

Melega Miklós: A modern város születése. Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában.

Vas Megyei Levéltár, Szombathely, 2012. 479 oldal.

Melega Miklós könyvében egy, a magyar történetírásán belül eddig kevés figyelmet kapott problémát jár körül, nevezetesen a 19. század második felében tapasztalható urbanizációs folyamat következtében megjelenő modern városi infrastrukturális hálózat kiépülését. Noha a városi infrastruktúra egyes elemeinek külön-külön való ismertetése számos város-, illetve vállalat-történeti munkában megjelenik, „a heterogén elemekből felépülő komplex városi infrastruktúra egymásra kölcsönösen ható, szervesen összeépülő és összefüggő rendszerét” (18) Budapesten kívül önmagában még nem vizsgálták a magyar történetírásán belül.¹ Ez annak ellenére van így, hogy a városi társadalom és életmód átalakulásában a 19. század második felében meghatározó szerepet játszott a modern infrastruktúra kiépülése. A csatornarendszer, a vízvezeték, a szilárd útburkolat, a tömegközlekedés, a világítás, az elektromosság mind-mind olyan tényezők voltak, melyek az emberek hétköznapi életét alapjaiban befolyásolták, illetve változtatták meg. Éppen ezért a dualizmus-kori városi életet aligha lehet megérteni a téma vizsgálata nélkül.

A könyv a szerző szándéka szerint tulajdonképpen esettanulmány lenne: a 19. század második felének városi infrastrukturális fejlődését Szombathely példáján keresztül akarja bemutatni. A Vas vármegyei megyeszékhely kiválasztásában (a személyes motiváción túl) alapvetően két tényező játszott szerepet. Az egyik az a magyar urbanisztikában és várostörténet-írásban korábban is jól ismert, mindekelőtt Éhen Gyula polgármesterhez (hivatali ideje: 1895–1902) kötött körülmény, hogy Szombathely a dualizmus időszakában az ország egyik legfejlettebb infrastrukturális hálózatával rendelkezett, mely így kitűnő terepet nyújt a probléma komplex vizsgálatára. A választás másik oka pedig abban keresendő, hogy egy vidéki város infrastruktúrájának kiépülését vizsgálva adott esetben sokkal többet megtudhatunk a korabeli magyarországi városok urbanizációjáról, mintha a hagyományosan Budapestre koncentrált történeti kutatások eredményeiből próbálnánk általánosabb képet kialakítani az egész országra vonatkozóan. A már a dualizmus időszakában „vízfejűvé” vált magyar városhálózatban ugyanis Budapest nemcsak merőben eltérő anyagi lehetőségekkel rendelkezett, de a közvetlen állami érdekeltség következtében a mindenkori kormányok is kiemelten fejlesztették. A vidéki városok ellenben szinte semmilyen állami támogatásban nem reménykedhettek,

¹ Lásd például: Sipos András 1996: *Városi-gazgatás és várospolitikai Budapest, 1890–1914*. Budapest; Csendes, Peter – Sipos András (szerk.) 2005: *Bécs – Budapest: műszaki haladás és városfejlődés a 19. században*. Budapest.

s így ezen a téren (is) elsősorban saját belső erőforrásaik mozgósításával léphettek csak előre.

A könyv tizennégy fejezetből áll, de tematikus szempontból négy fő részre osztható. Az első egység tulajdonképpen maga a *Bevezető*, melyben a szerző röviden szól az eddigi magyarországi városi infrastruktúrával foglalkozó kutatásokról, ismerteti saját témaválasztásának okait, téziseit, illetve forrásait, majd elsősorban Angliára, Németországra és Magyarországra koncentrálna részletesebben is ír a 19. századi európai urbanizáció és infrastrukturális fejlődés jellegzetességeiről. Utóbbival kapcsolatban megállapítja, hogy Magyarország „sikeresen későn jövő” (31) országgént nemcsak fokozatosan ledolgozta hátrányát, de az 1880-as és 1890-es évekre a legújabb infrastrukturális fejlesztések tekintetében (villamos, földalatti, elektrotechnika, telefonhálózat) már a fejlett Nyugattal párhuzamosan haladt, sőt, „technológiaexportálónak lépett elő” (31). Ugyanakkor Melega felhívja a figyelmet arra is, hogy a – gyakran hasonló helyzetben lévő – magyar városok között óriási különbségek tapasztalhatóak, s Budapest mellett mindössze néhány vidéki városnak sikerült európai színvonalú városi infrastruktúrára kiépíteni.

A második egységben (2–4. fejezet) Melega Szombathely dualizmus kori fejlődésével, a magyarországi városhálózatban betöltött helyzetével, valamint a város növekedésével, fokozatos kiépülésével foglalkozik. Szombathely lakossága a 19. század második felében nemzetközi mércével is kiemelkedő dinamikával növekedett, s az 1857 és 1910 közötti 529%-os népességnöveke-

dését (5 853 főről 30 947 főre) a hazai települések közül csak kevesen tudták felülmúlni. A városfejlődéssel kapcsolatban Melega megállapítja, hogy a már a 19. század első felében is jelentős kereskedelmi funkciókat betöltő Szombathely a vasútnak köszönhetően tovább tudta erősíteni ebbéli pozícióit, ami egyben indikátora volt a más (ipari, közigazgatási-hivatali, katonai, pénzügyi) területeken való fejlődésnek is. Ennek eredményeképpen a város a századfordulóra a Dunántúl egyik legjelentősebb településévé vált, igaz, regionális centrummá nem válhatott a régió sűrű városhálózata miatt. Ugyanakkor nemcsak funkcionális értelemben, de városiasodás tekintetében is a legfejlettebb települések közé került a vasi megyeszékhely: területileg megnövekedett és minőségileg is teljesen átalakult. Az épületállomány kicserélődött és korszerűsödött, s rendkívül fejlett infrastruktúra épült ki, melynek eredményeképpen Szombathely az egész ország egyik legvárosiasabb településévé vált.

Az adott körülmények mellett a fejlődésben Melega véleménye szerint legalább ugyanolyan fontos szerepet játszott a tudatos városfejlesztési politika is (mely az egész korszakon végig húzódott, s nem kizárólag Éhen Gyula sajátja volt), illetve a sikeres érdekérvényesítő képesség. Előbbi bizonyítására részletesebben is bemutatja a különböző városfejlesztési koncepciókat, valamint a városfejlesztési tényezőket, így a vasúthálózat kiépülését, a katonaság megtelepülését, a közigazgatási intézmények létesítését, az oktatást és kultúrát, valamint az ipart és a banktevékenységet. Az érdekérvényesítéssel kapcsolatban pedig nemcsak az

olyan jelentős szombathelyi, illetve Vas vármegyei kötődésű patrónusokról emlékezik meg, mint Széll Kálmán, Horváth Boldizsár, Hollán Ernő vagy Székely Ferenc, akik révén a kormányban is képviselni tudta érdekeit a város, hanem elemzi a vármegyével való kapcsolatát is, melyben szinte az egész korszakban állandó támaszra lett.

A harmadik nagyobb tematikus egység (5–13. fejezet) tulajdonképpen a könyv lényegi része, melyben Melega az egyes infrastrukturális elemekkel foglalkozik, így a gáz- és áramszolgáltatással, a tömegközlekedéssel, a telefon-, illetve a csatornahálózattal, a vízvezetékrendszerrel, az út- és járdaburkolattal, utóbbiakat összekötve a közegészségügy problémakörének vizsgálatával. Itt nemcsak építéstörténetükről, műszaki jellegzetességeikről, működésükről alkothatunk felettébb részletes képet, de külön érdeme a munkának, hogy a szerző érzékeny e fejlesztéseknek a városi lakosság mindennapi életére gyakorolt hatásaira is. Emellett vállalat-történeti elemzések révén bepillantást nyerhetünk a magánkezdeményezésben létrejött Szombathelyi Légszuszvilágítási Társulat, a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (VEMR), és az utóbbi üzletágaként működő villamosvasút működésébe, városhoz való viszonyába. A két vállalat helyi kezdeményezés-ként indult, miközben azonban előbbi elsősorban helyi (illetve a vármegyéhez is kötődő magyar) tőkéből jött létre, s a vezetés is szombathelyiek kezében volt, addig az utóbbiban meghatározó szerepet kapott a külföldi (belga) tőke, irányítása pedig Batthyány Lajos gróf és Batthyány Géza gróf kezében összpontosult. A többek között Sop-

ront is ellátó és Szombathelyen a villamosközlekedést is beindító VEMR komoly kihívást jelentett a város számára, elsősorban a külföldi befektetők miatt. A jövedelmezőnek bizonyuló nyugat-magyarországi piacon ugyanis terjeszkedni kezdett a vállalat mögött álló belga tőkecsoport, s miután 1898-ban (meglehetősen gyanús körülmények között) megszerezte a soproni gázgyárat, hasonló lépésre szánta rá magát Szombathelyen is. A VEMR lépéseit elsősorban Szombathely közsegésítési próbálkozásai váltották ki, tartott ugyanis attól, hogy a városi kézbe kerülő légszuszgyár, letörve az árakat, komoly konkurenciává válhat vele szemben. A VEMR felvásárlási manővereit végül siker koronázta, s 1900-ban a sopronihoz hasonló gyanús, pereskedésekkel kísért események után befolyását kiterjesztette a Szombathelyi Légszuszvilágítási Társulatra is. Szombathely nem volt abban az anyagi helyzetben, hogy versenyezzen a VEMR mögött álló külföldi befektetőkkel: nem véletlen, hogy a korban rendre kudarcba fulladtak közsegésítési próbálkozásai, nemcsak a légszuszgyár, de maga a VEMR és a villamosvasút esetében is.

A város lehetőségeit azonban eleve gúzsba kötötte a súlyos eladósodottság. Ebben nagy szerepe volt Éhen Gyula századfordulón végrehajtott hatalmas infrastrukturális vállalkozásának, mely révén a városban kiépült a teljes körű víz- és csatornahálózat, valamint az utcák és járdák szilárd burkolata. Melega kimerítően foglalkozik Éhen legmaradandóbb művével, mely országosan is elismertté és híressé tette a polgármestert.

Nagy érdeme a könyvnek, hogy az infrastrukturális beruházások anyagi vonzatainak vizsgálatára külön alfejezetet szentel. Az egyedülállóan fejlett műszaki infrastruktúra létrehozása következtében ugyanis a város rendkívüli mértékben eladósodott, olyannyira, hogy 1908–1909-re csödközeli helyzetbe került. Ugyanakkor Melega sok tekintetben árnyalja azt a leegyszerűsítő képet, mely egyedül Éhent hibáztatja az anyagi problémákért. Egyrészt a döntéseket nem egyedül Éhen hozta, hanem azokat a képviselőtestület is megszavazta, másrészt a pénzügyi problémák elmélyülésében szerepet játszottak a más területeken tapasztalható növekvő kiadások és a romló makrogazdasági feltételek is, ráadásul az adósság növekedése (noha jóval kisebb mértékben) Éhen utódjai alatt is folytatódott. Végül pedig a városok eladósodása országos jelenségnek számított, az egyáltalán nem szombathelyi jellegzetesség volt. A szerző a város dualizmus kori pénzügyeit vizsgálva arra a megállapításra jut, hogy noha Szombathely az ország egyik legjobban eladósodott településévé vált, végső soron „városgazdálkodási szempontból pozitív mérleggel zárta a dualizmus időszakát. A település vezetősége sikeresen menedzselte a századforduló után a város fokozatos eladósodását, a romló makrogazdasági környezetből és a magyar városhálózat egészét sújtó pénzügyi-finanszírozási problémákból adódó válságot” (374).

Az utolsó egység a befejezés, illetve az összegzés. Ennek a résznek különösen értékes alfejezetében Melega a szombathelyi eredményeket országos viszonylatban próbálja mérlegelni.

Thirring Gusztáv 1912-es városi statisztikai kiadványának adatai alapján az infrastrukturális fejlettség szempontjából hat kategóriát állít fel. A legfejlettebb, teljes körű infrastruktúrával rendelkező települések közé mindössze négy került: Budapest, Nagyvárad, Pozsony és Szombathely. Vagyis a korabeli városhálózat 3%-a tartozott ide, s a fejlettnak minősíthető I–III. kategóriába is csupán 15%-uk esett. Eközben a városok 60%-a az elmaradott V–VI. kategóriába került. Mindez felhívja a figyelmet arra a körülményre is, hogy a modern városi életforma csak a városok egy igencsak szűk körében (s így a lakosság rendkívül kis részét érintve) nyer(hetet)t teret. A fejlett infrastruktúrájú városok a Beluszky Pál és Győri Róbert² városhierarchia-vizsgálatában regionális központoknak és teljes körű funkciókkal ellátott megyeközpontoknak ítélt települések köréből kerültek ki, igaz lényeges eltérés, hogy számos megyeközpont fejlettebbnek bizonyult sok regionális központnál. A földrajzi eloszlást vizsgálva szintén hasonló eredményre jutott, mint Beluszky és Győri, vagyis Budapest mellett kirajzolódik a nyugat-magyarországi modernizációs ék, illetve a Dunántúl déli és középső, valamint a Felvidék középső része is jelentős mértékben modernizálódott. Az alföldi városok kiemelt jelentősége infrastrukturális szempontból azonban nem igazolható, s jól kimutatható a felvidéki kisvárosok, Erdély és Kárpátalja elmaradottsága is. Ezeken a területeken csak néhány nagyváros tudott fejlett infrastruktúrát

² Beluszky Pál – Győri Róbert 2005: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Budapest.

létrehozni. Minderre nyújt konkrét példát a könyv, hiszen az infrastrukturális fejlődés szempontjából a későbbi Szombathely egyszerre követte a főváros, az előtte járó vidéki városok és a külföld nyújtotta mintákat, hogy a századfordulótól kezdve már ő váljon mintaadóvá az ország vidéki városai számára. Ennek még nagyobb jelentőséget ad, hogy Szombathely kormányzati támogatás nélkül hozta létre a „modern várost”, vagyis ilyen szempontból példája a vidéki városok számára tanulságosabb lehetett, mint a fővárosé.

Noha Melega könyve rendkívül részletgazdag és informatív, az okok kifejtése tekintetében érezhető némi hiányosság. A befejezésben mindössze egy rövid alfejezetet szentel az infrastrukturális fejlődés indukáló tényezőinek, melyben megállapítja: „ahhoz azonban, hogy a ténylegesen fennálló közlekedési, közvilágítási és közegészségügyi gondok megoldására a település valóban mozgósítsa a potenciálisan rendelkezésre álló erőforrásokat, szükség volt a lakosság ilyen irányú igényére, változtatási szándékára, a civil összefogásra és a városvezetés cselekvési hajlandóságára” (392). Vagyis a fejlődésnek elsősorban társadalmi okai voltak, ugyanakkor a szerző a város társadalmának viszonylag kevés figyelmet szentel. Pedig ez annál is fonto-

sabb kérdés lenne, mivel – ahogy arra Melega is rámutat – a „19. század végi Magyarországon nagy különbségek léteztek város és város között, gyakran még a hasonló nagyságú és anyagi erejű települések esetében is” (32). Érdekes és tanulságos lehetett volna a szombathelyi lakosság hozzáállásának részletesebb vizsgálata is, mert a könyvből több helyütt is kiderül, hogy a szombathelyiek sem feltétlenül álltak teljes mellszélességgel az ügy mellé, s sokszor kétségeiknek adtak hangot. A törekeny bizalomra a legjobb példa az 1908-as tífuszjárvány esete, amikor komoly támadások érték a város vízvezeték-hálózatát, annak ellenére, hogy nem találtak összefüggést a járvánnyal.

A fentiek ellenére azonban összességként elmondható, hogy Melega Miklós kitűnő munkát tett le az asztalra, mely a helytörténeti keretekből kilépve, a szélesebb történetírás számára is hasznosítható eredményekre jutott. A rendkívül adatgazdag, ugyanakkor olvasmányos, képekkel, térképekkel és táblázatokkal bőségesen illusztrált, igényes kiadású könyvet – amely 2012-ben megkapta az év levéltári kiadványa díjat is – éppen ezért nemcsak a helytörténészek, de az urbanisztika és várostörténet iránt érdeklődő olvasók is haszonnal forgathatják.

Tangl Balázs