

Az elmúlt évben jelent meg a Vas Megyei Levéltár gondozásában Melega Miklós műve, amely idén januárban az év levéltári kiadványa első díját kapta.⁹ A díj odaítélése során bizonyára fontos szempontként merült fel a kötet igényes megjelenése, szép szövegképe, a harmonikus egységet eredményező technikai szerkesztői munka, amelynek eredményeként a szövegben foglaltak megértését segítő táblázatok, diagramok, valamint a pluszinformációt is hordozó illusztrációk (képek, térképek) szervesen fonódnak egybe. Azonban kétséget kizáróan – mindezek mellett is – a kötet fő értéke a tartalom. A Szerző a történettudományunkban egy kevésbé, vagy épp alig kutatott témát dolgozott fel úttörő módon, s azt teljességre törekvő, jól tagolt, szisztematikusan felépített monográfiában fejtette ki. További erénye a műnek, hogy az bár minden tekintetben tudományos igényű, magas színvonalon íródott, mégis könnyen követhető a nem szakmabeli, szélesebb közönség számára is. Köszönhető ez egyrészt a kötet erőteljes belső koherenciájának, valamint a Szerző stílusának is, amely a néha elkerülhetetlen adatgazdag részek ellenére is jól követhető, olvasmányos, kerüli a felesleges idegen kifejezéseket.

Azonban nem csupán az írói készség, hanem a problémaérzékenység, az elemző illetve szintetizáló képesség, s a mindezeket időben megelőző minuciózus kutató- és feltáró munka is átsüt Melega Miklós könyvének szinte minden oldalán. A kötetéről részéről eddig megfogalmazottak jelentős részben szintén visszaköszönnek a műről eddig megjelent recenziókban, ismertetésekben is, amelyek – jelezve annak komplexitását, nagy ívű témaválasztását és -kifejtését – már eddig több tudományág, tudományterület témaérzékenységét, szempontrendszerét érvényesítve születtek. Így míg az ismert lokálpatrióta, Kozma Gábor újságíró a helytörténet szemüvegén keresztül elsődlegesen a kötet Szombathely történetére vonatkozó vonulatát emeli ki,¹⁰ addig Winkler Gábor értelemszerűen az építészettörténet felől közelít Melega Miklós művéhez, elsősorban ezen tudományág nemzetközi, illetve hazai historiográfiájában helyezve el azt. Megállapítja, hogy Szombathely vezetékes közműhálózatának dualizmus időszakában történt széles körű kiépülése, s annak a Szerző általi monografikus igényű bemutatása egyértelmű cáfolatát adja annak az építészettörténetben – az újabb és újabb tudományos eredmények ellenére – továbbra is élő közvélekedésnek, amely

⁹ A monográfiák, tanulmánykötetek kategóriában elnyert I. díj átadására 2013. január 30-án került sor az ELTE Egyetemi Könyvtár dísztermében.

¹⁰ Kozma Gábor: A modern város üzenete. (2012. október 06.) <http://vaol.hu/hirek/a-modern-varos-uzenete-1205392>

a 19. század városépítészeti, illetve építészettörténeti eredményeit lekicsinyli, alulértékeli.¹¹

Természetesen az előbbiekhöz képest más érzékenységgel közelít a várostörténet, amely az infrastruktúra kiépülésének erőteljes urbanizációs vonatkozása miatt egyre erősödő figyelmet fordít a vezetékes közműhálózatok kiépülésére, közkeletű kifejezéssel: a városok „behálózására”. E közműrendszer szolgáltatásait manapság eredendő természetességgel vesszük igénybe, elfeledkezvén arról, hogy jó másfél évszázaddal ezelőtt ebből egy szombathelyi, vagy épp soproni polgárnak semelyik sem állt rendelkezésére. S mégis, rövid negyven-ötven év alatt – nyugat-európai mintára, hatásra – a 19. század végére Budapesten, s a hazai nagyvárosok mellett olyan középvárosokban, mint Szombathely és Sopron is kiépült a közműrendszer számos eleme, vagy ritka esetben az egésze: a víz- és csatornavezeték, a gázvezetékrendszer, elektromos hálózat, telefonhálózat, közösségi közlekedés (villamos), és jelentős fejlődésen ment át a közvilágítás, az út- és járdaburkolás. Mivel a közel félezer oldalas könyvről egy ismertetésben nem lehet mindenre kiterjedően írni, a továbbiakban annak csak egy-két vetületét kívánom megvilágítani: egyrészt a műnek a honi várostörténet-írásban elfoglalt helyéről szólni, másrészt a kötet Szombathelyre vonatkozó tudományos eredményeit, adatait, s főképp megállapításait a korabeli Sopronnal összevetni.

A kötet értékét jelzi, hogy a magyar várostörténet részéről már eddig is több kritika, recenzió, ismertetés történt. Előbb a magyar várostörténeti évkönyv, az *Urbs* oldalain Pál Judit ismertette Melega Miklós munkáját,¹² majd 2012 őszén, illetve 2013 januárjában Gyáni Gábor akadémikus tette ugyanezt többször.¹³ Mindketten kiemelték a Szerző eléggé nem dicsérhető úttörő szerepét, amely által új fejezetet nyitott a honi várostörténet egyik izgalmas kutatási területén. Gyáni úgy fogalmazott, hogy Melega a magyar Dieter Schott, azaz nem kisebb névvel állította a Szerzőt egy sorba, mint azzal a német történésszel, aki szinte elsőként hívta fel a városi infrastruktúra kiépülésére a figyelmet, azt egy összetett, és a technikátörténeti részleteken messze túlmutató, nagyhatású történeti folyamatként értelmezve. Mint Gyáni fogalmazott, Melega Miklós művével megalkotta a magyar infrastruktúra-történet módszertanát, utat és egyfajta sorvezetőt adva más városok későbbi feldolgozásához. A témában született első tanulmányok, könyvrészletek, tematikus tanulmányblokkok után megvalósította azt a programot, amely már évekkel ezelőtt megfogalmazódott, s a téma egy város esetében való komplex történeti feldolgozását célozta.¹⁴ E program szerint e munkának a kiépülő közműhálózat valamennyi ágának történeti feltárása mellett

¹¹ Winkler Gábor: A modern Szombathely megszületése. In: ICOMOS Híradó 2013. február 4–5., letölthető: http://www.icomos.hu/dhg/hun/215/downloads/icomos_hirado_2013_februar_icomos_news_hungary_february_2013.pdf

¹² Valójában Pál Judit nem a recenzált műről, hanem annak egyfajta munkapéldányának is tekinthető PhD-disszertációjáról írt, amit Melega Miklós *summa cum laude* védett meg. Pál Judit recenziója az *Urbs. Magyar Várostörténeti évkönyv V.* (2010) 433–436. oldalon jelent meg

¹³ Gyáni részéről az első ismertetés 2012 októberében a könyv szombathelyi kötetbemutatóján került sor, míg a második az év levéltári kiadványai díj átadásakor, idén január 30-án történt. ld. *Nyitott levéltárak* honlapon: http://nyitottleveltarak.archivportal.hu/index.php?action=gallery&gallery_action=show_object&type=cms_video&object_id=45

¹⁴ Sipos András: Bevezetés a *Városok behálózása a 19. században* tematikus tanulmányblokkhoz. In: *Urbs. Magyar Várostörténeti évkönyv II.*, Budapest, 2007. 9–10.

egyszerre kell a folyamat technikátörténeti, gazdaságtörténeti, várospolitikai, városgazdálkodási vonatkozásait figyelembe vennie, s a folyamat hatásmechanizmusában pedig az életmód változását, az új technológia mentalitásbeli, társadalmi hatásait, valamint a városi tér átalakulását bemutatnia.¹⁵ Megállapíthatjuk, hogy jelen művében Melega Miklós ezt mind elvégezte!

A kötet nagyobbik hányadát kitevő, az egyes infrastrukturális létesítmények történetének külön-külön, egymást követő tárgyalása egyazon elv szerint történik, ahogy maga a Szerző fogalmaz: *„Kiindulópontként a forrásellátottság függvényében kísérletet teszünk a közművek megjelenése előtt a városban uralkodó közállapotok megrajzolására, majd az infrastrukturális intézmények létrehozásához vezető utat kísérő társadalmi és politikai viták, a létesítmények tervezésének, kiépítésének, finanszírozásának folyamata, valamint a szolgáltató rendszerek működése, technikai jellemzői és az életmódra gyakorolt hatásai kerülnek bemutatásra.”* (20. o.) S valóban, mindezekre történő kitekintéssel és részletességgel kerülnek bemutatásra a *gázszolgáltatás* (146–193. old.), az *áramszolgáltatás* (194–218. o.), a *városi tömegközlekedés* (219–236. o.), a *telefonhálózat* (237–243. o.), a *közegészségügy* (244–258. o.), a *csatornázás* (259–278. o.), a *vízvezeték* (279–302. o.), az *út- és járdaburkolás, utcarendezés* (303–344. o.) szombathelyi vonatkozásai. E fejezetek mellett a Szerző több külön fejezetet szán annak feltárására, hogy a bemutatott infrastrukturális fejlesztések milyen gazdasági, társadalmi, politikai, valamint várospolitikai környezetben valósultak meg, s milyen térbeli változások, városrendezési tervek közepette mentek végbe: *Városfejlesztés, városstratégia, érdekérvényesítési küzdelmek* (43–65. o.), *Városnövekedés, utcanyitások és városrendezési törekvések* (66–145. o.), *Infrastrukturális beruházások és a város pénzügyei* (345–377. o.). A kötetben foglaltakat egy záró fejezet szintetizálja, melyben a közművek dualizmus kori fejlesztésének, kiépülésének mérlegét vonja meg a szerző, amikor például országos összevetítésben értékeli azt, illetve az infrastruktúra hatásmechanizmusát összegzi, s a községezési politikának a jelentőségére hívja fel a figyelmet.

Az utóbbinál egy pillanatra elidőzve megemlítenéd, hogy a községezés a korszakban előtérbe kerülő azon várospolitikai irányzat volt, amely a közüzemek városi, azaz községi kézben való megvalósulását, s ha ez magánosok összefogásával, illetve a tőke közreműködésével már megtörtént, akkor annak községi kézbe való vételét vallotta. A szintén Nyugat-Európából átvett felfogás tette mindezt egyrészt a monopoljellegű közszolgáltatások megfelelő áron és színvonalon történő biztosítása végett, másrészt pedig a városi közművek egy részének (gáz-, villamossági és közlekedési vállalatok) nyereségtermelő képessége miatt. A befolyó összeget a városok növekvő kiadásaira fordították. A községezés kérdését azért is érdemes kiemelnünk, mert Szombathely e tekintetben is élenjáró volt az országban, sőt az első átgondolt községezési politikát megvalósítva, ebben még a fővárost, Budapestet is megelőzte.¹⁶ Mindez, persze

¹⁵ Uo.

¹⁶ Az 1898-ban meginduló tervszerű és községi (városi) keretek közt végrehajtott szombathelyi infrastruktúra-fejlesztéshez hasonló a fővárosban egy jó évtizeddel később, Bárczy István polgármesterségével vette kezdetét. Sípos András: Várospolitikai és városigazgatás Budapesten 1890–1914. Budapest, 1996. 160–193.

más tényezők mellett, nagyrészt Éhen Gyula személyének volt köszönhető, aki nemcsak polgármesterként vitte végig a községesítés politikáját, hanem annak egyfajta ideológusaként, főbb elemeit, elméletét már városvezetői tevékenysége előtt papírra vetette (Éhen Gyula: *A modern város*, 1897.¹⁷).

A községesítés összetett politikája Szombathelyen 1898-cal lépett a megvalósulás fázisába, amikor egymáshoz kapcsolódva megkezdődtek a vízvezeték-, illetve csatornafektetési munkák, s amelyet általános utcaburkolási program kísért. E beruházások községi, jelen esetben Szombathely város részéről történő megvalósítása nem csak a tekintetben volt újdonság, hogy a vasi megyeszékhelyen a magántőke közreműködésével létrejött gázmű, gázszolgáltatás (1872), valamint az elektromos közvilágítás (1897) kiépülését követően először lépett fel kezdeményezőként a város, hanem abban is, hogy az infrastruktúra több elemét egyszerre, komplex tervezés eredményeként hozták létre.

Az így létrejött vízvezeték-, illetve csatornarendszer a legmodernebb volt az akkori Magyarországon. A megfelelő domborzati lejtés mellett fektetett betoncsatorna az ún. úsztató rendszer szerint épült, amely a csapadék mellett rendszeresen kapott utánpótlást a városi vízvezetékrendszerből is, így biztosítva a szennyvíz, s egyéb szennyeződések, ürülék, akadály nélküli lefolyását. Tudni kell, hogy korábbi évtizedekben Szombathelyen is épültek a sopronihoz hasonló falazott oldalú (tégla), boltozatos csatornák, amelyek azonban a nem elégséges erejű és mennyiségű vízöblítés miatt gyakran dugultak, tömődtek el, s falazott téglafalon átszivárgó szennyeződések nagymértékben veszélyeztették a talajvizet. Az építkezések 1898. évi megkezdését követően az intenzív munkával telt első éveket követően is folyamatos volt a csatornahálózat és vízvezetékrendszer kiépülése, de az első másfél, két év valóban impozáns eredményeket hozott. Még 1898-ban felépült az architektúrájában is látványos víztorony, szivattyúház, 1899. január 1-ig pedig 200 lakásba be is kötötték az ivóvizet. Ezzel párhuzamosan 1899-ben már 393 épületet, a szombathelyi lakóházak 20 %-át sikerült a frissen épült csatornahálózatra rákötniük. E tény önmagában számos további intézkedést generált: még 1899-ben Éhen Gyula polgármester elrendelte a csatornahálózatra rákötött lakásokban az árnyékszékek vízöblítéssel történő használatát, 1900-ban pedig megszervezték a rendszeres személtelhordást a városban, egy évvel később a még használatban lévő 323 pöcegödrt temették be. Az 1899 júniusában elindult átgondolt utcaburkolási program keretében 1900 végéig mintegy 1 km gránit-, 1,69 km aszfaltozott, valamint 4,5 km hosszúságú bazalt-makadam úttest épült, amit 4000 négyzetméter aszfaltjárda egészített ki.

Recenziómban azért a csatorna- és vízvezeték fektetési, valamint útburkolási munkákat emeltem ki, mert az ezek megvalósítását eredményező komplex infrastruktúra-fejlesztési politika az a pont, amikor Szombathely a szomszédos Győr és Sopron elé került, úgy innovációs képességben, mint az urbanizáció szintjében (380–382. o.). Egyébként az infrastruktúra további elemei, mint a gázszolgáltatás, telefonhálózat, il-

¹⁷ A kötet 1897-ben Szombathelyen jelent meg 132 oldalon. S bár Melega könyve már címében is rezonál Éhen Gyula programadó művére, pályájának, munkásságának tételes ismertetése nem képezi könyvének részét. Azokkal a Szerző külön tanulmányokban foglalkozott. Éhen Gyula községesítési, városfejlesztési programjáról egyébként a recenzált műben a 250–252. oldalon olvashatunk.

letve az áramszolgáltatás és elektromos közvilágítás, valamint a villamos pálya kiépítése közül az utóbbiak terén is a vasi megyeszékhely volt az élenjáró, mi több Sopron villamosítása (1898), illetve villamos sín pályájának kiépítése (1900) is már Szombathelyhez kapcsolódóan valósult meg.¹⁸ Az, hogy a 19. század végére az infrastruktúrafejlesztés, valamint az urbanizálódás terén a vasi megyeszékhely Győr és Sopron elé került, különösen Sopron esetében volt szembetűnő, amely a század derekán, illetve a dualizmus kezdeti éveiben még e téren egyértelműen a másik két város előtt állt. Gondoljunk csak Sopron urbánus városképéhez elválaszthatatlanul hozzátartozó kövezett utcák nagy arányára, a kiépült – igaz, régi típusú falazott – csatornarendszerére, vagy arra, hogy a városi gázmű itt jött létre először (1865–1866). A század végére történt lemaradást a város esetében különösen élessé teszi az a tény, hogy a soproni városvezetésben mennyire nem nyert teret a községezés eszméje. Ez nem csupán abban öltött testet, hogy Sopron mennyire másként viszonyult a Vasvármegyei Elektromos Műveknek Rt.-nek (VEMR) a helyi gázmű (Légszszelvilágítási Rt.) felvásárlására vonatkozó szándékához, s mennyire másképp tette ezt Szombathely vezetése, amely végeredményben megakadályozta az ottani gázmű VEMR általi felvásárlását (156–167. o.).¹⁹ De ezt szemlélteti az is, hogy a soproni vízmű és vízvezetékrendszer létesítésekor (1892) sem volt hajlandó azt Sopron városa községi keretek közt, városi beruházásként létesíteni, pedig a minisztériumi szakértők hangsúlyosan hívták fel erre a város figyelmét (386. o.).

Kérdésként merülhet fel, hogy mivel magyarázható a tárgyalt területen Szombathely és Sopron széttartó fejlődése, Sopron viszonylagos megtorpanása, Szombathely dinamikus előretörése. Értelemszerűen Melega Miklós műve Szombathely vonatkozásában keresi a válaszokat. A Szerző azt mindenekelőtt a vasi megyeszékhely minden területen megmutató dinamikusan, hazánkban szinte páratlan fejlődésének tudja be. A robbanásszerű népességnövekedéssel – 1870-ben még csak hét és félezer lakosú, a korabeli Sopron mellett szinte eltörpülő Szombathely negyven évvel később már városunkkal azonos léptékű, harmincezer feletti településsé nőtte ki magát – szinte együtt tartott gazdasági erejének, szerepkörének növekedése, amely további központi funkciók bővülésével hamarosan Nyugat-Magyarország regionális központjává emelkedett.²⁰ Mindezek függvényében a Szerző kitér arra, hogy a robbanásszerű népességnövekedés, s az ezzel járó dinamikus térbeli növekedés, de ugyanakkor a város bizonyos részein kialakuló zsúfoltság szinte magával hozta a közművesítés kényszerét.²¹ Emellett a helyi szinten a közművesítést életre hívó társadalmi igény is rendelkezésre állt, amelyet táplált, hogy a város dinamikus fejlődése, prosperitása egy

¹⁸ Ehhez ld. még a két nyugat-dunántúli település városi tömegközlekedéséről párhuzamos elemzést adó Kalocsai Péter kitűnő munkáját: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914*. Szombathely, 2011.

¹⁹ Ld. még Kalocsai 2011. 137–141.

²⁰ Természetesen ezt a dinamikus fejlődést számos tényező alapozta meg, így a város jó közlekedés-földrajzi fekvése (ld. mint vasútforgalmi központ), vagy akár olyan tényezők is, mint pl. az, hogy a város a dualizmus éveiben más városokhoz képest szinte folyamatosan jó érdekérvényesítő erővel rendelkezett, amelyet számos helyi származású vezető kormánypolitikuskának (pl. Széll Kálmán, Horváth Boldizsár) tudhatott be.

²¹ Természetesen másrésztől ez egyfajta felhajtóerőt is jelentett, illetve a későn jövőök előnyét. Erre számos konkrét példát hoz a kötet városnövekedéssel, utcanyitásokkal foglalkozó fejezete (66–145. o.)

pozitív szemléletű, vállalkozó mentalitású, az újra, újdonságra fogékony helyi közvéleményt eredményezett. Amint a Szerző fogalmaz: „Az infrastrukturális fejlődés legfőbb indukáló tényezői tehát a polgárság által megfogalmazott elvárások voltak.” (393. o.) Nyilvánvalóan ez adhatja magyarázatát annak, hogy a honi viszonylatokban korát megelőző Éhen Gyula sikeres polgármester lehetett, hiszen nézeteire, programjára fogékony városi közönség hiányában nemhogy nem tudta volna megvalósítani a korszakban példa nélküli, koherens infrastruktúrafejlesztési, illetve községesítési politikáját, de polgármesterré se választották volna. Persze tegyük hozzá, Éhen Gyula nem volt egyedül, így a századforduló nagyszabású programjának levezénylését műszaki oldalról irányító Bodányi Ödön városi főmérnök nevét is meg kell említenünk, aki az 1895–1910 közti infrastruktúrafejlesztésről elsőként írt több mint kétszáz oldalas könyvet.

Természetesen Sopron lemaradása viszonylagos, s csak Szombathellyel összevetve egyértelmű. A legfőbb korabeli infrastrukturális elemek (gáz-, áram-, víz-, csatorna-, telefonvezeték, villamosközlekedés, illetve szilárd burkolatú utcahálózat) tekintetében a Szerző osztályozása szerint ugyanis Sopron a II. kategóriájú városok között található Győr, Kassa, Kolozsvár, Szeged és Arad társaságában. Ezen városok az előbb felsorolt szolgáltatások közül csak eggyel nem rendelkeztek, így például Sopron a modern, betonfalú csatornarendszerrel. Egyébként a vasi megyeszékhely Budapest, Pozsony és Nagyvárad mellett a negyedik város volt az országban, ahol a korabeli infrastruktúra valamennyi eleme kiépült 1908-ra (378–381. o., valamint 16. függelék (térkép). Mint látható, az infrastruktúra kiépítettsége terén a múlt századelőn Szombathely vezető helyet foglalt el az országban, de Sopron sem maradt el tőle sokkal, az ország tíz legurbanizáltabb városa közt szerepelt. Az ezzel kapcsolatosan városunkban felhalmozott műszaki tudás a témában született több tanulmányban is testet öltött, amelyek a Soproni Szemle (SSz.) lapjain jelentek meg. Így említhetjük Schindler Andrásnak a város közüzemi politikájáról (SSz. 1942. 153–176., 257–270.), Baumann Józsefnek a gázmű történetéről (SSz. 1981. 1–31, 97–128., 193–217.), Boronkai Pálnak a csatornázásról (SSz. 1964. 57–66.), valamint a város vízellátásáról (SSz. 1959. 205–221) írt cikkeit. Mint látható, előmunkálatok már születtek, s a levéltári és könyvészeti források is rendelkezésre állnak, s Melega Miklós könyvének köszönhetően immár a módszertani útmutató is megszületett ahhoz, hogy Sopron közműhálózatának kiépítése is feldolgozásra kerüljön.