

SZÉKESFEHÉRVÁR KELETI IRÁNYÚ TERJESZKEDÉSE. BETEKINTÉS A 19. SZÁZADBAN ÉS A 20. SZÁZAD ELEJÉN VÉGBEMENT VÁLTOZÁSOKBA

Takács Péter

Összefoglaló:

A tanulmány betekintést nyújt Székesfehérvár legfiatalabb városrészeinek, a Vízivárosnak és az egykor Tóvárosnak nevezett területek keleti-délkeleti irányú kialakulásának és terjeszkedésének történetébe. Egy-egy kulcsfontosságúnak ítélt intézmény és üzem fejlődésének, valamint meghatározó ipari fejlesztéseknek az ismertetésén keresztül utal azok városképalakító hatására. Beszámol az 1879. évi országos kiállítás szervezése és lebonyolítása körüli eseményekről; a kiállításról, amely szintén jelentős mértékben hozzájárult az érintett területek fejlődéséhez, s a korszakban országos ismertséget és elismertséget szerzett Székesfehérvár városának. Bemutatja, hogy a 19–20. század elejére jellemző dinamikus fejlődésnek a második világháború harci eseményei vetettek véget. Ezt követően a város vezetése a tömeges lakásépítést helyezte a középpontba, így pár évtized alatt a terület a gombamód szaporodó lakótelepeknek köszönhetően elveszítette korábbi arculatát.

Kulcsszavak: Székesfehérvár, urbanizáció, vasút, iparosodás, dualizmus

Abstract:

The study provides insight into the history of the development and expansion in an easterly-southeasterly direction of the youngest town sections of Székesfehérvár, the territory of Víziváros and the area once known as Tóváros. By reviewing the development of certain institutions and factories, deemed to be of key importance, as well as key industrial developments, it points to their cityscape-forming effects. The study reports on the events surrounding the organisation and staging of the national exhibition of 1879; on the exhibition, which likewise contributed to a significant extent to the development of the areas in question, and acquired national visibility and recognition for the city of Székesfehérvár in the period. It demonstrates how the events of World War II put an end to the dynamic developments characteristic of the 19th and early 20th centuries. Following this, the city management focused on mass housing construction, thus in a number of decades the area had lost its former look due to the mushrooming housing estates.

Keywords: Székesfehérvár, urbanisation, railway, industrialisation, dualism

Bevezető

A Székesfehérvár belvárosához keleti-délkeleti irányból csatlakozó városrészek (Víziváros, majd a Tóváros) kialakulásának története a 19. század elejétől követhető nyomon. A korábbi évszázadokra vonatkozó kutatást a források, illetve a régészeti leletek csekély száma erősen korlátozza. A szóban forgó városrészek kialakulástörténetének alapos feltárását tovább nehezíti, hogy ma már elenyésző számban találhatóak meg a 19. századi iratokban említett épületek; így Székesfehérvár legfiatalabb, ám mintegy 100 év alatt a legnagyobb lélekszámúvá duzzadó, több alközponttal rendelkező városrészének elfeledett titkai a mai napig megfejtőkre, kutatókra várnak. Az ereje teljében lévő, virágzó „történelmi” Víziváros és Tóváros a második világháborút követő évtizedekben végrehajtott szanálása mintegy százötven éves fejlődés eredményeit számolta fel. A futótűzként terjedő panel lakótelepek, a sematikus, jellegtelen tömbházak térhódításával néhány évtized leforgása alatt egy „emberléptékű” kertváros szűnt meg létezni.

Földrajzi és topográfiai változások a kezdetektől a 19. század közepéig

Míg a várat észak-északnyugatról határoló, a mai Felsőváros nevű városrész már az 1200-as évek elejétől bizonyíthatóan lakott terület volt, addig az egykori várfaltól keleti, délkeleti irányba húzódó területek tekintetében nem vonhatunk le egyértelmű következtetéseket azok korabeli topográfiáját illetően.

Régészeti feltárások alapján valószínűsíthetjük, hogy a vártól keletre húzódó, lápos terület magasabban fekvő részein már viszonylag korán – a 16. században – álltak épületek, s feltételezhető, hogy az uralkodó, illetve a város használatában lévő templom vagy kápolna lehetett ezek egyike. Kaspar Ursinus Velius humanista költő és történetíró feljegyzéséből következtethetünk arra, hogy I. Ferdinánd koronázási szertartásának egyik helyszíne, a Szent István-kápolna a mai Víziváros területén található Rákóczi út északi végződésének és a Major utca környékére lokalizálható.¹ Székesfehérvár fallal körülölelt váratól délre, az Ingovány

¹ Siklósi Gyula (2009): A város topográfiai fejlődése a kezdetektől a török korig. In: Entz Géza (főszerk.): *Székesfehérvár. /Magyarország műemlékei/* Osiris Kiadó, Budapest. 55–56.

nevű területen, bár pontos helye és építési ideje bizonytalan, az egykori Szent Kozma és Damján tiszteletére szentelt plébániatemplomot tekintetjük a település legrégebb, ismert szakrális építményének.² Lauschmann Gyula Székesfehérvár történetét feldolgozó monográfiájában tesz utalást a vártól keletre fekvő, „átjárhatatlan mocsár” által övezett, Ingványnak és Sóstónak nevezett területekre. Istvánffy Miklós humanista történétíró 1530-as évekre datálható munkájából idéz, miszerint ezeken sáncokkal védett templomokat, hivatali épületeket és külvárosi lakásokat dokumentált a krónikás. Lauschmann a török korból származó adó-összeírásokat is megemlíti, amik 43 (adózó) házról számolnak be.³

A török hódoltságot követő időben újra élénkülő kereskedelmi forgalom a Felsővárost délről érintő, a vártól keleti irányba húzódó, hatalmas mocsaras területet északi irányból, a (rég) Budai úton haladva kényszerült megkerülni. 1731-ben a rendezési munkálatok ellenére a víz még a várfalakig terjedt, átfogó, a városrészek fejlődését megindító intézkedésre azonban az 1764. évi pozsonyi országgyűlésig kellett várni. A fehérvári követek felvetése alapján – mely a Sárvíz mocsarának lecsapolását szorgalmazta – országos kiterjedésű vízrendezési terv bontakozott ki. A – mintegy egy évszázadig tartó – munkálatok lehetővé tették a város területének ugrásszerű bővülését. A növekedés, illetve a területi változások, a csatornarendszer kiépülése a korszakban keletkezett helyszínrajzokon és térképeken végig követhető.⁴

A II. József által elrendelt (első) katonai felmérés során készült térképen láthatjuk a tárgyalt területek térképi ábrázolását 1783-ból. A rajzon megfigyelhető a várat (belvárost) szegélyező csatornagyűrű, illetve láthatóak a déli és keleti vizes árterek északi peremén (a mai Berényi út környékén) elkezdődött telekalakítások és épületek ábrázolásai.⁵

További parcellák kijelölése figyelhető meg Lipt(h)ay János 1797-ben készült térképén. Déli irányba, a várfallal párhuzamosan alakítottak ki újabb telkeket. A rajzon szembeötlő a (külső) Budai útról leágaztatott, az új parcellák között húzódó útszakasz becsatlakoztatása a belváros déli részén 1793-ra kiépített bejárathoz.⁶

² Zsoldos Attila – Thoroczky Gábor – Kiss Gergely (2016): *Székesfehérvár története az Árpád-korban*. Városi Levéltár és Kutatóintézet, Székesfehérvár. 243.

³ Lauschmann Gyula (1998): *Székesfehérvár története*. I. kötet. Székesfehérvár Városi Levéltára, Székesfehérvár. 82.; 134.

⁴ Csurgai Horváth József (2014): *Székesfehérvár urbanizációja. A városfejlődés a kiegyezés korában*. Ráció Kiadó, Budapest. 32.

⁵ Vö.: Magyar Királyság (1782–1785). Első katonai felmérés. <https://mapire.eu/hu/map/firstsurvey-hungary/embed/?bbox=2046205.12772136%2C5971802.853818733%2C2055296.3567730282%2C5974669.242379427&map-list=1&layers=147> (letöltés dátuma: 2020. 06. 01.).

⁶ Kovács Eleonóra (2013): *Víziváros. Egy fehérvári városrész története*. Székesfehérvár Megyei Jogú Városi Levéltára – Tarsoly Kiadó, Székesfehérvár–Budapest. 16–17.

A terület elnevezéséről egy 1802-ben kelt városi jegyzőkönyvben találjuk a legkorábbi adatot. A dokumentumban a városvezetés az „aquatica civitate” területén gazdálkodó tulajdonosok figyelmét hívja fel a keretek bekerítésének fontosságára.⁷ A „vizes város” fejlődésére, művelésbe vonásának fokozódó ütemére következtethetünk Székesfehérvár tanácsának egy későbbi jegyzőkönyvéből. Ergovits György, a város telek-könyvvezetője a „külváros” (Suburbium Aquaticum) területén lévő utak szélességének problémájára hívta fel a városvezetés figyelmét.⁸

Wüstinger József földmérő mérnök 1826-ban készített várostérképén már jól látszik a városrész tudatos mérnöki munkával kijelölt szerkezete. A Kórház utca (ma Rákóczi út) kinyitására a várfal (Monostorbástya) irányába került sor.⁹ A szabályos úthálózat mentén mintegy 150 új keret és házhelyet alakítottak ki.¹⁰ Gyéren, de kezd kiépülni a Gyümölcs, a Deák Ferenc (korábban Apáca) utca, a Kégl György (korábban Dinnye) utca és a Salétrom utca is.¹¹ Egy mai térképre vetítve a városrész területe a Királysor és a Rákóczi út sarkáig terjedt. Lauschmann Gyula *Székesfehérvár története* című munkájában Wüstinger mappáját elemezve így ismerteti az akkori állapotokat: *„A Belváros utcái nem igen változtak ugyan, de a Víziváros teljesen újjáalakult, a Tóvárosnak pedig, amely ma már igen nagy kiterjedésű, akkor még alig volt nyoma, legföljebb egy-két ház volt a területén, amely ekkor még a Vízivároshoz tartozott. A Víziváros a Királysor és a Kórház utca sarkán végződött, onnan lefelé a mai Égettváros helyén szántóföldek voltak [...]”*¹²

Az „új” Budai út vonalától délre kialakuló településrészt – melyet ekkor még a Víziváros részének tekinthetünk – egyes források kezdetben „Országút”, később Tóváros néven említik. Ettől délre (a majdani vasút felé) a Város rétje néven jelölt, hatalmas kiterjedésű legelő terült el. 1826-ban a rét szomszédságában helytartótanácsi utasításra a városvezetés közel 6000 négyszögöles telket biztosított – ellenszolgáltatás nélkül – a Polgári Lövész Társulat részére céllövölde, lövőház és kert létrehozásának céljából. A területen zenepavilont és tenispályákat is kialakítottak. 1857. augusztus 14–15-én Ferenc József császár látogatott Székesfehérvárra. Programjai között szerepelt a Polgári Lövölde meglátogatása, ahol lövészeten is részt vett. A lövölde központi épülete később, 1864-ben épült fel, és kiválóan alkalmas volt – többek között – bálók megtartására

⁷ Kovács Eleonóra: i. m. 15.

⁸ Városi Levéltár és Kutatóintézet (Székesfehérvár). Tanácsulési jegyzőkönyvek, 1807. IV.A.1002.a., június 5., No. 772.

⁹ Vö.: Városi Levéltár és Kutatóintézet (Székesfehérvár). Wüstinger József: *Szabad Királyi Székesfehérvár várossának mappája 1826*. XV. 2. Térképtár.

¹⁰ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 130.

¹¹ Az említett utcák – „Apáca”, „Dinnye”, „Kórház” – mai nevüket 1904-ben nyerték el.

¹² Lauschmann Gyula (1998): *Székesfehérvár története*. 3. kötet. Székesfehérvár Város Levéltára, Székesfehérvár. 54.

is. 1879-ben részben a lövölde kertje adott otthont az országos ipar-, termény-, szépművészet- és állatkiállításnak.¹³



1. kép: A lövöldekert bejárata (Forrás: VLKI)

A Belvárostól keleti irányban történő terjeszkedést rendkívül megnehezítette a városrészt délkeletről szegélyező Aszalvölgyi-árokban évente, főleg olvadáskor, nagyobb esőzések idején kilépő víz. A probléma megoldására kidolgozott, első átfogó tervezet Halász Gáspár mérnök nevéhez fűződik. Az általa megálmodott vízszabályozási rendszer: a Lovasberény felé vezető útnál létesítendő „két felhúzó táblás zúgó”, az árok medrének szabályozása, illetve egyes szakaszainak áthelyezése s a Sóstóba vezetése azonban ebben a formában nem valósult meg.¹⁴ A munkálatok halogatása miatt a városrész többször szenvedett el súlyos károkat. 1878-ban Falvay István segédmérnök tanulmánya nyomán, ha lassan is, de elindultak a munkálatok, melyek szükségességét az 1881 márciusában pusztító áradás még jobban kihangsúlyozta. A Víziváros ekkor szinte teljesen víz alá került, az ár a Tóváros területét is nagyrészt elborította; több híd is megsérült.¹⁵

1882 februárjában az Aszalvölgyi-árok mélyítését, szélesítését határozta el a város. Felmerült egy új csatorna kiépítésének ötlete is. A végleges megoldásra azonban 1884-ig kellett várni. Patay János városi mér-

¹³ Farkas Gábor – Szalai Károly (2006): *A Vasútvidék története – Székesfehérvár*. Székesfehérvár M. J. V. Önkormányzata, Székesfehérvár. 17–18.

¹⁴ Csurgai Horváth József – Erdős Ferenc – Zsebők Lajos (2013): *Százéves a Fejérvíz 1913–2013*. FEJÉRVÍZ Zrt., Székesfehérvár. 13–14.

¹⁵ Uo. 13–14.

nök Wüstinger József terveit felhasználva jelentős módosításokat javasolt a csatorna vonalán, jócskán, mintegy 600 méterrel lerövidítve azt. A teljes terv 4500 négyszögöl terület kisajátítását kívánta meg, csatorna ásását, hidak, műtárgyak építését tartalmazta. A munkálatok eredményeként az érintett területeken időlegesen megszűnt az árvízveszély.¹⁶

S bár mind hatékonyabb, nagyobb teherbírású védművekkel akadályozták az áradásokat a városban, a 20. században is volt még egy-két kirívó eset, amikor nem bírták megfékezni a vizet. Ez történt 1909 februárjában, amikor a fagyott talajra két napig záporozó eső miatt került a Búrtelep víz alá.¹⁷

Változások a dualizmus korában és az azt követő évtizedekben

A dualizmus időszakára vonatkozó népességstatisztikákból is következtethetünk a városrész nagyarányú fejlődésére. Az adatokból kitűnik, hogy a vizsgált városrészek (Víziváros, Tóváros) lélekszáma növekedett – a többi városrészhöz viszonyítva – a legnagyobb mértékben.

A Vízivárosé az 1869-es összeírástól mintegy félszáz év alatt 2213-ról 9825 főre, a Tóvárosé ugyanezen időszakban 2234-ről 6260 főre.¹⁸ A változás még úgy is jelentős, ha figyelembe vesszük, hogy a korszakban a városrészek határai többször módosultak.¹⁹

Az 1880-as évek közepétől gőzmalom kezdte meg a működését a városrész északi peremén. Néhány évvel később – 1888-ban – az Alsó Királyosorról, a telek szomszédságából nyíló új utca (mely ekkor még nem futott ki a Budai útig) nevet is kapott az üzembről. Az 1890-es évek végi területalakítás során a Gáztelep köz meghosszabbítását a Gőzmalom utcába becsatlakoztatva – a Gőzmalom közön keresztül – jött létre a terület „legfiatalabb” utcája, a Sarló utca, ami az ezt követő néhány év alatt be is épült. Ekkor kapott nevet a Gáztelep utcába északkeletről becsatlakozó Major utca is, ahol a városi villanytelep létesült. A század végére a Vásártéri és kaszáló dűlő területén a városi mérnöki hivatal által alakított utcahálózattal létrejövő, földszintes épületekkel beépített, kertes övezet megszületését a 19. század egyik legjelentősebb városbővítésének tekinthetjük. Legkeletibb szegletében – a Királyosor–Budai út kereszteződésénél – ekkor még működött a kövezetvám szedésére szolgáló épület és sorompó.²⁰

¹⁶ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 21.

¹⁷ Bukovszky György (1996): *Árvizek Székesfehérváron*. (Kézirat.) Városi Levéltár és Kutatóintézet (Székesfehérvár). XV. 42. Kézirattár. No. 224.

¹⁸ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 49.

¹⁹ Uo.

²⁰ Kovács Eleonóra: i. m. 32. – A sorompókat Bornemissza Géza kereskedelmi miniszter

A századfordulót követően az előző évtizedekben létesült kaszárnyák és az Aszalvölgyi-árok, valamint az Országos Királyi Javítóintézet telke által határolt területen két új utca kijelölésére került sor. A közművek kiépítése és az útburkolat elkészítése – a városi tanács vonakodása miatt – váratott ugyan még magára, a terület mégis gyorsan beépült. 1904-re a két utca nevet kapott (Baross, illetve Erzsébet), és a házak számozása is megtörtént.²¹

Beépíthető területek létrehozását célozták a várfal környékének 1870-ben elkezdett rendezési munkálataival is. Ekkor alakították ki a mai Várkörút nyomvonalát a várfal alatt húzódó csatornák beboltozásával. A század 60-as éveinek végére befejeződő katonai felmérés térképein még látható a műveletek előtti állapot, a Belvárost körbefutó várárok-csatorna. Az 1880-as évek elején készült kataszteri térképeken azonban a rendezésnek köszönhetően új útszakaszok figyelhetők meg. A városrész várfalhoz csatlakozó peremén a csatorna fedése új nagyforgalmú út kialakítását tette lehetővé. A mintegy hat (!) évtizedig elhúzódó, szakaszosan megvalósított területrendezési munkák jelentősen hozzájárultak a város észak-déli irányú közlekedésének fejlődéséhez is.²²

A Déli Vaspálya Társaság beruházásában már a 19. század közepén, a nyomvonal-kijelölések és földkisajátítások után a vasútépítési munkálatok előkészítését is megkezdték Székesfehérváron. A Ferenc Józsefről elnevezett Keleti Vaspálya létesítéséhez a város közgyűlése 50 katasztrális hold földterülettel és építőanyaggal való hozzájárulást helyezett kilátásba, ha az (új-)szőnyi vonal székesfehérvári indóháza a Belvároshoz közeli Vásártéren kerül felépítésre. A vasúttársaság azonban az állomás épületét a város peremén jelölte ki, elkerülve ezzel a város belterületének kettészakítását. A Belváros felől az indóházig futó útszakasz kialakítása, a „vasút utcája” csak az 1930-as években, a Várkörút átépítésével jött létre, addig a környező utcákon bonyolódott a forgalom.²³ Az elkészült vasúti létesítmények sokáig határt szabtak a városrész déli irányú terjeszkedésének.

A Császári és Királyi Szabadalmaztatott Déli Vaspálya Társaság által

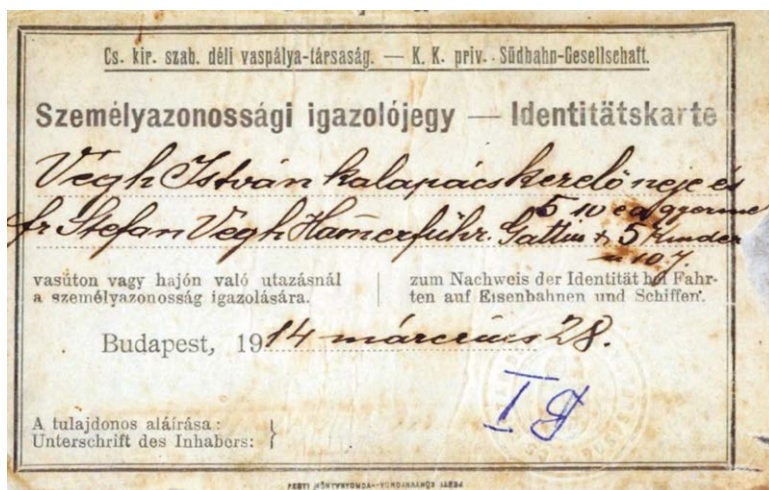
rendelkezése szüntette meg 1938 februárjában, miután az autómobilok elterjedésével mind nehézkesebbé vált a kövezetvámrendszer, s az ünnepi évtől (XXXIV. Eucharisztikus Kongresszus, Szent István-i jubileumi év rendezvényei) az idegenforgalom robbanásszerű megugrását várták. (Az átmeneti intézkedést a határidő letelte után véglegesítették.) Lásd még: Simándi Irén (2020): A rádió közvetít... In: Koudela Pál, Simádi Irén (szerk.): *Történelem, régió, politika. Tanulmányok Lőrinczné Bencze Edit születésnapjára*. Kodolányi János Egyetem-Alba Civitas Történeti Alapítvány, Székesfehérvár. 73-84.

²¹ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 185.

²² Uo. 168–169.

²³ Csurgai Horváth József (2009): A vasút ellentmondásos hatása a városra – Székesfehérvár, mint közlekedési csomópont. In: Bana József–Katona Csaba (szerk.): *Szigorúan ellenőrzött vonatok. Konferencia*. Győr Megyei Jogú Város Levéltára – Magyar Országos Levéltár – Mediawave Közalapítvány, Budapest–Győr. 53.

épített vasúti pályaudvar ünnepélyes átadásáról az országos sajtó is hírt adott. 1860. június 1-jén gördült ki az első szerelvény Szőny felé.²⁴ Székesfehérvár hamarosan vasúti csomóponttá fejlődött. A Budapest–Székesfehérvár–Nagykanizsa–Murakeresztúr-vonal mellett 1860-ban épült ki a Kisbér–Komárom–szárnyvonal is, amelyen keresztül közvetlen kapcsolat létesült a Budapest–Győr–Bécs-vasútvonallal. 1872-ben készült el a Veszprém–Celldömölk-szárny, ez tette lehetővé, hogy a város a Győr–Szombathely–Szentgotthárd–Graz-vonalhoz kapcsolódjon. 1897-ben a Székesfehérvár–Sárbogárd, 1898-ban pedig a Székesfehérvár–Bicske helyi érdekű vasútvonalon indulhatott meg a forgalom.²⁵



2. kép: Egy vaspálya-társaságnál dolgozó munkás családtagjai részére kiállított igazolvány (1914) (Forrás: Végő Mária, magántulajdon)

A vaspálya közvetlen szomszédságában 1861-ben létesült javítóműhely. A szárnyvonalak fejlesztésével folyamatosan bővítették az üzemet.²⁶ Az 1910-es évekre javítási kapacitása elérte az évi 120 mozdonyt, 1240 személykocsit és 2500 tehervagont.²⁷ A dolgozók képzését a vasút-társaság saját tanonciskola létrehozásával oldotta meg. Az első szakmunkások 1925-ben végeztek itt.²⁸

Az Aszalvölgy vizét levezető csatorna déli szakasza 1885-re készült el. Új medre hatékonyan mérsékelte az árvízkárokat, a vasútállomás megközelítését azonban igen megnehezítette a városrész irányából, mivel an-

²⁴ *Pesti Napló*, 11. évf. 1860. május 27. 8. – A *Pesti Napló* május 27-én megjelent száma az utolsó oldalon közli a vasútvonal megnyitásának híret, valamint az ekkor érvényes menetrendet.

²⁵ Csurgai Horváth József (2009): i. m. 54.

²⁶ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 55.

²⁷ Csurgai Horváth József (2009): i. m. 56.

²⁸ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 33–35.

nak vonala közvetlenül az állomásépület előtt, a vasúttal párhuzamosan futott a Széchenyi út irányába. Az utasforgalom akadálymentesítésének problémájára csak részben jelentett megoldást az Apáca utca (a mai Deák Ferenc utca) végénél létesített boltíves téglahíd. Végül az Új utca (a mai Horvát István utca) és Széchenyi út csomópontjának kiépítése segített megközelíthetővé tenni a nyugati városrészek és a belváros irányából is a gyalogos és a bérkocsiforgalom számára az indóházat.²⁹

A vasúthoz kapcsolódó üzemekben dolgozók létszámának folyamatos növekedése miatt egyre hangsúlyosabbá vált az érintett családok letelepedési igényeinek rendezése új területek parcellázásával. 1902-ben az erre a célra kiszemelt területen – a pályaudvarral szemben lévő szántóföldeken, a lövöldekert szomszédságában – mintegy negyven telket alakítottak ki, majd továbbiakat keleti irányban. Ezt a terjeszkedést azonban a városi tanács rosszallása kísérte: a testület nem támogatta a nagyszámú kültelki építkezés elősegítését s így egy új városrész létrehozását, mivel az itt kiépítendő infrastruktúra (közvilágítás, útburkolat stb.) jelentős pluszköltséget rótt a „város közönségére”. A telkek többsége ennek ellenére az évtized végére beépült. A terület a Búrtelep nevet kapta. (A telekalakításokra végül 1914-ben kaptak hatósági engedélyt.³⁰)

A vasútállomás előtti tér rendezése, az említett „vasút utca” kialakítása az 1930-as évek közepén kezdődött el. A terület városi tulajdonba vétele utáni, nagyszabású térrendezés során kialakították a ma is létező köröndöt. A tér mélyebben fekvő részeit feltöltötték. Az Aszalvölgyi-árok nyugati irányba (a Széchenyi utcáig, mintegy 400 méter hosszan) történő beboltozásával jelentős mértékben megnőtt a hasznosítható terület. Itt – a területrendezés tervezőjének, Hönsch László városi főépítésznek a szándéka szerint – árusító pavilonokat létesítettek. A nyugati irányba futó úttest íve a Várkörút meghosszabbításaként kiépített útszakaszba csatlakozott. A körönd kialakításakor az egyik fő szempont volt a Prohászka Ottokár-émléktemplom és környéke egységes elvek szerinti bekapcsolása a koncepcióba.³¹

Hönsch a még üres telkek beépíthetőségének szabályozását is kidolgozta, a tér arculatának megfelelő, egyemeletes és azonos tetőszerkezetű lakóépületekkel. A téren létesülő további épületek, az ekkor az állomás szomszédságában felépített középfokú tanintézet és a későbbiekben megvalósított polgári fiúiskola tömbjeinek kivitelezése is a főmérnök elgondolásába illeszkedtek. A további parcellákon a MÁV Igazgatóság lakótelepet épített, amit kerítéssel vettek körül.

²⁹ Uo. 21.

³⁰ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 186.

³¹ Középipítésés. Székesfehérvár rendezi a vasúti állomás előtti teret. *Városok Lapja*, 1936. július 15. 31. évf. 13. sz. 440.



3. kép: Magyar királyi Szent István középiskola gazdasági tanintézet homlokzata (1941)
(Forrás: Magyar Építőművészet)

A tér átépítése magába foglalt egy tágabb értelemben vett csapadék-rendezési és útburkolat-kialakítási szándékot is. Több környező utca kapott kerámiaburkolatot, illetve gyalogjárda is kiépültek.³²

1927-ben a megnövekedett forgalom miatt az állomás épületét jelentősen kibővítették. Az eredeti, faszervezetű perontetőt ekkor bontották el. 1932-ben a vasúttársaság állami kezelésbe adta a vaspályát, a hozzá tartozó épületeket, valamint az ipari létesítményeket. Ezután a kezelő MÁV folyamatos fejlesztésekkel modernizálta a fehérvári létesítményeket is. 1938-ban a személypályaudvar mellett teherpályaudvart létesítettek. Ekkor készült el a két aluljáró is, melyek a személyforgalom meggyorsítása érdekében az újonnan létrehozott szigetperonokhoz vezettek.

A vasútállomás főbejáratával szembe 1937-ben helyezték át az addig a Városháza előtt álló Püspökkút nevű szoborkompozíciót.³³ Az alkotás köré virágos parkot hoztak létre. 1938-ban az ünnepi év eseményeire vinnak érkezőket már ez a látvány várta.

A városrész több pontján jelentős rendezési munkákat időzítettek ekkorra. Az állatvásárok áttelepítésével a Széna téren, egy 13 katasztrális hold nagyságú területen nyílt lehetőség fejlesztésre. Az Alsó Királyosor és a Gáztelep utca összefutásánál elterülő háromszögben aprólékosan megtervezett parkhoz északról ívesen kapcsolódott az ekkorra elkészülő 22 tantermes elemi iskola épülettömbje és elősövényvel keretezett ud-

³² Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 23–24.

³³ Magony Imre (2006): *Székesfehérvár szobrai*. Ma Kiadó, Székesfehérvár. 69–70.

vara. Az iskola tervezésekor fontos szempont volt, hogy kulturális-oktatói központ és a városkép meghatározó eleme is legyen egyben. A teret északról és nyugatról egyemeletes sorházakkal szegélyezték.³⁴ A városrész felől közelítők tekintete elől ezzel a megoldással tudatosan takarták el a tér mögötti falusias, családiházias környezetet.³⁵

Az állomás épülete és annak környezete az 1944-es bombázások során tetemes károkat szenvedett el. Az 1945 márciusáig elhúzódó heves harcok a pályaudvar egészét érintették. Ennek ellenére a forgalom áprilisban újraindult, és elkezdődhetett az épületekben esett károk helyreállítása is a lakosság bevonásával.

A városrész iparosodása, a korszak jelentősebb ipari létesítményei

A terület adottságaitól függően a Vízivárosba települő családok eleinte mezőgazdaságból, majd egyre növekvő számban kereskedelemről, kézműves-, szolgáltató- és gépiparból tartották fenn magukat. A 19. század végére a vállalkozások legszélesebb spektruma (épitőmesterek, kőfaragók, ácsok, asztalosok, cipészek, csizmadiák, szabók, szíjgyártók, borbélyok, gép- és alkatrészgyártók, textilkereskedők, vegyeskereskedők, vendéglősök, kovácsok stb.)³⁶ volt már jelen a városrészben. Létesítményeik nagyban meghatározták a terület arculatát. Így az iparosok műhelyei mellett különböző árufajtákat kínáló kereskedők boltjai működtek szinte minden utcában. Számos szatócsbolt, hentes, kifőzde, kocsmá működött.

Kiemelném közülük a József utcában működő Vidor, majd a Verbőczyi testvérek cukorgyárát, mely Dunántúl-szerte szállított édesipari termékeket.³⁷ Szintén a József utcában üzemelt a Zombai testvérek (István és Károly) tüzelő- és építőanyag-kereskedése és szikvízgyára. Vállalkozásukkal több székesfehérvári állami intézményt (repülőteret, katonaságot, iskolákat) láttak el tüzelő-, illetve építőanyaggal.³⁸ A Bán Sándor által

³⁴ A nyugati házior az Úrinők Otthonának épületével kapcsolódott a Rákóczi út sarkán ekkor már meglévő aggintézet épületegyütteséhez. Az otthon alapkövetelése a tér rendezésének évében, 1938. május 22-én került sor.

³⁵ Schmidl Ferenc (1941): Székesfehérvár újabb iskolái. *Magyar Építőművészet*, XXXX. évf. 9. sz. 277.

³⁶ A városrészben működő mesteremberek, iparosok, szolgáltatók tevékenységéről részletes képet kaphatunk a korszakban nyomtatásban megjelent névtárakból, kalendáriumokból, almanachokból. Ilyen, jelentős forrásértékkel bíró például a B. Szabó István főszerkesztésében 1938-ban megjelent *Székesfehérvár és Fejér vármegye ipara és kereskedelme Szent István évében* című kiadvány.

³⁷ Kovács Eleonóra: i. m. 58.

³⁸ Uo. 427.

az Ősz utcában alapított Otthon Garage nevű, mintegy 40 férőhelyes autogarázs és javítóműhely is jelentős forgalmat bonyolított le.³⁹

A következőkben – alcímekkel kiemelten – szereplő beruházások hatásukban messze túllépték a városrész határait.

*A közvilágítás korszerűsítése, gázszolgáltatás –
Székesfehérvári Légszeszgyár és Vegyiművek Rt.*

Az 1870-es évek elején a Vásártéri és kaszáló dűlő elnevezésű földek nyugati peremének beépítése a légszeszgyár (gázgyár) létesítésével vette kezdetét. Az itt kialakított, új utca elnevezése is az üzemre utalt.

Már 1869-ben napirendre tűzte a város vezetése a korszerűtlen, kis hatásfokkal üzemelő olaj-, illetve petróleumlámpás közvilágítást kiváltó gázvilágítás mielőbbi megvalósítását Székesfehérváron. A Turják János gazdasági tanácsnok vezetésével végzett előkészítő munka során hamar elvetették az ötletet, miszerint városi kezelésben jöjjön létre a vállalat: két osztrák gázmérnök vállalkozóval kötöttek szerződést. Ennek értelmében a városi rétnek a mai Prohászka út – Horvát István utca – Károly János utca – Béke tér által határolt területét jelölték ki a beruházás helyszínéül. A tervezet a légszeszüzem felépítését, beindítását, valamint – 5 teret és a belváros utcáit ellátó – gázvezeték kiépítését és közvilágítással történő felszerelését tartalmazta. Az ellátandó területről számos lakossági megrendelés is érkezett. A nagyratörő terv megvalósítását azonban a fővállalkozó hirtelen halála ellehetetlenítette.⁴⁰

Az ügy 1872-ben került ismét napirendre, amikor is a Székesfehérvári Kereskedelmi Bank tagságával és jelentős lakossági részvényjegyzéssel megalakult a Székesfehérvári Légszeszgyár és Vegyiművek Rt. Telephelynek a városi közgyűlés a Vízivárosban található, a már említett, 2007 négyzögöl területű telket ajánlotta fel. Az 1872. január 29-én Pri-bék Antal polgármester által ellenjegyzett szerződés 30 évre biztosított (kétszeri hosszabbítás lehetőségével) kizárólagos jogot az üzemeltetőnek a légszeszgyár, illetve a köz- és lakossági világítás kiépítésére és működtetésére. A megvalósítást Havranek József városkapitány irányítása mellett tizenegy tagú – főként szakemberekből álló – bizottság felügyelte. (Az 1872-es év tavaszán a telep építésével párhuzamosan megkezdődött az utcai öntöttvas hálózat telepítése és a lakossági berendezések felszerelése is.⁴¹) A csőhálózat próbaüzeme és a világítás tesztelése után pedig,

³⁹ B. Szabó István (főszerk.): (1938): *Székesfehérvár és Fejér vármegye ipara és kereskedelme Szent István évében*. Csitány G. Jenő Könyvnyomdája, Székesfehérvár. 417.

⁴⁰ Sárvári Elemér (1976): A székesfehérvári gázgyár története 1872–1973. In: *Fejér Megyei Történeti Évkönyv 10*. Fejér Megyei Levéltár, Székesfehérvár. 8.

⁴¹ Sárvári Elemér: i. m. 9.

december végén 150 darab utcalámpával elindult a rendszeres szolgáltatás.⁴² Az elkövetkező években a hálózatot folyamatosan fejlesztették, bővítették. Az üzemeltető társaság számára a stabil anyagi forrást a közvilágítás, valamint a környék ipari üzemeinek ellátása biztosította. Jelentős fogyasztó volt a Déli Vaspálya Társaság és az általuk üzemeltetett műhelyek, valamint az indóház.

1895-től az egyenáramú áramfejlesztő telepek megjelenésével és elterjedésével a gázvilágítás új versenytársat kapott. Ilyen telep létrehozásának és koncesszióban történő üzemeltetésének ötlete Székesfehérváron is felvetődött már ekkor. A gáztársulat üzemben tartója a konkurencia megjelenésének hírére felszámolta érdekeltségét, és a vállalatot egy brüsszeli székhelyű befektetőnek adta el. A pozíciójában jelentősen meggyengült Légszesztársulatot 1905-ben vásárolta fel az addig már országosan több hasonló üzemet birtokló Vereinte Gaswerke Augsburg vállalat. Egy 1924-ben bekövetkezett telephelyi gázrobbanás után, 1925. december 1-jén kezdte újra a rendszeres szolgáltatást a cég az ekkor már 37 000-es lélekszámú városban.

A második világháborút követően, 1945. május 29-én indult meg ismét a gázellátás a városban. A tulajdonlást főrészesvényesi minőségben a budapesti székhelyű „Podjomnyik” Szovjet Állami Gépipari Rt. vette át.⁴³

Villamosítás – villanytelep létesítése

Nagy Ignác városi törvényhatósági bizottsági tag egy bankkonzorcium megbízásából tett ajánlatot a város közgyűlésének áramfejlesztő-telep létesítésére, illetve a villanyáram-szolgáltatás kiépítésére, a városi közvilágítás korszerűsítésére. Az 1895-ben beterjesztett javaslatot követően kiírt pályázatból a Schuckert Művek magyarországi vezérképiselete került ki győztesen. Ezt követően (1897-ben) a városvezetés felmondta az utcai légszeszvilágításra vonatkozó megállapodást. Az üzem a légszeszgyártól északra szintén az egykori Vásártéri és kaszáló dűlő területén épült fel. A két létesítmény között utcát nyitottak.⁴⁴

Az 1902 szilveszterén elinduló szolgáltatás főként a közvilágításból, de később az ipari üzemek erőgépeinek működtetése területéről is kiszorította a gázüzemű megoldásokat. A város nagyobb ipari üzemei (a Felmayer gyár, a Déli Vasúti Főműhely, a Weiss és Tüll Bőrgyár, a gázgyár, az első Budapesti Gőzmalom és az Akóts-malom) ekkor már saját meghajtó erőtelepekkel rendelkeztek, a Schuckert-féle villanytelep kezdetben

⁴² Kovács Eleonóra: i. m. 59.

⁴³ Sárvári Elemér: i. m. 11–15.

⁴⁴ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 228–230.

csupán a vízműveket, illetve a kisebb javító- és ipari műhelyeket tudta kiszolgálni motorikus árammal.

Induláskor 29 épületben – lakásban és intézményben vegyesen – 245 izzólámpát szereltek fel. A lakossági felhasználás az 1910-es évekig, ha lassan is, de elérte az 1078 fogyasztási helyet (ez ekkor 15 237 db izzót és 127 ívlámpát jelentett).

A telep és hálózati berendezései 1920-ban kerültek városi tulajdonba, az üzemet 1924-ben váltóáramú rendszerűvé korszerűsítették. A telep villamosáram-termelőképesége 1925-ben elérte a 4,3 MW-ot. 1938-ban már elegendő kapacitás állt rendelkezésre, így megkezdődhetett a környékbeli települések villamosítása: az év végére 33 kilométer távvezetékét építették ki.

A második világháborúig az üzemet többször bővítették – ekkor készült el az üzem 60 méter magas kéménye is. A fejlesztés megteremtette az alapot ahhoz, hogy a háborús károk felszámolása után – új kazánok üzembe helyezésével – elindulhasson a városi távhőszolgáltatás.⁴⁵

Akóts János gőzmalma

A Királyson az 1880-as évek második felétől működő Mann-féle gőzmalom tulajdonosa 1907-ben Akóts János lett, aki a szomszédos telket is megvásárolva mintegy 1000 négyszögöllel növelte meg a telep területét. 1914-ben lakóházat, 1918-ban sütökemencét épített. Az 1920-as években istállóval, toldaléképülettel, újabb lakóházzal, szárítóhelyiségekkel, kazán- és gépházzal, lisztkeverő-kamrákkal és hűtőtoronnyal bővült az üzem.⁴⁶

A ma is álló, favázás szerkezetű malmot 1918-ban Kracker Pál tervei alapján Péntes Imre építőmesternek köszönhetjük. Az oromfalon olvasható felirat az épület rendeltetésének és egykori tulajdonosának állít emléket.⁴⁷ A háromszintes épület földszintjén található az ún. hengerpad és a Ganz típusú hengersizékek. Itt kaptak helyet a lezsákoló üzem, a lisztgyűjtő-kamrák, az egységcsomagoló és a Magyarországon máig egyedülként fennmaradt búzamosógép. Az első emeleten állították fel a csőpadot, a másodikon pedig a daragép, a szitapad és a síksziták üzemeltek. A malom az 1930-as évekre a város (21–50 főt alkalmazó) középüzemei közé nőtte ki magát.⁴⁸

⁴⁵ Vö.: Sárvári Elemér: i. m. 10–15.; Csurgai Horváth József (2014): i. m. 228–230.

⁴⁶ Kovács Eleonóra: i. m. 56.

⁴⁷ Entz Géza (szerk.): i. m. 294–295.

⁴⁸ Kovács Eleonóra: i. m. 56.

Akóts János jelentős adományokkal támogatta egyházközségét, és felesége, Szkok Anna révén a helyi evangélikus egyházat is. Székesfehérvár törvényhatósági bizottságának éveken át virilis tagja volt, valamint 1917-ben alapítója és első elnöke a Fejér Megyei Molnárszövetségnek. A Fejér Megyei Takarékpénztár igazgatóságának munkájából is kivette a részét. 1940. június 13-án, 69 éves korában bekövetkezett halála után Akóts Gyula vette át az üzem vezetését, majd 1945-ben özvegye, Szkok Kornélia gyakorolta a malom működtetéséhez szorosan kapcsolódó kereskedői tevékenységet. A székesfehérvári törvényszék, végrehajtva a Földművelésügyi Minisztérium Közellátási Hivatala Malomipari Főosztályának augusztus 22-én kelt értesítésében megfogalmazottakat, 1949. szeptember 7-én elrendelte a vállalat felszámolását. 1950-ben az üzemet államosították.⁴⁹

Bory gépműhelyek – a Bory testvérek géplakatos, autó- és gépjavító-műhelye

A műhely 1879-ben kezdte meg működését az Alsó Királlyor és a Major utca kereszteződésében, amikor Bory József a főleg mezőgazdasági eszközöket és gépeket gyártó üzemét családjával együtt Abáról Székesfehérvárra költöztette. Az édesapa halála után fiai, Pál, István és József vették tovább az üzletet, aminek profilját kerékpárgyártással bővítették.⁵⁰

Az ifjabb József európai körútjáról hazatérve robbanómotort és motorkerékpárvezérlést tervezett. 1905-ben bemutatták a Compact névre keresztelt motorkerékpárjukat, amiből mintegy 10 darabot készítettek és értékesítettek az első két esztendőben. József érdeklődése ezután az egyre divatosabbá váló autógyártás felé fordult. A motorkerékpár-építés során szerzett tapasztalatait felhasználva rövidesen – megelőzve Ford T-modelljét – saját tervezésű és készítésű váltórendszerrel, léghűtéses motorral és karosszériával szerelt autómobillal állt elő, melynek első legyártott példánya a csalapuztai kastély akkori tulajdonosainál, a Kégl családnál talált gazdára. A műhelyből ezután újabb típusú és felépítésű autók kerültek ki. Némelyik fából készült karosszériáját Oláh Péter székesfehérvári bogárnemesterrel közösen készítették el.

A járművekhez fejlesztett egyhengeres motorok nemcsak járműhajtásra, de ipari célokra is használhatónak bizonyultak. Néhány modell erőgépként is megállta a helyét, ezeket cséplés, vízszivattyúzás, szecska-

⁴⁹ Akóts-malom/Vízivárosigőzmalom.<http://www.albaarchivum.hu/hu/beerkezett-javaslatok/ agrar-es-elelmiszergazdasag/169-akots-malom-vizivarosi-gozmalom>. (letöltés dátuma: 2020. 07. 21.).

⁵⁰ Kovács Eleonóra: i. m. 61.

vágás, fűrészelés gépesítésére vásárolták a gazdaságok. Az 1910-es években József elhagyta a céget, és Budapesten nyitott önálló vállalkozást.

A székesfehérvári üzemben az 1920-as évek elején precíziós szerszám-gépek, esztergapadok és malomipari felszerelések gyártásába kezdtek. 1927-ben István is – kilépve a közös vállalkozásból – önálló üzletet nyitott. Az 1920-as évek végére a szobrászművész testvér, Jenő javaslatára Pál a legmodernebb berendezésekkel dolgozó fémöntődével bővítette a cég profilját. A műhelyből kikerülő szobrok az ország számos pontján ma is láthatóak. Ilyenek Székesfehérváron – többek között – a 69-es hősi emlékmű a Vörösmarty téren és a Püspökkút figurái a Piac téren.⁵¹

1941-ben a gépműhelyt hadiüzemmé nyilvánították, és a Schlick-Nicholson Gép-, Waggon- és Hajógyár Rt. megbízásából ágyúlövedék-alkatrészek gyártását kezdték meg benne. A háború után rövid ideig folytatódott még az öntődei tevékenység.⁵²



4. kép: Bory József (balra) és az általa tervezett autó
(Forrás: *Autó-Motor*, 1978)

⁵¹ Péntek Imre (szerk.): (2001): *Bory Jenő*. Árgus Művészeti Kiadó, Székesfehérvár.

⁵² Zsuppán István (1976): Alkotók és alkotások. Bory József autói. *Autó-Motor*. 31. évf. 5. sz. 24–25.

Bory István autó- és gépjárvító műhelye

István segédként Budapesten, többek között a Magyar Királyi Állami Vasgyárak kötelékében szerzett gépgyártói tapasztalatot. Az édesapja által alapított gépműhelyben bátyjával, Pállal 1927-ig dolgozott együtt, majd saját üzemet nyitott a Budai út 62. szám alatt. Autó, traktor és főleg mezőgazdasági, malomipari gépek alkatrészeinek gyártásával, karbantartásával foglalkozott. A második világháború alatt – a prágai autós századnál – mint katonai kiképző-sofőr teljesített szolgálatot.⁵³

Egy országos jelentőségű rendezvény: az 1879. évi országos kiállítás

Bár találunk magyarországi előzményt ipari és műkiállítások szervezésére, az első valóban országos méretű és hírű ipari és mezőgazdasági kiállítás megrendezésére 1879-ben Székesfehérváron került sor. Megnyitőünnepségét május 17-én tartották.

A rendezés ötletét a Fejérmegyei Gazdasági Egyesület 1877. évi közgyűlésén vetette fel Zichy Jenő gróf. „A gazdaságilag dermedt élet közepette” a figyelem felkeltését célozva meg a hazai termékek iránt, ösztönözve a fogyasztást, támogatva a hazai ipart és mezőgazdaságot. A kiállítás fővédnökének József főherceget sikerült megnyerni. Az 1878-ban létrehozott szervező (később végrehajtó) bizottság elnökének is megválasztott Zichy az országos sajtóban, valamint a hivatalos közlönynek kijelölt *Székesfehérvár és Vidéke* című lapban közölt hirdetések és felhívások mellett személyesen indult országos körútra, hogy felkeresse a potenciális kiállítókat, illetve lelkesítse a nagyközönséget is a részvételre.⁵⁴

A kiállítás helyszínéül a Polgári Lövölde épületeit és kertjét, valamint a méntelep területét és épületeit jelölték ki. Így a vasútállomás épületéből kilépő látogató azonnal a rendezvény forgatagában találta magát. A kiállításra szánt termékeket és felszereléseket különvonatok szállították az ország minden részéről Székesfehérvárra.⁵⁵ A 45 000 m²-t meghaladó területen 17 csoportba osztva helyezték el a 3271 kiállítót a szervezők (a résztvevők csupán 8%-a volt székesfehérvári illetőségű). A rendezvényt szakmai programok, konferenciák, találkozók kísérték. A kiállítás tanüggyel foglalkozó szekciója a megyeháza termeiben kapott helyet. Itt 14 helyiségben mutatták be alkotásaikat az ország minden részéről érkező oktatási intézmények.⁵⁶ A kiállított termékeket szakmai zsűri ítéle-

⁵³ Kovács Eleonóra: i. m. 62.

⁵⁴ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 256–257.

⁵⁵ Székes-fejérvári kiállítás. *Vasárnapi Ujság*, XXVI. évf. 21. sz. 1879. május 25.

⁵⁶ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 256–257.

te alapján díjazták. A bíráló bizottság tagjait fele részben a fehérvári kiállítási bizottság, negyed részben az országos iparegyesület és ugyancsak negyed részben a budapesti ipar- és kereskedelmi kamara delegálta.⁵⁷

Meg kell említeni Oetl Antal vasöntő üzemének öntöttvas pavilonját, amit a kiállítás befejeztével Zichy Jenő megvásárolt és 1880 tavaszától használatba adott a városnak, majd a millennium alkalmából oda is ajándékozta a fehérváriaknak. A pavilon ma is áll a Zichy ligetben.⁵⁸

A kiállítás első napjának tervezett programpontjai a következők voltak: „Május 17-én reggel 9 órakor érkezik meg Alcsútról József főherceg és Pauer [János] püspökhöz száll. A megye és a gazdasági egylet küldöttsége, Szögyény-Marich László főispán vezetése mellett üdvözlök a főherceget. Tíz órakor érkezik külön vonat a fővárosi meghívott vendégekkel. A főherceg ezután az indóház előtt emelt diadalkapu elé megy, hol a kiállítás elnöke, gróf Zichy Jenő üdvözlő beszéddel fogadja s felkéri a kiállítás megnyitására. A főherceg erre megnyitottnak nyilvánítja a kiállítást. Hír szerint Kemény G[ábor] [földművelésügyi] *miniszter is jelen lesz s a megnyitás előtt beszédet tart. A beszédek után a kiállítási termekben a megnyitásra meghívottak körutat tesznek. A közönség csak déli 12 óra után bocsátatik a kiállítási helyiségekbe. Este a színházban díszelőadás. Ezután a fehérvári közönség József főhercegnek fáklyás zenét ad.*”⁵⁹

A nyitás napján a város vezetősége Zichy Jenő gróf tiszteletére ünnepséggel készült. Pauer János püspök díszében látta vendégül az érkező József főherceget. Zichy pedig bankettel köszöntötte a kiállítási bizottságok tagjait, valamint a meghívott vendégeket és a minisztériumok képviselőit. A kiállításra az uralkodót is meghívták, tiszteletére a lövöldekertben építettek királyi sátozt. Érkezését június elejére várták, a látogatás azonban elmaradt.

A május 25-én megjelent *Vasárnapi Ujság* terjedelmes, gazdagon illusztrált beszámolót közölt az eseményekről.⁶⁰ A kiállítás tiszteletére egy helyi vállalkozó emlékérmét veretett Kőrmöcbányán. Az érem előlapján Zichy Jenő mellképe látható, „GR. ZICHY JENŐ, A KIÁLLÍTÁS ELNÖKE” körirattal. Hátoldalán két babérág közé foglalva Székesfehérvár címerének részlete kapott helyet „SZÉKESFEHÉRVÁRI 1879 ÉVI ORSZ. KIÁLLÍTÁS” felirattal.

⁵⁷ Székes-fehérvári kiállítás. *Vasárnapi Ujság*, XXVI. évf. 21. sz. 1879. május 25.

⁵⁸ Gróf Zichy Jenő őshazát kutató expedíciói (1895, 1896, 1898). <http://www.albaarchivum.hu/hu/neves-evfordulok/226-grof-zichy-jeno-os hazat-kutato-expedicioi> (letöltés dátuma: 2020. 07. 06.).

⁵⁹ A székesfehérvári kiállítás. *Politikai Ujdonságok*, XXV. évf. 20. sz. 1879. május 14. 236–237.

⁶⁰ Vö.: Székes-fehérvári kiállítás. *Vasárnapi Ujság*, XXVI. évf. 21. sz. 1879. május 25.

A rendezvényt egyes források szerint több mint 150 ezer látogató kereste fel, „tiszta jövedelme” elérte a 30 000 forintot.⁶¹ Zichyt Székesfehérvár díszpolgárává választották 1879-ben. A kiállítást oly mértékű sikerként könyvelték el a város vezetői, hogy az addig Felsősetatér néven ismert ligetet – nagyvonalúságát meghálálva – Zichy ligetnek nevezték el.

A városrészekben megjelenő intézmények

Oktatási intézmények

A belvárosban 1868. február 2-ától üzemelő, Bazsalik-féle óvoda sikerén felbuzdulva 1869. május 17-én a Palotavárosban, majd 1887-ben a Felsővárosban is nyílt egy „óvoncokkal” foglalkozó műintézet, és felmerült egy vízivárosi kiseddóvó alapításának gondolata is.⁶² Az óvoda felépítéséhez és működtetéséhez Tar József postamester ajánlott fel nagyobb összegű adományt. A pénzt azonban a városi hatóság inkább közvilágítás kiépítésére fordította. 1886-ban óvodaegyesület alakult, hogy a tagok adományaiból és városi hozzájárulásból létrehozzanak egy kiseddóvót. A sokáig anyagi gondokkal küzdő Szent Imre Óvodaegylet 1892-ben Alaghy Dezső köztisztviselőnek örvendő iskolaszéki elnököt, a törvényhatósági bizottság tagját választotta meg elnökének. Alaghy irányításával az egylet kilábal a kilátástalan helyzetéből, olyannyira, hogy 1893. október 31-re elkészült az új épület.⁶³

Érdemes figyelmet szentelni a városrész 1906. november 1-jén átadott kiseddóvójának is, mely funkcióját és épületét a megnyitásától kezdve a mai napig megőrizte. Az intézmény Mancz János nyugalmazott uradalmi tiszttartó közbenjárására és pártfogásának köszönhetően jött létre. Mancz, aki nyugdíjas éveire Székesfehérváron telepedett le, 30 000 forintot különített el vagyonából egy városi óvoda felállítására tett alapítvány céljára. Végrendelemben kikötötte, hogy a tanítók és a városi szolgák gyermekeiről ingyen gondoskodjanak a műintézet falai között. A nehézségek mértékét jól mutatja, hogy még a rendelkezésre álló összeget felhasználva is csak tíz évvel az adományozó halála után nyitotta meg a kapuit, 1906. november 1-jén a kiseddóvó. Az intézmény felvette az adományozó nevét (Mancz János Alapítványi Kiseddóvoda), és a mai napig őrzi emlékét. Az épület átadásának 100. évfordulójára emléktáblát he-

⁶¹ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 257–258.

⁶² Bazsalik Mihály (1839–1894). <http://www.albaarchivum.hu/hu/neves-evfordulok/198-bazsalik-mihaly> (letöltés dátuma: 2021. 01. 05.).

⁶³ Alaghy Dezső 1837–1904. In: *A Ciszterci Rend székesfehérvári kath. főgimnáziumának értesítője az 1904–5. iskolai évről*. Székesfehérvár. 3–15.

lyeztek el a falán, mely alatt Vauvenargues francia márki szavai olvashatóak: „*A nagy gondolatok a szívből fakadnak*”.⁶⁴

A „kényszernevelés” problémáját volt hivatott megoldani az 1894. augusztus 1-jén átadott, de a működését csak 1895. június 7-én megkezdő Országos Királyi Javítóintézet. A Wagner Gyula tervei alapján helyi építési vállalkozókkal megalkotott komplexum, melynek főbejárata a pályaudvar irányába, a Lövölde utcára nyílt, kilenc épületet foglalt magába. Az egyemeletes igazgatói épületben az irodák mellett igazgatói, gondnoki, ellenőri és írónki lakásokat alakítottak ki. Emellett egy másik, kétemeletes épületben a munkavezető és az intézet többi alkalmazottja lakott. A növendékek foglalkoztatására három épület földszintjén munkatermeket, az emeleten pedig 40 ágyas hálótermeket rendeztek be. Az intézmény területén még egy 120 fő befogadására tervezett étkezde is helyet kapott; a szomszédos lovaslaktanya kerítéséhez közeli építményben voltak a zárkák.

A nagy múltú intézmény története – átmenetileg – 1944-ben ért véget Székesfehérváron. A javításra szoruló fiúkat ugyan már 1939 tavaszán átszállították a Magyar Királysághoz visszacsatolt Kassára, helyüket azonban még rövid ideig a ceglédi javítóintézetből ide hozott lányok vehették birtokba. 1944 után viszont – részben a háborús károk miatt – sokáig nem töltötte be eredeti funkcióját az épületegyüttes.⁶⁵

1909-ben – állami és helyi forrásokat is felhasználva – 10 tantermes iskola építését kezdték meg a Deák Ferenc utca és a Pirosalma utca sarkán. A korszerű épületben (amihez tornaterem, testületi szoba, könyvtár, tanítói és szolgai lakás is tartozott) a Deák Ferenc Utcai Községi Elemi Fiú és Leány Népiskola kezdte meg a működését, de itt kapott helyet a Tankerületi Főigazgatóság és a Városi Zeneiskola is. Az épületet iskolaidőn kívül több helyi szervezet is használta (ARAK Birkózó Szakosztály, katonaság, Nővédő Egyesület). Leterheltségét tovább fokozta, hogy az 1930-as évektől a városi iskolai körzetek módosítása miatt több oktatási intézményből helyeztek át ide tanulókat, illetve egész osztályokat. 1944. március 21-től a német katonaság lefoglalta az épületet. Ekkor az iskola tanulóit az Ipariskolába irányították át. Az 1944-es bombázások során az épületnek csaknem az egésze elpusztult, így a tanulók továbbra is az Ipariskolában maradtak.⁶⁶

A Deák Ferenc Utcai Községi Elemi Fiú és Leány Népiskola épületé-

⁶⁴ Mancz János (1818–1896). <http://www.albaarchivum.hu/hu/neves-evfordulok/172-mancz-janos> (letöltés dátuma: 2020. 05. 31.).

⁶⁵ Székesfehérvári országos királyi javítóintézet (1894–1944). <http://www.albaarchivum.hu/hu/neves-evfordulok/196-szekesfehervari-orszagos-kiralyi-javitointezet> (letöltés dátuma: 2020. 05. 24.).

⁶⁶ Surányi István (2000): *Az alapfokú oktatás Székesfehérváron 2000-ig*. Szerzői kiadás, Székesfehérvár. 79.

ben kezdte meg működését 1910-ben a Zenekedvelő Egyesület által alapított Zeneiskola is. Az egyesület elnöke, Schlammdinger Jenő jelentős támogatást szerzett az iskola működtetéséhez. 1921-ben városi fenntartás alá került az intézmény.⁶⁷

A Zita királyné út (a mai Budai út) – Új Várkörút saroktelkén kapott helyet Klebelsberg Kuno vallás- és közoktatásügyi miniszter javaslatára az Árpád-házi Boldog (1943-tól Szent) Margitról elnevezett leánygimnázium. A Várkörút vonalához igazodó, barokk jegyeket magán viselő épület Fábián Gáspár tervei szerint 1932 nyarára készült el az út másik oldalán emelt polgári leányiskola hasonló stílusban kivitelezett épületével szemben, egységes karaktert kölcsönözve az addig elhanyagolt térnek.

Az új épületbe költöző intézmény a Vallás- és Közoktatásügyi Minisztérium rendelkezésének értelmében gimnáziumként kezdte meg a tanévet még '32 szeptemberében.⁶⁸

A város vezetése 1937-ben kormányzati kezdeményezésre az ország második mezőgazdasági tanintézete, a Magyar Királyi Szent István Középfokú Gazdasági Tanintézet alapításához ingyenesen juttatott építési telket a vasúti teherpályaudvar szomszédságában.⁶⁹ Az iskola épülete 1937–38-ban készült el Széll László tervei alapján. A kivitelezési munkálatok szervesen illeszkedtek a megnyitást megelőző évben végrehajtott, nagyszabású térrendezési koncepcióba. Az épület – melyet a korabeli szaksajtó „a város egyik legszebb épülete”-ként jellemzett – az újonnan kialakított tér domináns elemévé vált. A Prohászka Ottokár út vonalához simuló nyugati szárny íves hajlása az út befejező szakaszának is szép lezárást biztosított. Az iskola helyének kijelölésekor szem előtt tartották, hogy tanulói között magas a vidékről, vonattal bejáró diákok száma. Ugyancsak előnyt jelentett, hogy az intézmény tangazdaságába is könnyen el lehetett jutni vasúton.⁷⁰

E tér arculatát tovább formálta az 1943-ban jelentős állami támogatással megvalósuló 2. sz. Polgári Fiúiskola (Horthy Miklós Állami Polgári Fiúiskola) épülettömbje, melynek tervezésére szintén Széll Lászlót kérték fel.⁷¹ A részben a lövöldekert egykori területén épült intézmény nyolc tanteremből és tornateremből álló, L alakú tömbjének utcafrontját íves árkádsorral kötötte a tervező a korábbi években kialakított parkhoz. Az épület helyének kiválasztásakor ez esetben is fontos szerepet játszott a vidékről bejáró tanulók nagy száma. „*Nem különlegességeket akartunk, ha-*

⁶⁷ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 50.

⁶⁸ Maron István (szerk.): (1933): *Székesfehérvár Szab. Kir. Város Árpád-házi Boldog Margit Leánygimnáziumának Tizenhatodik Értésítője*. Számmer Imre Utóda Pannonia Nyomda Vállalat, Székesfehérvár. 4.

⁶⁹ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 46.

⁷⁰ Schmidl Ferenc: i. m. 279–283.

⁷¹ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 50.

nem szolid, tartós, jó és vidéki környezetbe illő szép épületeket” – írja később ismertetőjében Schmidl Ferenc a téren kivitelezett iskolaépületekről.⁷²

Egészségügyi és szociális intézmények

1869–70-ben a méntelep szomszédságában járványkórház létesült. A mára már eltűnt épületet a korabeli térképeken az akkori Új Utcában (ma Horvát István utca), részben a Prohászka Ottokár-mléktemplom helyén kell keresnünk. A kórház az 1872-ben kitört kolerajárványt méreténél fogva nem tudta már kezelni, ezért funkcióját a Bottlik-majorban létrehozott intézet vette át. A kórház a Prohászka-templom építésecor, 1928-ban fejezte be itt a működését, épülete ekkor került elbontásra.⁷³

A Budai út – Lövölde utca sarkán működtetett „löváltó állomás” funkcióját a városi hatóság 1865-ben megszüntette, s kezelését a vármegyének adta át kórház létesítése céljából. 53 ágyas gyógyintézetet szereltek fel ekkor.⁷⁴ A kórház 1900-ig üzemelt itt. Ezután az épületét katonai célokra használták.⁷⁵

Kégl György 200 000 aranykoronás adománya, valamint a vármegye közgyűlése által e célra megszavazott pótdó tette lehetővé 1897-ben egy új kórház létesítését. A Budai úti katonai létesítmények szomszédságában, a Seregélyesi út és az Asztalvölgyi árok által határolt saroktelken a 150 ágyas intézmény megnyitójára 1901. január 2-án került sor. A modern közkórház pavilonrendszerben készült el. Három (felvételi, központi, gazdasági) épületét folyosók kötötték össze. Ezeken kívül elmemegfigyelő, fertőző osztály és hullaház is létesült. A három főépület földszintjén és alagsorában az egészségügyi dolgozók részére lakásokat alakítottak ki. 1913-ban a Tuberculosis Ellen Védekező Egyesület szorgalmazásának köszönhetően tüdőszanatórium (Lujza szanatórium) épült a kórház mellett, mely ekkor még egyesületi kezelésben működött. Az 1920-as évek elejétől jelentős fejlesztéseket hajtottak végre, korszerűsítették a technikai felszerelését is. A szovjet csapatok által 1944-ben igénybe vett kórház épületegyüttese és eszközállománya a harcok során szinte teljesen elpusztult.⁷⁶

Megjegyzendő, hogy az első világháború idején a sebesülteket hazaszállító szerelvények mind gyakoribb érkezésével a városrész több közintézményét hadikórháznak rendezték be. Így 1915 tavaszától a csapatkór-

⁷² Schmidl Ferenc: i. m. 279–283.

⁷³ Lauschmann Gyula: i. m. 108.

⁷⁴ Gerlényi László (1992): *A székesfehérvári Szent György Kórház története*. Fejér Megyei Szent György Kórház, Székesfehérvár. 23.

⁷⁵ Uo. 58.

⁷⁶ Gerlényi László: i. m. 30–78.

ház és a Szent György Kórház mellett ilyen funkciót látott el ideiglenesen a Deák Ferenc utcai és az izraelita iskola, a vasúti „üdítőállomás”, az agintézet, a Mancz János Óvoda és a javítóintézet, de a lovassági és a gyalogsági laktanyában, valamint a méntelepen is rendeztek be ellátóhelyeket.⁷⁷

Dr. Juhász Árpád, a Vármegyei Szent György Kórház sebészorvosa 1936 decemberében kapta meg az engedélyt egészségügyi intézmény magánvállalkozásban történő üzemeltetésére. Ebből a célból egy, a Várkörút új szakaszán (ma Prohászka Ottokár út) álló, többszintes épületet alakítottak át. Betegszobákat a földszinten és az emeleten is rendeztek be, míg az alagsorban a kiszolgáló helyiségek, valamint a személyzet szobái kaptak helyet. Az intézet épületének bővítését 1941–42-ben kezdték el tervezni, ezt azonban a háborús események megghiúsították. 1948-ban a helyrehozott épületben újra megnyitotta ugyan a kapuit a magángyógyintézet, hamarosan azonban állami kezelésbe került és megszűnt.⁷⁸



5. kép: A Jézus Szíve-templom egy korabeli képeslapon
(Forrás: VLKI)

A mai Rákóczi út sarkán lévő telken, az egykori majorsági épület egy részéből kialakított épületben 1863-tól 40 ágyas városi kórház kezdte meg működését. (Az utca korábbi elnevezése – Kórház utca – is innen eredeztethető.) 1876-ban kápolnával bővítették az épületet. A 20. század elejére leromlott épületegyüttes lebontásáról akkor született döntés, ami-

⁷⁷ Ebert-Erdős Ferenc (2020): *Székesfehérvár a Nagy Háború árnyékában*. (Kézirat.) Székesfehérvár.

⁷⁸ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 59.

kor a szomszédságába tervezett Jézus Szíve-templom építésének megteremtődtek a feltételei. Az új aggintézet és immáron árvaház „L” alakú épülete a templom mellé került. A helyszín kiválasztásakor szempont volt, hogy a növendékek és bentlakók a legkedvezőbb ellátásban részesülhessenek, és a templomot bármikor látogathassák. Az épületegyüttes lelkészlakással egészült ki.⁷⁹

A sarokház folytatásaként (a Széna tér irányába) az egykori „mázsház” helyén épült fel az Úrinők Otthona. 1938. május 22-én ünnepélyes keretek között rakta le alapkövét Horthy Miklósné és Hóman Bálint kultuszminiszter.⁸⁰

A tűz elleni védekezés és az állandó mentőcsapat megszervezése

Az 1868 tavaszán megindult szerveződést követően – Havranek József városkapitány közbenjárására – 1873 májusára megalakult tűzoltó egyesület első „örtanyáját” az egykori aggintézet épületében, a mai Rákóczi út – Széna tér sarkán rendezte be. Első bevetésükre már a megalakulás évének nyarán sor került a Felsővárosban.⁸¹

A tűzoltáshoz szükséges eszközöket a város különböző pontjain kialakított „fiókörtanyákon” helyezték készenlétbe. A fiókörtanyák és a központ között tűzjelző hálózatot létesítettek. Csengetése a tüzeset tényét jelezte, helyének és nagyságának közlésére nem volt alkalmas. A tűzoltók munkáját rendkívül megnehezítette az általános vízhiány, illetve a felszerelésük elégtelensége. 1878-ra azonban megteremtődtek a korszerű védekezés feltételei: kocsifecskendőt és vízszállító lajtot helyeztek üzembe.⁸²

A város tűzbiztonságának fejlesztése megkívánta a fiókörtanyák egyetlen központi örtanyává való összevonását. Az egyesület vezetői egy új központ építésében látták a megoldást. A Távírda és a Dinnye utcák összefutásánál lévő teleket e célból egyleti vagyonból, hitelfelvételből és közadakozásból vásárolta meg az egyesület. A Say Ferenc tervei alapján felépült, 1885. december 1-jén ünnepélyesen átadott tűzoltólaktanya díszes volt a fából készült mászótorony. A két utca torkolatában magasodó épület mintegy százötven évig meghatározó elemévé vált az építéséhez segítő kezét nyújtó mecénásról, Kempelen Imre mohai nagybirtokosról elnevezett térnek is.⁸³ Téglából épült, többszintes tűztornyot csak 1925-

⁷⁹ Fábrián Gáspár (1917): A székesfehérvári árvaház és aggintézet. *Építő Ipar – Építő Művészet*, 41. évf. november 11. 273–274.

⁸⁰ Kovács Eleonóra: i. m. 106–110.

⁸¹ Csiszár István (2014): *A 125 éves „tűzoltó örtanya” története 1885–2010.* „Havranek József” Tűzvédelmi Alapítvány, Székesfehérvár. 15–18.

⁸² Uo.

⁸³ Csurgai Horváth József (1998): *A Székesfehérvári Önkéntes Tűzoltóegyesület története.* Szé-

ben állítottak, amikor az őrtanya külső megjelenésében is megújult.⁸⁴ A második világháború során keletkezett károkat 1945 áprilisában lakossági segítséggel sikerült helyrehozni. A gépkocsiparkot működőképessé tett katonai terepjárókkal egészítették ki.



6. kép: A központi tűzörség épülete
(Forrás: VLKI)

A tűzörség épületében 1889-től a tűzoltó-egyesület egységeként Vida Pál és Major Ferenc tisztifőorvos szervezőmunkája eredményeképpen egy mentőcsapat is megkezdte a működését. Feladataik közé tartoztak a mentésen túlmenően egyéb közegészségügyi tevékenységek (pl. a fertőtlenítés) is. 1898-ra már mentőkocsival is rendelkeztek, ami szeptember 11-én vonult először esethez. Később külön kocsi állt rendelkezésükre a fertőző betegek ellátásához. 1908-ban a mentőtársulatnak 48 tagja volt. A '30-as években történt átszervezések során a mentőegyleti feladatokat a tűzoltóság mentőosztálya vette át. A mentési feladatokat a város területén a városi mentőintézmény, a megye területén az 1926-ban létrejött Vármegyék és Városok Országos Mentőegyesülete (az Országos Mentőszolgálat elődje) látta el. Székesfehérvár nem csatlakozott azonnal az országos testülethez, bár erről 1928-ban már folytak tárgyalások. A kettős rendszerű, az idő előrehaladtával egyre szorosabb (együtt)működés a háború végéig fennmaradt.⁸⁵

kesfehérvár Megyei Jogú Város Hivatásos Önkormányzati Tűzoltósága, Székesfehérvár. 42.

⁸⁴ Uo. 60.

⁸⁵ Csizsár István: i. m. 19–20.

Katonai létesítmények a vizsgált városrészekben

1851-ben a budai katonai parancsnokság méneskaszárnya létesítéséről hozott határozatot: ennek helyéül – több városban tartott szemlék után – Székesfehérvárt ítélték a legalkalmasabbnak. A városvezetés a július 24-ei ülésén elfogadta a javaslatot, és határozatot hozott a telep helyéről is. A döntés értelmében ellenszolgáltatás nélkül bocsájtották a katonaság rendelkezésére a későbbi vasútállomással szemben elterülő üres területet, a Város rétjét, és az építkezéshez szükséges építőanyagot is biztosították (újra üzembe helyezve a közeli téglaegetőt).⁸⁶ A parancsnoksági épület, a legénységi kaszárnya, valamint a kiszolgáló épületek (kovácsműhely, gyógyszertár, kocsiszín, istállók) a terület keleti felén, a Horvát István utca és az Apáca utca (a mai Deák Ferenc utca) kereszteződésénél, a lövödekerttel átellenben kaptak helyet. A Monarchia szétesése után funkcióját a méntelep a polgári irányítás alatt is megtartotta: 1920-tól a Dunántúli Méntelep kebelében a lótenyésztés feladatköre került előtérbe. Az intézmény épületegyüttese a Székesfehérvárt ért 1944-es bombázások során és az azt követő harci tevékenységek idején használhatatlanná vált. A létesítmény sorsa a háborút követő években pecsételődött meg. Feladatkörét 1945-ben az Állami Lótenyésztési Felügyelet vette át; az intézmény a Budai út és a Lövölde utca sarkán álló huszár pótkeret lakatanyába tette át székhelyét. 1948-ban a méntelep épületeit hivatalosan is romterületté nyilvánították. 1949-ben a város kérvényezte, hogy a romokból építőanyagot vételezhessen a területre tervezett társasházak építéséhez. A bontást márciusban kezdték el.⁸⁷

A városban állomásozó katonai egységek elszállásolásának problémája folyamatosan napirenden volt a vizsgált korszakban. A kiegyezést követően többször felmerült egy kaszárnya építésének szükségessége, a városvezetés azonban sokáig vonakodott állást foglalni az ügyben. 1875-ben a katonaságot a Pirosalma utcában lévő fióklaktanyába vonták össze. 1883-ban lovassági dandártörzset és gyalogsági ezredtörzset, valamint további zászlóaljkat kapott a város. Ennek hatására a városvezetés gyalogsági laktanya megépítéséről határozott. Az építkezést Say Ferenc székesfehérvári építész tervei alapján a korábbi lovassági kaszárnya és tiszti iskola Budai út melletti telkén, az épületegyüttes kibővítésével tervezték megvalósítani. A tetemes építési költség miatt azonban a kivitelezés elhalasztásáról döntött a közgyűlés 1886. február 21-én, a városban állomásozó gyalogságot a katonai vezetés elvezényelte Székesfehérvárról.⁸⁸

⁸⁶ Városi Levéltár és Kutatóintézet (Székesfehérvár). Törvényhatósági bizottsági jegyzőkönyvek, 1851. július 24. IV.B.1402.a.

⁸⁷ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 36.

⁸⁸ Csurgai Horváth József (2014): 200–202.

A következő évben a város vezetése ingyenesen bocsájtotta rendelkezésre a vármegyei kórházzal átellenben elterülő – időközben a vízrendezési munkálatok során beépíthetővé vált, Budai út menti –, mintegy 24 katasztrális hold területű ingatlanát laktanyaépítés céljára. A terveket Adler Károly, miskolci illetőségű főmérnök és Say Ferenc készítették. Az átadásra 1892. szeptember végén került sor. A laktanyát József főhercegről nevezték el. Szálláshelyét elsőként a 10. huszárezred tisztikara és három százada foglalhatta el itt.⁸⁹

A gyalogsági kaszárnya elhalasztott építésének megkezdésére 1899-ben nyílt lehetőség. Helyét a József főherceg laktanya és a katonai csapatkórház közötti üres területen jelölték ki. A tervezés során számoltak a későbbi bővíthetőség lehetőségével is. A tervezéssel ismét Say Ferencet bízták meg, akinek munkájára 1901 januárjában érkezett meg a jóváhagyás. Az 1903-ra elkészült laktanyában a 69. császári és királyi gyalogezred talált otthonra.⁹⁰

A Budai út 5. szám alatt szintén laktanya állt egykor. Itt kezdetben (1865-ig) a városi lóváltó állomás, majd a vármegyei közkórház működött, csak 1900-tól kapott katonai funkciót.⁹¹ A IV. hadtestparancsnokságnak a városi hatósághoz intézett, 1903-ban kelt átiratából tudjuk, hogy az 1901-ben felállított huszáregység laktanyája az ajánlott „Frigyes Vilmos laktanya” helyett a Huszár Pótkeret Laktanya elnevezést kapta. A 19. század utolsó évtizedeiben, illetve a századfordulón további katonai egységek kerültek elhelyezésre, hadtestparancsnokság és honvédlaktanya létesült. Az 1910-es évekre mintegy 1800 főt tett ki a Székesfehérváron állomásozó katonai állomány.⁹²

Felekezetek, egyházi létesítmények a városrészben

Székesfehérvár felekezeti összetétele a korszakban többször módosult. A többségében római katolikus vallású, kisebb mértékben református, evangélikus és görögkeleti ortodox lakosság mellé a kiegyezést követően nagyszámú zsidóság érkezett. Az izraeliták felekezete 1869 és 1910 között a második legnépesebbé gyarapodott, ezután azonban folyamatos csökkenést lehet megfigyelni. 1920-ra a második legnépesebb felekezet a reformátusoké lett.⁹³

Már a 19. század elejéről, 1824-ből adatolható, hogy a vártól délre eső külvárosban református hitközség kezdte meg a működését. A lakosság

⁸⁹ Uo.

⁹⁰ Uo. 203–205.

⁹¹ Lauschmann Gyula: i. m. 76.

⁹² Csurgai Horváth József (2014): 206–210.

⁹³ Uo. 45.

számának emelkedését jelzi, hogy ugyanitt népiskola nyitotta meg a kapuit 1834-ben.⁹⁴ 1837-ben templomot emeltek, ami az 1843-as tűzvészben megsemmisült. Az új templomot 1844. december 1-jén avatta a gyülekezet.⁹⁵

A római katolikus egyház fenntartásában már a 19. század elején működött aggintézet s hozzá tartozó kápolna a Vízivárosban. A század végére a leromlott állapotú épületegyüttes helyére új templomot, árvaházat, aggintézetet és óvodát vezetett a gondnokságot ellátó felsővárosi plébánia. Bilkei Ferenc plébános vezetésével gyűjtés indult a tervek megvalósítására. Az 1910–1911-ben felépült templom a Jézus (Szent) Szíve nevet kapta. Ünnepeyes alapkövetételére 1910. április 10-én került sor, s augusztusra már álltak a falak, ekkorra elkészült a kupola is. 1911. szeptember 17-én, a felszentelés napján az első szentmisét Prohászka Ottokár székesfehérvári püspök tartotta. A templom építészeti koncepcióját Fábíán Gáspár építész álmodta meg. A vasbeton szerkezeteket, köztük a nyolcszögű, bordákkal megerősített kupolát Bory Jenő szobrász-építész tervezte. Ugyancsak Bory munkája az eredetileg a főoltáron elhelyezett Madonna-szobor,⁹⁶ de azt az 1961-ben befejeződő felújítás során a szentély mellett kialakított falfülkébe helyezték át, a korábban az ablakok alatt lévő, égetett agyag stációk helyére ugyanekkor Bicskei Karle János festménye került.⁹⁷

A Búrtelepen és a vasút környékén élő római katolikus hívek részére Prohászka Ottokár alapított egyházközséget 1920-ban. 1923-ban a Lövvölde utcában épült kápolna az ekkor mintegy 4000 lelket számláló közösség számára. Prohászka halála után, 1927. április 8-án merült fel az egyházközség rendkívüli közgyűlésén egy emléktemplom építésének ötlete, mely befogadja a hat nappal korábban eltávozott püspök földi maradványait is.⁹⁸

Templomépítő bizottság alakult. A Horvát István utca – Kuthy József utca – Új Várkörút által közrefogott parcellát a városvezetés térítésmentesen bocsájtotta az egyházközség rendelkezésére.⁹⁹ Az építőbizottság 1929 februárjában írta ki a pályázatot a templom, valamint a hozzá kapcsolódó plébánia és kultúrház terveinek elkészítésére. A szűkre szabott határidő ellenére harminchárom pályamű érkezett be. A győztes mun-

⁹⁴ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 18.

⁹⁵ Csurgai Horváth József (2014): i. m. 37.

⁹⁶ Csutiné Schleer Erzsébet – Siklósi Gyula (2010): *Kulturális Örökségvédelmi hatástanulmány. Víziváros*. 5. kötet. (Kézirat.) Székesfehérvár.

⁹⁷ Kovács Eleonóra: i. m. 91–93.

⁹⁸ Mózy Gergely (2013): *Kultusz és emlékezet. A Prohászka Ottokár emléktemplom*. Székesfehérvár M. J. V. Levéltára – Püspöki és Székeskáptalani Levéltár, Székesfehérvár. 11.

⁹⁹ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 53.

kát Fábíán Gáspár készítette.¹⁰⁰ Az alapkőletételre november 17-én került sor. A következő év tavaszára már álltak a templom falai, június végén pedig a kupola építési munkái kezdődtek el. Őszre a kereszt is a helyére került. 1932-ben elkészült a kupola vörösréz borítása is. A munkálatok előrehaladtával csakhamar kiderült, hogy az építőbizottság által előirányzott költségvetés az adományokból, illetve a városi és egyéb nagylelkű felajánlásokból nem tartható. Így a templomépület mögé álmódott harangtorony megépítéséről le kellett mondani.

1933. november 4-én került a helyére az oltár. Másnap Shvoy Lajos megyéspüspök ünnepélyes keretek között megáldotta a templomot.¹⁰¹ A kultúrház – melyben mozierem (Glória mozi) is helyet kapott – 1935-től fogadta a közönséget. A ceremónián közreműködött a MÁV Műhely Dalegylet kórusa is. (A plébánia épülete csak 1943-ra vált beköltözhető állapotúvá.¹⁰²)

1934 tavaszán az építőbizottság kiírta a pályázatot Prohászka püspök síremlékének megalkotására. A szeptember 15-ei határidőre huszonöt művész 36 terve érkezett be. A nagyszámú jelentkező közül végül Orbán Antal budapesti szobrászművész került ki győztesen. A műalkotás 1936 őszén érkezett meg Székesfehérvárra. 1939-ben Orbán Antal további alkotásai is helyet kaptak a templombelsőben (Szent József-oltár, illetve a keresztút stációi) és a plébánia udvarán (Fábíán Gáspár mellszobra).

Prohászka Ottokár földi maradványainak az emléktemplomba való át-helyezését a közelgő ünnepi év programjaihoz igazodva, 1938-ra tervezték. A kitűzött időpont az esemény méltó megszervezésére is elegendő időt biztosított: így a templom elmaradt belső munkálatait is elvégezték, a síremléssel szemközt kialakították a kápolnát, a padlózatot leburkol-ták, valamint a plébánia körüli kertet és parkot is rendbe hozták.¹⁰³ Az épülethez a Kuthy József utca (a mai Károly János utca) felől 1943-ban készült kerítés. Ekkor került kialakításra az udvari részen az az árkádos síremlék, amibe Kaszap István hamvait helyezték el.

Az 1944-es hadiesemények a templomot, a plébániát és a kultúrházat is súlyosan megrongálták. 1944. szeptember 19-én több gyújtóbomba-és aknatalálatot szenvedett el az épületegyüttes. A vörösréz borítás alatt a kupola fából készült szerkezete napokig égett, elpusztult a sekrestye is. A kultúrházból szinte csak a falak maradtak meg. Az október 13-ai bombázások tovább növelték a kárt. További épületrészek váltak a tűz martalékává. Bár a hitéletet gyakorlók ekkor a plébániaépület tanácstermé-be kényszerültek, 1945 húsvétját már a templomban ünnepelhették.¹⁰⁴

¹⁰⁰ Mózesy Gergely: i. m. 17.

¹⁰¹ Uo. 21.

¹⁰² Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 53–58.

¹⁰³ Mózesy Gergely: i. m. 27–29.

¹⁰⁴ *Historia Curatiae in „Búrtelep” Székesfehérvár–Búrtelep és Vasútkörnyéki r. k. Egyházköz-*

A neológ izraelita hitközség 1862 tavasza és 1864 kora ősze között építette fel a mai Nemzeti Emlékhely arkádós bejáratával szemközti téren (akkor Kempelen tér) a 400 fő befogadására alkalmas zsinagógáját. Tervezője vélhetőleg a budapesti Dohány utcai imaházát gondolta újra Székesfehérvár belvárosának küszöbére. Kivitelezőnek Szász Ferenc építőmestert kérték fel. Az ünnepélyes avatásra 1864. szeptember 23-án került sor.¹⁰⁵

A templom köré a hitközség intézményei települtek. 1892. november 1-től iskola, míg a zsinagóga mellett a Távírda utcában a rabbik lakóháza és egy óvoda állt. Az iskola Schön Frigyes tervei alapján Say Ferenc építész kivitelezésében készült el.¹⁰⁶

A zsinagóga monumentális épületét, melynek mintaadója a fővárosban maradéktalanul betöltötte funkcióját, Székesfehérvár közvéleménye kihasználatlannak, „túlságosan tágasnak” ítélte meg. Az 1930-as években „megcsonkításának”, a tornyok és a gömbök eltávolításának a gondolata is felmerült. 1938-ban Kerekes Lajos polgármester városrendezési és szépészeti indokkal szorgalmazta a toronysisakok és lépcsőfeljárók eltávolítását. Végül „csak” a Székesfehérvárt elérő háborús események pecsételték meg az épület sorsát.¹⁰⁷ A bombázások során a falai ugyan állva maradtak, a berendezés azonban megsemmisült. Kerekes Lajos polgármester már ’44 júliusában kérvényezte a Belügyminisztériumtól az épület bontását, amire végül 1949-ben került sor.¹⁰⁸

Második világháborús károk. A fejlődés megakadása, új iránya

A Víziváros, a Tóváros addig tapasztalható dinamikus fejlődése a világháború éveiben megtorpant. Az 1944. szeptember 19-ei szovjet, majd az október 13-ai „szövevényes” szőnyegbombázások mintegy 400 halálos áldozatot követeltek. Elpusztult a vasútállomás épülete, a személy- és a teherpályaudvar. Megrongálódott a vágányhálózat, mintegy 100 mozdony és 400 vasúti kocsi. Használhatatlanná vált a MÁV-műhely, a fűtőház és a vasúti áruraktár. Szeptember 19-én egy német hadianyag-szállító szerelvény is megsemmisült a támadás során, október 13-án pedig egy Székesfehérvárra éppen beérkező személyvonatot ért találat. A vonatról

ség lelkesységének története. Kéri Nándor plébános visszaemlékezései 1920–1951 (kézirat).

¹⁰⁵ Kovács Eleonóra: i. m. 119–120.

¹⁰⁶ Iskola felavatás. *Székesfehérvár és Vidéke*. XX. évf. 132. szám. 1892. november 1.

¹⁰⁷ Gergely Anna (2003): *A székesfehérvári és Fejér megyei zsidóság tragédiája (1938–1944)*. Vince Kiadó, Budapest. 66.

¹⁰⁸ Uo. 227–235.

menekülő utasok az aluljárókban kerestek menedéket. Sokan lelték halálfukat a beszakadt pályatest alatt.

A támadásokban és az azokat követő harcok során pusztult el a városrész lakóházainak és középületeinek a többsége. Helyrehozhatatlan kár keletkezett a méntelep épületegyüttesében, romba dőlt a lövöldekert területén a sportcsarnok, a Lövész Egylet főépülete és a szomszédos polgári fiúiskola is. A Deák Ferenc utcai elemi iskola teljes berendezésével együtt lett az enyészeté. Gyújtóbomba-találatot kapott a Szent István Középfokú Gazdasági Tanintézet épülete: tornaterme és szolgálati lakásai kiégtek. Felszerelése is odaveszett.

A már említett Prohászka-emléktemplomon kívül súlyos sérülést szenvedett a református templom, a hozzá kapcsolódó elemi iskola és paplak, az Árpádházi Szent Margit Gimnázium tetőszerkezete, valamint a Szabó-palota és szomszédságában a huszár laktanya épülete is.¹⁰⁹

A rendkívüli veszteségek ellenére a harcok csitulását követően szinte azonnal elkezdődött a károk felmérése, felszámolása és a lehetőségekhez mérve az újjáépítés. Ebből az időszakból számos kimutatás áll a rendelkezésünkre a keletkezett anyagi kár mértékéről, épületek károsodási fokáról. Ezekben 1945 végén mintegy 8 milliárd pengőre becsülték a helyreállítás költségeit. 1946-ban 53 romházzal számoltak be az összeírások.¹¹⁰

1947 szeptemberében a Széchenyi úton álló, rendbe hozott református templom felszentelésére került sor. A hozzá tartozó iskolát és diákszállást ezt követően, 1948-ban sikerült felújítani. A Béke Téri Állami Leány és Fiú Polgári Iskola épületét 1948-ban állították helyre, míg a Gazdasági Tanintézet épülete olyan súlyos károkat szenvedett, hogy az 1945/46-os tanévben csak két tanteremben indulhatott meg az oktatás. A tanulóotthon és a konyha újjáépítésére 1948-ban került sor.

A lakóházak helyreállítása a lakosság rossz anyagi helyzete miatt igen lassan haladt. 1949-ben csak minisztériumi közreműködéssel sikerült 23 épület bontását elvégezni. A középületek funkciójának helyreállítása prioritást élvezett. A vasúti forgalmat érintő létesítmények rendbehozatala – jelentős lakossági segítséggel – már 1945 áprilisában javában folyt.¹¹¹

A világháborút követő évtizedben részben helyi, részben kormányzati döntések nyomán elkezdődött a városrész romos részein – elsőként a méntelep területén – az ún. középblokkos, többemeletes házak építése. Az 1952-ben megszületett új rendezési tervben rögzített irányelvek elve-

¹⁰⁹ Vö.: Csurgai Horváth József (2002): Az első orosz megszállás. In: uő – Veress D. Csaba – Tihanyi Tamás: *Harcok és bűnök*. Fejér Megyei Önkormányzat, Székesfehérvár. 211–221.

¹¹⁰ Farkas Gábor – Szalai Károly: i. m. 87.

¹¹¹ Uo.

tették a terület rekonstrukciójának lehetőségét: a Víziváros egész területére vonatkozó nagyarányú bontást és átépítést irányoztak elő.¹¹²

A nagyipar megjelenésével súlyos gondot okozott a környező régiókból beáramló tömegek lakhatási problémájának kezelése. Az erre született megoldás – amely a lakóterületek, közművek, forgalomszervezés teljes átalakítását igényelte – végleg megpecsételte a városrész sorsát. A városvezetés a Víziváros nagy részét érintő szanálási tervet készített. A házgyári technológia meghonosításával a '60-as évektől kezdődően egymás után nőttek ki a lakótelepek a felszámolt ingatlanok és zöldterületek helyén.¹¹³

A városrésznyi, összefüggő tömbházas lakótelepek enyhítették ugyan a lakáshiány problémáját, többségében azonban eltüntették mindazt, amit százötven év alatt a város polgárai létrehoztak.

¹¹² Csutiné Schleer Erzsébet – Pintérmé Tóth Viktória (2017): *Székesfehérvár. Települési Arculati Kézikönyv*. Székesfehérvár Megyei Jogú Város Önkormányzata, Székesfehérvár. 42.; 95.

¹¹³ Uo.