

Pilkhoffer Mónika

Városrendezés Pécsen a dualizmus korában*

Az 1870-1914 közötti időszak a városrendezés nagy korszaka volt hazánkban. A leggyorsabban természetesen a főváros fejlődött, amibe az európai gyakorlatnak megfelelően az állam is beavatkozott. A koncentrált szegénység esetleges mozgalmainak megakadályozása, a fővárosnak, mint az ország központjának impozáns kiépítése, a járványok legyőzése és az infrastruktúra megteremtése nem volt elképzelhető központi irányítás nélkül.¹ Pest, Buda és Óbuda egyesítését, Budapest rendezését és fejlesztését a kormány által létrehozott állami szerv, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa irányította. Ilyen nagyságrendű feladattal a vidéki városoknak nem kellett megbirkózniuk, ezért a városrendezés a helyi vezetés, a mérnöki hivatalok hatáskörébe tartozott.

A gyors urbanizáció hatására ugyanakkor nem ritka, hogy városrész nagyságú együttesek jöttek létre vidéken is, de Pesttel ellentétben a meglévő városszerkezet megsemmisítése nélkül.²

Az egész várost átfogó, általános rendezési terv a dualizmus időszakában kevés készült, és Pécs városa nem tartozott ezek közé. Ezt egyrészt a mérnöki hivatal túlterheltségével, másrészt a szükséges pénz hiányával indokolták.³ Sem a pécsi polgármesterek, sem a város mérnökei nem voltak fogékonyak a városépítés modern kérdéseire. A Nendtvich családot, mely a városnak főmérnököt és polgármestert is adott, a tisztességes polgári jólét, de zárkózott, szerény, sőt puritán életmód jellemezte.⁴ A város első emberei a takarékoságot tartották a legfontosabb erénynek a városi költségvetés összeállításánál is. Majorossy Imre polgármester tisztújítást megelőző programbeszédében kénytelen volt elismerni, hogy „a város okszerű és lehető szabályozása a nagy költsön keretének egyik nagyon szerény pontját képezi”.⁵ 1879 és 1908 között Pécsen 153 104 koronát költöttek városrendezésre és városszépítésre. Ugyanerre a célra Székesfehérváron 193 890, Zomborban 468 501, Debrecenben 600 000, Temesváron 1 549 465 koronát fordítottak.⁶ A városrendezési kiadásokat illetően 15 törvényhatósági jogú város előzte meg Pécsen.

Az 1890-es évtized egyik legmarkánsabb városfejlesztő tényezőjének – az ipar mellett – az igazgatási, katonai és szociális intézmények és hivatalok Pécsre telepítését tartjuk. Városrendezési koncepció és pénz híján azonban az új, városképi jelentőségű középületek helyének kiválasztásában a telek olcsóságán kívül semmilyen rendező elv nem érvényesült.⁷

* A tanulmány az MTA TKI és a Habsburg-kori Kutatások Közalapítvány támogatásával készült.

¹ Gyáni Gábor, Bérkaszánya és nyomortelep. A budapesti munkáslakás múltja. Magvető Könyvkiadó, Budapest, 1992. 20-21.o.

² Winkler Gábor, Városépítészet a historizmusban. In: A historizmus művészete Magyarországon. Szerk.: Zádor Anna, MTA Művészettörténeti Kutatóintézet, Budapest, 1993. 40.o.

³ Pécsi Napló, 1901. február 24. 1-3.o.

⁴ Révész Mária, A pécsi törvényhatósági bizottság néhány aktív tagjának családi és társadalmi kapcsolatai a XX. század elején. In: A Dunántúl településtörténete VIII. Szerk.: Nemes István. Pécs, 1990. 353-355.o.

⁵ Márfi Attila (főszerk.) Pécs ezer éve. Szemelvények és források a város történetéből (1009-1962). Pécs Története Alapítvány, Pécs, 1996. 185.o.

⁶ Thirring Gusztáv, A magyar városok statisztikai évkönyve. I. évfolyam, Budapest, 1912. 622-626.o.

⁷ A város telekpolitikáját a legtökéletesebben a bábaképezde helyének kijelölése jellemzi. A vallás- és közoktatásügyi miniszter megunt, hogy a város mindig más és más telket ajánlott fel, ezért 1907-ben megbízta az intézet vezetőjét, hogy ő maga keressen megfelelő telket.

Az ebből adódó hibákat már a kortársak is felrötták a városvezetésnek. A városháza építéskor azonban már hiába sajnálkoztak azon, hogy az nem a takarékpénztárral egy vonalba került, és azon sem lehetett utólag változtatni, hogy a postapalota épületét nem tartották meg a városközpontban. A törvényhatósági bizottság tagjai konzervatív ízléssel bírtak, és a közgyűlési vitákban a stílus drágaságára hivatkozva elbuktattak minden modernebb, szecessziós kezdeményezést.

A késő historizmus új városépítési elveiből⁸ egyedül a sarokra építés módszere terjedt el. A gazdagabb térhatás érdekében a saroktelkeken emelt épületeket gyakran kupolával is kiemelték. Bár 1905-ben felmerült egy városszépítési bizottság létrehozásának ötlete, mégsem lett belőle semmi.⁹ A város nem számíthatott módosabb polgárai támogatására sem: alig tudunk példát hozni olyan alapítványra vagy hagyatékra, amit a város fejlesztésére, szépítésére hoztak létre.¹⁰ A város – akárcsak eddig – spontán módon fejlődött.

Építési szabályrendeletek

A leghatékonyabb városrendező erő Pécsen az 1888-ban kiadott építési szabályrendelet volt. Nem ez volt azonban az építkezésekre vonatkozó első szabályozás a városban. 1864-ben a Helytartótanács utasította a várost, hogy a helyi viszonyoknak megfelelő építkezési szabályzatot dolgozzon ki és terjesszen be.¹¹ Bár ezt megelőzően nem voltak írásba fektetett előírások, de az 1848 előtt létrejött Szépítő Választmány – vagy ahogy később nevezték, a Szépítő Bizottság¹² – ügyelt arra, hogy a házak a biztonsági, egészségi és szépészeti követelményeknek megfelelően, lehetőleg szilárd és tűzbiztos anyagokból készüljenek, az utcák pedig zárt sorosan, rendezetten épüljenek be. A Helytartótanács 1863-ban kiadott rendelete óta az építkezésekről tervet kellett benyújtani a Választmánynak. A város első – a győri mintájára készült – építészeti szabályrendelete 1865-ben lépett életbe.¹³

Doktor Sándor a Rókus domb közelében levő Littke-féle szőlőt jelölte meg, amit 55 000 koronáért meg is vásároltak. (Pécsi Napló, 1907. április 28. 4.o.) A városrendezési terv hiányát a Búza tér a mai napig magán viseli.

⁸ Winkler, i.m., 34-35.o.

⁹ Pécsi Napló, 1905. szeptember 5. 4.o.

¹⁰ A városra nem a nagy összegű egyéni alapítványok, hanem a kaszinók és egyletek közös felajánlásai voltak a jellemzőek. (B. Horváth Csilla, A pécsi polgárok mecénási tevékenységéről a 19. század közepétől az I. világháborúig. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk.: Fodor Zsuzsa. Veszprém, 1995. 239.o.) Az adományozásnak azonban csak kis része vonatkozott középítkezések támogatására, és még a kevés felajánlás közül sem mind érte el a célját. Jó példa erre a Kozma János által a szigeti külvárosi temetőben építendő kápolnára tett alapítvány. Mivel a város a temető felhagyása mellett döntött, a 2000 forint haszonélvezeti jogát bíró özvegy rögtön kijelentette, hogy az összegből egy krajcárt sem ad az új központi temető kápolnájának építésére. (Pécsi Napló, 1902. május 13. 2.o.)

¹¹ Baranya Megyei Levéltár (a továbbiakban BML): Pécs város közigazgatási iratai 2557/1864.

¹² A Szépítő Bizottságok a reformkorban a vidéki városokban is megalakultak, valószínűleg a József nádor kezdeményezésére 1808-ban megalakult pesti Szépítési Bizottság példáját követve, bár nem rendelkeztek ez utóbbihoz hasonló városrendezési koncepcióval és általában saját pénzügyi kerettel sem.

¹³ A szöveg szinte szó szerint követte a győri építési szabályrendeletet, amit még 1847-ben készített a Budán működő Királyi Építési Igazgatóság.

1888-ban új, bővebb rendeletet alkotott a város. A leglényegesebb változás az volt, hogy a Szépitő Bizottmány szerepét az építési szakbizottság váltotta fel. A városi tanácshoz benyújtott, tervrajzokkal ellátott építési kérelmet a helyszíni szemle jegyzőkönyve alapján az építési szakbizottság javaslatára a tanács véleményezte.¹⁴ Előfordulhatott, hogy egy építész által készített tervet egy másik mester valósított meg. Ebben az esetben „a szerkezetek helyességéért a művezető építész, – ellenben a felhasznált anyag és a kiviteli munka jó minőségéért és a biztonsági szempontból szükséges rendőri intézkedésekért a vállalkozó építőmester vagy iparos felelős”.¹⁵ Az épület elkészülte, majd az újabb helyszíni szemle után kiadott lakhatási engedély birtokában lehetett csak a házba költözni. Ennek megszegése kihágásnak minősült, és 5-től 50 forintig terjedő pénzbírsággal vagy 1 naptól 5 napig tartó elzárással büntették. Úgy tűnik, ez a rendelkezés csak lassan ment át a köztudatba, mert az 1890-es évek első felében egész szép összeg folyt be ezekből a büntetésekből. Az építetők a legtöbb esetben nem tudták, hogy lakhatási engedélyért kellett volna folyamodniuk. 1895-ben még a törvényhatósági bizottság tagját, az építész Piatsek Gyulát is 5 forint pénzbírságra ítélték, mert az általa épített nyaralóját lakhatási engedély nélkül vette birtokba.¹⁶

A másik újdonság a város építési kerületekre történt felosztása volt. Az I. építési kerület a Széchenyi, Scitovszky, Majláth és Kis tereket, valamint a Király, a Ferenciek, az Irgalmas és az Iskola utcákat foglalta magába. Itt csakis emeletes, kő- vagy téglapépületeket lehetett felhúzni, zárt sorban. A II. kerületbe tartozott a Petrezselyem és Kálvária utcák kivételével a belváros többi része, a budai külvárosból az Ágoston tér, a Sörház, Malom és Fő utca, a szigeti külvárosból a Klimó és a Báthory utca, valamint a Makár utca és a Szigeti országút egy része, a siklói külvárosból pedig a Siklói országút és az Indóház utca, valamint a Siklói utca a vasútig és az Alsó-Malom utca a Czindery utcáig. Ebben a városrészben emeletes és földszintes épületeket egyaránt lehetett emelni, de csak kőből vagy téglából. Az I. és II. kerületben rögzítették a lakóházak átlagos magasságát: az egyemeletes épületek 12, a kétszintesek 16, a háromemeletesek 20, a négyszintesek 24 méter magasra épülhettek. Egy lakóhelyiségnek 4 méter mélységgel és 3 méter szélességgel, és legalább 3,15 méter belmagassággal kellett rendelkeznie. A III. építési egység a város összes többi belterületét és a 300 méteren belül levő külterületeket, míg a IV. kerület az ezen kívül eső részeket tartalmazta. Itt tetszés szerinti anyagból és modorban lehetett építkezni, de a 12 m² alapterületű szobák mennyezetének itt is el kellett érnie a 2,60 métert. Az első három kerületben a házak fedésére csak tűzbiztos anyag (cserép, pala,

¹⁴ Az épületről homlokzati, alap- és metszterajzokat kellett benyújtani 1:50, illetve 1:100 léptékben, két példányban. Ha a terveket a mérnöki hivatal megfelelőnek találta, a helyszíni szemlére kiküldött bizottság a szomszédok jelenlétében megállapította az utcavonalat, az építési anyag tárolásának, a pöcegödörnek és a kutaknak a helyét.

¹⁵ BML: IV. 1418. Pécs város szabályrendeletei, 60. sz.

¹⁶ BML: Pécs v. közig. ir. 15876/1895.

réz, bádog) volt alkalmazható. Az építési anyagok minőségét a téglák méretéről 1898-ban hozott rendelet biztosította.¹⁷ Pincében és szuterénben tilos volt lakást berendezni. Kamrákat, bódékat és árnyékszékeket nem lehetett az utcavonalra helyezni. Az I. és II. kerületben a korábbi renDELETEH hasonlóan továbbra sem engedték a falakat fehérre meszolni, mert az azokról „visszaverődött napsugarak a szemet rontják.”¹⁸ Ugyanitt nem lehetett az egészségre ártalmas gyárakat sem építeni. Az építési szabályrendelet 1888-as megjelenése elég későinek tűnik, hiszen Debrecenben már 1873-ban, Sopronban és Kecskeméten 1875-ben megjelentek az építési szabályozások. Ugyanakkor övezetes rendszerének köszönhetően a pécsi korszerűbb volt ezeknél. Az építési szabályrendelet Pécsen is megszületett már 1873-ban, de arról egy évvel később kiderült, hogy teljesen át kell dolgozni.¹⁹ Nem ez volt az egyetlen olyan kérdés a városban, melynek szabályozása évtizedekre elhúzódott. Bár az építési szabályrendelet tárgyalása 1881-ben és 1886-ban is napirendre került, az új rendelet csak 1888-ban lépett életbe.²⁰ A dualizmus kori szabályrendeleteket más városokban is gyakran módosították, javították. Így például az 1867-ben megfogalmazott, de csak 1874-ben jóváhagyott székesfehérvári építési szabályrendeleten 1882-ben, majd 1884-ben is változtattak.²¹ A pécsit 1917-ben minden módosítás nélkül adták újra ki, de nem azért, mert ne lett volna rajta javítanivaló.²² Több más várossal ellentétben Pécs vezetőinek gondolkozásából teljesen hiányzott a város szépítésének programja, melynek nem voltak meg az anyagi feltételei sem: míg Miskolcon az építési szabályrendelet megsértéséből származó bírságok a városszépítési alapba, addig Pécsen a szegényház javára folytak be.

Az Államépítészeti Hivatal

Pécsen volt a székhelye a Baranya megyei Államépítészeti Hivatalnak, mely a magasépítés mellett út-, híd-, vasút- és vízépítéssel is foglalkozott. A kereskedelemügyi miniszter vezetése alá tartozó intézmény hatásköre nem terjedt ki a pécsi ügyekre, de néhány mérnöke befolyást gyakorolt a város építészetére is. Elsősorban Blum Gyula²³ utódát, az 1890-ben Mosonvármegyéből áthelyezett főmérnököt, Kovácsfi Kálmánt kell kiemelnünk, aki mindig szerepet kapott a városi pályázatok bíráló bizottságában. Az Államépítészeti Hivatal mérnökei

¹⁷ E szerint a falazótéglnak 29 cm hosszúnak, 14 cm szélesnek és 6,5 cm vastagnak; a cserépnek 37 cm hosszúnak és 18,5 cm szélesnek kellett lennie. (BML: IV. 1418. Pécs város szabályrendeletei, 56. sz.)

¹⁸ BML: Pécs v. közig. ir. 1078/4439/1865.

¹⁹ A módosított tervezet 1875-ben készült el, mely munkában Ivánkovits István építész is részt vett. (*Sonkoly Károly*, A pécsi Pénzügyigazgatóság palotája és építész, Ivánkovits István. In: Népek együttélése Dél-Pannóniában. Tanulmányok Szita László 70. születésnapjára. Szerk.: Lengvári István, Vonyó József. Pannónia Könyvek, Pécs, 2003. 394.o.)

²⁰ *Kajtár István*, Magyar városi önkormányzatok (1848-1918). Akadémiai Kiadó, Budapest, 1992. 119.o.

²¹ *Csurgai Horváth József*, Székesfehérvár városképi alakulása a dualizmus korában. In: *Struktúra és városkép a dualizmus korában*. Szerk.: Tóth G. Péter. Laczkó Dezső Múzeum, Veszprém, 2002. 284-285.o.

²² BML: IV. 1418. Pécs város szabályrendeletei 78.sz.

²³ Nem tudjuk, hogy a pécsi származású Blum Gyulát hová helyezték át 1890-ben, de 1898-ban a Budapesti Államépítészeti Hivatal vezetésével bízta meg a kereskedelemügyi miniszter. (Pécsi Napló, 1898. április 28. 3.o.)

részt vettek a pécsi középületek építését ellenőrző, valamint a kőműves-, kőfaragó-, és ácsmesteri képzettség megvizsgálására szervezett bizottságok munkájában is.

1896-ban került Pécsre Némethy József, aki hivatali tevékenysége mellett 1902-ben könyvet írt *Építési tájékoztató, Az építési ipar gyakorlati kézikönyve* címmel. A két kötetes, tekintélyes méretű, hiánypótló könyv az építető és építő közönségnek kívánt hasznos tanácsokat nyújtani. A szerző öt nagy fejezetben tárgyalta az építőanyagok és munkabérek egységárait, az építési munkák díjszabályzatát, táblázatokba foglalta az építkezések során leggyakrabban előforduló számításokat, segítséget adott az építési iratok kitöltéséhez, felsorolta a magyar anyagok beszerzési forrásait, és kísérletet tett arra, hogy a német szakkifejezéseket magyarral cserélje fel. Meg kell még említenünk az 1889-1891 között segédmérnökként alkalmazott Burgstaller Lajost, aki 1893-tól raktárépületeket tervezett illetve épített újjá a fiumei kikötőben. Az ő nevéhez köthető az 1893-ban emelt fiumei világítótorony terveinek elkészítése is.²⁴

A Mérnöki Hivatal

A város épülését, rendezését és szépítését a mérnöki hivatal irányította. A sokrétű és állandóan szaporodó feladatok a hivatal többszöri átszervezését és bővítését eredményezték. A sok munka és a nagy felelősség nem mindig volt vonzó a mérnökök számára, akik a vasútnál vagy más vállalatnál magasabb fizetést kaptak. Az 1870-es években még az egyetemet végzett magyar mérnökök kis száma is súlyosbította a helyzetet, de később is gyakran előfordult, hogy a mérnöki állások betöltetlenek maradtak, vagy meg kellett elégedni a más képzettségű jelentkezőkkel. A pécsi mérnöki hivatal a századfordulón annak ellenére küszködött munkaerőhiánnyal, hogy 1883-1907 között 15 pécsi születésű diák kapott a Műegyetemen mérnöki oklevelet. Közülük csupán egy mérnök helyezkedett el az Államépítészeti, egy pedig a város mérnöki hivatalánál.²⁵

1872-ig egyetlen mérnök látta el az építkezésekkel kapcsolatos összes teendőt. Ekkor a belügyminiszter jóváhagyta egy fő- és egy almérnöki állás létesítését. A pályázat két jelentkezője közül azonban csak Lukrits Ignác felelt meg a feltételeknek, akit 1873-ig helyettes mérnökként alkalmaztak.²⁶ 1873 márciusában Horváth Gyulát, augusztusban Mikes Gyulát választották főmérnökké, de az állást egyikőjük sem fogadta el. 1874-ben Zsilla Vilmos végre elfoglalta a főmérnöki széket. Őt 1878-ban Nendtvich Sándor váltotta fel, akit 1884-ben és

²⁴ *Architektura Historicisma u Rijeci. Architecture of Historicism in Rijeka. 1845-1900. Museum of Modern Art, Rijeka, 2001. 399-405. és 417.o.*

²⁵ A m. kir. József-Műegyetem oklevéljegyzéke. I. sorozat. 1873-1928. Budapest, 1929. A város hivatalaiban dolgozó mérnökök száma akkor is kevés, ha tudjuk, hogy a pécsi születés nem feltétlenül jelentette azt, hogy az illető itt is nevelkedett, és a diploma megszerzése után szülővárosába tért vissza; az Államépítészeti Hivatal mérnökeit pedig gyakran helyezték át más városokba.

²⁶ Lukrits Ignác már a 19. század közepén is a város alkalmazásában állt. 1843-ból ismert az ún. „Földabrosz”-a. Lukrits várostérképe a telkeket és a házakat nem tüntette fel, de az utcák nevét már magyarul hozta. (*Sonkoly Károly, A Pécs, János utca 8. szám műemléki kutatás dokumentációja. Kézirat, 2002. 17.o.*)

1890-ben is újraválasztottak. Az almérnök, majd 1878-tól másodmérnöknek nevezett tisztviselő Lukrits Ignác volt 1884-ig. Nyugdíjazása után állására senki sem jelentkezett, ezért a város kénytelen volt az 1000 forintos fizetést 1200 forintra felemelni. 1885-től Beretvás Sándor látta el a másodmérnöki feladatokat, akit azonban 1890-ben nem választottak újra. Helyére Munczhardt Géza (1864-1894) került.²⁷ Ő még rövidebb ideig maradt ezen a poszton, mert az 1890-ben váratlanul meghalt Nendtvich helyére a főispán először helyettes, majd 1891-től rendes főmérnökké nevezte ki. A fiatalon elhunyt Munczhardt csak négy évig vezethette a mérnöki hivatalt. Halála után, 1894-től egészen 1925-ös lemondásáig Rauch János (Cservenka, 1865 – Pécs, ?) töltötte be a főmérnöki tisztséget.²⁸

Rauch középiskoláit Szegeden és Pécsen végezte. 1890-ben szerzett diplomát a Műegyetemen, majd magánvállaltnál kezdett dolgozni. 1891-ben került az első osztálymérnöki állásba.²⁹ Több évtizedes főmérnöki működése alatt sokat fejlődött a város, de az építkezések vezetésében és ellenőrzésében, a tervpályázatok bíráló bizottságában fontos szerepet játszó hivatalnok saját terveivel alig formálta a várost. Rauch tervezte a központi temető ravatalozóját, és a szigeti külvárosi elemi iskolán is ott hagyta a keze nyomát, átdolgozva Kaufer Sándor terveit. 1903-ban készítette el a Bálisci dűlőben emelt saját villája rajzait.³⁰

1890-ben a belügyminiszter elrendelte a mérnöki hivatal átszervezését.³¹ Az újságokban 1891-ben megjelentetett felhívás 1600 forintos évi fizetéssel egy főmérnöki, 1300 forintos jövedelemmel két osztálymérnöki, évi 600 forintért egy műszaki gyakornoki és 500 forintért egy kezelőtiszt állásra hirdetett pályázatot.³² Munczhardt főmérnök és Rauch osztálymérnök mellett 1893-ban kezdett dolgozni Cséfy Flórián mérnökgyakornok és Péter Ferenc segéd tiszt. 1894-ben került az első osztálymérnök státuszába Klein István.³³ A második osztálymérnöki poszt éveken keresztül üres maradt. Mivel ezt az állást 1894-ben sem sikerült szakképzett emberrel betölteni, a város átmenetileg Kaufer Sándort alkalmazta. Őt Szmik Antal³⁴, majd lemondása után Katona János (Szeged, 1873 – ?) követte. Katona a piarista gimnázium elvégzése után Budapesten szerzett építészmérnöki diplomát 1897-ben. Pécsre kerülése előtt építési irodákban és a MÁV

²⁷ Munczhardt Géza pécsi középiskolai tanulmányai után a József Műegyetemen szerzett diplomát, majd az Esterházy hercegnél kezdett dolgozni. (Pécsi Napló, 1894. április 28. 3.o.)

²⁸ BML: Pécs v. közig. ir. 276/11409/1872, 255/1873, 465/1873, 19/1874, 76/1878, 81/1884, 75/1890, 287/1890, 189/1890, 99/1891, 67/1894, 68/1894. számú közgyűlési határozatok. A mérnöki hivatallal kapcsolatos dokumentumokat Nagy Imre Gábor főlevéltáros gyűjtötte össze és bocsátotta rendelkezésünkre.

²⁹ Zsadányi Oszkár-Klamár Gyula, Pécsi fejek. Pécs, 1928. 222.o. 1921-1925 között a gázgyár és a villamos vasút is az ő vezetése alatt állt.

³⁰ BML: Pécs v. közig. ir. 18618/1903.

³¹ BML: Pécs v. közig. ir. 288/17963/1890.

³² A főmérnöktől és az első osztálymérnöktől az építészmérnöki oklevél mellett gyakorlat felmutatását is elvárták. A műszaki gyakornoksághoz főreal vagy középipartanoda, a kezelő tiszt állásához gyakorlati képzettség volt szükséges. (Pécsi Figyelő, 1891. augusztus 12. 6.o.)

³³ Klein 1898-ban elköltözött Pécsről, mert pályázat útján elnyerte a nyíregyházi főmérnöki állást. (Pécsi Napló, 1898. január 23. 6.o.)

³⁴ Szmik Antal korábban Pancsován, Újvidéken, Zomborban, majd hosszabb ideig Erdélyben élt. Nagy műgyűjtő volt; archeológiai, numizmatikai és etnográfiai gyűjteményeinek darabjaiból a Jótékony Nőegylet 1899-ben kiállítást rendezett. (Pécsi Napló, 1899. február 19. 7.o.)

magasépítészeti osztályán működött.³⁵ 1908-ban a nyugdíjba vonult Slezák Vitus első osztálymérnöki állásába került, az ő helyére pedig Beczkay Jenő érkezett. A hivatalnak az építészeti feladatokon kívül számos műszaki teendője akadt, úgy mint az utcakövezés, járdalerakás, térképkészítés, lejt mérés. A dualizmus kori utolsó nagy átszervezés 1912-ben következett be. Az eddigi személyzet mellé akkor egy gépészmérnököt, egy földmérőt, egy építőmestert és egy rajzoló szerződtek.³⁶

A város adottságai

Pécs utcarendszerének és városszerkezetének kialakulására nagy hatást gyakoroltak a természeti tényezők. A domborzati viszonyok, a talaj minősége, a talajvíz és a vízfolyások, sőt még a szél is befolyásolták az utcák irányát. Az ókorban a domborzati viszonyokhoz igazodva kijelölt főutak nyomvonala meghatározta a város belső útvonalainak irányát is. Elsőként az építkezésre alkalmas talajú területek épültek be, azok, ahol sziklatalajra, pannon homokra vagy a Mecsekből lefutó patakok hordalékkúpjaira lehetett építkezni. Ilyen hordalékkúpon jött létre a Siklósi utca, mely még a századfordulón is az egyetlen rész volt, ahol a Pécsi víz lapályán a vasúton túli területre át lehetett jutni. A magas talajvíz a XX. század elejéig távol tartotta a lakosságot a déli irányba való terjeszkedéstől. Ezért korszakunkban főleg északi irányba épült a város, ahol a filoxéra következtében elveszítették gazdasági szerepüket a korábbi szőlők. Hiába ostromozta a sajtó a Mecsek oldal beépülését – ahol az utcák meredeksége miatt gondot okozott a közművek bevezetése, a közlekedés megoldása –, városrendezési terv és a mocsaras részek lecsapolása hiányában a lakosság kénytelen volt a mecseki szőlőkbe egyre mélyebben behatolni. Nagy problémát jelent a mai napig a vízfolyások és az utcák irányának egybeesése. Nagyobb esők után a századfordulón a gyalogos közlekedés biztosítására egy 15 méteres, mozgó hidat toltak a Széchenyi térre.³⁷ A fő égtájaktól eltérő utcavonalak (Apáca, Munkácsy Mihály utca) megszületésében a szél ellen való védekezés is közrejátszott.³⁸

A szabad királyi városi rang elnyerése (1780) után eladták a városkapukat,³⁹ a városfalakat lebontották, vagy az új telektulajdonosok hozzáépítették házaikat. Ezzel könnyebb lett a városrészek közötti közlekedés, de körút kiépítésére nem gondoltak. A belvárost három külváros ölelte körül: a budai, a szigeti és a siklósi. Bár 1864-ben a várost kerületekre osztották fel, a

³⁵ Zsadányi Oszkár-Klamár Gyula, Pécsi fejek. Pécs, 1928. 30.o.

³⁶ BML: Pécs v. közig. ir. 253/20838/1912.

³⁷ Pécsi Napló, 1905. június 11. 8.o.

³⁸ Szász István, A természeti és az épített környezet kölcsönhatásának néhány kérdése a pécsi belvárosban. In: Tanulmányok Pécs történetéből 5-6. Szerk.: Font Márta, Vonyó József. Pécs, 1999. 23-29.o.

³⁹ Először a budai, majd a siklósi kaputól szabadult meg a város 1786-ban. A szigeti kapu bontását csak 1818 után kezdték meg. A Kaposvár irányába vezető utat elzáró Vas kapu felszámolásáról nincs semmilyen adat. (Nagy Lajos, Adatok a pécsi városfalak, városárok és három városkapu történetéhez. In: A Janus Pannonius Múzeum Évkönyve XXI-XXII. Pécs, 1979. 249-251.o.)

gyakorlatban továbbra is a külvárosok szerinti tagolást használták.⁴⁰ A budai külváros volt a legrégebb és legnagyobb városrész. Korai kialakulását a Tettye patak vízi energiájának köszönhette. A szigeti külváros elsősorban mezőgazdasági jellegű volt, míg a legfiatalabb siklói városrészben még a 19. században is főleg majorok és gazdasági épületek álltak.

Pécsett 1864-ig az utcák neveinél nagyobb jelentőségük volt a házsámoknak. A házakat az utcáktól függetlenül, városrészenként látták el számmal. Az egyes házsámot a Jókai utca 8. számú épület – az egykori provizorátus – kapta, a legmagasabb házsám megegyezett az összes épület számával.⁴¹ 1864-ben a házakat utcánként számozták meg, de úgy, hogy az egyes számtól indulva végigmentek az egyik oldalon, majd az utca másik oldalán visszafelé haladva folytatták a számsort. Így a legmagasabb házsám az egyessel került szembe. Az utcanevek szerepének növekedését mutatja, hogy 22 utca kapott ekkor új nevet. A névadásnál az egyes utcák jellegzetességei (lejtése, nevezetesebb épülete vagy lakója) helyett előtérbe kerültek a nemzeti vagy városi hírességek. Nagy hibája volt ennek a rendszernek, hogy az üres illetve a két utcára kiérő telkek be nem épített végei nem kaptak házsámot. Így hamarosan a beépítésekkel felszaporodó tört számok okoztak egyre több gondot. Ezt a problémát az 1885-ös újraszámozáskor sikerült kiküszöbölni.⁴² Ekkor vezették be az utcák páros és páratlan oldali számozását is.⁴³

A városrészek fejlődése

A belváros a középkorból megörökölte a kettős – világi (Széchenyi tér) és egyházi (Szent István tér) – városközpontot és a nyugat-keleti főutcákat (Király és Ferencesek utcája).⁴⁴ A Széchenyi tér korszakunkban épült hatalmas háztömbjei szétfeszítették a városközpont klasszicizáló képét, kisvárosias hangulatát. A katonai kórházként funkcionáló egykori dominikánus kolostor helyén emelt színház előtt 1895-re új közteret (Színház tér) alakítottak ki.⁴⁵ A város első, Joseph de Haüy hadmérnök által 1686/87-ben készített térképének utcahálózata három kisebb új utcától eltekintve megegyezik a maival. Új utca kialakítására a kisajátítás óriási költségei miatt ekkor már csak beépítetlen területen vállalkoztak, ezért nem sikerült a Ferencesek és az Apáca utca nagy tömbje között utcát nyitni.⁴⁶ 1894-ben – az 1881-ben kijelölt nyomvonal mentén – nyílt meg az Eötvös utca az egykori püspökkert területén. 1905-ben kezdtek hozzá, de csak 1910-ben adták

⁴⁰ Madas József, A pécsi Budai Külváros telkei, házai és utcái I-II. Adatgyűjtemény, Pécs, 1985. 7.o.

⁴¹ Mivel nem a telkeket, hanem csak a házakat számozták meg, egy üres telek beépítésekor az új épület a legmagasabb számot kapta. Így két egymástól nagyon távoli házsám könnyen egymás mellé kerülhetett. Ráadásul a tulajdonosok a házsám táblákat gyakran lemeszelték vagy leszedték. A házsámok rendezetlensége az adóbehajtást és a beszállásolást is megnehezítette.

⁴² A dupla telkek ekkor kaptak mindkét utcában házsámot, sőt még a sarokházaknak is két számuk lett.

⁴³ Madas József, Pécs belvárosának utcanevei. In: Baranyai Helytörténetírás 1977. Pécs, 1979. 397-439.o.

⁴⁴ Dercsényi Dezső–Pogány Frigyes–Szentkirályi Zoltán, Pécs. Műszaki Könyvkiadó, Budapest, 1966. 75.o.

⁴⁵ Németh Béla, A pécsi Dominikánus-ház története, Pécs, 1903. 1.o.

⁴⁶ BML: Pécs v. közig. ir. 12185/1889.

át a forgalomnak az Országútra kivezető, rövid Bercsényi utcát. A városháza újjáépítésekor, 1905-ben keletkezett a Városház köz. A mérnöki hivatal még a kisebb utcarendezési problémákkal is nehezen boldogult. A Weidinger-féle ház kisajátításával és lebontásával 1905-re végre sikerült az Országútra kivezetni a Deák – ma Jókai – utcát. A környék lakói több éves küzdelmet folytattak a Kígyó utca piroslámpás házainak felszámolásáért.⁴⁷ A belváros egyik szégyenfoltja a teljesen rendezetlen Citrom utca volt. Az 1888-ban kiadott építési szabályrendelet kevés sikerrel küzdött a görbe utcavonalak kiegyenesítéséért, hiszen erre csak új ház építésekor nyílt lehetőség. A belvárosban került sor a legtöbb utca átkeresztelésére.⁴⁸ Az új utcanevek kivétel nélkül országos vagy városi nagyságoknak állítottak emléket.

Több utcanyitásra nyílt lehetőség a külvárosokban. Mivel nem volt rendezési terv arról, hogy merre épüljön a város, az új területek beépülése elsősorban magánszemélyek saját földjei parcellázásának volt köszönhető. Az új utcák kijelölése így általában a polgárok kérésére történt. A vizsgált időszakban 10 új utca keletkezett a budai külvárosban.⁴⁹ Bár a Tettye vízére épült ipar ekkorra már lehanyatlott, a városrész életében továbbra is meghatározó maradt az ipari jelleg. Az ipar városszervező erejét felerősítette a tömegközlekedés hiánya, melynek következtében a munkások az üzem közelében igyekeztek lakást találni maguknak. A városrész növekedését ekkor a Zsolnay gyár és a bányavidék településfejlesztő hatása befolyásolta. A Zsolnay család a gyár területén kívül is számos telket bírt, melyek egy részén munkáslakásokat épített, más részét házhelyekként értékesítette. A déli irányú terjeszkedésnek a vasút állta útját, ezért a külváros elsősorban északi és keleti irányban növekedett. Ez azt is jelentette egyben, hogy a síkság helyett inkább a hegy felé törekedtek. Főleg a Felsővámház és az Ágoston utca közötti terület (Sándor és Kis utca) és a Kálvária utca feletti, Zsolnay által 1882 és 1894 között felparcellázott rész (a korábbi temető területén kialakított Mihály, Virág, Zöldfa utca) fejlődött gyorsan. Ezekben az egymásra merőleges, egyenes vonalú utcákon már látszik, hogy a mérnöki hivatal jelölte ki őket. Erdősi Ferenc véleménye szerint a Mecsek oldalon nem kellett volna mereven ragaszkodni az egyenes utcavonalhoz, mely így túlságosan meredek utcákat eredményezett.⁵⁰

A szigeti külváros nyugati és északi irányban bővült. Dél-felé itt nem a vasút, hanem a vizes talaj, a sertéshizlalda büze, a temetők és az amerikai szőlőtelep állta a terjeszkedés útját.

⁴⁷ A rossz emlékü utcának 1912-ben még a nevét is Tímár utcára változtatták.

⁴⁸ 1885-ben az Óposta utca nevét Perczelre, 1893-ban a Kis teret Jókai térre, 1900-ban a Nepomuk utcát Munkácsyra, 1901-ben a Plébánia utcát Inczedy Dénes utcára, 1904-ben az Iskola utcát Kardos Kálmánra, 1912-ben a Kert utca nevét Dischka Győző utcára változtatták. (Madas József, Pécs belvárosának utcanevei. In: Baranyai Helytörténetírás 1977. Pécs, 1979. 400-411.o.)

⁴⁹ Az új utcákat az 1887-es és az 1904-es házszámjegyzékek összehasonlításával kaptuk meg. Egy utca megnyitása és beépülése között azonban néha több év is eltelt. Az itt felsorolt utak egy része forgalmi szempontból már korábban is funkcionált, csak éppen házak nem szegélyezték. A budai külvárosban a Basalmali út, a Haviboldogasszony dűlő, a Kis, a Mihály, a Sándor, a Temető, az Újvilág és a Virág utcák, a Mohácsi és a Pécsváradi országút kezdtek beépülni. (Németh Béla szerk., Szabad kir. Pécs város házszámainak sorozata. Pécs, 1887. és Puskás Andor szerk., Jegyzéke a Pécs szab. kir. város és határában lévő épületeknek. Pécs, 1904.)

⁵⁰ Erdősi Ferenc, A pécsi városszerkezet fejlődése és a városrészek funkcióinak alakulása a kapitalizmus korában. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Közlemények 6. Pécs, 1968. 89-94.o.

A házszámjegyzékek szerint 12 új utcát kezdtek ekkor beépíteni, de ennél több új utca létesült.⁵¹ A Mezőszél utca kivételével minden új út a Szigeti országúttól északra került kialakításra. A kétlaki foglalkozású lakossággal rendelkező, mezőgazdasági jellegű városrészben az ipar városfejlesztő szerepét a középítkezések – katonai létesítmények, kórházak és árvaházak – pótolta. A budai külváros keleti, a szigeti nyugati irányú terjeszkedésével a város aránytalanul hosszan nyúlt el a Mecsek lábánál.

A siklói városrész növekedését a vasút és a mocsaras talaj is hátráltatta. A fellendülés a vasútállomás újjáépülése és az Indóház utca „sugárúttá” történt kiépítése után gyorsult fel. Ezzel a siklói külváros utcaszerkezete kettős főtengelyűvé vált. Nem lett ugyanakkor üzletutca az Indóház út, mert a városba érkező kocsiforgalom hatására ezt a funkciót már a Siklói út töltötte be.⁵² A legtöbb újonnan kialakított utca az Indóház utcából indult (a Schlauch villatelep utcái: Imre, Gizella, Arany János valamint a Ráth utca). Nem sikerült az Imre utca középső részét kiépíteni. Továbbra is problémát okozott, hogy a város nem gondoskodott a talajvíz levezetéséről. A sajtó Velencéhez hasonlította ezt a területet, azzal a különbséggel, „hogy míg Velencében a házak vannak vízben, nálunk a víz van a házakban”.⁵³ Az elmeógyógyintézethez közeli részekben a város évekig húzódoó kisajátítási pere is visszafogta az építkezési kedvet. Ennek a térségnek a beépítésére készült egyedül rendezési terv még 1907-ben, de végrehajtására csak az 1. világháború után került sor. A városrész vasúton túli részei adtak helyet a belterületről kitelepedő ipari üzemeknek, városi létesítményeknek. Mivel a nyersanyagok főleg dél felől érkeztek a városba, és a szén megjelenésével az üzemeket az energiaigény nem kötötte már a Tettye patakhoz, a legiparosultabb városrész a siklói külváros lett. Míg a budai külvárosban ipari körzetek alakultak ki, a siklósiban egyenletesen váltakoztak a lakórészek és az ipartelepek.

Az utcarendezésnél többet költött a város az utcák burkolására. A századfordulón makadám borítású utakat már nem igen készítettek. A két használatos burkolat a keramitkő illetve az aszfalt volt. Gyakori megoldás volt, hogy a járdákat aszfaltozták, a kocsitutat keramittal borították. A keramit és az aszfalt versengéséből 1901-ben, az Indóház utca burkolásakor az aszfalt került ki győztesen. A város egyetlen egyenes és széles útjának kiépítéséről a városatyák hónapokig vitatkoztak. Az aszfalt előnyeiről akkor még nem volt a közgyűlés minden tagja meggyőződve, és a két burkolóanyag tartósságától függően az árakról is megoszlottak a vélemények. Az aszfalt fő hibája, hogy nyáron megolvad, és a kocsik súlya alatt hullámos lesz, ugyanakkor mentes a portól

⁵¹ Alajos, Alsó-Makár, Fröhweisz-völgy, Kis-király, Kis-Makár, Mezőszél, Nyár, Őz, Petőfi Sándor, Tavasz utca. Létezett már a Hadapród és a Kürt utca, valamint a Mecsek és Juhász Gyula utca, de házak még alig emelkedtek ezek mentén. (Németh Béla szerk., Szabad kir. Pécs város házszámainak sorozata. Pécs, 1887. és Puskás Andor szerk., Jegyzéke a Pécs szab. kir. város és határában lévő épületeknek. Pécs, 1904.)

⁵² Erdősi Ferenc, A pécsi városszerkezet fejlődése és a városrészek funkcióinak alakulása a kapitalizmus korában. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Közlemények 6. Pécs, 1968. 28-29.o.

⁵³ Pécsi Napló, 1902. május 29. 4-5.o.

és a sártól. A keramitot tartósabbnak, de esős időben csúszósnak tartották. Az Indóház utca lakói az aszfalt mellett szálltak síkra, mert a keramit „olyan hangos, hogy a felnőtt lakók agyrázkódást szenvednek, a kicsinyek szörnyet halnak”.⁵⁴ A pontosan fél éven keresztül húzódó kérdésben végül az aszfalt hívei nyertek. Alig húsz évvel azután, hogy 1890-ben megkezdték a Király utca aszfaltozását, a belváros utcáit és a fő külvárosi országutakat aszfalt borította. Sok gondot okozott ugyanakkor, hogy a mérnöki hivatal minden koncepció nélkül aszfaltoztatta az utcákat. Utolsók közt került sor például a városi kórház vagy a főreáliskola utcájának aszfaltozására.

A városrészek épületállományának fejlődésére semmilyen adattal nem rendelkezünk. Erdősi Ferenc a házsámjegyzékek alapján tett kísérletet arra, hogy 1887 és 1904 között a házak számának változását városrészenként kimutassa.⁵⁵ Ha abszolút számaival nem is értünk egyet, a fejlődés tendenciája helyes lehet. Számításai szerint a legnagyobb mértékben a siklósi külváros fejlődött, ezt követte a szigeti, a budai városrész és végül a belváros. Ennek eredményeképp a belváros és a budai külváros részesedése Pécs házállományából csökkent, míg a szigeti és siklósi városrésze növekedett.⁵⁶

⁵⁴ Pécsi Napló, 1900. augusztus 2. 3. o.

⁵⁵ Először magunk is ebből a forrásból akartuk az épületeket összeszámolni, mert így lehetőség nyílt volna az egyes városrészek összehasonlítására is. Két épületjegyzék különbségei pedig nemcsak a lakóházak számának növekedését, de egyes utcák gyorsabb kiépülését, és a földszintes-emeletes házak arányának változását is kimutatta volna. Azonban a sarokházak és a két utcára nyíló telkek – mivel két házszámmal rendelkeztek – duplán szerepelnek a jegyzékekben. Kísérletet tettünk a házak összeszámlálására az ismétlések nélkül. Ekkor azonban az a kérdés merült fel, hogy a kétszer szereplő épületeket melyik utcához számoljuk. A belváros és a budai külváros házai esetében a problémára megoldás lett volna, ha a kataszteri térkép és Madas József könyvei alapján minden épületet egyesével beazonosítunk, de mivel ilyen Madas-féle adatgyűjtemény a szigeti és siklósi külvárosok esetében nem áll rendelkezésünkre, ezért a feldolgozásnak ezt a formáját végleg elvetettük.

⁵⁶ Erdősi Ferenc, A pécsi városszerkezet fejlődése és a városrészek funkcióinak alakulása a kapitalizmus korában. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Közlemények 6. Pécs, 1968. 3-4. ábra