba Miskolchoz csatolása 1945-ben. *Levéltári Évkönyv, XII–XIII*, Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc. 281–298.

40 A témához lásd még DOBROSSY 2002, 258; KELEMEN 1997, 265; FEKETE 1980, 9–12; MÓD 1980, 14–16; TÓTH 1980, 12–14; HAJDÚ 2009, 300–301; 2010, 50.

41 Zsadányi Guidó hagyatéka. HOM HTD 2014.22.1.

- FEHÉRVÁRI Zoltán–HAJDÚ Virág–PRAKFULVI Endre  
2006 *Modern és szocreál. Építészet és tervezés Magyarországon 1945–1959*. Magyar Építészeti Múzeum, Budapest.
- FEKETE Gyula  
1980 Lakótelep, család, jövő. *Napjaink*, XIX. évf. 10. sz. 9–12.
- FEKETE Judit  
1969 Pillantás az Avas jövőjébe. *Magyar Nemzet*, 25. évf., 101. sz. 5.
- FÉNYES Elek  
1851 *Magyarország geographiai szótára*. Kiadja Fényes Elek, nyomtatott Kozma Vazulnál, Pest.
- GENCSI Samu  
1906 *Miskolcz város jövője*. Miskolc
- HAJDÚ Ildikó  
2009 Acélváros. Társadalom és építészet kölcsönhatásában. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve*, XLVIII. 283–303.  
2010 Építészet(politika) egy makropolisz kiépülésében. *Magyar építőművészet*, 4. sz. 43–51.
- HAJDÚ Ildikó–NAGY Szilvia  
2010 *Új város épül. Miskolc 1945–1975*. Miskolci Galéria, Miskolc.
- HALMAY Béla–LESZIH Andor  
1929 *Miskolc*. Miskolc
- Ifj. HORVÁTH Béla  
1958 *Miskolc városrendezési kérdései*. Az 1957. november 29-én és 30-án megtartott ankét anyaga. Miskolc.  
1961 *Miskolc megyei jogú város általános rendezési terve*, I. ütem: vita-anyag. Miskolc.
- IGLÓI Gyula  
1970 *Városrendezési tervek és törekvések Miskolcon a XIX. század végén*. Kézirat. HOM HTD 86.201 Történeti Adattár  
1992 *Miskolc 19. századi városrendezési tervi és építési szabályzata*. Miskolc  
É.n. *Miskolc településtörténeti áttekintése. A városrendezési tervek*. Kézirat. HOM HTD 86.177 Történeti Adattár  
1997 Városépítés és építészet Miskolcon 1894–1910 között. In DOBROSSY István (szerk.): *Miskolc a millicentenárium évében* 1. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc. 244–253.
- KAPUSI Krisztián  
2012 Panelházak lakótelepek Miskolcon. *A Herman Ottó Múzeum Évkönyve*, LI. 153–162.
- KELEMEN István  
1997 Az elmúlt évszázad városépítése. Városépítés és építészet Miskolcon 1982–1991 között. In DOBROSSY István (szerk.): *Miskolc a millicentenárium évében* 1. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc. 264–253.
- KEMSEI Zoltán  
2011 *Vasút a Tiszavidékre*. Indóház online <http://iho.hu/hir/vasut-a-tiszavidekre-111115> (utolsó letöltés: 2017. 02. 01.)
- KOVÁCS Péter  
2008 Az 1878. évi nagy miskolci árvíz emlékére (a Magyar Hidrológiai Társaság XXVI. Országos Vándorgyűlésén elhangzott előadás anyaga) Miskolc, Zöld Infolánc [http://www.zoldinfolanc.hu/index.php?option=com\\_content&view=article&id=52:koernyezeti-elemek-allapota-viz&catid=34:miskolc&Itemid=64](http://www.zoldinfolanc.hu/index.php?option=com_content&view=article&id=52:koernyezeti-elemek-allapota-viz&catid=34:miskolc&Itemid=64) (utolsó letöltés: 2017. 02. 01.)
- LEHOCZKY Alfréd  
1978 *Száz év egy város életéből. Miskolc város fejlődésének főbb vonásai. Az I. ötven év. Miskolc város fejlődése 1919-ig*. Művészeti és Propaganda Iroda, Miskolc.
- LIPPAY Béla–ADLER Károly  
1895 *Emlékirat. Miskolcz város szabályozása tárgyában*. Miskolcz [megjelent reprint kiadásban Iglói Gyula szerkesztésében. IGLÓI Gyula: *100 éves a miskolci városrendezés*. Miskolc, 1994]
- MEGGYESI Tamás  
2005 *A 20. század urbanisztikájának útvesszői*. Terc Kiadó, Budapest.
- MÓD Aladárné  
1980 Lakótelep, lakás, életmód. *Napjaink*, XIX. évf. 10. sz. 14–16.
- MÓRICZ Zsigmond  
1931 A magyar ipari táj székhelye. Miskolc jövője. *Pesti Napló*, 1931. május 3.
- NÉPSZÁMLÁLÁS  
1880 *A magyar korona országában az 1881. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei*. [Budapest, 1882.] Magyar Társadalomtudományok Digitális Archívuma <http://mtdportal.extra.hu/adatbazisok.html> (utolsó letöltés: 2019. 09. 07.)
- OLAJOS Csaba  
2005 Miskolc második szabályozási terve? Az 1921-es tervpályázat I. díjas terve. *Levéltári Évkönyv*, XII-XI-II. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc. 231–251.
- RUTTKAY Menyhért  
1897 Lucza-szék. A városrendezés tervezete. *Szabadság*, 1897. január 13.
- SOMORJAI Lehel  
2005 „Nagy-Miskolc” koncepció a XX. század elején. *Levéltári Évkönyv*, XII-XIII. Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár, Miskolc. 199–209.
- SZÉCHENYI ISTVÁN  
1848 [1990] *A magyar közlekedési ügyről* (1848) [reprint kiadás: Budapest, 1990.]
- TÓTH Pál  
1980 A lakótelepi jelen gondjairól. *Napjaink*, XIX. évf. 10. sz. 12–14.
- THURZÓ NAGY László  
1966–1967 *Miskolci lexikon*, XI–XIV. kötet. A város krónikája 1907–1913. Miskolc. [Budapest] (kézirat)



VALENTINY Károly

1959 Miskolc. In SÓS Aladár–FARAGÓ Kálmán–HERMÁNY Géza–KOROMPAY György (szerk.): *Sztálinváros, Miskolc, Tatabánya. Városépítésünk fejlődése*. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 89–125.

VÁROSFELJESZTÉSI...

1971–1975 *Városfejlesztési terveink*. Miskolc Városi Tanács, Miskolc. (1971)

VERES László

2003 Miskolc fejlődésének jellemzői a dualizmus korában. In VERES László (szerk.): *Miskolc története IV/2. 1848-tól 1918-ig*, Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Levéltár – Herman Ottó Múzeum, Miskolc. 1079–1099.

VIRÁGH Pál

1955 Miskolc városrendezési problémáiról. *Észak-Magyarország*, XI. évf. 4. 1955. január 29.

WEINER Tibor

2006 Sztálinváros, szocialista város. A városépítés mód-szere. In FEHÉRVÁRI Zoltán–HAJDÚ Virág–PRAKFULVI Endre (szerk.): *Modern és szocreál. Építészet és tervezés Magyarországon 1945–1959*. Magyar Építészeti Múzeum, Budapest.

ZSADÁNYI Guidó (szerk.)

1956 *Műszaki és Természettudományi Egyesületek Szövetsége miskolci városrendezési komplex munkabizottságának összefoglaló jelentése*. METESZ Miskolci Intézőbizottsága, Miskolc.

## CONSTRUCTION OF MISKOLC IN THE 20<sup>th</sup> CENTURY

**Keywords:** 'Large-Miskolc' concept, block of flats technology, prefab architecture, urban development, industrialization

The cityscape of today's Miskolc is mainly dominated by the blocks of flats. Any direction from the city centre, these prefab high-block buildings line along the main roads. The city is built upon the alternating structure of family houses and housing estates. The oversized measure of these block-house districts was generated by the quick growth of Miskolc. Their geographical position was established after 1945, when 10 surrounding municipalities were connected to the old town of Miskolc, according to the administrative conception of creating 'Large-Miskolc', the new city. The roots of the 'Large-Miskolc' idea go back to one hundred years. The conception of a new city was planned by the architects and politicians in the late 19<sup>th</sup> century. After the Second World War the new political system used this idea as a keyword for industrialization and a keyword for constructing the second biggest city in Hungary. Today's cityscape can be understood only if we know the history of the 'Large-Miskolc' idea, given birth by the forced industrialization and the quick increase of population. This paper presents this process, focusing on the determinant architectural programmes and most important documents of the historical period until the change of regime in the late '80-s.

[translated by the editor]

*Ildikó, Hajdú*