

## Városaink az ipari forradalom korában

### **Az „ipari város” mint a kor uralkodó típusa?**

„Az új városi komplexum legfőbb elemei a gyár, a vasút és a nyomornegyed voltak. Ezek egymagukban alkották az ipari várost – ez a szó pusztán azt a tényt jelölte, hogy több mint kétezer ember szorult össze egy területen, amelyet azután megfelelő névre kereszteltek. Ezek a városi csomópontok százszorosukra növekedhettek (és növekedtek is), anélkül, hogy akár a leghalványabban is emlékeztettek volna azokra az intézményekre, amelyek fejlett szociológiai értelemben a várost jellemzik, vagyis azt a helyet, ahol a társadalmi örökség összpontosul, s ahol a folyamatos társadalmi érintkezésnek és kölcsönhatásoknak a lehetősége az emberiség valamennyi komplex tevékenységét a magasabb hatványra emeli. Eltekintve néhány összezsugorodott csökevényes formától, még a kőkorszakbeli város jellegzetes intézményei is hiányoztak ezekből az ipari városokból.” – jellemezte a 19. században kialakult várostípust a jeles urbanista, Lewis Mumford.

Éhen Gyula, a századforduló egyik legeredményesebb hazai fejlesztő polgármestere (1895–1901 között állt Szombathely élén) 1897-ben megjelent munkájában ugyanakkor azt tekintette „A modern város” legfőbb ismérvének, hogy – szemben a „régii várossal” – egészséges és rendezett lakóhely. „Szorosan véve pedig »A modern város«-nak főadata nem más, mint pusztító hadjáratot üzeni és irtó háborút viselni a tisztátalanság és betegségeket okozó bacillusok ellen.” Ehhez szakszerű városrendezés, építés-szabályozás és infrastruktúra-fejlesztés szükséges, ezeknek pedig még a pénznél is fontosabb előfeltétele a támogató közszellem, a polgárokban meglévő „erkölcsi erő és akarat, lépést tartani a kor követelményeivel”. Az új törekvések természetes bázisának – a sokszor régimódi iparos-kereskedő polgársággal szemben – a tisztviselő-értelmiségi réteget tekintette, mely immár „egy hatalmas státust képez, mely a maga tanultságában és műveltségében egészen új, sokkal üdőbb világításban állítja eléink a városok képét.” Mindezek részletes taglalása mellett a gyáripart éppen csak megemlíti a városfejlődést előmozdítására alkalmas közgazdasági előfeltételek sorában, de egyáltalán nem tekinti meghatározó ismérvnek.

A két nézőpont eltérése nem csak abból ered, hogy az amerikai urbanista elsősorban az iparosodott Nyugat-Európa és Észak-Amerika viszonyaira függesztette tekintetét, míg Éhen tapasztalata az „elmaradottabb” hazai viszonyokhoz kötődött. Mumford a 20. század közepéről visszatekintve úgy látta, „az ipari városnak talán a legnagyobb sikere az a reakció volt, amit saját legsúlyosabb vétkei ellen váltott ki”. Valóban, a magántőke érdekeinek szinte korlátlanul alárendelt, zabolátlannak és kaotikusnak tűnő városnövekedés súlyos társadalmi és környezeti hatásait ellensúlyozni igyekvő törekvések eredményeként született meg a modern várostervezés, a közösségi kézen lévő infrastruktúra és közszolgáltatások számos formája és a városi önkormányzatoknak azok a szociálpolitikai törekvései, melyek sok tekintetben megelőlegezték a 20. századi „jóléti államot”. A szolgáltató, tervező és a társadalmi viszonyokba aktívan beavatkozó városigazgatás kialakulása Nyugat-Európában is a 19. század utolsó negyedében vált jól felismerhető tendenciává. Éhen Gyula, aki a hazai utolérési, felzárkózási törekvések perspektívájából tekintett az ottani viszonyokra, már ezekből az eredményekből szűrhetette le a „modern város” modelljét.

Az iparosodás kori városhoz óhatatlanul a füstölő gyárkérmények és munkás-nyomornegyedek képzete kapcsolódik. Hangsúlyozni kell ugyanakkor, hogy a Mumford által leírt ideáltipikus „gyárváros” ekkor is inkább kivételnek számított, illetve meghatározott régiókra, iparvidékekre jellemző. Az ipari forradalom az élenjáró országokban sem hozott létre gyökeresen új városhálózatot és nem váltotta le a régit. A településhálózatban, a gyáripar telephelyválasztásától függetlenül

továbbra is, sőt a modern közigazgatás, hitelrendszer, kereskedelem, közoktatási rendszer stb. kiépülésével egyre inkább szükség volt a „nem mindennapi”, magasabb hierarchiaszintű szolgáltatásokat összpontosító „központi helyekre”. Számos fontos városi termelőágazatban még nem, vagy nem az ipari forradalom által leginkább érintett ágazatokhoz hasonló látványos formában jelentkezett a modern tömegtermelés áttörése. A hagyományosan betöltött központi helyi funkciók mellett ugyanakkor a közlekedés, a szállítás, a hírközlés forradalma révén a városok egyre inkább olyan átfogó hálózatok csomópontjaiként is funkcionáltak, melyeken áruk, emberek, információk tömege áramlott.

Másrészt, mint Mumford helyesen mutatott rá, a gyáripari funkció önmagában ritkán vetette meg teljes értékű város alapját. Az ipari forradalom korának egyik meghatározó jelensége a munkaszervezet bonyolultabbá válása, a tudás, az információ és az innováció jelentőségének növekedése, gyors és hatékony megszerzésének, hasznosításának versenyelőnyre konvertálása volt. Minél többféle funkcióval rendelkezett egy város, annál többféle indítékból keresték fel, költöztek oda – legyen az munkaalkalom, üzlet, kereseti lehetőség, ügyintézés, tanulás, kapcsolatteremtés, szórakozás, társas élet. Így annál több felől érkező és többféle ember folyamatos kapcsolatteremtésének, többféle hír, gondolat, ötlet cseréjének és kölcsönhatásának színhelyéül szolgált, nagyobb esélyt kínálva az innovációra és az új követelményekhez való alkalmazkodásra. A legáltalánosabb városképző és városfejlesztő funkcióknak tehát az ipari forradalom korában is a csere, a forgalom, a kommunikáció, az irányítási és koordinációs feladatok bizonyultak. Azok a városok maradtak hosszabb távon is sikeresek, ahol a különböző szerepkörök „összerendeződtek”, és egymást erősítették.

Éhen kitűnően tapintott rá, hogy a modern város egyik legmarkánsabb, a megelőző korok urbanizációjával szembeni minőségi különbséget leginkább megtestesítő karakterjegye nem feltétlenül a nagyipar közvetlen jelenléte, hanem az új ipari technológián alapuló infrastrukturális hálózatok megjelenése, melyek üzemeltetése révén a városok maguk is modern nagyüzemként kezdtek működni.

## **A hazai városfejlődés mozgató erői**

1848-ig a városok a kései rendi társadalom intézményrendszerébe tagolódtak. A korszak végén 44 szabad királyi város minősült közjogi értelemben igazi városnak, csak ezek polgárjoggal rendelkező lakói bírták a rendi értelemben vett polgári státussal járó teljes személyi szabadságot és birtokképeséget. Több száz földesúri hatalom alatt álló település birtokolt az autonómia különböző fokozatait jelentő mezővárosi kiváltságot, melyeknek persze csak kis része töltött be valóban városi jellegű funkciókat, s hozzájuk sorolhatók a jász-kun és hajdú kerületi mezővárosok is. 1827-ben 11 város haladta meg a 20 ezres népességeküszöböt, közülük 3 mezőváros volt; a népességi rangsor első 20 helyezettje közé (amihez 13 ezer főt kellett meghaladni) további 4 mezőváros került be. Pest messze kiemelkedett 56 ezer lakosával – Buda 30 ezer és Óbuda 7500 lakóját is hozzávéve a leendő fővárost alkotó városhármas már megközelítette az európai értelemben is nagyvárosi szintnek minősülő 100 ezres határt, 1848-ra pedig 150 ezer fős népességet koncentrált. A második legnagyobb Debrecen az 1827. évi 45 ezer főről a szabadságharc előestéjére 55 ezerre növelte népességét.

Bácskai Vera és Nagy Lajos vizsgálatai szerint az 1828-as országos összeírásban azonosítható piacközpontok közül 57 (Pestet és Budát külön városnak véve 58) rendelkezett olyan vonzásterülettel és intézményekkel, hogy központi szerepköre városi szintűnek ítéltető. Közülük 23 szabad királyi, 6 püspöki és 29 mezőváros volt. A rendi jog szerinti városi státus és a valóságos városi szerepkör tehát már nem feltételezte egymást, folyamatban volt a városhálózat átrendeződése. E városi funkciójú településeken ekkor a szűkebb (Erdély és Horvátország nélküli) Magyarország lakosságának 8,24%-a élt.

A céhes kézműipar már nem, a modern tőkés ipar még nem játszott jelentős városfejlesztő szerepet. Az ipari forradalom csak közvetve, a Habsburg Birodalom nyugati tartományainak agrártermékek iránti növekvő kereslete révén hatott ösztönzően. A korai gyáripar számottevőnek mondható városi koncentrációja csak a leendő fővárosban jelent meg az 1840-es évekre, de nem volt meghatározó a város gazdaságában, melynek országos kisugárzású integráló szerepét még évtizedekig elsősorban a kereskedelem alapozta meg.

A legfontosabb általános városfejlesztő tényező a 19. század első felében is a mezőgazdasági árutermelés és a mezőgazdasági termékek felvásárlása, összegyűjtése, szállítása, exportja volt. Leginkább azok a városok tudtak növekedni és fejlődni, amelyek vonzáskörzetében a kelendő agrártermékekből nagy mennyiségben termeltek piacra vihető felesleget, így a városok nem csak az ebből származó jövedelmező forgalomnak lehettek csomópontjai, hanem a körzet lakossága elegendő pénzzel rendelkezett ahhoz is, hogy a városban előállított vagy távolabbról ide szállított iparcikkek iránt igényes keresletet támasszon. Az ilyen térségekben a vonzáskörzet is viszonylag erős kézműiparral rendelkezett, így a városi kézműiparosok elsősorban helyi fogyasztásra termeltek, vagy differenciáltabb igényeket szolgáltak ki, míg az élelmiszer-behozatalra szoruló szegényebb körzetekben a városi iparosok voltak – a hagyományos munkamegosztásnak megfelelően – a vidék ilyen természetű szerény igényeinek szinte egyedüli kielégítői.

A reformkorban az életforma polgárosodásával, a közélet megélénkülésével, a művelődés jelentőségének növekedésével felértékelődött az igazgatási és kulturális központi funkciók városfejlesztő hatása is (megyeszékhelyek, egyház-igazgatási központok, iskolavárosok). Az erős és nagy hatósugarú gazdasági funkcióhoz többnyire sokrétű és magas szintű egyéb központi szerepkörök társultak. Ez utóbbiak osztársadalmi értelemben még szűk, de fontos és igényes elitrétegek rendszeres városi tartózkodását, látogatásait vonták maguk után. Nem utolsó sorban az általuk támasztott, kényelmesebb, kifinomultabb környezet iránti igény ösztönözte sok helyütt a városkép kezdődő átalakulását. A földszintes városok központjaiban az új központi funkciókhoz kapcsolódóan jelentek meg reprezentatív emeletes épületek: megyeházák, városházák, iskolák, kollégiumok, kereskedőházak, kaszinók, szállodák, kávéházak, néhol már színházak is. Egyre több városban fordítottak gondot legalább néhány belvárosi utca igényes rendezésére, kövezésére, közvilágítására. A városi élet részévé vált a korzózás, kirakatok nézegetése, új típusú köztérként sétányok, parkok létesültek.

Az 1848-as átalakulás felszámolta a rendi alapon szerveződött intézményeket, így megszűnt a városok rendi jogállása is. A települési önkormányzat alapján álló polgári városigazgatási rendszer kiépítésére csak a kiegyezés után, 1870/71-től került sor. 1910-ben 138 városi rangú település volt az országban (Horvátország nélkül, ebből 26 a megyékkel egyenrangú törvényhatósági jogú város, sajátos státussal bírt a tengerparti Fiume, a többi 111 a vármegyék kötelékébe tartozó rendezett tanácsú város), bennük az ország lakosságának kb. 20%-a élt. Beluszky Pál és Győri Róbert városhierarchia-vizsgálata ugyanakkor, mely a központi funkciókat hordozó intézmények jelenlétéből indult ki, 331 települést ítélt városi szerepkörűnek, melyek a népesség 27%-át tömörítették. A településfejlődésben is meghatározóvá vált a szabad verseny, a gazdaság szereplőinek telephelyválasztása, befektetései alapvetően ennek törvényszerűségei szerint alakultak. A szabadabb váló migráció egyik fő tendenciája a faluról városba költözés volt.

A városok azonban roppant eltérő mértékben váltak e folyamatok haszonélvezőivé. A 138 városi jogú település közül 12 népessége egyenesen csökkent, további 14 esetében az 1869–1914 közötti növekedés nem haladta meg a 20%-ot. Ezek zömmel az ország periferikus vidékein helyezkedtek el, közülük kerültek ki az irodalomban gyakran ábrázolt álmos kisvárosok. A másik póluson kb. 35 város lakossága ugyanebben az időszakban 70–80%-nál is nagyobb arányban gyarapodott, közülük 21 (9 törvényhatósági jogú és 12 rendezett tanácsú) 100%-ot meghaladóan. Erre leginkább azok a városok voltak képesek, amelyek a kiépülő vasúthálózat csomópontjait alkották, vagy az ún. vásárvonalon, a különböző gazdasági jellegű körzetek – többnyire alföldek és hegyvidékek – találkozási pontjain, illetve a közöttük lévő forgalom főhelyein feküdtek.

Az ország iparosodása és urbanizációja terén egyaránt nagy előrelépés történt, de a két folyamat között továbbra sem volt feltétlenül közvetlen és egyértelmű kapcsolat. A gépi nagyipar

kialakulásában – kis- és középüzemek nagyüzemmé történő szerves fejlődésével szemben – a külföldi és hazai tőkebefektetések játszottak meghatározó szerepet, melyek korlátozott számú „modernizációs hídfőben” összpontosultak, vagy a nyersanyagbázisokra települtek. 1910-ben Budapest és peremvárosai együttesen a gyáripari munkásság több mint egyharmadát, az ezerfősnél nagyobb vállalatok munkáslétszámának viszont több, mint a felét koncentrálták. A vidéki nehézipari bázisok jó része (pl. Diósgyőr, Ózd, Salgótarján) pedig a Mumford által leírt, nagyüzemek köré rakódó, egyéb városi funkciókat csak csökevényesen ellátó népességtömörülésekkel rokonítható. A fővároson és agglomerációján kívül mintegy fél tucat népesebb vidéki város fejlődésében játszott a nagyipar kiemelkedő szerepet.

Az ipari forradalommal kéz a kézben járó szállítási forradalom, az 1840-es évektől gyors ütemben kiépülő vasúthálózat – melyben az 1880-as évektől vált meghatározóvá az államvasúti rendszer – ugyanakkor döntő szerepet játszott a települések pozícióinak alakításában. „Az ország településrendszerében a vasúthálózat, mint egy kegyosztó nagyúr, lehetőséget és jövőtlenséget, gazdasági marginalitást osztogatott” – írja a korabeli Debrecen kapcsán Mazsu János történész. Hogyan nézett ez ki egy korabeli polgármester perspektívájából? Éhen Gyula szerint: „Sok város szerencséje; más városnak indolenciája rendkívüli befolyást gyakorolt azok emelkedésére, avagy elmaradására. Egyik város lelkesült a vasutakért. Másik pedig kézzel-lábbal dolgozott, hogy csak vasutat ne kapjon.” Mindkét álláspontban van bizonyos igazság, s hogy a vasútépítés és a városfejlődés között sem csak egyirányú mechanikus összefüggések érvényesültek, arra jó példa az Éhen által irányított Szombathely esete.

A vasi megyeszékhely a dualizmus idején a különösen dinamikusan növekvő városok körébe tartozott, lakossága a vasút megjelenése (1865) előtt alig haladta meg a 6 ezret. A következő évtizedekben a Dunántúl legnagyobb vasúti csomópontja lett, pályaudvarának személyforgalma a 20. század elején felülmúlta az évi 2 millió főt, ezzel országosan a 3. helyen állt, áruforgalom tekintetében 4. volt a rangsorban. Ezzel párhuzamosan gyorsult fel a népesség növekedése, 1910-ben már 30 ezer főt számlált. Ebből azonban nem vonható le olyan egyszerű következtetés, hogy az elmaradott kisvárost a vasút emelte ki a jelentéktelenségből. Szombathely már a század első felében Nyugat-Magyarország egyik legfontosabb kereskedelmi központjává vált, átvéve szűkebb régiójának központi szerepét a nagy múltú Kőszegtől. Éppen gazdasági erejét, a településhierarchiában kivívott fölényét kihasználva vonzotta magához jó időben a vasutat, mely azután komplex módon hatott vissza a város fejlődésére: szoros kapcsolatba hozta a Monarchia nagyvárosaival, egyúttal kitérítette saját vonzókörzetét, megsokszorozta áru- és személyforgalmát, ösztönözve az ipar fejlődését is (mezőgazdasági gépgyártás, textil-, bőr és élelmiszeripar), bár nem vált tipikus gyáripari központtá, legnagyobb üzeimei több száz munkást foglalkoztattak. Az egyik legnagyobb munkaadó maga a vasút volt (csak a járműjavító üzemben 500-an dolgoztak). Kitűnő forgalmi helyzete folytán jó eséllyel és eredményesen versengett különböző állami szervek és hivatalok ide helyezéséért, amelyek tovább erősítették a városi funkciókat, így az egymást kölcsönösen erősítő központi szerepkörök halmozásával a régió első számú közigazgatási-gazdasági centruma lett. A gyorsan növekvő és itt megforduló népesség növekvő keresletet támasztott a helyi szükségletre termelő iparnak és a szolgáltató szektornak.

A piaci eredetű és az államtól függő fejlesztő tényezők nem feltétlenül kapcsolódtak szervesen össze, amint az például Zala megye két egymással rivalizáló városa esetében megfigyelhető. Nagykanizsa már a század első felében a Dél-Dunántúl legfontosabb kereskedelmi központja, az 1860-as évektől szintén vasúti csomópont és a megye vitathatatlanul legurbánusabb, lepolgáribb társadalmú települése. Zalaegerszeg fejlődésében viszont a megyeszékhely-funkció volt a meghatározó: az alapjában falusias település városias központját a középületek uralták, életébe a század közepéig leginkább a megyei nemesség rendszeres megjelenése, jövés-menése vitt élénkséget, a modernizáló törekvések fő hordozói a beköltöző nemesek és a részben belőlük kikerülő hivatalnok-értelmiségi rétegek voltak. Befolyásuk korlátait jelzi azonban, hogy a modern önkormányzati rendszer kiépítésekor 1871-ben a megyeszékhely vezetése a nagyközségi státuszt választotta annak minden korlátjával együtt: a hagyományos céhes világ értékrendjében és mentalitásában benne ragadt, szerény anyagi viszonyok között élő iparos társadalom jobban félt a

városi ranggal járó terhektől, mint amennyire az urbanizáció vívmányai vonzóknak tűntek számára. Nagykanizsa viszont rendezett tanácsú város lett, és 1874-ben akciót indított a megyeszékhely áthelyezéséért. Az egerszegiek azonnal felmérték, hogy a hivatalok és a hozzájuk kötődő rétegek távozása városukat végképp jelentéktelenségbe taszítaná, a helyi kereskedők és iparosok számára katasztrófát jelentene. Felismerték, hogy a megyeszékhelyet hosszabb távon csak akkor tarthatják meg, ha ahhoz megfelelő környezetet teremtenek, a Kanizsa részéről nem múló fenyegetés így a tudatos városfejlesztés fontos ösztönzőjévé vált. 1884-ben kérték és meg is kapták a városi rangot, és miután világos volt, hogy gazdasági téren nem versenghetnek Nagykanizsával, középítkezések, intézményfejlesztés (gimnázium, kórház, polgári leányiskola, huszárezred ide telepítése), a hivatalnoki-értelmiségi réteg elvárásainak megfelelő infrastruktúra és városkép megteremtésével voltak képesek a veszélyt elhárítani.

A városok átalakuló arculatát összességében a tőkés piacgazdaság, az állami intézménytelepítés és infrastruktúra-fejlesztés, valamint a helyi társadalmak vezető rétegeinek az önkormányzati politikán keresztül megnyilvánuló törekvései együttesen, egymásra is hatva formálták. A modern gazdaság vérkeringésébe bekapcsolódni kevésbé képes régiókra is egyre inkább kiterjedt a vasút, lefedte őket a modern bürokratikus közigazgatás, az oktatás, a kultúra intézményhálózata; az itteni városokban is megjelentek a bankfiókok, takarékpénztárak, biztosítótársaságok, igényesebb boltok, távoli üzemek, nagykereskedések lerakatai. E települések városiasságához a modern termelőágazatok jelenlétéhez képest sokszor lényegesen nagyobb mértékben járultak hozzá az itt működő intézmények és a hozzájuk kötődő társadalmi rétegek.

Magyar sajátosságnak tekinthető annak az alföldi várostípusnak a településrendszerben megőrzött súlya, melyben továbbra is meghatározó volt az agrártermelés. Az alföldi urbanizáció így ebben a korszakban is – az újkori történeti örökségre alapozva – alapjában tért el a Nyugat- és Közép-Európára, de a Kárpát-medence más tájaira is jellemző úttól. A városok hatalmas kiterjedésű határában folyó gazdálkodás eredetileg szerves egységet alkotott a beltelki házzal, korszakunkban azonban külső zóna tanyavilága a népesség jelentékeny részének állandóan lakott helye lett. Jogi, statisztikai értelemben ők is városi lakosnak számítottak. Az 1910-ben legnépesebb 10 vidéki város közül 5 tartozott ehhez a típushoz (Szeged, Szabadka, Debrecen, Kecskemét, Hódmezővásárhely), ahol „külterületi népesség” aránya 30–40%-ot ért el. A 62 ezer lakosú Hódmezővásárhely keresőinek 64%-a még ekkor is a mezőgazdaságban dolgozott, de az ország második legnagyobb városában, a 115 ezer lakosú és közel másfélszázezer holdas határral rendelkező Szegeden is közel 40% ez az arány. E városok struktúrájára jellemző, hogy a városi funkciók egy viszonylag kis kiterjedésű urbanizált településmagban összpontosultak, mely az elitrétegek lakóhelyként is szolgált. Ezt kifelé haladva egyre lazuló falusias településgyűrű vette körül, melyet a városmagtól távolabb a legnagyobb kiterjedésű övezet, a tanyavilág váltott fel. Hangsúlyozni kell, hogy e városok erős agrárjellege nem feltétlenül azonosítható az „elmaradottsággal” – a belső városias és a külső falusias élet állandó egymásra hatása, a „város” és a „falú” világa közötti, más országrészekhez képest kisebb távolság a parasztság polgárosulását ösztönző tényezőt is jelentett. Ennek bizonyítéka, hogy sok helyütt igen magas szintű gazdálkodási kultúrát megtestesítő specializált árutermelés (kecskeméti gyümölcs, makói hagyma, szegedi paprika) épült ezekre a viszonyokra.

### **A városok infrastruktúrája**

A városkép megváltozásában az épületállomány átalakulása játszott döntő szerepet. A modern városi életforma egyik lényeges vonása lakóhely és munkahely térbeli elkülönülése volt, elterjedt a soklakásos bérház, mint új épülettípus és lakásforma. A 19. század közepén még döntően földszintes városok közül egyre több helyen épültek ki emeletes városközpontok és lakónegyedek. Mindazonáltal a jogi városhierarchia előkelőbb szintjén elhelyezkedő törvényhatósági jogú városok teljes lakóházállományának közel 90%-a is földszintes volt a világháború előestéjén – nem függetlenül a nagy alföldi városok említett sajátosságaitól. A törvényhatósági jogú városok lakóházainak fele volt csak kő- vagy téglalapítványú, mely átlag persze szélsőséges eltéréseket takart: Sopronban közel 100%,

Pozsonyban 90%, Győrben 80%, Debrecenben viszont alig 50%, Szegeden 20%. Hódmezővásárhelyen még ekkor is a házak közel 80%-a tisztán vályogból épült.

A városszerkezet gyökeres átalakítását eredményező városrendezésre a fővároson kívül csak Szegeden került sor, ahol az 1879. évi árvíz után, kormányzati beavatkozásra és irányítás mellett budapesti mintát követő két körutas-sugárutas rendszerű városközpontot hoztak létre. A kisebb léptékű részleges beavatkozások (utcanyitás és szabályozás, térrendezések, építési előírások, útburkolás, közvilágítás, fásítás, parkosítás) viszont számos városban, legalábbis egyes városrészekben – sok helyütt csak egy szűk városmagban – határozottan urbánus környezetet és ennek megfelelő komfortérzetet teremtettek. A társadalmi különbségek egyre fontosabb összetevőjévé vált, hogy kik és milyen mértékig részesülhetnek a magasabb minőségű környezet és a modern hálózati infrastruktúra előnyeiből.

Az új ipari technológián alapuló és nagyüzemként működtetett ellátórendszerek a 19. század derekától jelentek meg a hazai városokban. A kőszénből fejlesztett világítógáz alkalmazására a nyugat-európai bevezetéshez képest 30-40 év késéssel került sor, az első gázgyárak Pesten és Pozsonyban 1856-ban kezdték meg a szolgáltatást. A gázgyárak alapításának első hulláma lényegében az 1873-as válságig tartott, majd egy újabb 1882–1905 között következett be, a továbbiakban az áramtermelés felfutása kevésbé ígéretesnek mutatta ezt az üzletágat. 1910-ben 27 város, azaz az összesnek nem egészen ötödrésze élvezhette a gázvilágítás előnyeit. (Gázművek ott tudtak rentábilisan működni, ahol a közvilágítás, az ipari létesítmények és a magánháztartások fogyasztása egyaránt elég magas volt. Erre 20.000 fő alatti településeken eleve kevés esély adódott.)

Az első modern vízmű és vízvezetékrendszer 1869-ben Pesten lépett üzembe, de eleve ideiglenesnek szánták, a végleges nagy vízmű megépítése, mely az egész város számára elegendő jó minőségű ivóvizet tudott szolgáltatni, 1893-ban kezdődött meg. A vidéki városokban az 1880-as évektől kezdtek vízműveket létesíteni, főleg a Dunántúlon, Felvidéken, majd Erdély nagyobb városaiban is. 1910-ben a 138 város közül 43-ban (31%) létezett vízvezeték, további 15 településen artézi kút. A Dunántúlon a városok 47%-a, a Felvidéken 40%-a, Erdélyben és a Partiumban közel 30%-a biztosított vezetékes vizet legalább a lakosság egy részének, az Alföldön viszont 15% alatti volt ez az arány.

A hálózati vízellátás megkövetelte a szennyvízelvezetés hasonlóan korszerű megoldását, de a kiterjedésben és laksűrűségben növekvő településeken az emberi ürülék és a csapadékvíz levezetését is csak csatornázás révén tudták megfelelően megoldani. A századelőn már a városok többsége rendelkezett valamiféle csatornahálózattal, de az egész városra kiterjedő, tervszerűen létesített, modern rendszerű hálózat csak 18-ban (a városállomány 13%-a) volt, s az Alföld elmaradása ezen a téren is szembetűnő.

Nagyobb városok egységes vezetékes vízellátását és hatékony csatornázását biztosító rendszerek a 19. század derekának csúcstechnológiáját képviselték. A mintaként szolgáló német nagyvárosokban többnyire az 1870/80-as években került sor ilyenek létesítésére, hazánk elmaradása tehát ezen a téren – ha nem is az ellátottság arányát, de az elterjedés időpontját tekintve – már csak 15–20 év.

Az ipari forradalom új hullámát képviselő elektrotechnikai iparban Magyarország közismerten nemzetközileg is élenjárónak számított a műszaki fejlesztés terén. A városi elektromos áramszolgáltatás, a villamos közlekedés és a telefonhálózatok kiépítése a fejlett országokkal nagyjából egy időben zajlott. Elektromos közvilágítást elsőként 1884-ben Temesváron vezettek be, a fővárosban 1893-ban indult meg az áramszolgáltatás, de egyelőre csak magánfogyasztók számára, mivel a közvilágításra nézve a gázszolgáltató vállalat szerződésben biztosított monopóliummal rendelkezett. Ez a helyzet a gázművel már rendelkező településeken sok esetben késleltette az áramszolgáltatás bevezetését, míg az ezt nélkülöző települések az elektromos mű révén immár

kiseb költségigénnyel tudták megoldani a megfelelő színvonalú világítást. Áramfejlesztő telepek nagyobb arányú elterjedése a millennium táján bontakozott ki, a világháború kitörésekor már a városok 70%-ában létezett áramszolgáltatás, ami nemzetközileg is kedvező értéknek számított, és e szolgáltatásnak a földrajzi elterjedése sem mutatott az országon belül szélsőséges eltéréseket.

Városi lóvasút elsőként Pesten 1866-ban, vidéken Temesváron és Aradon az 1860-as évek végén jelent meg, szélesebb körben az 1880-as évektől terjedt el. Még jó ideig nem annyira a napi munkába járás eszköze volt, hanem a városközpontokat többnyire a pályaudvarokkal és forgalmasabb kirándulólhelyekkel kötötte össze. Budapesten 1887-ben kísérleti jelleggel megindult a villamos a Nyugati pályaudvar és a Király utca között; 1895-től néhány év alatt villamosították a fővárosi lóvasút vonalait, a millenniumi földalatti villamos vasút pedig London után a második ilyen létesítmény volt Európában. A vidéki városok közül Pozsony már 1895-ben, Szombathely, Miskolc és Szabadka 1897-ben (Béccsel és Prágával egy időben) meghonosította a közúti villamost. A világháború előestéjén 18 település (a városok 13%-a) rendelkezett ezzel az eszközzel. Villamos vasutat minimálisan 20–30 ezer lakosú települések tudtak eltartani, de a méretnél is fontosabb szerepet játszott a város urbanizációs szintje, forgalmi csomópont jellege, anyagi ereje és az innováció iránti helyi fogadókészség.

A közműhálózatok vagy a város saját beruházásában, a helyi önkormányzatok bevételeire, hitelfelvételeire támaszkodva valósultak meg (többnyire ez volt a helyzet az alapvető közegészségügyi érdekeket érintő vízvezeték és a jövedelmezőséggel nem kecsgetető csatornázás esetében), vagy magánvállalatok által, ez esetben az önkormányzatok a területhasználati szerződéseken keresztül gyakoroltak komoly befolyást a szolgáltatás létesítésére és annak feltételeire. Egy-egy település infrastrukturális hálózatát tehát a piac és a várospolitikai összjátéka alakította, így az egyes városok anyagi erején felül abban a helyi elitek törekvései és preferenciái is kifejezést nyertek.

1910 körül teljes körű, komplex műszaki infrastruktúrával – ahol tehát gáz- és áramszolgáltatás, vízvezeték és átfogó csatornázás, villamosparkosítás, korszerű útburkolat és telefon egyaránt létezett – Budapesten kívül mindössze három város rendelkezett: Pozsony, Nagyvárad és Szombathely. Némely elemet ugyan nélkülözve, de összességében fejlettnak minősíthető infrastruktúrával a városállomány 15%-a rendelkezett. A legfejlettebb infrastruktúrájú települések az ország nyugati régiójában (az említettek mellett ide sorolható Sopron és Győr), valamint az Alföld és Erdély találkozásánál (Nagyvárad, Arad) helyezkedtek el. Tágabb környezetéből szigetként emelkedett ki Erdélyben Kolozsvár, az Alföldön Szeged, Felvidéken Kassa. A „középmezőny” zömmel dunántúli kis- és középvárosok alkották, számos alföldi, felvidéki és erdélyi kisebb városban pedig még mindig a petróleumlámpás közvilágítás és némi szilárd burkolatú út és járda képviselte a műszaki urbanizációt. A városok közötti civilizációs szakadék tehát meglehetősen szélesre tárult – nem csupán a sokat emlegetett „Budapest–vidék” viszonylatban, hanem a vidéki városok és az ország régiói között is.

## **Ajánlott irodalom**

A város és társadalma. Tanulmányok Bácskai Vera tiszteletére. Szerk.: H. NÉMETH ISTVÁN–SZÍVÓS ERIKA–TÓTH ÁRPÁD. Hajnal István Kör –Társadalomtörténeti Egyesület, Budapest, 2011.

BÁCSKAI VERA: Városok Magyarországon az iparosodás előtt. Osiris, Budapest, 2002.

BÁCSKAI VERA: Városok és polgárok Magyarországon I-II. kötet, Budapest Főváros Levéltára, Budapest, 2007.

BÁCSKAI VERA–GYÁNI GÁBOR–KUBINYI ANDRÁS: Budapest története a kezdetektől 1945-ig. Budapest Főváros Levéltára, Budapest, 2000.

BELUSZKY PÁL: Magyarország településföldrajza. Általános rész. Dialóg Campus, Budapest–Pécs, 1999.

BELUSZKY PÁL – GYÓRI RÓBERT: Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg Campus, Budapest–Pécs, 2005.

CZOCH GÁBOR: „A városok szíverek...” Tanulmányok Kassáról és a reformkori városokról. Kalligram, Pozsony, 2009.

ERDEI FERENC: Magyar város. Akadémia Kiadó, Budapest, 1974.

Források Pécs város polgárosodásáról (1867–1921). Szerk.: NAGY IMRE GÁBOR. Baranya Megyei Levéltár, Pécs, 2010.

GERGELY ANDRÁS: Települések, lakások és lakóik a századforduló Magyarországon. In: Történelmi Szemle XIV. (1971) 3–4. 406–441. p.

GYÁNI GÁBOR: Az urbanizáció Magyarországon a 19–20. században. In: Limes XI. (1998) 3–4. 87–99. p.

GYÁNI GÁBOR – KÖVÉR GYÖRGY: Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig. Osiris, Budapest, 1998.



GYIMESI SÁNDOR: A városok a feudalizmusból a kapitalizmusba való átmenet időszakában. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1975.

Győr a modellváltó város, 1867-1918: források a dualizmus korabeli Győr történetéből. Összeállította: BANA JÓZSEF et al. Győr Megyei Jogú Város Önkormányzata, Győr, 2011.

HORVÁTH J. ANDRÁS: A megigényelt világváros. Budapest hatósága és lakossága a városegysítés éveiben. Budapest Főváros Levéltára, Budapest, 2010.

KALOCSAI PÉTER: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914. Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely, 2011.

Kisvárosi polgárok: források 1866–1919. Szerk.: HÉJJA JULIANNA ERIKA–ERDÉSZ ÁDÁM. Békés Megyei Levéltár, Gyula, 2010.

MAZSU JÁNOS: Urbanizáció és dezurbanizáció. Debrecen városiasodása a századforduló évtizedeiben. In: Vera (nem csak) a városban. Tanulmányok a 65. éves Bácskai Vera tiszteletére. Hajnal István Kör –Társadalomtörténeti Egyesület, Debrecen, 1995. 193–211. p.

MAZSU JÁNOS: Piac és piactér Debrecenben a 19. században I. In: Metszetek, Társadalomtudományi Folyóirat, 2012/2–3. [www.metszetek.unideb.hu](http://www.metszetek.unideb.hu)

MELEGA MIKLÓS: A modern város születése. Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában. Vas Megyei Levéltár, Szombathely, 2012.

MUMFORD, LEWIS: A város a történelemben. Gondolat, Budapest, 1985.

PÁL JUDIT: Városfejlődés a székelyföldön 1750–1914. Pro-Print Könyvkiadó, Csíkszereda, 2003.

PILKHOFFER MÓNIKA: Pécs építészete a századfordulón (1888–1907). Pannónia Könyvek, Pécs, 2004.

PILKHOFFER MÓNIKA: Az épületállomány változása és városképre gyakorolt hatása az Osztrák–Magyar Monarchia városaiban. In: Limes 2008. 1. 59–77. p.

Riválisok polgárosodása. Források Zalaegerszeg és Nagykanizsa történetéhez 1867–1918. Sajtó alá rendezte: FOKI IBOLYA. Zala Megyei Levéltár, Zalaegerszeg, 2011.

SIPOS ANDRÁS: Várospolitikai és városigazgatás Budapesten 1890–1914. Budapest Főváros Levéltára, Budapest, 1996.

Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk.: TÓTH G. PÉTER. Laczkó Dezső Múzeum, Veszprém, 2002.

TÓTH ÁRPÁD: Polgári stratégiák. Életutak, családi sorsok és társadalmi viszonyok Pozsonyban 1780 és 1848 között. Kalligram, Pozsony, 2009.

VÖRÖS KÁROLY: Hétköznapok a polgári Magyarországon. MTA Történettudományi Intézete, Budapest, 1997.

VÖRÖS KÁROLY (szerk.): Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirozsás forradalomig. Akadémiai Kiadó, Budapest, 1978

