

## Bela Duranci

# A SZABADKAI KORZÓ

Ezekben a napokban (2001 nyarán vagyunk) vált hivatalossá a kialakulásától Szabadka főutcájának számító utca Korzó megnevezése, amelyet a város minden lakója már eddigis használt. Létrejött a paraszti város építése során kialakult káosz közepette megtett látnoki döntésnek köszönhető. Wüstiger József, az európai képzettségű mérnök rajzolta meg az utca egyenes vonalát saját városfejlesztési tervén, amikor 1823-ban a Rogina bara nevű mocsarat parcellázta – ezek a telkek képezik a mai város urbánus magját.<sup>1</sup>

Az utcát nevezték már Kossuth Lajos utcának, Sándor király utcának, majd Boris Kidrič utcának, míg most végre a hivatalos neve is az, ahogyan a



szabadkaiak mindig emlegették: Korzó, hirdetik a föliratok, a város valódi sétálóutcája. Ez a sétálóutca természetesen ennek az alföldi városnak a növekedésével párhuzamosan, a szabadkaiak európai utca utáni vágyával összhangban formálódott.

Iványi István (1845–1917), a város krónikása, valószínűleg 1891-ben vetette papírra második könyvének utolsó fejezetét, amelyben a következőket írta: *A vasúti állomáshoz vezető, a két oldalról a nyomorgó fasorban itt ott elhelyezett padokkal ellátott gyalogút képezte városunk „korzóját”, ahova mint a legrövidebb úton a szabadba sietett a városi közönség. (...) Később a vasúti állomás folyton váltakozó életével vonzotta ki a közönséget szórakozni (...) Különösen ünnepnapokon délután 5–10-es sorokban összefogódzva, sűrű csoportokban hullámozott a sok tarka nép, munkások, iparoslegények, cselédlányok stb. már a piactól kezdve a még akkor rendezetlen, s ki nem épített Kossuth utcán át. S ezen kedvelt sétáló helyet a vasárnapi publikum még ma a szép piactér mellett sem felejtette el.*<sup>2</sup>

Ezek szerint a szabadkai korzó spontán módon keletkezett, a szó szoros értelmében vett városi sétálóutcaként jelenik meg, a „vas út” – az európai vérkeringés – megjelenésének támogatásával.

Iványi ugyanakkor művének első kötetében, 1886-ban csak futólagosan tesz említést a következőkről: *Az első vasúti vonat 1869. szept. 11-én jött által Szegedről; egész csendben és ünnepélyesség nélkül adatott át a közforgalomnak az alföldi vasút*<sup>3</sup>

A vasút jelentőségét, nyilvánvalóan, a fiatalok fedezték föl, függetlenül attól, melyik társadalmi osztályhoz tartoztak, azaz a „városi közönség”. A korzó első ösvényét a kíváncsi fiatalok taposták, a tágabb látóhatárra és az újításokra éhes polgárok. Egyesek bevárták, majd kikísérték a vonatokat, elmerengve a távolságokon és vágyva az ismeretlent, mások a Szabadkai Korcsolyázó Egylet tagjaiként 1876–1888-ig, amikor végre lecsapolták a Rogina barát, főnntartották és használták a természetes jégfelületet, szigorúan betartva a saját maguk alkotta, öt pontba foglalt szabályokat: jó karban lévő jégpálya létrehozása; kezdő korcsolyázók oktatása; nagyobb jégterekre szervezendő kirándulások lebonyolítása; jégünnepélyek és versenyek rendezése; évenként egy, esetleg két bál rendezése.<sup>4</sup> A fiatalok rátermettségéről beszél az is, hogy Vermes Lajos (1860–1945), a kor ismert sportolója éppen itt mutatta be

<sup>1</sup> Az eredeti terv szinte teljesen megvalósult, és a századvégi építkezések folyamán mindössze egy utcával bővült. (Dr. Györe Kornél: *Szabadka településképe*. Életjel, Szabadka, 1976.)

<sup>2</sup> Iványi István: *Szabadka szabad királyi város története II. rész*. Szabadka, Bittermann József könyvnyomda, 1892.

<sup>3</sup> Iványi István: *Szabadka szabad királyi város története I. rész*. Szabadka, Bittermann József könyvnyomda, 1886.

<sup>4</sup> Petkovics Kálmán: *Régi szabadkai játékok*. Forum, Újvidék, 1983.

új kerékpárját az érdeklődőknek: *Abban az évben 1879-ben ez a gépállat a korszón száz méteren át vitte a nyeregben a lovas – a járókelők álmélkodása közepette. Sztoczek Károly tudni vélte még, hogy a rákövetkező évben (1880-ban) megalakult Szabadkán a vasparipa-versenyzők egyesülete.*<sup>5</sup> Később, amikor az érdeklődők beszerezték a kerékpárokat, az első hivatalos bicikliversenyt 1884. november 7-én rendezték meg, a Szabadka és Palics közötti 13 kilométeres távon. Ez természetesen olyan esemény volt, amelyet a korszón is megtárgyaltak, ahol minden bizonnyal jelen volt egy gimnazista, a későbbi városi hivatalnok, név szerint Ivan Sarić (1875–1966). Először biciklizett, később motorral is versenyzett, majd 1905 szeptemberében a Szabadka–Zombor közötti autóversenyen vesz részt. 1909-ben, amikor Louis Bleriot átrepülte a Lamanche-csatornát, éppen Párizsban versenyzett. A következő évben, 1910 októberében saját építésű repülőgépen száll a magasba a csodálkozó szabadkai közönség előtt.

De a korszón nem csak sportolók sétáltak. Itt töltötte napjait Kosztolányi Dezső (1885–1936), a jövődöbéli író, és Farkas Béla (1894–1941), a majdani festő. Orvosok, ügyvédek, papok és asztalosok, bankárok és zenészek, és számos más szabadkai ember, ott koptatták a cipőjüket, ott nőttek föl a felejthetetlen korszón.

Az első korszózóik egyike volt Dudás Ödön is (1852–1889), a zentai születésű szabadkai gimnazista, majd jegyző és a *Bács-Bodrogh* című egynegyedes helytörténeti folyóirat elindítója. *Szabadka város története* c. művének *A város lakosai, azok jellemzése és a népszokások* fejezetében, többek között, a következőket jegyezte fel: *Ez s ehhez hasonló szokások most már meglehetősen elhalványulnak. A mindeneket nivelláló civilizatio eltörli a nemzetek megkülömböztető tulajdonságait csak úgy, mint az egyes polgári osztályokét és az egész különbség csak abban határozódik, a melyet a szegénység és a gazdagság terem, és így jövőben ép oly kevés költői mint vigasztalóival kecsegtet.*<sup>6</sup>

Dudás kifejezése, a *nivelláló civilizatio*, tulajdonképpen a szabadkai korszó tulajdonsága. Hiszen azok, akik állandóan a sétatéren találkoztak egymással, egyfajta különleges barátságot ápoltak, anélkül, hogy ez tudatosult volna bennük. Csak a szolidaritás elkerülhetetlen pillanataiban, szerény magyarázatként hangzott el *a korszóról ismerjük egymást* mondat. Így deríthette ki két ismeretlen, hogy anélkül barátkoztak egymással, hogy ismerték volna egyik a másikat – egyfajta energiát örökítve így át egyik nemzedékről a másikra.



Iványi korrajzában még egy impozáns csoport tűnik föl: *hullámozott a sok tarka nép*. A tanyavilág lakói voltak ők, szép szál legények és pompás ruhájú lányok. Molnár György (1830–1891), az ismert színész, visszaemlékezve a szabadkai színházra, megalapozáshoz sorsdöntőnek találta a színházépítést követő nagy-nagy érdeklődést. Szerinte ekkor találkozott először a színjátszással az a néposztály, amely addig színházról fogalommal se bírt. Most pedig szép számmal kereste föl a színi előadásokat (...) még a szállásokról (...) is karavánoként jöttek be.<sup>7</sup> Szabadka ugyanis valódi „nagyvárosi szállodát” kap és színházat, amely 1854 decemberében nyitja ki a kapuit. A két utcásor találkozásánál álló kétfunkciós épület közös bejárata egy korinthoszi oszlopsorral és timpanonnal díszített antik szentély portálja volt, amely-

<sup>5</sup> ugyanott

<sup>6</sup> Dudás Ödön: *Szabadka város története* (A kötet anyagát gondozta, a bevezetőt írta és a képeket válogatta Magyar László). Életjel, Szabadka, 1991.

<sup>7</sup> Gerold László: *Dráma és színjátszás Szabadkán a XIX. században* (bölcészdoktori értekezés). Újvidék, 1982.

nek csúcsa a környező épületek fölé magasodott, magasabb volt szinte a szomszédos városházánál is! Innen kezdődött a Kossuth utca, és folytatódott a semmibe, *akkor épült fel az utca végén a gőzmalom, amely később 1873-ban tanítónőképző intézetté alakítottatott át, és még sokáig (1887-ig) volt az utcának legvégső háza.*<sup>8</sup>

A Rogina bara lecsapolásával, az 1864-től tartó vasúti töltésépítéssel, parktelepítéssel tették rendezetté a korzó útvonalát. Oldalt, a rég megrajzolt Wüstinger-telkeken sorra épültek a helyi nobilitások festői szépségű palotái.

*A utcák kövezése és az utak rendezése ama szilárd alap, amelyen városunk modern külső átalakulása megindult és biztosan halad előre. 1878. ápr. 29. tétetett le az első kő, s pedig épen a tanítónőképzővel szemben – írja Iványi István –, 1888 végén készült a parkba eső régi út helyett a Prokes-féle ház és a park között elhúzódó új kocsiút és vasúti feljáró.*

*A pályaháznál a fővendéglők omnibuszai és több bérkocsi (fiaker), amelyek szintén csak a kövezés óta vannak városunkban, várják a leszálló utazókat. Azonban szép, kellemes napon az alig egy-két száz lépést a városig inkább gyalog tesszük meg a kellemes aszfalt járdán, addig is élvezzük a parkot, és szemünket a vasúthoz ki vagy onnan a városba siető tolongó sokaság tarka képén legeltetjük.*<sup>9</sup>

*A kövezések mellett mindenütt a városban megindultak a díszesebb magánépítkezések is (...). A Kossuth utca most városunk egyik legszebb utcája, s a többi utcákban csak elszórva találjuk, ami itt egyesítve látható. – írja Iványi 1891-ben, második könyve végén. Ugyanebben az 1891-es évben Vermes Lajos egyedülálló, aszfaltburkolatú bicikliverseny-pályát épít Palicson!*

Az új paloták íves ablakú földszinti helyiségeibe üzletek, kávéházak, cukrászdák, könyvesboltok költöznek. A Kossuth utcának ekkor már három szállodája van! A vasútállomáshoz vezető úton van a helyi sajtó által reklámozott Fridmann képszalon, amelynek *mesterségesen megvilágított kirakatában* a sétálók este is megcsodálhatják a székváros művészeinek képeit. Említsük meg talán azt is, hogy 1881. augusztus 15-én Szabadkán megnyílt egy festő (Mesterházy Kálmán, 1857–1898) *első önálló tárlata*, amely egyben Vajdaság területén is az elsőnek számított. Nyilvánvaló, hogy a *szabadkai korzó* „tarka népe” összetételében fokozatosan civilizálódott, kíváncsisággal és ambíciókkal gazdagodott, és egy újfajta energiát sugárzott, akárcsak a főutca és a kapitalizálódó város, és mindezt jelentékeny mértékben támogatta a „vas út”. A városiasodás során megváltozott a paraszti város kinézete, környezetének urbanizálódásával pedig maga a sétatér is!

Az aszfaltút megépítése után, 1897. szeptember 7-én megindult a Szabadka és Palics közötti villamosforgalom. A sínek egészen 1928-ig a korzón át vezettek! De azért a sétálók nem tűntek el a korzóról. A hozzá kötődő számtalan eseményhez tartoztak a művészeti újítások is. A korinthoszi oszlopsor aljában tartották az első képzőművészeti kiállításokat. A Korzó moziban került sor 1922. november 3-án Jugoszlávia *utolsó és egyben legfelségebb dada-manifestációjára*<sup>10</sup> is. Sokkal később, a szabadkai korzón állt évekig harminc képzőművészeti találkozó kiállítási anyaga (Szobrásztalálkozók és szimpóziumok 1961–1991). Az utolsót a sorban 1991. október 26-án nyitották meg, és az utolsó közös kiállítása volt a ma már nem létező jugoszláv kulturális tér művészeinek.

Eszembe jut első találkozásom a szabadkai korzóval. A Városháza kilátójáról néztem a sétálók folyóját 1945 tavaszán. Ünnepnap volt, napos idő, dél felé járt. A tanyavilágból érkező korzózók voltak a legtöbben, a helybeli bunyevácok pompás népviselete volt a legföltűnőbb. Még mindig hasonlított arra, amit Molnár György 1881-ben vetett papírra: ... *selyem, bársony rokoják, virágos atlasz-kendők, drága hímű csipkés kötények, vertarany zsinórral és csattokkal dúsan paszomántozott rókatorkos mente, arany- és tallérokából fűzött nyaklánc, patyolat csipkés fehérmemű s még sok minden ékesség...*<sup>11</sup>

<sup>8-9</sup> Iványi István: *Szabadka ... II. rész.*

<sup>10</sup> Jasna Jovanov: *Demistifikacija apokrifa, dadaizam na jugoslovenskim prostorima 1920–1922.* Apostrof, Novi Sad, 1998.

<sup>11</sup> Gerold László: *Színházi életünk I.* Naplók, emlékezések, levelek. Forum, Újvidék, 1976.



Azt figyeltem meg, hogy a „régimalomig” sétáltak a korzón, majd vissza a park szélén, amely valaha a Piactér volt, de pontosan a (már régóta nem létező) Fűzfásér partjáiig – ez a patak a XIX. század derekán még ott folydogált. Mintha tudat alatt rótták volna a pataktól a Rogina baráig vezető utat. A többi korzózó nem ismerte ezeket a „partokat”, jóval messzebb fordultak vissza. Különösen munkanapokon, amikor a korzót betöltötte a városban tanuló vidéki fiatalok tömege. Különleges attrakciónak számított a majomplacc 1912-ben fölállított korlátján való üldögélés. Itt töltötte fiatalosága egy részét sok, később ismertté vált személyiség, itt fedeztem fel először Stevan Rajičković (1928) tagbaszakadt alakját, itt ismertem meg Sáfrány Imrét (1925–1980), a különleges tehetségű festőt, itt kezdtem el barátkozni Nestor Orčić-tyel (1929–93), akiből ismert szobrász és műemlék-restaurátor lett. Meg természetesen mindazokat, akikkel ma is összeköt „a korzóról ismerjük egymást”-kifejezés csodálatos varázsa!



Vagyunk még néhányan, akiknek ismerősen cseng ez a „jelszó”. De a hullámzó korzózókhöz hasonlatosan, az idő is tovatűnt. *Az újságoldalakat lassan elfoglalják a gyászjelentések (...), a szabadkai korzón ismét kihajtottak a gelegonyák, és a göcsörtös törzsükre szögelt gyászjelentésekről a város fiatalemberei utoljára néznek le korzójukra. Nyoma sincs az operettnek. Élet van! Kacsintgatás nélkül!*<sup>12</sup> – írja Boško Krstić (1947), a sétáló író. Nemrég jelent meg a szabadkai Lovas Ildikó *Via del Corso* c. kötete, amelyben így emlékezik: *Hosszú sor kanyargott a mozipénztár előtt. Az egész város kíváncsi volt a filmre, amelyben megjelenik a város villamosa, de nem csak az, hanem néhány utca is, amelyekben a villamos kanyarog. A Főmoziban játszották a filmet (...).Lehet, hogy én is ott leszek? Jövök velem szemben a vásznon? Titkon ez élt minden türelmes várakozó szívében, ez a vágy, a megmutatkozás vágya. (...) Már a főtérről látni lehetett az ábrándozó tömeget, a kannavirágokkal teli ágyás mellől ellépve, a korzó cukrászdája felé lazán elindulva is látni lehetett, hogy ott, az utca másik végén moziba készülnek az emberek. Az utca közepére érve már lehetett silabizálni a betűket, a címét a filmnek...*<sup>13</sup>

Ezt már nem lehet megtenni! Az utca közepét a számos kávéház korlátja barikádozza el, az asztaloknál idegen fiatalok ülnek. A zene dübörög, mint valami vidéki piacon, az emberek igyekeznek túlkiabálni a zenét és egymást, mobiltelefonon értekeznek.

Nincs többé *Főmozi* a korzó végén! Régóta nincs már *villamos*, nem hogy a korzón, de a városban se. Eltűnt már a *korzó cukrászdája* is! És természetesen nem kerülgetik egymást a hajdani korzón sétálók tömött sorai.

A korzó meghalt! Csak éppen a korzó gyászjelentését senki nem szögelte a gelegonyák göcsörtös törzsére. Csöndben kezdte meg haldoklását, akkoriban, amikor a fatörzseken megjelentek az első gyászjelentések (ez a szokás korábban ismeretlen volt ezen a tájon), a most már múlt század nyolcvanas éveiben. Amikor a szabadkai korzó már leélt több mint száz évet. Haláltusája fölgyorsult a kilencvenes években, amikor elszaporodtak a gelegonyákon a kitérített gyászjelentések. Mintha a korzó élete követte volna a város életét, és a benne zajló változásokat. Most Szabadka városának nincs is város státusa. Talán ezért nincs is szüksége a városi sétatérre, a korzóra.

Vajon a Korzóra való átkeresztelés egyben a valós korzó fölélesztését fogja jelenteni? Biztosra veszem, hogy nem. Megváltozott a hajdani „városi közönség” is, a „tarka nép”, a hajdani korzót ellepte egy „új embersereg”, egy újfajta szokásrendszer. *Nyoma sincs operettnek. Élet van! Kacsintgatás nélkül!*

<sup>12</sup> Boško Krstić: *Subotíske senke*. Osvit, Subotica, 1994.

<sup>13</sup> Lovas Ildikó: *Via del Corso*. Orpheusz, Budapest, 2001. 211. oldal.