
GYŐR TÖRTÉNETI-TELEPÜLÉSFÖLDRAJZA

Lenner Tibor

HISTORICAL AND SETTLEMENT MORPHOLOGY OF GYŐR CITY

In the present study, the authors examine the spatial development of Győr, a West-Transdanubian city, by means of the methods of historical and settlement morphology. By the exploration of the urban functions changing through time and by the analysis of the ground plan attesting the contours of the settlement structure through ages in history, the authors provide information for a settlement-morphological examination of the city.

Győr has responded to the challenges of history by the continuous innovation of its functions. Among its major functions, let hereby be mentioned that, in the early period of its history, the town functioned as a river-crossing point; later, it developed into a bridge-town. The river-crossing was protected by a fortress and the town became an Episcopal seat, too. Győr was an important centre of the export of cereals on the Danube in the 17th century. After the construction of railways on the turn of the 19th and 20th centuries, Győr compensated the decreasing volume of cereal trade by enormous industrial production. By the present day, Győr has become a regional centre, thanks to the number of its inhabitants, its economic significance and the wide range of its functions.

The ground plan contours of the city are closed and uniform. The historical core of the settlement, Belváros, Újváros, Sziget and Révfalu is situated in the northern one-third of the settlement body. The residential areas built in the 20th century, about two thirds of the surface area of the city, were built away from the rivers, on the high areas South-East of the rivers, thus no more under the risk of being flooded.

The system of streets situated at straight angles, as is the case in Győr's centre, does not date back to the ancient Roman origin. The analysis of the interrelation between the terrain and the structure of the settlement shows that the coordinates of the ancient Roman roads and those of today's street lines as well as the level differences thereof significantly differ. The urban development of the early medieval Győr started out with a double core. The settlement structure of the castle and the roughly pear-shaped castle-foot residential area was determined by the long, narrow, irregularly lined streets following the direction of the rivers and the narrow lanes of radial orientation. The reinforced town was once demolished during the Ottoman occupation.

Its ground plan and buildings were renovated by Italian military engineers – probably in a way that an old ground plan living on in the 17th century was implemented by getting rid of constructions completed in the meantime. The regular image of the ground plan of the town centre thus originates from the Middle Ages. It

was the demolition of the fortress walls in the 19th century that opened up new dimensions in the development of Győr's ground plan. The areas thus generated were divided, thus causing the town to grow. Each of the development plans continued to maintain the chessboard-like ground plan. From among them, the one that carried on the regular, medieval streets of the town centre in an unbroken manner towards the South and the East was implemented. Thus, the urban development followed the historical traditions. In order to ease the shortage of residential apartments, attempts were made to reconstruct historical town districts, to build housing estates, as well as to attach neighbouring municipalities to Győr city in the middle of the 20th century. These interventions adversely impacted the image of the historical districts.

BEVEZETÉS

A települések mai képében hosszabb fejlődésük eredményei összegződnek. Ezért a települések mai életjelenségeit, a településrendszerben ellátott funkcióit és morfológiai arculatukat nem érthetjük meg a történeti vonatkozásaik nélkül. E történeti vonatkozások közül a települések alaprajza hűen tükrözi a települések fejlődését.

Mendöl Tibor Általános településföldrajz című monográfiájában ugyanakkor annak a véleményének adott hangot fél évszázaddal ezelőtt, hogy a magyarországi városok alaprajzi fejlődése meglehetősen kevésbé kutatott terület még (MENDÖL T. 1963). Ez a megállapítás ma is érvényesnek tekinthető, annak ellenére, hogy a hazai településföldrajzban az elmúlt fél évszázadban jelentős városföldrajzi kutatások zajlottak. Ezek a munkák korábban azonban a Kárpát-medence egészére (BULLA B. – MENDÖL T. 1999; FRISNYÁK S. 1996), vagy Magyarországra koncentráltak (BELUSZKY P. 2003; CSAPÓ T. 2005). Csak az utóbbi években figyelhető meg az, hogy felerősödött az egyes települések városszerkezeti, alaprajzi fejlődésének a vizsgálata (CSAPÓ T. – KOCSIS Zs. 2006, CSAPÓ T. – LENNER T. 2007, LENNER T. 2008, 2009, BAJMÓCY P. 2009, DÖVÉNYI Z. 2009, FRISNYÁK S. 2010). Ezekben a publikációkban közös az, hogy mindegyik szerző vizsgálta a település fejlődési pályáját és elemezte a településszerkezet változásait. *Szemléletükben a település belső térbeli struktúrája magában hordozza a történeti fejlődésének pályáját.*

A települések – embercsoportok lakó- és munkahelyének térbeli egységei és rekreációs terei – a kultúrtáj történetileg kialakult részei. Minden település egyben egyedi helyként is értelmezhető. A hely a földrajzi tér azon része, amelyet személyek és tárgyak foglalnak el. Minden hely értékeket hordoz, tehát egyedi jellege van. Az egyediség a helyet emocionális, kulturális, történelmi jelentéstartalommal ruházza fel. Az időben egymásra rakódó helyek strukturálják a földrajzi teret (MÉSZÁROS R. ET. AL. 2010). Ezért a településeket, az azok egyediségét hordozó alaprajzukat az idő – természeti adottságok – társadalmi igények hármasságában kell vizsgálni. Ennek megfelelően mondanak véleményt a kérdéstről a történettudomány, a tájföldrajzi kutatások és a történeti-településföldrajzi vizsgálatok képviselői.

A történészek az alaprajzkutatást *a történettudomány* segédtudományaként értelmezik, feladataként pedig az írásos emlékek kiegészítését tekintik a történeti-topográfiai elemző módszer segítségével. Az alaprajz egészének analízisét az egyes topográfiai elemek vizsgálata előzi meg. Döntőnek tartják a más alaprajzokkal való összehasonlítást, az összehasonlítás alapján pedig a törvényszerűségek kimutatását és a típusalkotást (GRANASZTÓI GY. 1964).

A geomorfológiával, geoinformatikával foglalkozó geográfusok a klasszikus tájkezelés módszerével vizsgálják a természetes tájalkotó tényezők szerepét a városok fejlődésében és alaprajzi terjeszkedésében. Abból indulnak ki, hogy a társadalomfejlődés megelőző korszakaiban a természeti környezet, illetve annak összetevői különbözőképpen befolyásolják a település fejlődését. A környezet ugyanazon eleme más-más korszakban indukálhatta, de gátolhatta is egy-egy település területi terjeszkedését. A geológiai alap, a domborzat, a klíma, vízrajz, talaj és élővilág nyílt, visszacsatoló, önszabályozó és önfejlődő rendszert alkotnak. Nagyfokú összekapcsoltságuk miatt a táji rendszer egészét kell értékelnünk, ha képet szeretnénk alkotni a települések természeti adottságairól. A tájféldrajzi kutatások mutatnak rá arra, hogy a települések területi terjeszkedése során a társadalom lényeges következményekkel járó módon alakítja át saját településének természetes táji adottságait (NAGYVÁRADI L. 2003).

A harmadik lehetőség – amit dolgozatunk kutatási módszerül választottunk – a történeti-településföldrajzi megközelítés. Ez a módszer a településeknél fejlődésük térbeli konzekvenciáira összpontosít, azaz folyamatot elemez. Értelmezi a településtér keletkezési genetikáját, a térbeli elrendeződés elveit, az alaprajz kronológiai változásának leírásával pedig feltárja a települések expanzióját vagy regresszióját. Kapcsolatot keres az átalakulási folyamatok természeti, társadalmi, funkcionális és formai vetületei, valamint az azokra ható külső és belső innovációs hatások között (BERÉNYI I. 2006). A folyamatelemzés mellett szükséges keresztmetszet típusú kutatást is végezni, mert csak így tudjuk láttatni egy adott történelmi időszak térbeli megnyilvánulásait is. Önmagában a térfolyamatok leírása még statikus vizsgálódást jelent, viszont a terep alakító természetföldrajzi, gazdasági, társadalmi, politikai tényezők együttes figyelembe vételével már dinamikus elemzést adhatunk. Az időkeresztmetszetek elkészítéséhez forrásként korabeli térképek, könyvtári és levéltári dokumentumok használhatók fel. A települések történeti földrajzának ilyen értelmű kutatása valójában megalapozza az önálló településmorfológiai vizsgálatokat. Ennek a gyakorlatnak a hazai településföldrajzban komoly hagyományai vannak, gondolunk itt Mendöl Tibor vagy Wallner Ernő munkásságára. A II. világháború után azonban a települések történeti földrajzával, morfológiájával foglalkozó munkák politikai okokból a perifériára szorultak. Az elméleti keretek megújítására az 1970-es évek végéig kellett várni. Az ezt követően fellendülő városföldrajzi kutatásokba – amelyek a Mendöl-féle morfológiai irányzatot tekintik alapnak – intenzíven kapcsolódott be a Nyugat-magyarországi Egyetem Természettudományi Karának Társadalomföldrajzi Tanszéke is. A vizsgált városok településmorfológiájára, beépítésére és funkcionális szerkezetére koncentrált kutatásokat általában az adott település történeti földrajzi fejlődésének rövid bemutatása vezeti be. Ezek segítségével kapunk megbízható képet a településre

jellemző sajátos fejlődési pályákról, a tájhasználati formákról, a térkapcsolatokról, valamint a településszerkezet alaprajzi fejlődéséről.

Jelen tanulmányban Győr példáján keresztül kíséreljük meg bemutatni azt, hogy a települések arculatának mai állapota egymásra épül, egymással szerves egységet alkot, az azt kiegészítő, bővítő elemek pedig hosszabb fejlődés eredményei. Ezért megértésük csak a települések történetének megismerésével lehetséges. A fentiekkel összefüggésben két kérdésre keresünk választ:

- Hogyan változtak Győr funkciói az évszázadok során?
- Melyek a város alaprajzának történeti gyökerei?

GYŐR FUNKCIÓINAK ÉS NÉPESSÉGÉNEK VÁLTOZÁSA

A több mint ezer éves múlttal rendelkező Győr városi szerepköre történelme során többször módosult, térszervező ereje azonban annyiban speciális, hogy koroktól függetlenül nem csak szűkebb városi vonzaskörzetének volt a központja. Jelentősége túlmutatott a szűk városi környezetén, a Kisalföld határain, olyan funkciókat szerzett meg és működtetett, melyek regionális léptékű szerepére és kapcsolataira hívják fel a figyelmet. Melyek voltak ezek a funkciók?

Történelmének korai időszakától kezdve *folyami átkelő település*, majd a hidak megépülése után *hidváros*. Kitűnő földrajzi és forgalmi helyzetét a Rába és a Marcal torkolatában már a rómaiak idejében is kamatoztatta. Ők a szárazföldi utak számára jó és elkerülhetetlen átkelőhely védelmére a mai Káptalandombon erődöt emeltek. Mellé katonai és kereskedelmi város települt Arrabona néven a Kr.u. 2-4. században. Bár az ősi település elpusztult, Győr területe valószínűleg állandóan lakott volt. A rómaiak után az avarok, majd a honfoglaló magyarok megtelepedése adott lendületet a fejlődésnek.

Védelmi szerepkör. A vár, mint biztonságot nyújtó katonai elem jelentősége nem csak hadászati, hanem gazdasági szempontból is fontos volt. Államalapító királyunk emeltette Győrt királyi várispánsággá és püspöki székhellyé. Ismert az is, hogy Szent István király Koppány testének egy részét a győri vár kapujára szegeztette. A védetség kihasználva a palánkfalal körülvevő vár oltalma alá iparosok és kereskedők települtek, mellette tehát középkori falusias váralja település nőtt, amit magas, karcsú falakkal erősítettek meg. A tatárjárás pusztítása után IV. Béla immár az osztrák herceg támadásaival szemben rendelte el a város további megerősítését. A kézműipar és a közvetítő kereskedelem éltette település polgárai V. Istvántól vásártartó és árumegállító jogot kaptak 1271-ben. A palánkkal védett vár és az immár szabad királyi város topográfiaiilag is egybetartozóan és egymásra utaltan élt. A dunai vízi út mentén és fontos szárazföldi utak kereszteződésében örökődő vár viszont katonai célpont is volt egyben, ami vonzotta az ellenséges támadásokat, veszedelmet hozva a civil lakosságra. Ez a kisalföldi régióban a török hódoltság közelében gyakran előfordult. Mivel Bécs védelme

szempontjából Győr kulcsfontosságú volt, végyvárát olasz hadmérnökök birodalmi jelentőségű erődde építették át az akkori idők legmodernebb reneszánsz füles bástyás tervai szerint. A törökök mégis bevették a várat Szinán pasa vezetésével 1594-ben, amit csak négy év múlva sikerült visszafoglalni a Habsburgoknak. A vár törökkori jelentősége a 17. század végén halványult el: Kanizsa visszavetele után a győri erősségre egyre kevésbé volt szükség. A település további terjeszkedését gátolta a túl nagy helyet elfoglaló erődrendszer, a várárok és a kapuk pedig a közlekedést nehezítették. Napóleon csapatai ellen 1809-ben pedig már védelmet sem nyújtottak a várfalak, amelyeknek a bontását 1820-ban kezdték meg.

A kereskedelmi szerepkört Győr kiváló földrajzi helyzete élte a Duna mentén. Az itt található természetes, de leküzdhető akadályok miatt vált a település közlekedési csomóponttá. A kelet-nyugati forgalmat a Rába és a Marcal összeszűkülő mocsarai terelték a Duna jobb partjára (a bal parton a Dunába ömlő nagyobb folyók nehezítették a közlekedést), a Fehérvár felől érkező út pedig a Sokoró akadálya miatt vezetett erre északi irányba. A déli oldal árvízmentes teraszain nyugat felé vezető szárazföldi út előnyeit a marhakereskedők kamatoztatták. Budáról Székesfehérvárt érintve érkezett Győrbe a „Mészárosok útja”, ami Ausztriába vezetett tovább. Amíg a marha volt a legfontosabb kiviteli cikk, a város jól jövedelmező marhavásárokat rendezett a mai Bisinger sétány helyén. A kereskedőknek a legeltetésért fűbért, a folyóvízi átkelésért úsztatópénzt, továbbá harmincad vámot kellett fizetniük. A jelentős vagyont felhalmozó győri tőzsérség a török kor után élte virágkorát. A Mosoni-Duna, mint vízi út felértékelődése a 18. században kibontakozó agrár-árutermeléshez kötődik. Győr előbb a kisalföldi gabonát gyűjtötte, majd hamarosan az alföldi, bácskai, bánáti búza-termést is. A gabonakereskedelem fejlődésének lendületet adott a napóleoni háborúk gabona-konjunktúrája is. Győr a 19. század első harmadában, a gőzhajózás megindulásával tört az országos gabonakereskedelem élére, a század közepén pedig már Pestet is lekörözte. Az alföldi búzát állatokkal vontatott gabonaszállító hajókon, az ún. burcellákon hozták Győrig, ugyanis a három ágra szakadó Duna ágai közül a Mosoni – Duna volt alkalmas a hajózásra. A szállítmányt Gönyűnél, Győrnél át kellett rakni kisebb hajókra, amik Mosonig, Magyaróvárig vitték tovább, innen pedig szekerekkel juttatták el a rakományt Bécsig. Az átrakás miatt Győrben 150 gabonarakár épült fel, megerősödő kereskedő polgársága pedig komoly szervező szerepet játszott a gabonakereskedelemben. A felhalmozott vagyomból olyannyira futotta a kulturális kiadásokra is, hogy Győr *kulturális-oktatási központi szerepköre* túlnőtt városi-piaci vonzáskörzetén is. Bencés gimnáziuma, jogakadémiája, hittudományi főiskolája regionális szerepkört láttak el (GYŐRI R. 1999). A város gabonakivitelből élő kereskedelme az 1860-as években válságba került. A Bécs és Pest-Buda között megépülő vasútvonal miatt nem volt többé szükség a gabona átrakására. Pest-Buda ezzel egyre inkább gazdasági vetélytársává vált a városnak.

A kereskedelem okozta gazdasági hanyatlásból Győrt az ipar fejlődése húzta ki a századfordulón. Az egykori kereskedőváros ekkor vált *Magyarország egyik legfontosabb ipari centrumává*. A vasutak kiépülését úgy fordította tehát előnyére, hogy a megcsapant gabonakereskedésért hatalmas gyáriparral kárpótolta magát (BULLA B. – MENDŐL

T. 1999). Az ipari funkciók koncentrációját különböző telepítő tényezők segítették elő, továbbá az ipar fejlődésének különböző korszakai rajzolódtak ki a város gazdaságtörténetében. Ami a telepítő tényezőket illeti, a vasúti csomópont összeköttetést teremtett az Osztrák-Magyar Monarchiával, egyúttal kézzelfoghatóvá vált Bécs és Budapest, mint fogyasztópiacok közelsége. A vízi út biztosította az ipari nyersanyagok olcsó szállítását. A korábban is jelentős kézműves céhes ipar miatt elegendő szakértelem és magas szintű munkakultúra halmozódott fel helyben, amihez még hozzájárult az is, hogy a Kisalföld átalakuló agrárgazdasága biztosítani tudta a szabad munkaerőt. Jelentősen segítette az ipartelepítést az előre látó városvezetés is azzal, hogy a megyétől vásárolt földeket kedvező áron, részben ingyen adta oda a gyárat alapító, tőkét befektető tulajdonosoknak. Ezt a törekvést erősítette az országos iparpártoló állami politika is (KASZA S. 2002). A város gyáripari fejlődése több korszakon ment keresztül. A Monarchiában – még a 19. század utolsó évtizedében – épült ki a Győrré később is jellemző nehéz- és gépipar, valamint az élelmiszeripar. A gépipar talán legismertebb képviselője az 1896-ban alapított Magyar Vagon- és Gépgyár Rt. volt, a későbbi „Rába”. A háborús készülődés kétszer is előtérbe helyezte a hadiipart a város történetében. Az I. világháború előtt alapították a Magyar Ágyúgyár Rt-t, ami a Monarchia legkorszerűbb hadiüzemének számított a saját korában. A gyártelep szállításainak megkönnyítésére még Iparcsatornát is építettek az üzem és a Mosoni-Duna között. A II. világháború előtt pedig a kormány Győrben hirdette meg iparfejlesztési (gyakorlatilag fegyverkezési) programját. A háborús konjunktúra azonban hamarosan háborús pusztítássá vált. A szövetségesek ugyanis Győr hadiipari szerepe miatt huszonnégy légitámadást intéztek a város ellen. A bombázások és harcok miatt több mint 1000 civil ember vesztette életét, a 264 ipari üzemből teljesen elpusztult 72, súlyos károkat szenvedett a vasúti tehérpályaudvar és a városi közművek, megsemmisültek a raktárak, a kikötő és a villamosmű is. (GECSÉNYI L. – GÖCSEI I. 1985) Az újjáépítés után – a nyugati határhoz való közelsége miatt – az 1960-as évekig a nagy ipari beruházásokból kihagyták a várost. A mennyiségi szemlélet jegyében koncentrálták a textilipart, és jelentős fejlesztéseken ment át a nehézipar. Az államszocializmus éveiben is megőrződött a város diverzifikált iparszerkezete és tovább éltek az ipari termelési hagyományok is. Erre alapozva a rendszerváltás után – főleg az osztrák és német befektetők segítségével – az exportorientált gépipar újult meg elsőként (járműipar), új iparágként épült ki az elektronikai ipar és korszerűsítették a textilipar termelési eljárásait is. A piaczgazdaságra történő gyors és sikeres áttérésnél most éppenséggel előnyt jelentett az osztrák határ közelsége és az, hogy az autópálya az 1990-es évek elején érte el ezt a határunkat (LENNER T. 2012).

Győr tehát a rendszerváltás után is sikerrel őrizte meg gazdaságának innovatív jellegét (az ország első ipari parkja is itt alakult), a modernizáció legfontosabb vidéki központja lett. Jelentős pénzügyi, vállalkozói központ, magabiztosan fejleszti regionális szinten – korábban hiányos – felsőoktatási, tudományos, egészségügyi, adminisztratív funkcióit (BELUSZKY P. 2003).

A VÁROS NÉPESSÉGÉNEK VÁLTOZÁSA

A város népessége az első népszámláláskor, 1870-ben mintegy 32500 fő volt. Ezt követően a 20. század elején dinamikusan gyarapodott, az 1930-as évek közepére már megduplázódott, amihez hozzájárult az 1904-ben a városhoz csatolt Gyórsziget és Révfalupataház községek lakossága is (KSH 2003) (1. táblázat).

1. táblázat: Győr népessége a településszövítésekkel, 1870-2010
Table 1 Population of Győr and the amalgamated settlements, 1870-2010

Népszámlálás éve	Népességszám, fő	A városhoz csatolt települések neve	A városhoz csatolás éve
1870	32456		
1900	45328	Gyórsziget, Révfalupataház	1904
1910	53356		
1920	60098		
1930	63028		
1941	70715		
1949	69583	Pinnyéd	1950
1960	86101	Bácsa	1966
1970	102600	Gyirmót, Gyórszentiván, Ménfőcsanak	1970
1980	124130		
1990	129331		
2001	129412		
2010	131267		

Forrás: KSH, 2003 és 2010

A II. világháborúban népességvesztést szenvedett el, és csak az 1950-es évek elején érte el az 1941.évi létszámot. 1950 óta a város népessége ismét rohamosan növekedett. 1970-ben már meghaladta a 100000 főt, ez a szám több mint háromszorosa volt a száz évvel korábbi népességszámnak. A népesség növekedéséhez hozzájárult az is, hogy 1949-1970 között történt a legtöbb közigazgatási változás a városban. Napjainkra meghaladta a népességszám a 130000 főt. A változás főleg a bevándorlásból adódott, és csak kisebb mértékben a természetes szaporulatból. A bevándorlás üteme az 1960-as – 1980-as években volt a legintenzívebb, ezekben az évtizedekben épültek fel Győr lakótelepei. A vándorlás iránya az 1990-es évek közepén fordult meg, jellemzővé vált a lakótelepekről a zöld övezetbe való kiköltözés. Az átrendeződéshez az agglomerálódó térség gyors fejlődése teremtette meg a lehetőséget. Az ezredfordulón 129412 fő volt a város lakosainak a száma, alig több mint 11 évvel korábban. Ugyanakkor a népességszámot tekintve csökkent Győr hátránya az ország másik négy legnépesebb vidéki városával szemben.

ALAPRAJZI VÁLTOZÁSOK

A könnyen leküzdhető Rába-torkolati hely kiváló földrajzi adottságait a rómaiak kamatoztatták először, akik Pannónia védelmi rendszerében stratégiai szerepet szántak a természetes közlekedési csomópontnak. A Káptalandombon épített katonai táborukhoz szervezték ugyanis a Pannoniából sugarasan összefutó utak forgalmát. A fapalánkokkal körbevett első tábor helyén hamarosan kőerődítést emeltek. A castrumnak nevezett négyzetes vár határoló falait a fő égtájak szerint építették meg. A castrum mellé a Kr. u. 2. századtól katonai és kereskedelmi város (canabae) települt. Ezt a castrumtól DK-re, a Savaria és Brigetio felé futó utak által közrefogott területen felépült települést nevezték a rómaiak Arrabonának. A castrum alakzatára az előre megtervezett derékszögű úthálózat volt a jellemző, míg a canabae településszerkezete spontán nőtt. Utóbbi szerény polgári település volt, aminek szintjét már a rómaiak idejében feltöltéssel kellett megemelni az áradások miatt. A régészeti feltárások a mai Széchenyi tér alatt azonosítják ennek a településnek a nagyobb, összefüggő beépítését. A beépítés határa északi irányban a Dunakapu térig terjedt, keleten a Teleki utca, nyugaton a Kazinczy utca Baross út felé eső részéig húzódhatott. A római castrum peremvonala pedig a Káptalandombot határoló Kovács Pál utca nyugati házsora alatt nyomozható (KASZA S. 2002). A római tábor és a körülötte települt polgárváros a Kr. u. 4. században pusztult el. Az utóbbi évek műszaki jellegű településtudományi kutatásai bebizonyították, hogy *Győr belvárosának derékszögű utcarendszere nem vezethető vissza a római eredetig*. A település domborzata és településszerkezete közötti összefüggés elemzése azt mutatja, hogy a római utak és a mai beépítési vonalak koordinátái és azok szintkülönbségei lényegesen eltérnek egymástól (FÁTAY T. 2011).

A kora középkori vár két részre tagolódott a város felszínéből alig néhány méterrel kiemelkedő Káptalandombon: belső várra és külső várra. A belső, kis területű, fellegette rész töltötte be a Püspökvár szerepét. A külső vár pedig az ispáni vár volt a székesegyházzal. Ennek gerendaszerkezetű sáncát egy rövid szakaszon megtalálták. A feltárásból látható, hogy a sánc hozzávetőleg a római várfalak nyomvonalán épült, de az ókori építmény részeit nem használták fel a 10. századi építkezésnél. *A kora középkori Győr városfejlődése kettős maggal indult* (KOC SIS Zs. 1992). A vár és a nagyjából körte formájú váralja településszerkezetét a vízfolyásokat követő hosszú, keskeny, szabálytalan vonalú utcák és a sugárirányú szűk közök határozták meg. A félig földbe süllyesztett házak az árvízjárta terület magaslataira épültek. A váraljából a Káptalandombra a Rábai kapun vagy a Dunai kapun át lehetett belépni. A kapuk előtti tölcseresedő térről a széles várfalat áttörő meredek lépcsőkön lehetett feljutni a várba.

A Győr belvárosára jellemző tervszerű, négyzetes utcahálózat kialakítását olasz hadmérnökök végezték el. Ők a sorozatosan pusztító tüzek és a hadászati megfontolások miatt a középkori girbe-görbe utcák helyett szélesebb, egyenes és derékszögű kereszteződésű utcatorokat terveztek (LOVAS E. 1940). Helytörténészek szerint azonban a mérnökök nem egy teljesen új helyzetet teremtettek, hanem valószínűbb, hogy a 16. századi városban egy továbbélő régi alaprajzot szabadítottak meg az időközben

történt beépítésektől. A városrendezők így valójában az eredeti szabályos formáról kaptak információkat. *A belvárosi alaprajznak tehát nem a 16. századi rendezés adta meg a szabályos arculatát, hanem az a középkorból származik* (BORBÍRÓ V. – VALLÓ I. 1956). A mai várostörténeti kutatások elsősorban a győri közök vonalvezetésével kapcsolatban pontosították tovább a település középkori szerkezetéről alkotott képet. Eszerint a 13. században a városi jogok elnyerése után nagyszabású városrendezési munkákba fogtak. Az Árpád-kori lakóépületek lebontásával, a váralja feltöltésével megváltoztatták Győr szerkezetét és morfológiai képét. A beépíthető telkek számát új, egymásra merőleges széles utcák kijelölésével növelték, de megtartották a korábbi keskeny sikátorokat is. A beépítés az utcára merőlegesen, fésűs elrendezésben történt, általában három helyiségből álló oromfalas kőházakat építettek. A Széchenyi térből kiágazó utcák szabályos hálózata középkori eredetű tehát (LÓVEI P. 1991). Ugyanakkor a fővázon belül felfigyelhetünk olyan kisebb utcákra és közökre, amelyek zezzugos vonalvezetésükkel szelik át a hálózat nagyobb tömbjeit. Ilyen kanyargós, szűk utcák pl. a Gyógyszertár és a Nefelejcs utca, elhajló vonalú a Szabadsajtó utca. Szerepük a szabályos tömbök közötti közlekedés megkönnyítése, vagy a tűzoltás meggyorsítása lehetett. Ezek a kora-középkorban alakultak ki. Létezett tehát egy, az alapítás előtti időkből származó kora-középkori előzmény-település, melynek szerkezetét az eredeti funkciókkal nem törődve illesztették bele a 16. századi sémába. Hasonlóan szabálytalan, „rostos” szerkezetű, organikusan nőtt kora-középkori települések máshol is találhatók a Szigetközben, a kiszáradt folyómedrek rendszeréhez igazodva (WINKLER G. 1998).

A végvári időszak is rányomta a bélyegét a település térbeli szerkezetének további alakulására. Győr. A török kor utáni újjáépítés során az utcák beépítésének vonalát kiegyenesítették, az új házakat pedig már – olasz mintára – az utcával párhuzamos gerinccel építették, zárt sorban. A rossz védhetőség miatt a várfalakon kívül nagyon kevés épület maradt meg. A várban viszont folyt az építkezés: bár a katonai építési hivatal tiltotta az egy emeletesnél magasabb kőházak építését, gyakorivá váltak a nagyobb, városias kinézetű reneszánsz házak, amelyeknek utcai homlokzatát itáliai mintára zárt erkélyekkel, sarokerkélyekkel díszítették. (ún. toszkán oszlopos házak) Belépve a széles középső kapukon, gyakran jutunk ma is mediterrán hatású belső árkádos udvarokra. Ezeket a házakat az 1700-ig fennállt építési korlátozások után gyakran emeletrépitéssel bővítették, így formájuk jellemzően aszimmetrikussá vált. Az emeleti beépítésekből sok esetben gabonaraktárt alakítottak ki (1. ábra).

A várral védett barokk város körül is éltek emberek, akiket a település magába olvasztott. Győr megalakuló önálló közigazgatása hamarosan fennhatósága alá vonta a váraljai településeket is. Ezzel megkezdődött a lerombolt történeti külvárosok betelepítése és újjáépítése. Kezdett kialakulni a mai városszerkezet. Újváros gerincét a keletnyugati irányú főutcája adta, amitől északra és délre a Rábával párhuzamos új, hosszú utcák születtek. Ezeket keskeny utcák kötötték össze: ez a „létrás” településszerkezet máig a városrész jellemzője. Kapujában a belvárosból kirekesztett gyülekezetek építettek templomokat. Az északi településgyűrű – Sziget, Révfalu és Pataháza – régen a halászhely volt. Sziget girbegurba utcái a felszíni adottságokhoz idomultak. A Rábca régi medrének helyén alakították ki a Bercsényi ligetet, ma ez alkotja a rostos a-

laprajzú Sziget déli és nyugati határait. Révfalu falusias formakincsű főutcája a Mosoni-Duna ívét követte. Tőle keletre Pataháza apró települése teljesen beolvadt Révfaluba. A városmagtól délre található az egykori teraszra települt volt szőlőbirtok, Szabadhegy. Falusias házaiban főleg őstermelők éltek.

1. ábra: A II. József korabeli katonai felmérés 1784-ből
Figure 1 The military survey during the reign of Joseph II from 1784



Forrás: Arcanum 2004.

A 19. század eleji „bástyadöntés” – a várfalak lebontása – új korszakot nyitott Győr alaprajzi fejlődésében. A felszabadult területeket parcellázták, bővült a város. A rendezési tervek mindegyike *tovább örökítette a sakktablás alaprajzot*. Közülük végül az valósult meg, amely a belváros szabályos középkori utcáit déli és keleti irányban, töretlen vitte tovább. Így követte a városfejlődés a történelmi hagyományokat a 19. században. A

városkép áttekinthetőbb lett. A kiépülő új városrész fő tengelye a promenáddá széplő Baross út É-i szakasza lett, („kis-Baross út”) ami a Káptalandombtól indult és az 1895-ig meglévő Fehérvári kapuhoz vitt egyenesen.

A század második felében kiépülő vasútvonalak legfontosabbikát, a kelet-nyugati irányú Budapest-Bécsi vonalat akkor még lakatlan területen vezették át. Hamarosan ez lett a belváros déli határa. A településfejlődés fő irányát a századfordulón ugyanis ez a vasútvonal, az ehhez épített főpályaudvar és a keleti iparterületek szabták meg. A belvárost tudatosan csinosították. Észak-déli irányú utcáit – Baross út, Aradi Vértanúk útja – kiszélesítették, a szerény, emeletes házsorokat kétemeletes bérházakra és pompás középületekre cserélték. A rövidebb észak-déli és a hosszú, rájuk merőlegesen kelet-nyugati utcák kereszteződését historizáló sarokkupolás házakkal hangsúlyozták. A 20. század elejére a belváros elérte a vasútvonalat. A beépülő hosszú keskeny sáv nyugati részét Ferencvárosnak, keleti oldalát Ferdinándvárosnak nevezték. Az itt lévő sétányok, parkok közé városi intézmények települtek: pl. a Városháza, a Főgimnázium, a Leánygimnázium, bíróság, ügyészség. Megszületett Győr új, a korábnál nagyobb méretű *tágas és korszerű belvárosa*. De volt a századforduló településfejlesztésének egy másik nagy vívmánya is: az új kelet-nyugati várostengely, a Szent István út kiépítése. Az erre merőleges másik tengelyt, a Baross Gábor utat a vasúton átívelő hídval dél felé meghosszabbították, utat nyitva ezzel a város déli irányú, lendületes fejlődésének. A két várostengely metszéspontjában jött létre Győr új városközpontja. A vasúttól délre Nádorvárosban – a többnyire kelet-nyugati irányú utcákban zárt sorban, ikerházas vagy szabadon álló beépítéssel – hamarosan a jómódúak kertes, villás negyedei alakultak ki. A belvároshoz közelebb eső része pedig egy sor nagyvárosi funkciót vett át, ennek megfelelően nagyobb térigényű középületek, hivatalok, intézmények épültek itt, mint pl. a Frigyes-laktanya monumentális épületegyüttese, vagy a Városi Kórház. De nem csak déli irányban nyújtózkodott a város, hanem kelet felé is, Gyár város terebélyesedésével. Ennek a városrésznek a fejlődése a vagongyár, majd főleg az ágyúgyár 1913-as idetelepítésétől indult meg. Elsősorban az ipari munkásság lakóhelye lett. Az első apró, oromfalas munkásházak a Külső Árpád úton és a Munkás utcában épültek. Sok közülük ma már teljesen megváltozott. A városrész jellegzetes szerkezetét adó munkás-lakónegyed viszont ma is látható. A központjában lévő ovális alakú főtérré, a Mátyás térre futnak össze a sugaras vonalvezetésű utcák. A teret impozáns saroktoronyos lakóházak keretezik, míg a sugaras utcákban rusztikus kő és vakolt homlokzattal szabadon álló kétemeletes munkásházakat építtetett a Magyar Ágyúgyár Rt. A munkáskolónia központjában épült fel az első modern stílusú hazai templomépület is (WINKLER G. – KURCSIS L. 1998).

Az első világháború után Győr elvesztette az Osztrák-Magyar Monarchiában jól működő nagytérségi szerepét. A közelébe került országhatár miatt vonzáskörzete leszűkült. Bécs serkentő hatása nem érvényesült, a város hadiiparára az 1920-as években nem volt szükség. Ebben az időszakban a hitelből finanszírozott településfejlesztés erőit főleg a közműhálózat és néhány középület létesítésére, valamint a közlekedési gondok enyhítését szolgáló utak és korszerű hidak építésére fordították. Ezáltal a

belváros Győr minden településrészéből egyformán könnyen megközelíthetővé vált (HAMMER GY. 1936).

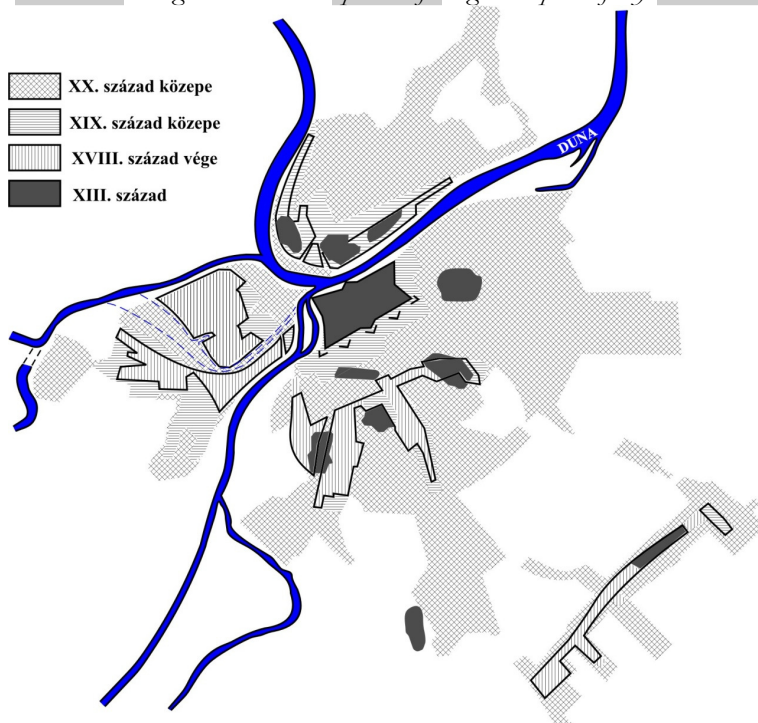
A második világháborús károk helyreállítása és a népesség számának a következő évtizedtől meginduló növekedése a lakásépítésen keresztül ösztönzőleg hatott a település fejlődésére. Mivel a város legsúlyosabb gondja a lakáshiány volt, mindenekelőtt ezt a problémát kellett orvosolni. Ezt háromféleképpen tették meg: *a történelmi városrészek átépítésével, lakótelepek építésével és községek Győrhöz csatolásával*. Ami az első megoldást illeti, több területen indult meg látványos változás. A történelmi városnegyed, Ferdinándváros magastetős házainak sorába lapostetős tömbházakat építettek, ezzel egyidejűleg a városházával szemben – nagy bontások árán – új, modern városközpontot létesítettek. Kevésbé volt sikeres a másik beavatkozás a Szent István út mellett. Szocreál stílusú magas tömbházakkal takarták el ugyanis a történelmi belváros látványát. Ferencváros történelmi területe a Széchenyi István híd és az odavezető új út megépítése miatt csökkent. Ugyancsak hatalmas bontásokkal választottak ketté történetileg egybe tartozó épülettömböket, hogy ezzel biztosítsák Újváros és Gyárváros összeköttetését. Ezekkel a beavatkozásokkal hátrányosan változott a történelmi városrészek képe. Blokkházak építése miatt lerombolták Sziget egy részét, de lakótelepek nőttek ki a földből a Kálvária utca, a Bartók Béla út és Gyárváros keleti peremén, az Ipar utca mentén is. A lakótelepi lakásépítést 1968-tól a Fehérvári úti házgyár szolgálta ki panelelemekkel. Ezekből építették fel Nádorváros délkeleti részén Ady-várost, majd tőle nyugatra két ütemben Marcalvárost. Mindkét lakótelepet a merőleges, szabályos utcák és a panel emeletes sávházak látványa uralja. Ady-város tengelye a kelet-nyugati irányú Szigethy Attila út, illetve az erre merőleges Tihanyi Árpád út, a Szabolcska utca és a Kodály Zoltán utca. A városrészt délről az Ifjúság körút íve zárja le. Marcalváros fő tengelyre a szintén kelet-nyugati irányú Lajta utca. A lakótelepet nyugatról a Holt-Marcal határolja. Délről ezt a két városrészt, valamint a Nemzeti Színház kiemelkedő épülettömbjét láthatjuk az 1990-es évek elején elkészült autópályáról. A várost elkerülő út csomópontjai hipermarketek, szakáruházak és bevásárlóközpontok megtelepedését vonzották. A nagy lakásépítési hullám markánsan megváltoztatta a beépített területek arányát: a város súlypontja délre tolódott. A város telek és területhiányát csökkentette Bácsa és Kisbácsa Győrhöz csatolása 1966-ban. Ezzel a város alaprajza szinte az országhatárig terjedt ki. Az agglomerációs gyűrű legbelső településeit – Győrszentiván, Gyirmót, Ménfőcsanak – pedig 1970-ben egyesítették a várossal. Az egyesítés után az olcsó telkeket kereső beköltözők jelentek meg a csatolt községekben. A települések történelmi magja átépült, vagy lebontották, a meglévő utcák mellé újakat nyitottak. A jellegtelen városépítészeti megoldásokat hozó változásokkal sokat veszítettek egyéni arculatukból ezek a községek.

ÖSSZEGZÉS

A települések az emberi tevékenység egyik legösszetettebb termékei a földrajzi környezetben. Nem magányosan állnak a térben. Kapcsolataik és a rájuk jellemző funkcióik révén a településrendszer tagjai. Nem változatlanok, történelmük során folyamatosan átalakulnak. Ennek a folyamatos változásnak a települések alaprajza adja a korokon átívelő lenyomatát. Az alaprajz ezért a településre jellemző egyediséget hordozza.

Összegezve Győr történeti-településföldrajzát megállapíthatjuk, hogy a város a történelmi korok eltérő kihívásaira funkcióinak folyamatos megújításával válaszolt. Napjainkra népességének nagyságával, gazdasági súlyával és szerteágazó funkcióival regionális központ szerepet tölt be. A város alaprajza zárt, egységes körvonalakkal rendelkezik. A település történeti magja – Belváros, Újváros, Sziget és Révfalu – a várostest északi harmadában helyezkedik el. A 20. században épült lakóterületek – a város területének mintegy kétharmada – a folyóktól távoli, tőlük DK-re fekvő magas, az árvizektől már nem veszélyeztetett területeken épültek ki (GYENIZSE P. – LOVÁSZ GY. – TÓTH J. 2011) (2. ábra).

2. ábra: Győr alaprajzi fejlődése
Figure 2 The development of the ground plan of Győr



Forrás: Borbíró V – Valló I. (1956) alapján saját szerkesztés

IRODALOM

- ARCANUM (2004): Első Katonai Felmérés: Magyar Királyság. Az I. katonai felmérés 1780-1784 1:28800 ISBN: 963 9374 95 4
- BAJMÓCY P. (2009): Szeged város fejlődésének társadalomföldrajzi aspektusai a kezdetektől a 20. század közepéig. *Földrajzi Közlemények* 4. pp. 447-452.
- BELUSZKY P. (2003): Magyarország településföldrajza. Általános rész. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs. 568 p.
- BERÉNYI I. (2006): Az alföldi kultúrtájak értékelésének szükségessége és lehetősége. In: Győri R. – Hajdú Z. (szerk.): Kárpát-medence: Települések, tájak, régiók, térstruktúrák. MTA Regionális Kutatások Központja - Dialóg Campus. Budapest-Pécs, pp. 141-155.
- BORBÍRÓ V – VALLÓ I. (1956): Győr városépítéstörténete. Akadémiai Kiadó, Budapest. 324 p.
- BULLA B. – MENDŐL T. (1999): A Kárpát-medence földrajza. Lucidus Kiadó, Budapest. 420 p.
- CSAPÓ T. (2005): A magyar városok településmorfológiája. Savaria University Press, Szombathely 201 p.
- CSAPÓ T. – KOCSIS ZS. (2006): Szombathely településföldrajza. Savaria University Press, Szombathely. 179 p.
- CSAPÓ, T. – LENNER, T. (2007): Urban History and Functional Morphology of Kőrmend Town. In: Kovács, Cs. (ed.): From Villages to Cyberspace. Szegedi Tudományegyetem Gazdaság- és Társadalomföldrajzi Tanszék, Szeged pp. 161-174.
- DÖVÉNYI Z. (2009): Csurgó Csokonai korában. In: Gál A. – Hanusz Á. (szerk.): Tiszteletkötet dr. Frisnyák Sándor professzor 75. születésnapjára. Nyíregyháza-Szerencs pp. 91-105.
- FÁTAY T. (2011): Győr – Városépítés és városrendezés 1945 és 1986 között. A Galgóczi Erzsébet Városi Könyvtár kiadványa, Győr. 210 p.
- FRISNYÁK S. (1996): A Kárpát-medence történeti földrajza. Nyíregyháza 388 p.
- FRISNYÁK S. (2010): Gödöllő történeti földrajza. In: Hanusz Á. (szerk.): Tiszteletkötet dr. Tóth József geográfus professzor 70. születésnapjára. Nyíregyháza, pp. 61-80.
- GECSÉNYI L – GÖCSEI I. (1985): A felszabadult Győr 40 éve. *Győri Tanulmányok* 6. pp. 9-93.
- GRANASZTÓI GY. (1964): Az alaprajzkutatás és feladatai Győr középkori történetével kapcsolatban. *Arrabona Múzeumi közlemények* 6. pp. 41-49.
- GYENIZSE P. – LOVÁSZ GY. – TÓTH J. (2011): A magyar településrendszer. Geographia Pannonica Nova 10. PTE TTK Földrajzi Intézet Publikon Kiadó, Pécs. 192 p.
- GYŐRI R. (1999): Térszerkezeti változások a polgárosodó Kisalföldön. *Tér és Társadalom* 1999/4. pp. 77-106.
- HAMMER GY. (1936): Győr városföldrajzi tanulmány. Győr Szabad Királyi Város kiadása, Győr. 106 p.
- KASZA S. (2002): Győr a XXI. század küszöbén. Ceba Kiadó, Budapest. 329 p.
- KOCSIS ZS. (1992): A faktor- és klaszteranalízis alkalmazási lehetőségei a városszerkezet kutatásában Győr példáján. Egyetemi doktori disszertáció. Kézirat, Halimba 203 p.
- KSH (2003): A nagyvárosok belső tagozódása – Győr
- KSH (2010): Győr-Moson-Sopron megye statisztikai évkönyve

- LENNER, T. (2008): Historical geography of Csorna town. In: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.): Nagyközségek és kisvárosok a térben. Szombathely, pp. 231-242.
- LENNER, T. (2009): Layout pattern Development of Keszthely Town. In: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.): A közép- és nagyvárosok településföldrajza. Szombathely, pp. 196-207.
- LENNER T. (2012): A Vas megyei ipari parkok és közlekedési kapcsolataik térszerkezeti kihatásai. Kézirat, Szombathely 20 p.
- LOVAS E. (1940): Győr város kialakulásának vázlata. Győri Kalendárium.
- LÓVEI P. (1991): Adatok Győr középkori topográfiájához. *Arrabona Múzeumi közlemények* 26-30. pp. 5-22.
- MENDÖL T. (1963): Általános településföldrajz. Akadémiai Kiadó, Budapest. 567 p.
- MÉSZÁROS R. ET. AL. (2010): A globális gazdaság földrajzi dimenziói. Akadémiai Kiadó, Budapest. 391 p.
- NAGYVÁRADI L. (2003): Közép- és dél-dunántúli települések természeti környezetének állapota és változásai a honfoglalástól napjainkig In: Frisnyák S. – Tóth J. (szerk.): A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza Nyíregyháza-Pécs, pp. 325-338
- WINKLER G. (1998): Győr városszerkezetének történeti jellegzetességei. In: Tanulmányok Koppány Tibor hetvenedik születésnapjára. Országos Műemlékvédelmi Hivatal, Budapest. pp. 531-544.
- WINKLER G. – KURCSIS L. (1998): Győr 1539-1939. Műhely Folyóiratkiadó Közhasznú Társaság, Győr. 286 p.