

# TARTALOMJEGYZÉK

<b>I. TÉMAVÁLASZTÁS ÉS CÉLKITŰZÉS, FORRÁSOK ÉS FELDOLGOZÁSI MÓDSZEREK</b> .....	<b>3</b>
Infrastruktúra és a hazai várostörténet-írás - A kutatás előzményei.....	5
Témaválasztás és kutatási célkitűzés .....	6
Az értekezés szerkezeti felépítése .....	8
Források, kutatási és feldolgozási módszerek .....	11
<b>II. URBANIZÁCIÓ ÉS INFRASTRUKTURÁLIS FEJLŐDÉS NYUGAT-EURÓPÁBAN ÉS MAGYARORSZÁGON A 19. SZÁZADBAN</b> .....	<b>13</b>
Népességkoncentráció és urbanizáció .....	15
A városok és a közegészségügyi kérdés .....	21
A városi infrastruktúra elemei .....	27
A várostervezés elmélete és gyakorlata.....	50
A szolgáltatásszervező város ideája .....	60
Infrastrukturális beruházások és városgazdálkodás .....	65
A magyar városhálózat infrastrukturális fejlettsége .....	69
<b>III. SZOMBATHELY VÁROSFEJLŐDÉSE ÉS INFRASTRUKTÚRÁJA A DUALIZMUS KORÁBAN</b> .....	<b>75</b>
Szombathely a 19. századi magyar városhálózatban.....	77
Városfejlesztés, városstratégia, érdekérvényesítési küzdelmek .....	87
Városnövekedés, utcanyitások és városrendezési törekvések .....	111
Gázszolgáltatás.....	187
Áramszolgáltatás .....	236
Városi tömegközlekedés .....	262
Telefonhálózat.....	280
Szombathely közegészségügye .....	288
Csatornázás .....	302
Vízvezeték.....	323
Út- és járdaburkolás, utcarendezés.....	346
Infrastrukturális beruházások és a város pénzügyei .....	388
A modernizáció eredményei - Szombathely infrastrukturális fejlődése országos mérlegen.....	422
FÜGGELÉK.....	441
FELHASZNÁLT IRODALOM.....	467
KÉPEK LELŐHELYEI.....	483
JEGYZETEK .....	484



I.  
**TÉMAVÁLASZTÁS ÉS CÉLKITŰZÉS,  
FORRÁSOK ÉS FELDOLGOZÁSI MÓDSZEREK**



## INFRASTRUKTÚRA ÉS A HAZAI VÁROSTÖRTÉNET-ÍRÁS - A KUTATÁS ELŐZMÉNYEI

Magyarországon az utóbbi évtizedekben a várostörténeti kutatások terén örvendetes fellendülés tapasztalható. Kiváló tanulmánykötetek és monográfiák sora lát napvilágot, s a fejlődés újabb állomásaként 2006-ban újtára indult a Magyar Várostörténeti Évkönyv. Neves történészek sorakoznak fel a várostörténet-írás ügye mögött, rangot adva e szakterületnek, kiemelve a publikációkat a helytörténetiség szintjéről. Az urbanizációnak modernizációs makrofolyamatként való értelmezése napjainkra felértékelte a várostörténeti kutatások tudományos jelentőségét. A város, mint külön entitás, a történeti kutatások tárgyává vált, míg a várostörténet a történetírás egyik önálló szakágává nőtte ki magát.<sup>1</sup>

A 19. század, a „városrobbanás” korszaka rendkívül izgalmas kutatási terep, sok kutatót készített az urbanizáció és sajátos kísérőjelenségei beható vizsgálatára. A városnövekedés lenyűgöző számszerű eredményeiről, az ezzel párhuzamosan lezajló demográfiai, társadalmi, gazdasági, és politikai folyamatokról, a városi épített környezet átalakulásáról, a szociális viszonyok jellemzőiről, a mentalitástörténeti változásokról nívós tanulmányok sora született. A modern városi életforma alapjait megteremtő korszerű infrastrukturális létesítmények kialakulásának vizsgálata azonban Magyarországon mindeztidáig nem kapott kellő hangsúlyt.

A nyugat-európai történetírás jóval nagyobb figyelmet szentel a városi infrastruktúra kérdéskörének, még ha más területekhez képest (ipar, vasút, városépítészet) valamelyest szűkebb is szakirodalma. Hozzájárul ehhez a nagy hagyományokkal és bőséges irodalommal rendelkező társtudomány, az „industrial archaeology” népszerűsége is.<sup>2</sup> Hazai viszonylatban általánosan megállapítható, hogy a városi infrastruktúra egy-egy szeletét, szegmensét építészettörténeti, közlekedéstörténeti, technika-, ipar- és településtörténeti munkák tárgyalják, de jellemzően elkülönítetten kezelve. Nem alakult ki egységes koncepció a feldolgozás módszereit és mélységét illetően, hiányzik a szintetizáló látásmód, az a törekvés, hogy az infrastruktúra elemeit kölcsönös összefüggéseiben, egymásrahatásukban láttassák. Sajátos műfajt képviselnek a vállalati jubileumi kötetek, melyek az adott közmű történetét (pl. gázgyár, vízmű) igyekeznek a kezdetektől bemutatni. E munkák többnyire a kellő kitekintést és történeti látásmódot nélkülöző műszaki szakemberek tollából születnek, eleve korlátozva ezzel a végeredmény minőségét. Az infrastrukturális elemek közül a városi tömegközlekedés az egyik legnagyobb részletességgel és magas színvonalon feltárt terület, köszönhetően a nagyobb múlttal és szakmai háttérrel rendelkező közlekedéstörténeti kutatásoknak. Az összes többi infrastrukturális szegmens vonatkozásában azonban ele-

nyésző az érdemi említésre méltó tanulmányok száma. Budapest közműrendszereinek részletes tárgyalásán túl a vidék városairól, illetve az ország egészéről rendkívül hiányosak az információk. Sajnálatos módon a várostörténeti monográfiák többsége sem szentel kellő figyelmet a települési infrastruktúra kérdéskörének, illetve gyakran helytelen metodikai megközelítést alkalmazva, az összefüggésekből kiszakítva, az országos összehasonlításokat, a komparációt mellőzve ismertetik az infrastruktúra egyes elemeit, megnehezítve ezzel az objektív képalkotást.

Az utóbbi évek hazai szakirodalmában üdítő színfoltként jelentek meg a kérdéskör szakavatott művelője, Sipos András tollából a városi infrastruktúrával kapcsolatos magas színvonalú, korszerű szemléletű, a nyugati szakirodalom legfrissebb eredményeire építő tanulmányok. Ezek közül a születőfélben levő magyar infrastruktúra-történeti irodalom szempontjából úttörő jelentőségűnek tekinthető az 1996-ban napvilágot látott „Városigazgatás és várospolitikai Budapest, 1890-1914.” című kötet. A szerző szakmai koordináló tevékenységének köszönhetően jöttek létre olyan, a hazai infrastruktúra-történeti kutatások szempontjából mérföldkőnek minősíthető tanulmánykötetek, mint a „Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században.” (2005.), illetve az *Urbs Magyar Várostörténeti Évkönyv 2007.* novemberében napvilágot látott második, városi infrastruktúrával foglalkozó tematikus száma.

A várostörténeti kutatások specializációjának eredményeként megszületett infrastruktúra-történet rendkívül széles interdiszciplináris kapcsolódási pontokkal rendelkezik. Az infrastruktúra-történet közegészségügyi, várospolitikai, szociális, urbanisztikai, életmód-, technika-, ipar- és gazdaságtörténeti vonatkozásainak következtében az orvostudomány és a műszaki tudományok eredményeire is épít. A téma komplex feldolgozása, az összefüggések feltárása, a szerteágazó ismeretanyagok új kontextusba helyezett szintetizálását teszi szükségessé.

## **TÉMAVÁLASZTÁS ÉS KUTATÁSI CÉLKITŰZÉS**

A 19. századi városok életében az egyik legmarkánsabb változást a közműrendszerek, a vezetékes hálózatok kiépülése eredményezte. Napjaink történettudománya – mint arra Hanni Skrobies tanulmányai, vagy Dieter Schott *Die Vernetzung der Stadt* (1999) című kötetének címe is utal – a jelenséget a városok „behálózásának” fogalmával írja le, és a tőkefelhalmozásról alkotott marxi tézis analógiájára a századot a városok szemszögéből nézve az „eredeti behálózás” korának tekintik.<sup>3</sup>

A 19. században a városok külső képe rendkívül látványos módon átalakult, de a „felszín alatt” zajló változások még forradalmibb következményekkel jártak. A települések dinamikus növekedése által táplált horizontális és vertikális expanzió tovább terjeszkedett a felszín alá is. Megszületett a „föld alatti város”, a felszínen lüktető élet kiszolgálására a föld alá kényszerült

víz-, csatorna-, gáz-, villany-, telefon- és távíró vezetékek, közműalagutak, villamos vasutak, nyilvános vécék világa.<sup>4</sup> A közműhálózatok létrejötte a korabeli városlakók életében gyökeres változásokat indukált, fokozatosan kiformalódott az új, mai fogalmaink szerint vett városi életforma. Az ipari technológiával készült és ipari nagyüzemként működtetett nagy ellátórendszerek kiépülésével a falusi és városi életforma közötti szakadék megnövekedett.<sup>5</sup> A korszerű városi infrastruktúra kiépülése a 19. században komplex hatást fejtett ki a településekre. A kommunális ellátórendszerek a modern város attribútumaiként hozzájárultak az új típusú városi életforma megjelenéséhez, de a konkrét szolgáltató tevékenységen túl mélyebb változásokat indukáltak. Visszahatottak a városfejlődésre, az urbanizációs folyamatok felgyorsulására, a városok funkcionális modernizációjára, az új típusú városi feladatkörök kialakulására, gazdálkodásuk átalakulására; gondolkodás- és szemléletbeli változást is előidézve hozzájárultak a „modern város” eszményének megszületéséhez. A vízművek és a csatornázás, a gáz- és elektromos vezetékek, az utcahálózat és az útburkolatok, a tömegközlekedési és a hírközlési eszközök a heterogén elemekből felépülő komplex városi infrastruktúra egymásra kölcsönösen ható, szervesen összeépülő és összefüggő rendszerét alkották meg.

Jelen dolgozat hármas célkitűzésnek kíván eleget tenni, fokozatosan egyre szűkebb területre fókuszálva a kutatást. Makroszintről indulva elsőként a 19. századi nyugat-európai városhálózat urbanizációjának eredményeit mutatja be, különös tekintettel az infrastrukturális ellátórendszerek létrejöttének folyamatára, majd a Kárpát-medencére szűkítve a vizsgálódást, a dualizmus kori magyar városok infrastrukturális ellátottságát ismerteti, és elemzi a városhálózaton belüli kikapintható fejlettségi különbségeket. Végezetül a disszertáció III. fejezete a mikroszinten lezajló folyamatok feltárására céljából egy vidéki középváros, Szombathely városfejlődését a középpontba állítva egy konkrét esettanulmányon keresztül mutatja be a városi infrastruktúra elemeinek magyarországi megjelenését és térnyerését. A 19. században rendkívüli dinamizmussal fejlődő Szombathely városát különösen alkalmassá teszi erre a vizsgálatra, hogy a településen a modern városi infrastruktúra minden szegmense, teljes spektruma hiánytalanul fellelhető volt a korszakban. A város urbanizációját, növekedését, látható és láthatatlan műszaki infrastrukturális hálózatainak kiépülését, s azoknak a városlakók életére és a város gazdálkodására gyakorolt komplex hatásait, valamint a szolgáltatásszervező város ideá(l)jának megjelenését hazai és az európai összefüggésbe ágyazva kívánom bemutatni. A dolgozatban az „infrastruktúra” fogalmát eredeti, szűkebb, műszaki jellegű értelmében használom. A főként vonalas jellegű, szolgáltató funkciójú vezetékrendszerek, városi közművek (vízvezeték, csatornarendszer, gáz- és elektromos művek,

útburkolási technológiák, tömegközlekedés és hírközlés eszközei) történeti fejlődését kívánom bemutatni, s nem térek ki a szociális, humán, szellemi stb. infrastruktúra elemzésére.<sup>6</sup>

A nyugati történetírás már hosszabb ideje felhívja a figyelmet azokra a félreértelmezési lehetőségekre, amelyek abból következnek, hogy a várostörténészek hajlamosak kizárólag a fővárosokra, milliós metropoliszokra koncentrálni figyelmüket, s ott szerzett kutatási eredményeik alapján kísérelnek meg általánosítani, véleményt formálni egy adott ország teljes településállományának jellegzetességeiről. A közép és kisvárosok kutatásának elhanyagolása, e „provinciálisnak tekintett” települések jelentőségének lebecsülése nem segíti elő az urbanizáció összetett folyamatainak feltárását, a valóban hiteles kép megrajzolását, ugyanakkor hozzájárul sok hibás sztereotípiá meggyökeresedéséhez.<sup>7</sup> Ez az eljárás azért sem célravezető, mert a korszakban általános tendenciaként az uralkodói-kormányzati reprezentációs célkitűzések megvalósítása érdekében a fővárosok fejlesztésére megkülönböztetett figyelmet és anyagi erőforrásokat fordítottak, míg a vidéki városokat bizonyos fokig magukra hagyta az államhatalom, így azoknak kevésbé kedvező lehetőségek, illetve más típusú problémák jutottak osztályrészül.

A nagyvárosok kutatásának divatos témája helyett jelen dolgozat tudatosan egy közepes méretű vidéki várost állít a középpontba, bízva abban, hogy e mikrotörténeti kutatás eredményei (az infrastruktúra kiépülése, működése, technikai jellemzői, finanszírozása, életmódra gyakorolt hatásai) forrásanyagot szolgáltatva érdemlegesen hozzájárulnak majd az urbanizáció makrofolyamatának jobb megértéséhez, a magyarországi városi infrastruktúra-történet szintézisének jövőbeli megalkotásához.<sup>8</sup> A disszertáció azt a széles körben elterjedt sztereotípiát igyekszik eloszlatni, miszerint a dualizmus korában kizárólag a főváros hordozta volna a progressziót, és a vidéki városok a provincializmus elmaradott bástyáiként jellemezhetők.<sup>9</sup> Szombathely példája azt bizonyítja, hogy voltak olyan vidéki innovációs központok – Beluszky Pál szavait kölcsönözve „modernizációs hídfőállások” is –, amelyek nem kevésbé lényeges szerepet töltek be az ország településhálózatának modernizációjában, mint a főváros, sőt bizonyos vonatkozásban talán fontosabbat is, mert bizonyosságul szolgáltak arra, hogy nem csak kormányzati szándékkal és központi anyagi támogatással, hanem a helyi erők kezdeményezésével és összefogásával is volt esély a felzárkózásra.

## **AZ ÉRTEKEZÉS SZERKEZETI FELÉPÍTÉSE**

Az értekezés II. számot viselő, bevezető jellegű fejezete – a disszertáció nyújtotta terjedelmi korlátok tiszteletben tartása mellett – igyekszik áttekintő képet rajzolni a 19. századi urbanizációs folyamatok főbb jellegzetességeiről, különös tekintettel a városi infrastruktúra történetére. Mivel



a korszerű közműrendszerek az urbanizáció árnyoldalaival elsőként szembesülő nagyvárosokban, metropoliszokban fejlődtek ki, kialakulásuk folyamata is néhány világváros példáján keresztül kerül bemutatásra. A különféle infrastrukturális elemek működésével kapcsolatos műszaki jellemzőket csak a tárgyalt témakörök kifejtéséhez szükséges mértékben részletezzük, a technikatörténeti háttér megteremtése céljából. Az infrastruktúra – mint az organizmusként működő város szövetébe ágyazódó alépítmény – problematikája kizárólag komplex megközelítésben, a városok demográfiai fejlődésének, közegészségügyi-szociális helyzetének, épített környezetének és pénzügyi lehetőségeinek összefüggésében vizsgálva érthető meg. E számtalan kapcsolódási pontra való tekintettel kerülnek tárgyalásra a városi higiéniai problémák, illetve a közegészségügyi mozgalom története, a városépítés-várostervezés elméleti és gyakorlati eredményei, valamint az aktivizálódó városok új, szolgáltatásszervező funkciójának kialakulási folyamata, s az ennek nyomán a városgazdálkodás területén mutatkozó főbb jellegzetességek. Mindezen jelenségek a korszak gazdasági környezetének és törvényi feltételrendszerének keretei közé ágyazva kerülnek bemutatásra.

Mivel a városi infrastruktúra minden szegmensére kiterjedő, szintetizáló szemléletű összefoglaló munka Magyarországon eddig még nem jelent meg, a disszertáció szóban forgó része kényszerűségből e hiányt igyekszik részben pótolni. A téma feldolgozása nem pusztán kronologikus rendet követ, külön hangsúlyt kap annak bemutatása, hogyan zajlott le Európában az egyes infrastrukturális intézmények elterjedése, és ezzel kapcsolatban milyen területi-regionális különbségek alakultak ki. A nyugat-európai fejlődési utak bemutatása alkalmával különös hangsúlyt kap Nagy-Britannia, ahol a 19. század első felétől a közegészségügyi mozgalom és a modern városi infrastruktúra fejlődése kibontakozott, és Németország, ahol a század második felétől a sikeresen adaptált angol minták gyakorlati megvalósítása, tökélyre fejlesztése, és a városhálózaton belüli általános elterjedése megvalósult. Ez utóbbi ország a viszonylagos földrajzi közelség, az élénk nyelvi-kulturális kapcsolatok révén közvetlen befolyást gyakorolt régióink fejlődésére, követésre méltó példákat szolgáltatva a hazai városok számára. A nemzetközi szinten legnagyobb hatású angol és német minták bemutatása mellett kisebb terjedelemben ismertetésre kerülnek a relatív értelemben fokozatosan lemaradó Franciaország, valamint a dualista államberendezkedés és a földrajzi közelség folytán erős inspiráló hatást kifejtő osztrák főváros, Bécs eredményei is. A magyar városok fejlődésében meghatározó szerepet játszottak a nyugatról érkező impulzusok, mivel az ott kidolgozott elméleti ismereteket és évtizedes kísérletezések nyomán kialakult technológiákat adaptálták. Ezek ismerete, a kapcsolódási pontok feltárása elengedhetetlenül szükséges a hazai városfejlődés értelmezéséhez, a dolgozat ezért igyekszik kontinentális vi-

szonylatban párhuzamosan láttatni a nyugat-európai és magyarországi fejlődési tendenciákat. A fejezet végén kísérlet történik a magyar városhálózaton belül az infrastrukturális fejlettség alapján a 20. század elejére kialakult rangsor, városhierarchia rekonstruálására, amelyre vonatkozóan korábban még nem történtek kísérletek.

A dolgozat előbbiekben ismertetett része támpontokat és összehasonlításra alkalmas tényanyagot szolgáltat a disszertáció gerincét alkotó III. számú fejezethez, amely Szombathely város dualizmus kori infrastrukturális fejlődését mutatja be, az előzőekben követett tematikai rendben. A szombathelyi modernizációs folyamat jelentőségéről, eredményeiről csak nemzetközi és országos kontextusban, Nyugat-Európa és Magyarország infrastrukturális fejlődésének tükrében lehet objektív képet alkotni. A makro- és a mikroszintek közötti kívánatos kapcsolatot megteremtve, ugyanazokat a problémákat és kérdésköröket előbb nemzetközi és országos, majd helyi szinten vizsgálva biztosítható az összehasonlítás lehetősége.<sup>10</sup> A komparatív szemléletű megközelítés jelenthet egyedüli garanciát arra, hogy a vizsgálódás tárgyát képező város történetének feldolgozása során a helytörténetírás korlátaitól megszabadulva elkerülhető legyen a provincializmus csapdája, és lehetőség nyíljon a nagyobb összefüggések kimutatására. A korszerű várostörténetírás elvárásainak megfelelően a kutatás tárgyául kiválasztott várost nem tekinthetjük „egyetlen univerzumnak”, a megvizsgált jelenségeket csak a településhálózat egészével összehasonlítva lehet értelmezni.<sup>11</sup> Ennek szellemében jelen dolgozat sem szombathelyi perspektívából kívánja megragadni és értelmezni a történelmi valóságot, hanem a helyi teljesítményeket kísérli meg értékelni és elhelyezni a hazai és külföldi településhálózatra jellemző tendenciákra figyelemmel.

Szombathely példáján keresztül bepillantást nyerhetünk a dualizmus kori magyar valóságba, egy tudatos megtervezettséggel, dinamikusan fejlődő vidéki magyar középváros hétköznapjaiba. A konkrét esettanulmány a városi infrastruktúra kiépülésének hőskorába, a modern város és a korszerű városi életforma megszületésének időszakába kalauzol el, bemutatva azt a folyamatot, ahogyan a műszaki infrastrukturális létesítmények megjelentek, megváltoztatták a városlakók életvitelét és gondolkodásmódját, ahogy általánosan elfogadottá, a hétköznapok nélkülözhetetlen kellékeivé váltak. Eközben érzékelhetővé válnak a városok stratégiai törekvései, mindennapi problémái, polgárainak és irányító testületeinek motivációi, és a korabeli gazdasági és jogi környezet teremtette „mozgásterek és kényszerpályák” erővonalai között kínálkozó fejlődési lehetőségek korlátai.

## FORRÁSOK, KUTATÁSI ÉS FELDOLGOZÁSI MÓDSZEREK

A disszertáció II. számú, bevezető jellegű fejezete alapvetően könyvészeti források felhasználásával készült. Tekintettel arra, hogy a csekély számú jelenkori hazai infrastruktúratörténeti tanulmány a kérdéskör komplex bemutatásához nem szolgáltat elégséges adalékot, hangsúlyosan kellett támaszkodni a korabeli közegészségügyi, műszaki, statisztikai és várospolitikai szakemberek napjainkra többnyire már feledésbe merült munkáira, valamint a városok hétköznapi problémáit szakszerűen bemutató és elemző folyóiratok (Városi Szemle, Városok Lapja) számára. Az értekezés megírásához felhasznált könyvészeti források egy része a Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár kiváló várostörténeti anyagából, illetve a külön kezelt Budapest Gyűjtemény rendkívül adatgazdag állományából származik. A nyugat-európai fejlődési utak felvázolásához, és ezek magyarországi hatásainak feltárásához idegen nyelvű tanulmányok feldolgozása is nélkülözhetetlen volt. A szükséges angolszász és német szakirodalom túlnyomó többségét a grazi egyetem történeti tanszékének és központi könyvtárának bőséges kínálatából sikerült kiválogatni. A hivatkozott idegen nyelvű szakirodalomi forrásokat a dolgozat végén külön irodalomjegyzékben soroltuk fel.

A disszertáció Szombathely város infrastrukturális fejlődését bemutató fő egysége túlnyomórészt levéltári alapkutatásokra épül. A forrásanyag összegyűjtése során a Vas Megyei Levéltár állományából a Szombathely dualizmus kori történetét érintő, és a tárgyalt témához szorosan kapcsolódó minden fontosabb iratképző szerv anyaga áttekintésre került. Az értekezés megírásához felhasznált fondok a következők: Szombathely Város Polgármestere iratai. (közigazgatási iratok és különgyűjtemények), Szombathely Város Képviselőtestületének iratai (közgyűlési és bizottsági jegyzőkönyvek), Szombathely Város Tanácsának iratai (tanácsülési jegyzőkönyvek és iratok), Szombathely Város Mérnöki Hivatalának iratai (igazgatási és műszaki iratok), Szombathely Város Számvevőségének iratai (költségvetések, zárszámadások), Szombathely Városi Légszeszgyár Rt. iratai, Vas Vármegyei Elektromos Művek iratai, Szombathelyi Királyi Törvényszék iratai (cégbírósági iratok), Vas Megyei Levéltár Térképgyűjteménye (törzsgyűjtemény, kataszteri térképek). A téma kifejtéséhez érdemi, levéltári forrásokban fel nem lelhető kiegészítő adatokat sikerült feltárni a korabeli napilapok (Vas megyei Lapok, Vasvármegye) számainak feldolgozásával. A sajtótudósítások életszerű, a kor hangulatát megidéző és a városlakók mentalitását és gondolkodásmódját tükröző, fontos háttér-információkat tartalmazó forrásbázist szolgáltattak a közigazgatási gépezetek által termelt, sokszor száraz levéltári iratanyagok mellé.

Az egyes témakörök kifejtése azonos logikai rendben zajlik. Kiindulópontként a forrásel látottság függvényében kísérlet történik a közművek megjelenése előtt a városban uralkodó köz-

állapotok 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 életmódra gyakorolt hatásai kerülnek bemutatásra.

A demográfiai, gazdasági és termelési adatok értékeléséhez különféle táblázatok készültek. A gyors áttekintésre és összehasonlítások elvégzésére alkalmas rövidebb táblázatok a szövegbe ágyazva helyezkednek el, míg a dualizmus fél évszázadára vonatkozó teljes adatsorok az értekezés függelékében található. A táblázatok rovatai a komparativitás szolgálatában a száraz adatközlés helyett lehetőség szerint igyekeznek érzékeltetni a számok abszolút értéke mögött megbújó arányokat, százalékos részesedéseket, azonos egységekre vetített értékeket, láncindexeket. Függeléként lett elhelyezve az a súlyozott pontrendszer alkalmazásával összeállított speciális táblázat, amely a korabeli magyar városhálózat összes településének hierarchikus rangsorát és infrastrukturális intézményhálózatának összetételét tünteti fel. Az előbbi táblázatban az adatsorok egybevetésénél az objektív összehasonlítások elvégzésére nagyobb lehetőség kínálkozott, mint a számadatokban ki nem fejezhető egyéb tartalmi elemek (pl. műszaki színvonal) esetében, ugyanis a Szombathelyhez hasonló méretű és adottságú városokról jelen pillanatban nem állnak rendelkezésre olyan összefoglaló munkák, amelyek kielégítő mélységű, komplexitású és módszertanilag is elfogadható feldolgozó munkán alapulnak. Az infrastrukturális kérdések esetében többnyire csak a fővárosra vonatkozóan készültek olyan feldolgozások, amelyek összehasonlításra alkalmasak, bár a Budapest és Szombathely között fennálló nagyságrendi és közjogi különbségek miatt az ilyen összevetésekből levonható következtetések értéke erősen korlátozott.

Az egyes tárgyalt témakörök jobb megértése érdekében a táblázatok helyett sokszor az arányokat, elmozdulásokat és folyamatokat jóval szemléletesebben ábrázoló grafikonok és diagramok alkalmazása mutatkozott célszerűnek. A magyar városhálózat infrastrukturális ellátottságát és egyes elemeinek földrajzi eloszlását a függelékben elhelyezett térképek mutatják be. Szombathely térszerkezetét, utcarendszerét, a vonalas infrastruktúra hálózatainak térbeli kiterjedését és fejlődését ugyancsak nagyszámú speciális, szöveg közé ágyazott tematikus térkép ábrázolja. Az infrastrukturális létesítményekről fennmaradt korabeli műszaki tervrajzok, fényképek és képeslapok a szövegszerűen ismertetett tényanyag életszerű megjelenítését, szemléletesebb bemutatását szolgálják. Ezek a képek nem a hagyományos értelemben vett illusztrációként, hanem az írott forrásokat lényeges adatokkal kiegészítő vizuális információ-hordozói minőségben kerültek a dolgozatba.

**II.**  
**URBANIZÁCIÓ ÉS INFRASTRUKTURÁLIS FEJLŐDÉS**  
**NYUGAT-EURÓPÁBAN ÉS MAGYARORSZÁGON**  
**A 19. SZÁZADBAN**



## NÉPESSÉGGONCENTRÁCIÓ ÉS URBANIZÁCIÓ

Az urbanizáció, a városfejlődés, a népesség városokba tömörülése, a városi életmód terjedése, azaz a városodási és városiasodási folyamatok a 19. századtól új sebességre kapcsolódtak. A század, a forradalmi jelentőségű gazdasági és társadalmi átalakulások kora, mélyreható változásokat eredményezett a városok és lakosságuk életében. A mezőgazdaság forradalmát, az ipari termelés növekedését, a kereskedelem fejlődését a népesség nagyfokú területi koncentrációja kísérte. A viharos urbanizáció eredményeire tekintve joggal beszélhetünk a „városok forradalmáról”. Adna F. Weber 1891-ben megjelentetett könyvében (*The Growth of Cities in the Nineteenth Century*) a 19. század legmarkánsabb társadalmi jelenségének a népesség városokba tömörülését jelölte meg. 1820 és 1914 között korábban soha nem tapasztalt intenzitással bontakozott ki az urbanizáció, ez azonban nem pusztán a Weber-i népességkoncentráció folyamatában öltött testet, hanem sokkal komplexebb változásokat indukált. Mint Erich Lampard megállapítja, „a városi lakosság növekedése” az urbanizáció folyamatának csak egy szelete, s a szélesebb jelentéstartalmat hordozó, „a társadalom urbanizációja” fogalom fedti le teljesebben azt az össztársadalmi szinten megnyilvánuló modernizációs makrofolyamatot, melynek következtében alapvető szerkezeti változások mentek végbe a településhálózatban, s a kimutatható kontinuitás ellenére átrendeződött a településhierarchia, megváltozott a városok belső környezete és élete, valamint átalakult a városi önkormányzatok természete és feladatköre is. Az urbanizáció a társadalom, a gazdaság, a politika, és az életmód egészére kiterjedő modernizációs makrofolyamat részeként önmagában is összetett jelenségek gyűjtőfogalma. Jelenti egyrészt a preindusztriális társadalomból az ipari társadalomba való demográfiai átmenet folyamatát, továbbá a városok központi funkcióinak kiteljesedését, új típusú adminisztratív funkciók kiépülését (közművesítés, várostervezés, középítkezés), a modern városi környezet és társadalmi-kulturális miliő létrejöttét, és a modern demokratikus tömegettársadalmak kialakulásához vezető utat.<sup>12</sup>

Az urbanizáció egyik leglátványosabb jelensége a városok népességének korábban soha nem tapasztalt mértékű és ütemű növekedése volt. A városnövekedés dinamizmusa a 19. század folyamán nyugat Európában és Észak-Amerikában produkálta a legkiugróbb értékeket. A 19. század első felétől kezdve Nagy-Britanniában lezajlott „városi átalakulás” következtében az ország nemzetközi összehasonlításban a legurbánusabb társadalommá vált. 1801-ben a lakosság egyötöde élt városi településeken, 1851-ben a városlakók százalékos aránya már meghaladta a vidéki lakosságét, 1901-re elérte a 77%-ot. Nagy-Britannia impozáns városnövekedésének ütemét is felülmúlta a 19. század második felétől, a gazdasági és világpolitikai téren feltörekvő Németország. A legnagyobb ütemű városnövekedés 1895-1905 között zajlott le. A látványos felfu-

tást tapasztalva, és analógiákat keresve a kortársak „amerikai méretű” fejlődésről beszéltek, holott valójában a német városok növekedési üteme a korszakban még a tengerentúli vetélytársakat is megelőzte. Miközben 1871 és 1910 között az ország népessége 41 millióról 65 millióra nőtt, a vidék lakosság száma szinte változatlan maradt. A 24 milliós növekedés tehát tisztán a városokban csapódott le. Németországban a városi lakosság aránya a 19. század első felében 25% körül mozgott, 1871-re már 36% volt, 1914-re pedig elérte a 60%-ot. Az európai metropoliszok a 19. század elejétől a 20. század elejéig eltelt száz év leforgása alatt rendkívül dinamikus fejlődtek. London népessége megötszöröződött, Berliné meghétszereződött. A fővárosok növekedésétől azonban nem maradtak el a többi város sem, sőt általában még gyorsabb ütemet diktáltak. A 19. században az iparosodás és vasútvonalak kiépülése volt a legfontosabb, de korántsem az egyedüli városképző tényező. Kereskedővárosok, közlekedési csomópontok, igazgatási központok és garnizonvárosok is nagyra növekedtek. A városi élet minden problémája ellenére a vidék számára vonzerőt jelentett, a magasabb rendű városi életforma több munkaalkalmat, jobb gazdasági lehetőségeket kínált. A vonzóbb béreket kínáló ipar a munkaerő hatalmas tömegeit csábította az agrárágazatból az ipari szektorba, így a foglalkozási szerkezet és ezzel párhuzamosan a népesség lakóhely szerinti megoszlása is átrendeződött. Az európai nagyvárosok növekedésében a migráció aránya meghaladta a korszakban az 50%-ot. A városok felé meginduló népességáramlás, a modern kori „népvándorlás” megnövelte a városok súlyát. A gazdasági fejlődés indukálta népességkoncentráció egyik oldalán a városlakók arányának emelkedését, másrészt a vidéki lakosságnak az össznépségből való részesedésének csökkenését idézte elő. A 19. századi városfejlődés sajátosan új jelensége volt a szuburbanizáció, mely Angliában bontakozott ki először. Az első világháború előestéjén már milliós lélekszámra duzzadó kül- és elővárosok övezték a nagyvárosokat. Párizsnak 1 milliós, Londonnak közel 3 milliós agglomerációja volt. Berlin elővárosaival együtt 4 milliós metropolisszá vált. A városok népességének ugrásszerű növekedése részben a települések horizontális expanziójának, a közigazgatási határok kiterjesztésének, illetve a környező települések beolvasztásának következménye volt. Így olvasztotta be peremvárosait Bécs, jött létre a korszak végére Nagy-London és Nagy-Berlin. A gyorsan iparosodó régiókban a városok külterületei szinte összeértek, az agglomerációk növekedéséből helyenként egybefüggő városhalmazok, Patrick Geddes terminológiai meghatározásával élve konurbációk alakultak ki (Ruhr-vidék, Lille-Roubaix-Tourcoing, Birmingham-Black Country). A 19. század folyamán az urbanizációs folyamatok intenzitási tengelye Nyugat-Európából fokozatosan elmozdult kelet felé. A század első felében az angol és francia városok népessége gyarapodott nagyobb ütemben, míg az 1860-as évektől a Német Birodalom, Közép- és Kelet-Európa városai növekedtek dinamikusabban.<sup>13</sup>



Az 1867-es kiegyezéssel életre hívott Osztrák-Magyar Monarchia keretein belül Magyarországon kiteljesedtek azok a modernizációs folyamatok, amelyek a polgári társadalom, jogrend és állam-szervezet kialakítását, a tőkés gazdaság, és a korszerű infrastruktúra megteremtését célozták. A világ gazdasági konjunktúrát, a Gründerzeit kínálta lehetőségeket kihasználva optimális feltételek teremődtek a magyar gazdaság fejlődéséhez. A modernizációs makrofolyamatot kísérő urbanizáció gyökeres változásokat idézett elő a társadalom szerkezetében, a népesség eloszlásában, a településhálózat összetételében és funkcionális differenciálódásában, a városok külső képében, infrastrukturális ellátottságában és a városi életforma alakulásában. A gazdasági fejlődés és a város urbanizáció szükségessé tette a Nyugat-Európában megszületett közegészségügyi, technológiai eredmények, várospolitikai tapasztalatok magyarországi adaptációját.

A 19. század második felében hazánkban is bekövetkező városrobbanás produkált ugyan kiugró értékeket, de a növekedés aránya és üteme országrészenként, sőt azokon belül is szélsőséges különbségeket mutatott, jelezvén a felzárkózóban levő közép-európai régió városhálózatának és gazdaságának strukturális problémáit, az urbanizációs folyamatok korlátait. A kiegyezéskor Magyarország lakosságának hozzávetőlegesen 13%-a mondhatta magát városlakónak. A közigazgatási értelemben városnak tekintett településeken a századfordulón a hazai lakosság 18%-a élt, 1910-re ez az arány valamivel meghaladta a 20%-ot. A dualizmus időszakában a városi lakosság növekedése háromszorosan múlta fölül az ország népességének 34% körüli gyarapodását. A népességkoncentráció mértéke jelentősnek mondható, bár nemzetközi viszonylatban elég szerény eredménynek számít. A képet ugyanakkor némileg árnyalja az a német gyakorlathoz hasonló magyarországi helyzet, hogy a városok körének merev, kizárólag jogi alapon kialakított kategóriái miatt a statisztikából kimaradtak azok a városi funkciót hordozó települések, amelyek közigazgatás-jogilag községnek minősültek. A nyugat-európai statisztikai gyakorlat ugyanakkor az ötezer fő feletti településeket automatikusan a városok körébe sorolja. Ezt a számítási módszert alkalmazva a magyar viszonyokra, a 19. század végére 27%-os, 1910-re 34%-os városi lakosság-aránnyal kalkulálhatunk. Ha pedig a valódi városi szerepkört ellátó települések, azaz a funkcionális városállomány részesedését vizsgáljuk, akkor az első világháború előtt 29%-os városi lakosság-aránnyal számolhatunk. Az ország városodottsági szintjének mutatója ezzel a számítási módszerrel – a valóságos helyzetet jobban megközelítve – 10 százalékponttal javul. A nagy különbség magyarázata abban rejlik, hogy 1910-ben a 139 városi jogállású településsel szemben valójában 425 alacsonyabb rangú település rendelkezett városi funkciókkal.<sup>14</sup>

Budapest városnövekedése magyar viszonylatban páratlan volt. A testvérvárosok népessége a 19. század elején éppen csak túllépte az 50.000 fős küszöböt, a nagyarányú bevándorlás

következtében azonban a városegysítés időszakára közel 300.000 főre duzzadt populációjával Budapest a Monarchia második legnagyobb városa lett, az európai rangsorban pedig a 16. helyet foglalta el. A városegysítéstől a millenniumig terjedő száz negyedszázad alatt a népesség ismét megduplázódott, majd 1910-re megháromszorozódott. Az 1800 és 1900 közötti intervallumot tekintve a város a kontinensen páratlan, 13,5-szeres növekedést produkált. 1910-re Budapest 880.371 fős lakosságával London, Párizs, Berlin, Bécs, Szentpétervár, Moszkva és Hamburg mögött már Európa nyolcadik legnagyobb városa volt. Az európai tendenciákkal ellentétes módon Magyarországon a vidéki nagyvárosok növekedési üteme mindvégig jócskán elmaradt a főváros mögött, miközben Nyugat-Európában a 19. század második felében fokozatos kiegyenlítés zajlott le. Míg Budapest népessége a 19. század közepén háromszorosan múlta felül a legnagyobb vidéki város, Szeged lakosságát, a század végére a különbség már hétszeres volt. A hazai városhálózatot Budapest megkérdőjelezhetetlen dominanciája és a nagyvárosok alacsony száma jellemezte. A fővároson kívül csupán egyetlen százezres lélekszámot meghaladó igazi nagyváros volt az országban, Szeged. 1869 és 1900 között a hivatalos statisztikák szerint a törvényhatósági jogú városok közül Budapest lakossága 164,7%-kal szaporodott, míg e város csoport egészére átlagosan 77%-os növekedés esett. A rendezett tanácsú városok növekménye a korszakban átlagosan 32%-ot tett ki, közülük kiemelkedett Zólyom 250%, Szombathely 208%, Kaposvár 161% és Csíkszereda 110,3% lélekszám gyarapodással. 1900 és 1910 között a törvényhatósági jogú városok 17,5%, a rendezett tanácsúak 11,9% növekedést mutattak. A dualizmus kori városiasodás üteme jelentős földrajzi eltéréseket mutatott. A Dunántúlhoz és Magyarország központi régiójához viszonyítva a periferiális helyzetű Erdélyben viszonylag lassabb ütemben, mintegy két évtizedes késéssel bontakozott ki az urbanizáció. Erdélyben és a Tiszántúlon a városnövekedés üteme elmaradt az országos átlagtól, gyorsabb fejlődés csak néhány nehézipari központban, bányavidéken és a vasúti csomópontban volt tapasztalható. (Arad, Marosvásárhely, Csíkszereda, Temesvár, Debrecen, Szatmárnémeti, Kolozsvár, Nagyvárad, Máramarosziget, Resicabánya). A felvidéki városokban általános jelenség volt a lakosság szám csökkenése. A dualizmus időszakában a magyar városok közel 40%-a nem mutatott számottevő demográfiai emelkedést, ugyanakkor Budapest mellett néhány vidéki város is kiugróan magas értékeket produkált. A szélsőséges különbségek a kiegyensúlyozatlan fejlődés hiányára vallottak, az ország városhálózatának és gazdaságának relatív fejletlenségéről tanúskodva. Az 1869-1910 közötti dualizmus kori népességgyarapodás 23 magyar város esetében haladta meg a 100%-ot; a 200%-ot is túllépte Budapest (225,2%), Kaposvár (262,8%), Zólyom (299,7%), Szombathely (309,3%) és Újpest (720,9%).<sup>15</sup>

Magyarország városhálózata a 19. század második felétől jelentős mennyiségi és minőségi átalakuláson, strukturális átrendeződésen ment keresztül. A városok növekedése, urbánus jellegük fokozódása együtt járt egyes nagy tradíciójú települések szerepvesztésével, perifériális helyzetbe süllyedésével, másik oldalon dinamikusan fejlődő vetélytársak felemelkedésével, és néhány új város megszületésével. Azonban az ország városállományának teljes kicserélődéséről – mint erre Bácskai Vera, Beluszky Pál és Győri Róbert kutatásai is felhívják a figyelmet – nem lehet beszélni. A modernizáció alapvetően a korábbi időszak kereteit használta fel, a meglévő településrendszerre épült rá. Ezt bizonyítja, hogy a dualizmus kori városállomány hozzávetőlegesen 2/3-a már a 19. század elején is központi szerepkört betöltő települések köréből került ki. A kicserélődés tehát mindössze 20-25%-os volt, ami azt mutatja, hogy a dualizmus időszakában jelentkező különféle városfejlesztő hatások nem tudták alapvetően átrendezni a hazai városhierarchiát, inkább csak a meglévő városállományt dinamizálták. A kontinuitás, a szerves városfejlődés tehát Nyugat-Európaéhoz hasonlóan Magyarországon is jellemző volt.<sup>16</sup>

Az élet minden területére kiterjedő modernizációs folyamatok hatására a preindusztriális korszakhoz viszonyítva minőségileg új típusú városfejlesztő tényezők léptek színre. Míg Nyugat-Európában az iparosodás, az ipari városok megszületése és látványos növekedése az urbanizációs folyamatok egyik szignifikáns ismertetőjegye volt, Magyarországon a szerényebb méretekben kibontakozó modern gyárilap városfejlesztő, népességkoncentráló hatása térben és időben korlátozottabban érvényesült. Csak az erősen iparosodó Budapest (mely egymaga az ország ipari termelésének 1/3-át adta), valamint néhány, főleg dunántúli település (pl. Győr, Pécs) esetében – a 19. század utolsó évtizedétől – érhető tetten egyértelműen a gyárilap településfejlesztő hatása. A szén- és vasércbányászat központjaiban a ráépülő kohászati és fémipari vertikumnak is köszönhetően helyenként szintén jelentős népességkoncentráció zajlott le (Salgótarján, Resicabánya, Diósgyőr, Petrosény, Tatabánya), a tőkés gazdasági fejlődés új városias települések megszületését eredményezte. E szigetszerűen megjelenő iparkoncentrációktól eltekintve a vidéki városok többségének fejlődésében a gyárilap többnyire nem játszott központi szerepet, esetükben a demográfiai növekedés és az iparosodás között nem mutatható ki direkt kapcsolat. Jellemzőbb volt, hogy a folyamatot fordított irányban zajlott le, s a már jelentősebb népességet és gazdasági erőt tömörítő, szabad munkaerőt, fogyasztópiacot és jó forgalmi lehetőségeket kínáló városok vonzották magukhoz a befektetőket, s váltak az ipartelepítés helyszínévé. A sajátos magyar viszonyok között a gyárilapnál jóval hatékonyabb városképző erőnek bizonyult az intenzív árutermelő mezőgazdasági termelés kibontakozása, az erre épülő feldolgozóipar és a vasút által is dinamizált kereskedelem fellendülése, valamint a hitel- és biztosítási intézeti hálózat kiépülése. Ezzel ma-

gyarázható a korszak városhálózatában kimutatható agrárváros-dominancia. Egyes városok fejlődése, kiemelkedése szempontjából sorsdöntő jelentőségű volt az állami beavatkozás hatása, az állam- és közigazgatási funkciók, intézmények, hivatalok decentralizálása, az állami ipartelepítés, a hadsereg elhelyezése, valamint a vasútépítés irányainak, csomópontjainak kijelölése. Mindezen tényezők együtthatására sajátos funkcionális várostípusok különültek el, agrár-, ipari- és garnizon városok, kereskedelmi-igazgatási-forgalmi központok alakultak ki. A korszak szimbólumának is tekinthető vasút városfejlesztő, dinamizáló hatása már a kortársak számára is szembeötlő és nyilvánvaló volt. Azok a városok, amelyek felismerték a vasúti csomóponttá emelkedés jelentőségét, élénk versengésbe kezdtek, hogy elhódítsák egymás elől a kedvezőbb pozíciókat. Sok város (pl. Szolnok, Kaposvár, Szabadka, Nagykanizsa, Szombathely) köszönhette felemelkedését az ország régióit egységes piaccá összefogó, a gazdaság vérkeringését szervező vasúthálózatnak. Eközben azok a települések, amelyeket a vasút elkerült, vetélytársaiknál lassabban fejlődtek (pl. Zalaegerszeg), vagy látványos hanyatlásnak indultak, és a városhierarchiában birtokolt korábbi pozíciójukat elvesztették (pl. Veszprém). A vasút kiemelt szerepet játszott a városok dinamizálásában, de önmagában, egyedüli „városteremtő” erőként kevésnek bizonyult volna. Városfejlesztő hatása ott tudott igazán kibontakozni, ahol ráépült, ráerősített a meglévő jó adottságokra. Néhány település rendelkezett vasútfejlesztési, szárnyvonal építési koncepcióval is. Így Szombathely, Kaposvár, Nyíregyháza, Pécs és Temesvár tudatosan építette ki maga körül a helyi érdekű vonalakat, hogy piacközponti szerepüket megerősítve a városfejlődés szolgálatába állítsák vonzáskörzetük erőtaralékait. Beluszky Pál és Győri Róbert találó megjegyzésével élve utóbbi esetben nem csupán a vasút „építette” a várost, hanem a város is vasútját.<sup>17</sup>

A századforduló Magyarországon 25 törvényhatósági jogú és 106 rendezett tanácsú város alkotta a jogi értelemben városnak tekintett települések körét. A korabeli magyar jogalkotás hiányosságait, szemléletbeli konzervativizmusát jelző tény ugyanakkor, hogy a jogi és a funkcionális városkategória sokszor elkülönült egymástól. Míg egyrészt a városi jogállású települések némelyike nem látott el városi feladatokat, a községek körében legalább 100 olyan akadt, mely valós központi szerepkört birtokolt, s ennek alapján funkcionális értelemben városnak volt tekinthető. A magyar városhálózat ugyanakkor jelentős területi differenciákat is mutatott. A Felvidék, Észak- és Nyugat-Dunántúl sűrűbb városhálózata, iparosodott, tradicionálisan az urbanizáció magasabb fokán álló településrendszere éles kontrasztban állt a keleti országrész, különösen Erdély és a Partium ritkább eloszlású, valamint az Alföld iparosodáson jórészt kívül reked városállományával. Ugyanakkor az újabb kutatások tükrében – a funkcionális várostípus tekintetbe vételével – az Alföldre sem alkalmazható az a sztereotípa, mely korábban falusias, elmaradott tele-

pülésállományú régióknak minősítette. Települései a mezővárosias múlt ellenére, ha időben megkésve is, de a modernizáció gócpontjai lettek. A funkcionális várostípusok figyelembevételével az Alföld lakosságának 55,8%-a élt városnak minősíthető településen, ami jóval meghaladta a hazai 29%-os átlagot. Az Alföld tehát az ország magas várososságú régiója volt. Eközben a Felvidék – bár középkori eredetű sűrű városhálózatával az egyik legurbanizáltabb országrésznek számított – kicsiny lélekszámú települései miatt a városi népesség arányát tekintve jóval az országos átlag alatt maradt. Tradicionális városai közül egyúttal jó néhány funkcionális szerkezetében megmerevedett, a modernizációból kimaradt, és stagnálásra ítéltetett. A korabeli magyar városhierarchia főbb jellegzetességei Beluszky Pál kutatásai nyomán rajzolódhatnak ki. A városok hierarchikus rangját az általuk birtokolt központi funkciók mennyisége, minőségi összetétele és sokfélesége határozza meg. A városhálózat belső hierarchikus rendjét a központi helyek igénye, a városi funkciók eloszlása alakítja ki. Az urbanizációs folyamatok előrehaladásának jeleként az ország városhálózata erős hierarchikus differenciálódásnak indult. 19-20. század fordulóján a főváros vitathatatlan dominanciája ellenére elkezdődött az országrésznyi kiterjedésű vonzáskörzettel rendelkező regionális centrumok (Kolozsvár, Pozsony, Szeged, Kassa) kialakulása. Viszonylag jól elkülöníthető továbbá a „részleges regionális centrumok” (Debrecen, Pécs, Temesvár, Nagyvárad, Arad), a „teljesértékű fejlett megyeszékhelyek” (Miskolc, Székesfehérvár, Brassó, Sopron, Győr, Nagyszében, Szombathely, Máramarossziget), valamint a „részlegesen fejlett megyeszékhelyek”, a „megyeszékhely szintű városok”, közép- és kisvárosok köre.<sup>18</sup>

## **A VÁROSOK ÉS A KÖZEGÉSZSÉGÜGYI KÉRDÉS**

A hirtelen nagyranőtt 19. századi városokban a zsúfolt lakások, a hatalmas mennyiségben felhalmozódó emberi és állati ürülékek, a munkáslakótelepek közvetlen szomszédságában termelő ipari üzemek szennyezőanyag kibocsátása korábban ismeretlen mértékű környezeti terhelést eredményezett, egészségtelen életkörülményeket teremtett. A nagyságrendekkel kisebb lélekszámra és népsűrűségre méretezett egészségügyi ellátórendszerek gyorsan elégtelenné váltak. Az olcsó bérházakkal maximális mértékig beépített negyedek társadalmi hovatartozástól függetlenül hasonló zsúfoltságot eredményeztek a nyomornegyedek munkáslakásaitól, bérkaszárnyaiktól egészen az elit által birtokolt bérpaloták tömegéből megszülető „szupernyomornegyedig.” Lewis Mumford megállapítása szerint az új ipari városok egyik legmarkánsabb ismertetőjegye a gyár és a vasút mellett a nyomornegyed volt. A nyomorúságos, mérgező anyagokkal telített városi környezet következtében magas volt a csecsemő- és gyermekhalandóság. Az összezsúfolódott, alultáplált embertömegben a kolera, tífusz, himlő, tuberkulózis és egyéb fertőző betegségek is hatvá-

nyozottan gyorsabban terjedtek, mint a vidéki lakosság körében. Hiányoztak a minimális higiénés feltételek, nem állt rendelkezésre tiszta ivóvíz, elegendő mellékhelyiség. Sok helyütt megoldatlan volt a szennyvízelvezetés, burkolatlanok voltak az utcák, a nagyvárosokban munkások tízezrei éltek pincelakásokban. Ezen tényezők együttes hatására a városok halálozási arányszáma fokozatosan emelkedett, a járványos betegségek százezrével szedték áldozataikat. Az Ázsiából kiinduló kolerajárvány pandémiává kiteljesedve 1831-ben érte el először Európát, majd az elkövetkezendő évtizedekben újra és újra visszatért. A hatóságok által alkalmazott hagyományos preventív védekezési stratégiák, vesztégzárak, kordonok, utazási tilalmak és fertőtlenítési eljárások nem vezettek sikerre. Ahol a kolera felütötte a fejét, pár nap alatt hatalmas pusztítást végzett. A szokatlan gyorsasággal terjedő félelmetes betegséget pánik és koleralázadások kísérték. A kolera terjedéséért az emberi fekáliával fertőzött talaj, ivóvíz, illetve a megfelelő személyi higiénia hiányában a szájon át a szervezetbe kerülő bakteriális kórokozó volt a felelős, ezt azonban a korokban nem tudták kétséget kizáróan tisztázni. A betegség kialakulásának okát nem ismerték, de a tapasztalati megfigyelésekre alapozva rájöttek, hogy az emberi ürülék, a szennyezett ivóvíz, az általános tisztátalanság elősegíti a járvány terjedését. Amint felfedezték, hogy az egészséges ivóvíz biztosításával a járvány kitörése megakadályozható, a kór többé már nem tudott végzetes pusztítást végbevinni, a kolera a század második felében olyan hirtelen tűnt el, ahogyan érkezett. A városokat rendszeresen látogatta a „kiütéses láz”-ként már a 16. századtól ismert tífusz is. Kórokozóját, fertőzési mechanizmusát nem ismerték, így a tífusz minden társadalmi rétegből válogatás nélkül szedte áldozatait. A nyomornegyedekben tapasztalható tömeges előfordulása miatt mégis a „szegény ember betegsége” néven emlegették, mert a kór a zsúfolt munkáslakások gyakori vendégének számított. A tífusz jellegzetessége volt, hogy bizonyos városrészek, illetve házak a járvány állandó fészkeinek bizonyultak. Az emberi fekáliában jelenlevő kórokozó ugyanis hosszú ideig virulens maradt, s fertőtlenítés hiányában az ágyneműben, ruházatban, szobai porban jelenlevő kórcsira belélegzés útján ismételt megbetegedéseket idézett elő. A csatornázás és a vízvezeték elterjedése, az alutápláltság megszűnése, az olcsó élelmiszerek és ruházati cikkek hozzáférhetővé válása, illetve a zsúfolt nyomornegyedek felszámolása következtében a tífusz az 1870-es évektől fokozatosan visszaszorult. A betegség többé már nem okozott olyan méretű pusztítást, mint korábban, de összetettebb fertőzési mechanizmusa következtében nem tűnt el olyan nyomtalanul, mint a kolera. A lakosság hiányos járványtani ismeretei, a kútvíz fogyasztásának továbbélő gyakorlata, a fertőzött tejtermékek árusítása, a lakások fertőtlenítésének hiánya továbbra is állandó veszélyforrást jelentett. A század egy másik népbetegsége, a tüdővész, nem ciklikusan, hanem permanensen pusztított. A kórokozó ismerete nélkül a korabeli orvostudo-

mány tehetetlenül állt a csendesen „lopakodó” és tömeges halálozásokat előidéző tuberkulózissal szemben, amely a kolerához és tífuszhoz hasonlóan a népesség minden tagját veszélyeztette.<sup>19</sup>

A nagyvárosokat uraló füst, sötétség, piszok és bűz sajátos ellenhatásaként a 19. század második felétől kialakult a tisztaság sajátos kultusza. Megnőtt az emberek érzékenysége a városi környezet minősége iránt. Aki anyagi helyzetéből adódóan megtehetette, inkább elmenekült az egészségromboló környezetből, és élhetőbb lakhelyet keresett magának. A társadalom nagyobb része előtt azonban ez a menekülési útvonal nem nyílt meg, így a városban uralkodó közállapotokat kellett gyökeresen orvosolni. A városi problémák ellenhatásaként megszületett a közegészségügyi mozgalom. A megoldási lehetőségeket keresve a mozgalomban részt vevő orvosok, társadalmi reformerek és politikusok a zsúfoltság megszüntetését, a szennyező anyagok eltávolítását javasolták, s ezzel egyidőben a tiszta ivóvíz, levegő és fény biztosítását, valamint a zöldterületek kialakítását a város minden rejtett zugában. A közegészségügyi mozgalom, a „sanitary movement” elsőként az iparosodásban és urbanizációban élenjáró Angliában bontakozott ki. A közegészségügyi reformerek tevékenységüket, kampányaikat legfőképpen a halálozási mutatókban vezető településtípusra, a városra fókuszálták. Az 1830-1840-es évektől kibontakozó mozgalom emblematikus figurája, a jogász és társadalmi reformer Sir Edwin Chadwick volt. 1842-ben közzétett *„Report on the Sanitary Condition of the Labouring Population of Great Britain”* című, később fogalommal vált hivatalos jelentésében bátor és kritikus hangvételben számolt be a brit nagyvárosokban élő munkásság közegészségügyi helyzetéről. A Jelentés részletesen ismertette a munkásság lakáskörülményeit, kitért a zsúfoltság, a vezetékes vízellátás, a csatornázás és utcaburkolás kérdéskörére, valamint a járványok, különösen is a tífusz megelőzésének problematikájára. Chadwick a „sanitary idea” megvalósítását tűzte ki elérendő célként. *„All smell is disease”* – hirdette, egyenlőségjelet téve az erős bűz és a járványok közé. A miazma elmélet talán állva a legsürgősebb hatósági feladatok közé sorolta a bőséges mennyiségű tiszta ivóvíz biztosítását, az utcák kiszélesítését, a munkahelyek megfelelő szellőztetését, a talaj kiszáradását elősegítő alagsövezés kiépítését, a pöcegödrök eltüntetését, és a szennyvizet eltávolító csatornahálózat fejlesztését. A városból kivezetett szennyvizet földek öntözésével, trágyázásával kívánta közömbösíteni, illetve gazdaságilag hasznosítani. Chadwick egy olyan komplex vezetékrendszer kiépítését vizionálta, mely annyira behálózza a városokat, hogy annak jótékony hatású „csápjaitól” senki sem tudja magát függetleníteni. A városokat behálózó csatornákat és vízvezetéket az emberi testet átszövő artériák és vénák funkciójával azonosította. A vízvezeték az ütőerekhez hasonlóan friss életet pumpált a városokba, míg az elhasznált salakanyagokat a vénák szerepét betöltő csatornák távolították el, juttatják vissza a természetbe, ahol végbemehet a természetes tisztaság.

tulási folyamat, s ezzel bezárul a kör. A 19. század közepétől aztán a tudományos és kísérleti bizonyítékok is elkezdtek gyűlni arra vonatkozóan, hogy a szennyvízzel és emberi ürülékkel szennyezett ivóvíz felelős a kolera és a tífusz járványszerű megjelenéséért. John Snow (1813-1858), William Budd (1811-1880) és John Simon munkássága felhívta a figyelmet, hogy a megfelelően kiépített csatornarendszer és vízvezeték csökkentheti a tífusz és a diszenteria (vérhas) előfordulását, illetve a halálozási gyakoriságot. Chadwick és a köréje csoportosuló társadalmi reformerekből toborzódó „sanitary school” a járványok megelőzése érdekében a preventív módszerek elsőségét hirdette. A csatornázás, vízvezeték, utcaburkolás és a köztisztaság fejlesztésétől, a nyomor, az egészségtelen lakáskörülmények felszámolásától várták a népesség ellenálló képességének erősödését, a járványok visszaszorulását. A közegészségügyi kérdés iránti fogékonyság Angliához hasonlóan Németországban is a kolera járványok pusztítása következtében erősödött fel. Az angol gyakorlatot követve a közegészségügy tudományos alapokra helyezése érdekében – egyesületek kezdeményezésére – megindult a népmozgalmi statisztikák gyűjtése. Az eredmények azt bizonyították, hogy a városokban kedvezőtlenebbek a halandósági mutatók, mint a vidéken. A szükséges reformokat, illetve az egészséges várossal kapcsolatos elvárásokat a mozgalom úttörője, Carl Reclam, 1869-ben kiáltvány formájában tette közzé. A helyzet javítása érdekében „elegendő mennyiségű fény, levegő, víz, közterület és zöldövezet” biztosítását látta szükségesnek. A mozgalom aktivistái a miazma elméletre támaszkodva követeléseiket a későbbiekben a leggyakrabban a „fény és levegő” (*Licht und Luft*) jelmondatban foglalták össze. A német szakemberek Chadwickhez hasonlóan vallották, hogy a közegészségügyi reform előnyösen hat az „erkölcsi egészségre” is, így alapját jelenti a szociális reformnak. A mozgalom vezető személyiségei elévülhetetlen érdemeket szereztek a városok csatornázással és vízvezetékkel való ellátásában, a köztisztasági-higiéniai reformok keresztülvitelében. Rudolf Virchow (1821-1902) német orvos-tudós az 1840-es évek végén aktív közéleti szerepvállalással igyekezett ráirányítani a figyelmet a szegénység és az éhínség, illetve a járványok közötti szoros kapcsolatra, a közegészségügyi és szociális reform összefüggésére. Chadwick kortársaként, a mintaképnek tekintett angol példára hivatkozva igyekezett a parlamenten keresztül a szükséges politikai döntések meghozatalát kicsikarni. Kutatóként a „prediszpozicionista” irányzat képviselőjeként azokra a környezeti és életmódbeli jelenségekre (szegénység, zsúfoltság) vezette vissza a tífuszjárványokat, melyek aláásták a népesség egészségi állapotát, ellenállóképességét, és fogékonnyá tették a szervezetet a betegségekre. Virchow nagy érdemeket szerzett Berlin közegészségügyi infrastruktúrájának kiépítésében, szorgalmazásának köszönhetően épült ki a város vízvezetéke és csatornahálózata. A német közegészségügyi mozgalom atyja Max von Pettenkofer (1818-1901) professzor volt. A higiénia



tudomány, illetve a kísérleti közegészségtan megteremtőjeként nemzetközi hírnévre tett szert. Kutatási eredményei alapján szoros összefüggés vélt felfedezni a talaj szennyezettsége, illetve a szerves anyagok rothadási folyamatai révén felszabaduló gázok és a járványok kitörése között. Teóriája szerint a kolera és tífusz nem emberről-emberre terjedtek, hanem a miazmás gázok belélegzése útján. Meggyőződése szerint tehát a bajok alapvetően helyhez kötöttek, a város talajában felhalmozódó szennyeződésekől származtak, elmélete ilyen értelemben „lokalista” teóriának tekinthető. A miazmák elleni védekezés, illetve a prevenció érdekében a talaj kiszáraitását, tisztaságának megőrzését látta szükségesnek. Koch bakteriológiai kutatásainak eredményeit ugyanakkor elutasította. Téves infektológiai elképzelései ellenére munkássága mégis kiemelkedő jelentőségű volt, mert felhívta a figyelmet az egészségmegőrzés és a környezeti feltételek közötti szoros kapcsolatra, illetve a csatornázás és az egészséges lakásviszonyok megteremtésének fontosságára. A települések higiénijával kapcsolatos elméleti munkássága hathatósan hozzájárult a városi csatorna- és vízvezeték-rendszerek kiépüléséhez. München városa is az ő ösztönzésére létesített modern vízvezetékét és korszerű csatornahálózatot 1870-es években.<sup>20</sup>

A járványok elleni védekezést a hatóságok kezdetben adminisztratív intézkedésekkel, az évszázados hagyományokra visszatekintő preventív módszerekkel, és különféle fertőtlenítési eljárásokkal (klórmész, kálicsappan, karbolsav, formalin), a szennyezett ruha- és ágyneműk elégetésével próbálták hatékonyra tenni. A fertőtlenítés a közterületekre is kiterjedt, járványok idején naponta tisztították, locsolták az érintett utcákat, ellenőrizték a szemétszállítást, hogy elejét vegyék a hulladékok felhalmozódásának. A nyilvános árnyékszékeket és pöcegödröket rendszeresen fertőtlenítették, a csatornákat kitisztították és átmosatták, a háztulajdonosokat kötelezték a járdák tisztán tartására. Fokozottan ellenőrizték az élelmiszerek tisztaságát, a víz és a tejtermékek minőségét. A technikai, műszaki fejlődésének köszönhetően a 19. század második felétől a hatóságok eszköztára újabb „fegyverekkel” bővült, s a hagyományos módszereken túl egyre inkább a vízvezeték és a csatornázás létesítésére helyeződött a hangsúly, melyek nagy hatást gyakoroltak a közegészségügyi helyzet javítására. A közegészségügyi reformoknak, a védőoltások elterjedésének, az orvostudomány és orvosképzés fejlődésének, az intézményesülő egészségügyi ellátásnak, a személyi higiénia fejlődésének, a vízvezeték és a csatornázás elterjedésének köszönhetően a halálázási ráta Nyugat-Európa nagyvárosaiban a 19. század második felétől fokozatosan csökkenni kezdett. A század közepén általános 30-35%-os körüli érték a század végére 18-20%-ra, a 20. század első évtizedére 16-19%-os szintre esett vissza. A népesség várható életkilátásait illetően 20. század elejére szűnt meg a szakadék falusi és városi települések között.<sup>21</sup>

Magyarországon a legnagyobb mortalitási értékeket a 19. század folyamán sorrendben a tüdővész, a kolera, és a himlő pusztítása produkálta, de magas volt a légzőszervi megbetegedések aránya, és sok áldozatot szedett a diftéria, a kanyaró és a skarlát is. A magyar városokban a halálozási ráta átlaga még az 1880-as években is közelített a 40%-hoz, ami európai viszonylatban rendkívül rossz értéknek számított. A fővárosban a mortalitási index az 1870-es évek második felétől fokozatosan csökkenni kezdett. Az 1880-as évek közepén 30% körül állandósult, az 1890-es évekre 25%-re esett vissza, majd a századforduló után a 19-20% közötti értékek állandósultak. A kedvező folyamatokban döntő szerepet játszottak a fővárosban zajló infrastrukturális fejlesztések, a csatornázás és a vízvezetéki hálózat kiépítése. 1875 és 1910 között lezajlott budapesti beruházások értékének több mint egyötöd részét közegészségügyi fejlesztésekre fordították. Az ország egészét tekintve nem volt ilyen kedvező a helyzet. 1890-ben 35% körüli értéket regisztráltak, de az 1900-as évek elején a vidéki Magyarországon még mindig akadtak olyan városok (Trencsén, Rimaszombat, Gyöngyös), ahol a halálozási ráták a 40%-et közelítették. Az első világháború előtt az országos átlag a városokban 25% körül alakult, mely jelentősen, mintegy 5-10%-el meghaladta a fejlett európai városok értékei.<sup>22</sup>

A dualizmus korának magyarországi szakemberei közül Fodor József tevékenysége kapcsolódott szorosan a városok közegészségügyi állapotának kutatásához, az infrastruktúra-fejlesztés hatásának tudományos igényű vizsgálatához. Fodor József, a higiénia tudományának hazai megteremtője, a magyarországi közegészségügyi kutatások megindítója, 1865-ben szerzett orvosi diplomát. Kutatásai során foglalkozott a talaj, a víz és a levegő fertőzöttségének járványtani következményeivel, az emberi ürülékek kezelésének és a csatornázás hatásainak elemzésével. 1870-től állami ösztöndíjjal több külföldi tanulmányúton vett részt. Dolgozott Max von Pettenkofer müncheni intézetében, majd Nyugat-Európát bejárva szerzett további szakmai ismereteket. Külföldről hazatérve angliai útjának tapasztalatait, a korabeli Európa legfejlettebb közegészségügyi rendszerének részletes ismertetését, az 1873-ban megjelent *„Közegészségügy Angolországban”* című monográfiában tette közzé. Az angol tapasztalatokra hivatkozva síkra szállt egy modern szemléletű magyar közegészségügyi törvény mielőbbi megalkotásának szükségessége mellett, majd aktív szerepet vállalt a nemzetközi viszonylatban is korszerű jogszabály (1876. XIV. tc.) megalkotásában. Fodor József hazánkban az elsők között hívta fel a figyelmet a városok közegészségügyi problémáira, és nyugat-európai tapasztalataira alapozva megoldási lehetőségeket is kínált. Kutatásaival, tudományos eredményeivel külföldön is hírnevet szerzett.<sup>23</sup>

A közegészségügyi mozgalom képviselői a járványok elleni küzdelemben a „tiszta város egészséges város” jelszót kiadva a városi környezet megtisztítására, a jó minőségű ivóvíz biztosí-

tására törekedtek. A mozgalom tevékenységének kézzel fogható eredménye volt a korszerű vízművek és csatornarendszerek elterjedése, amelynek nyomán az ivóvízzel terjedő járványok visszaszorultak, és érdemi javulásnak indult a városok közegészségügyi állapota.<sup>24</sup>

## A VÁROSI INFRASTRUKTÚRA ELEMEI

### VÍZMŰVEK

A városi vízellátás kérdése a 19. században az urbanizációs folyamatokban élenjáró Angliában került először az érdeklődés középpontjába. Az itt megszülető modern közegészségügyi mozgalom képviselői végezték az első empirikus adatokra és statisztikai elemzésekre épülő kutatásokat, irányították a hatóságok és a közvélemény figyelmét a városok ivóvízellátásának problémáira, jelentőségére. Bár csak a 19. század végének, s a 20. század elejének további kutatásai adták meg a járványok terjedésének végleges tudományos magyarázatát, a hibás elméleti alapokra felépített cselekvési program végeredményben helyes irányba terelte az eseményeket. Általánossá vált a meggyőződés, hogy az „egészséges város” megteremtésének legalapvetőbb kelléke a bőséges, tiszta vizet szolgáltató vízvezeték.<sup>25</sup>

A 19. század derekáig a városlakók Európa nagy részén kút, vagy folyóvizet fogyasztottak. London már a 16. század végétől élvezte a vezetékes víz előnyeit, de a csővezeték nagy része fából készült. 1800-ban a város területén hét szolgáltató vállalat működött, körzetenként szolgáltatási monopóliummal rendelkezve. A szivárgó, megfelelő nyomást és állandó vízszolgáltatást biztosítani képtelen facsövek helyett egy 1817-es törvénnyel elrendelték, hogy tíz év leteltével már valamennyi új vezetékot vasból kell készíteni. A vascsövek révén megszűnt a szivárgási veszteség, és a vezetékek a szivattyúkkal elért nagyobb nyomást is elviselték, ami elengedhetetlenül szükséges volt a lakóházak magasabb szintjeinek megfelelő ellátásához. A csöveket a főutcák alá fektették, a szolgáltatást igénylő háztulajdonosok megfelelő pénzösszeg lefizetése után csatlakozhattak a rendszerre. A nagy összegű beruházásokat a nyereségorientált magánvállalatok természetesen a fogyasztókkal fizették meg. A társadalom szegényebb rétegei továbbra is magán és közutakból, esetleg az utcákon elhelyezett vezetékes vizet szolgáltató nyomóskutakból hordták, vagy árusoktól vásárolták a vizet. Londonban gyakori volt a vízhiány, egyes negyedekben hetente csak három napig volt szolgáltatás. A vezetékes víz minősége is sok kívánnivalót hagyott maga után, mivel a hálózatot a szennyvízzel telített Temzéből táplálták. A problémák kezelésére a Chelsea Vízművek mérnöke 1828-ban elkészítette az első nagyterületű homokágyas vízszűrő berendezést, mely a később Angliában széles körben elterjedt mesterséges szűrőművek prototípusa lett. A londoni vízellátás a 19. század közepéig lényeges mennyiségi és minőségi ja-

vuláson ment keresztül. A vízművek a város területének egészét lefedték, potenciálisan a lakóházak 99%-át el tudták látni vezetékes vízzel. A víz minőségének javítása érdekében új, a Temzétől független víznyerő helyeket (kutak, források) vontak be. Az eredmények ellenére fennmaradt az a londoni sajátosság, hogy a társaságok továbbra is szakaszosan, csak a nap egy részében szolgáltatott vizet. 1872-ben aztán a Metropolitan Waterworks Act megalkotásával a parlament kötelezővé tette az állandó vízszolgáltatást. Az 1890-es években a lakosság több mint fele használta a vízvezetékét. A londoni vízművek összességében – mint David Sunderland kutatásai felhívják a figyelmet – a jogos kritikák ellenére jól funkcionáltak és hatékonyan szolgálták ki a metropolisz igényeit. Bár a szolgáltatott víz minősége mai fogalmaink szerint nem volt kifogástalan, általánosságban nem is volt olyan szennyezett, mint azt egyes beszámolók kissé eltúlozva bemutatták. London mellett az 1880-as évek elejére már a nagyobb angol városok is rendelkeztek vízvezetékkel. Ezek többnyire megfelelő mennyiségű, de sokszor rossz minőségű vizet adtak. Bár egyre több városban javult a vízellátás, a rosszul kiválasztott víznyerő helyek, s a vezetékek tökéletlen kivitelezése miatt a járványos betegségek mégsem tűntek el egycsapásra. A vízminőség terén az áttörés a 19. század utolsó negyedében, a hidraulikai és bakteriológiai ismeretek bővülésének köszönhetően történt meg, s ennek eredményei a halálozási ráták csökkenésében is megmutatkoztak. A vízművek fejlesztése terén Nagy-Britannia elsősége a 19. század közepéig megkérdőjelezhetetlen volt, azonban a század második felétől Németország vált innovációs fellegrárrá.<sup>26</sup>

A német városok vízkérdés iránti fogékonysága az 1840-es évektől kezdett felerősödni. A technológiai fejlesztésben élenjáró angol vállalkozók a kínálkozó üzleti lehetőséget érzékelve azonnal megjelentek ajánlataikkal a piacon. Az első német vízművek megépítése, és a korszerű technológiák meghonosítása angol mérnökök tevékenységének eredménye volt. Elsőként az Angliával szoros kapcsolatot fenntartó Hamburgban létesítettek vízművet, 1849-ben. A munkálatok irányítására William Lindley (1808-1900) személyében egy elismert angol szakembert kértek fel, aki Edwin Chadwick baráti köréhez tartozott. Berlinben 1856-ban Rudolf Virchow közegészségügyi reformer erőfeszítéseinek köszönhetően épült ki a rendszer. A sikeres példák nyomán az 1860-1870-es évektől több német település is belevágott hasonló vállalkozásokba. Legtöbb városban nem pusztán a tűzvédelmi megfontolások, hanem a jó minőségű ivóvíz hiánya, illetve a kutak erős szennyezettsége inspirálta a vízvezetékek létesítését. Az 1870-1880 közötti időszakban a legjelentősebb német városokban kiépült a modern rendszerű vízvezeték, melyeket a települések növekedésével arányosan állandóan bővítettek. A század végére a német nagyvárosok mindegyike rendelkeztek már korszerű vízművel. 1907-re a százezer fős népességet meghaladó 41 város mindegyikében, a 20.000-100.000 fős lakosságúak 92,8%-ban, a 2.000-20.000 fős tele-

pülések 57,1%-ban, és még a 2000 fő alatti kisvárosok 34,5%-ban is volt vízvezeték. A század közepén a német mérnökök sikerrel adaptálták a kor legkorszerűbb angol technikáját. Az 1870-es évekre a német szakemberek kezei alól már kiváló minőségű munkák kerültek ki, Németország a „későn jövők” helyzeti előnyének kihasználásával a század végére Európa legfejlettebb vízvezetési rendszereit mondhatta magáénak.<sup>27</sup>

A francia fővárosban az első modernebb vízvezeték a 19. század elején létesült. A víz minőséget hátrányosan befolyásolta, hogy a hálózatot az Ourcq csatornából kiemelt folyóvíz táplálta. A vezeték elsősorban az utcai közkutakat és szökőkutakat látta el, a házaknak csak alig 20%-a volt a rendszerre csatlakozva. Georges Hausmann prefektus alatt Belgrand mérnök tervei alapján a korábbi rossz minőségű vizet szolgáltató rendszer mellé 1865-ben egy új ivóvíz-vezeték készült. A két létesítmény külön vezetéken szállította a lakosság számára távoli források ivóvizét, és külön az ipari létesítmények ellátására szolgáló vizet. Az 1870-es évek végén a vezeték lakosonként napi 200 l-es vízfogyasztást biztosított, de szolgáltatott víz 70%-a ivásra alkalmatlan ipari víz volt. A forrásvízből és artézi kútból származó ivóvíz-vezeték nem tudta maradéktalanul kielégíteni a lakosság igényeit, ezért aki tehetett, inkább vörösbort fogyasztott.<sup>28</sup>

A középkor óta meglévő hagyományos rendszerű vízvezetékek a 19. század közepétől Bécsben is elégtelennek bizonyultak a megnövekedett mennyiségi és minőségi igények kielégítésére. Az 1831-1832. évi koleravész után a további járványok megelőzése céljából kísérletek történtek a vízellátás javítására. Az 1846-ban átadott, Ferdinánd császár nevét viselő vízvezeték az 1860-as évekre a város nagy részét behálózta. Az 1873-ra elkészült első forrásvíz-vezeték a Schneeberg-Rax területéről kitűnő minőségű vízzel táplálta a rendszert, amely európai mércével mérve is a legjobb vízművek közé tartozott. Az elővárosok beolvasztása után 1900-1910 között a kapacitásnövelés érdekében megépült a második forrásvíz-vezeték is.<sup>29</sup>

Miközben Nyugat-Európában a 19. század közepétől gyorsan szaporodtak a vízvezetékek, és az 1880-as években már általánosan elterjedtnek számítottak, ezzel egyidőben Magyarországon a városok vízellátását továbbra is magán- és közkutak illetve felszíni vízfolyások biztosították. A fővárosban és Magyarország felvidéki városaiban (Selmec- és Béalábánya, Bártfa, Késmárk) a középkor óta létező facsöves vezeték még a 19. század végén is használatban voltak. Ezek a hagyományos típusú rendszerek azonban tradíciók továbbélésének és nem a modern ipari technológia térhódításának jelei voltak. A vízművek általánossá válása, széleskörű hazai elterjedése Nyugat-Európához viszonyítva két-három évtizedes késéssel, az 1890-es évektől kezdett kibontakozni. Az első vízművek kiépítésében külföldi, elsősorban német vállalkozók vettek részt.<sup>30</sup>

A vízszolgáltatás technikai fejlődésében a főváros járt az élen. Buda és Pest lakossága a 19. sz. első felében többnyire kútvizet, vagy kocsin szállított hordókból kimért Duna vizet fogyasztott. Budán a Várnegyed ellátását már a középkorban vízvezetékek biztosították, az első modern vízművet 1856-ban adták át. Az Adam Clark tervezte, szűrt Duna vizet szolgáltató rendszer a Várbeli közkutakat látta el. Pesten az 1866. évi kolerajárvány után határozata el a város, hogy köz-költségen, házi kezelésben vízművet létesít. A kor legelismertebb angol vízműépítő specialistáját, William Lindley kérték fel a tervek elkészítésére. A város szűkös anyagi lehetőségei miatt egyelőre csak ideiglenes jelleggel oldották meg a vízszerezést, a parti (természetes) szűrésű rendszer alkalmazásával, mely viszonylag kis befektetéssel is bőséges vízszolgáltatást tudott szavatolni. A vízművet 1869. novemberében adták át és néhány éven belül a város lakosságának egyötöde már vezetékes vizet használt. A 60 km hosszú vezeték 127 utcát és teret hálózott be. A fokozódó igények miatt idővel szüretlen Duna vizet is juttattak a rendszerbe, ami a vízminőség drasztikus romlásához vezetett és az 1873-as pesti kolerajárvány alkalmával végzetes következményekkel járt. A városi csatornákból ugyanis kolera baktériummal fertőzött ürülék ömlött a Dunába, ahonnan a folyóvizet kiemelő vízmű vezetékrendszere a város egész területén szétszórta a kórcsírákat. A vízvezeték így nemhogy javított volna a város közegészségügyi helyzetén, hanem hathatósan hozzájárult a járvány terjesztéséhez. A hibákból okulva az 1870-1880-as években újabb szűrőtelepeket építettek, de az ivóvíz-ellátás továbbra sem volt megnyugtatóan rendezve, a kolerajárványok időről-időre felütötték fejüket. Az 1892-es járvány aztán újra cselekvésre készítette a városi hatóságot, és megkezdődtek a káposztásmegyeri vízmű építési munkálatai. Az 1893-1896 között kiépült első ütem meghozta az áttörést, a millennium idejére a félmillió városban már bőségesen rendelkezésre állt a vezetékes víz, bár a fogyasztók a víz minőségével a későbbiekben sem mindig voltak megelégedve. A vízmű 1904-re készült el teljes egészében, a vízszérés a Duna mentén elhelyezett aknakutak segítségével történt.<sup>31</sup>

A vidéki Magyarországon az első modern vízművek a középkor óta facsöves rendszerek működtetésében már gyakorlatot szerzett felvidéki kisvárosokban, valamint az Észak-Dunántúlon létesültek, az 1880-as években. Ólublón 1883-ban, Győrben 1884-ben, Körmöcbányán 1885-ben, Pozsonyban 1886-ban, majd 1889-ben Pápán helyeztek üzembe modern rendszerű vízvezetékeket. Erdélyben elsőként Kolozsváron, 1887-ben létesült vízmű, amelyet 1889-ben bővítettek egész városra kiterjedő rendszerre. A vidéki városok nagyobb arányban az 1890-es évektől kezdtek vízműveket alapítani. Ekkor létesült Sopron (1892), Pécs (1892), Nagyszében (1894) és Brassó (1894) rendszere, magánvállalkozók tervezésében, kivitelezésében és üzemeltetésében. Az 1890-es évek második felében Nagyvárad (1895), Arad (1895), Veszprém (1896),

Igló (1896), Újbánya (1897), Szombathely (1898), Kolozsvár (1898), Lőcse (1898), Selmec- és Bélabánya (1898) létesített vízműveket. A századforduló után megszorodó építkezések keretében 1910-ig további 20, elsősorban erdélyi, felvidéki és alföldi város következett. A földrajzi eloszlást tekintve számszerűleg a Felvidékre esett a legtöbb vízmű, az itt található városok közel 40%-a rendelkezett vízvezetékekkel. Az ellátottság aránya a Dunántúlon volt a legmagasabb, a városok 47%-a élvezhette a vezetékes vízszolgáltatás előnyeit. Erdély és a Partium területén megközelítően 30%-os, az Alföldön 15% alatti volt ez az arány. *(Függelék 1. sz. térkép)* A földrajzi egyenlőtlenségek egyrészt a tradíciókból és a természeti adottságokból eredeztethetők (a felvidéki városok a középkor óta „hozzászoktak” a vízvezetékhez, és bőségesen rendelkezésre álltak tiszta vizű hegyi patakok), másrészt a dunántúli és az alföldi városok ellátottsági aránya között kimutatható nagy különbségek az ország nyugati régiójának urbánusabb hagyományával, modernizációs vezető szerepével, a polgárság magasabb igényeivel, a fizetőképes kereslettel is összefüggtek. A városok lakosság száma önmagában nem mindig volt perdöntő jelentőségű, a települések horizontális kiterjedése viszont sok esetben meghatározó lehetett. Az egységnyi vezeték hosszra vetített bekerülési költség illetve a fogyasztásból származó bevétel aránya a kompaktabb városoknak kedvezett, és a nagy területű alföldi városok esélyeit rontotta. A vízművek kapacitása alapvetően a városok népességszámával állt arányban, de összefüggött a vezeték hálózat kiterjedésével, a városlakók fogyasztási szokásaival és a helyi ipar vízigényével is. A 20. század első évtizedében nyolc városban lépte túl a fogyasztás az 1 millió m<sup>3</sup>-t. A vezeték hossz arányban állt a városok kiterjedésével (bár nem minden település volt azonos sűrűséggel behálózva) és függött attól is, hogy milyen messziről hozták a vizet a településre. A nagyobb vidéki városokban 50-100 km, a középvárosokban 20-30 km volt az átlagos vezeték hossz. A víz egységára a nagyobb kapacitású nagyvárosi vállalatoknál volt alacsonyabb, ahol a kisebb fajlagos előállítási költségek révén tudtak mérsékelt díjtételeket alkalmazni (16-20 fillér). A kisebb vízművek helyenként 40-50 filléres tarifát alkalmaztak. Az önköltség és a vízdíj közötti arány városonként eltérő volt. Egyes települések nagy hasznot húztak a vízdíjából, az önköltségi ár háromszorosát (Sopron, Kolozsvár), ötszörösét (Veszprém), hétszörösét (Kassa), vagy nyolcszorosát (Budapest, Szolnok) beszedve. Más városok nagyobb önmérsékletet tanúsítottak, és csak másfél-kétszeres árréssel dolgoztak. Szombathelyen is szociálpolitikai megfontolásból tartották alacsonyan az árakat. Az egy főre jutó fogyasztás tekintetében Budapest toronymagasan vezetett, évi 76,8 m<sup>3</sup>-es értékkel, ami naponta személyenként 210 liter felhasználását jelentette. Ez az európai viszonylatban is magasnak számító érték részben abból adódott, hogy a fővárosban alkalmazott átalány-rendszer miatt nagyfokú vízpazarlás folyt. A vidéki nagyvárosok közül kiemelkedően magas volt az éves

fogyasztás Kolozsvárott (52,4 m<sup>3</sup>) és Nagyváradon (35,8 m<sup>3</sup>), fejenkénti 100-140 liter/nap értéket elérve. Az országos átlagot az éves 20-30 m<sup>3</sup>, napi 55-80 liter/fő közötti értékek képviselték, ami megfelelt a németországi értékeknek. 1910-re törvényhatósági jogú városok 48%-a, a rendezett tanácsú városok 27%-a rendelkezett korszerű vízművel. Az összes város 31%-a használt vezetékes vizet, a fennmaradó közel 70% kútvizet, illetve 15 település artézi vizet biztosított lakosságának. A vízmű-ellátottsági mutatók tehát jóval elmaradtak a nyugat-európai értékektől.<sup>32</sup>

### **CSATORNÁZÁS**

A városok területére hulló csapadékvizek, valamint a lakosság emelkedésével és a vízművek elterjedésével arányosan növekvő mennyiségű háztartási és ipari szennyvizek, és az emberi ürülékek eltávolítása a 19. századi városokat súlyos és nehezen kezelhető probléma elé állította. A század közepéig ezen a téren érdemi előrelépés nem történt, a városok továbbra is a korábbi korszakból átöröklött technikai megoldásokat alkalmazták egész Európában. Csak kevés helyen voltak boltozott földalatti csatornák, a városok többségében a lehulló csapadékvizek szennyvízzel és állati ürülékekkel keveredve folydogáltak az utcai folyókákban és árkokban. Az emberi ürülékek kezelésére általában a pócegdör-rendszert alkalmazták, a gödrök tartalmát szekerekkel hordták ki a városok körüli földek trágyázására. A fenti problémák nyomán a városokban uralkodó általános bűz nem egyszerűen csak kellemetlenséget jelentett a lakosságnak, hanem szorongással is eltöltötte őket, hiszen a széleskörűen elterjedt miazma elmélet a rothadó anyagokból felszabaduló gázokat tette felelőssé a járványok kitöréséért. A bűzös, rossz levegőtől való általános félelem indította arra a közegészségügyi szakembereket, hogy cselekvési programot dolgozzanak ki a városban felhalmozódó szennyeződések eltávolítására, hogy ezáltal megtisztuljon a levegő, és megszűnjön a járványveszély. Agitációs munkájuk nyomán megindult a „város testéből” a salakanyagokat eltávolító modern csatornahálózatok kiépítése.<sup>33</sup>

Angliában a 19. század közepéig legtöbb településen csak nyitott csapadékvíz-elvezető árkok léteztek. A városlakók ezeket gyakran szennyvízcsatornává változtatták, később ezért a kellemetlen szagok távoltartása érdekében néhol beboltozták őket. A kevés helyen előforduló földalatti csatornák nagy belméretű, téglából rakott vezetékek voltak, melyek falazata nem volt vízhatlan, így a talajban szétáradtak a szennyeződések. Ezek a kis lejtésű csatornák a hatékony öblítés hiányában, és a túl sok elágazás miatt sokszor eldugultak, elviselhetetlen bűzzel árasztva el a városok utcáit. A kezdetleges, kis kiterjedésű csatornahálózat Londonban sem elégítette ki a szükségleteket, ugyanakkor a Temzébe engedett nagymennyiségű szennyvíz és ürülék a folyót valóságos szennyfolyammá változtatta. A 19. század közepén nyolc csatornázási bizottság mű-



ködött a város területén. Minden bizottság a maga körzetében felelt a csatornák építéséért és fenntartásáért. A rendszer emiatt rendkívüli heterogenitást mutatott, a körzethatárokat átlépve a csatornák mérete és a szelvények alakja rendre megváltozott. 1858-ban aztán a *Metropolitan Board of Works* szakemberei Joseph Bazalgette főmérnök vezetésével megkezdték az egész városra kiterjedő egységes modern csatornarendszer kiépítését. Az 1865-re elkészült hálózatban az állandó vízöblítés biztosította az áramlást, ezt a szisztémát „úsztató” rendszernek nevezték el. A csatorna egyszerre szolgált a háztartási és ipari szennyvizek, emberi ürülékek és csapadékvizek eltávolítására, ilyen értelemben az ún. egyesített rendszerek közé tartozott. A téglából falazott körszelvényű főgyűjtő csatornák legnagyobb átmérője 3,4 méter volt. E hatalmas méreteket a hirtelen lezúduló csapadék elvezetésének szüksége indokolta. Mivel az úsztató rendszerű csatornák létesítése a nagy méretek miatt rendkívül költséges volt, az 1870-es évektől a vidéki angol városokban teret hódított egy másik technológia, az elválasztó rendszer. Ez az eljárás elkülönítetten kezelte a csapadék- illetve szennyvizet. Az esővizet a felszínen nyílt folyókákban és árkokban vezették el, míg a földalatti rendszer kizárólag a háztartási szennyvizek és ürülékek elszállítására szolgált, ezért elégséges volt szűkebb szelvényű mázas agyagsövek lerakásával egy gyorsan és olcsón kiépíthető rendszert létesíteni. A szennyvizet a legegyszerűbb és legolcsóbb eljárással általában egyszerűen a legközelebbi folyóba eresztették. A folyószennyezés ellen hozott törvény azonban új utak keresésére indította a szakembereket. Kezdetben a szennyvizek mechanikai ülepítésével és szűrésével, később vegyi kezeléssel kísérleteztek, de a próbálkozások nem hoztak látványos javulást. Ezután vetődött fel annak lehetősége, hogy a nagy szervesanyag-tartalmú, magas tápértékű szennyvizet talajtrágyázásra hasznosítsák. A rétöntözés (*irrigation*) módszere egyszerre biztosította a szennyvizek közömbösítésének, eltüntetésének hatékony és veszélytelen módját, miközben megoldódott a talajerő-utánpótlás kérdése is. Az öntözés során a szennyvizet csöveken a földekre vezették, majd szerteágazó árokrendszeren, kapával húzott barázdákon keresztül nagy területen szétengedték. A talajon átszűrődő és természetes úton megtisztuló víz felesleges részét újabb árkok gyűjtötte össze és vezették a folyókba. Az 1870-es évekre az angol városok komoly eredményeket mutattak fel a csatorna-ellátottsági mutatók terén. A 2.000-3.000 fős kisvárosok többsége rendelkezett már modern csatornarendszerrel, miközben Európa kontinentális részén még a fővárosok és nagyvárosok többsége is nélkülözötte a hasonló hálózatokat.<sup>34</sup>

Párizsban Bonaparte Napoleon alatt kezdték meg az újonnan nyitott utcák alatt az első, hatalmas belvilágú csapadékvíz elvezető csatornák kiépítését. Később Hausmann prefektus idejében új főgyűjtők létesítésével fejlesztették a rendszert. Belgrand mérnök vezetésével kiépítették az Asnière főgyűjtőt, mely az egész város szennyvízelvezetését megoldotta, s máig is használatban

van. A szennyvizet Asnière közelében a Szajnába engedték. Az utcákról bemosódó és a csatornák fenekét feliszapoló sarat és egyéb kilapatolt üledéket a csatornában lefektetett sín páron közlekedő kis vagonokban szállították el a tisztító munkások. A párizsi rendszer sajátossága volt, hogy szilárd ürüléket egészségvédelmi okokból tilos volt a csatornába engedni. Az árnyékszék tartalmát hordókba gyűjtötték (fosses mobiles), és kihordás után földek trágyázására használták. Az 1870-es évek végétől Párizsban is megjelent a rétöntözési módszer, a Gennevilliers környéki mezőkön az angol gyakorlatnak megfelelő ún. „szennyvíz-farmok” működtek.<sup>35</sup>

A 19. század közepéig Németországban is nyitott utcai folyókák és árkok szolgálták a csapadék elvezetésére. Néhány városban voltak kezdetleges földalatti csatornák, de ezek záporok idején nem bírták elnyelni a nagymennyiségű csapadékvizet és gyakran eldugultak. A szennyvizek kezelése sem volt megoldott, csatornázás hiányában legtöbbször a nyitott utcai árkokba, esetleg a városokat átszelő folyókba juttatták a „melléktermékeket”, ami elviselhetetlen bűzt eredményezett. Az emberi ürülék rosszul falazott emésztőgödrökben gyűlt össze, amelyeket hónapokig sem ürítettek ki. A pöcegödröket többnyire szándékosan úgy készítették, hogy falazatuk ne akadályozza az elszivárgást, megtakarítandó ezáltal a gyakori tisztítás költségeit. Ez a jelenség a talaj és az ivóvízkészlet fertőződéséhez vezetett. Berlinben 1842-ig a pöcegödrök tartalmát külön erre szakosodott asszonyok hordták ki, és öntötték a Spree folyóba. A bűzös vízvezető árkokkal behálózott Berlin – kortárs beszámolók szerint – a korszakban kiérdemelte az „*Európa legvisszataszítóbb fővárosa*” címet, s az innen érkező látogatókat mindenhol felismerték a ruháikból áradó átható szagokról. A német városok a csatornázás kérdésével csak a vízművek kiépülte utáni évtizedekben kezdtek érdemben foglalkozni. A települések nehezebben szánták rá magukat a nagy volumenű beruházásra, mert a vízművekkel ellentétben a csatornázás nem hozott számszerűsíthető anyagi hasznot a városi pénztár számára. Sok helyen megszokásból inkább a korábbi gyakorlatot követték, s vonakodtak a várost nagy összegű kiadásokba verni. A csatornázási terveket kezdetben angol mérnökök készítették, az innovációban élenjáró Hamburg városa ezen a téren is úttörő szerepet vállalt. Itt építette ki Németország – és egyben a kontinens – első korszerű, egyesített rendszerű csatornahálózatát William Lindley, 1842-1848 között. Az 1860-as évektől egyre több település követte a példát, de komolyabb fellendülés csak az 1880-1890-es években köszöntött be. A 19. század végén az 50.000 fő feletti települések 20%-a rendelkezett modern úszató rendszerű csatornával, 33,3% alkalmazott vegyes, és 42% gyűjtőgödrös rendszert.<sup>36</sup>

A csapadék és szennyvízelvezetés problémái a 19. századi magyar városok többségében is állandósították a közegészségügyi és közlekedési nehézségeket. A csatornázás hiányában az emberi ürülékek és szennyvizek kezelése nem volt megnyugtató módon megoldva, a csapadékvi-

zek felgyülemelése az utakon sártengert, évszakos rendszerességgel visszatérő közlekedési problémákat eredményezett. A legtöbb városban a 19. század első felében a nyitott vízvezető árkok domináltak. A szennyvizek és ürülékek eltávolítására gyakran használták a városokon átfolyó patakokat, vízfolyásokat. Az urbánusabb településeken léteztek felszín alatti csatornák is, melyek téglából falazott, boltozott, lapos fenekű vezetékek voltak. A könnyebb tisztíthatóság érdekében nagy szelvényvel létesültek, hogy mászhatók és könnyen tisztíthatók legyenek, mivel a vízvezetékek megjelenése előtti időszakban a csatornák öblítése nem volt megoldott, és emiatt gyakran eldugultak. Pesten és Budán a 19. század közepén emésztőgödrök, nyitott és föld alatti falazott csatornák szolgálták a szennyvizek elvezetésére. A rendszertelenül kiépült, tartalmukat a Dunába engedő téglafalazatú csatornák erősen szennyezték a folyót. A csatorna-kiömléseken és a bűzelzáró szifon nélküli utcai víznyelő rácson át penetráns bűz áradt szét a városban. A megfelelő esés nélküli vezetékek téglafalazatán át a talajba szivárogtak a szennyeződések. Az első tojás szelvényű, cementtel kisimított falú téglavezetékek csak 1869-ben, az első betoncsatorna 1870-ben létesült. Az 1870-es években már közel 100 km hosszúságú csatornahálózat húzódott a város alatt, de a Dunától egyre távolabb terjeszkedő város ellátására nélkülözhetlenné vált egy új, a megnövekedett területű és lakosságú városban felhalmozódó csapadék- és szennyvizek elvezetésére alkalmas, egységes rendszer megalkotása. Az egész városra kiterjedő modern, úsztató rendszerű csatornahálózat létesítésének eszméje 1869-ben vetődött fel először, miután Sir Morton Peto angol vállalkozó a híres londoni mérnök, Bazalgette tervei alapján ajánlatot nyújtott be Pest városának. A beruházást ekkor anyagi okok miatt még nem valósult meg. A főgyűjtők tervei csak 1891-re készültek el, a munkálatok 1893-ban indultak. Az egyesített, úsztató rendszerű hálózat a pesti oldalon két főgyűjtő csatornából állt. Az egyik vezeték a Nagykörút alatt vonult el, a másik a Duna partján húzódott végig. A 200-480 cm szelvényű főgyűjtők a párizsi kétpadkás típus szerint készültek, melynél a csatornavizsgáló munkások számára a kétoldalt elhelyezett padkák gyalogos közlekedési lehetőséget nyújtottak. A főgyűjtők hossza a pesti oldalon 1910-ben már meghaladta a 26 km-t. A budai oldalon az 1910-es években kezdődtek nagyobb építkezések.<sup>37</sup>

Budapest mellett néhány vidéki város is jelentős eredményeket ért el a 19. század végén csatornahálózatának fejlesztésében. Kolozsváron a csatornázás a vízvezetékkel párhuzamosan, az 1880-as évek végén készült el. Szegeden az árvíz utáni újjáépítés teremtett alkalmat a csatornahálózat fejlesztésére. 1900-ig kiépült még Arad, Fiume, Besztercebánya, és Szombathely modern rendszerű hálózata. Több település (Sopron, Nagykanizsa, Pécs) azonban csak a tervezés fázisáig jutott el. 1908-ig a magyar városok 63%-a, azon belül a törvényhatósági jogú városok mindegyike, a rendezett tanácsúak 55%-a rendelkezett valamiféle csatornázással. Az adatok azonban csak

első ránézésre tűnnek kedvezőnek, mert a városok többsége csak részleges és elavult csatornákkal, illetve árkokkal rendelkezett. Az improduktív beruházásnak minősülő, nagy költségigényű korszerű csatornázás kiépítésére kevés város mert vállalkozni. Egész városra kiterjedő, tervszerűen létesített, modern rendszerű hálózata mindössze 18 településnek, a magyar városok 13%-ának volt. A törvényhatósági jogú városok közül 26%, név szerint Budapest, Pozsony, Győr, Komárom, Kassa, Kolozsvár és Marosvásárhely, a rendezett tanácsú városok köréből 10%, nevezetesen Újpest, Szombathely, Kismarton, Trencsén, Dobsina, Besztercebánya, Körmöcbánya, Rozsnyó, Eperjes, Késmárk és Szepesbéla büszkélkedhetett ilyen korszerű létesítménnyel. Nagyváradon, Szegeden, Debrecenben tervszerűen kiépített, de csak a város egyes részeire kiterjedő csatornázás volt, míg Székesfehérvár, Sopron, Szabadka, Újvidék, Kecskemét, Miskolc, Arad és Temesvár minden tervszerűséget nélkülöző, kezdetleges hálózattal bírt. Pécssett – részben a kemény altalaj okozta technikai nehézségek okán – nyitott csatornák uralták a városképet. A földrajzi eloszlást tekintve (*Függelék 2. sz. térkép*) szembevetendő az északi és a nyugati országrész nagyobb arányú csatorna-ellátottsága és az Alföldi települések alulreprezentáltsága. Sok alföldi város esetében a megfelelő befogadó vízfolyás hiánya illetve a települések nagyfokú horizontális szétterültségéből adódó költségnövelő tényező akadályozta a rendszerek kiépítését. Néha a városlakók és magisztrátusuk konzervativizmusa akadályozta az új típusú közmű kiépítését (pl. Debrecen). Egész városra kiterjedő modern rendszerek csak az Észak-Dunántúlon, a Felvidéken és elvétve Erdélyben léteztek, a nyitott vízvezető árkok tömegesen az Alföldön fordultak elő.<sup>38</sup>

## **GÁZSZOLGÁLTATÁS**

Nyugat-Európában a közvilágítást szolgáltató fáklyák, gyertyák helyét a 18. század közepétől foglalták el a növényolajjal működő olajlámpások. A petróleum felhasználása a 19. század közepétől vett nagyobb lendületet, azonban a versenyképesebb gázvilágítás fokozatosan kiszorította a közvilágítási piacról. A kőszénből száraz lepárlás útján angol és német kísérletezőknek már a 17. században sikerült éghető gázt előállítaniuk. A világítógáz gyakorlati felhasználása, illetve a nagyüzemi gázgyártás megindítása azonban William Murdock érdeme volt, aki a Boulton és Watt cég mérnökeként 1792-ben először saját lakásában szerelt fel gázlámpákat, majd 1798-ban Birmingham közelében, a vállalat sohói öntödéjében építette ki gázvilágítást a gyári munkások számára. A gázipari technológiát, a gáz ipari méretű előállítását, tisztítását, tárolását, a fogyasztás mérését, a csőhálózat kiépítését a 19. század első felében angol feltalálók és mérnökök dolgozták ki. A légszesz közvilágítási célú felhasználásának kivitelezése azonban nem a feltalálókhoz, hanem az abban rejlő üzleti lehetőséget felismerő vállalkozóhoz, a német származású Friedrich

Winzer nevéhez fűződött. Az Angliában letelepült üzletember 1807. június 4-én III. György születésnapja tiszteletére – valójában inkább reklámcéllal – kísérleti jellegű díszvilágítást létesített a Pall Mall utca és a St. James's Park között. Ezzel első alkalommal gyúlt fel Európában köztereken a gázlámpák fénye. A nevét időközben F. A. Winsor-ra változtató üzletember 1808-ban megalapította az első gáztársulatot. 1812-ben Samuel Clegg, a sohoi üzem alkalmazottja vette át a cég vezetését, aki forradalmasította a gázgyártás technológiáját. 1813-ban a londoni Westminster híd kapott díszvilágítást, majd 1814-ben az egész St. Margarete városnegyed. A városi gázüzemű közvilágítás ezzel megszületett, s az olajlámpák fokozatosan eltűntek. Londont 1818-ra már 100 km-t meghaladó hosszúságú gázvezeték hálózta be, és több mint 50.000 égő világított. A londoni példa nyomán Glasgow 1817-ben, Manchester 1824-ben, Birmingham 1826-ban létesített gázvilágítást. Az 1820-as évek közepén 52 településen működött gázvilágítás, 1850-re a legtöbb angol város rendelkezett már gázművel. 1882-ben 500, 1905-ben 752 gyár üzemelt.<sup>39</sup>

Párizs néhány városrészén először 1817-be jelentek meg a gázlámpák, annak köszönhetően, hogy Winsor Franciaországra is kiterjesztette vállalkozását. A gázvilágítás azonban lassan terjedt. Az igazi áttörés az 1850-es évektől következett be, amikor Hausmann prefektus kezdeményezésére megháromszorozták a közvilágítási gázlámpák számát. A gázvilágítási technológia legsikeresebb adaptálói és továbbfejlesztői azonban a Kontinensen a németek voltak. A technológia meghonosítását és elterjesztését itt is angol cégek kezdték meg az 1820-as években. Hannover és Berlin 1825-ben, Frankfurt 1828-ban létesített gázvilágítást angol mérnökök közreműködésével. Az 1830-1840-es években Hamburg és München, Aachen, Köln, és Frankfurt csatlakozott az előbbi városokhoz. Eközben a külföldi vállalatoknak német konkurenciája támadt, amelyek kiszorították az angolokat a piacról. A 19. század derekáig Németországban 35 gázgyár épült fel, 1908-ban országszerte már közel 1.000 gázmű üzemelt. A 20. század első évtizedében a statisztikákban szereplő 2.590 német település 44,4%-ának már volt gázműve. Bécsben – elsőként a kontinensen – a kísérleti utcai gázvilágítás 1818-ban valósult meg, de a rendszeres közvilágítás csak 1838-ban indult meg. Az 1840-es években megjelent a piacon a jelentős technikai fölényrel és tőkeerővel rendelkező londoni székhelyű Imperial Continental Gas Association.<sup>40</sup>

A magyar városokban a 19. század első felében olajlámpákat alkalmaztak, majd az 1840-es évektől megjelentek és rövid időn belül elterjedtek a petróleum, vagy más néven kőolajlámpák. A 19. század utolsó éveiben több mint száz magyar városban még mindig csak petróleum világítás volt, miközben egy-két településen egyáltalán nem volt közvilágítás. A légszuszívógáz hazai megismertetésében, népszerűsítésében Széchenyi István úttörő szerepet játszott, aki technikai érdeklődésétől vezérelve Angliában behatóan tanulmányozza a világítógáz-termelést. Magyarországon

első alkalommal 1816. június 5-én gyúltak fel gázlámpák, Pesten, a Nemzeti Múzeum falán. A kísérleti világítást Tehel Lajos, a múzeum őre mutatta be. Az első hazai városi gázművek az 1850-es években, Nyugat-Európához viszonyítva harminc-negyven éves késéssel jelentek meg. Az 1856-ban létesült pozsonyi, majd pesti gyárak megnyitása után következő években sorra épültek meg vidéki városaink gázművei. Ez volt hazánkban a gázgyárak alapításának virágkora, amelynek az 1873-as világgazdasági válság vetett véget. Ebben az első hullámban 17 gázmű létesült: Pozsony (1856), Pest (1856), Temesvár (1858), Brassó (1863), Debrecen (1863), Szeged (1864), Sopron (1866), Győr (1868), Ipolyság, Kassa (1868), Arad (1870), Pécs (1870), Újpest (1870), Kolozsvár (1871), Székesfehérvár (1873), Szombathely (1873); Nagyvárad (1873). Az elhúzódó gazdasági depresszió hatására a következő években mindössze egy gázmű létesült Selmecbányán (1876). A gázgyárak alapításának utolsó felfutása 1882 és 1905 között következett be. E ciklus alatt 10 városban jött létre gázmű: Miskolc (1882), Baja (1887), Újvidék (1888), Nyitra (1889), Szabadka (1890), Nagyszombat (1900), Dicsőszentmárton, Érsekújvár, Komárom (1901), Medgyes (1905). A gázmű-hálózat látványos növekedésének korszaka ezzel lezárult. Ennek elsődleges oka az elektromosáram-termelés felfutásában, illetve a gáz- és a villamos világítás között bekövetkezett őrsekváltásban keresendő. Földrajzi eloszlását tekintve leginkább a Dunántúlon voltak elterjedtek a gázművek (*Függelék 3. sz. térkép*), de az Alföld déli részén is nagyobb sűrűségben fordultak elő. Ezen kívül a Felvidék, a Partium és Erdély nagyvárosaiban is működtek gyárak. A gázgyárak létesítésének előfeltétele volt a megfelelő volumenű fogyasztás garantálása. Ott üzemelhettek rentábilisan a gázművek, ahol a közvilágításért felelős városi hatóság, az ipari létesítmények és a magánszemélyek fogyasztása elég magas volt. 20.000 fő alatti településeken csak elvétve alapítottak gázművet (pl. Szombathely, Újpest). Elengedhetetlen volt a gázfejlesztéshez használt szén könnyű beszerzését biztosító jó közlekedési feltételek, elsősorban a vasúti összeköttetés megléte.<sup>41</sup>

A gáztermelés volumene a fővárosban nagyságrendekkel meghaladta a vidéki gyárak produktivitását. Az 56,5 millió m<sup>3</sup>-es budapesti értéktől messze elmaradt a sorrendben utána következő Pozsony 2,8 millió m<sup>3</sup>-es értéke. Az 1 millió m<sup>3</sup>-es határt még Debrecen, Kassa, Brassó, Kolozsvár, Arad és Temesvár lépte túl, míg a többi gyár termelési átlaga 400.000 m<sup>3</sup> körül mozgott. A főváros gáztermelés terén kimutatható fölénye nem pusztán a nagyobb népességszámmal magyarázható, hanem az intenzívebb gázfogyasztással is. Budapest egy főre jutó 64 m<sup>3</sup>/év mellett a magyar városokra átlagosan a 20 m<sup>3</sup>/év fogyasztás volt jellemző. Budapest fölénye a közvilágítási lámpák száma tekintetében is megkérdőjelezhetetlen volt. A főváros utcáit közel 20.000 gázláng világította meg, míg a vidéki városokban a néhány száz darabos lámpaállomány

dominált. Budapesten jóval magasabb volt a lámpasűrűség, a csővezeték mentén átlagosan 37,5 méterenként állt egy lámpa, míg a vidéki városokban 47-60 méterenként. A közvilágítás egységára az országban Budapesten és Újpesten volt a legalacsonyabb (20 f), nyilvánvaló összefüggésben a termelési volumennel, illetve a fajlagos költségekkel. A kisebb gyárak közé tartozó szombathelyi csak 36 f-es egységáron tudta biztosítani nyereséges működését. A gázszolgáltatás előnyeiből 1910-ben Magyarországon 27 város, az összes település alig 20%-a részesedett. Ezek az arányok messze elmaradtak a Nyugat-Európában szokásos két-háromszoros értékektől.<sup>42</sup>

### **ELEKTROMOS MŰVEK**

A gázgyárak megléte, illetve az azokkal kötött szerződések, hosszabb időre biztosított monopóliumok valamelyest késleltették az elektromos közvilágítást és energiaszolgáltatás kiépülését. A gázvilágítás a közterületeken – a technikai tökéletesítéseknek köszönhetően – az első világháborúig megőrizte vezető szerepét az elektromossággal szemben. A gáz versenyképességét biztosította viszonylagos olcsósága is (ugyanazon fényerő biztosítása gázlángokkal harmadannyiba került, mint elektromos izzókkal). A tiszta és szagtalan elektromos izzók térhódításával azonban a beltéri gázlángok száma a 19. század végétől drasztikusan csökkent. A két energiaszolgáltató rendszer egymást kiegészítve megosztotta a piacon. A gáz továbbra is az utcák világítását, a háztartások fűtési és főzési célú energiáját szolgáltatta, míg az elektromosság a villamosok és az ipar energiaellátását, valamint az elegánsabb utcák, szórakozóhelyek, közintézmények és lakások világítását biztosította. Az áramtermelésre használt víz- és gőzturbinák elterjedése és fejlesztése Amerikában, Németországban és Angliában az 1880-1890-es évektől gyorsult fel. Az nagy távolságú áramszállításban az első nagyobb eredményt 1891-ben, Németországban érték el. Az első utcai elektromos világítás 1877-ben Párizsban valósult meg, majd 1879-ben Berlin, 1880-ban London következett. Elektromos izzók köztéren először 1881-ben gyúltak fel Newcastle-ban. 1882-ben London egyik negyedében, majd New Yorkban, a Manhattan szigeten létesített utcai közvilágítást Edison cége. Egész települést behálózó elektromos közvilágítási rendszer a világon elsőként Temesváron, 1884-ben valósult meg. 1882-ben a Siemens és Halske cég Berlin városával kötött szerződés alapján elektromos közvilágítást épített ki több utcában. Az elkövetkezendő években Berlin egész belvárosában elektromos világításra álltak át. Bécsben a város első villamos erőművét 1889-ben helyezte üzembe. Európában a villamosításban a legkiemelkedőbb eredményeket Németország érte el, az elektromos művek alapításának virágkora az 1880-as évek végétől a századfordulóig tartott. 1908-ra a 100.000 fő feletti német nagyvárosok 85%-ában volt villamosmű, s a 20.000-100.000 fős városok 57%-a is rendelkezett elektromos művel.<sup>43</sup>

Magyarországon a villamos művek elterjedése viszonylag gyorsan, Nyugat-Európaéhoz hasonlóan az 1880-as évektől indult meg. Az elektromos közvilágítás kezdetben azokban a városokban nyert inkább teret, melyek nem rendelkeztek gázművel. E jelenségnek két alapvető oka volt. Egyrészt a modern közvilágítást addig nélkülöző települések a viszonylag kisebb költséggel létesíthető villamos művek révén végre meg tudták oldani az igényeknek megfelelő világítást. Másik oldalról a gázgyárral már rendelkező városokban a légszusz világitásnak köszönhetően nem volt érzékelhető az áramszolgáltatás hiánya, ezen túl a korábban kötött szerződések sok esetben monopolhelyzetet biztosítottak a gázgyáraknak a közvilágítási szolgáltatásra, így elektromos művek létesítésére engedélyt sem lehetett kiadni. Magyarországon – és egyben a világon – elsőként Temesváron, 1884 novemberében létesült egész városra kiterjedő városi elektromos közvilágítás, egy angol cég kivitelezésében. Budapesten az elektromos kültéri világítás első bemutatására 1878-ban a Ganz utcában, majd 1879-ben a városligeti korcsolyapályán került sor. A fővárosban 1893-ban indította meg az áramszolgáltatást a Magyar Villamossági Rt és a Budapesti Általános Villamossági Rt. Az áramszolgáltatás kezdete nem esett egybe az utcai elektromos közvilágítás megjelenésével. Elektromos égőket a 20. század elejéig csak beltéren, szállodák, színházak, kávéházak és pályaudvarok megvilágítására alkalmaztak. A gázmű monopóliuma miatt az első közterületi ívlámpák csak 1909-ben jelentek meg a Rákóczi úton, 1910-ben az Andrássy úton, majd 1911-ben a Kis- és Nagykörúton. Az áramfejlesztő telepek elterjedése országsszerte az 1890-es évek közepétől, a millennium tájékán vett nagyobb lendületet. A századfordulóig összesen 38 városban, köztük Kaposváron, Pécsen, Nagykanizsán, Szegeden, Szombathelyen, Kassán, Aradon, Kecskeméten, Marosvásárhelyen, Sopronban és Miskolcon létesült elektromosmű. Az első világháború kitörésekor már közel háromszáz településen, köztük hozzávetőlegesen száz városban, azaz a városok 70%-ában működött villamos mű. A századfordulón a hazai telepek 72%-a kizárólag gőzenergiát használt az áramtermelésre. A szénbánya közelében fekvő települések (Pécs, Miskolc, Salgótarján) és az olcsó fával ellátott városok (Máramaros, Szolnok, Nagyszeben) mellett a legtöbb helyen vasúton szállított szénre alapozták az energiatermelést. Vízerőmű nyolc helyen működött, Nagyszeben, Kassa, Eperjes, Gölnicbánya, Igló, Karánsebes, Késmárk, és (a Szombathelyet is ellátó) Ikervár határában. Kizárólag vízenergiát a telepek 5%-a, gőzzel vegyesen 18%-a használt, ami jelentősen elmaradt a nyugat-európai értéktől. Az előállított árammenyiség többségét még az első világháború előtti években is gőzgépek termelték, miközben megnőtt a nyersolajjal hajtott dízelmotorok aránya. A vízenergia csak a harmadik helyen szerepelt. Felhasználását erősen korlátozta az erőművek létesítésének nagy költsége, valamint az ezzel járó folyószabályozási munkák szükségessége. A századfordulón az áramszolgáltató vállalatok 86%-a



még kizárólag világítási célra szállított áramot, a motorikus célú áramszolgáltatással, illetve a villamos vasutak részére biztosított energiaellátással számszerűen kevesebb vállalat foglalkozott. Az országos fogyasztási szerkezet tekintve a megtermelt áram 46%-a villamos vasutak üzemeltetésére, 54%-a világítási és erőátviteli célra szolgált. Magyarországon a közvilágítás az európai tendenciáknak megfelelően alárendelt jelentőségű volt.<sup>44</sup>

Az elektromos művek földrajzi elterjedése az országon belül nem mutatott szélsőséges eltéréseket. A legsűrűbb ellátottság a Dunántúlon és az Alföld déli részén volt jellemző. Erdélyben már valamivel kisebb arányban rendelkeztek a városok villamos művekkel, legkevésbé a Felvidék volt ellátva. (*Függelék 4. sz. térkép*) 1908-ra a magyar városok többségének áramfogyasztása meghaladta az 1 millió hWh-t, öt városé a 10 millió hWh-t. Az egy főre vetített fogyasztás alapján a villamosításban úttörő szerepet játszó Temesvár emelkedett ki, de Nagyvárad, és Kolozsvár is átlagon felüli értéket mutatott. A főváros alacsony fogyasztási értéke nyilvánvalóan összefüggött az elektromos közvilágítás hiányával. A leghosszabb vezetékrendszer Nagyváradot és Budapestet hálózta be. A közvilágítási lámpák száma Nagyváradon, Kolozsvárott, Kecskeméten és Temesváron, a magánvilágítási égők száma Budapesten, Nagyváradon és Temesváron volt az országban a legnagyobb. A világítás egységárai 5,5-10 fillér/hWh között változtak, az átlag 6-7 fillér körül alakult. Ipari és fűtési célra az áramot jóval olcsóbban, általában 2-4 fillérért adták.<sup>45</sup>

### **TÖMEGKÖZLEKEDÉS**

A preindusztriális korszakban a városokban a gyalogos közlekedés dominált. A települések növekedésével, terjeszkedésével, az életritmus átalakulásával azonban a 19. században megteremtődött az igény a nagy embertömegek gyors, hatékony és viszonylag olcsó szállítását biztosító tömegközlekedési eszközökre. A terjeszkedő városok egyre nehezebben voltak gyalogszerrel bejárhatók, a „sétáló várost” (walkig city) felváltotta a „sínekkel átszótt város” (tracked city). A városi tömegközlekedés menetrend alapján, meghatározott útvonalon, egységes díjszabás szerint, nagy befogadóképességű járművön bonyolódott. Az omnibusz, a lóvasút, majd a villamos megjelenése megváltoztatta a közlekedés léptékét. Már nem utcáról-utcára, hanem városrésztől városrésztre, az egyre inkább elkülönülő lakó- és munkahely között kellett biztosítani a zavartalan forgalmat. A hatékony tömegközlekedési rendszerek kiépülése elősegítette a városok belső kommunikációját, az áru- és személyforgalom cirkulációját. A megnövekedett igényeket szolgálta ki a városrészeket összekötő, gyors áthaladást biztosító sugár- és körutak rendszere. A városi utcák egyre intenzívebb kihasználása ugyanakkor növelte a zsúfoltságot. Az utcák – mint kommunikációs csatornák – bedugulása egyre nagyobb gondokat okozott a gyorsan növekvő városok

bonyolult közlekedési rendszerének üzemeltetésében. Nem véletlenül jelentek meg a fenti problémák kiküszöbölésére hivatott földalatti vasutak, melyek azonban hatalmas beruházási költségeket követeltek meg. A tömegközlekedési eszközök fejlődése nemcsak a kényelmi szolgáltatások javulásában, hanem a menetidők rövidülésében, illetve a járművek által elérhetővé váló tér kitágulásában is megnyilvánult. Míg az omnibusz 1 óra alatt átlagosan 5 km-t tudott megtenni, és többnyire belvárosi közlekedésre alkalmazták, a lóvasút ugyanezen idő alatt már 8 km-t futott be, s ezzel elérhetővé váltak a külvárosok is. A villamos vasutak óránkénti 12 km távolságot is le tudtak győzni. A villamosok és a városkörnyéki vasutak lehetővé tették, sőt elő is segítették a városok szétterülését, külvárosi negyedek, új ipari övezetek kiépülését, az elővárosi fejlődés felgyorsulását, és az új városrészek integrációját.<sup>46</sup>

Az omnibusz, a legkorábbi városi tömegközlekedési eszköz, először 1662-ben, Párizs utcáin jelent meg. Az országúti postakocsi közlekedés mintájára, a városon belüli közlekedés lebonyolítására használt, nyolc személy szállítására alkalmas lóvontatta jármű alapvetően eltért a korábban is használt bérkocsitól. A társaskocsi ugyanis meghatározott útvonalon, állandó kiindulási pont és végállomás között, szabályos időközönként, azaz menetrend szerint közlekedett, a bérkocsinál jóval nagyobb befogadóképességgel, és olcsóbb viteldíjakkal. Az első párizsi próbálkozás nem volt hosszú életű, rövid működés után megszüntették a járatokat. A gyors városnövekedés és a forgalmi igények csak a 19. század elején hívták újra életre a feledésbe merült tömegközlekedési eszközt. 1819-ben Jacques Lafitte kezdett Párizs utcáin meghatározott útvonalon járó, 16-18 főt befogadó kocsikat közlekedtetni. A francia példa alapján London utcáin 1829-ben indult meg a társaskocsi szolgáltatás, majd hamarosan megjelentek az első gőzvontatású járatok is. Az omnibusz Európa szerte gyorsan elterjedt, fénykorát az 1860-as években élte. Az omnibusznál kényelmesebb, nagyobb befogadóképességű, kötöttpályás tömegközlekedésű jármű, a lóvasút a világon először 1832-ben, New York utcáin gördült végig. Az első európai vonal megnyitására 1853-ban, Párizsban került sor. Angliában 1860-ban indult meg az első lóvasútjárat, majd 1863-ban Koppenhága, 1864-ben Amszterdam, 1865-ben Berlin és Bécs, 1866-ban Budapest következett. Az első gőzerőre átállított lóvasút Európában 1873-ban, Londonban kezdte meg működését. Párizsban 1876-tól indultak rendszeres gőzvasút járatok. 1877-ben Genf, Kassel és Bristol, az 1880-as évektől Bécsben következett. Az elektromos motorokkal meghajtott vasút ötlete Werner Siemenstől származott, aki az 1879. évi berlini kiállításon be is mutatta kísérleti modelljét, egy 300 m hosszú körvasutat. A világ első gyakorlatban is alkalmazható valódi városi villamosvasútját 1881. májusában, Berlin külvárosában, Lichterfelde és Großlichterfelde között építették ki. A lóvasúti vonalak villamosítása az 1890-es évektől vett nagyobb lendületet. 1908-ban a 100.000

főnél nagyobb német városok 43,9%-a rendelkezett villamosvasúttal, a 20.000-100.000 közöttiek 29%-a. Németország után elsőként Angliában, 1883-ban Brightonban, majd 1885-ben Blackpoolban indult meg a menetrendszerű villamos közlekedés. A villamos tömeges elterjedése Angliában csak a századforduló után volt jellemző, Londonban 1901-ben létesült az első villamos. Az Osztrák-Magyar Monarchiában elsőként Budapesten, 1888-1889-ben létesült villamos, míg a többi tartományban csak jóval később. Bécsben 1897-ben nyitották meg az első villamosvonalat, majd 1899-ben Grazban, 1900-ban Brünmben, 1901-ben Krakkóban, 1905-ben Innsbruckban, 1909-ben Salzburgban, 1910-ben Zágrábban. A világ első földalatti vasútját 1863-ban, Londonban adták át, a kezdetben alkalmazott gőzvontatás után 1890-ben tértek át az elektromos üzemre. A kontinensen elsőként Budapest követte a londoni példát (1896), majd Párizs (1900), Berlin (1902) és New York (1904) következett. A világ első trolibuszát 1882-ben a Berlin közeli Halenseebe indította Werner Siemens cége. Bécsben 1908-ban jelent meg a trolibusz. Az autóbusz forgalom Londonban 1904-ben, Berlinben és Bécsben 1905-ben indult meg.<sup>47</sup>

Magyarországon a városon belüli forgalom a 19. század derekáig gyalogszerrel, lovakkal, magán-, és bérkocsikkal bonyolódott. A tömegközlekedés a század második felétől bontakozott ki, kialakulásában alapvető szerepet játszottak a vasúti pályaudvarok, melyek többnyire a belvárostól távol feküdtek. Az ide irányuló, illetve innen a város felé tartó célforgalom igénye hívta életre a legelső omnibusz járatokat. Emellett gyakoriak voltak a szállodák és a szórakozó, és kirándulóhelyek felé indított kocsik, illetve a későbbiekben a lóvasút és villamos járatok is. A társaskocsikat többnyire egyéni kisvállalkozók, illetve szállodák üzemeltették, míg a nagy beruházást és komoly technikai háttérrel igénylő gépi vontatású vasutakat tőkeerős részvénytársaságok működtették. Az első tömegközlekedési eszköz Magyarországon is az omnibusz, magyar nevén a társaskocsi volt. Az első járat Pesten, 1832-ben indult meg. Az angol mintára magyar mesterek által készített kocsik 8-14 személyt tudtak szállítani. 1868-ban megalakult az Első Budapesti Társaskocsizási Részvénytársulat, mely szervezett formában biztosította a város tömegközlekedését. Első vidéki helyszíneként Sopronban, 1847-ben indult társaskocsi járat, a pályaudvar és a város között szállítva az utasokat. Az 1850-1860-as évektől aztán egyre több város (Szeged, Szolnok, Debrecen, Miskolc, Nagyvárad) pályaudvara előtt tűntek fel társaskocsik. A 19. század második felétől a kötöttpályás és gépi vontatású járművek megjelenése erős konkurenciát támasztott, ami sok városban a járatok fokozatos megszűnéséhez vezetett, de az omnibusz bizonyos feltételek mellett továbbra is versenyképes szolgáltatást tudott biztosítani és nem tűnt el egycsapásra. Életképességét az biztosította, hogy vetélytársaihoz viszonyítva jóval kisebb beruházást igényelt, s a szűkebb, vasúti közlekedésre alkalmatlan utcákban is tudott közlekedni. Így

1908-ban még az ország 45 településén működött az omnibusz, részben annak is köszönhetően, hogy sok helyütt nem volt kötöttpályás konkurenciája. Budapesten a világháború kitörésekor 160 társaskocsi rította az utakat, évi 14 milliós utasforgalmat lebonyolítva. Városi lóvasút vonal Magyarországon először 1866-ban Pest és Újpest között, majd két évvel később Budán létesült. Vidéki városaink közül elsőként Temesváron, 1868-ban, míg Aradon egy évvel később indultak a járatok. Szegeden és Eszéken 1884-ben, Debrecenben 1887-ben, Kassán 1892-ben kezdte meg működését a lóvasút. A kocsik befogadóképessége (16-28 fő) meghaladta az omnibuszok kapacitását, és a síneknek köszönhetően kényelmesebb és biztonságosabb utazási lehetőséget kínált. A lóvasutak 1880-1900 között élték fénykorukat. A lóvasút megjelenése után hamarosan megkezdődött a gépi vontatású városi vasutak kiépítése is. Az első gőzvontatású városi közúti vasúti 4,3 km hosszú vonalát Nagyváradon, 1882-ben nyitották meg. Debrecenben 1884-től, Brassóban 1892-től, Kolozsváron e 1893-tól üzemelt városi gőzvasút. A villamos közúti vasutak korszaka Magyarországon az 1880-es évek végétől köszöntött be. A korszerű tömegközlekedési eszköz meghonosításában a fővárosé volt az elsőség. A Nyugati pályaudvartól a Király utcáig közlekedő alsóvezetékes, keskeny nyomtávú próbavasutat 1888. november 28-án adták át a forgalomnak. A létesítmény beváltotta a hozzá fűzött reményeket, így 1889-ben megnyitották a nagyközönség előtt a város első két széles nyomtávú villamos vonalát. Ezzel a lépéssel a főváros nemzetközi téren is elsőséget szerzett, mivel ez volt Európa első, kizárólag belvárosi forgalom lebonyolítására létesített villamosvasútja. Kontinentális elsőséget, és nemzetközi elismerést szerzett Budapest az 1894-1896 között kiépített földalatti villamosvasút megvalósításával is. A vasút az Andrássy út eleganciájának megőrzése érdekében került a felszín alá, ugyanakkor egyfajta presztízsberuházást jelentett a millenniumot ünneplő, világvárosi rangra törő Budapest részéről. Az 1896 májusában megnyitott 3.650 m hosszúságú millenniumi földalatti vasút a Belvárost kötötte össze a Városligettel. A főváros 1895-től kezdve fokozatosan villamosította az összes lóvasúti vonalat. A város utcáin 1914-ben 176 km hosszúságú vonalon évi 217 millió utast szállítottak a villamosok. Vidéki városaink közül elsőként Pozsony követte a főváros példáját, 1895-ben létesített villamos vasútjával. Szombathelyen 1897 júniusában, Miskolcon egy hónappal később, Szabadkán ez év őszén indult meg a közúti vasút, Béccsel és Prágával egyidőben. 1899-ben Fiumében létesítettek villamost. Az elkövetkezendő években a korszerűsítés jegyében országszerte elektromos vontatásra állították át a korábbi lóvasutakat. 1899-ben Temesvár, 1900-ban Sopron és Szatmárnémeti, 1905-ben Nagyszében, 1906-ban Nagyvárad, 1909-ben Szeged, 1910-ben Zágráb, 1911-ben Debrecen, Újvidék és Nyíregyháza, 1913-ban Pécs, 1914-ben Kassa utcáin jelent meg a villamos. A világháború előestéjén 18 település, a városok 13 %-a rendelkezett villamosvasúttal, a rendezett

tanácsú városok közül mindössze három, Nagyszeben, Nyíregyháza és Szombathely. Budapesten kívül leginkább a vidéki nagyvárosokban, regionális központokban volt megtalálható a villamos, legnagyobb sűrűségben az ország nyugati és az Alföld déli peremén fekvő településeken. *(Függelék 5. sz. térkép)* A tömegközlekedés megjelenése összefüggésben volt a település lakosság számával is. Általánosságban 20.000-30.000 fős népességű városokban épült ki közúti vasút, a kisebb lélekszámú települések nem tudták eltartani, de nem is nagyon igényelték az ilyen típusú tömegközlekedési szolgáltatást, elegendők voltak az omnibusz-járatok is. 1908-ban a magyar városok 33%-ában közlekedtek még társaskocsik. A villamossal rendelkező városok közül Szombathely volt a legkisebb lélekszámú, ahol a létesítés évében a város éppen csak elérte a 20.000 fős küszöböt. A nagy területi kiterjedésű és lakosság számú Budapest és a vidéki nagyvárosok (Nagyvárad, Szeged) rendelkeztek a legnagyobb villamosvasúti hálózattal, és utasforgalommal. A villamos használatának gyakorisága Budapesten volt a legmagasabb, összefüggésben a város hatalmas kiterjedésével, az elővárosi közlekedés kiépültségével és a fővárosi jellegből eredően a városba látogató idegenek magas számával. Vidéki városaink közül Temesvár utasforgalma emelkedett ki, két-háromszorosan meghaladva a többi nagyvárosra jellemző átlagosan 20-40 utazás/fő/év értéket. A két nyugat-dunántúli középváros, Sopron és Szombathely egy lakosra jutó személyforgalma 14 utazás/fő/év körül alakult. Ezt az alacsony értéket részben megmagyarázza a városok nagyfokú kompaktsága, ami még gyalogszerrel könnyen leküzdhető távolságokat eredményezett. A viteldíjak országosan átlagosan 20 fillér körül mozogtak, ami nagyjából megegyezett a vezetékes víz és gáz köbméterenkénti egységárával. A legalacsonyabb tarifákat a kisebb vonalhosszúságú villamosokon, Nagyszebenben (10 f) és Szombathelyen (16 f) vetették ki, ami megfelelt a nagyvárosokban alkalmazott rövidebb szakaszjegyek árának. A fővárosban a teljes vonalra 30 f viteldíjat szedtek, míg Miskolcon 40 f-t.<sup>48</sup>

## TELEFON

Az elektromosság forradalmasította a távközlés technikáját. A skót származású Alexander Graham Bell hosszúságos kísérletezés után 1876-ban szabadalmaztatta a telefon hangtovábbítási elvét. Eközben az amerikai feltaláló, Edison a szénporos mikrofont tökéletesítve a hangtovábbítás minőségén javított, majd Puskás Tivadar ötlete nyomán 1878-ban az amerikai New Havenben létrehozta a világ első telefonközpontját. 1879-ben Glasgow-ban, majd az Edison európai képviselétével megbízott Puskás Tivadar közreműködésével Párizsban, és még ugyanebben az évben Londonban is létesült telefonközpont. Tevékenységének köszönhetően 1881-ben a világ negyedik fővárosaként Budapesten épült telefonközpont. Európában a telefonhálózat fejlesztésében

Németország járt az élen. A 19. század végén a telefonállomások száma szerinti európai rangsorban Németország vezetett, majd Anglia, Svédország, Franciaország, Svájc, Ausztria, Olaszország, Spanyolország, Dánia, Oroszország, Norvégia, Belgium, Finnország, Hollandia, és tizenötödikként Magyarország következett. Az első telefonösszeköttetések Magyarországon kezdetben csak kísérleti jelleggel, egy-egy városon belüli rövid vonal üzembe helyezésével valósultak meg. E lokális hálózatok mindenhol helyi kezdeményezéssel, magánvállalkozásként jöttek létre. Az 1880-as években a fővároson kívül még Aradon, Kolozsváron, Miskolcon, Nagyváradon, Pécsen, Pozsonyban, Szegeden, Temesváron, Nagyváradon és Zágrábban működött kiterjedtebb városon belüli telefonhálózat, de kisebb, egy-két előfizetős rendszerek több településen is voltak. A telefon- és távírvonalak létesítését állami monopóliummá tevő 1888. évi XXXI. tc. életbe lépése után a magánvonalakat fokozatosan államosították. A századfordulón 52 városban működött telefon, melyek a Budapest, Kassa, Kolozsvár, Nagyvárad, Pécs, Pozsony, Sopron és Temesvár központtal létrehozott hat igazgatóság felügyelete alatt álltak. A városközi (interurbán) vonalak kiépítéséhez 1890-től látott hozzá a posta. 1890-ben elsőként Budapest és Bécs, majd Sopron és Fiume irányába teremtődött telefonösszeköttetés. Az elkövetkezendő években a városok közötti vezetékhalozatot folyamatosan fejlesztették. 1893-ig Győr, Pozsony, Szeged, Arad, Temesvár, Nagyvárad és Kolozsvár is a rendszerre csatlakozott. A századfordulón a telefontal ellátott városok túlnyomó többsége rendelkezett interurbán kapcsolattal is. 1887-ben országsszerte 1.297 előfizetőt tartottak nyilván, 1914-re számuk 84.755-re emelkedett. A városon belüli helyi telefonbeszélgetések száma 1889-ben elérte az évi 5,8 milliót, 1914-ben a 203 milliót. 1908-ban 78 településen, a városok 56%-ában működött a távbeszélő, az ország területén egyenletesen eloszlásban. A törvényhatósági jogú városok mindegyike, a rendezett tanácsúak 46%-a rendelkezett telefonhálózattal. *(Függelék 6. sz. térkép)* A városok közül kiemelkedett Budapest, ahol 1908-ban már közel 15.000 állomást működött. A vidéki nagyvárosok közül Fiume, Pozsony, Temesvár és Nagyvárad rendelkezett ezer fő feletti előfizetői körrel, a nagy- és középvárosokban általában néhány száz állomás üzemelt. Szombathely az előfizetők száma alapján az országos rangsorban a 17., a rendezett tanácsú városok között Brassó után a 2. helyet birtokolta. A városon belüli telefonbeszélgetések száma Budapesten évi 42 millió, a vidéki nagyvárosokban általában 1-4 millió között változott. A rendezett tanácsú városok közül a legnagyobb helyi telefonforgalom Szombathelyen bonyolódott. A lakosság arányához viszonyítva a legnagyobb telefonhasználati gyakoriság Temesváron, Aradon és Nagyváradon volt jellemző, a fővárosban és a többi településen a helyi beszélgetések száma 30-40 alkalom/fő/év érték körül alakult.<sup>49</sup>

### AZ ÚT- ÉS JÁRDABURKOLÁSI TECHNOLÓGIÁK FEJLŐDÉSE

A 19. század derekáig a városokat Európaszerte a burkolatlan utcák uralták, melyek száraz időben porosak voltak, csapadékos időjárás esetén mocsárrá változtak. Csatornázás híján a csapadék- és szennyvizek a közterületeken halmozódtak fel, keveredtek össze az utcák sarával. A 19. század nagyvárosaiban a hatékony közlekedésszervezés központi problémává vált. Míg a 18. században a csekélyebb forgalom levezetésére még elfogadható megoldásként kínálkozott, ha az utakat a háztulajdonosok tartották karban, illetve burkolták, egy modern nagyváros igényeinek ez az útfenntartási módszer már nem felelhetett meg, mert a különböző minőségű burkolatok akadályozták, lassították, sőt balesetveszélyessé tették a közlekedést. A tömegközlekedési eszközök elterjedése, a villamossínek lefektetése aztán végérvényesen abba az irányba terelte a hatóság szándékait, hogy az útfenntartást a közlekedés érdekében is városi kezelésbe vegyék. Az utcák rendezése a 19. század második felétől vett nagyobb lendületet, az utak adminisztrációja fokozatosan a városok hatáskörébe került. Az útépitési technikák kidolgozásában elsőként az angolok a franciák érték el kimagasló eredményeket.<sup>50</sup>

Angliában az útburkolási technológiai modernizációban jelentős szerepe volt a 18. század óta működő Turnpike Trust (vámSOROMPÓS út) elnevezésű útépitő társaságoknak, amelyek az általuk karbantartott utakon úthasználati díjat szedhettek. A Bristol Turnpike Trust útépitési felügyelője, John Loudon Macadam (1756-1836) ismerte fel, hogy az útburkolatok tartóssága alapvetően nem a nagy költséggel járó szilárd alapozás, hanem a hatékony vízmentesítés függvénye. Az 1819-1820 tájékán kikísérletezett módszerének lényege abban állt, hogy az utak koronaszintjét az út menti árkok talajvíz szintje fölé emelte, az úttestet pedig a csapadékvizek lefolyását megkönnyítő dőlésszöggel készítette. Az így felmagasított utakon elegendő volt 15-20 cm vastagságú, 4-5 cm-es szemcsenagyságú kőzúzalékot elhengerelni, hogy kemény és száraz alapot nyerjenek. Erre terítették a lezáró kavicsréteget, ami a forgalom hatására sima felszínű burkolattá alakult. A viszonylag olcsón előállítható burkolat Angliából hamarosan világhódító útra indult. Az útburkolási technológiák terén a 19. század másik nagy felfedezése az aszfaltozás volt. Az ókori Mezopotámiában építő- és szigetelőanyagként használt bitumen természetes formában Európában is több helyen előfordult. A mészkő, vagy homokkő repedéseiben, pórusaiban felhalmozódó barnásfekete amorf anyag, az aszfalt egyik ismert európai lelőhelye Svájc Neuchatel kantonjában, Val de Travers-nél volt. A speciális tulajdonságokkal rendelkező bitumenes kőzetet kezdetben építkezéseknél, hidak, hajók készítésénél alkalmazták, majd felismerték, hogy térburkoló anyagnak is kiváló. Az aszfalt útburkolási célra történő felhasználására az első kísérletet 1849-ben egy svájci mérnök, M. Mérian végezte, akinek az irányításával egy útszakaszt bitume-

nes mészkőporral hengerelték le. Az elkövetkezendő években francia szakemberek figyeltek fel az aszfalt előnyös tulajdonságaira. 1854-ben Párizsban a Rue Bergère-en létesült a világtörténelem első modern aszfalt burkolata. A beton alapra fektetett hengerelt aszfalt igen tartósnak bizonyult, és beváltotta a hozzá fűzött reményeket. A kedvező tapasztalatok után 1858-ban Párizs egyik legforgalmasabb terét, a Palais Royal-t aszfaltozták, majd számos egyéb utcát is. Kezdetben az aszfaltot elsősorban zajcsökkentő hatása miatt kedvelték, és csak úttestek burkolására alkalmazták, később azonban felismerték, hogy a gyalogos közlekedés számára is kiváló feltételeket szolgáltat. Londonban 1869-ben jelent meg az aszfalt a Threadneedle úton, majd a City területén több helyen. Berlinben 1870-ben, Budapesten 1871-ben, Bécsben 1872-ben készült az első aszfaltozott úttest, majd Brüsszel, New York, Drezda és Hamburg következett, s a technológia világszerte elterjedt. A svájci bányákat 1870-ben a londoni székhelyű The Neuchatel Asphalte Company vásárolta fel. A cég Franciaországban, Angliában, Németországban és Ausztriában tekintélyes piaci részesedéssel bírt, és Budapesten is működtetett irodát. A 19. században az általánosan elterjedt makadám, aszfalt és kockakő-burkolatok mellett megjelent még a keramit, a kongó-tégla, és a beton (Edinburgh), sőt olyan – manapság már furcsának tűnő – burkolóanyagokat is felhasználtak, mint a fa (Berlin, London, Budapest), vagy a vas (Varsó, Hamburg, Berlin).<sup>51</sup>

Magyarországon a 19. század derekán a közutak és járdák meglehetősen elhanyagolt állapotban voltak. Kövezésre, kavicsolására, karbantartásra a költségvetésből általában csekély összeg jutott. A sáros, poros, egyenetlen felszínű utakon és járdákon nehéz volt a közlekedés. A járdák tisztításáért a háztulajdonosok feleltek, az utakat a hatóságok gondozták. A vidéki városokban a 19. század közepén trachit és gránit kockakő (Szeged), fakocka és fapalló (Debrecen, Szeged), makadám, kavics, kongótégla (Nagykanizsa, Debrecen) burkolat létezett. A városok infrastrukturális fejlesztésének első jellegzetes területe legtöbb esetben a leginkább szem előtt levő városi utcák és járdák rendezése volt. Az útburkolási technológiák terén egyértelműen a főváros járt az élen. Pest utcáit az 1830-as években kezdték burkolni, a Lánchídon az 1850-es években fapalló- és fakocka burkolatot fektettek. Az 1870-es évektől a modernebb és tartósabb burkolatok is megjelentek. A főváros utcáin a századfordulói 23 féle burkolattípust próbáltak ki, a gyakorlatban győződtek meg a különböző anyagok tulajdonságairól, felhasználási lehetőségeiről. A korszakban Magyarországon több útburkolási eljárás honosodott meg. A legkezdetlegesebb burkolat az alapozás nélkül készített makadám út volt. Az átlagosan 5 cm-es méretű darabokból álló trachit kőzúzalékot 10-20 cm vastagságban terítették szét az utakon, majd lehengerelték. Költségesebb, de tartósabb megoldás volt a terméskő-alappal ellátott makadám út. Ennél a kőzúzalékot 18-20 cm vastag terméskőből kirakott szilárd aljzatra hengerelték. Az épített utak közül a legna-



gyobb múltra a kockakő burkolatok tekinthettek vissza. E burkolattípusnál a Bécsben elterjedt szabványnak megfelelő 18x18x18-as faragott köveket mészkő, vagy trachit alapra terített kavicsrétegbe ágyazták. A legnagyobb teherforgalmú utakon a rendkívül ellenálló, de drága osztrák mauthauseni gránit kövezetet alkalmazták, máshol az olcsóbb somoskőújfalui trachitot. Az 1870-es évektől megjelent a jellegzetes sárga színű keramit burkolat is. A 8x10x20 cm-es égetett téglákat kezdetben élére állított falazótéglára, később beton alapra, homokrétegbe fektették. A keramit keménysége meghaladta a gránitét és annál jóval olcsóbb és egységesebb méretű burkolóanyag volt. Ridegsége miatt ugyanakkor törékenyebbnek, sérülékenyebbnek bizonyult, s a kocsikerekek alatt a kövezetnél erősebb zajkeltő hatása volt. A 19. század végén a fakocka burkolatok is tökéletesebbé váltak. A cink-oxiddal és karbolsavval impregnált 10 cm vastag, 8 cm széles, 10-20 cm hosszú fakockákat beton alapra fektették. A legkorszerűbb technológiát az aszfaltozás képviselte, meghonosítását az 1870-es évek elejétől a The Neuchatel Asphalt Company kezdte meg. Budapesten az első aszfalt comprimé útburkolatokat 1871-1872-ben a Kossuth (korábban Hatvani), Dorottya és Váci utcákban létesítették. A fővárosban az 1880-as évek közepéig már sok ezer négyzetméter járdát és úttestet aszfaltozott a vállalat, majd a vidéki helyszínek: Debrecen, Kassa, Eger, Arad, Miskolc, Eszék, Pozsony, Eger, Gyöngyös következtek. A The Neuchatel Asphalt Company mellett az 1870-es évek második felétől megjelent a hazai piacon a Magyar Asphalt Részvénytársaság, mely alacsonyabb áraival és kiváló minőségű burkolataival komoly konkurenciát támasztott külföldi vetélytársának. Az aszfalt Magyarországon is gyorsan népszerű lett, előnye a korábbi fa- és kőburkolatokkal szemben több síkon is megnyilvánult. Az aszfalt minden korábbi burkolatnál egyenletesebb, simább, zajtalan közlekedést biztosító járófelszín szolgáltatott. A közlekedésbiztonsági, kényelmi és esztétikai előnyök mellett az új burkolattípust közegészségügyi szempontból is kedvezőbb adottságúnak tartották. Felszíne könnyen tisztántartható volt, nem voltak rajta hézagok, melyek a bomló anyagok felhalmozódásának melegágyát képezhették. Vízhatlanságát is fontos tényezőnek ítélték, mert lehetővé tette a miazmás kigőzölgések visszatartását, valamint a csapadék beszivárgását, s ezáltal a talaj kiszáradását.<sup>52</sup>

A legkorszerűbbnek tekinthető aszfalt burkolat 1908-ra a magyar városok 33%-ában jelent meg. A törvényhatósági jogú városok szinte mindegyike, a rendezett tanácsúaknak azonban csak 22%-a rendelkezett aszfaltozott utakkal. A legnagyobb arányban a dunántúli városok, majd a dél-alföldi, erdélyi és felvidéki városok körében terjedt el az aszfaltozás. *(Függelék 7. sz. térkép)* A legnagyobb kiterjedésű aszfaltburkolattal rendelkező főváros után Arad, Versec, Kolozsvár és Pécs, a rendezett tanácsú városok közül Szombathely és Gyöngyös emelkedett ki. Az aszfalt utaknál hazai viszonylatban valamivel gyakoribbak voltak a makadám utak, melyek kiterje-

dése Budapest, Pozsony, Kassa és Beszterce után Szombathelyen volt az országban a legnagyobb. A harmadik legelterjedtebb jó minőségű burkolóanyag a gránit kockakő volt, ez a magyar városok 18%-ában volt jelen. E burkolat tekintetében is a főváros vezetett, majd Kolozsvár, Lugos, Szeged, Nagyszombat, Pozsony, és Sopron következett. Szombathely a 19. helyen állt. A kőburkolatok közül az olcsóbb bazalt és a trachit kockakövek 20% körüli arányt képviseltek. Kerámit téglá a városok 15%-ában volt fellelhető, elsősorban a törvényhatósági jogú városokban, Budapesten, Kecskeméten, Pozsonyban, és Szabadkán. Kongótégla burkolat legnagyobb mennyiségben Hódmezővásárhelyen, Nagykanizsán, Kecskeméten és Debrecenben fordult elő, fakockát 1908-ben már csak Budapesten, Szegeden, Zomborban és Karánsebesen alkalmaztak. A burkolt utcák összterülete szerint természetesen a nagyobb lélekszámú és kiterjedésű városok vezettek. Budapest után Arad, Eger, Pozsony és Temesvár következett. Szombathelynek az országos rangsorban a 18., a rendezett tanácsú városok között a 6. helyezés jutott. Egy város urbanizáltsági fokról az abszolút értékek helyett az egy városlakóra vetített burkolt területek aránya ad valamivel érzékletesebb képet, ugyanakkor elfedi az útburkolatok eltérő minőségéből adódó különbségeket. Az egy főre jutó értékek alapján kiemelkedett Eger (52 m<sup>2</sup>/fő) és Arad (44,5 m<sup>2</sup>/fő) városa. Országos viszonylatban általában az 5 m<sup>2</sup>/fő alatti értékek domináltak. Budapest és a fejlettebb vidéki városok, így Szombathely esetében is az 5-10 m<sup>2</sup>/fő feletti értékek voltak jellemzőek. Burkolt járdával a magyar városok több mint 90%-a rendelkezett. A magyar városok többsége (55%) járdáit 1908-ra aszfalttal burkolta. Ezután előfordulási gyakoriságát illetően a téglá, majd a beton, a trachit, gránit és végül a kerámit következett. Budapesten a nagy forgalmú utcákban elsősorban aszfalt burkolatot alkalmaztak, 10 cm-es betonra húzott 3 cm-es aszfaltréteggel. A trachit kőzetel burkolt járdákat a félreeső utcákban alkalmazták, mert ezek nem voltak sem esztétikusak, sem egyenletes felszínűek, de alacsony egységáron létesültek. Cement, illetve beton járdák a fővárosban és vidéken (Sopron, Szolnok, Beszterce) is csak mutatóban készültek. Mivel a hőtágulás hatására gyorsan összeropedeztek, nem terjedtek el széles körben. Budapesten a járdák területe megközelítette a 2 millió m<sup>2</sup>-t, míg a törvényhatósági jogú nagyvárosokban 100.000-400.000 m<sup>2</sup> közötti értékek voltak a jellemzőek. A rendezett tanácsú városok többségében 100.000 m<sup>2</sup> alatt maradt a járdák kiterjedése. Szombathely a középmezőnyben helyezkedett el, 55.400 m<sup>2</sup>-rel a rendezett tanácsú városok között a 19., országos viszonylatban a 39. helyet foglalta el.<sup>53</sup>

## A VÁROSTERVEZÉS ELMÉLETE ÉS GYAKORLATA

A lakosság növekedése, a gazdaság és a modernizáció igényei újszerű kihívások elé állították a 19. századi városokat, melyeknek igen rövid idő alatt kellett alkalmazkodniuk a megváltozott kö-

rülményekhez. A dinamikus fejlődés eredményeként a városok külső képe, fizikai és társadalmi szerkezete is gyökeresen átalakult. A zártos, általában egy emeletes, alacsony beépítésű középkori városmagokat a század második felétől körülölelték az új lakóövezetek. A városok növekedését, alakulását kezdetben nem terelték rendezett mederbe, bízván abban, hogy a *laissez faire* elv érvényesülése, a gazdasági rend belső összhangja, biztosítja majd mindenki számára a közjót. Az utilitarizmus, az ipari termelés szolgálatába állított városok azonban rendszertelenül fejlődtek, a telekspekuláció következtében zsúfolttá váltak. A század első fele Nyugat-Európában városépítészeti szempontból a kaotikus városszerkezetet teremtő, ellenőrizetlen, turbulens növekedés időszaka volt, amely kezdetben a városközpontok besűrűsödéséhez vezetett, később a települések területi expanziójában nyilvánult meg. A városok megnövekedett téréngényét a stratégiai funkciójukat elvesztett középkori eredetű erődítmények, várfalak elbontása révén elégítették ki. A települések közigazgatási határainak kiterjesztése, a városok horizontális szétterülése milliós metropoliszok megszületéséhez vezetett. A növekedés ellenőrzésének, mederbe terelésének, a városfejlődés hatósági szabályozásának igénye, az építkezés, a közlekedés, a közegészségügy, a gazdasági hatékonyság és a termelőképeség növelésének érdekei idővel kikényszerítették a tudatos és tervszerű beavatkozást a városok szövetébe, szükségessé tették az átlátható városszerkezet kialakítását, a nyomornegyedek felszámolását. A fejlődés kontrollált és szabályozott keretek között tartásának igénye, a városrendezési, városrekonstrukciós törekvések, azaz a tudatos beavatkozás a városi környezet alakításába a század második felének jelensége volt.<sup>54</sup>

A modern városnak új, funkcionális tagolódása alakult ki. A lakosság folyamatos kitelepülésével elnéptelenedő belváros bankok, kereskedelmi és ipari vállalkozások székházaival telt üzleti központtá alakult (city), és elkülönül a hivatali, állami és városi igazgatási negyed. Ezek körül megjelentek az ipari övezetek és a különböző társadalmi rétegek eltérő életminőséget nyújtó lakóövezetei: a belváros közeli polgári bérházak és bérpaloták, a munkásság külvárosi bércaszárnyái, valamint az arisztokrácia és középosztály elővárosi villatelepei. A városszerkezeten belül bekövetkező funkcionális specializáció leképeződött az építészet formanyelvére, és együtt járt a társadalmi szegregációval is. A városképen egyúttal a társadalmi rétegződést is tükröződött. Gideon Sjoberg a társadalmi szegregáció kérdését vizsgálva megállapította, hogy míg a preindusztriális korszakban a belváros a tehetősebbek lakóhelyeként funkcionált, s a perifériák jutottak a szegényebb rétegeknek, a 19. századi urbanizációs folyamatok hatására a lakóhely szerinti elkülönülés tekintetében sajátos helycsere zajlott le. A társadalom legalsó rétege az üzleti központtá alakult city peremére szorult, míg a pénz birtokosai a perifériákra költöztek. A közbeeső terület az alsó- és középosztály szegregált lakónegyedei töltötték ki. Ezt a leegyszerűsített

képet némileg árnyalva az utóbbi időben egyes kutatók (Burgess, Cannadine, Ward) felhívják a figyelmet arra a tényre, hogy a szegregáció alapvetően nem az iparosodásból következett, és a 19. század közepén még az ipari övezetek és a közvetlen szomszédságukban épült előkelő lakónegyedek kaotikus rendezetlensége uralta a városok szerkezetét. Sokkal inkább a századvég időszakában, a városok szétterülése, a tömegközlekedés kialakulása, illetve az annak szolgáltatását anyagi okok miatt igénybevenni képtelen rétegek kényszerű belvárosba áramlása vezetett a szegregáció kialakulásához. A különböző társadalmi csoportok térbeli elkülönülése (elkülönítése), amely a kortársak számára is érzékelhető volt, nem pusztán a spontán fejlődési folyamatok végeredményeként, hanem a tudatos városrendezési törekvések következtében alakult ki. Az egészségtelen zsúfoltság megszüntetésére, nyomornegyedek felszámolására irányuló városszerkezeti beavatkozások ugyanis együtt jártak a városi tér hierarchikus újraelosztásával. A modern várostervezés így elsődleges közegészségügyi, forgalomszervezési és reprezentációs célkitűzései ellenére a társadalmi rétegek elszigetelését is előmozdította. A nagyvárosi útvonalak elszigetelő szerepe Párizstól Londonig, vagy a bécsi Ringstraßéig egyértelműen kimutatható.<sup>55</sup>

A központi kormányzatok Európa szerte előszeretettel avatkoztak be a fővárosok autonómiájába, sokszor nagyobb mértékben, mint a vidéki önkormányzatok életébe. Ezt egyfelől a fővárosok stratégiai jelentősége, a társadalmi feszültségek, zavargások kirobbanásának megelőzésére tett óvintézkedések indokolták, másik oldalról a fővárosok, mint az állam, a nemzet székhelyei egyfajta reprezentációs szerepet is játszottak. Bár a kormányzatok városfejlesztési, városszerkezet-átalakítási törekvései gyakran ütköztek a helyi önkormányzat célkitűzéseivel, a fővárosok jelentősen profitáltak kiemelt helyzetükből, hiszen egy egész nemzetgazdaság anyagi erőforrásait állították fejlesztésük szolgálatába. A metropoliszok modernizációs programjai általában mintául szolgáltak a vidéki városoknak, de Nyugat-Európában az 1870-es évek után egy ezzel ellentétes irányú folyamat is megfigyelhető volt. Az „eltunyult” fővárosok sok tekintetben lemaradtak a dinamikus fejlődő vidéki városokkal szemben, s az átfogó várostervezés módszereit kénytelenek voltak kisebb társaiktól eltanulni. Ennek ellenére Párizs és Bécs nemzetközi szinten is modellé vált, a mintát széles körben utánozták, különösen az új nemzetállamok fővárosainak arculatformálásakor (Berlin, Róma, Prága, Budapest).<sup>56</sup>

A városi környezet alakítására irányuló hatósági beavatkozást a 19. század közepétől elsősorban a közegészségügyi problémák indukálták. A városokban jelentkező egyéb társadalmi, közlekedési, városfejlesztési problémák, a lakáskérdés rendezésének igénye, a közszolgáltatások kiépülése, a városszerkezet szabályozása, a strukturális diszfunkciók aztán a 20. század elejére életre hívták a várostervezést, mely egységes koncepció keretében kísérelt meg választ adni a vá-

rosok életében felvetődő problémákra. Először a gyakorlat született meg, s az ennek folytán összegyűlt tapasztalatok és megfogalmazott kritikák hozták létre a várostervezés elméletét és tudományát, megindítva egyúttal a szakképzést, és megteremtve egy új önálló szakmát is. A koherens elemekből felépülő városfejlesztési stratégiák révén a modern várostervezés lényeges összetevői már az első világháború előtt megjelentek. A századfordulótól kezdve a várostervezés nemzetközi mozgalommá terebélyesedett. A városesztétikai és művészeti kérdésekre fókuszáló építészek szervezetein túl a kertvárosi mozgalom is hatékonyan hozzájárult a szakemberek nemzetközi kapcsolatrendszerének bővítéséhez. Az országok már nem egymástól teljesen független, önálló utakat jártak, az elért eredmények kölcsönösen megtermékenyítően hatottak. A várostervezés gyakorlatának nemzetközi elterjedtsége azonban nem jelentette azt, hogy a várostervezés eszméje is ezen a szintéren forrott volna ki. A várostervezés intézményesülése a világon elsőként Németországban indult meg, ami az adminisztráció, a professzionalizáció és a szakképzés területén nyilvánult meg. A korszak legnagyobb hatású városépítészeti összefoglalását német szakemberek, Reinhard Baumeister és Josef Stübben készítették. Magát a „Städtebau” kifejezést az 1890-es évektől kezdték használni. A várostervező szakemberek ekkortól kezdték tevékenységüket önálló szakmának tekinteni, képzési programokat szerveztek és kialakították szakzsargonukat. Az első városépítészeti tanszék 1909-ben jött létre a Berlin-Charlottenburgi Műegyetemen. A „*Der Städtebau*”, a világ első, kizárólag várostervezési kérdéseknek szentelt folyóirata 1904-ben indult útjára. Németországban megszületett a minden részletre kiterjedő várostervezési technika, az egyetemek ontották a képzett műszaki szakembereket. A 20. század elején a nemzetközi szakmai közvélemény egyértelműen elismerte a német eredményeket és azok átültetésére törekedett. A Städtebau-Stadteplanung ideája tehát Németországban született meg és a német példa erős nemzetközi hatást gyakorolt, a várostervezés mégis minden országban a helyi tradíciókban gyökerezett, és sajátos nemzeti karaktert hordozott. Angliában a várostervezést a „town planning”, Amerikában a „city planning”, Franciaországban az „urbanisme” terminus jelölte.<sup>57</sup>

Az élehetetlen, zsúfolt belvárosi környezet elutasítása elsőként Angliában indította meg a társadalom felsőbb rétegeinek kitelepülését a városokból, az egészségesebb életfeltételeket biztosító elővárosok irányába. A város zajától és szennyétől menekülők a tágas teret kínáló, lazább szerkezetű zöldövezeti villanegyedekben találtak új otthonra, bizonyos értelemben a világtól, a realitástól való elfordulás jegyében. A szuburbanizáció, az elővárosok terjedésének tendenciája természetesen maga után vonta ezek növekedésének és alakításának tervezését, sőt a városfejlődés új útjainak kikísérletezéséhez is elvezetett. Ennek jeleként bontakozott ki Angliában a 18. századi gyökerekből táplálkozó kertvárosi mozgalom, és születtek meg a filantróp hajlamú nagy-

tökések által kiépített „ipari falvak”. A század végén Ebenezer Howard az elővárosok antitéziseként kidolgozta a kertváros, pontosabban a „zöldövezeti város” ideálját. A decentralizált városfejlesztés híveként az optimálisan megtervezett, emberléptékű, zöldövezetekkel gazdagon ellátott városhalmazok modelljét állította a kortársak elé, s a gyakorlati megvalósítására is történtek kísérletek (Letchworth, Welwyn), reális alternatívát nyújtva a városfejlődés tervezésére. A várostervezés intézményesülési folyamatának megindulását jelezte az 1900-ban megalapított Garden City Association, majd több hasonló célú társulás létrejötte. Az 1909-ben német előképek nyomán megalkotott Town Planning Act aztán még inkább felgyorsította az intézményesülést.<sup>58</sup>

A francia városépítészeti modell az angollal ellentétben egy erős kormányzati ellenőrzés alatt álló, központosított, egyszersmind hatékonyabb megoldási utat kínált. A városrendezési törekvések gyakorlati végrehajtásához az 1850. évi egészségügyi törvény 13. cikkelye teremtett jó alapot, mely a magántulajdon korlátozása révén lehetőséget biztosított az egészségtelen városrészek bérházainak szanálására. A legnagyobb szabású, világszerte nagy figyelmet kiváltó városrekonstrukció Párizsban zajlott le, a hatékony kisajátítási törvénnyel felvértezett autoriter kormányzat akaratából, III. Napoleon reprezentációs célkitűzései mentén. George Eugène Hausmann prefektus 1853 és 1870 között koncepciózus fejlesztési programot hajtott végre. A zsúfolt belváros átvágása, a nyomornegyedek felszámolása, a város megtisztítása, a zöldövezetek létesítése közegészségügyi szempontból is kiemelkedő eredményeket hozott. A hagyományos városzerkezetet figyelmen kívül hagyva reprezentatív barokk tengelyek mentén a szó szoros értelmében átszabták a város, különösen a belváros arculatát. A meglévő útvonalak szabályozása, kiszélesítése helyett új szimmetriatengelyeket húztak és gyűrűszerű utakat alakítottak ki. A központi terekről széles, fasorokkal szegélyezett sugárutak (avenue) indultak ki, ezeket három koncentrikus körút (boulevard) kapcsolta össze. A széles és egyenes utcák kialakítása ugyanakkor nem titkolt stratégiai, rendészeti célokat is szolgált. A zavargások és barikádépítések megakadályozására kiválóan alkalmasak voltak a tágas sugárutak, melyek a sortüzeket és lovasrohamot bevető katonai erők gyors felvonulását és eredményes fellépését biztosították. Párizsi minta világszerte követőkre akadt, sok nagyváros lépett a hausmannizálódás útjára. A kör- és sugárutak rendszerére felfűzött utcahálózat nemzetközi hatást gyakorolt a városépítészetre. A széles utcák, a város testét átszelő közlekedési folyosóként funkcionáló sugárutak világszerte elterjedtek. Ezeket sokszor olyan szélesre tervezték, ami funkcionális értelemben már indokolatlan, az igényeken túlmutató volt. Bár a sugárutak többnyire jól szolgálták a közlekedés érdekeit, sok esetben nem is annyira a forgalmi szükségszerűségből jöttek létre, inkább egyfajta kirakattá, díszutcává váltak. E divatos, magas presztízsű utcák mindenhol vonzották a befektetőket, akik elegáns épületek sorát emelték az út-

vonalak mentén. A sugárutak mellett a körutak is a nagyvárosi lét, életeszmény helyszínévé, egyben attribútumává váltak. A 19. század közepén még mintaadónak számító Franciaország a század végére elszigetelődött, távol került a várostervezés sodorvonalától, a kérdés nem kapott akkora figyelmet, mint Németországban, vagy Angliában.<sup>59</sup>

A német városok többségének növekedését a 19. század utolsó harmadáig nem szabályozták sem egységes tervek, sem műszaki hatóságok. Sok esetben a laikus városvezetők elképzelései szabták meg, hogy a város utcái hogyan fejlődjenek. Mivel a kormányzat nem mutatott közvetlen érdeklődést a várostervezés iránt, a folyamat dinamikáját maguk a városok diktálták, a számukra biztosított jogok alapján kimunkált „*Stadterweiterungsplan*”-ok általánossá váló alkalmazásával. A belvárosi nyomornegyedek felszámolására német földön nem történtek olyan erőteljes kísérletek, mint Franciaországban, vagy Angliában. A városok vezetését alig foglalkoztatta a zsúfolt negyedek problematikája, de ha ez érintett területen mégis új útvonalak nyitására, illetve utcák szélesítésére volt szükség, akkor azonnal a közegészségügy jelszavára hivatkozva indokolták meg a rombolással együtt járó erőteljes beavatkozásokat. Németországban a városi hatóságoknak ugyanis a kisajátítási jog révén hatékony eszközeik voltak arra, hogy a beépített területek körül új utcákat nyissanak. A 19. század első felében kialakított városrészeket a sematikus, derékszögű utcahálózat és a sugárutak uralták. A korai tervezők a közlekedés és a közegészségügy érdekeit állították alkotómunkájuk középpontjába. A városképi, művészi célok érvényesítése csak annyiban vált lehetségessé, amennyiben a közlekedés és a közegészségügy igényeinek megfelelően szélesre tervezett utcák praktikumból származó monumentális esztétikát eredményeztek. Nemcsak Reinhard Baumeister, hanem fiatalabb kortársa, Josef Stübben is ezeket az elveket követte, akit lenyűgözött a párizsi modell, amelyet a közlekedés cirkulációját hatékonyan szolgáló utcahálózat iskolapéldájának tekintett. A higiénés viszonyok javítása érdekében a „fény és levegő” bejuttatása céljából a városok erődítményeit elbontották, az utcákat kiszélesítették, tágas közterületeket és parkokat hoztak létre. Az erődítmények helyén kialakított körutak és a széles, hosszú sugárutak rendszere mentén azonban az előzetes várakozásokkal ellentétben nem a „villák városa” született meg. Németországban az angol kertvárosi mozgalom csak korlátozott hatást tudott gyakorolni. A német építésügyi szabályrendeletek ugyanis lehetővé tették a sűrű beépítést, így a telekspekuláció nyomán vertikális és horizontális besűrűsödés zajlott le. A maximális mértékig beépített telkekre sokemeletes házak tömegét húzták fel, ami európai viszonylatban szokatlanul nagyfokú denzitást eredményezett. Ennek iskolapéldája volt Berlin, ahol 1862-től az első világháborúig a James Hobrecht német mérnök által kidolgozott városrendezési terv volt érvényben. A reprezentatív terek és útkeresztezések, a sugárút-körút rendszer kialakítását előirányzó terv

koncepciója csak részben hasonlított a párizsi modellre. Míg ugyanis a francia fővárosban elsősorban a belváros rendezésére, átszabására irányultak az erőfeszítések, és a külvárosokat sorsukra hagyták, Hobrecht terve a jövőbe mutatva Berlin elővárosi növekedésének irányát kísérelte meg szabályozott keretek között tartani. Az utcák közé hatalmas tömböket terveztek, hogy ott tágas kertekkel övezett házak épülhessenek. A tervezőasztalon megálmodott elképzelések azonban nem váltak valóra, mert a telektulajdonosok nyereségvágyuk indíttatására maximális beépítettségre törekedtek. Berlin elővárosai így a belterületekhez hasonlóan sokemeletes bérkaszárnnyakkal zsúfolódtak tele, ahelyett, hogy lazább szerkezetű, kisebb laksűrűségű övezetek jöttek volna létre. Az elővárosok ilyen irányú fejlődése révén Berlin elnyerte „a világ legnagyobb bérkaszárnnya-városa” kétes értékű címét.<sup>60</sup>

Az 1890-es évekig a városépítészetben az addig uralkodó széles utcák eszménye megkérdőjeleződött. A monumentalitás helyett a meghittsége törekvés, a sematikus szabályosságú hálózatok helyett az egyéni és változatos utcavonal kijelölésének szándéka nyert teret. A várostervezés új korszakának beköszöntére Camillo Sitte osztrák építész 1889-ben német, majd angol nyelven is megjelent könyve adta meg a jelet. Sitte a bécsi városépítészeti modellt bírálva a tervezők számára új alapelvet jelölt ki, az esztétikai szempontok érvényesítésének követelményét állítva a munka homlokterébe. Bécs városrendezési tervét eredetileg egy nemzetközi pályázat keretében dolgozták ki, az 1857. évi császári pátens rendelkezése alapján lerombolt várfal és glacis területének beépítésére, körutas rendszerben. Az elbontott falak helyén felszabadult széles övezetben létrehozott Ringstraße a császárság, az udvari arisztokrácia, majd a liberális nagypolgárság reprezentációs igényei és a katonaság stratégiai érdekei mentén épült ki. A nagy középületek elhelyezésére alkalmas, monumentális hatást keltő, 1865-ben megnyitott Ring nemcsak díszútvonalként funkcionált, szükség esetén kiváló közlekedési folyosót kínált a katonai alakulatok felvonulásához. A Ring és környéke megteremtette az összeköttetést az Altstadt és a külvárosok között, a fizikai egyesülés azonban nem változtatta meg a bel- és külváros viszonyát, a társadalmi szegregációt. Az impozáns körút kiépítése városképi szempontból mélyreható változásokat hozott, de városszerkezeti és társadalmi szempontból nem összekötő, hanem inkább elválasztó szerepet játszott, csakúgy, mint az egykori várfalak. A Bécsi minta a Monarchia több városa számára szolgált előképül (Salzburg, Brünn, Budapest). A Ring-jelenséggel szemben Sitte a historizmus talaján állva, a művészi hagyományok, az esztétika oldaláról fogalmazott meg bírálatot. Elutasította a mérnöki szemlélet jegyében született hagyományos városrendezési tervek könyörtelenül geometrikus, szabályos utcahálózatát, felfedezve a szabálytalanságban rejlő esztétikát. A „tervezetten szabálytalan” terek és utcavonalak kijelölésével, a nagy sivár terek felbontásával kí-



vánt emberléptékű, bensőséges téralakítást elérni. Az általa megfogalmazott városesztétikai elvek Európa szerte erős hatást gyakoroltak. Míg Sitte a városépítészetet elsősorban művészeti feladatnak tekintette, kortársa Otto Wagner egészen más utakon járt. Radikálisan utilitarista, funkcionalista felfogással kívánta kijelölni a városesztétika új útjait. Az egyöntetűségben rejlő monumentalitás újfajta esztétikáját, a funkcionalitás és a közlekedésszervezés primátusát hirdette, a tervező legfőbb feladatának a városok korlátlan növekedésének biztosítását tekintette.<sup>61</sup>

Magyarországon az 1860-as években kezdtek tömegesen jelentkezni a városrendezési, szabályozási törekvések, amelyek alapvetően a városok lakosságának emelkedéséből, a települések szétterüléséből, a növekvő forgalom közlekedési igényeiből, a városlakók fokozódó esztétikai és közegészségügyi elvárásaiból fakadtak. A 19. század második felétől a magyar városok, illetve polgáraik egyre fogékonyabbak és igényesebbek lettek az őket körülvevő épített környezet és városkép minőségét illetően. Polgári büszkeségtől áthatva városaikat külső megjelenésükben is széppé, rendezetté, reprezentatívá kívánták fejleszteni. Megindultak a városok területének felmérő munkálatai, több településen elrendelték az „általános tervek felvételét”, a város területének „célszerű beosztását” és ezeknek „rajzba foglalását.” E szabályozási tervek általában három tipikus feladatkör megoldására koncentráltak: a belterületek utcavonalainak és tereinek szabályozására, a belváros és a vasúti állomás kapcsolatának megteremtésére, illetve a városnövekedés irányának, új lakóövezeteknek kijelölésére. A városmagot az állomással összekötő új, hangsúlyos tengelyek sok esetben reprezentatív megjelenésű sugárutak formájában épültek ki. Ilyen utak jöttek létre Kecskeméten (Rákóczi út), Gyulán (Sugár út), Kiskunfélegyházán, Kolozsvárott, Nagyváradon, Győrben (Deák utca), Sopron (Király utca), Szombathelyen (Széll Kálmán utca), Nagykanizsán (Sugár út-Csengery utca), Pécsen (Indóház utca). A folyóparton épült városok közlekedésében, városrészeik integrálódásában, összeépülésében kulcsszerepet játszottak a hidak is (Budapest, Kolozsvár, Nagyvárad, Szombathely). A korszakban általános tendencia volt a falusias karakterű belsőségek eltüntetése, középületek emelése, az utcák és közterek szélesítése, új térfalak és várostengelyek, növekedési irányok és városrészek kijelölése. A középkori városmagok átszabására, gyökeres rekonstrukciókra ugyanakkor nem került sor. A legjellemzőbbek az utcavonalak kiegyenesítésére irányuló törekvések voltak. Komolyabb szabályozási, esetenként bontási munkálatokat tettek szükségessé a korszakban nagy lendülettel kibontakozó középítkezések, az épületek helyigénye. Ezen építkezések gyakran az elbontott egykori védművek helyén szabaddá váló térségekre koncentráltak (pl. Kassa, Temesvár, Győr, Kolozsvár), vagy a városközpont közelében levő használaton kívül helyezett vásárterekre (Székesfehérvár, Eger, Baja, Győr). A városok főtereinek szabályozására elsősorban az alföldi városokban volt példa. Szentes, Kiskun-

halas, Hódmezővásárhely, Kecskemét nyert a korszakban szabályos, többnyire téglalap alaprajzú főteret, melyet részben utcák kiszélesítésével, részben jelentős bontási munkálatokkal értek el. Nagykanizsa térré szélesedő főutcáját is hasonló szándékok mentén szabályozták. A települések növekedése a beépített terület határán rendelkezésre álló szabad térségek felparcellázásával, ház-helyek kiosztásával és utcahálózat kijelölésével valósult meg. Az 1870-es években készült szabályozási tervek többsége a mérnöki szemléletet és a korabeli közízlést tükrözve egyszerű ortogonális utcahálózatot irányzott elő, így az új városrészekben többnyire szabályos, derékszögű utca-rendszert hoztak létre. A párhuzamos és azokra merőlegesen futó utcákból felépülő ortogonális városrács már az ókor óta ismert és alkalmazott szerkezet volt. A gyors városnövekedés igényét kiszolgáló, egyszerűen kivitelezhető tömbraszter évtizedeken át egyeduralmat gyakorolt a magyar települések tervezett városrészein. Az 1880-as évekig leggyakrabban a teljesen szabályos hálót alkalmazták, az uralkodó szigorú historizmus jegyében. Ez a városrács funkcionálisan megfelelt az elvárható feladatnak, a sivár utcakép azonban esztétikai szempontból nem kínált kedvező életteret. A mérnöki tervezőasztalokon „vonalzó rendszer” alkalmazásával megszerkesztett, a helyi adottságokat figyelmen kívül hagyó, sematikus ortogonális háló alkalmazását 1885 után az építész szakma részéről sorozatos kritika érte. Az építészetben és városrendezési törekvésekben Magyarországon is teret nyertek Sitte elvei, amelyek a mérvadó hazai szakemberek, Palóczy Antal, Lovass Zsigmond, Wälder József és Orbán Ignác munkásságára is hatással voltak. Ezzel párhuzamosan a századfordulótól egyfajta őrsgévtől kezdődött, a mérnököktől fokozatosan az építészekhez került a városrendezési tervek kidolgozásának feladatköre. A 20. század hajnalán hazánkban is megszületett városépítészet tudománya. A magyar szakemberek gyakorlati munkái és publikációi révén Sitte, Baumeister és Stübben elvei bekerültek a szakmai köztudatba, bár a városi mérnöki hivatalok szakemberei még jóideig a kialakult beidegződéseket követték.<sup>62</sup>

A dualizmus korának kétségtelenül legnagyobb szabású városrendezési-városépítészeti beavatkozása a fővárosban zajlott le. Az 1873-as városegysítéssel megszületett Budapest a kiegyezés teremtette közjogi helyzetben a Monarchia egyik fővárosa lett. Pest, Buda és Óbuda települések konglomerátumából a közös adminisztratív és infrastrukturális keret egy viharos gyorsasággal urbanizálódó világvárost teremtett. A Bécs ellenpólusaként, a nemzeti büszkeség és az önálló államiság deklarált szimbólumaként reprezentációs céllal, kormányzati támogatással fejlesztett magyar főváros területi expanziójában, városzerkezeti, városfejlesztési problémáinak kezelésében és infrastrukturális modernizációjában a nyugat-európai mintákat követte. A magyar államiság eszméjét megtestesítő főváros nagyvonalú fejlesztése az 1870-es évektől vett lendületet. A városrendezés ügyét a miniszterelnök, gróf Andrássy Gyula vette kézbe, aki még 1849 utá-

ni emigrációja idején ismerte meg Nyugat-Európa modernizálódó nagyvárosait. A fejlesztési program végrehajtásának irányelveit és a hatékony lebonyolítást biztosító intézményi kereteket a nyugati példák átültetésével jelölték ki. A városrendezési törekvések előkészületeként az 1868. évi LVI. tc. Pesten és Budán közegészségügyi, forgalmi, utcanyitási, városrendezési célok érdekében lehetővé tette a kisajátítási jog megszerzését. A program végrehajtásához szükséges összeget a magyar kormány egy francia-osztrák pénzcsoporttól szerezte meg, majd 1870-ben törvény rendelte el a Dunapart szabályozását, hidak építését és közlekedési fővonalak nyitását. A városfejlesztés meghatározó célkitűzéseit rögzítő 1870. évi X. tc. a városrendezési kérdések koordinálására, a tervezés, kivitelezés és finanszírozás lebonyolítására létrehozta a Fővárosi Közmunkák Tanácsát (FKT). E testület felállításához a londoni Metropolitan Board of Works szolgált előképül, hivatkozási alapul. A főváros általános rendezési tervét – a bécsi példát követve – nemzetközi pályázat keretében dolgozták ki, 1872-ben. A kör- és sugárutas koncepcióra alapuló tervezet alapján épült ki 1871 és 1885 között az elsősorban reprezentációs célokat szolgáló Andrassy sugárút és 1872-1916 között a Nagykörút. Ez utóbbi a bécsi Ringstraße-nél méreteiben, és építészeti megoldásai tekintetében ugyan szerényebbre sikeredett, de eredményesebben szolgálta a forgalom érdekeit, így funkcionális és városképi értelemben inkább a párizsi avenue-k rokona volt.<sup>63</sup>

A budapestihez mérhető arányú erőteljes városszerkezeti beavatkozások más városokban nem történtek. Állami segítségre – a reprezentációs okok miatt kiemelt fővárossal ellentétben – nem nagyon számíthattak. Csak rendkívüli esetben, természeti csapások, árvizek, tűzvészek, földrengések utáni újjáépítésre, kárenyhítésére jutott a kormányzati forrásokból (Szeged, Kecskemét, Gyöngyös). A magukra utalt városoknak a fejlesztéseket ezért többnyire önerőből, műszaki és anyagi támogatás nélkül kellett megvalósítaniuk. A történetileg kialakult városszerkezet így gyakran nagyobb átalakulás nélkül vészelte át a dualizmus időszakát, s a modern városrendezési elvek inkább csak az újonnan nyitott városrészekben érvényesülhettek. Egyetlen kivételként az 1879. évi árvíz miatt újjáépítésre szoruló Szeged városa említhető, amelyet a fővároshoz hasonlóan kormányzati irányítással, állami pénzeszközök bevonásával rendeztek. Ennek köszönhetően a körutas-sugárutas rendszer a vidéki települések közül legtisztább formában Szegeden valósult meg, míg az elbontott városi védművek nyomvonalán kialakuló körutak csak elszórtan fordultak elő (Kőszeg, Sopron). Miskolcon, Temesváron és Győrben az 1890-es években, Kecskeméten és Debrecenben az 1900-as évek elején dolgoztak ki rendezési terveket. Az első, egész városra kiterjedő általános szabályozási tervek a 20. század elején keletkeztek: Sopron (1906), Újvidék (1907), Pozsony (1909), Brassó (1910), Arad, Kecskemét (1913), Kassa (1918).<sup>64</sup>

## A SZOLGÁLTATÁSSZERVEZŐ VÁROS IDEÁJA

A modern városi infrastruktúra a felduzzadt népességű települések működőképességének megőrzése érdekében épült ki. A csatornázás és a vízvezeték, a tömegközlekedési és hírközlési, közvilágítási és energiaszolgáltató hálózatok a lakosság nélkülözhetetlen közszükségleteinek kielégítését célozták. E rendszereket kezdetben a magántőke létesítette, amely előbb-utóbb monopolhelyzetbe kerülve a koncesszió birtokában több évtizedre a szolgáltatás korlátlan urává vált, így a vállalkozás hasznát is egymaga fölözte le. A városi szolgáltatások megszületésében a magántőkének, a haszonszerzésre irányuló vállalkozói szemléletnek meghatározó szerepe volt. Bizonyos infrastrukturális intézmények (víz, gáz, és elektromos művek) a magánvállalkozók leleményessége és profitigénye nélkül valószínűleg meg sem teremtődtek volna. A történelmi fejlődés azonban egy idő után megkérdőjelezte ezen szolgáltatások magánkézben tartásának létjogosultságát, leginkább a monopolizálási tendenciák, illetve a fogyasztók rovására érvényesülő üzleti nyereszkedés térnyerése folytán. A magántársaságok és a városi hatóságok viszonya általában nem volt felhőtlen. A vállalatok csak üzleti érdekeikre voltak tekintettel, a városok fejlődése által diktált hálózatfejlesztési igényeket – amennyiben a befektetés megtérülése kérdéses volt – nem elégítették ki. Az általánosan rossz tapasztalatok a 19. század második felétől a várospolitikusokban megérlelték azt a felismerést, hogy a szolgáltató vállalatok a városok kezelésében vannak megfelelő helyen. Az átalakulás azonban csak fokozatosan ment végbe. A települések vezetőségének ugyanis kezdetben semmiféle tapasztalata nem volt a tekintetben, hogyan kell egy ipari termelő üzemet, mint vállalatot működtetni. Hiányzott a képzett műszaki szakembergárda, akit megbízhattak volna ilyen jellegű feladattal. A városi mérnöki hivatalok csak később, a közigazgatás differenciálódása következtében jöttek létre. A városok tapasztalatlanságával szemben ott állt a szolgáltató vállalatok rutinja, melyek nemcsak az építés „know-how”-ját ismerték, de a finanszírozás és a nyereséges üzemeltetés menetét is. A konzervatív szemléletű városi tisztviselői kar igyekezete ugyanakkor abban merült ki, hogy ellássa rendészeti feladatait, és takarékosan gazdálkodva lehetőleg alacsony szinten tartsa a kiadásokat és a települési adókat. Kölcsönök felvételétől, kockázatos beruházásoktól, vállalkozásba bocsátkozástól idegenkedtek, miközben a vállalkozás szabadságát hirdető liberális ideológia szerint elvárható volt, hogy a település biztosítson szabad teret a gazdasági tényezőknek, és maga ne lépjen fel ilyen minőségben. A városok közegészségügyi problémáinak megoldása érdekében azonban a vízszolgáltatást, a hulladékok és szennyvizek eltávolítását nem lehetett hosszú távon magánvállalkozókra bízni, akiknek legfőbb motivációja természetesen az volt, hogy ezekből a minél nagyobb hasznot realizáljanak. A biztonságos és megfizethető szolgáltatások szavatolására a hatósági ellenőrzés, a községi tulaj-

donba vétel szolgált egyedüli garanciául. Az orvostudományi, közegészségügyi kutatások eredményei ugyanakkor ideológiai szempontból is megerősítették a városi önkormányzatok azon törekvését, hogy beavatkozzanak a város fizikai környezetének szabályozásába. E felismerések együttesen vezettek a 19. századi városokban kibontakozó „*municipal socialism*” (városi szocializmus) eszméjének és gyakorlatának kialakulásához. A városok a közműveket fokozatosan saját kezelésükbe vonták, s ezzel olyan új szerepben, feladatkörben jelentek meg, melyre korábban nem volt példa. A hagyományos, rendészeti feladatok ellátására koncentráló felfogás helyett egyre inkább teret nyert a szemlélet, az infrastrukturális fejlesztések terén a városi hatóságnak kezdeményező szerepet kell vállalnia, még akkor is, ha e nagyberuházások finanszírozása törvényszerűen maga után vonja a települések eladósodását. Megszületett a szolgáltatásszervező város modellje. A városi hatóságok a magánkezelésű szolgáltatásokkal kapcsolatos problémák orvoslására egyfajta kommunál-politikai alternatívát kínáltak. Ez a tendencia aztán magával hozta a közszolgáltatások minőségének látványos emelkedését, a díjak mérséklését, és azt a gyökeres fordulatot, hogy ezeket, a korábban csak a tehetősebbek számára elérhető szolgáltatásokat szociálpolitikai megfontolásokból a lakosság egésze számára igyekeztek biztosítani. Az első világháború előtt általánossá vált az a felfogás, hogy a községestítés főszerepet játszik a társadalmi haladás szempontjából. A „*municipal socialism*” révén a társadalmi szolidaritás és a szociális gondolkodás megjelent a várospolitikai szintjén, ami később elvezetett a jóléti állam megszületéséhez. A községestítési politikát folytató „aktív város”, vagy „gondoskodó város” a korszak politikai tudatában általánosan jellemző intervencionalizmus tendenciájának egyik megjelenési formája volt. A „*municipal socialism*” települési szinten a beavatkozó állam mintáját követte.<sup>65</sup>

A községestítési folyamat azonban nem mindig zajlott zökkenőmentesen, mert a liberális elvek mentén szerveződő gazdasági környezetben a magántőke érdekei sok esetben meg tudták hiúsítani a városok ilyen irányú szándékait. A municipalizálási törekvések sokszor csak komoly pártpolitikai küzdelmek árán vezettek eredményre. A közvagyon iránti felelősséggel, takarékos és racionális gazdálkodással vezetett közüzemek a városi háztartások számára kiszámítható és egyre növekvő súlyú kiegészítő bevételi forrást jelentettek. Így a községestítési törekvésekben a kezdetben erőteljesebben hangsúlyozott szociális érvek mellett egyre inkább előtérbe került a jövedelemtermelés szempontja is. Bár a községestítés anyagi haszonnal járt, a városok vezetését a városi kezelésbe vétel irányában nem kizárólag, sőt nem is elsődlegesen a nyereségvágy hajtotta, hanem erős szociális motiváció mozgatta. A szolgáltatások működtetéséből elsősorban nem anyagi hasznot kívántak húzni, inkább a lakosság minél színvonalasabb és olcsóbb ellátását tekintették feladatuknak, a szociálisan rászorulóknak számára is elfogadható feltételeket kínálva. A vá-

rosi kezelésű, szolgáltatásorientált vállalatok megjelenése az esetek többségében minőségi ugrást idézett elő és együtt járt a szolgáltatás árának drasztikus mérséklésével. A magánvállalkozás és a városi kezelés híveinek küzdelme Nyugat-Európában az utóbbiak győzelmével végződött.<sup>66</sup>

A szolgáltatások szocializálása, városi kezelésbe vétele, városi közüzemek létesítése az urbanizáció „öshazájában” Nagy-Britanniában vette kezdetét. Kezdetben elsősorban a gáz- és vízműveket, később a tömegközlekedési vállalatokat vették városi tulajdonba. A községesítési hullám az 1870-es évektől bontakozott ki, majd az 1880-as évektől vett nagyobb lendületet, összefüggésben azzal, hogy a törvényhozás egyre több lehetőséget teremtett arra, hogy a városok saját kezelésükbe vehessék a területükön működő szolgáltató vállalatokat. Az angol törvények 1896. után engedtek nagyobb szabadságot a községi üzemek létesítésének. A fejlődés második lépcsőfokaként egy még aktívabb községi politika bontakozott ki, a magáncégek községesítése után megkezdődött a városi vállalkozások alapítása. Tömegesen szaporodtak a közüzemek, a községi vállalkozások soha nem látott széles palettája fejlődött ki. Ital- és tejellátó vállalatok, pékségek, vágóhidak, mészárszékek, vásárcsarnokok, zálogházak és tűzbiztosító társaságok létesültek, községi lakásépítési programok indultak a városlakók biztonságosabb, magasabb színvonalú ellátása érdekében. A válogatás nélkül minden üzleti vállalkozást és szolgáltatást városi kezelésbe venni szándékozó, néha fanatikusnak minősített municipalizmus vadhajtásaitól eltekintve a községesítés anyagi és főleg társadalmi hasznát megkérdőjelezhetetlen bizonyítékok támasztották alá. Különösen is a modern városi lét elválaszthatatlan részévé vált vízvezeték- és csatornahálózat, valamint a közvilágítási rendszer hatósági kezelésének szükségszerűsége vált általánosan elfogadott evidenciává. A községesítési törekvések eredményességét jelzi, hogy Nagy-Britanniában a 20. század első évtizedében városi kezelésben üzemelt a gázgyárak 34%-a, az áramszolgáltató vállalatok 66%-a, a közúti vasutak 58%-a és a vízművek közel fele.<sup>67</sup>

A 19. század második felében a német városokban is megerősödött a szolgáltatásszervező funkció, ami a községi kezelésbe vett közművek és szociális ellátórendszerek fejlesztésében jutott kifejezésre. A települések nagy aktivitással vetették bele magukat vállalkozásokba (víz-, gáz- és áramellátás, közlekedés, kereskedelem, pénz- és biztosításügy). Az új típusú várospolitikai irányzat elnevezésére német nyelvterületen az angoltól átvett „Municipalozsializmus” terminus honosodott meg. A községi szocializmus eszméje a 20. század elejére teljes győzelmet aratott, s csak néhány város ragaszkodott továbbra is a magánvállalkozás primátusát hirdető ortodox liberális állásponthoz. A községi vállalkozás kérdéséhez való hozzáállás időnként ideológiai, pártpolitikai színezetet is kapott. A szociáldemokraták fogyasztóvédelmi és szociális szempontok alapján szorgalmazták a municipalizálást, ellenben a városok vállalkozói szerepétől idegenkedő kon-

zervatívok és a magánvállalkozás szabadságát féltő liberálisok ellenezték azt. A községesítés folyamata Németországban az 1860-1870-es évektől bontakozott ki, elsőként a gázgyárak vonatkozásában. Míg az 1860-as években a gázgyárak 75%-a magánkézben volt, s csak 25% köztulajdonban, 1912-re ez az arány ellenkezőjére fordult. A 20. század első évtizedére az 50.000 lakos feletti városok  $\frac{3}{4}$  részének saját kezelésű villamos műve is volt. Németországban a 20. század elejére általános gyakorlattá vált, hogy a városok által üzemeltetett különféle közműrendszereket közös irányítás alá helyezték. Az egységes szervezeti keret megteremtése javította a működtetés gazdaságossági mutatóit. Lehetővé tette a nyersanyagszükséglet egységes beszerzését, a vezetékek fektetésének, javításának összehangolását, a mérőórák egyidejű leolvasását, az összevont számlázást, a személyi kiadások csökkentését. Az egységes kezelés révén a nagyobb nyereséget termelő üzemek bevételeiből pótolni tudták a más szolgáltatási ágaknál előforduló hiányokat.<sup>68</sup>

Az osztrák fővárosban az 1895. évi helyhatósági választásokkal hatalomra került keresztényszocialista városvezetés – Karl Lueger polgármester vezetésével – erőteljes monopóliumellenes propagandával fellépve látott hozzá az energiaszolgáltató rendszerek és közlekedési vállalatok községesítésének. A város 1899-re felépítette saját tulajdonú gázgyárát, majd villamos művét is. Az első világháborúig a villamos vonalakat és az összes áramszolgáltató vállalatot városi kezelésbe vették. A rövid idő alatt végrehajtott községesítési kampány révén a város az energiaellátási és tömegközlekedési piacon monopolhelyzetbe került.<sup>69</sup>

Magyarországon a 19. század végén a városi adminisztrációban még erősen tartotta magát az a szemlélet, hogy a közpénzeket kezelő települések nem bocsátkozhatnak kétes kimenetelű üzleti vállalkozásokba, még akkor sem, ha azok esetleg jótékony hatással lennének a település, illetve a polgárság életére. A községesítési hullám a kedvező külföldi tapasztalatok nyomán csak az 1890-es évektől kezdve, a nyugat-európai tendenciákhoz viszonyítva egy-két évtizedes késéssel bontakozott ki. A 19-20. század fordulóján a magyarországi gázművek 81%-a még részvénytársaságok kezében volt. A városok községesítési szándékai – mint szombathelyi példa kapcsán is látni fogjuk – sokszor leküzdhetetlen akadályokba ütköztek az üzleti érdekeiket védő tőkés csoportok ellenállása miatt. A községesítési törekvések megjelenését, de egyszersmind korlátozott érvényesülését jelzi, hogy az országban 1908-ra is csak a vállalatok 25%-a működött városi kezelésben. Ez az érték messze elmaradt az ideálisnak tekintett, s a modern gondolkodású várospolitikusok által etalonként szemlélt német modelltől, ahol a községi gázgyárak részesedése ennek háromszorosa volt. Az áramszolgáltató vállalatok már nagyobb arányban álltak városi tulajdonban. 1908-ban 37 város rendelkezett villamos művel, ami az összes vállalat 47%-át tette ki. Omnibusz járatok mindössze egy helyen, Aradon közlekedtek városi vállalatként, míg a villamo-

sok Aradon, Fiumében, Nagyváradon és Temesváron, a közúti vasúttal ellátott települések 26%-ában. Ezek az adatok is elmaradtak a Nyugat-Európában szokásos 60-70% körüli értékektől, de már nem olyan mértékben, mint a gázművek esetében. A legkedvezőbb helyzet a vízművek vonatkozásában állt fenn. A magyarországi közvélemény ugyanis a vízszolgáltatás esetében látta a legindokoltabbnak a nyereségorientált magántőke kiszorítását a piacról. 1910-re annyira általánossá vált ez a szemlélet, hogy a rózsahegy-i kivételével már mindegyik vízmű városi kezelésben állt. Magyarország ezen a területen felzárkózott az európai országok élvonalához.<sup>70</sup>

Történetiségét tekintve a községesítés, mint tudatos várospolitikai célkitűzés a magyar városok közül a legelső között Szombathelyen jelent meg, az 1890-es évek közepén, Budapestet is megelőzve. A városi kezelésben álló közművek, illetve a szolgáltatásszervező város ideálját a település Éhen Gyula polgármester korszerű koncepcióját elfogadva tette magáévá. (Izd. 426-431. oldal.) Mintaszerűen előrehaladt a községesítés útján Temesvár is, ahol a villamos művet 1893-ban váltották meg, és 1910-ig a vízvezeték, csatornázás, gázgyár, villamosvasút és a közbűvőhid is a városi kézbe került. Hasonló eredményekkel büszkélkedhetett Fiume, ahol házi kezelésben állt a vízmű, elektromos mű, villamosvasút és a szemétegető mű. A négy közszolgáltató üzemet – a németországi példákhoz hasonlóan – egységes szervezeti keretek között kezelték, „servizi publici” név alatt. A közműrendszerek egyesített irányítása Pozsonyban is megvalósult, itt a gáz-, az elektromos- és vízművet vonták össze egy igazgatóság vezetése alatt. Budapesten az első vidéki kezdeményezésekhez viszonyítva kissé megkésve, 1907-től emelkedett a hivatalos várospolitikai célkitűzés rangjára a községesítési program. Az új várospolitikai koncepció megjelenése a polgármesterré választott Bárczy István személyéhez kötődött. Budapest a „Bárczy-korszakban” lépett a hagyományos rendészeti feladatokon túlmutató szolgáltatásszervező város útjára. A kommunális ellátórendszerek városi kezelésbe vétele 1909-től bontakozott ki. 1911-ben a főváros részvényfelvásárlás útján megszerezte a Budapesti Villamos Vasút Rt többségi tulajdonát, aminek segítségével döntő befolyást tudott gyakorolni a város tömegközlekedésére, annak ellenére, hogy a másik nagyvállalat, a Budapesti Közúti Vaspálya Társaság községesítése nem sikerült. 1913-ban felépült a városi tulajdonú gázgyár. 1914-ben az omnibusz vállalatot, 1914-1918 között az áramszolgáltató vállalatokat községesítették. A város egyéb jövedelmező szolgáltatásokat is megszerzett (hirdető vállalatok), illetve alapított (községi kenyérgyár és konyhakertészet).<sup>71</sup>



## INFRASTRUKTÚRÁLIS BERUHÁZÁSOK ÉS VÁROSGAZDÁLKODÁS

A 19. századi városok bevételi szerkezetében általában adókból, vámokból, illetékekből folyt be a legtöbb jövedelem. A városok magángazdálkodásából, a köztulajdon jövedelmeiből származó bevétel aránya ennél lényegesen kisebb volt, bár e hagyományos típusú bevételi források (ingatlanok, ingóságok, tőkék) mellett a modernizálódó városgazdálkodás új elemeként a 19. század második felétől megjelentek városi közüzemek, melyek egyre nagyobb hányaddal járultak hozzá a kiadások fedezetéhez. A brit városok az 1900-as évek elején éves költségvetésük 26%-át fordították infrastrukturális jellegű kiadásokra. Az angol és skót nagyvárosok közüzemi vállalataik nyereségéből ugyanakkor a kommunális intézmények létesítésére felvett hitelek törlesztőrészleteit meghaladó befizetéseket folyósítottak a városi kasszába, hozzájárulva ezzel a lakosság adóterheinek csökkentéséhez. Azokban a városokban, ahol a közüzemek magánkézben voltak, és a városnak nem álltak rendelkezésre kiegészítő jövedelmi források, a helyi lakosság adóterhei nagyobbak voltak. 20. század első évtizedére a brit városok bevételeinek 18% már a közüzemek jövedelméből származott, ami jól mutatja a községesítési törekvések anyagi téren megnyilvánuló hasznosságát. A gázművek átlagosan 6%, az elektromos művek 4%, a villamos vasutak 9% körüli nyereséget hoztak. A vízművek esetében néhány százalékos veszteség is előfordult, a csatornázás ugyanakkor bevétel hiányában eleve nem tartozott a nyereségtermelő beruházások közé, fenntartása közegészségügyi szükségszerűség volt. A városok bevételeinek további 51%-a adóból, 18%-a állami dotációból (kormánysegély), 13%-a egyéb forrásból (pl. ingatlanok bevételei) származott. Németországban a közüzemek 6-12%-os nyereséget termeltek, a városi gázgyárak 20%, a vízművek 10-15%-os nyereséggel működtek. Bécsben az 1896-1913 között lezajlott községesítési hullám hatására a költségvetés közüzemi bevételei 14,5%-ra emelkedtek.<sup>72</sup>

A korszerű települési infrastruktúra kiépítése olyan technikai háttérrel és pénzügyi kondíciókat követelt, amelyre a preindusztriális korszakból átöröklött feladatokat ellátó városok nem voltak felkészülve. A szokásos bevételekből nem fedezhető rendkívüli kiadásokat, infrastruktúrafejlesztési beruházásokat, és községesítési költségeket csak hitelből lehetett finanszírozni. Az infrastruktúra kiépítése Európa-szerte kölcsönök felhasználásával történt, a 19. század utolsó harmada a városok nagyarányú eladósodásának kora volt. A hitelfelvétel megindulása az új típusú, szolgáltatás-orientált várospolitikai irányzat térnyerésének kísérőjelensége volt. Mivel a hagyományos bevételi források többnyire a hitelek fedezetéül sem bizonyultak elégségesnek, új típusú forrásokat kellett bevonni. Ezt a szerepet töltötték be a jövedelemtermelő közüzemi vállalatok, amelyek tarifapolitikáját úgy alakították ki, hogy a létesítésükre felvett kölcsönök törlesztésén túl a nem jövedelmező infrastrukturális beruházások hiteleinek törlesztőrészleteit is fedez-

zék. Városgazdálkodási szempontból produktívnak minősültek az ipari-kereskedelmi vállalkozásként működő gáz-, víz-, és elektromos művek, villamos vasutak és téglagyárak, amelyek garantáltan megtérülő beruházást jelentettek. Az egyéb, részben infrastrukturális létesítmények (csatornázás, vásárcsarnokok, kislakások, utak) létrehozása nem minden esetben hozott számszerűsíthető bevételt, de a lakosságtól beszedett díjak és illetékek többnyire fedezték ezek működtetését, illetve e létesítmények közvetett módon hajtottak gazdasági és szociális hasznot.<sup>73</sup> Az Egyesült Királyság városainak adósságállománya az 1870-es évek közepétől a 20. század elejéig eltelt 30 év alatt hatszorosára nőtt. A kölcsönök mintegy 60%-át fordították infrastrukturális fejlesztésekre, víz-, gáz-, és elektromos művek, villamos vasutak létesítésére, csatorna- és útépitésre. A vitathatatlan eladósodási tendencia ellenére az angol városok nem „tántorogtak” a gazdasági összeomlás felé. A közüzemek többsége produktív beruházást jelentett, és állandó jövedelmi forrásként a bevételek közel egyötödét biztosították a városi kassza számára. Emellett a közüzemek magas üzleti értéke is jócskán meghaladta a létesítésükre felvett kölcsönök összegét, tehát a jó irányú befektetési politika a városok vagyonának növekedéséhez vezetett. Németországban valamivel alacsonyabb infrastrukturális célú befektetési hányaddal találkozunk. A városok adósságállományának 51%-a esett a gáz-, víz- és elektromos művek, villamos vasutak, csatorna és útépitések költségeire. A német városok horribilis összegeket fordítottak vízműveik kiépítésére, elsősorban kölcsönök terhére. Bár nem kecsegtetett direkt anyagi haszonnal, a városok beruházási politikájában a csatornázás is kiemelt helyen szerepelt.<sup>74</sup>

A dualizmus évtizedeiben a magyar városok költségvetése jelentős arányban, bár a Nagy-Britanniában szokásosnál kisebb mértékben támaszkodott az adókra és illetékekre. A 20. század első éveiben a jövedelmek legnagyobb része (40-42%) az adó jellegű bevételekből, azon belül is leginkább a községi pótdából származott, ami a polgárság nagyfokú adóterhelését jelezte. Az egyenes állami adóra kivetett községi pótdó a városi háztartás egyik oszlopát jelentette, a dualizmus évtizedei alatt a működőképesség fenntartása érdekében a városok ennek fokozatos emelésére kényszerültek. Mértéke a 20. század első évtizedére legtöbb helyen meghaladta az 50%-ot, több alföldi településen a 100%-ot. A törvényhatósági jogú városokban az 50% körüli átlag volt jellemző, a 20.000 főt meghaladó lakosságú vidéki városok pótdója 1908-ban átlag 62% körül mozgott. Ebbe a csoportba tartozott Szombathely is, 65%-os pótdójával. Budapesten mindvégig az országos átlag alatti volt a lakosság pótdó terhelése (33%), az önkormányzat itt egyéb adó- és vámbevételekkel is gazdálkodott. A rendezett tanácsú és törvényhatósági jogú városok nagy bevételre (28-32%) tettek szert a városi vagyonból, ingatlanokból (erdő- és fölbirtokok, kavicsbányák, téglagyárak), míg Budapesten ennek aránya nem érte el a 10%-ot. Az ingóságok és java-

dalmak jövedelme esetében viszont éppen fordított volt a helyzet. A főváros közel 20%-os bevételhez jutott ilyen jogcímen, miközben a vidéki városok csak 8-12%-hoz. A nyugat-európai tendenciáktól eltérően a magyar kormányzat magára hagyta a városokat, a szerény mértékű állami segélyezés csak 1909-től indult meg. A nyugat-európai folyamatokkal megegyezően ugyanakkor a 20. század elejétől új típusú bevételi forrásként Magyarországon is egyre nagyobb súlyra tettek szert a költségvetésben a városi üzemek jövedelmei, ami a szolgáltató funkciók kiteljesedéséből adódott. A közüzemekből befolyó jövedelmek növekedési aránya felülmúlta az egyéb forrásból származókat. Az aktív községi politikai eredményeként Budapest kiterjedt közüzemi hálózata és vállalatai a bevételek 22%-át termelték meg, ami némileg meghaladta még az angol városok átlagát is. A vidéki városok viszont csak szerényebb, 5%-os részesedést tudtak felmutatni e téren, ami a közüzemek alacsonyabb számából adódott.<sup>75</sup>

A várospolitika főbb hangsúlyai, törekvései magyar városok gazdálkodásában is tükröződtek. Különösen a kiadások szerkezetét vizsgálva érhető tetten az átstrukturálódás jelei, alkalmazkodva a szolgáltatásszervező város új típusú feladataihoz. A kiadási oldalon a legnagyobb önálló tétel az adósságszolgálat képezte, ami a városok eladósodását jelezte. Ennek közel 20%-os aránya megegyezett a brit városok átlagával. A közigazgatási kiadások, azaz az adminisztráció működtetése egymagában tekintve a második legmagasabb kiadásnem volt. A legsúlyosabb terhet a különféle állami feladatok ellátása jelentette. A közoktatási, rendőrségi, katonai, egészségügyi, árvaszéki, anyakönyvi, adóhivatali tevékenységekből az állami feladatnak minősülő rész ellátására fordított összegek a vidéki városokban az összes kiadás 19-20%-át, Budapesten 28%-át tették ki. Az áthárított állami feladatok ellátásáért cserébe ugyanakkor a városok alig kaptak kompenzációt. (A nyomasztó terhek miatt a városok a 20. század első évtizedében eredményes mozgalmat indítottak az államsegély intézményének behozatalára.) A kiadási oldal egyik jelentős tételét képviselték még az adók és egyéb gazdasági jellegű költségek. Infrastrukturális jellegű kiadásokra, a városi intézmények, köztük a közüzemek működtetésére, valamint az úthálózat karbantartására Budapesten tekintélyes összeget, a kiadások 26,4%-át fordították, ami a szolgáltatás-orientált szemlélet térnyerésére utalt, és a korabeli nyugat-európai trendeknek felelt meg. A törvényhatósági jogú városok esetében ez az arány már jóval kisebb, 14,5% volt, míg a rendezett tanácsú városoknál 9%-ot tett ki. A különféle beruházásokra felvett hitelek törlesztő részleteire és az infrastrukturális intézmények fenntartására Budapesten az éves kiadások 45%-át, a törvényhatósági városok átlagosan 35%-ot, a rendezett tanácsúak 26%-ot fordítottak. Infrastrukturális beruházásokra (vízvezeték, csatornázás, gáz- és elektromos művek, tömegközlekedés, út- és hídépítés, városrendezés) Budapest a korszakban 100 millió K-t meghaladó összeget költött. A

10 millió K-s határt három vidéki nagyváros, Kolozsvár, Temesvár és Szeged, az 5 millió K-t Arad, Nagyvárad és Kecskemét lépte túl. Szombathely az országos rangsorban a 15., a rendezett tanácsú városok között a 4. helyen szerepelt. A beruházások teljes összegéből infrastrukturális célra Budapest, Kolozsvár, Arad, Temesvár, Szombathely, Eger és még néhány város fordított 50%-ot, vagy azt meghaladó hányadot.<sup>76</sup>

Az infrastrukturális beruházások költségigénye – Nyugat-Európához hasonlóan – a magyar városokban is messze meghaladta az emelkedő adótételekből és közüzemekből befolyó bevételeket, ezért a fejlesztési programok végrehajtása érdekében szükségszerű volt a hitelfelvétel. A dualizmus korában a városok túlnyomórészt kölcsönökből finanszírozták beruházásaikat, így a 19. század második felétől megindult a magyar városok eladósodása is. Budapest 1890 után, majd különösen Bárczy István polgármestersége alatt, 1907-től tért rá a nagyarányú kölcsönfelvételekre. A felvett összegeket nem a folyó kiadások fedezésére, hanem kizárólag beruházásokra fordították. A kölcsönök törlesztésének biztosítására a város erőteljes községezési politikába kezdett, hogy a városi vállalatok profitját megszerelve teremtsenek elő új jövedelmi forrásokat. Budapest költségvetése a nagyarányú eladósodás ellenére sem omlott össze, mert a közüzemi vállalatok nyeresége a rendes bevételek 26%-át biztosította, bőségesen fedezve a kölcsönök 24%-ot kitevő törlesztő részleteit. A városi háztartás helyzete tehát az eladósodás ellenére nem romlott, a város bevételei és vagyona is dinamikusan növekedett. A községezési politika beváltotta a hozzá fűzött reményeket, a hitelek felhasználásával sikerült végrehajtani a nagyszabású városfejlesztési koncepciókat, anélkül, hogy a lakosság adóterhelése emelkedett volna. Az infrastruktúra-fejlesztési programokat a vidéki magyar városok is csak hitelből tudták fedezni. 1908-ig a vidéki nagyvárosok 10 milliós nagyságrendű kölcsönöket vettek fel, míg a közép- és kisvárosok a néhány százezertől a 4 millió koronáig terjedő adósságállományt halmoztak fel. A törvényhatósági jogú városok közül Budapest messze kiemelkedett 150 millió K adósságállományával. A 10 millió K-s értéket 8 város lépte túl, a többség 2-9 millió K közötti adósság terhelte. A városok gazdasági erejéhez viszonyítva a leginkább eladósodott városok közé tartozott Pozsony, Kolozsvár, Kecskemét és Arad, míg Budapesten arányában a legkevésbé volt nyomasztó az adósságállomány. A kölcsönök felhasználásának irányára utal, hogy az eladósodott törvényhatósági jogú városok többsége az infrastrukturális szempontból fejlett települések csoportjába tartozott. A 109 rendezett tanácsú város közül 1908-ban a 45 település adósságállománya érte el a milliós nagyságrendet. Az egy lakosra jutó, illetve a bevételhez viszonyított adósságállomány átlaga valamivel meghaladta a törvényhatósági jogú városok értékeit. A legsúlyosabban eladósodott település Cegléd, Nagybánya, Losonc, Szombathely és Nyíregyháza volt. A törvényhatósági jogú városok-

kal ellentétben e város csoport képviselői többnyire fejletlen infrastruktúrával rendelkeztek, az ilyen irányú befektetések tehát nem játszottak döntő szerepet az eladósodásban. Ebből a szempontból kivétel volt Szombathely, amely a felvett hitelek a legnagyobb arányban és eredményesebben fordította infrastrukturális fejlesztésekre. Az 1890-es évek gazdaságfejlődési dinamizmusa, illetve a folyamatosan növekvő városi bevételek tapasztalatából táplálkozó optimista várakozások nagy összegű hitelek felvételére sarkallták a városokat. A század végén az általánosan romló pénzügyi helyzet aztán komoly nehézségeket idézett elő a kölcsönök visszafizetése terén. Az eladósodó, pénzügyi összeomlás felé sodródó városok legfőbb követelése a 20. század első évtizedére a pénzügyi helyzet gyökeres rendezése lett. A magyar kormányzat azonban az 1909-ben bevezetett államsegélyen kívül nem hozott érdemi intézkedéseket a válság kezelésére.<sup>77</sup>

### **A MAGYAR VÁROSHÁLÓZAT INFRASTRUKTURÁLIS FEJLETTSÉGE**

Ahogy a német városok az angliai modernizáció eredményeit adaptálták, majd a gyors fejlődés útjára lépve a mintaadó angol mérnöki tudomány eredményeit túlszárnyalták, úgy terjedtek tovább hasonló mechanizmussal az impulzusok hazánk felé is. Magyarországon a földrajzi közelség és az élénk gazdasági és kulturális kapcsolatok révén különösen erősen érvényesült a német példa hatása. Szerencsés helyzet volt ez abból a szempontból, hogy a korszakban a német városok infrastrukturális fejlettsége, a technológiai ismeretek és a műszaki tudományok terén elért fölénye nemzetközi szinten megkérdőjelezhetetlen volt.<sup>78</sup> A magyar városok infrastrukturális felzárkózása, a Nyugat-Európában kifejlesztett technológiák adaptációja a 19. század közepétől indult meg, egyre gyorsuló ütemben. A városi infrastrukturális elemek közül az omnibusz meglehetősen korán, 1832-ben megjelent a fővárosban, általános elterjedése azonban Magyarországon csak az 1850-1860-as évektől, Nyugat-Európához viszonyítva mintegy harminc éves késéssel következett be. Három-négy évtizedes lemaradással, az 1850-1860-as évektől kezdődött meg az első hazai gázgyárak építése is. A 19. század derekán kifejlesztett modern vízművek és csatorna-rendszerek Angliában és Németországban az 1860-1870-es évekre váltak tömegesen elterjedté. Ezek magyarországi adaptációja már valamivel rövidebb idő alatt, két-három évtized múltán, az 1880-1890-es évektől indult meg. A kötöttpályás tömegközlekedési eszközök és az aszfaltozási technológia meghonosítása a fejlett országokat követve már néhány éven belül megtörtént, a 19. század végén kibontakozó elektrotechnikai fejlődés, a villamos művek kiépítése pedig teljes szinkronban zajlott Nyugat-Európával. A „sikeres későn jövő” Magyarország az 1880-1890-es évektől az elektrotechnika, a villamos közlekedés, a földalatti vasút, a telefonközpontok fejlesztés-

tése terén már nemcsak a Monarchián belül vívott ki magának elsőséget, hanem nemzetközi szinten is elismert eredményeket ért el, és befogadó országból technológia-exportálóvá vált.

A korszerű városi infrastruktúra kiépítésében kezdetben kizárólag külföldi, elsősorban német és osztrák, kisebb részben angol és francia szakemberek játszottak szerepet. Ezzel egyidőben az infrastruktúra-piac profitképes ágazataiban megjelent a külföldi tőke is. A gázgyárak jelentős részét német és osztrák befektetői csoportok alapították, az elektromos művek és villamos vasutak tulajdonosai között német és belga befektetői csoportok jelentek meg. Az 1860-1870-es években a hazánkban tevékenykedő külföldi vállalkozások és szakemberek általában még nem telepedtek le az országban. Megrendelések reményében városról-városra járva ostromolták ajánlataikkal a magisztrátusokat, majd az elnyert megbízatások teljesítése után távozva újabb üzletek után néztek. A külföldi mesteremberek letelepedése és a nagyvállalatok magyarországi képviselőiteinek megjelenése az 1880-1890-es évektől vált egyre jellemzőbbé, ahogyan a kereslet bővülése, és a felvevőpiac igényei ennek előfeltételeit megteremtették. A fejlődés újabb állomásaként a század végén a külföldről „importált” szakembergárda, illetve vállalkozó cégek mellett megjelentek a piacon a külföldön végzett magyar mérnökök, és szakemberek, valamint a hazai alapítású cégek is. Az üzleti szektor jóval gyorsabban reagált a változó igényekre, mint a városok közigazgatási gépezete, de néhány innovációban élenjáró település mérnöki hivatala is rugalmasan alkalmazkodott az új kihívásokhoz, s külföldi konferenciák látogatásával, illetve az idegen nyelvű szakirodalom tanulmányozásával bővítették ismereteiket. Egy-egy nagyberuházás előkészítésekor a városok gyakran indítottak delegációkat tapasztalatszerző utakra a fejlett külföldi, elsősorban német városok gyakorlatának tanulmányozására.<sup>79</sup>

A városi infrastruktúra kiépülésének hőskorában nem volt egységes a városok urbanizációs foka, még nem létezett egy általános elfogadott standard, amihez mindenkinek igazítania kellett volna magát. A 19. század végi Magyarországon nagy különbségek voltak város és város között, gyakran még a hasonló nagyságú, és anyagi erejű települések esetében is. A városok közötti civilizációs szakadék nem kizárólag Budapest-vidék viszonylatban, hanem a vidéki városok között is szélesre tárult. Az innovációban élenjáró városokban a technikai infrastruktúra elemei néhány év leforgása alatt teljesen megszokott, sőt nélkülözhetetlen kellékeivé váltak a mindennapoknak, beépültek a polgárok életébe. Eközben a fejlődésből kimaradt, leszakadóban levő települések polgárai a korszerű szolgáltató-rendszerek előnyeiből kimaradtak. Az urbanizáció, az infrastrukturális innováció elsősorban központja a reprezentációs céllal is fejlesztett Budapest volt, de a főváros árnyékában meghúzódó vidéki városok között is akadtak olyanok (pl. Szombathely), melyek az átlagot messze meghaladó teljesítményt felmutatva országos jelentőségű modernizáci-

ós modellt állítottak. A vidéki innovációs gócpontok fontos szerepet játszottak a modern technológiák gyökérverésében, egy-egy régió, s ezáltal az egész ország felzárkózási folyamatának felgyorsításában. Felvállalták az úttörő kísérletezésben rejlő kockázatokat, s hibáikon okulva „később jövők” társaik jelentős helyzeti előnnyel foghattak hozzá az infrastrukturális fejlesztésekhez. A korabeli magyar városok élénk figyelemmel kísérték egymás fejlődését, igyekeztek példát méríteni, tapasztalatokat szerezni a modernizációban előrébb járó településektől. Szaktanácsadás céljából gyakran meghívták a fejlettebb városok mérnökeit, illetve delegációkat indítottak e „mintavárosokba”, hogy a korszerű infrastrukturális létesítmények működését élőben tanulmányozhassák. A műszaki, technikai jellegű ismeretek átvételén túl bevett gyakorlat volt, hogy a közművek működtetésére vonatkozó rendeletek megalkotásában is segítettek egymást a városok, felhasználásra megküldve egymásnak saját szabályzataikat. Az ország több pontján is felbukkanó „mintavárosok” megszületése mögött többnyire nagy formátumú polgármesterek álltak, akik végig gondolt városfejlesztő programjukat erős kézzel vitték keresztül. A személyiség szerepe sokszor döntő fontosságúnak bizonyult, és részben magyarázatát adja annak a jelenségnek, hogy hasonló gazdasági erejű és adottságú települések milyen szélsőségesen eltérő infrastrukturális fejlettségi szintet értek el. Győrben Zechmeister Károly, Szombathelyen Éhen Gyula indított az 1890-es években nagyszabású, hitelekből finanszírozott városfejlesztési programot, Kecskemét Kada Elek energikus városvezetői munkája nyomán lépett a modernizáció útjára. Székelyföldön Marosvásárhely lett a mintaadó település, az 1902-1913 között tevékenykedő polgármester, Bernády György tevékenységének köszönhetően. A fővárosban a polgármesteri széket 1906-tól betöltő Bárczy István megválasztásával köszöntött be új korszak, aki a kiterjedt intézményhálózattal rendelkező, közműrendszereket üzemeltető, aktív szociálpolitikát folytató, szolgáltatásszervező város modelljét olyan sikeresen valósította meg, hogy az eredmények külföldi érdeklődést is kiváltottak.<sup>80</sup>

A magyar városok infrastrukturális fejlettségének összehasonlíthatósága érdekében a Thirring Gusztáv féle statisztikai adatok feldolgozásával egy olyan táblázatot állítottunk össze, amely alkalmas a városok infrastruktúra-ellátottságának összevetésére, és az ennek alapján közöttük a 20. század első évtizedére kialakult hierarchikus rend rekonstruálására. *(Függelék I. sz. táblázat)*.<sup>81</sup> Az adatok összesítése után a városhálózaton belül az infrastrukturális fejlettségi szinteknek megfelelően hat kategória vált elkülöníthetővé. Az I. csoportba, a „teljeskörű infrastruktúrával rendelkező város”-ok közé mindössze négy magyar településnek sikerült bejutnia. Az első helyet az ország vitathatatlanul élenjáró innovációs központja, Budapest szerezte meg. Ezután a községesítési programja révén kiemelkedő Pozsony, majd holtversenyben Nagyvárad és Szom-

bathely következett. Ezek a városok voltak Magyarország legfejlettebb színvonalú, komplex műszaki infrastruktúrával ellátott települései. A II. kategóriát az egy-egy infrastrukturális elemet már nélkülöző, de még mindig „erősen fejlett infrastruktúrájú város”-ok, Kassa, Kolozsvár, Arad, Sopron, Szeged és Győr alkotta. A III. csoportba sorolható 11 város esetében már két-két infrastrukturális elem hiányzott a teljes palettáról, ugyanakkor még több helyen előfordult a magasabb hierarchia-szintet jelző villamosvasút. E „fejlett infrastruktúrájú város”-ok közé tartozott többek között Marosvásárhely, Pécs, Miskolc, Debrecen és Temesvár is. A IV., „közepesen fejlett infrastruktúrájú város” kategóriába sorolható 34 település többségében már három szolgáltató rendszer hiányzott, villamosvasút pedig Újpest kivételével már sehol sem fordult elő. A kategória nagyszámú jelentős középvárost tömörített, köztük a fejlettebb infrastruktúrájú Pápa, Brassó, Eger, Kaposvár, Veszprém, Székesfehérvár és Újpest településeket, valamint a gyengébben teljesítő Szekszárd, Zalaegerszeg, Kecskemét és Nagykanizsa városokat. Az V., „gyengén fejlett infrastruktúrájú város”-ok elnevezésű csoportba 39, zömében alföldi, felvidéki és erdélyi kisváros tartozott. A gázgyárak, vízművek és csatornarendszerek már csak elvétve tűnedeztek fel körükben. A szerény színvonalú útburkolatok és a fejletlen tömegközlekedés mellett a telefonhálózattal és az elektromos művel való ellátottság arányának romlása is szembeűnő volt. A legalsó, „fejletlen infrastruktúrájú város” elnevezésű VI. kategóriába a 10 pontnál kevesebbet szerzett városok tartoztak. 43 településsel ez a csoport volt a legnépesebb. Az ide sorolt városok közös jellemzője volt, hogy a magasabb hierarchiaszintet képviselő közüzemek közül a gázgyárak már egyáltalán nem fordultak elő, de a vízvezetékek és a csatornázás is csak elvétve. Tovább ritkult a villamos művek száma, egy-két kivételtől eltekintve e településeken nem működött sem tömegközlekedés, sem áramszolgáltatás, sem telefonhálózat. A fejlődésből kimaradt kis- és törpevárosokat tömörítő VI. kategóriába tartozó erdélyi, felvidéki és alföldi településeken lényegében csak a petróleumlámpás közvilágítás és valamiféle szilárd burkolattal ellátott út- és járdahálózat képviselte infrastrukturális téren az urbanizáció minimális szintjét. Összegezve megállapítható, hogy a városok mindössze 3%-a rendelkezett teljeskörű infrastruktúrával. A fejlettnak minősíthető I-III. kategóriájú települések együttesen a magyar városhálózat 16%-át, a közepes fejlettségűek pontosan egynegyedét képviselték. A magyar városok 60%-a 1908-ban még az V-VI. kategóriába volt sorolható, tehát elmaradott infrastruktúrával rendelkezett. A reális képalkotás érdekében azonban fel kell hívunk a figyelmet arra, hogy a kisvárosok az infrastruktúra fejlesztése terén eleve helyzeti hátrányban voltak a nagyobb lélekszámú településekkel szemben. A közművek kiépítése ugyanis komoly anyagi erőforrások összpontosítását igényelte és a közüzemi vállalatok rentábilis működtetéséhez megfelelő lakosság számra, fogyasztóra is szükség volt. Ezen túlmenően a beru-



házások finanszírozhatósága szempontjából meghatározó jelentőséggel bírt az egyes városok makrogazdasági környezetben elfoglalt pozíciója, gazdasági fejlettsége, anyagi helyzete is. Sok esetben egyéb tényezők, a települések morfológiai adottságai (kompaktság-szétterültség) és a kedvezőtlen domborzati-geológiai adottságok is hátráltatták bizonyos közművek kiépítését. A polgárság igényessége, illetve elvárásai és a városok vezetőségének aktivitása tehát nem garantálhatta minden esetben a sikert, bár kétségtelen, hogy ez az emberi tényező a legtöbb fejlett infrastruktúrájú település esetében hathatósan hozzájárult a kimagasló eredmények eléréséhez.

A különböző városkategóriák földrajzi eloszlását vizsgálva (*Függelék 8. sz. térkép*) szembevetendő, hogy a legfejlettebb infrastruktúrájú települések az ország nyugati régiójában (Pozsony, Szombathely, Sopron, Győr), valamint az Alföld és Erdély találkozási vonalán húzóódó sávban (Nagyvárad, Arad) helyezkedtek el. Erdélyből mindössze Kolozsvár, az Alföldről Szeged, a Felvidékről Kassa emelkedett ki szigetszerűen, a környező városok átlagos színvonalát meghaladó infrastruktúrális fejlettségi szintjének köszönhetően. A III. kategóriába sorolt, még fejlett infrastruktúrájának minősülő városok közé a Dunántúlról Komárom és Pécs, az Alföldön Debrecen, Szentes és Szabadka, az Alföld peremén Temesvár, Erdélyben Marosvásárhely és Nagyszeben, Észak-Magyarországon Besztercebánya, Eperjes és Miskolc tartozott. Általánosan megállapítható, hogy a fejlett infrastruktúrájú települések a vidéki közép- és nagyvárosok közül kerültek ki, a Beluszky-féle városhierarchiai-kutatások alapján elkülönített két legmagasabb kategóriából, a „regionális központok” és „teljeskörű funkciókkal ellátott megyeközpontok” köréből. Beluszky eredményeihez viszonyítva azonban lényeges eltérések is adódtak. Több „megyeközpont” kategóriájú település (Szombathely, Sopron, Marosvásárhely, Miskolc, Besztercebánya, Eperjes) infrastruktúrája fejlettebb volt jónéhány „regionális központ”-énál, ennek köszönhetően az előbbi városok javítottak városhierarchia-beli helyzetükön. A Beluszky Pál által a megyék teljesítménye alapján körülhatárolt ún. „modernizációs zónák” vonatkozásában szintén sok az egybeesés. Infrastrukturális szempontból is kirajzolódik Budapest és a „nyugat-magyarországi modernizációs ék”-nek elnevezett régió (Pozsony, Szombathely, Győr, Sopron) elsősége. A városok infrastruktúrális teljesítménye ugyancsak igazolja Beluszky azon megállapítását, mely szerint a Felvidék középső része, valamint szerényebb mértékben nyugati fele, és a Közép- és Dél-Dunántúl is lényeges szerepet játszott az ország modernizációjában. Infrastrukturális szempontból azonban az Alföld kiemelt jelentősége nem mutatható ki, sőt a nagyvárosok kivételével településállománya – a korszerű szolgáltató rendszereket nélkülözve – meglehetősen alacsony urbanizációs nívón állt. Az alföldi városokban az urbánus hagyományok hiányán túl azért is lassabban zajlott a szolgáltató-rendszerek kiépítése, mert a települések erős horizontális szétterültsége, illetve az alacsony

népsűrűség miatt a vonalas közművek kiépítése tetemes költségeket igényelt. Végezetül – Beluszky kutatásaival egybehangzó módon – infrastrukturális téren is egyértelműen kimutatható a felvidéki kisvárosok, Kárpátalja és Erdély modernizációs lemaradása.<sup>82</sup>

Az egyes infrastrukturális elemek előfordulási gyakorisága eltérő volt. 1908-ban a vezetékes hálózatok közül az elektromos művek voltak a leginkább elterjedtek. A városok 58%-a rendelkezett áramfejlesztő teleppel és elosztó vezetékrendszerrel. A villamos művek gyakori előfordulása abból adódott, hogy az áramfejlesztő telepek már viszonylag alacsony beruházási költséggel (gőzgépek, dízel motorok és dinamók) is létesülhettek, s az utcai vezetékhálózat sem volt túlságosan drága. Hasonló okok játszhattak közre a telefonhálózatok széleskörű elterjedtségében (55%), amelyet ráadásul nem maguk a települések fejlesztettek, hanem az állam, központi forrásokból. A hazai városok ugyancsak 55%-a rendelkezett aszfalt járdaburkolattal. Ez a magas érték azonban elfedi azt a tényt, hogy aszfaltjárda sokhelyütt csak mutatóban, néhány száz négyzetméteres nagyságrendben fordult elő, és a teljes járdahálózat aszfaltozására kevés városban futotta. A költségesebb aszfalt útburkolat már csak a városok 34%-ában jelent meg, helyenként szintén meglehetősen szerény kiterjedésben. A legkisebb költségigényű, s egyúttal legkezdetlegesebb tömegközlekedési eszköz, az omnibusz a városok 33%-ában üzemelt. A nagyszámú beruházást igénylő közműrendszerek közül Magyarországon a vízvezeték volt a leggyakoribb, a városok 31%-ában megjelenve, majd 20%-os részesedéssel a szintén komoly műszaki létesítmények kiépítését és nagy tőkebefektetést igénylő gázgyárak következtek. A korszak legdrágább burkolattípusa a gránit kockakő volt, ilyen burkolat létesítését csak a városok 18%-a tudta finanszírozni. Korszerű, egész városra kiterjedő csatornarendszert mindössze a települések 13%-a épített ki. Ez a szerény érték abból is adódott, hogy a magas költségigényű beruházás közvetlen anyagi hasznot, illetve megtérülést nem ígért. A szolgáltató-rendszerek közül a városok körében legritkábban (8%) a villamos közúti vasút fordult elő. Ez összefüggött azzal, hogy az összes eddig említett infrastrukturális elem közül ez utóbbi volt a legfiatalabb, amelynek térhódítása a századfordulón éppen kibontakozóban volt, másrészt a beruházási költségek is magasak voltak. A közúti vasút rentábilis működtetéséhez ugyanakkor legalább 20.000 fős lakosság szám szükségeltetett, ami eleve lehatárolta azon városok körét, ahol szóba jöhetett a villamos járatok megindítása.

A fentieket összegezve megállapítható, hogy ugyan a magyar városok eredményei jóval elmaradtak a nyugat-európai fejlettségi szinttől, a dualizmus időszakában infrastrukturális téren egy vitathatatlanul sikeres felzárkózási folyamat zajlott le hazánkban, ami hatékonyan hozzájárult a kontinens egyes régiói között meglévő különbségek fokozatos kiegyenlítéséhez.

**III.**  
**SZOMBATHELY VÁROSFELJŐDÉSE ÉS INFRASTRUKTÚRÁJA A**  
**DUALIZMUS KORÁBAN**



## SZOMBATHELY A 19. SZÁZADI MAGYAR VÁROSHÁLÓZATBAN

### SZOMBATHELY DEMOGRÁFIAI NÖVEKEDÉSE A DUALIZMUS IDŐSZAKÁBAN

A 19. század folyamán Szombathely népessége folyamatosan, s a század derekától az 1890-es csúcspontig egyre gyorsuló ütemben növekedett. A század közepéig évtizedenként 15% körüli gyarapodás mutatható ki, ami az 1815-1857 között eltelt szűk fél évszázad alatt összesen 63%-os emelkedést eredményezett. Az 1860-as évektől a város népességének növekedése meglódult, az évtizedenkénti gyarapodás mértéke a század első felében tapasztalt értéket kétszeresen-háromszorosan múlta fölül. 1857 és 1910 között eltelt újabb fél évszázados periódusban 429%-os növekedés ment végbe, vagyis a népessége megötszöröződött. Szombathely a lakosság számának emelkedési ütemével nemcsak a dunántúli nagyvárosokat (Pécs 186 %, Győr 148%, Sopron 80%), hanem Budapestet (371%) is megelőzte. Szombathely nemzetközi mércével mérve is kimagasló növekedési ütemét csak egyetlen település, Újpest múlta felül.<sup>83</sup>

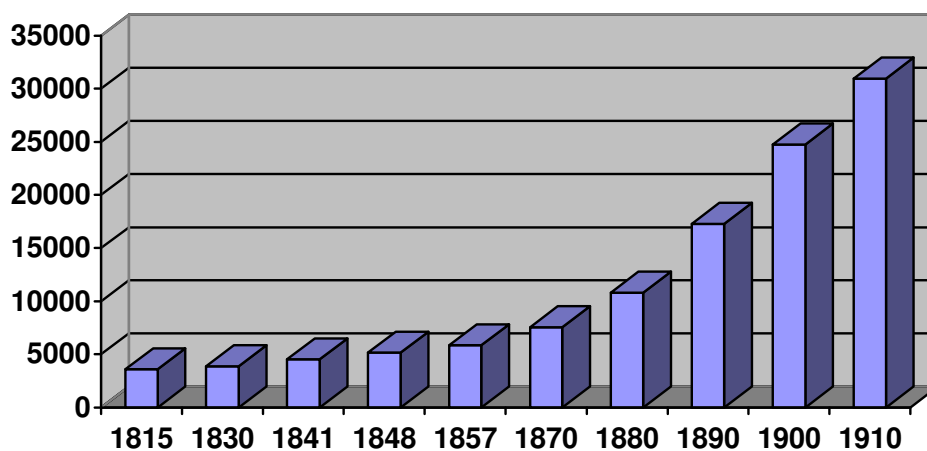
I. TÁBLÁZAT SZOMBATHELY NÉPESSÉGSZÁMÁNAK ALAKULÁSA A 19. SZÁZAD FOLYAMÁN<sup>84</sup>

ÉV	VÁROSLAKÓK SZÁMA (FŐ)	VÁROSLAKÓK SZÁMÁNAK NÖVEKEDÉSE (LÁNINDEXEK) (%)
1815	3.591	100
1830	3.888	108
1841	4.518	116
1848	5.175	115
1857	5.853	113
1870	7.561	129
1880	10.820	143
1890	17.270	160
1900	24.751	143
1910	30.947	125

Szombathely városnövekedésének nagyságrendje a közeli Kőszeggel párhuzamba állítva még jobban érzékelhető. Szombathely a 19. század elején még igazi kisváros volt, népessége csak mintegy felét tette ki Kőszeg lakosságának. Az 1860-as éveiben a két település lakosságszáma kiegyenlített, majd a századfordulóra Szombathely népessége már háromszorosan meghaladta Kőszegét. Az 1. ábrán jól érzékelhető a város népességének 1860-as évektől meginduló gyorsuló ütemű növekedése, mely egybeesett a vasút megjelenésével, de nyilvánvalóan összefüggött az ennek nyomán kibontakozó ipari, kereskedelmi és közszolgálati foglalkoztatotti létszám emelkedésével, illetve a fokozódó munkaerő-kereslet vidéki népességre gyakorolt szívóerejével is. A

19. század második felétől, különösen a század utolsó évtizedétől, a lakosság növekedését elősegítették a közegészségügyi ellátórendszer fejlődése következtében javuló természetes szaporodási mutatók is. Az 1870-1880 között kimutatható 43%-os növekedést az országban egyedül Kaposvár múlta felül 44%-kal. Az 1880-1890 között tapasztalt, minden korábbit meghaladó, 60%-os gyarapodás egyetlen magyar város sem tudta megközelíteni. E kiugró érték egyik magyarázatát az adja, hogy 1885-ben két, addig különálló község csatlakozott Szombathelyhez. Szentmárton és Óperint együttesen több mint 2.000 fővel gyarapította a város lakosságát. Ehhez hozzáadódott még az 1889-ben felavatott lovassági laktanya legénységének létszáma is, minek következtében a városban állomásozó katonai kontingens meghaladta az ezer főt. Az 1890-1900 közötti utolsó gyors növekedési periódus újabb 43%-os népességszám emelkedést hozott. Ezt a növekedési ütemet a korszakban csak Újpest, Csíkszereda, Vajdahunyad és Budapest múlta felül. Ez a századvégi felfutás összefüggött a korszak erőteljes gazdasági növekedésével, a munkaerőpiaci kereslet emelkedésével. Szombathely az 1890-es évek második felében élte dualizmus kori történetének fénykorát. A városba települő hivatalok, a gyalogsági laktanya felépítése, a szövőgyár átadása, az infrastruktúra-telepítő program kibontakozása, a nagyarányú köz- és magánépítkezések munkahelyteremtő hatása összeadódva idézte elő a növekedés századvégi kulminációját. A századforduló után a város növekedése hirtelen lefékeződött, és 1900-1910 között a korábbi ütem felére esett vissza. Ebben a megtorpanásban szerepet játszott az 1890-es évek prosperitásának és optimista várakozásainak megtörése, és a kibontakozó belpolitikai és gazdasági bizonytalanság. Szombathely 25%-os növekményét ekkor már 15 magyar város haladta túl.<sup>85</sup>

*I. ÁBRA SZOMBATHELY NÉPESSÉGÉNEK NÖVEKEDÉSE A 19. SZÁZAD FOLYAMÁN*<sup>86</sup>



Szombathely lélekszámának 1890-1900 között bekövetkezett 53%-os emelkedésével egyidőben a megye lakossága mindössze 6%-kal gyarapodott. Ilyen mértékű aránytalanságot az eltérő természetes szaporodási értékek nem idézhettek elő, nyilvánvaló, hogy Szombathely növekedési többlete a migrációból származott. A bevándorlás nagyságrendjére vonatkozóan csak az 1880-as évektől állnak rendelkezésre adatok. Mint a 19. táblázat alapján látható, a hivatalosan regisztrált letelepülők száma évente átlagosan 80 fő körül mozgott, s ez az érték az első világháborúig stabilan változatlan maradt. Az illegális, engedély nélküli bevándorlókat is figyelembe véve az éves migrációs nyereség ennél valójában még nagyobb volt. A természetes szaporodási mutatók szélsőséges ingadozása révén a betelepülők évente eltérő arányban járultak hozzá a népesség gyarapodásához. Az átlagos 30-60% közötti részesedés bizonyos években megközelítette a 100%-ot, sőt 1891-ben a természetes fogyás folyamatát kizárólag a bevándorlás tudta kompenzálni. A bevándorlók lakhely szerinti összetétele alapján látható, hogy Szombathely vonzáskörzete nem korlátozódott Vas megyére. A város „népességszívó” ereje a környező megyék népesség-produktumát is megcsapolta, de a Dunántúl, illetve az ország távolabbi pontjairól is érkeztek betelepülők. A bevándorlók révén megfiatalodó korösszetételű népesség önreprodukciós képessége különösen a századfordulótól járult hozzá egyre nagyobb mértékben a város további növekedéséhez, a magas természetes szaporodási mutatók kialakulásához. Mint Szabó Gábor kutatásai felhívják a figyelmet, a 20. század elején tapasztalható 14,3 ezrelékes természetes szaporodási ráta az országban egyedülállóan magas volt.<sup>87</sup>

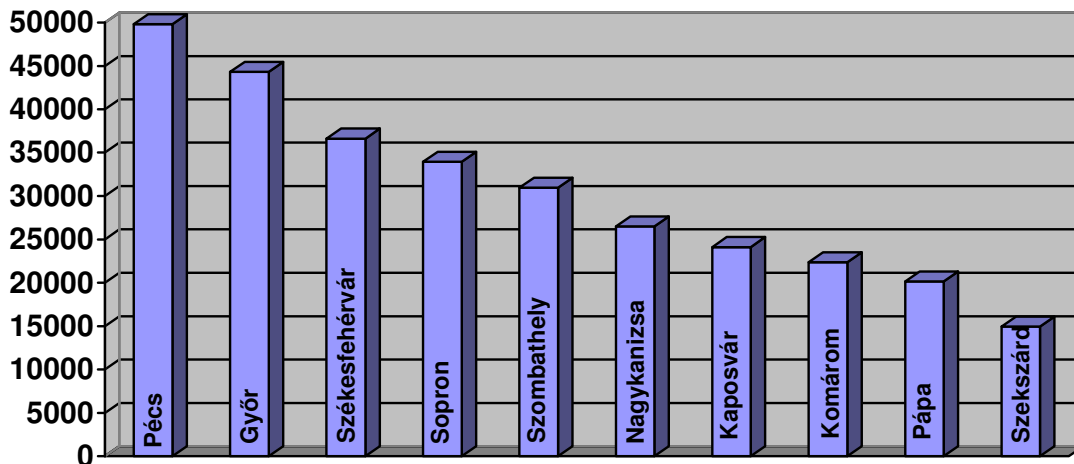
2. TÁBLÁZAT A TERMÉSZETES SZAPORODÁS ÉS A BEVÁNDORLÁS ARÁNYA SZOMBATHELYEN, 1886-1892<sup>88</sup>

ÉV	TERMÉSZETES SZAPORODÁS (FŐ)	LETELEPÜLŐK SZÁMA (FŐ)	ÖSSZES GYARAPODÁS (FŐ)	BEVÁNDORLÁS RÉSZESEDESE A GYARAPODÁSBÓL (%)
1886	95	66	161	41
1887	146	59	205	29
1888	50	75	125	60
1889	195	76	271	28
1890	34	74	108	69
1891	-42	94	52	180
1892	6	71	77	92

A 19. század elején még csak alig 3.000 lelket számláló Szombathely népessége egy évszázad leforgása alatt megtízszereződött, s az egykori kisváros a 20. század első évtizedére 30.000 főt meghaladó középvárossá vált. Szombathely a magyar városok lakosság szám szerinti rangsorában egyre feljebb került. 1857-ben 5.853 fős lakosságával még csak a 79. helyen állt a törvényi szabá-

lyozás után később rendezett tanácsú és törvényhatósági jogú várossá alakult települések között. 1900-ra 24.751 fős lakosságával már a 39. helyen állt. 1910-re 30.947 fővel - az akkori 137 magyarországi város között - már a 29. helyen állt. A dunántúli városok között elfoglalt 1857-es 11. helyezését 1900-ra – összes rendezett tanácsú város társát és Komárom törvényhatósági jogú várost is megelőzve – az 5. helyre javította. A tíz legnagyobb dunántúli város népességszám szerinti rangsora a 2. ábrán látható.<sup>89</sup>

2. ÁBRA A TÍZ LEGNÉPESEBB DUNÁNTÚLI VÁROS LAKOSSÁGA 1910-BEN<sup>90</sup>



### SZOMBATHELY DUALIZMUS KORI GAZDASÁGI FEJLŐDÉSE, ÉS HELYE A VÁROSHIERARCHIÁBAN

Szombathely dualizmus korában tapasztalható dinamikus fejlődése a kiegyezést megelőző fél évszázad eredményeire épült. A város központi szerepének, gazdasági, kereskedelmi és igazgatási potenciáljának megerősödése a 18. század végétől indult meg, összefüggésben azzal, hogy 1777-ben Mária Terézia a települést püspöki székhelyi rangra emelte. Az egyházi hierarchia magas rangú központjaként a Szombathely újkori városfejlődése előtt új utak nyíltak.

A 18. század végétől kezdve Szombathely kereskedelmi ereje fokozatos erősödésnek indult nagy múltú vetélytársa, Kőszeg rovására. A két város között az őrsváltás az 1820-as évek végére lezajlott, a regionális központi szerepkört a térségben Szombathely ragadta magához. A Bácskai Vera cluster analízisen alapuló számításai alapján felállított városkategóriák szerint a 19. század első felében Szombathely a városi funkciót jelző központi szerepkör, illetve vonzáskörzet nagysága alapján országos viszonylatban a középmezőnyben, a tíz felállított kategória közül az ötödikben foglalt helyet. A viszonylag gyenge fejlettségű, kis népességű településtársai közül azonban már a 19. század elején kiemelkedett, s a Dunántúl egyik jelentős városa lett. Kézműipa-



rának és tőkeerős kereskedőinek köszönhetően a két nagy közeli kereskedőváros, Sopron és Kanizsa árnyékában fokozatosan megerősödött. Vonzáskörzetét e két várossal megosztva, azok rovására fokozatosan kiterjesztette, és a nagy kereskedővárosokra jellemző hatósugarú körré fejlesztette. Az 1830-as évekre Szombathely piacközponti funkciói tekintetében a második legjobb minőségű kategóriába sorolható, „erős piacközponti funkciót betöltő” településsé vált. A térség felvevőpiaca, iparcikk- és nyersanyag ellátója, egyház-igazgatási és kulturális központja volt.<sup>91</sup>

A város fejlődése az 1830-1840-es években tovább folytatódott. Szombathely egyre erősödő gabona, bor, gyapjú és fakereskedelme kiterjedt ausztriai kapcsolatokkal rendelkezett. A település már vitathatatlanul Nyugat-Magyarország egyik legfontosabb kereskedelmi központja volt, így nem véletlen, hogy Szombathelynek már a reformkori vasútépítési koncepciók kidolgozásakor is súlyához méltó szerepet szántak. Bár az 1847-ben megnyitott Bécsújhely-Sopron vasútvonal déli irányú továbbfejlesztését a vasúti társaság eredetileg Sárváron át szándékozott megvalósítani, Vasvármegye közbelépett Szombathely érdekében. A megye közgyűlése 1847 őszén a szombathelyi útirány mellett tette le a voksát, az országgyűlési követek utasításaiba is belefoglalva kérelmüket. A Sopron-Bécsújhelyi Vasúttársaság ezután a megye szándékának engedve módosította eredeti elképzeléseit, és Sárvár helyett Szombathelyen keresztül jelölték ki a Nagykanizsán át Fiuméig húzódó meghosszabbítás nyomvonalát. Bár a történelem viharai évtizedekre meggátolták a vasút megépítését, az elképzelések nem merültek feledésbe, és hatással voltak a későbbi vasútfejlesztési koncepciók kidolgozására.<sup>92</sup>

A szabadságharc leverése után fokozatosan konszolidálódó helyzetben újrainduló vasútépítkezések kezdetben elkerülték a várost. A Bécs-Győri és a Budapest-Pragerhofi vonalak megnyitása folytán Győr városa néhány évre monopolhelyzetbe került, az egész Dunántúl gabonakereskedelmének központja lett. Szombathely kereskedelmét, korábbról meglévő gazdasági pozícióit érzékeny veszteségek érték, mert a győri kereskedők a közvetlen felvásárlásra térve kikapcsolták a várost a közvetítő kereskedelemről. E kedvezőtlen irányú folyamatnak 1865-ben a vasút szombathelyi megjelenése vetett véget, mely ismét mozgásba hozta a jó adottságokkal rendelkező település gazdaságát. A Déli Vasúti Társaság Sopron-Szombathely-Nagykanizsa vonalának megnyitása friss életet lehel a hagyományosan meglévő észak-déli tengelyre felfűződő, addig csak közúton szerveződő gazdasági, kereskedelmi kapcsolatokba, megnyitva az utat Bécs, és az Adriai tenger irányába, Trieszt felé. Az 1871-72-ben megépült Győr-Szombathely-Graz vasútvonal egy erre merőleges kelet-nyugati tengelyt hozott létre, mely az ország fővárosát is elérhető közelségbe hozta. Az elkövetkezendő évtizedekben Szombathely központtal sugarasan kiépülő helyi érdekű vasutak rendszere a régió kereskedelmi forgalmát, gazdasági javait még inkább a

megyeszékhelyre koncentráta. 1883-ban a Szombathely-Kőszeg, 1889-ben a Szombathely-Pinkafő, 1891-ben a Szombathely-Pozsony, 1894-ben a Szombathely-Rum vonalakat adták át. A tudatos vasútfejlesztési gyakorlatnak köszönhetően Szombathely a Nyugat-Dunántúl legnagyobb vasúti csomópontja lett. A helyi érdekű vonalaknak is köszönhetően a századfordulón 11 irányba ágaztak szét a város közlekedési kapcsolatai, csakúgy, mint Budapest esetében. A vasúti vonalak számát tekintve Szombathely a 20. század elején a rendezett tanácsú városok között és a Dunántúlon is az első helyen állt. Hat vonalával országos viszonylatban Budapest, Temesvár és Szatmárnémeti után következett, Miskolccal, Debrecennel és Szabadkával osztozva a negyedik helyen. Szombathely vasúthálózatbeli rangját fémjelezte, hogy az állam 1895-ben ide telepítette a MÁV Üzletvezetőségét, melynek illetékességi területe a városban működő járműjavító műhelyhez hasonlóan a megyehatárokon túlnyúlva, a Dunántúl nagy területeire kiterjedt. Szombathely a Nyugati Vasútvonal mentén sorakozó 42 állomás között már 1875-ben a legnagyobb kereskedelmi forgalmat bonyolította le. A pályaudvar személyforgalma a 20. század első évtizedében meghaladta az évi kétmillió főt, amivel a város Budapest és Pozsony után Magyarország harmadik legnagyobb utasforgalmi központjának rangját nyerte el. A település kereskedelmi potenciálját fémjelezte, hogy évi 4 millió mázsát meghaladó vasúti teher-, illetve áruforgalma alapján az országos rangsorban Budapest, Temesvár és Szabadka után a negyedik helyen állt. A Vas megyei kereskedők több mint fele Szombathelyen lakott, a város virilistáinak majd egynegyede is ebből a foglalkozási kategóriából került ki. A helyi érdekű vonalak kiépülése elősegítette a város vonzáskörzetében található községek áruinak beáramlását, megerősítette Szombathely kereskedelmi központi szerepét. A szerencsés közlekedésföldrajzi fekvésének, és az osztrák tartományok közelségének köszönhetően a külföldre irányuló kereskedelmi forgalom, különösen a gabonakivitel rendkívül élénk volt. Az 1880-as évek végéig a város kereskedelmének nem kedvezett az európai méretű gabonaértékesítési válság és a Nyugati vasút tarifapolitikája, mely megnövelte a szállítási költségeket. Az 1889-től életbe léptetett zóna-tarifa aztán igen kedvező hatást gyakorolt, megnövelve a szombathelyi kereskedők versenyképességét. A 20. század elején a megyében megtermelt gabona 60%-a exportra került, Ausztria és Bajorország is vevő volt a vasúton szállított olcsó magyar gabonára. Az 1880-as évek elejétől a marha- és sertéskereskedelem, az 1890-es évektől a fakereskedelem is fellendült, de a cukorrépa, burgonya és takarmányok jelentős része is exportra került. A közvetítő kereskedelemről Szombathely, mint a megye legnagyobb vasúti csomópontja és gabonapiaca, sokat profitált.<sup>93</sup>

A város gazdaságában vitathatatlanul kiemelkedő szerepet játszó kereskedelem mellett a dualizmus időszakában megindult a nagyipar kiépülése is. A dinamikusan fejlődő gazdaságú város, a

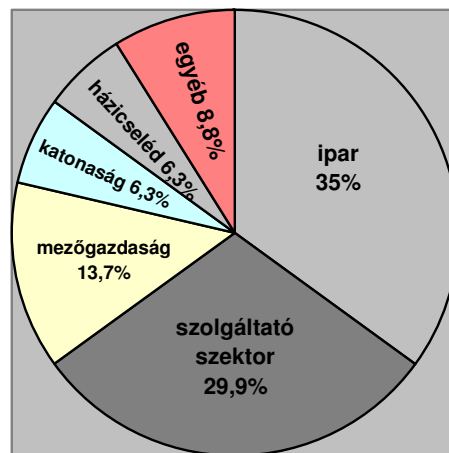
rendelkezésre álló szabad munkaerő, a folyamatosan bővülő felvevőpiac és a jó forgalmi adottságok vonzották az ipari üzemek megtelepedését, bár Szombathely soha nem vált tipikus gyáripari központtá. A városban - az 1900-as statisztikai kimutatások szerint - 15 „ipari nagyvállalat” működött. A helyi nagyipar profiljában kiemelt hangsúlyt kapott a mezőgazdasági gépgyártás. A 19. század közepén alapított családi vállalkozásokból kinövő két nagyvállalat közül a Mayer E. Fiai gépgyár az 1910-es években már 500, a Pohl E. és Fiai gyár 400 munkást foglalkoztatott. A vállalatok mezőgazdasági gépeket, malomberendezéseket, vas- és fémöntvényeket, turbinákat, majd a századfordulótól kezdve benzin- és dízelmotorokat is gyártottak. Minőségi termékeik keresettek voltak a hazai és osztrák piacon, de Oroszországba, Romániába, Szerbiába és Bulgáriába is szállítottak. A nagyüzemek közé tartozott az 1871-ben létrehozott vasúti járműjavító műhely, ahol a 20. század elején 500 munkás dolgozott. Ugyanekkor létszámmal működött az 1899-ben, Doctor S. Hermann cseh gyáros által alapított szövőgyár is. A könnyűipart képviselte továbbá három bőrgyár, az élelmiszeripart két nagyteljesítményű gőzmalom, és két ecet- és szeszgyár. Szombathelyen meghatározó jelentőségű volt az építőanyag ipar is. A város 6 téglagyárában több mint 300 munkás dolgozott. A nagy körkemencékben évi 20 millió téglát állítottak elő, melynek egy része a megyén kívül talált piacra. A cement-illetve betonipart három cég képviselte a városban. Közel száz munkás dolgozott a nagy fűrésztelepeken és fafeldolgozó üzemekben, ahol elsősorban Stájerországból importált alapanyagokat dolgoztak fel. (Wolf, Geiszt, Holzheim). A város vegyiparát egy 130 főt foglalkoztató gyufagyár, egy szappangyár, valamint a légszeszgyár képviselte. A város téglagyárainak, valamint bőr- és malomiparának termékei jelentős arányban kivitelre kerültek, és az osztrák piacon leltek gazdára. A város nagyipari létesítményibe a dualizmus időszakában 7-9 millió korona értékű beruházás történt.<sup>94</sup>

Az ipar és kereskedelem mellett város hitelszervezete is fejlett volt. A megye legnagyobb pénzüintézetei, a Szombathelyi Takarékpénztár Rt (1867), a Szombathelyi Általános Takarékpénztár Rt (1875), a Vas megyei Takarékpénztár Rt (1885) és a Mezőgazdasági Takaré- és Hitelbank Rt (1897) a városban működtek. A századforduló után alakult a Szombathelyi Iparosok Takarékpénztára (1905), a Nyugatmagyarországi Gazdasági Takarékpénztár (1908), A Vármegyei Központi Takarékpénztár (1911) és a Szombathelyi Egyházmegyei Takarékpénztár (1912). A nagyszámú, jelentős betéti állományú helyi takarékpénztárak mellett kiemelt rangot kölcsönözött a városnak az Osztrák-Magyar Bank fiókjának 1900-ban történt ide telepítése. A magyar városhálózat pénzüintézeti funkcióit, illetve hierarchiáját vizsgáló Gál Zoltán kutatási eredményei szerint Szombathely a korszakban nemcsak regionális, hanem országos szinten is jelentős pénzügyi-pénzüintézeti központnak számított. A banki betétforgalmi adatok alapján a 20. század első

évtizedében az elsőrangú „regionális-innovációs centrumok” közé tartozott. A dunántúli városok közül mindössze Székesfehérvár, Győr és Pécs előzte meg a rangsorban.<sup>95</sup>

A város gazdaságának szerkezete jól tükröződik a foglalkozási csoportok arányaiban. A századfordulós állapotokat bemutató 3. ábra alapján látható, hogy a lakosság legnagyobb részét az ipar foglalkoztatta. A 35%-os részesedés dunántúli viszonylatban Győr után a legmagasabb, de országos szinten is kimagasló volt. Szombathely közlekedési csomópont jellegéből adódóan az ipar után a közlekedési ágazatban dolgoztak a legtöbben (12,1%). A város gazdaságának meghatározó ágazatát képviselő kereskedelemről élők aránya is magas, 8,9%-os volt. A település kiterjedt központi funkcióinak bizonyosságként a közszolgálati alkalmazottak részesedése szintén elérte a 8,9%-ot. Az utóbbi három kategória összesítéséből az tűnik ki, hogy az ipar után 30%-kal a szolgáltató szektor képviselte a második legnagyobb szegmenst a munkaerőpiacon. Ez az érték dunántúli viszonylatban kimagasló volt. A mezőgazdasági jellegű tevékenységet végző östermelők és napszámosok együttes aránya 13,7%, országos viszonylatban átlagon aluli volt. A városban található lovassági és gyalogsági laktanya révén a város lakosságának 6,3%-a katonaság kötelékében teljesített szolgálatot. Ugyancsak 6,3%-ot tett ki a házcseledség aránya, ami a Dunántúlon a második legmagasabb érték volt, de országos összehasonlításban is a legfejlettebb városok adataihoz közelített. A cseledség magas aránya a polgári életforma nagyarányú elterjedtségét és a lakosság jólétét, a fizetőképes keresletet jelezte. Szombathely foglalkozási szerkezete a századfordulón az iparban és a szolgáltató szektorban tevékenykedők 60%-os aránya, illetve a mezőgazdasági dolgozók alacsony részesedés révén városias, korszerű struktúrát mutatott.<sup>96</sup>

3. ÁBRA SZOMBATHELY FOGLALKOZÁSI SZERKEZETE (ÖSSZES NÉPESSÉG), 1900<sup>97</sup>



A 19. század második felében több tényező egymásra hatására lezajló látványos városfejlődés eredményeként a századfordulóra Szombathely a Dunántúl egyik legjelentősebb városává emelkedett. A regionális centrum rangját a sűrű városhálózattal rendelkező Észak- és Nyugat-Dunántúlon azonban nem tudta kivívni. Mivel a települések vonzáskörzetei átfedték egymást, a központi funkciók, illetve intézmények több település között oszlottak meg. E kényszerű funkciómegosztás miatt Szombathely Győrrel, Sopronnal, Veszprémmel és Székesfehérvárral a központi funkciók terén osztozni kényszerült. Beluszky Pál kutatásainak köszönhetően objektív mutatókkal is igazolható, hogy Szombathely a hazai városhálózat „elit csoportjába” tartozott, a 18. helyezést elfoglalva az országos településhierarchia rangsorában. A hierarchia szint alapján a város a „teljesértékű fejlett megyeszékhelyek” közé sorolható. A településhálózatban elfoglalt hely, a város funkcionális típusa és társadalmi fejlettsége alapján kialakuló komplex jellemzők alapján Szombathely a „városi társadalmú, jelentős városi tradíciókkal rendelkező, urbánus megjelenésű középvárosok” kategóriájába tartozott.<sup>98</sup>

#### **A VASÚT SZEREPE SZOMBATHELY DUALIZMUS KORI VÁROSFEJLŐDÉSÉBEN**

Szombathely dualizmus kori városfejlődésében a vasútnak kiemelkedő jelentősége volt, mint ezirányú meggyőződésüknek már a kortársak is gyakran hangot adtak. A mára közhelyszerűvé vált megállapítást a várostörténeti szakirodalom is átvette, sokszor azonban olyan végletekig leegyszerűsített formában, miszerint az elmaradott vidéki kisváros felemelkedésének megindítója és fejlődésének kizárólagos forrása a vasút lett volna. A kérdéskör árnyaltabb megközelítéséhez a közelmúltban hasznos adalékokkal szolgált Tilcsik György. A vasút városfejlődésre gyakorolt hatásait elemezve kimutatta, hogy már 1847-ben, a térségre vonatkozó első vasúti tervek kidolgozásakor a szombathelyi útirányt támogatták a döntéshozók. A nyomvonal kijelölésekor a város gazdasági erejére, a településhierarchiában kivívott fölényére hivatkozva esett a választás Szombathelyre. Ilyen kontextusban tehát félreértés lenne azt gondolni, hogy a város csupán a vasút megjelenésének, a véletlen jószerencsének köszönhette kiemelkedését. A tézis megfordítva igaz. A 19. század közepére megerősödött város saját teljesítményével, a megszerzett regionális központi szerepkör birtokában vonzotta magához a vasútvonalat. Ez a megállapítás természetesen nem mond ellent annak a vitathatatlan ténynek, hogy a dualizmus időszakában tapasztalható rohamos léptékű városfejlődés egyik fő indukátora, dinamizálója a vasúti csomópont szerep volt.<sup>99</sup>

A vasút, mint a 19. század egyik legnagyobb húzóerőt kifejtő infrastrukturális tényezője, megjelenése után komplex módon visszahatott a város fejlődésére, és új távlatokat nyitott az eleve jó adottságokkal rendelkező város előtt. A technika vívmányaként Monarchia nagyvárosaival

létrejött szoros összeköttetés kiemelte a várost félperifériális helyzetéből, és bekapcsolta az ország, illetve Európa vérkeringésébe. A vasút révén a település a gazdaság és a népesség növekedéséhez új lendületet, ösztönző erőt kapott. A magyarországi viszonylatban szokatlanul erőteljesen kiépülő szárnyvonalak sugaras rendszere kiterjesztette a város vonzókörzetét, megsokszorozta az áru- és személyforgalmat. A közlekedési csomópont-szerep megnövelte a város idegenforgalmát, kereskedelmi forgalmát, a helyben lakó kereskedők jövedelmét, valamint a város vám- és illeték bevételeit. A vasút révén javuló szállítási feltételek stimulálták a helyi ipar fejlődését is. A nyersanyagok és késztermékek gyors és olcsó célba juttatásának lehetősége sok vállalkozót vonzott a városba, nagyüzemek sora telepedhetett meg. A vasút közvetlenül is teremtett munkalehetőségeket. A nagyszámú forgalmi személyzet mellett a vasút működését kiszolgáló adminisztratív és ipari-műszaki létesítmények új munkalehetőségek tömegét teremtették meg. A Nyugat-Dunántúl vasútforgalmi és -igazgatási központjaként Szombathely vonzó lehetőséget kínált különböző állami szervek, hivatalok ide helyezésére is. Az egyre nagyobb számban megtelepülő közigazgatási, államigazgatási intézmények tovább erősítették a városi funkciókat, a központi szerepkörök halmozásával Szombathely a régió elsőrangú közigazgatási-gazdasági központja lett. A vasút munkaerő-igénye, illetve az iparban és a szolgáltató szektorban áttételesen indukált munkaerő-hiány fellépése felgyorsította a népesség Szombathelyre áramlását. A gyorsan növekvő lakosság ellátásának szükségyszerűsége fokozta a helyi ipar és szolgáltatási szektor megrendeléseit, és hathatós módon hozzájárult a város gazdasági erejének és adóbevételeinek növekedéséhez. A vasút megjelenésével tehát egy többszörösen visszacsatoló öngerjesztő mechanizmusú fejlődési folyamatot indult be.<sup>100</sup> A vasút gazdaságdinamizáló szerepét már a kortársak is világosan felismerték: *„Ezen vasúti hálózat által nyert kedvező összeköttetéseink nagy tényezők voltak váltó üzlet, s pénzforgalmi viszonyaink szerencsés kifejlődésére és fokozására; pénzügyintézeteink, iparosaink és nagykereskedőink felszaporodására.”*<sup>101</sup> – hangzott el az értékelés 1877-ben a városi közgyűlésen. A vasút nélkül Szombathely a dualizmus időszakában soha nem juthatott volna el arra a fejlettségi szintre, melyet sikerült elérnie.

## VÁROSFEJLESZTÉS, VÁROSSTRATÉGIA, ÉRDEKÉRVÉNYESÍTÉSI KÜZDELMEK

### VÁROSFEJLESZTÉS STRATÉGIÁK, CÉLOK ÉS ESZKÖZRENDSZEREK

Szombathely előbbiekben vázolt dinamikus fejlődése a vitathatatlanul kedvező adottságokon túl nem pusztán a szerencsés véletlenek összejátszásából adódott. A kimagasló teljesítmény mögött városi, megyei és országos politikusok érdekérvényesítési erőfeszítései, színpalak mögött zajló politikai egyeztetések, tudatosan és eredményesen képviselt stratégiai törekvések álltak. A város a dualizmus időszakában fokozottan támogatta, sőt sokszor komoly anyagi áldozatok és érdekharcolás árán érte el stratégiai fontosságú intézmények, központi szerepkört biztosító pozíciók megszerzését, vasútvonalak építését, közigazgatási, igazságszolgáltatási, katonai, oktatási és kulturális intézmények, ipari létesítmények megtelepedését, és a város műszaki infrastruktúrájának fejlesztését. A város döntéshozói tisztában voltak azzal, hogy a település rangját, versenypozícióját javító intézmények közvetlen anyagi hasznot is hajtottak, amennyiben új munkahelyeket teremtettek és növekvő városi adóbevételeket hoztak. A város kiépülését a közgyűlés az építetőknek, beruházóknak biztosított adókedvezmények rendszerével is ösztönözte.<sup>102</sup>

A város tudatos fejlesztésének szándékát első alkalommal 1864-ben deklarálta a közgyűlés, annak apropóján, hogy küszöbön állt az első Szombathelyt érintő vasútvonal megnyitása, mely a kortársakat várakozással, a jövőben kitáruló új lehetőségek reményével töltötte el. A közgyűlés kinyilvánította: *„polgári kötelességének ismeri a tevékenység terére lépni, s mindazt, a mi akár közvetlenül a jelennek, akár közvetve a jövő nemzedéknek javára szolgálhat, ... létrehozni. ... Ily tényezőnek tekintetik a város elhelyezési tervét felvenni, és arra figyelni, hogy a városi csinosság, szilárd építkezés, tüzi biztonság, szabad közlekedés, kereskedelmi forgalom, iparüzlet és mind azon érdekek előmozdítassanak, melyek a község felvirágzására ... szükségesek.”*<sup>103</sup>

1877-ben a Nemzeti Bank fiókjának Szombathelyre helyezéséért indított kampány alkalmával a városvezetés ismételten kinyilvánította erkölcsi felelősségét a település fejlődése, illetve a stratégiai jelentőségű intézmények megszerzésének fontossága szempontjából. Hasonló tartalmú általánosságokat fogalmazott meg Varasdy Károly polgármester 1885-ös programbeszédében is. Egy évtized múltán, az 1890-as évek közepén fogalmazódott meg először hivatalos szinten a törvényhatósági jog elnyerése iránt támasztott igény, mint Szombathely stratégiai célja. Ezzel egyidőben lépett a nyilvánosság elé az első konkrét elemeket is tartalmazó polgármesteri programmal Éhen Gyula, 1895-ben. A település előtt álló legfőbb feladatként a közegészségügyi helyzet rendezését és a modern infrastrukturális intézményhálózat kiépítését jelölte meg. A polgármester tevékenységének hatására megkezdődött a szolgáltatásszervező város irányába történő

elmozdulás, s általánosan elfogadott stratégiai célként deklarálták a községesítést, azaz a városi tulajdonú üzemek alapításának fontosságát. Az országos viszonylatban kiemelkedően fejlett infrastruktúra birtokában a századfordulón a kortársak Szombathelyt „mintaváros”-ként emlegették. A város jó hírét vitték szét a Magyar Mérnök és Építész Egylet szombathelyi kirándulásának résztvevői 1900-ban, majd 1910-ben a rendezett tanácsú városok polgármestereinek kongresszusára érkező vendégek. A városvezetés erősíteni akarta a dinamikusan fejlődő városról kialakult kedvező képet, többek között olyan propaganda-kiadványnak is tekinthető kötetek támogatásával, mint amilyen Bodányi Ödön 1910-ben napvilágot látott, Szombathely eredményeit tárgyaló színvonalas kötete volt. A város igyekezett felhasználni, konkrét eredményekre váltani a jó hírnévben rejlő potenciális lehetőségeket, okulván a múlt hibáiból, amikor a város fejletlen közállapotai miatt esett el bizonyos állami intézmények ide telepítésétől. A tudatos imidzsformálás hozzájárult a város idegenforgalmi bevételeinek jelentős növekedéséhez is. Mindemellett a századfordulótól az első világháborúig terjedő időszakban a város előtt lebegő legfontosabb cél az eladósodás okozta pénzügyi válságból való kilábalás, a költségvetés helyzetének konszolidálása volt. Szombathely 1904-től csatlakozott a rendezett tanácsú városok mozgalmához, mely a városok hatékony érdekvédelmét, s többek közt anyagi helyzetük javítását tűzte ki fő feladatául. Ebben az időszakban született meg a korábbi polgármester, Éhen Gyula tollából a „városszabályozási és fejlesztési program” címet viselő munkaanyag. Az 1904-ben publikált program kidolgozója Szombathely jövője szempontjából a kiemelt feladatok közé sorolta a katonai igazgatási funkciók erősítését és a városrendezési, utcahálózat-fejlesztési tevékenység felgyorsítását. Sürgette a hiányzó „önkormányzati várospolitikát” megalkotását, mely reálisan felméri a város pillanatnyi helyzetét, lehetőségeit, és fejlesztési irányokat, programot jelöl ki. 1908-ban a közgyűlésen belül megalakult Városi Polgári Párt adott közre városfejlesztési programot, egységes városrendezési terv kidolgozását, hatékony ipartelepítési politika kidolgozását, a középiskolák számának szaporítását, a községesítés folyamatának megújítását javasolva. E követelések szellemiségében fogant az 1914-ben megválasztott polgármester, Kiskos István által meghirdetett program, mely új jövedelmi források bevonásával, a félbemaradt községesítési folyamat újraindításával, és aktív ipartelepítési politikával kívánt a város fejlődéséhez új alapot teremteni.<sup>104</sup> A modern tömegkommunikáció, a sajtó eszközt felhasználva 1918-ban a város fizetett reklámhadjáratot kezdett, hogy „*a város idegenforgalmának növelése, de különösen új gyárvállalatok letelepedésének előmozdítása céljából a várost, s annak gazdasági és kulturális intézményeit külföldön, elsősorban Ausztriában és Németországban hirdetések terjesztése útján*” megismertesse.<sup>105</sup>



A következőkben azokat a területeket vesszük számba, melyek a korszakban a városvezetés részéről megkülönböztetett figyelemben részesültek, melyeket a politikai döntéshozók a város fejlesztése érdekében kiemelt stratégiai célként kezeltek.

### VASÚTFEJLESZTÉSI KONCEPCIÓK

Mint az 1847. évi példa is mutatta, a vasútvonalak kijelölésekor a vasúti társaságok üzletpolitikai érdekei mellett gazdasági-stratégiai szempontokat is figyelembe vettek, s a megyei vezetés is aktívan fellépett székvárosának fejlesztése érdekében. Az 1860-es évek elején a vasút kiépítése újra napirendre került. A város 1862-től akcióba kezdett, hogy a létesítendő Déli Vasút útvonalát Szombathelyen át jelölje ki a kormányzat. Miután a város a megyével összefogva 1863-ban ilyen irányú közös kérelmet terjesztett az uralkodó elé, és Hollán Ernő is közbenjárt az ügy érdekében, ez év őszén megszületett a Szombathely számára kedvező döntés.<sup>106</sup> A vasútvonal 1865. évi megnyitása után is fennmaradt a megye és a város között a jó együttműködés. Mivel a partnerek érdekei szerencsésen egybeestek, a rendezett tanácsú Szombathely mindig bátran számíthatott fellettes hatóságának pártfogására. A Szombathely vasúti csomóponti szerepének erősítését célzó törekvések a megye részéről az elkövetkezendő időszakban is fokozott támogatásban részesültek. Szombathely az 1860-as évektől a megyével karöltve tudatos vasútfelvezetési koncepcióval igyekezett a város fejlődéséhez tartós alapot teremteni. Amikor a Közlekedési Minisztérium tervbe vette a Győr-Graz vonal kiépítését, Vasvármegye mindent elkövetett annak érdekében, hogy „*a megyének, és így Szombathely város érdekének is leginkább megfelelő*” útirányban haladjon majd a vasút.<sup>107</sup> A megyei választmány a Győr-Kisbuda-Sárvár-Szombathely-Körmend nyomvonalat találta a legmegfelelőbbnek. A város közgyűlése a javaslatot támogatva 1868 elején levélben fordult a szombathelyi kötődésű Horváth Boldizsár igazságügy miniszterhez, közbenjárását kérve a kérvényezett útirány engedélyezése érdekében. Tulok János városi bíró vezetésével egy társulat is alakult, mely aláírásgyűjtésbe kezdett a városban és a környező településeken az új nyomvonal támogatása érdekében.<sup>108</sup> Márciusban a vármegye feliratot intézett az országgyűléshez, hangsúlyozva, hogy a megye lakossága szempontjából a kért útirány módosítást „*életfontosságúnak*” tekintik.<sup>109</sup> Ezzel egyidőben Szombathely városa képviselőkkel álló delegációt menesztettek Pestre. A kormánytagokkal és országgyűlési képviselőkkel tárgyaló küldöttség biztató hírekkel térhetett haza, kedvező fogadtatásra találtak Deák Ferencnél is, aki az ügy érdekében személyes közbenjárását is felajánlotta. 1869 elején a város a Közlekedési Minisztériumi befolyásos államtitkárától, a szombathelyi származású Hollán Ernő kapott hasonló ígéretet. A több szálon futó sikeres lobbitevékenység révén a vállalkozást végül siker koronázta. Az 1871-72 fo-

lyamán megnyitott, Budapest felé közvetlen összeköttetést teremtő vasútvonal döntő módon hozzájárult a város vasúti csomóponti szerepének megerősödéséhez.<sup>110</sup>

1885-ben Pozsony a Közmunka és Közlekedési Minisztériumhoz fordult abból a célból, hogy Pozsony és Szombathely között közvetlen vasútvonal épülhessen. Az ügy érdekében a vasi megyeszékhely is aktivizálta magát, azonnal felvette a kapcsolatot Pozsony városával és a minisztériummal. 1885. októberében az érintett vármegyék, valamint Pozsony és Szombathely városa képviselői egyeztető értekezletet tartottak, melyen végrehajtó bizottságot alakítottak, majd közös delegációt indítottak a minisztériumba, az ügy sikerének előmozdítására.<sup>111</sup> Az új vasútvonal létrehozását Szombathely elsőrangú stratégiai célnak tekintette, kiépülésétől számottevő kereskedelmi forgalomélénkítő hatást remélt. Megnyílása lehetőséget kínált arra, hogy Vas megye új piacokat szerezzen (pl. a pozsonyi nemzetközi marhavásár révén), illetve fokozódjon Szombathely vasútforgalmi csomópont jellege, növekedjen a város vonzáskörzete a Répcelak környéki, addig távol eső területek integrálásával. A Pozsony, illetve déli irányban majdan Fiume felé megnyíló közvetlen közlekedési összeköttetés ígérete immár nemzetközi viszonylatban is kiemelt csomóponti rang megszerzésével kecsegtette a várost. A közgyűlési képviselők a terv megvalósítása érdekében a szerveződő társaság 10.000 Ft névértékű törzsrészevénye jegyzésére tettek kötelezettségvállalást, arra hivatkozva, hogy a vasútvonal létesítésétől Szombathely városa *„oly közgazdasági előnyöket vár, és jövő nagysága oly fontos tényezőjéül tekinti, hogy annak létesítéséhez a város anyagi erejéhez mérten járulni a város jól felfogott érdekéből folyó kötelességének tekinti.”*<sup>112</sup> A város 1886 őszen a vasút nyomvonalába eső ingatlanai ingyenes átengedéséhez is hozzájárult.<sup>113</sup> 1889-re eldőlt, hogy az eredeti szándékokkal ellentétben a vasút nem a megyeszékhelyen keresztül, hanem Sárváron áthaladva teremt majd összeköttetést Fiume felé. Szombathely városát hátrányosan érintette ez a koncepcionális változás, de sietett a módosult feltételek között is a számára legelőnyösebb megoldás irányába terelni az eseményeket. Újabb stratégiai célként azt kívánták elérni, hogy a vasútvonal Sárvárról ne Zalaegerszegre, hanem a vasi megyeszékhely felé vegye az útirányt, *„figyelemmel azon nagy hátrányokra, amelyek előállhatnak azon esetre, ha Pozsony-Fiume között az összeköttetés Szombathely kikerülésével létesíttetnék.”* A városvezetés minden erejét latba vetve küzdött, az újabb vasútvonal megszerzéséért. Szombathely akaratának nagyobb nyomatókat adva további 10.000 Ft-os részvényjegyzésre tettek ígéretet arra az esetre, ha a város kívánsága teljesül. Ezen kívül a szokásos kapcsolati tőke felhasználásával kormányzati körökben is igyekeztek a döntéshozatalt befolyásolni.<sup>114</sup> Szentmártoni Radó Kálmánt, Vas vármegye főispánját, felkérték, hogy a kormánynál vesse latba befolyását a város érdekében.<sup>115</sup> A megyei vezetés részéről Károlyi Antal alispán is megnyilatko-

zott a kérdésben: „Ugy vagyok meggyőződve, hogy Szombathely azóta vett nagyobb lendületet, azóta jött nagyobb figyelembe, mióta a vasuti forgalom központjává vált. Ez volt mostani nagyságának forrása. A tervezett világforgalmi vonalból való kimaradás minden esetre nagy baj volna.”<sup>116</sup> 1889 márciusában a város küldöttsége a főispán és az alispán vezetésével Baross Gábor miniszternél járt, több vasútpolitikai stratégiai cél – köztük a pozsonyi vasút Szombathelyre vezetése ügyének – támogatása érdekében. Baross nem látott lehetőséget Szombathely közvetlen beágaztatására, így a város kénytelen volt megelégedni azzal a lehetőséggel, hogy a Sárvár-Kiscell-Boba-Jánosháza-Ukk-Zalaegerszeg vonalba Porpácson keresztül bekapcsolódhasson. A város ennél kedvezőbb eredményt Széll Kálmán és Horváth Boldizsár közbenjárása ellenére sem tudott kiharcolni. A vasútvonal megnyitására 1891 őszén került sor, a város ünnepélyes külsőségek közepette fogadta az első begördülő szerelvényt, és Baross Gábort.<sup>117</sup>

Szombathely támogatta az egyéb vicinális vonalak kiépítését is. 1888-ban a Szombathely-Pinkafő vasútépítő konzorciumnak ingyenesen átengedte a vonal létesítéséhez szükséges városi földterületet. A város ugyanígy felkarolta az 1898-ban a tervbe vett Pinkavölgyi vasút létesítésének eszméjét is. A Szombathely kereskedelmi forgalma, élelmiszer-ellátása, és a helypénz jövedelem növelése szempontjából fontosnak tartott vonal kiépítéséhez a város törzsrészcvények jegyzését helyezte kilátásba. A konzorcium szervezése azonban lassan haladt, ezért a város egészen új utakra lépett. Éhen Gyula polgármester kezdeményezésére 1901-ben Szombathely maga vette kézbe a vasútfejlesztés ügyét, a létesítési engedélyt birtokló vállalkozói csoport e jogát átruházta a városra. A városi mérnöki hivatal megkezdte a szükséges nyomjelzési és lejt mérési munkák elvégzését, és a vasútvonal műszaki terveinek és költségvetésének elkészítését. Bár a vasútvonal kiépítésére a városnak erős eladósodása miatt a későbbiekben nem nyílt lehetősége, az ügyet az első világháborúig állandóan napirenden tartották, s a város anyagi lehetőségeihez mérten mindent elkövetett a vállalkozás sikere érdekében.<sup>118</sup>

Szombathely tudatosan igyekezett építeni saját „karrierjét”, komoly anyagi áldozatokra is vállalkozva a jövőbe mutató beruházások érdekében. Intő példaként tekintettek a közeli Kőszeg és Zalaegerszeg példájára, melyek a vasútvonalaktól távol, elszigetelt helyzetben vegetáltak.<sup>119</sup>

#### **KATONAI LÉTESÍTMÉNYEK TELEPÍTÉSE**

A város kezdettől fogva nagy erőfeszítéseket tett nagyobb katonai alakulatok Szombathelyre telepítésére. 1870-ben város a kormányzat felé ajánlatot tett, hogy befogadja a honvédséget, és laktanyát is építtet számára, ha az állam erre 20 éves kamatmentes kölcsön folyósítását biztosítja. 1872-1873-ban egy katonai bizottság mérte fel a város adottságait, megfelelő helyszínt keresve

egy dandárparancsnokság esetleges elhelyezéshez. Az építendő laktanya, gyakorlótér és kórház céljára a város ingyenes telek rendelkezésre bocsátását ajánlotta fel, azonban e próbálkozások még konkrét eredmény nélkül maradtak.<sup>120</sup>

1879-től a vármegye kezdeményezésére egy lovassági ezredlaktanya létesítésének előkészületei indultak meg. Szombathely ingyenes építési telket, gyakorlótérrel, illetve anyagi hozzájárulást ajánlott meg. A városnak komoly érdekharcot kellett vívnia Kőszeggel, ahol addig nagyszámú katonaság állomásozott, és a szombathelyi laktanya felépítésével, illetve a legénység kivonásával komoly anyagi és presztízsveszteséget szenvedett volna. Szombathely törekvései nem vezettek volna sikerre a város vezetőségének aktív érdekérvényesítő erőfeszítései nélkül. 1885-ben a város kaszárnya bizottságot állított fel, majd küldöttséget menesztett a főispánhoz, pártfogó támogatását kérve. 1885 nyarán prominens szombathelyi városatyák is felszólaltak a törvényhatósági bizottság ülésén, mely hamarosan meghozta döntését, s a megye érdekében hivatkozva székvárosát jelölte ki az építkezés helyszínéül. Az 1889-ben felavatott laktanya a megye és a város összefogásából származó előnyök tipikus jele volt, melyre országszerte számos hasonló példa akadt. A megyei vezetés érdemeit elismerve a város díszpolgárai sorába iktatta Szentmártoni Radó Kálmán főispánt és Reiszig Ede alispánt, a laktanya ügyében tanúsított segítségükért.<sup>121</sup>

1893-ban a Honvédelmi Minisztérium elrendelte Szombathelyen egy gyalogzászlóalj, egy hadkiegészítő kerületi parancsnokság és egyiegészítő zászlóalj elhelyezését. A város magára vállalta a katonaság által kijelölt telek kisajátítási költségeit, a tervek elkészíttetését és a laktanya felépítését. Az 1896-ban megindult munkálatok fedezésére a város egy többszáz ezer forintos kölcsön felvételére kényszerült, melyhez Széll Kálmán közbenjárásának köszönhetően jutott a város. A törlesztő részletek előteremtéséhez a város segítségére sietett a vármegye is, rendszeres évi hozzájárulást folyósítva.<sup>122</sup>

A város 1903-ban kapott hivatalos értesítést a Pozsonyi Cs. és Kir. Hadtestparancsnokságról egy tüzérezred laktanya felépítésének eshetőségéről. A város a kínálkozó alkalmat megragadva ígéretet tett a laktanya felépítésére és a szükséges gyakorlótérek megszerzésére, annak ellenére, hogy az előzetes számítások szerint a vállalkozás nem ígérkezett nyereségesnek, mert az építkezésre felveendő kölcsön törlesztő részleteit a hadsereg által fizetendő térítési díjak nem fedték volna maradéktalanul. A város ennek ellenére is vállalkozott a beruházásra, a város stratégiai érdekeire hivatkozva. A laktanya tervei is készen álltak már, amikor 1908-ban váratlan fordulat állt be. A kormányzat átszervezésre hivatkozva elállt eredeti szándékától, így a korszak utolsó laktanya-alapítási kísérlete nem sikerül.<sup>123</sup>

### KÖZIGAZGATÁSI INTÉZMÉNYEK, HIVATALOK MEGSZERZÉSE

1876-ban, amikor a sajtó megszellőztette, hogy napirenden van a Királyi Ítéltábla decentralizálása, a város sietett delegációt indítani Budapestre, annak kieszközlésére, hogy az egyik székhelynek Szombathelyt jelöljék ki. A küldöttek a tárgyalásról biztató pénzügyminiszteri és az igazságügy miniszteri ígéretekkel tértek haza. A város a cél elérése érdekében az épület felépítésének tetemes költségét is magára vállalta volna, akár hitelfelvétel árán is. Néhány évnyi szünet után az ügy 1880-ban került újra terítékre. Az ítéltáblát egyik osztályának Szombathelyre helyezése érdekében újabb bizottság utazott a fővárosba, hogy kormánykörökben megtegye a „szükséges” lépéseket, ám a kormányzat újabb halogatás után csak 1889-ben tűzte napirendre a kérdést. Ekkor a város ismét feliratot készített, melyet kinyomtatva megküldtek a döntés befolyásolására képes politikusoknak, és immár a harmadik küldöttséget is útnak indították az igazságügy miniszterhez. Eközben természetesen a többi potenciális jelölt, így Győr és Sopron is minden erejét latba vetve próbálkozott számukra kedvező döntést kicsikarni. Az élesedő küzdelemben Szombathely 1890-ben újabb kedvező ajánlatokkal próbálta elnyerni a Kormányzat jóindulatát, ígéretet téve arra, hogy a székház felépítésén túl az ide települő bírák és ügyészek számára több éven át lakhatási támogatást fog nyújtani. Bár a város minden kapcsolati tőkét igénybe vette, és a „*vármegye nagyjai*” is közbenjártak a cél érdekében, a város erőfeszítéseit ezúttal nem koronázta siker, a regionális szerepkört biztosító ítéltábla nem került Szombathelyre. A hivatalos indoklás szerint a Szombathelyen tapasztalható lakáshiány miatt hiúsultak meg a város tervei.<sup>124</sup> A szombathelyiek csalódottságát csak némileg enyhítette az a körülmény hogy 1889 októberében a megyei hatáskörű királyi törvényszék új helyszínre, a megye és az állam együttműködésében felépült Szily utcai palotába költözhetett.<sup>125</sup>

1890-ben a város jelentős hivattal gazdagodott. A kormányzat a pénzügyigazgatóság, adóhivatal és pénzügyi bizottság központját kívánta szombathelyre helyezni. A város önként ajánlkozott a szükséges épület biztosítására, és nagy összegű hitelt felvéve, 1891-re felépítette az impozáns székházat.<sup>126</sup>

1888-ban érkezett a hír Szombathelyre, hogy a kormányzat országszerte vidéki államvasúti üzletvezetőségi központokat szándékozik létrehozni. A város azonnal reagált és feliratot intézett a Közmunka és Közlekedési Minisztériumhoz, az egyik ilyen intézmény Szombathelyre helyezése érdekében.<sup>127</sup> A „*legbefolyásosabb vezérférfiú*”-t, Széll Kálmánt is felkérték, hogy vesse latba befolyását a város ügyéért.<sup>128</sup> 1889-ben küldöttséget menesztettek a minisztériumba, s a megyei közgyűlés is kérvényt terjesztett fel, hogy a dunántúli központot a megyeszékhelyre helyezték.<sup>129</sup> 1889-ben még nem voltak túl biztatóak a kilátások. Baross Gábor kijelentette, hogy

az igazgatóságot „magasabb vasúti érdekek figyelembe tartásával ... kénytelen lesz Győrött elhelyezni.”<sup>130</sup> Több eseménytelen év leforgása után a már-már feledésbe merült ügyben hirtelen kedvező fordulat állt be. 1893. októberében dr. Török Sándor polgármester a városi közgyűlésen arról tájékoztatta a képviselőket, hogy „a hírlapokból és közbeszédből is értesültek ... hogy az államvasutak budapest-jobbparti üzletvezetőségének kihelyezése” tervbe lett véve. Tekintettel arra, hogy „Szombathely vasúti hálózata folytán azon városok közé tartozik, melyek az üzletvezetőségre igényt tartanak”, a polgármester indítványára újabb küldöttséget választottak, hogy „a magyar kormányt, s az egyes befolyásos személyeket a város érdekeinek” támogatására megnyerjék.<sup>131</sup> Ezúttal Ernuszt Kelemen országgyűlési képviselőt is megkeresték, aki közbenjárást ígért a Kereskedelemügyi miniszternél.<sup>132</sup>

A városba 1894. februárjában érkezett meg a hír, hogy az Üzletvezetőség megszerzéséért folytatott vetélkedésből a dunántúli városok közül – Győrt ezúttal megelőzve – Szombathely került ki győztesen. A döntés megszületésében – a város kedvező közlekedéscsoporthelyi adottságain túl – vitathatatlan volt Széll Kálmán érdeme. „Szombathely feltámadott!” üdvözölte patetikus hangvételű cikkében a kétségtől nagy horderejű döntés megszületését a helyi sajtó.<sup>133</sup> Az eufórikus légkörben város magára vállalta a hivatal elhelyezéséhez szükséges kétemeletes épület terveztetését és felépítését. A munkálatok fedezetére hitelt vette fel, s az épületet 1895 októberében átadták.<sup>134</sup>

#### **AZ OKTATÁSI-KULTURÁLIS INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE**

Szombathely kiemelt stratégiai célnak tekintve az oktatási pozíciók erősítését. E hosszabb távon megterülő befektetések képviselték a helyi fejlesztési törekvések egyik fő csapásirányát. A város elkötelezettségét jelezte, hogy Szombathely az iskolák fenntartására a népoktatási törvényben kötelezően előírt támogatási mérték többszörösét fordította, s rendszeres éves segéllyel támogatta a felekezeti iskolákat is. A város ezen túl jelentős erőket investáltak az iskolahálózat fejlesztésébe, támogatta új iskolák alapítását.<sup>135</sup>

Amikor 1869-ben esély kínálkozott arra, hogy az állam által létrehozni szándékozott tanárképző iskolai hálózat egyik képezdijének esetleges Szombathelyre helyezik, a város nyilatkozatban kötelezte magát, hogy ebben az esetben vállalja a szükséges létesítmények felépítését. Az 1872-74-ben a tervbe vett főreáltanoda céljára ingyenes telek és építőanyag biztosítására, valamint az építési munkálatok egy részének finanszírozására tett ígéretet a város,<sup>136</sup> kinyilvánítva, hogy az iskola létrehozása „a város közönségének szellemi és anyagi” érdeke, s „e közérdekű cél keresztülvitelét anyagi erejéhez mért áldozatokkal elősegíteni ... kötelességének” tartja.<sup>137</sup>

Az 1860-1870-es iskolaalapítási kísérletei az állam és a város pénzügyi gondjai miatt zátonyra futottak, 1886-ban azonban a város törekvéseit végre sikerre vezettek. Amikor a helyi polgárság gyűjtést indított egy közép kereskedelmi iskola létrehozása érdekében, a város magára vállalta a szükséges telek és épület biztosítását, majd a főispánhoz fordult, állami és megyei segély kieszközlése céljából. A megye meg is szavazza az iskola felszerelésére a segílyt, és a városhoz hasonlóan küldöttséget indított Budapestre, hogy a kormányzatnál előadják kérvényüket. Az összefogásnak köszönhetően a kormány elvállalta az iskola fenntartását, a tanárok fizetését, mely 1886. szeptemberében megnyitotta kapuit.<sup>138</sup>

1891-ben a város az új főgimnáziumi épület költségeihez járult hozzá 20.000 Ft-tal, melyet hitelből fedeztek. Ugyanekkor a városi elemi iskolával közvetlenül szomszédos két emeletes Líceum épületét is megvették hasonló összegért, oktatási célra.<sup>139</sup> A belvárosi tantermek zsúfoltsága miatt 1898-ban az óperinti városrészen új iskolát építettek. 1900-ban a város felépítette a felső kereskedelmi iskolát. 1904-ben a szentmártoni városrész új elemi iskoláját és a mellette épült óvodát adták át. Ezek létesítését a város hitelből fedezte, csakúgy, mint a III. kerületi népiszkola felépítését és a polgári fiúiskola bővítését 1909-ben.<sup>140</sup>

1909-ben a város a növekvő létszámú középiskolai tanuló elhelyezésére új iskola építését, egy főreáliskola alapítását kérvényezte a kormányzattól. A vallás és közoktatási miniszter a szombathelyi kötődésű Székely Ferenc igazságügy miniszter közbenjárásának köszönhetően az 1912/13-as tanévtől állami költségen megindította az iskola működését. Az ideiglenes helyiségekben elhelyezett iskola épületének felépítését a város vállalta, de ennek kivitelezésére a világháború kitörése előtt már nem került sor. A szintén kérvényezett leány középiskola megindítására a város erőfeszítései ellenére csak a háború után került sor.<sup>141</sup>

1912-ben Széll Kálmán, Székely Ferenc, Békássy István főispán és Herbst Géza alispán hathatós közbenjárásának köszönhetően rangos oktatási intézménnyel gazdagodott a város. A Belügyminisztérium a községi közigazgatási tanfolyam iskoláját, és a hozzá kapcsolódó internátust Szombathelyre helyezte. A város a telek megvásárlását és az építkezés finanszírozását ismét nagy összegű hitelből finanszírozta.<sup>142</sup>

A város jelentős összegeket költött oktatási célokra, de pozícióit nem sikerült lényegesen javítania, nem vált igazi iskolavárossá. Szombathely sokat áldozott kulturális és szociális intézmények létesítésére, működtetésére. A Színház, a Megyei Árvaház, a Fehér Kereszt Egyesület Árvaháza, a Múzeum és a Kultúrház, a Vármegyei Közkórház felépítéséhez ingyenes telkek átengedésével, építőanyaggal és pénzsegéllyel, a fenntartási költségekhez alkalmi, vagy rendszeres támogatásokkal járult hozzá.<sup>143</sup>

### **IPAR- ÉS BANKTELEPÍTÉS, BERUHÁZÁS-ÖSZTÖNZÉS**

A dualizmus korában a városok részéről általánosan tapasztalható gyakorlat volt, hogy ipartelepítési célzattal a városok ingyenes telket, építőanyagot, adómentességet kínáltak a gyáralapítóknak. A városok vetélkedtek is egymással. Adó- és telekpolitikájukkal, kedvezmények nyújtásával igyekeztek megnyerni maguknak befektetőket, akiknek ennek révén lehetőségük nyílt arra, hogy több város ajánlata közül a számukra legkedvezőbbet válasszák. A városvezetés Szombathelyen is tisztában volt az ipari üzemek megtelepedésének sokoldalú előnyével. Az új munkahelyek növelték a biztos fizetéssel rendelkező munkásság létszámát, ami egyrészt a városi költségvetés számára azonnal érzékelhető többletbevételt hozott, a keresetek utána szedett pótdadó révén, másrészt hozzájárult a fogyasztás, illetve a fizetőképes kereslet emelkedéséhez, s ezáltal a városi kereskedők jövedelemének gyarapodásához. Az ipari üzemek a mentességek lejárta után adó-, vám- és illetékfizetési kötelezettségük révén hozzájárultak a város bevételeinek növekedéséhez.<sup>144</sup>

Szombathely városa első alkalommal 1872-ben élt a beruházás-ösztönző kedvezmények eszközével. A szerveződő légszuszvilágítási társulat gyárának elhelyezésére 1.100 öles telket bocsátottak a vállalat rendelkezésére, 50 éves ingyenes használatra.<sup>145</sup> Az 1890-es évek közepén megalakuló másik energiaszolgáltató vállalat, a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt irányában hasonlóan nagyvonalú gesztust gyakorolt a város, amikor díjfizetési kötelezettség nélkül korlátlanul rendelkezésre bocsátotta utcáit az elektromos vezetékek elhelyezésére, és a villamosvasúti sínek lefektetésére.<sup>146</sup>

1893-ban mozgalom indult a városban egy dohánygyár létesítése érdekében. A polgármester ez ügyben személyesen vezetett küldöttséget Budapestre. Szombathely városvezetése most első alkalommal tett kísérletet arra, hogy a „kijárásos” rendszer lehetőségével élve egy ipari üzem megtelepítéséhez szerezzen kormányzati segítséget. Bár a miniszterelnök a szokásos kincstári optimizmussal nyilatkozott a város esélyeiről, az ez alkalommal alaptalannak bizonyuló biztató szavak ellenére a gyár létrehozása később mégis elmaradt.<sup>147</sup>

A századforduló nagyformátumú polgármestere, Éhen Gyula nagy hangsúlyt fektetett az ipartelepítésre. A pamutszövő gyár megtelepítése alkalmával tanúsított eljárás jól példázza, hogy milyen komplex beruházásösztönző eszközrendszert alkalmazott a város, illetve meddig tudott és volt hajlandó elmenni a kedvezmények biztosításának nagyságrendjét illetően. A város közönsége 1899-ben értesült arról, hogy a Doktor Herman S. csehországi cég gyapotszövő gyárat szándékozik létesíteni Szombathelyen. A város addigi legnagyobb, az előzetes túlzó híresztelések szerint várhatóan 1000-1200 embernek munkát adó ipari üzem megszerzéséért a város korábban nem tapasztal aktivitást és áldozatkészséget tanúsított. A gyár létesítéséhez szükséges telket



16.000 Ft-ért megvásárolta, és tulajdonjogilag átadta a vállalkozásnak. Az építkezéshez 800.000 téglát szállított, s hitelfelvétel árán is vállalta, hogy hat éven át évi 30.000 Ft segélyt folyósít a vállalatnak. Ezek betetőzéseként 15 évre mindenféle helyi adó (pótadó, úttadó, stb.) alól mentességet adott a szövőgyárnak. Az első szövőszéket Éhen Gyula polgármester indította el 1900. január 22-én.<sup>148</sup>

Az előbbieken vázolt komplex ipartámogatási politika körvonalazódása mellett Éhen Gyula kezdeményezésére a századfordulótól újabb, kifejezetten a kisiparosok védelmét szolgáló elemek is megjelent a helyi iparpártolás. 1900-ban a polgármester javaslatot tett egy szövetkezet és árucarnokok létesítésére kormányzati és városi támogatásból, a kisiparosok számára, foglalkoztatásuk biztosítása érdekében. Kezdeményezte, hogy sürgessék meg a kormányzathoz az 1896-ban beadott memorandum elintézését, melyben azt kérvényezték, hogy Szombathelyen önálló, a Soproni Kerületi Ipar- és Kereskedelmi Kamarától független testület létesülhessen. A helyi iparosok megélhetésének védelme érdekében megalkották a házalás megtiltó szabályrendeletet. 1901-ben a város felkarolta a helyi Ipartestület indítványát, hogy a helyi kisipar támogatására és tőkegyűjtés céljára hitelszövetkezet létesüljön. E kezdeményezést a város pártfogó állásfoglalásával a továbbította a belügyminiszterhez.<sup>149</sup>

1901-ben a város legnagyobb gépgyára a Mayer E. Fiai vállalat fizetéseképtelenné vált, és a termelés leállása fenyegetett. A városi közgyűlés deklarálta, hogy ez a válság „*közgazdasági, szociális és város politikai szempontokból a város érdekeit is mélyen érinti*”, hiszen a gyár megszűnése miatt a város elesne egy jelentős adóbevételtől, s szociális feszültségek keletkeznének, mert 300 munkás és családjaik megélhetése forog kockán. Ez áttételesen a város gazdaságát azért is hátrányosan érintette volna, „*mert az itt letelepült munkások bérüket itt költik el*”, míg a csőd együtt járna a helyi piacon a fizetőképes kereslet csökkenésével. A „*munka nélküliek segélyezése tekintetében financialiter*” jelentkeznének költségvetési gondok a város háztartásában. A város a fenti okokra hivatkozva igyekezett gyárat megmenteni a tönkremeneteltől, kimondva, hogy a „*gépgyár fentartását közgazdasági és szociális vonatkozásai folytán fontos városi érdeknek tekinti, és ennél fogva a gyár fentartását célzó törekvéseket és az állandó üzembentartásnak létesítését és biztosítását erejéhez és viszonyaihoz képest támogatni fogja.*”<sup>150</sup> A demonstratív szándékú nyilatkozaton túl Éhen Gyula polgármester tárgyalásra Budapestre utazott, a későbbiekben pedig aktív részese volt a vállalat megmentésére, és részvénytársasági formában való újjászervezésére megszerveződött helyi gazdasági és társadalmi erők sikeres összefogásában.<sup>151</sup>

A századforduló után az ipartelepítési sikertörténeteknek vége szakadt. 1901-ben egy tejszín és vajgyárat, 1906-ban papírhüvely és orsógyárat, egy tejüzemet, 1908-ban kaptafa és sá-

fagyárat, 1910-ben csőkarimagyárat, egy szivarszipka és papírnemű gyárat, 1914-ben vasmű gyárat létesíteni szándékozó hazai és osztrák vállalkozók keresték meg a városvezetést. A város örömmel fogadta az újabb ipartelepítési szándékokat, és lehetőségeihez mérten igyekezett kedvezményeket nyújtani. A szokott módon, ingyenes telek és építőanyag felajánlásával, illeték, vám- és adómentesség biztosításával igyekeztek vonzó környezetet teremteni, de a városokat versenyztető, kalandor természetű vállalkozók közül végül egy sem telepedett Szombathelyre.<sup>152</sup>

Pénzintézet megtelepítése érdekében a város először 1877-ben lépett akcióba, amikor felvetődött a Nemzeti Bank felállításának lehetősége. A város szerette volna elérni, hogy a vidéki fiókok egyike Szombathelyre kerüljön. Ennek megalapozására egy színvonalas elemző tanulmány készítettek a város gazdasági erejének bemutatására, az ipari termelés és a kereskedelmi forgalom nagyságának, valamint a vasúti csomóponti szerep birtoklásából származó előnyök részletes felsorolásával. A propagandaanyagot a város 300 példányban kinyomtattatta, hogy a döntési pozíciókat birtokló politikusoknak, illetve a város pártfogóinak szakmailag megalapozott háttéranyagot adjanak lobbytevékenységük kiejtéséhez. A nyomtatványt megküldték a pénzügyminiszternek is, azzal a kéréssel, hogy vegye pátfogásába a város törekvéseit. A városnak végül 1900-ban – Széll Kálmán közbenjárásának köszönhetően – sikerült azt elérnie, hogy az Osztrák-Magyar Bank, az állami jegybank fiókjának Szombathelyre helyezték, amit a Sopronnal folytatott vetélkedés, presztízsharc jelentős állomásaként ünnepelet a város.<sup>153</sup>

#### **A VÁROSI INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE**

A város fejlesztésére irányuló törekvések egyik hangsúlyos területe volt a polgárság életteréül szolgáló település fizikai állapotának, külső képének, felszín alatti és feletti infrastrukturális szolgáltató-rendszereinek folyamatos korszerűsítése. Legkorábban és legélesebben jelentkező közlekedési-közbiztonsági problémák az 1860-1870-es évektől elsőként az utcahálózat, a járdák és közlekedési utak, a közvilágítás fejlesztését, illetve a tömegközlekedési eszközök megjelenését tették szükségessé. Ezzel párhuzamosan erősödtek fel a lakosság részéről a közegészségügyi helyzet javítására irányuló elvárások, melyek igényt formáltak a csatornahálózat tökéletesítésére, majd az 1890-es évektől a vízvezeték kiépítésére. Az áramszolgáltatás, a villamos közlekedés és a telefonhálózat megjelenése a 19. század utolsó évtizedére esett. A városban magvalósult infrastrukturális beruházások nem pusztán a helyi lakosság igényeit szolgálták ki. Fontos szerepet játszottak infrastruktúra-érzékeny iparágak letelepítésében, de rangos állami intézmények helyszínének kiválasztásakor is számottevően javították Szombathely esélyeit, versenypozícióját más városokkal szemben. Az infrastruktúra-fejlesztés hatásait a későbbiekben részletesen elemezzük.

### A VÁRMEGYE ÉS A VÁROS VISZONYA

Szombathely, mint a vidéki városok többsége, városfejlesztési programjai kidolgozásához és végrehajtásához nem részesült állami segítségnyújtásban, olyan műszaki és anyagi támogatásban, mint Budapest. Az állami segítségnyújtás kimerült a Közegészségügyi Mérnöki Szolgálat által ingyenesen rendelkezésre bocsátott a csatorna- és vízmű tervek elkészítésében, illetve a hitelfelvételi lehetőségek megkönnyítésében. Szombathely saját erejére és önálló kezdeményezőképességére volt utalva, legfeljebb a megye támogatására számíthatott, ez helyettesítette valamelyest az állami támogatás hiányát.

A vármegye alapvető érdeke volt székvárosának, Szombathelynek fejlesztése, ha másért nem is, hát reprezentációs okokból. Ebből természetesen az következett, hogy a megye és a város érdekei e tekintetben alapvetően megegyeztek. A megyei iniciatívák így rendre kedvező fogadtatásban részesültek Szombathelyen, és általában a város önálló kezdeményezései is támogatásra találtak a törvényhatóságnál. A törvényhatóság azért is hajlamos volt támogatni a városi programokat, mert sok esetben olyan személyek kerültek a polgármesteri székbe, akik élvezték a megyei vezetés bizalmát, és hűséges, pártpolitikai szempontból is megbízható szövetségesnek bizonyultak.<sup>154</sup>

Vasútpolitikai kérdésekben teljes volt az összhang a megyei és városi vezetés törekvései között. A megye székvárosának vasúti csomóponttá fejlesztését szorgalmazta, a centralizált vasúthálózat kiépítésének híve volt, ami találkozott a város céljaival. Az 1870-es évekig a megyétől indultak ki a kezdeményezések, melyekhez a város csatlakozott, az 1880-1890-es évektől azonban a vicinális vonalak kiépítése idején a város törekvéseit részesítette pártfogásban a megye.<sup>155</sup>

A megye a város mögé állt 1878-ban, anyagi támogatást folyósítva az épülő Színház és Városháza költségeihez. Az 1880-as évek közepén Óperint és Szentmárton községek Szombathelyhez csatolásához is engedélyezte a megye. 1886-ban a kereskedelmi iskola létesítésére irányuló városi törekvést a törvényhatóság anyagi részvállalása, és a főispán személyes közbenjárása vezérelte sikerre. Az 1880-as évek második felében a lovassági laktanya ügyében is konstruktív együttműködés alakult ki az építető megye és a helyszínt biztosító város között. Az 1889-ben Szombathelyen megnyílt igazságügyi palota felépítéséhez a megye nagy összegű támogatást nyújtott. A város felkérésére a fő- alispán az 1890-es évek közepén sokat fáradozott annak érdekében, hogy a MÁV Üzletvezetőség Szombathelyre kerüljön. 1897-ben a szombathelyi csatornahálózat létesítésére felvett városi kölcsön törlesztéséből vállalt anyagi részesedést a megye.<sup>156</sup>

A dualizmus időszakában Szombathely, mint rendezett tanácsú város, a megyei törvényhatóságnak volt alárendelve. Ebből az alaphelyzetből a városra nézve számos előny származott,

de a függőségi viszony egyúttal állandó konfliktusforrás is volt a városi autonómia és a felettes megyei hatóság érdekeinek ütközőpontjában. A megye és a város viszonya ambivalens volt. Varasdy Károly polgármester 1885-ben az anya-gyermek kapcsolathoz hasonlította a megye és a város viszonyát, hangsúlyozva ugyanakkor Szombathely igényét autonómiájának tiszteletben tartására. A törvényhatóság időnként megnyilvánuló határozott beavatkozásai érzékenyen érintették az önrendelkezésében korlátozott települést. A városi határozatok kötelező megyei jóváhagyásának rendszere hátráltatta, lassította az ügyintézés menetét, amit Szombathely terhes és sérelmes gyakorlatnak érzett. Ez a tapasztalat, illetve a megyei fennhatóság alóli szabadulás igénye érlelte meg azt az igényt, hogy Szombathely önálló törvényhatósággá szervezését kérvényezze a város. Ez volt az egyetlen olyan neuralgikus pont, ahol a város törekvései élesen szembetalálkoztak a megyei vezetés érdekeivel. Ez utóbbi témakört leszámítva azonban viszonyukat ritkán terhelték konfliktusok, a konstruktív együttműködés, és nem az ellenségeskedés uralta kapcsolatrendszerüket. Városfejlesztési kérdésekben kölcsönösen felismert érdekközösség állt fenn a partnerek között, a város stratégiai törekvéseit a megye mindig támogatta. Szombathely a függőséggel járó nehézségek elviseléséért cserébe sokat kapott, plusz erőforrásokat tudott mozgósítani a város fejlesztésére. A sajátos szimbiózis jóval több előnnyel, mint hátránnyal járt a városra nézve.<sup>157</sup>

Éhen Gyula polgármester 1899-ben e szavakkal értékelte a megye jelentőségét: *„e város rohamos fejlődése, haladása és virágzása nem a véletlen körülmények eredménye, hanem azon kegyes jóindulatnak is köszönhető, melyben Vasvármegye közönsége és annak élén álló alispán úr ő Nagysága részéről minden alkalommal részesítetik.”*<sup>158</sup>

### **SZOMBATHELY TÖREKVÉSEI A TÖRVÉNYHATÓSÁGI JOG MEGSZERZÉSÉRE**

Első alkalommal 1884-ben a helyi liberális sajtó, a Vas megyei Lapok vetette fel a nyilvánosság előtt a törvényhatósági jog megszerzésének lehetőségét, illetve vázolta fel az átalakulásból Szombathely számára adódó kedvező lehetőségeket. A vállalkozás kivitelezhetősége azonban ekkor még meglehetősen kérdéses volt, ezért az ügy nem is került a város közgyűlésének hivatalos napirendjére.<sup>159</sup>

Egy évtized múltán, 1894 októberében Éhen Gyula városi képviselőként indítványt nyújtott be *„a városnak önálló törvényhatósággá és választó kerületté leendő alakítás”* tárgyában. A közgyűlés kezdeményezését felkarolva kinyilvánította abbéli véleményét, hogy a politikus *„a város jövő fejlődésére nagy horderővel bíró indítványait időszerűnek találja”*, s a kérdéskör részletesebb tanulmányozása érdekében egy 12 fős bizottságot állítottak fel. Az eljárás megindítására azonban nem került sor, a város nyilván nem látta még elérkezettnek az időt.<sup>160</sup> Éhen Gyula ettől

függetlenül a későbbiekben is szilárd meggyőződéssel vallotta, hogy Szombathely városának fel kell szabadulnia a megye gyámkodásnak érzett fennhatósága alól. Ezzel kapcsolatos nézeteit a Városok című, 1903-ben publikált kétkötetes munkájában is kifejtette. Szombathelyi polgármesterként szerzett tapasztalatai alapján úgy ítélte meg, hogy a megye fennhatósága megbénítja a „*a város életerős és egészséges fejlesztésére irányuló törekvéseket.*”<sup>161</sup> Állítása mellett konkrét példákat is felsorolt, melyek igazolták, hogy a rendezett tanácsú városok felett gyakorolt állandó felsőbb ellenőrzési-jóváhagyási gyakorlat miatt városok keze meg van kötve, a fejlesztések lelassulnak, a települések anyagi érdekei sérülnek. ÉHEN megkérdőjelezte a városok pénzügyei, illetve a költségvetések elfogadása terén gyakorolt szigorú megyei felügyelet létjogosultságát is, melyet úgy értelmezett, hogy elvitatják a várostól a saját forrásai feletti szabad rendelkezés jogát. Végkövetkeztetésként arra a megállapításra jutott, hogy a megyei igazgatásnak alárendelt városok nem tudnak autonóm módon, egészségesen fejlődni.<sup>162</sup> Ez a paternalista rendszer véleménye szerint alkalmatlan volt arra, hogy „*az önkormányzat jogát gyakorolni hivatott tényezőkben az önbizalmat, önérzetet, és szilárd önállóságot*” erősítse, ehelyett az alárendelt, önérzetében megsértett városok polgárait „*gyámoltalanná, saját erejére támaszkodni nem képes bábukká*” formálta.<sup>163</sup>

1907-ben Brenner Tóbiás polgármester vetette fel ismét a törvényhatósági jog megszerzésének ügyét, miután Budapesten járva a Belügyminisztériumban „*kilátásba helyezték Szombathely erre irányuló óhajlásának teljesítését.*”<sup>164</sup> A város 1907. november 28-án rendkívüli közgyűlésen tárgyalta a kérdést. A polgármester előterjesztésében így indokolta a vállalkozás szükségességét illetve időszerűségét: „*Miután városunk mindazon előfeltételekkel bír, melyek őt méltóvá teszik arra, hogy a törvényhatósági városok sorába emeltessék, s miután a magas kormány az új városi törvény megalkotásával most foglalkozik, főleg pedig, miután a jelenlegi m. kir. Belügyminiszter úr a fejlődött r. t. városoknak törvényhatósági városokká átalakítása iránt a legjobb indulattal viseltetik, alapos reménységünk lehet aziránt, hogy kérvényünk kedvező elintéztést fog nyerni.*”<sup>165</sup> Az idézetből sugárzó optimizmusra feltehetően Miskolc példája adhatott okot, mely a dualizmus korában egyedüli rendezett tanácsú városként éppen akkoriban harcolta ki maga számára sikeresen a törvényhatósági jogot.<sup>166</sup>

Az átalakulás szükségességét indokló tervezet szóhasználatból érzékelhető, hogy a törvényhatósági jog megszerzését a város elsősorban presztízskérdésnek tekintette. Inkább a polgári büszkeség táplálta a rangemelkedés, a megyei gyámkodás alóli szabadulás igényét, mintsem a reális, a pénzügyi, gazdasági következményeket is számoló józanabb megfontolások. „*Megszabadulunk a gyámkodástól. Erős politikai tényezővé lesz városunk. Lesz politikai szavunk és helyi érdekeinket jobban ki tudjuk elégíteni. Önálló választó kerületet fogunk alkotni.*” Sorolták az ér-

veket a kezdeményezés támogatói.<sup>167</sup> A közgyűlés végül a következő határozatot fogadta el: *„Miután Szombathely r. t. város úgy lakosságának és értelmiségének számaránya, mint a város kulturális és közgazdasági fejlettsége folytán igényelheti, hogy ügyeinek önállóbb kezelés biztosítottassék, s ... csak így juthat azon helyzetbe, hogy a közérdekű és országos ügyekkel önállóan foglalkozzék, s óhajtásait az országgyűléshez és kormányhoz közvetlenül felterjeszthesse ... kimondja a képviselőtestület, hogy a városnak a törvényhatósági joggal felruházott városok sorába leendő emelését a nagyméltóságú m. kir. Belügyminiszter úrnál kérelmezi.”* A város az ügyintézés meggyorsulását is várta a megyei fennhatóság alóli szabadulástól. A közgyűlés úgy ítélte meg, hogy a város jövője szempontjából minden aggályt félretéve végre kell hajtani az átalakulást, bár a megyétől való elszakadás kétségtelenül anyagi terhekkal fog járni, hiszen a megyével anyagilag is el kell számolni, azaz meg kell osztani a városon belüli vagyontárgyakon és az adósságokon is. Ez az „osztzkodás” Miskolc esetében a városnak milliós kiadásokat jelentett, ami előre vetítette, hogy Szombathelynek is jelentős anyagi áldozatokkal kell számolnia. A város a minisztériumba egy soha nem látott nagyságrendű, száz főt meghaladó küldöttséget menesztett, a kérésnek kellő nyomatékot adandó.<sup>168</sup> A delegáció vezetését érdekes módon maga a megyei főispán, Bezerédj István vezette volna. Később azonban ezt a feladatot mégsem vállalta, mivel a város a hivatalos eljárási szabályokat figyelmen kívül hagyva kérvényét a megye megkerülésével közvetlenül a Belügyminiszterhez terjesztette föl. A városnak öntörvényű, joggyakorlatot sértő eljárásával nem sikerült megkerülnie a hivatalos megyei utat. 1908 nyarán a belügyminiszter a vármegyétől egy felterjesztő nyilatkozat készítését kérte a város ügyében. A megyei törvényhatóság az 1908 szeptemberében felterjesztett nyilatkozatában a város javaslatát ugyan nem ellenezte nyílt formában, de kifejtette azon álláspontját, hogy a város még nem érett a függetlenedésre. E vélemény megformálásához hozzájárulhattak az 1908. évi szombathelyi tífuszjárvány kezelése kapcsán szerzett rossz tapasztalatok is, amikor a városvezetés részéről tapasztalt erélytelen fellépés miatt a megye drasztikus beavatkozásra kényszerült a válság kezelésére. A megyei jelentés kételyének adott hangot arra vonatkozóan is, hogy a város képes lenne-e viselni az önállósággal járó megnövekedett anyagi terheket. A város kérvényét elutasító belügyminiszteri véghatározat 1908 őszén érkezett meg a vasi megyeszékhelyre. Szombathely a dualizmus korában nem próbálkozott többé a törvényhatósági jog megszerzésével.<sup>169</sup>

### **A VÁROS „PATRÓNUSAI”**

A dualizmus kori Magyarországon a városok érdekérvényesítési küzdelmei területén burjánzott a protekcionizmus. Az egymással vetélkedő települések a „kijárásos” rendszert működési mecha-

nizmusához alkalmazkodva politikai kapcsolataik felhasználásával igyekeztek előnyös pozíciókhoz, a város rangját és gazdasági erejét növelő állami intézményekhez jutni. A dualizmus időszakában több jeles szombathelyi, illetve vas megyei kötődésű politikus szerzett az országos politikában olyan magas szintű hivatalt, illetve befolyást, melynek segítségével – lokálpatrióta indíttatásból – hatékonyan tudtak közbenjárni szűkebb pátriájuk érdekében. Szombathely ezeket a kapcsolati tőkéket nagy intenzitással és magas hatásfokkal tudta kihasználni és a maga javára előnyösen kamatoztatni, az esetek többségében „pártfogói” közbenjárásának köszönhetően jutott a város fejlődését indukáló tényezők és intézmények birtokába. A Vasvármegye című helyi lap 1895-ben így formált véleményt erről a kérdésről: *„Vármegyénk és városunk nagynevű, s kitünő szülötteinek meleg pártfogása következtében Szombathely sok oly intézmények jutott birtokába, melyek minden városnak fejlődését és emelkedését vonják maguk után.”*<sup>170</sup>

A város „patronusai” közül nagy érdemeket szerzett Szombathely szülötte, Hollán Ernő. A cs. és kir. altábornagyi rangfokozatig jutó katonai mérnök és politikus a Közlekedési Minisztérium államtitkára, a Déli Vaspálya Társaság magyarországi érdekeinek képviselőjével megbízott főfelügyelő, és az Országos Mérnök és Építész Egylet elnöke volt. Magas pozíciójának köszönhetően elérte, hogy a Déli Vasút vonala Szombathelyen lett átvezetve, ami a város későbbi története szempontjából döntő fontosságú tényezőnek bizonyult. Eredményesen járt közben annak érdekében, hogy a Nyugati Vasút nyomvonalát is a vasi megyeszékhely érintésével jelöljék ki. Hollán Ernő érdemeit elismerve a kortársak Szombathelyen utcát neveztek el róla, és emléktáblát avattak szülőházán.<sup>171</sup>

A Nyugati Vasút ügyében a legnagyobb munkát szombathelyi származású Horváth Boldizsár végezte. Országgyűlési képviselőként, mint a kiegyezés utáni első magyar kormány egykori igazságügy minisztere, komoly politikai befolyással rendelkezett, melyet később is több alkalommal igénybe vett szülővárosa érdekében.<sup>172</sup> A város piacterét még életében, 1886-ban elnevezték róla hálából mindazért, amit *„e városnak szellemi és anyagi fejlődése körül ... mindenkor önzetlenül kifejtett és tanúsított.”* Halála után tiszteletére szobrot is állíttatott a város.<sup>173</sup>

Erős szimpátiával viseltetett Szombathely iránt a szomszédos Zala vármegyéből származó Deák Ferenc is, aki *„döntő befolyásának egész erejével azon munkált, ... hogy a nyugati vasútvonal Szombathely felé vezettessék.”*<sup>174</sup>

A vas megyei születésű, pénzügyminiszteri, majd miniszterelnöki posztig emelkedő Széll Kálmán a korszakban a város legnagyobb befolyású pártfogói közé tartozott. 1875-ben, pénzügyminiszteri kinevezése alkalmával kijelentette, hogy *„minisztersége alatt Szombathely város érdekeit befolyásánál fogva előmozdítani kedves kötelességének fogja ismerni.”*<sup>175</sup> Pályafutása

során több évtizeden keresztül valóban számtalan esetben közbenjárt a város érdekében. A MÁV Üzletvezetőség, az Osztrák-Magyar Bankfiók, és a községi közigazgatási tanfolyam Szombathelyre telepítésének kieszközlésével, kedvező hitelfelvételi lehetőségek biztosításával, majd a város többmillió adósságállományának kedvező feltételű konvertálásának lehetővé tételével hatalmas szolgálatot tett.<sup>176</sup> 1894-ben „*hervadhatatlan érdemei elismeréséül*” díszpolgárrá választották és a város elegáns sugárútját Széll Kálmán útnak nevezték el.<sup>177</sup>

Az 1910-es években dr. Székely Ferenc igazságügy miniszter volt a város érdekeinek legbefolyásosabb érvényesítője. A korszakra már súlyosan eladósodott város számára állami pénzsegélyek kiutalását, rangos oktatási intézmények (főreál iskola, közigazgatási tanfolyam) Szombathelyre telepítését eszközölte ki. Érdemeit elismeréseként 1911-ben utcát neveztek el róla, egy évvel később Szombathely díszpolgárává választották.<sup>178</sup>

Az említett országos ismertségű politikusok mellett Szentmártoni Radó Kálmán főispán, Károlyi Antal alispán és Ernuszt Kelemen országgyűlési képviselő is gyakran felhasználta kapcsolatait a város ügyeinek előremozdítására.<sup>179</sup> Szombathely szülötte, Márkus József budapesti polgármester is sok szakmai tanáccsal segítette a századfordulón szombathelyi kollégáját, Éhen Gyulát a közművesítési program levezetésében.<sup>180</sup>

## **POLGÁRMESTERI CIKLUSOK**

A kiegyezés után Jenik Imre városbíró féléves munka után, 1867 nyarán Tulok Jánosnak adta át hivatalát. Az új városbíró alatt a város aktív és eredményes lobbi-tevékenységet folytatott a Győr-Graz vasútvonal Szombathelyen történő átvezetése érdekében. Nagyszabású városrendezési munkálatok indultak, a déli városrész megnyitásával megkezdődött a város dualizmus kori nagyszabású területi terjeszkedése.<sup>181</sup>

Az 1872 januárjában a hivataláról leköszönt Tulok János helyét fél évre Tempel Ferenc városbíró vette át, akinek vezetése alatt lezajlott a város szervezeti változás, rendezett tanácsú várossá alakulása.<sup>182</sup> A rendezett tanácsú városként megalakult Szombathely első polgármestere 1872 nyarától Bárdossy István volt. Vezetése alatta kezdődött meg járdahálózat burkolása, első alkalommal kerül sor a város általános lejt mérésére, a kövezés és a csatornázás szisztematikus fejlesztésének szándékával. Megkezdődött a hosszú évek óta halogatott új városháza építése. A megnövekedett kiadásokat kölcsönből, póttadó emelésével fedezték.<sup>183</sup>

A polgármester lemondása 1878-ban egy aktív városfejlesztési ciklus lezárulását jelentette. Utóda, Grimm Károly learathatta a városháza felavatásának dicsőségét, majd ezt követően csendes évek köszöntöttek a városra. A város konvertálta adósságállományát, tovább emelte a



pótadót, de a városvezetés újabb beruházásokat nem mert kezdeményezni. A járdakövezési program leállt, az úttest-próbakövezést és a csatornahálózat fejlesztését, a vízvezeték létesítését anyagi okokra hivatkozva elvetették. A korszak egyetlen, várostörténeti szempontból előremutató kezdeményezése Óperint és Szentmárton községek Szombathelyhez csatolási folyamatának megindítása volt. Ebben a ciklusban jelent meg a város közéletében Éhen Gyula, a századforduló későbbi nagy polgármestere. Szimbolikus jelentőségű, hogy a takarékos gazdálkodás primátusát hirdető, a költségvetés egyensúlyát minden áron megőrizni kívánó, tradicionális szemléletű Grimm Károly polgármester súlyos személyes összeütközésbe kerül a fiatal Éhen Gyulával, aki később polgármesterként egy egészen más, korszerű várospolitikai irányvonalat képviselt. Grimm Károly 1885 februárjában bekövetkezett halála után ismét egy aktívabb modernizációs periódus kezdődött a város történetében.<sup>184</sup>

Az 1885 tavaszán polgármesterré választott Varasdy Károly fellépése friss lendületet, minőségi váltást hozott a városvezetési gyakorlatban. Ilyen értelemben elfogadható Katona Attila azon megállapítása, miszerint 1885. a város történetében a „fordulat éve” volt. A város történetének első deklarált polgármesteri programjával előáll Varasdy egy impulzív, a városfejlődés érdekeit szem előtt tartó városvezetési gyakorlatot honosított meg, mely a továbbiakban nem abszolutizálta a pénzügyi egyensúly megőrzésének fontosságát. (A polgármester oldalán rendkívüli aktívan vett részt a közügyek irányításában a korábbi ciklusban félreállított Éhen Gyula.) Az öntudatra eszmélő város saját lehetőségeit felismerve világos stratégiai célokat fogalmazott meg. Aktivizálódott a lobbytevékenység. A lovassági laktanya megszerzése, a Pozsony-Szombathely vasút megnyitása, és a kereskedelmi iskola létrehozása érdekében nagy energiákat mozgósítottak, teljes sikerrel. A polgármester kezdeményezésre megalakult a város külső képének csinosításán fáradozó Szépítő Egylet, melybe a város tagokat is delegált. A városvezetés településszerte programszerű fásításokat indított. Növekednek az útépitésre, városszépítésre és építkezésekre fordított összegek. Lezárult Óperint és Szentmárton csatlakozási folyamata, s emiatt módosították az önkormányzati szabályrendeletet, bevezették a városi mérnöki állást. A városi adminisztráció minden területen szakszerűbbé vált. Ügyviteli szabályzatokat dolgoztak ki a városi hivatalok részére, tömegével születtek a szabályrendeletek, megélnékül a szakbizottsági előkészítő munka. A polgármester meghonosította a közgyűlési beszámolókat gyakorlatát, rendszeresen informálva a képviselőket az elvégzett feladatokról, folyamatban levő ügyek állásáról. A megnövekedett kiadások és a költségvetési hiány emelkedése miatt a kézzelfogható eredmények ellenére a polgármesternek jelentős ellenzéki tábora alakult ki, politikáját komoly támadások is érték. A mindössz-

sze két és fél éves szolgálati idő után, 1887-ben országgyűlési képviselővé választott polgármester távozásakor egy mozgásba lendült várost adott át utódjának.<sup>185</sup>

1887-től kezdődően öt éven keresztül Szabó Ernő töltötte be a polgármesteri tiszteletet. A közhangulat azt kívánta, hogy „*a város élére ismét egy tetterős, céltudatos férfit*” kerüljön, aki a reformokat tovább viszi. Szabó Ernő – Éhen Gyulához hasonlóan – a Varasdy Károly polgármester mellett feltűnő új generáció képviselője volt. Aktív szerepet vállalt a fejlesztési tervek kidolgozásában, tanácsnokként, a Szépítő-, a Kaszárnya-, a Kövezetvám Bizottság és az iskolaszék tagjaként segítette elődje programjának végrehajtását. Személyében olyan embert ültettek a polgármesteri székbe, akitől joggal remélhettek, hogy folytatja az elődje által megkezdett munkát. A képviselők tehát – a pénzügyi terhek növekedése ellenére – elégedettek voltak Varasdy tevékenységével és a város jövője szempontjából a kijelölt útírányt követését látták üdvösnek. Ugyanakkor Szabó Ernő olyan megterhelt pénztárat vett át, aminek rendbetétele nem volt vonzó feladat. Szombathely dualizmus kori történetében első alkalommal fordult elő, hogy a város pótköltségvetés elfogadására kényszerült.<sup>186</sup>

Az előző korszak örökségéből több értékes elemet sikerült átvenni. Töretlenül folytatódott a kiterjedt szabályrendelet-alkotás, továbbélt az éves polgármesteri beszámolók gyakorlata is. A közegészségügyi helyzet kezelése deklaráltan a prioritások között maradt, és nemcsak jelzavak, hanem a gyakorlat szintjén is. Elkészült a törvényszéki palota, az új állatvásártér, felavatták a lovassági laktanyát, és ennek modern beton csatornáját.<sup>187</sup> Az utak karbantartására, színvonaluk megőrzésére továbbra is figyelmet fordítanak, de érdemi előrelépésre már nem volt fedezet. Az általános városszabályozási terv kidolgozásától is pénzhiányra hivatkozva állt el a város. A járdakövezés ügye a polgármester szóhasználatával élve a korszakban „stagnált”. Bár a kiadások továbbra is nagyobbak a korábbi években megszokottnál, de rovatnál már visszafogás történt, ami a korábbi nagyvonalú fejlesztések megtorpanását jelezte. Varasdy korszakához viszonyítva a fejlődés lendülete megtört, bár sokak számára még ez a tempó is túl gyorsnak bizonyult. A polgármesterrel szemben erős ellenzéki csoportosulás jelent meg a közgyűlésben. A felkészült, jó kezdeményező készséggel és kellő eréllyel megáldott polgármester a reformok ellenzékének ellenállását egyre kevésbé tudta leküzdeni. 1892-ben a hosszú évek munkájával előkészített általános utcaburkolási program, és az ehhez kapcsolt kövezetvám bevezetésének ügye elbukott a közgyűlésen. Szabó Ernő kénytelen volt belátni, hogy az általa szükségesnek látott reformprogramot ilyen közegben nem képes keresztülvinni. A konzekvenciákat levonva távozott hivatalából, ezzel a városban a lendületes építkezés üteme átmenetileg lelassult.<sup>188</sup>

A közgyűlés 1892 májusában egyhangú szavazással dr. Török Sándort választották meg a visszavonult Szabó Ernő utódjául, aki az általános közbizalom légkörben kezdhetette meg munkálkodását. A hagyományok folytatásaként megőrizte az éves polgármesteri beszámolók hagyományát. Török Sándor idejében nagyszabású városrendezési munkák zajlottak a keleti városrészen, a városi kassza számára jelentős megterhelést jelentő kisajátítási eljárásokkal kísérten. A közegészségügy kérdéskörét a hatóság továbbra is kiemelt figyelemben részesítette. A polgármester kezdeményezésére a város sikeres lobbytevékenységet folytatott a MÁV Üzletvezetőség megszerzéséért, s elkezdődött a városban a gyalogsági laktanya építése is. Elődje példáján okulva ugyanakkor igyekezett visszafogni a költségeket, ezzel akart megfelelni a vele szemben támasztott elvárásoknak. A takarékoságnak köszönhetően a pótdát 1894-től leszállították. Kezdeményező fellépés helyett megelégedett az adminisztráció vezetésével, ez a politika azonban mégsem tette népszerűvé. Támogatottsága fokozatosan csökkent, a város fejlődésének elakadását látva egyesek már visszasírták a korábbi határozott, ambiciózus városvezetési stílust.<sup>189</sup> A Vasvármegye így jellemezte a Török Sándor-érát: *„erőben fogyatékos, kivitelben gyönge, az ügyek vezetésében ingadozó és bátortalan a mi tanácsunk, mely úszik a közönség szeszélyével, mely vezeteti magát és nem vezet senkit. ... A lanyha opportunizmus, a szenttelen közömbösség szelleme vonul közdolgaink intézésén.”*<sup>190</sup> A liberális sajtóorgánum Szombathely lemaradásától félve radikális változást sürgetett a *„fejlődésre hivatott és utalt város”* érdekében, kárhóztatva a polgármestert a passzivitás útjára terelő városi képviselők magatartását.<sup>191</sup> A megfogalmazott vádak igazságtartalma ellenére a város fejlődése az erélytelen vezetés ellenére sem akadt meg, bár a betegsége miatt 1895 őszén lemondásra kényszerült polgármester távozása után valóban egy egészen új szemlélet jelent meg a városvezetésben, mely forradalmi változásokat indukált.<sup>192</sup>

A város változásra várt, olyan polgármestert akart választani, aki egyöntetűen élvezze a polgárság bizalmát, aki a reformok elkötelezett híve, és képes keresztülvinni a csatornázás, a vízvezeték kiépítését, a város utcáinak rendezését. 1895. november 14-én a határozott elképzelésekkel színre lépő energikus képviselő, Éhen Gyula irányában nyilvánult meg a közbizalom. A változást leghangosabban sürgető Vasvármegye újság mégsem üdvözölte osztatlan lelkesedéssel az önfejűségéről és lobbanékony természetéről hírhedt új polgármestert. Éhen Gyula tevékenysége azonban hamarosan meggyőzte a kételkedőket.<sup>193</sup> A Vasvármegye címlapján fél év elteltével már a következő méltató szavak jelentek meg: *„Ma, midőn számos általunk propagált reformeszme a kivitel stádiumába jutott, ma, midőn örömmel látjuk, hogy a város élére oly férfi került, amilyenre régen tespedő városi közügyeinknek égető szüksége vala: nehézség nélkül jelezzük,*

hogy immár bizalommal és reménységgel eltelve nézünk polgármesterünk további működése elé.”<sup>194</sup> A lap a későbbiekben is Éhen „harcostársa” maradt a reformért vívott küzdelemben.<sup>195</sup>

Éhen Gyula alatt betetőződött a város dualizmus kori infrastrukturális fejlődése. A város kiépített az egész települést behálózó vízvezeték- és csatornarendszerét, teljessé vált a szilárd burkolatú utak és járdák hálózata. Magántársasági formában megvalósult az elektromos közvilágítás és a közúti villamosvasút. Gyökeret vert a szolgáltatásszervező város modellje, megjelentek a községesítési törekvések. Szombathely megkísérelte saját kezébe venni a gázgyárat és a tömegközlekedést; a szegénygondoskodás és szociális ellátás terén megnövekedett a város aktivitása. A város fokozott rendeletalkotási munkával alkalmazkodott a modern kor igényeihez. Éhen Gyula erőteljesen dolgozott stratégiai intézmények megszerzéséért is. Nagy érdemei voltak a pamutgyár és az Osztrák-Magyar Bank fiókjának Szombathelyre telepítésében.<sup>196</sup>

Természetesen ahogy Éhen Gyula munkához látott, idővel neki is kialakult az ellenzéke, mely létszámában és erejében nem volt számottevőbb, mint elődeinek. A többség elsősorban felelőtlennek tartott költségek, a város eladósodásától való félelem, illetve a sokakat sértő öntörvényűsége miatt fordult a szembe vele. A város érdekében azonban kérlelhetetlen ellenfelei is hajlandóak voltak együttműködni vele. Éhen személyisége, agilitása magával ragadja az egész képviselőtestületet. Amikor 1902-ben a országgyűlési képviselőjévé választották, egyöntetű bizalom nyilvánult meg személye iránt. Díszpolgárrá választották, a vasútállomás előtti teret pedig elnevezték róla.<sup>197</sup> Azt a polgármestert búcsúztatták személyében, aki „*Szombathelyből modern várost teremtett.*”<sup>198</sup>

Éhen Gyula távozása után kellett megfizetnie a városnak a nagy beruházási periódus dicsőséget hozó eredményeinek számláját. A hitelek konverzióját, az adósságválságba sodródott város pénzügyi viszonyainak konszolidációjának hálátlan feladatát a Brenner Tóbiás vállalta magára, aki korábban városi főjegyzőként és Éhen Gyula helyetteseként a fejlesztési program megvalósításának lelkes támogatója volt. Két teljes cikluson keresztül irányította a város ügyeit szigorú költségvetési fegyelem mellett. A pénzügyi problémák kezelése valóságos pénzügytechnikai bravúrt követelt meg. A nyomasztó gazdasági problémák közepette ráadásul a kitörési utat kínáló újabb ipar- és laktanya-telepítési kísérletek is sorra kudarcot vallottak. A város újabb nagyberuházásokra nem vállalkozott, meglévő intézményhálózatát és infrastruktúráját azonban az igéyeknek megfelelően, akár újabb hitelfelvételek árán is fejlesztette.<sup>199</sup>

A kényszerűségből adódó passzivitás ellenreakciójaként bontakozott ki 1908-ban a közgyűlésen belül az első szervezett politikai csoportosulás. A magát Városi Polgári Pártként definiáló szerveződés vezetője Lingauer Albin volt, aki későbbi közéleti szereplését is figyelembe véve

egyfajta politikai kalandornak minősíthető, aki a szabadkőművességtől a konzervatív katolicizmusig, zsidóellenességig eljutva eléggé ellentmondásos politikai pályát futott be. A párt munkaprogramja a nagypolitikát mellőzve kizárólag városigazgatási, fejlesztési kérdésekre koncentrált. Követelték a városvezetéstől egy egységes városrendezési terv kidolgozását, a vízvezeték kijavítását, egy kórház felállítását. A városvezetéstől hatékonyabb ipartelepítő politikát vártak, s ennek érdekében javasolták, hogy a város egy nagyobb tömbben szerezzen meg a település déli határában ingatlanokat, s azt bocsássa a vállalkozók rendelkezésére. Ezzel egyfajta ipari park létesítésének gondolatát vetették fel. Éhen Gyula közszélesítési törekvéseit felelevenítve javasolták a városi gáz- és elektromos közvilágítás, valamint a villamosvasút városi kezelésbe vételét. A város oktatáspolitikai pozíciójának erősítésére szükségesnek látták a középiskolák számának szaporítását. A megfogalmazott javaslatok többsége valóban előremutató volt, s ösztönzőleg hathatott egy konzervens várospolitikai stratégia kidolgozására. A párt súlyát, elszántságának mértékét és a program végrehajtására irányuló komoly szándék hiányát azonban jelzi, hogy a regnáló polgármester leváltását nem tudták, illetve nem is akarták elérni. A csoportosulás megelégedett azal a kényelmes szereppel, hogy javaslatcsomagját asztalra téve deklarálta a város fejlődéséről alkotott stratégiai elképzeléseit, egyszersmind a városvezetés felé megfogalmazva kritikáját. A nagy feltűnést keltő programismertetés után a laza szervezettségű, egységes szavazótáborot alkotni képtelen csoportosulás nem nagyon hallatta hangját, mint Párt, eltűnt a közéletből.<sup>200</sup>

1914 tavaszán polgármester 12 évi hivatalviselés után nyugdíjazását kérte. Távozásakor díszpolgárrá választásával ismerték el a város pénzügyeinek konszolidációjában játszott szerepét. A polgármester-választásra készülődve a közgyűlési képviselők olyan személyt kerestek, akinek fellépése új lendületet hoz az évtizedes eseménytelenségben tepső város életébe.<sup>201</sup>

A közbizalom az első világháború előestéjén Kiskos Istvánt jutatta a polgármesteri székbe. A politikus székfoglalójában részletekbe menő, ambiciózus programot hirdetett. Továbbra is a prioritások közé sorolta a város pénzügyeinek rendezését, és a függő adósságok törlesztéses kölcsönné alakítását, de a megoldást elődjével ellentétben nem annyira a takarékoskodásban, mint inkább a város bevételeinek növelésében látta. A fővárosi példát követve a községi adók helyett új jövedelmi források megteremtésével kívánta helyreállítani a költségvetés egyensúlyát. E célból szükségesek látta a gázgyár, a villamos mű, és a temetkezési vállalat községi kezelésbe vételét. Emellett először vetette fel Szombathelyen a telekérték-emelkedési adó bevezetésének lehetőségét, mely az utcanyitások, közműtelepítések révén a tulajdonosoknál realizálódó hasznot csapolta volna meg a városi kassza számára. Aktívabb városi politikával kívánt fellépni a gyártelepítések előmozdítása és az idegenforgalom fellendítése érdekében. Programjában különös fi-

gyelmet szentelt a köztisztaság kérdésének és a csatornahálózat fejlesztésének. Az új közvágó-híd, a mesterséges jéggyár és a városi tejsarnok létrehozását is a rövid időn belül megoldandó kérdések közé sorolta. A város lehetséges jövőbeli fejlődési irányát is szem előtt tartva a városrendezési tervet a várossal összeépült Kámon és Gyöngyösszőlős községekre is kiterjesztették. Programját a város szociális és oktatási feladatainak összefoglalásával zárta, kiemelve a szegénygondozás ügyét, valamint a polgári leányiskola, a felső kereskedelmi iskola és egy új községi iskola építésének szükségességét.<sup>202</sup>

A nagy tervek kivitelezését azonban az első világháború kitörése ellehetetlenítette. A városnak rendkívüli erőfeszítéseket kellett tennie a lakosság ellátása érdekében, a közéletmezés, a hadba vonultak árváinak és hozzátartozóinak ellátása, a rászorulóknak közegélyezése révén. Csak a legszükségesebb beruházások kivitelezésére, közegészségügyi és közellátási intézmények létrehozására futotta az energiából (jéggyár, sertéshizláló telep, húspároló üzem). A polgármester maga is beismerte, hogy szép terveiből nem sok valósult meg, mert a szociális ügyek foglalták le a városvezetés munkáját és anyagi erejét. A város eközben tudatos ipartelepítési propagandába kezdett, és újabb nagy hitelfelvételektől sem riadt vissza a város stratégiai céljainak megvalósítása érdekében, ami tovább fokozta az eladósodást. Az aktív város modellje, a merész hitelfelvételek és beruházások Éhen Gyula korszakát idézték, bár ezúttal sokkal érzékelhetőbben emelkedtek a lakosságra nehezedő adóterhek, és az eladósodás kezelhetősége egyre valószínűtlenebbé vált.<sup>203</sup>

## **VÁROSNÖVEKEDÉS, UTCANYITÁSOK ÉS VÁROSRENDEZÉSI TÖREKVÉSEK**

### **SZOMBATHELY DUALIZMUS KORI VÁROSFEJLŐDÉSÉNEK ELŐZMÉNYEI**

Szombathely újkori városépítés-történetében az 1777-es püspöki székhelyi rangra emelés új fejezetet nyitott. Az egyházmegye első püspöke, Szily János, több évtizedes energikus munkával impozáns székesegyházat, és egy egész egyház-igazgatási központot teremtett. A barokk jegyében zajló építkezések következtében a városkép, az épített környezet minőségi átalakuláson ment keresztül. A folyamatosan gyarapodó népességű város területe a 19. század első feléig jelentősen nem növekedett, inkább csak betömörödött a beépítettség.<sup>204</sup>

A 6-7 utcás püspöki mezőváros erődtéményeit a 18. század végén bontották el, ezzel Szombathely megszabadult a városfalak szorításától. A 19. század első felében a kivezető országutak mentén megindult a város lassú terjeszkedése. Az elbontott falak mentén a város északi és déli oldalán egy-egy új utca született. Az északi oldalon az Új utca kezdett kiépülni, a délin – nagyjából az előzővel párhuzamos irányba futva – a Hosszú utca. A 19. század közepére egy sűrűn beépített, horizontálisan zárt, kompakt városszerkezet alakult ki, mely mezővárosi mivolta ellenére sem hasonlított a szétterülő alföldi településekhez, inkább a nyugat-európai várostípus által rokonságban. A városközpontnak sajátos hármastérrendszere alakult ki. A Templom tér az egyházi, a Berzsényi tér a megyei, a Fő tér a városi adminisztráció központja volt.<sup>205</sup>

### **SZOMBATHELY VÁROSNÖVEKEDÉSE A DUALIZMUS KORÁBAN**

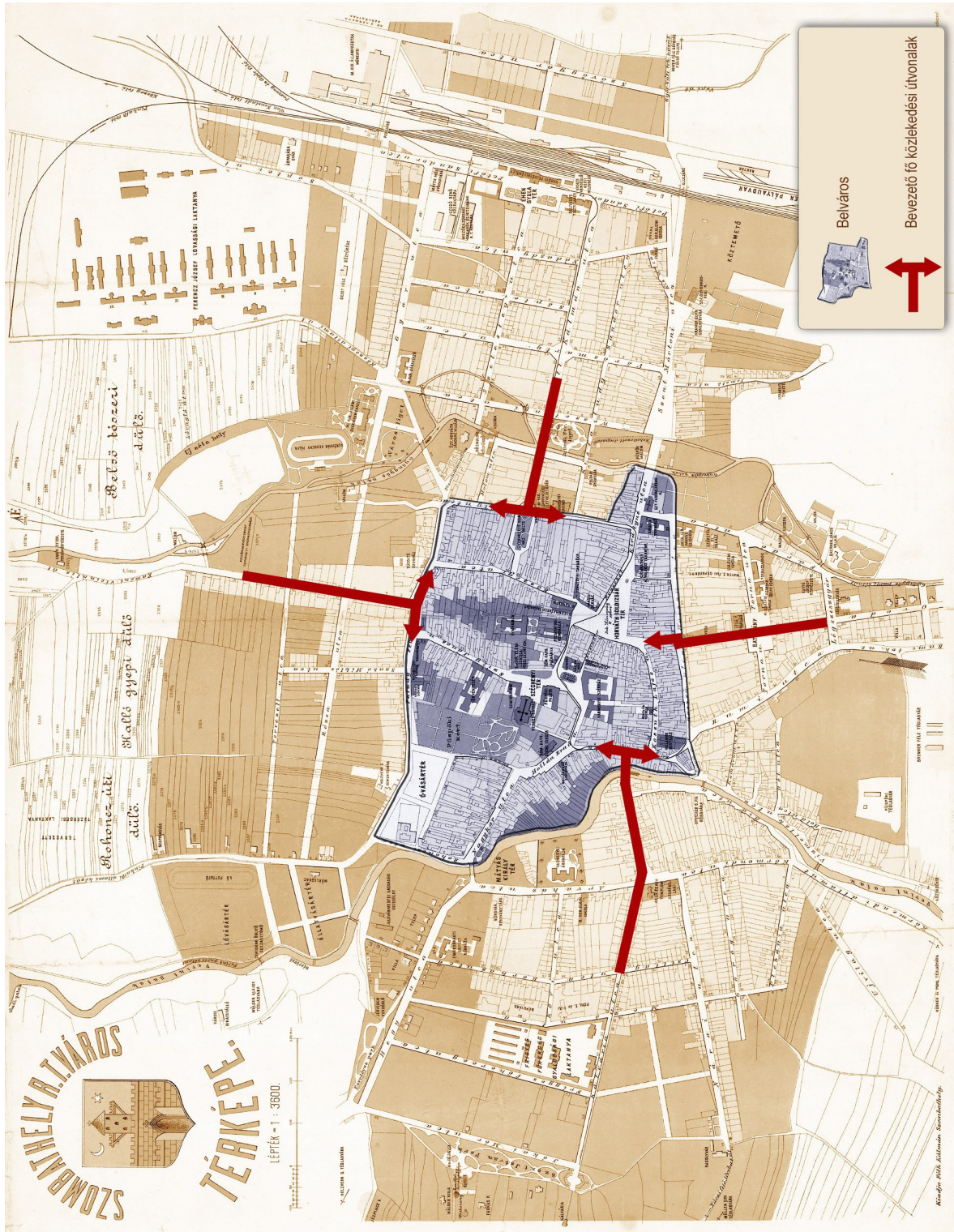
A dualizmus időszakában Szombathelyen látványos területi expanzió bontakozott ki, összefüggésben a gyors demográfiai növekedéssel. A városban a felduzzadt népesség, illetve a zsúfoltság következtében a lakások és építési telkek iránti kereslet fokozódott. A belváros nagyfokú beépítettsége miatt az igényeket csak a külterületek felé irányuló terjeszkedéssel, új utcák, illetve városrészek megnyitásával lehetett kielégíteni.<sup>206</sup>

A város a dinamikus lélekszám-emelkedési ütemnél is gyorsabban terült szét. Szombathely lakó-, ipari-, közlekedési- és zöldterületei 1850-ben 40 hektárt, 1910-re már 156 hektárt tettek ki. A város az 1880-as években magába olvasztotta a közvetlen szomszédságában fekvő Óperint és Szentmárton községeket, 1907-ben pedig már a távolabb eső Gyöngyösszőlős és Kámon községek Szombathelyhez csatolásának terve is felvetődött. A külterületeken zajló turbulens növekedéssel ugyanakkor éles ellentétben állt a városmag változatlansága. A dualizmus időszakában – a vidéki magyar városok többségéhez hasonlóan – a szombathelyi belvárost nem érte

drasztikus szerkezeti beavatkozás. Megmaradt a korábbi időszakból örökölt hármas térrendszer is, mindössze annyi változással, hogy az új Városházát a Megyeháza tőszomszédságába építették, így a megyei és városi adminisztráció központja egy helyre került, egyúttal a Fő tér elveszítve korábbi közigazgatási jelentőségét, és kereskedelmi, polgári-reprezentációs szerepe felerősödött. Míg a belvárosban fokozódott a terület-kihasználás intenzitása, nőtt a horizontális és vertikális zártság, az új városrészeken – kivéve egy-két nagyvárosias útvonalat (pl. Széll Kálmán és Király utcák) – a foghíjasabb, földszintes épületállomány dominált. Már a kortársak is érzékelték, hogy a kontrollálatlan, az igényeket meghaladó terjeszkedés az új utcákban foghíjas beépítettséget eredményezett. A népsűrűség így az 19. század közepi 242 fő/hektár értékről 198 fő/hektár-ra esett vissza, összhangban a korabeli európai városfejlődési tendenciákkal. A népsűrűség csökkenéséhez hozzájárult továbbá, hogy a város jelentős kiterjedésű közparkokkal és ipartelepekkel, nagy helyigényű középületekkel is gazdagodott.<sup>207</sup>

A dualizmus időszakában Szombathelyen városépítés-történetében beköszöntött a mesterséges városszerkezeti beavatkozások kora. A dualizmus időszakában létesített városrészeken – az ország más városaihoz hasonlóan – megjelent a párhuzamos és merőleges utcák hálózatából álló ortogonális városszámolat és jellemzővé váltak a szabályos alaprajzú terek. Az új városrészek a térképre tekintve morfológiailag jól elkülöníthetőek a városszámolatától, ahol megőrződött a korábbi századok szervezettebb fejlődésének eredményeként kialakult egyenetlen szélességű, íves vagy tört vonalban futó utcák rendszere. A 19. század második felében a mérnökök által a racionalizmus szellemében kimunkált alaprajzok sok város esetében monoton, fantáziátlan városszerkezeti egységeket teremtettek. Szombathelyen azonban a városbővítések a szabályos utcahálózat ellenére sem eredményeztek sematikus, unalmas utcaképet, mert a belvároshoz forrt bővítések a változatos helyi adottságokhoz alkalmazkodva, térben és időben elkülönülten, más-más szakemberek bevonásával, egymástól független koncepciók szellemében létesültek. A történelmi városszámolat szerkezetében érintetlen maradt, a hozzá többé-kevésbé szervesen kapcsolódó új városrészek kiterjedése nem volt aránytalanul nagy, nem „nyomta agyon” a belváros történelmileg kialakult struktúráját. Az egyenetlen, közlekedési szempontból jelentkező problémát az új városrészek integrálása, utcáinak a meglévő városszerkezethez való akadálymentes csatlakoztatása jelentette. A külterületek felől a belvárosba vezető fő utak ugyanis sokszor zárt házsoroknak futottak neki, s csak derékszögű irányváltásokkal tudták továbbvezetni a forgalmat. Ez a napjainkig is fennálló probléma felbukkant a nyugatról bevezető Kálvária, a délről befutó Rákóczi, a keleti városrész tengelyét képező Széll Kálmán, és az északról érkező Paragvári utca esetében.(1. térkép)<sup>208</sup>





I. TÉRKÉP SZOMBATHELY BELVÁROSÁBA BEFUTÓ FŐUTAK

A település térbeli növekedése – a nyugat-európai mintákhoz hasonlóan – együtt járt a városrészek funkcionális differenciálódásának kiteljesedésével, és kimutathatóak az egyes társadalmi rétegek lakóhely szerinti elkülönülésének, szegregációjának nyomai is. Szombathely belvárosában a hagyományos egyházi, megyei és városi igazgatási funkció fennmaradása mellett a pénzügyi színházak megjelenésével megindult a city-képződés folyamata, de a városmag mindvégig megőrizte lakóövezeti szerepkörét, kizárólagos üzleti-hivatali negyedé soha sem alakult át. A belvárosban a polgárság széles rétegei találtak otthonra. A hagyományos piactéri funkciót megőrző Főtéren, valamint az innen kiinduló magas presztízsű Király és Széll Kálmán utcák mentén a város gazdasági elitjének (nagykereskedők, nagyiparosok, építőipari vállalkozók) polgárházai és elegáns, 2-3 emeletes bérpalotái sorakoztak. Ez utóbbiakban elsősorban a tehetősebb polgárok, üzletemberek, orvosok és ügyvédek, valamint vasúti tisztviselők béreltek lakásokat. A városmag nyugati oldalán húzódó Szily utca a helyi egyházi, és hivatalnoki elit, valamint az ügyvédtársadalom legrangosabb képviselőinek gyűjtőhelye volt. Az elit belvárosból meginduló kitelepülésének jeleként két villaövezet is született a korszakban, a nyugati városrészen a Hegy utcában, és a déli városrész peremén, az Óvoda utca végén. A korszakban keletkezett déli és nyugati városrész főútvonalai (Óvoda és Torna utca, Batthyány tér, Kálvária utca) mentén magasabb státuszú társadalmi csoportok telepedtek meg, a középpolgárság igényes kivitelű emeletes és földszintes polgárházai épültek fel. A zárt sorúan beépített külvárosi mellékutcákban ugyanakkor jellemző módon a kispolgárság és a munkásság tömegei leltek otthonra. Szombathelyen a déli, majd a vasúton túli városrészen alakult ki ipari övezet, mely vonzotta a munkahely közelébe előszeretettel települő munkástömegeket. A délnyugati, és a vasúton túli városrész munkás-negyedeiben nem tűntek fel a nagyvárosokra jellemző emeletes, körfolyosós bérkaszárnnyák. A munkásság többnyire földszintes, az utcafront mögött a telek mélységében toldaléképületekkel beépített, zsúfolt bér-lakásokban élt. Szerencsésebb sorstársaik az Éhen-telepen juthattak saját tulajdonú szerény lakóházhoz. Szombathely nyugati városrészének peremén a korszakban egy pihenő övezet körvonalai is kibontakoztak, melyet a Szent István park, a Kioszk, a kilátóként is funkcionáló víztorony, és a dombtetőn sorakozó présházak és villák képviseltek. A városon belül sajátos kulturális-vallási alapú szegregálódás is kimutatható volt. A helyi zsidóság – amellet, hogy kereskedők a város forgalmas terein, és frekvenciált útvonalai mentén is megtelepedtek – a tradíciót továbbvive a korszakban is a mai Thököly-Rákóczi-Zrínyi-Aréna utcák által közrefogott tömbben tömörült.<sup>209</sup>

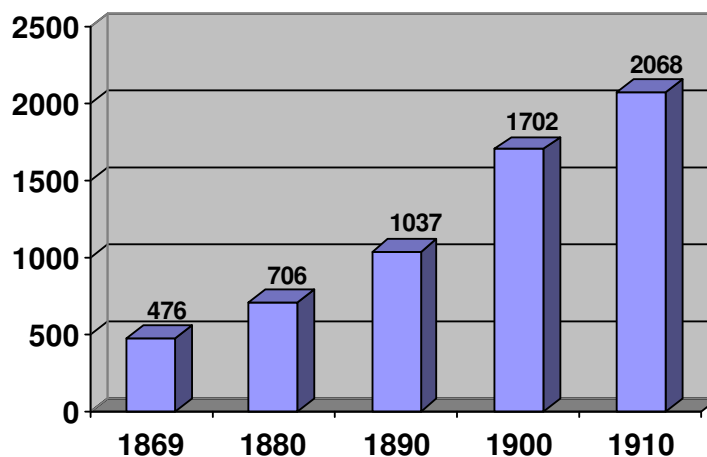
## VÁROSI ÉPÜLETÁLLOMÁNY

A lakosság növekedése, a város horizontális szétterülése, a település központi funkcióinak bővülése, az általános gazdasági és társadalmi átalakulás támasztotta igények az épületállomány mennyiségi és minőségi változását vonták maguk után. A korszakra országosan jellemző nagyarányú középítkezések révén Szombathely – mint közlekedési, kereskedelmi, kulturális, katonai és polgári igazgatási központ – sok nívós épülettel és épületkomplexummal gazdagodott. Ezek többsége állami, megyei vagy városi beruházásként létesült (esetenként az előbbieik kooperációja keretében), de megjelentek az építetők között a gazdasági társaságok, egyesületek és egyházak is. Szombathelyen a dualizmus időszakában létesült középületek sorából kiemelkedett a Városháza és a Színház, a Törvényszéki palota, a Pénzügyigazgatóság, a MÁV Üzletvezetőség székháza, a Főpályaudvar épülete, a gyalogsági és lovassági laktanya pavilonos épületegyüttese, a Megyei Árvaház és az Állami Gyermekmenhely, a Polgári Gyámolda, a Vakok Intézete, a felekezeti és városi elemi iskolák, a Polgári Fiúiskola, a Kereskedelmi iskola, a Bábaképezde, a Közigazgatási Tanfolyam és Internátus épülete, a Premontrei Rendi Főgimnázium, az Emberbaráti Egylet kórháza, a Fehér Kereszt Gyermekkórház, a Vasvármegyei Kultúregylet Múzeuma és a Kultúrház, a Szombathelyi Torna Egylet Tornacsarnoka, és a Vármegyei Kaszinó. A korszak jellegzetes termékei voltak a pénzügyi székházak, melyekből a városközpontban több is épült. Az egyházi építkezéseket a karmelita és a domonkos apácázárda, az Evangélikus templom, a Zárdatemplom, és az izraelita imaházak képviselték. A nagyobb ipari jellegű létesítmények közül a Lég-szeszgyár, az Elektromos művek központja, a Mayer és a Pohl gépgyárak ipartelepei, a MÁV járműjavító műhelye, a Mayer gyufagyár, a Szövőgyár, a gőzmalmok, valamint a vízmű szivattyúháza és a városi víztorony emelhetők ki. A vendéglátás és idegenforgalom területén a Kioszk épülete, valamint a vasútállomás közelében épült három kisebb és a belvárosban létesült két nagyobb elegáns szálloda említendő meg.<sup>210</sup>

Magánépítetők nagy tömegei egyszerű kivitelű földszintes családi lakóházakat, a tehetősebbek elegáns polgárházakat, a legvagyonosabbak szabadon álló villákat építettek. Sajátos színfolttal gazdagította a szombathelyi képet az Éhen-telep, ahol a vasutas munkás-arisztokrácia szerény kivitelű és méretű, de saját tulajdonú lakóházai sorakoztak.<sup>211</sup> Az Európai és országos tendenciáknak megfelelően a korszakban Szombathelyen is nagy számban épültek bérházak, melyek a tulajdonos számára értékálló befektetést és a lakbérek révén állandó jövedelemforrást biztosítottak. A szerényebb megjelenésű, általában egyemeletes bérházak mellett monumentálisabb tömegű, díszesebb homlokzati kiképzésű két-háromemeletes bérpalotákat is felhúztak a város főterén, valamint a nagyvárosias megjelenésű Király és Széll Kálmán utcákban.

A szociális infrastruktúra meghatározó elemét lépező a ház- és lakásállomány a dualizmus időszakában a népesség számának növekedésével arányosan emelkedett. 1869 és 1910 között a népesség 4,1-szeresére, a lakóházak száma 4,3-szorosára, 476-ról 2068-ra emelkedett. (4. ábra) (1869-1900 között a házak száma Szombathelyen 257%-al, Sopronban 44%-al, Győrben 16%-al gyarapodott.)<sup>212</sup>

4. ÁBRA SZOMBATHELY LAKÓÉPÜLET-ÁLLOMÁNYÁNAK NÖVEKEDÉSE, 1869-1910<sup>213</sup>

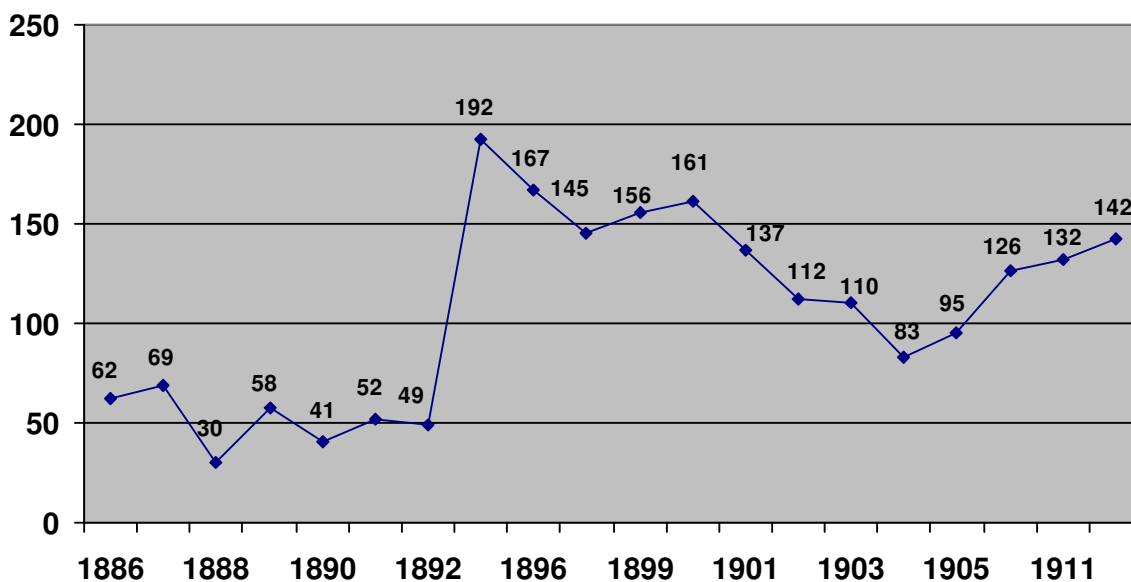


A lakóépületek számának emelkedése 1890-ig évtizedenként közel 50%-os volt. A leggyorsabb ütemű gyarapodás 1890-1900 közötti következett be, meghaladva a 60%-ot. Ez az érték – Pilkhoffer Mónika kutatásait figyelembe véve – országos viszonylatban is a legmagasabbak közé tartozott, többszörösen meghaladta Pozsony, Győr, Székesfehérvár, vagy Budapest korabeli eredményét. A lakásállomány gyors gyarapodása ellenére a kortársak az 1870-es évektől kezdve állandóan lakáshiányról panaszkodtak.<sup>214</sup> Még az építkezési láz csúcán, 1895-ben is azt állapították meg, hogy „a lakásszükség napról nap után szembetűnőbb.”<sup>215</sup> A 20. század első évtizedében az általános depresszió miatt egy-két kivételtől eltekintve az egész országban visszaestek a mutatók. Szombathelyen a korábbi érték harmadára, 21,5%-ra csökkent a növekedési ráta.<sup>216</sup>

Hasonló irányú tendenciák figyelhetők meg a kiadott építési engedélyek számát illetően is. Az évente felépített házak, toldalékok, belső átalakítások és gazdasági épületek számának alakulása szoros korrelációt mutatott a város népességének gyarapodásával, és a makrogazdasági-konjunkturális viszonyok mindenkor alakulásával. A rendelkezésre álló adatok alapján megállapítható, hogy az építkezések száma az 1880-as években stagnált, illetve az évtized közepétől enyhén csökkenő tendenciát mutatott. Az 1890-es években kibontakozó és a millennium idejére kicsúcsosodó országos gazdasági konjunktúra hatása jól érzékelhető volt Szombathelyen is, az

építkezések számának ekkor bekövetkezett megugrása révén. 1895-ben 192 építési engedélyt adtak ki, ugyanekkor Sopronban 176-ot, Pécsen 144-et, Nagykanizsán 87-et, Zalaegerszegen csak 30-at. Ez az időszak volt Szombathely kiépülésének fénykora, a kortársak mindennapos tapasztalata volt a város viharos fejlődése, a gomba módra szaporodó épületek, az egykori mezőgazdasági művelés alatt álló városi külterületeken a semmiből kinövő új városrészek megszületése. A századfordulótól begyűrűző építőipari válság, majd általános gazdasági depresszió a vasi megyeszékhelyen is érezte hatását. 1900. után az erősen konjunktúra-függő építőipari piacon drasztikus visszaesés következett be.<sup>217</sup> A századvég prosperitásához szokott kortársak a 20. század elején évről évre rezignáltan állapították meg, hogy „*az általános pangás az építkezések terén Szombathelyen is érezhető volt.*”<sup>218</sup> A hazai építőipar lassan lábalt ki a válságból, újabb általános gazdasági fellendülés csak 1909-1912 között bontakozott ki. A makrogazdasági folyamatokkal összhangban Szombathelyen az építkezések száma 1904-ben érte el mélypontját, majd fokozatos javulás állt be, s a világháború előestéjére a magánépítkezések volumene újra megközelítette az 1890-es évek átlagát.

5. ÁBRA AZ ÉPÍTÉSI ENGEDÉLYEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA SZOMBATHELYEN, 1886-1903<sup>219</sup>



A dualizmus kori Szombathelyen a lakóházak számának impozáns ütemű gyarapodása nem pusztán spontán folyamatok eredménye volt. A növekedés folyamatát katalizálta a korabeli jogszabályi környezet és a város tudatos adókedvezmény-politikája is. A házbéradóról szóló 1868. évi XXII. tc. az állami adónemet a házak éves tiszta bérjévédelme alapján vetette ki. A ténylegesen

bérlakásként értékesített bérleményeknél a bevallott jövedelmet adóztatták (16-24%). Azokban a városokban, ahol a lakrészek felét bérbe adták, az összes (valójában ki nem bérelt) szobák tulajdonosainak is fizetniük kellett. Ez volt a becslés alapján megállapított az ún. házosztályadó. A törvény szerint tíz évi adómentesség járt a teljesen új házak építtetőinek, valamint emeletráépítések és toldalékok esetén. Ha egy létező ház helyére építettek újat, 8 évi adómentességet lehetett igénybe venni. Az 1875. évi XXIII. tc. a 10.000 lakost meghaladó népességű települések esetében 20%-os házbéradó-kulcsot vezetett be, s az új építésű házak adómentességi jogosultságát 12, a régi helyén építettekét 10 évre emelték. Az 1896. évi XXIII. tc. az új házak adómentességét 15, az újjáépítettekét 12 évre emelte fel. Ezen túl a városok fejlesztése érdekében biztosította a törvény, hogy az 1905. december 31-ig újonnan megnyitott városrészekben épült házakra még további három évvel meghosszabbodjon az adómentesség. Állami adóról lévén szó, a mentesség igénybevételét a Pénzügyminisztériumtól kellett kérvényeznie a városoknak. Szombathely városvezetése az 1890-es évektől kezdett élni az állami adómentesség lehetőségével. A minisztérium 1897-ben ítélte meg először adókedvezményt az újonnan megnyitott keleti városrészeire, nevezetesen a Király, Széll Kálmán, Malom, Gyámolda, Kisfaludy utcákra vonatkozóan. A legalább 1 emeletes, 1905. decemberéig felépült új házakra 15 évi adómentességet biztosított, ami az említett utcákban jól érzékelhető élénkítő hatással volt az építkezésekre.<sup>220</sup> 1913-ban, az eltelt évekre visszatekintve a város úgy ítélte meg, hogy a kedvezmények döntő szerepet játszottak abban, hogy Szombathely *„az utolsó két évtized alatt rohamosan fejlődni kezdett, falusias jellegéből kivetkőzve modern várossá lett, s új utcák, sőt új városrészek”* keletkeztek. E kedvező tendencia fenntartására *„városrendezési, szépészeti és városfejlesztési szempontokból, másrésztől a majdnem teljesen pangó építkezési kedv fellendítése érdekében”* a város az ideiglenes házadómentességet a törvényben biztosított 15 illetve 12 éven túl további 3 évvel meghosszabbítani kívánta. Ezen túl kérvényezték a Pénzügyminisztériumtól, hogy a belvárosban és a keleti városrészen 1920. dec. 31.-ig felépülő emeletes házakra újabb 15, ill. 12 éves pótagómentességet, és annak további 3 évvel való meghosszabbítását engedélyezze. A város a Horváth Boldizsár tér, Erzsébet királyné utca, Március 15. tér, Széll Kálmán utca esetében a 2 vagy több emeletes házakra, a Belsikátor, Kőszegi, Faludy, Szily, Berzsényi, Thököly, Kossuth, Szentmárton, Wesselényi, 13 város és Hollán Ernő utca, valamint a Batthyány tér vonatkozásában a legalább 1 emeletes házakra igényelte a kedvezményt. A városvezetés tudatos szándéka volt tehát a belterületek egységesen nagyvárosias, urbánusabb képének erősítése. Az épületállomány fiatalításának, a magassági szintek emelésének szükségességét a következő indokokkal támasztották alá: *„a város szívében fekvő legnagyobb forgalmu utcákban még mindig igen nagy számban található azok a régi időből megmaradt, viskószerű, úgy*

*megmaradt, viskószerű, úgy szépszerűti, mint közegészségügyi szempontokból kifogásolható lakóházak, melyek fentállásukkal egyrészt az utca szabályozását teljesen megakasztják, más részről annak szépségét igen hátrányosan befolyásolják.*"<sup>221</sup>

Az állami adómentesség kapcsolatos kedvező tapasztalatok indíthatták arra a várost, hogy annak analógiájára, a helyi pótdó kedvezményrendszerének kidolgozásával újabb hatékony eszközzel élénkítse az építkezési kedvet, enyhítse a lakásínséget. A város először 1894-ben élt a községi pótdó elengedésének eszközével, 20 évi adómentességet biztosítva azoknak, akik egy év leforgása alatt házat építenek. Ezzel az intézkedéssel az volt a döntéshozók konkrét célja, hogy a városban a MÁV Üzletvezetőség felállítása kapcsán letelepülő vasúti alkalmazottak 120-150 családja számára elegendő lakás álljon majd rendelkezésre.<sup>222</sup> Tíz évvel később, 1904-ben már egy hosszabb periódusra vonatkozó, összetettebb koncepciót alakított ki a város. Az építkezések ösztönözésére, a „*teljesen új utcáknak mielőbbi beépítése*” érdekében, szabályrendeletet alkottak az új házak pótdómentességéről. A rendelet alapján azok a házak, melyek állami pótdómentességet élveztek, automatikusan megkapták a községi pótdómentességet is. Az 1910-ig felépülő házaknak az állami adómentesség idejére mentesültek a községi pótdó megfizetésének kötelezettsége alól. Azok számára, akik a város fő terén 2 emeletes, a környező belvárosi utcákban pedig legalább egy emelete házat építettek 1910 végéig, 20 évi pótdómentességet ítéltek meg.<sup>223</sup> 1910-ben a „*város zavartalan fejlődésének biztosítása*” érdekében újabb tíz évre, 1920-ig meghosszabbították a pótdómentességet, mert ennek köszönhetően épültek ki egészen új városrészek. Ez a támogatási rendszer az első világháborúig érvényben maradt.<sup>224</sup>

Mint látható volt, a város a kedvezményrendszerek révén nem pusztán az építkezések számának szaporítását, hanem az épületállomány kor- és emeletszám szerinti minőségi összetételének javulását is igyekezett előmozdítani. 1895-ben a városban 962 földszintes, 155 egyemeletes és 17 kétemeletes épület állt. 1910-ig a földszintes házak mennyisége közel megduplázódott, 1.762-re nőtt, az egyemeletesek száma 251, a kétemeleteseké 52, a háromemeleteseké 3 volt. Az emeletes épületek 14,6%-os aránya országos összehasonlításban a magasabb értékek közé tartozott. (Szombathelyen 1900-ban az emeletes házak az összes lakóépület 13% -át, Sopronban 32%-át, Győrben 23%-át tették ki.)<sup>225</sup> Míg egy 1869-es felmérés tanúsága szerint Szombathelyen, még a belvárosi utcákban is sok volt a faszindellyel és zsúppal fedett tűzveszélyes épület, 1897-ben már csak 10 zsúptetős házat írtak össze a városban. Ez utóbbiak közül négyet életveszélyesnek nyilvánítottak, és lebontásra ítélték, a többi ház tulajdonosát a város kötelezte, hogy javítás esetén a tetőket cseréppel fedessék újra.<sup>226</sup> Szombathelyen így 1900-ban a tartósabb és tűzvédelmi szempontból megbízható, cseréppel fedett házak aránya az összes lakóépülethez viszonyítva már

elérte a 97%-ot, ami országos viszonylatban egyedülállóan magas érték volt. A város ezzel megelőzte az összes dunántúli települést (Pécs 96,6%, Sopron 72,6%, Győr 41,2%) és Budapestet is. A lakóházak falazata szempontjából is hasonlóan magas értékek jellemezték Szombathelyt. A téglából, vagy kőből épült házak részesedése 97,3%-ot tett ki, amit csak Fiume és Sopron tudott némileg túlszárnyalni Budapest, Pozsony, Győr és a többi dunántúli település azonban Szombathely mögé szorult a rangsorban. Az emeletes, kőből és téglából épült, cseréppel fedett, házak magas aránya révén Szombathely külső képében is rendkívül korszerű, városias megjelenésű település volt. A városi lakásokban egyre gyakoribbakká váltak a fürdőszobák és a cselédszobák, melyek magasabb életminőséget biztosítottak a tehetősebb polgároknak. A lakások számához viszonyítva Szombathelyen a cselédszobák aránya 5,2%, a fürdőszobáké 2,7% volt. (Győrben 8,7% ill. 4,8%, Sopronban 6,4% ill. 3,4%.)<sup>227</sup>

Az építőanyagok, illetve lakóházak minőségére, és a szintszámok előírására a városnak építéshatósági jogköre következtében direkt eszközök is a rendelkezésére álltak. Az építési szabályrendelet, illetve az engedélyeztetési és használatbavételi eljárás kapcsán a városi tanács folyamatos ellenőrzést alatt tartotta az épített környezetet. Szombathely első építésügyi szabályrendelet-tervezete 1883-ban készült, a megfelelő bécsi rendelet egyszerű lefordításával. Miután a Belügyminisztérium ennek módosítását, és a szombathelyi viszonyokra való adaptálását rendelte el, a város a minisztériumi direktívák figyelembevételével, Kőszeg szabályrendeletét is felhasználva készítette el a végleges változatot, melynek közgyűlési elfogadására 1884-ben került sor. Tuczentaller Lajos kőszegi mérnök ezek után aggályokat fogalmazott meg a szabályzat belső következetlenségeivel és hibás fogalomhasználatával kapcsolatban, ezért az alispán újra felterjesztette a belügyminiszterhez a szabályzatot, de onnan átvizsgálás után változatlan formában küldték vissza az immár jogerőre emelkedett szabályzatot. A 89 pontból álló rendeletet csak ezután, 1885-ben hirdették ki Szombathelyen. A korabeli városi építészeti rendeletektől elvárható módon a szabályzat pontosan meghatározta az építéshatósági engedélyeztetés menetét, elkülönítve a hivatali jogköröket. Minden nagyobb építkezést és átalakítást engedélykötelessé tett, előírásokat fogalmazott meg a tervek készítésére és felülvizsgálatára, az építési vonalak és telekfelosztások megállapítására vonatkozóan. Rögzítette építkezési szabályokat, az építőanyagok, falak, gerendák, fedélszékek, kémények, emésztőgödrök és nyílászárók műszaki paramétereit. A rendelet külön kitért az ipari létesítmények elhelyezésének és felépítésének szabályaira.<sup>228</sup>

A szabályrendelet paragrafusain, illetve az építési engedélyeztetési eljárás folyamán meghatározott egyedi előírásokon túl alkalmanként a város közgyűlése is hozott olyan határozatokat, melyek városképi, vagy közegészségügyi szempontból bizonyos városrészekre, kiemelt fontossá-



gú utcákra vonatkozóan speciális rendelkezéseket is tartalmaztak. Ezek sorába tartozott, amikor 1906-ban előírták, hogy a Széll Kálmán sugárúton csakis emeletes, a közepén elhelyezkedő oktagonon csak kétemeletes házak építhetők. 1911-ben a Március 15. tér déli oldalán felépíteni szándékozott Mezőgazdasági Takarékpénztári székház esetében előírták, hogy csak kétemeletesre, és a tér északi oldalán álló ún. Techet-házhoz hasonlóan saroktornyos megoldással épülhet. A térbe torkolló Széll Kálmán utca ezáltal hangsúlyos, szimmetrikus lezárást kapott, a szigorú historizmus esztétikája jegyében. A nyugati városrészen az 1890-es évektől a város kötelezővé tette a villa-rendszerű építkezést. 1909-től kezdve az újonnan nyitandó városrészekben a belvárosban tapasztalható túlszűfoltosság, és az ingatlanspekuláció megelőzésére 50%-ban maximalizálták a telkek beépíthetőségét.<sup>229</sup>

### **VÁROSRENDEZÉSI TERV(EK)**

A dualizmus kori Szombathely építészettörténetét tárgyaló szakirodalom a korszakban három általános városrendezési tervről tesz említést. Ezek közül csak az utolsó esetében áll rendelkezésre a programleírás és a részletes szabályozási vonalakat feltüntető térkép. Az első kettő tervről semmiféle hasonló dokumentum nem került elő, amit a szakírók eddig azzal magyaráztak, hogy azok megsemmisültek, vagy ismeretlen helyen lappanganak. A valóságban a hiány oka sokkal prózaibb: e tervek soha nem is léteztek.

Szombathely dualizmus kori városrendezési terveinek levéltári kutatásával elsőként Horváth Ferenc foglalkozott. 1969-ben, a Vasi Szemlében publikált „Szombathely harmadik városrendezési terve” című cikkében tett említést az első két tervről. A szerző azonban – megfelelő műszaki ismeretek hiányában – hibás terminológiát alkalmazott, amikor városrendezési terveknek minősített egyszerű utcanyitásokat, illetve új városrészek kialakítását. Ezeket helyesen városfejlesztési terveknek kell tekinteni, melyek alapvető funkciója abban állt, hogy a város növekedése számára nyissanak új teret. A rendezési tervek ezzel szemben sokkal komplexebb jelentéstartalmat hordoznak, a település egészére kiterjedő koncepció alapján szabályozzák a város már kialakult szövetét, illetve jelölik ki a fejlesztési irányokat, részletes műleírás és térképi ábrázolás kíséretében. Az újabb kutatás során feltárt adatok nem igazolják a szerző azon hipotézisét, hogy az említett utcanyitások háttérben létezett egy-egy kimunkált, koherens rendezési terv. Igaz ugyan, hogy a városnövekedés fő irányait kijelentések szintjén többször is megjelölte a város, de ezek összehangolására nem született terv. Valójában egymástól teljesen független, térben is elszigetelt, kizárólag egy-egy városrészt korlátozó utcanyitásokról volt szó, melyekből háromnál jóval több zajlott le a korszakban, s ráadásul ezek jelentős része nem is a város, hanem

magánszemélyek kezdeményezésében valósult meg. Mivel a szakirodalom kritika nélkül átvette Horváth Ferenc megállapításait, így sajnos még napjainkig is evidenciaként él a köztudatban a dualizmus korának „három” rendezési terve.<sup>230</sup>

A vasút megjelenésének Szombathely fejlődésében játszott indukáló szerepét jól mutatja, hogy a szisztematikus városrendezési törekvések is a vasútnak köszönhetően indultak meg.<sup>231</sup> A város közgyűlése 1864-ben, a vasút közelgő megnyitása kapcsán látta először elérkezettnek az időt arra, hogy „*a város elhelyezési tervét*” elkészíttesse. Horváth Mihály ügyvéd elnökletével egy 18 tagú bizottságot hoztak létre e „*közérdekű tervek kidolgozására*”, melyben Dobrovics Ferenc mérnök, Brenner János, Holczheimer Károly, Hötzl József, Nigszty József, Gálos Ferenc építészek mellett agilis városi képviselők, és értelmiségiek is helyet kaptak.<sup>232</sup> A szépítő és építő bizottság által beterjesztett elképzeléseket a város közgyűlése 1864 novemberében hagyta jóvá, elhatározva, „*hogy a város terjedelmére a mennyire lehet, négyszögű és arányos rendes alakban tagositassék, és körvonalaztassék, s a keleti vonalt a jelenleg épülő vasút, az éjszakit a vaspályától kezdve a községi ország úton, magazini dülön, és rohonczi uton keresztül a városi káposztás földek alsó szélén a kendereskerti téglaszinig huzandó vonal, innen a helybe vezető község uton, kövi dülön, nárai uton és plébános major aljai dülön keresztül körülbelül a puska poros toronyig a nyugati vonalt, és innen a Kismező dülön, a Körmendi ország út és perént folyón keresztül az ugy nevezett lóvásár téren, és szőkeföldi major földeken át vezetendő vonal, a déli határvonalat képezze.*”<sup>233</sup> (Ez a valóban szabályos négyzet alakú terület a mai városra vetítve a következő – 1864-ben természetesen még nem létező – utcák mentén rekonstruálható. Keleti oldalát az észak-déli irányban elnyúló vasúti pálya jelölte ki. Északon a szabályozási vonal a vasúttól az Engels utca nyomvonalán át a Tófürdőig húzódott, ahonnan délre fordulva a Szent László és a Géfin utcák közötti háztömb közepén végighaladva egyenesen haladt a mai Laky Demeter utcáig, kijelölve ezzel a nyugati határvonalat. A déli szabályozási vonal innen indult tovább keleti irányba, a Szent Flórián körút bevezető szakaszának egyenes meghosszabbításában egészen a vasúti sínekig.) A tervezet nagy vonalakban kijelölte a város határát, terjeszkedési irányait. A bizottság javasolta továbbá, hogy az említett szabályozási vonalon belül eső Szőkefölde, Szentmárton és Óperint községeket idővel csatolják Szombathelyhez.<sup>234</sup> A négyszögletes alakban körülhatárolt térség felmérésére, az utcák és piacok feltérképezésére és a városon belüli részletes szabályozási vonalak meghatározására Dobrovics Ferenc mérnököt és Hötzl József építészt kérték fel. E „*városi általános terv*” részeként szándékozták elkészíteni az utcai vízvezető csatornák és a járdahálózat fejlesztési tervét is, melynek előfeltételeként felkérték a megyei kir. Államépítészeti Hivatalt a lejtmerések elvégzésére, a város költségére.<sup>235</sup> A megbízott tervezők számára a bizottság

követendő szempontokat illetve célkitűzéseket is megfogalmazott az utcahálózat rendezésével kapcsolatban. Általános elvárásként a város összes utcája esetében szükségesnek látták a szabályos építési vonalak kitűzését, hogy a jövőben azon belül, vagy kívül ne lehessen többé építkezni. A Bizottság részletes javaslatot is kidolgozott, hogy az egyes utcákban hol tartaná szerencsésnek a szabályozási vonalak meghúzását. A város külterületek felé irányuló terjeszkedési igényére hivatkozva elvárták a tervezettől, hogy teremtsen lehetőséget a város déli irányú bővítésére, a Főpiacról az Óvoda telkén át húzandó utca kijelölésével. A Rumi utcai palántásföldek felosztását, rendezését is hasonló célból ajánlották. A vasút irányába az Új utcából a Kőszegi országúton át a cigányházakig egy a Szent Márton utcával párhuzamos utca nyitását javasolták (ez a későbbi Gyár utca nyomvonalának felelt meg.)<sup>236</sup>

A megbízás alapján Dobrovits Ferenc 1865-ben elkészítette a vasút felé nyitandó új utcák tervrajzát, de a részletes irányelvek alapján kimunkálandó, sok energiát és költséget igénylő általános városrendezési terv soha nem készült el. A bizottság által megfogalmazott alapelvek, célkitűzések mégis egyfajta városrendezési-városfejlesztési program csírájának tekinthetők, mert bár csak javaslati szinten maradtak, az itt megfogalmazott világos célok kimutatható hatással voltak a későbbi fejlesztési tervek elfogadására.<sup>237</sup>

A kidolgozandó városrendezési terv szisztematikus végrehajtását hatékonyan elősegítette volna a város határában levő birtokok tagosítása, a birtokstruktúra racionalizálása. Szombathely vezetése ezért szorgalmazta az előnyös következményekkel járó tagosítást, kinyilvánítva, hogy *„a város remélhető terjedéséhez képest a már körvonalazott építkezési köztéreket is lehetőleg összesíteni, s idővel házhelyekké felosztani, s új utcák vagy nyilvános térek helyéül alkalmazni kell.”*<sup>238</sup>. A tagosítás, ezért. A tagosítás lehetőséget teremtett volna arra is, hogy a rossz vonalvezetésű dűlőutakat szabályozzák, és megoldják a vasútvonal által kettévágott parcellák megközelítésének és művelésének problémáját. Az 1864-es közgyűlési határozat ezért első helyen említette a tagosítás végrehajtásának szükségességét. A város a folyamat elindítása érdekében az érdekelt birtokosok között 1866-ban aláírási ívet kezdett köröztetni, hogy felmérjék az érintettek hajlandóságát. A város határának tagosítását óhajtó birtokosok többségének aláírását több évig elhúzó munkával, 1871-re sikerült összegyűjteni. A betervezett aláírási ív birtokában a város ekkor elrendelte a munkálatok megkezdését, és a költségek fedezetére pénzalapot különített el. A munkálatok nagyon vontatottan haladtak, és nem váltották be a város előzetes várakozásait. A birtokosok többsége úgy szerette volna végrehajtani a tagosítást, hogy a szükséges tagutakat a városi ingatlanokból hasítsák ki, ezen kívül a város erdőit és birtokait is fel akarták osztani. Varasdy Károly polgármester ezért 1887-ben már a tagosítás leállítását szorgalmazta, a város vagyonsz-

tésének megelőzésére, illetve reálisan felmérve az erőfeszítések kilátástalanságát a nagyarányú birtokforgalom miatt folyamatosan zajló szétदारabolódási folyamat miatt.<sup>239</sup>

A tagosítási eljárás útvesztőjében feledésbe merült városrendezési terv ügyét 1869-ben Tulok Imre vetette ismét fel. A Vas megyei Lapokban megjelent cikkében szükségesnek ítélte, hogy a város fogadjon fel egy mérnököt Szombathely területének felmérésére, az utcavonalak és az építési előírásokat megállapítására.<sup>240</sup> A következő évben már a közgyűlésen is újra szóbeke-  
rült „*a város területére vonatkozó építkezési általános terv*” küszöbön álló elkészítése, de konkrét lépéseket ennek megszerzésére nem tette a város.<sup>241</sup> 1870-ben a Szépítő Bizottmány is foglalkozott a kérdéssel, utalva arra, hogy eddig „*a város jövőbeni építkezésének terve ... részint anyag segély, részint vállalkozó hiányában foganatosítható nem volt.*”<sup>242</sup> 1872 júliusában Pillich Ferenc képviselő javaslatára a tanács kijelentette, „*hogy az építkezéseknél irányadóul szolgáló általános terv, melynek alapján az építkezési vonalak megállapítandók elkerülhetetlenül szükséges lévén*”, ezért a költségvetésben e célra pénzalapot különítenek el.<sup>243</sup> A következő hónapban jelentés készült a közgyűlés számára „*az építkezéseket szabályozó, s e tekintetben elkerülhetetlenül szükséges általános városi tervnek miként leendő előállíthatása és megszerzése érdekében*”, de az ügyben semmi érdemi előrelépés nem történt, és újabb több éves csend következett.<sup>244</sup>

1881-ben képviselői indítványra a közgyűlés ismételten napirendre tűzte a kérdést, elrendelve, hogy „*az építkezéseket szabályozó, s e tekintetben elkerülhetetlenül szükséges általános városi terv elkészítése iránt intézkedés tétessék*”.<sup>245</sup> A teendők elvégzésére utasították a tanácsot, s ezúttal az ügy valóban kimozdult a holtpontról. A kérdésében azonban közel két évtizednyi vajúdság után csak egy részeredmény született. 1882-ben városrendezési terv helyett mindössze az „*építészeti rendszabályokat*” terjesztette be a bizottság. A szövegtervezet felülvizsgálata után a közgyűlés 1883 januárjában fogadta el a város építkezési szabályrendeletét. Később a belügyminiszter által előírt módosításokat átvezetve a végleges változatot 1884 őszén fogadta el a város. A szabályzat hiányossága volt, hogy több pontban is hivatkozott Szombathely nem létező általános szabályozási tervére, ugyanakkor annak megalkotásáról nem gondoskodott. A 73. § mindössze annyit rögzített, hogy az építészeti bizottmány feladata a város szabályozási tervét „*nyilvántartani*”.<sup>246</sup> A korszak jeles mérnöke, a kőszegi Tuczentaller Lajos az elkészült szabályzatot, illetve a döntéshozókat súlyos kritikával illette, amiért azok késlekednek a terv kidolgozásával, holott kizárólag ez garantálhatná „*az egész város fényes jövője, fejlődése és terjeszkedésének egyediüli biztosítékát.*” Felhívta a figyelmet azokra a veszélyekre, melyek egy tervszerű városfejlesztési koncepció hiányában a városra leselkednek: „*Szombathelynek nem lehet Kőszeg módjára a multakon, vagy a természet adta tájkép szépségein elmerengeni, neki éles szemmel a jövőben kell*

keresni merész céljait. Egy ily rohamos fejlődéshez eljutott városban az építetők orientálása és biztosítására alkalmas terv hiánya nem csak a vállalkozási és építési kedv megzsibbasztását okozza, hanem lehetővé teszi egyeseknek kisszerű magán érdekei érvényesítésével a város fejlődésére több nemzedéken át káros akadályok létesülését. Éppen ezen általános szabályozási tervzetnek kell – a XIX. század legfontosabb vívmánya – a közegészségügy főtényezőire, a város tisztán tarthatására szükséges előfeltételeket biztosítani.”<sup>247</sup> Az építési szabályrendeletnek a rendezési tervre vonatkozó kitételei ugyanakkor annak a reményét keltették a városlátogatókban, hogy a terv kidolgozása sem várat majd magára sokáig. A valóságban azonban a tanács a szabályzat megalkotásán túl semmi egyebet nem tett.

Néhány év elteltével, 1888-ban ismét egy képviselői interpelláció révén került terítékre az ügy. dr. Feldmann Bódog a terv megvalósulásának lehetséges időpontját firtatva fordult a polgármesterhez. Szabó Ernő válaszában beismerte, hogy „a városnak szabályozási terve nincs”, és korábbiaktól eltérő őszinteséggel tárta fel a képviselők előtt, hogy a pénzhány, és a mérnöki hivatal túlterheltsége miatt nem is lát reális esélyt annak belátható időn belüli kidolgozására. A közgyűlés ennek hallatára csak egy szűkebb terület, a vasút felé eső földeken kialakítandó városrész szabályozási tervének elkészíttetését rendelte el. Később azonban ezeket a munkákat nem a város, hanem ez érintett birtokosok végeztették el.<sup>248</sup> A rendezési terv ügyében ezután újabb két évtizedes csend következett. A város mérnöki hivatala az elkövetkezendő években is csak egyes utcákra vonatkozóan készített szabályozási, illetve utcanyitási rajzokat. Az 1900-ban életbe léptetett kövezetvám szabályrendelet mellékleteként az összes városi utcát részletes hossz- és keresztszelvényét felmérték, amit a város „együttal város szabályozási tervek”-nek nevezett, de ezek nem álltak össze egy egységes koncepciójú tervvé, ezért lényegében nem városrendezési, hanem pusztán utcavonal-szabályozási terveknek tekintendők.<sup>249</sup>

1909-ben megindultak az előkészületek a város új térképének elkészítésére.<sup>250</sup> 1911-ben a közgyűlés ismét egy képviselő, ezúttal dr. Szabó László indítványára vette tárgyalás alá a rendezési terv kérdését, határozatban kimondva, hogy „a város szabályozó tervének elkészítését maga is szükségesnek, és a város területének újabb felmérése folytán időszerűnek” látja.<sup>251</sup> A terv elkészítésére a város pályázatot szándékozott kiírni, s ennek előkészítésére 1911-ben kérdőívet juttattak el a magyar városhoz, melyben városszabályozási terveikről kértek felvilágosítást. A fővároson kívül mindössze három város, Kecskemét, Kaposvár és Székesfehérvár küldött vissza értékelhető információkat, ami szemléletesen mutatja, mennyire gyermekcipőben járt a korabeli Magyarországon a városrendezés ügye. (Budapest is még mindig csak az 1870-es Lechner Lajos-féle tervet használták, a „fejlődés igényei szerint” módosított formában.<sup>252</sup>

A szombathelyi rendezési terv ügye három évvel később annak köszönhetően mozdult ki ismét a nyugvóponttól, hogy 1914-ben a város új polgármestert választott. Az energikus fellépésű Kiskos István programbeszédében egy egész városra, sőt a közeli Kámon és Gyöngyösszőlős községekre is kiterjedő városrendezési terv elkészítésére tervpályázat kiírására tett ígéretet: *„A város fejlesztésének egységes és tervszerű irányítására, a már kiépült városrészek rendezésére, és a jövőben kiépítés alá kerülő területek szép és egészséges fejlesztésére ... az általános városterv céljaira kiírhatjuk az országos, esetleg nemzetközi pályázatot.”*<sup>253</sup> A közgyűlés a háborús viszonyok közepette is napirenden tartotta a szabályozási terv ügyét, 1916-ban ismételten megerősítve, hogy *„a képviselő testület a rendszeres, messze jövőre kiható város fejlesztés érdekében feltétlenül szükségesnek tartja, hogy a város rég óhajtott szabályozó terve mielőbb elkészüljön.”* A terv kidolgozásának előfeltételeként elrendelték a város 1:3.000 és 1:10.000 méretarányú térképének elkészítését. Kikötötték, hogy a felmérés Gyöngyösszőlős és Kámon községekre is terjedjen ki, melyeket már 1914-ben a város adóközretéhez csatoltak, és küszöbön állt a teljes közigazgatási egyesítés, illetve Szombathelyhez csatolásuk.<sup>254</sup> 1917-ben elrendelték a lakás- és épületállomány összeírását, a városrendezési terv előkészítéseként.<sup>255</sup> Ezzel egyidőben a közgyűlés *„városszabályozási, utcarendezési, városszépészeti és közforgalmi”* szempontból kulcsfontosságú helyeken fekvő belvárosi ingatlanok megvásárlását rendelte el, *„a belváros szabályozása, rendezése, belterjes kiépítése”* érdekében. (pl. Hungária és Sabaria Szálló)<sup>256</sup>

A városrendezési tervhez megrendelt átnézeti térkép 1918-ra elkészült. Ezen azonban egyelőre csak az utcák, telkek, házak voltak feltüntetve, a magassági viszonyok nem. A rendezési terv kidolgozásához és a városi csatornahálózat végleges kiépítéséhez új, rétegvonalas térképre volt szükség. A kiegészített, 1:1.000, 1:3.000, 1:10.000 méretarányú térképek 1919 végére készültek el. Ezután kezdődtek meg a tervpályázat kiírásának előkészületei, a kiváló tehetségű, és a német városépítészet eredményeit jól ismerő városi főmérnök, Bodányi Ödön irányításával.<sup>257</sup>

A város rendezési tervének elkészítésére 1922-ben kiírt országos tervpályázatra kilenc munka érkezett. A díjnyertes pályamunkák felhasználásával a mérnöki hivatal újdonsült vezetője, Niessner Aladár 1923-ban készítette el a szabályozási tervet, a részletes műleírást és a színekkel ellátott térképet. A dualizmus korának felfogásában született tervezet egy kis- és egy nagykörút kialakítását irányozta elő. A leírásból, és a térképet tanulmányozva nyilvánvalóvá válik az alkotó(k) koncepciója. A terv kidolgozásakor egy jó közlekedési feltételeket biztosító, átjárható városszerkezet kialakítása volt a legfőbb cél, mely mind a történeti belváros feltárását, mind a dualizmus időszakában kiépült új városrészek egymás közötti, és a városmaghoz történő szerves kapcsolódását megoldja. A tervező a megnövekedett forgalmi igényekhez és a villamos közleke-

dés szükségleteihez igazodva városszerte jelentős utcaszélesítéseket tartott volna célszerűnek, de ettől a már kiépített főutcák többségének esetében (pl. Széll Kálmán utca) az ésszerűség és az anyagi lehetőségek korlátai miatt eltekintett. Ehelyett a hosszan elnyúló belvárosi utcák térfalainak áttörését, átkötő utcák nyitását propagálták, s a tömbbelsőkből új tereket is kijelöltek. Mivel speciális szombathelyi sajátosság volt, hogy a külterületekről érkező főútvonalak a belvárosba érve vakon elvégződtek, házfalakkal ütköztek, illetve csak erős irányváltással, és szűkebb keresztmetszettel tudták tovább vezetni a forgalmat, a célkitűzések között szerepelt e kritikus pontokon az úthálózat kiszélesítése, és áttörésekkel új utcák nyitása. A nyugatról bevezető Székely Ferenc és Kálvária utca, a délről befutó Rákóczi, a keletről érkező Széll Kálmán és Kisfaludy, és az északról bejövő Paragvári utca szerves bekötése érdekében a Király és Kőszegi, a Kőszegi és Szily utcák között, a Szily utcától nyugatra és a Székesegyház környékén a tömbbelső feltárását irányozták elő, illetve a déli városrészeiről befutó Rákóczi utca meghosszabbításában a Kossuth utca déli oldalának áttörését a Főtér felé, amit a kortársak hosszú évtizedek óta szerettek volna elérni. A körút rendszer a forgalom hatékony cirkulációját szolgálta volna. A belső körút zárt belváros könnyű megkerülését, a külvárosokat összekötő Nagykörút a külterületek integrációját erősítette volna. A körút – melyre parkok, és középületek fűződtek fel – a külvárosokat egymással és a vasútállomással összekötve biztosította volna a város távol eső pontjai közötti gyors, a belvárost elkerülő közlekedési kapcsolatot.<sup>258</sup>

Az 1923-as városrendezési terv meglátásainak helyességét az utókor igazolta. Az abban előirányzott áttörések közül sok megvalósult a későbbi évtizedekben (Vörösmarty utca meghosszabbítása a 11-es Huszár út felé, a Thököly utca megnyitása kelet felé, a Ferences kerten keresztül, a Nagykar utca kiszélesítése és parkosítása, a Kőszegi utca folytatásában észak felé a Liszt Ferenc utca megnyitása, az Új Színház tér megnyitása, végül a közelmúltban részlegesen megnyitott Nagykörút, mai nevén Brenner körút is.)<sup>259</sup>

Összegezve megállapítható, hogy a dualizmus időszakában Szombathelyen egyetlen modern értelemben vett általános városrendezési terv sem készült. Egy ilyen terv elkészítésének igénye ugyan már 1864-ben felvetődött, de annak létrehozását évtizedeken át halogatták. Amikor aztán az 1910-es években végre már a komoly szándék is megérlelődött a városvezetésben, a világháború kitörése közbeszólt, s a dualizmus korának városrendezési-városesztétikai felfogása szellemében fogant terv ténylegesen már csak a Monarchia felbomlása után készülhetett el. Ez az 1923. évi – a szombathelyi szakirodalomban tévesen harmadiknak titulált – terv volt valójában a város első igazi általános rendezési terve.

### UTCANYÍTÁSOK A DUALIZMUS KORI SZOMBATHELYEN

A város területi növekedését előidéző utcanyítások, valamint az új városrészek létrehozásának hátterében elsősorban az érintett területek birtokosai álltak. A város ritkábban lépett fel közvetlen kezdeményezőként, az esetek többségében azonban – a városfejlesztés érdekeit szem előtt tartva – konstruktívan együttműködött a magántulajdonosokkal, vagy egyszerűen csak jóváhagyta a kérvényezett utcanyításokat. A város cselekvési lehetőségeinek, és aktivitásának alapvetően gátat szabott az az adottság, hogy a település terjeszkedésére alkalmas földterületek magánkézben voltak. A hatóságnak ezért könnyebbé tett az érintett birtokosokra hagynia a szervező munkát, ahelyett, hogy költséges és hosszadalmas kisajátítási eljárásokba bonyolódva magának kellett volna megszereznie a szükséges földeket, majd elkészíttetni a drága terveket. A dualizmus korában keletkezett új utcák vonalát ezért többnyire a telektulajdonosok által felkért magánmérnökök rajzolták meg, de természetesen a város által megjelölt irányok, szélességi és hosszúság előírások betartásával. Ily módon Szombathely utcahálózatának kialakításában a városvezetés szándékai érvényesültek. Az utcákra vonatkozóan a város építési szabályrendelete is tartalmazott általános érvényű előírást: *”A telekfelosztási tervben az utcák, amennyire lehet, egyenes irányban, még pedig főutcák rendszeren nem alább, mint 15 m, kereszt utcák nem alább, mint 13 m szélességben tervezendők.”*<sup>260</sup>

Az utcanyítások, utcavonal-szabályozások és építkezések felügyeletét, valamint a városrendezési terv előkészítésével kapcsolatos feladatokat a dualizmus korának első évtizedeiben a Szépítő Bizottmány látta el. A testület története az 1830-as évekig vezethető vissza<sup>261</sup>, de állandó városi bizottságként csak 1861-től működött, *„az építkezés körül igényelt rend, külcsin és tisztaság létrehozatala”* céljából.<sup>262</sup> Az 1864-ben *„Szombathelyi építészeti és szépítészeti választmány”* néven újjáalakuló bizottság feladatát még bővebben fogalmazták meg, feladatául téve, hogy *„a város terjedelmére, bel területe rendezésére, utszák és piacok szabályozására, az építések csinossága, czélszerűsége, szilárdsága és tüzi biztonsága, a jó izlés”* érvényesülésére felügyeljen.<sup>263</sup> 1867-ben újabb névváltoztatással visszaállították, és véglegesítették a Szépítő Bizottmány elnevezést. A sokrétű feladatot ellátó bizottság összetételében az építész és mérnök szakemberek túlsúlya érvényesült, a korszak jeles szakemberei közül Schwartz Ede, Dobrovits Ferenc, Brenner János, Holczheimer Károly, Hötzl József, Kirchmayer Károly voltak oszlopos tagok. A városi tanács ugyan már 1873-ban megállapította, hogy *„a városi lakosság számának emelkedése, s ezzel kapcsolatban új utcák nyitása, azok czélszerű beosztása, lejtezése, és csatornázása, ugy egyéb építészeti és szépítészeti tekintetknél fogva, egy rendszeresített városi mérnöki hivatal szervezésének elodázhatatlan szüksége bekövetkezett”*<sup>264</sup>, a közgyűlés azonban –



nyilvánvalóan takarékosági megfontolásokból – megelégedett a fennálló rendszerrel, és a Szépitő Bizottság szakembereire támaszkodva, illetve alkalmanként magánmérnököket megbízva gondoskodott a műszaki ügyek intézéséről. Szombathelyen csak 1886-tól rendszeresítették a városi mérnöki állást, akkortól kezdve a Szépitő Bizottság népes szakértői gárdája teendőinek egy részét, a műszaki, városfejlesztési és építéshatósági ügyeik irányítását, az utcák felmérésének és szabályozásának feladatát a mérnöki hivatal vette át.<sup>265</sup>

Az utcanyitások lebonyolítása nem csupán műszaki ismereteket követelt meg, hanem jogi természetű problémákat is felvetett. A városfejlesztésre kiszemelt területek telektulajdonosai között ugyanis mindig akadtak olyanok, akik saját anyagi érdekeiket szem előtt tartva szembehelezkedtek birtokos társaikkal és a város szándékaival. Akadályozták az utcanyitásokat, földjeiket nem adták át utcaternek, vagy túlzott anyagi követeléseikkel fellépve a városfejlesztési tervek megvalósulását is veszélybe sodorták, sértve ezzel a település stratégiai érdekeit. A városvezetés kezében ilyen esetben egyetlen fegyver maradt, kénytelen volt törvényben biztosított jogával élve a kisajátítás eszközéhez folyamodni. Szombathelyen először a déli városrész megnyitásával kapcsolatos bonyodalmak világítottak rá az önérdék és a közcélok ütközéséből fakadó problémákra, s érlelték meg a városvezetésben azt a felismerést, hogy a kisajátítási jog megszerzése nélkül a városnak nincs hatékony eszköze az utcanyitási tervek keresztülvitelére. 1873-ban ezért elhatározta a közgyűlés, hogy *„azon indítvány, hogy a kisajátítási törvény, - a mennyiben közegészségi, tűzrendőri, és középítkezési célokból leendő kisajátításokra vonatkozik – Szombathely városára is kiterjesztessék, elfogadtatván, e célból az országos képviselő ház elébe a kerületi országos képviselő által benyújtandó kérvény intézteni rendeltetik oly értelemben, hogy a naponta felmerülő építkezések, az élénk forgalom és népesedés folytán előtérben álló utca nyitások keresztül vitele ... könnyebben eszközölthessék.”*<sup>266</sup> Ez a momentum egyértelműen mutatta, hogy a város tudatosan törekedett olyan eszközök megszerzésére, melyeket a település fejlesztésének szolgálatába állíthatott. A város az 1881. évi XLI. tc. életbe lépése után közérdekű utcanyitási városszabályozási munkálatok, illetve középítkezések kivitelezhetősége érdekében gyakran élt a kisajátítás jogával.<sup>267</sup>

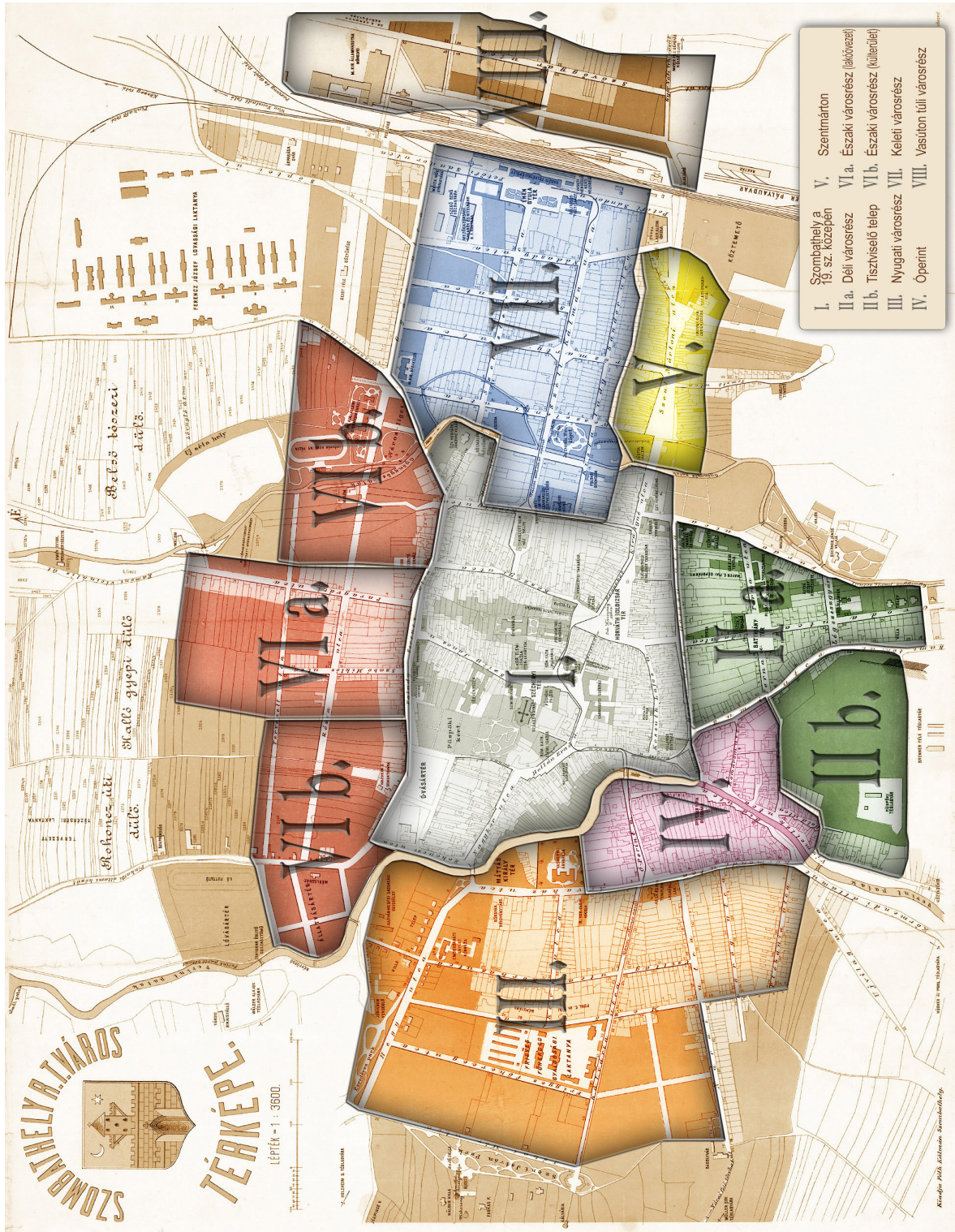
A város a 19. század folyamán az utcanyitások engedélyezésének előfeltételeként a műszaki előírások betartása mellett mindössze annyit követelt meg a birtokosoktól, hogy az utca területébe eső telekrészeket ellenszolgáltatás nélkül, ingyenesen bocsássák a város tulajdonába, illetve kezelésébe. A 20. század elején lényegesen megváltoztak a város által megszabott feltételek, a megváltozott körülményekhez igazodva. Az 1900-as évektől utcanyitás esetén a város a telektulajdonosoktól már az infrastruktúra kiépítéséhez is hozzájárulást követelt meg. Az érdekel-

tek kötelezettségévé tették, hogy fedezzék a vízvezeték és csatorna kiépítésére a város által felveendő hitel törlesztését, valamint gondoskodjanak a közvilágítás kiépítéséről és az úttestek karbantartásáról, egészen addig, míg az utca 2/3 részben ki nem épül, és a város kezelésébe kerül. A közművesítést a korszakban már a modern városi lét természetes velejárójának, az utcanyitás járulékos költségének tekintették. A város ezért indokoltnak érezte, hogy az infrastruktúra kiépítésének terheiből az érintett tulajdonosok is részt vállaljanak, hiszen az utcanyításnak a telkek felértékelődéséből származó anyagi hasznát a birtokosok fölözték le. Másik oldalról Szombathely az 1900-as évek elejére súlyosan eladósodott, ezért a közművesítési költségek átvállalásában sem tudott nagyvonalú lenni. A város ekkoriban az új utcák nyitásában már nem volt minden körülmények között érdekelt, mert azok fenntartási költsége csak tovább növelte volna a házipénztár kiadásait. A közgyűlés ezért inkább a már meglévő utcák intenzívebb beépítését propagálta. Mindezek együttesen hozzájárultak ahhoz, hogy Szombathely horizontális terjeszkedése a századforduló után lelassult.<sup>268</sup>

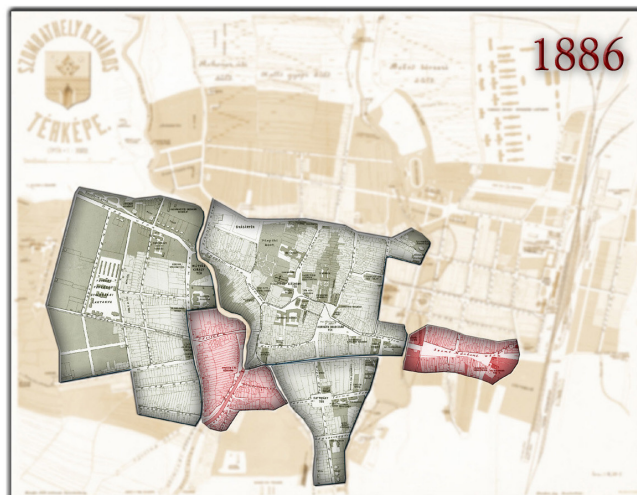
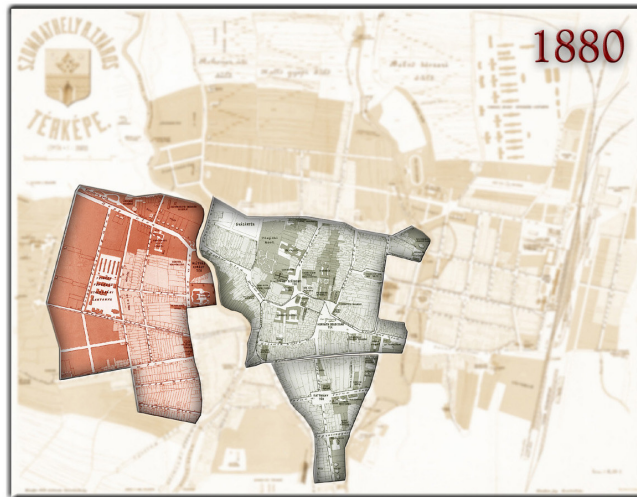
A szaporodó számú utcák megjelölésére 1874-ben a város fémből készült, egységes kivitelű névtáblákat vásárolt egy pesti cégtől, melyeket Szombathely akkoriban létező 4 terére és 37 utcájára fel is szereltek. 1875-ben elrendelték az új házszámítás bevezetését is, utcánként egyik oldalon a páros, másikon a páratlan számok alkalmazását előírva. Az átszámítás megtörténtéről 1880-ban tudósítanak a források. 1885-ben Óperint és Szentmárton bekebelezésével szükségessé vált az utcaelnevezések és a házszámítás rendszerének átalakítása. Az egykori községek utcáit ekkor új elnevezéssel, a házakat utcánként újrainduló számozással látták el. 1901-ben a város házszámítási szabályrendeletet alkotott.<sup>269</sup> (*Függelék 9. sz. térkép*)

#### **A DUALIZMUS KORI SZOMBATHELY ÚJ VÁROSRESZEI**

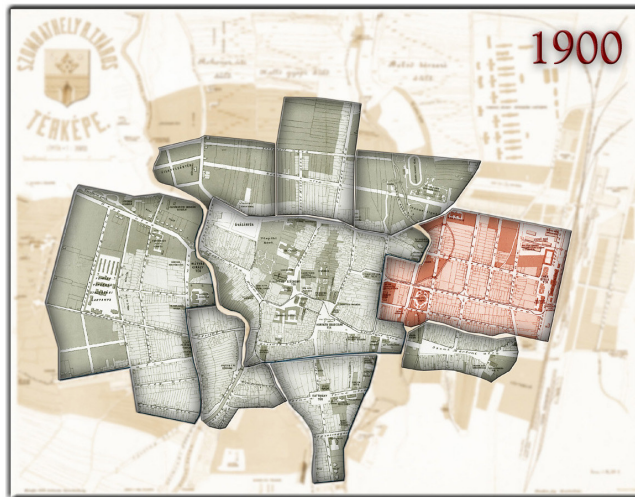
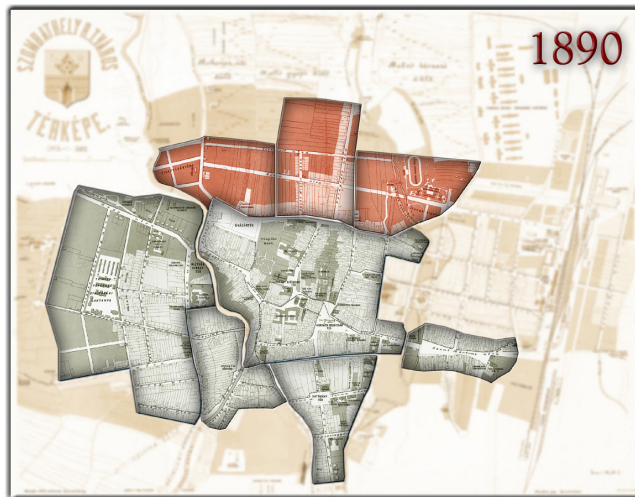
A város horizontális szétterülése az 1860-as évek végén kezdődött meg, a belvárostól délre eső területen. A „déli városrész” kiépülése az 1870-es évektől indult meg. Ezzel egyidőben kezdett kifermálódni a város nyugati külterületén, a „nyugati városrész”, mely Óperint községen túl, a Nárai és Görög utcák térségében, majd az 1880-as években ennek északi szomszédságában, a Kálvária utca bevezető szakaszán indult kiépülésnek. A területi növekedésében nagy ugrás következett be 1885-1886-ban, amikor a városhoz nőtt két község – nyugatról Óperint, keletről Szentmárton – becsatolásával tágult tovább Szombathely közigazgatási határa. Az 1890-es évek elejétől a belvárostól a vasút felé eső hatalmas beépítetlen térségben, a „keleti városrészen” nyitottak új utcákat, és mértek ki építési telkeket. A 19. század utolsó éveiben a nyugati városrész Kálvária utcától északra eső területe kezdett kiépülni. A 20. század elején az expanzió már átcsapott



2. TÉRKÉP SZOMBATHELY VÁROSRESZEI A DUALIZMUS KORÁBAN



3. TÉRKÉP SZOMBATHELY VÁROSNÖVEKEDÉSE 1870-1886



4. TÉRKÉP SZOMBATHELY VÁROSNÖVEKEDÉSE 1890-1918

a vasútvonalon, kezdtek kibontakozni a „vasúton túli városrész” körvonalai. Ezzel egyidőben az „északi városrész” is erőteljes fejlődésnek indult, végezetül az 1910-es években megkezdődött a déli városrész keleti peremén a tisztviselőtelep kiépülése.<sup>270</sup>

Az előbbieken említett, égtájak szerinti városrész-elnevezéseket a korszakban nem használták. E mesterségesen kreált nevek a kifejtendő téma jobb megértését, illetve az egyes területek könnyű elkülöníthetőségét szolgálják. A dualizmus korában az egyes városrészeknek valójában nem is volt neve. Az új városi területek megnevezésére egy rövid ideig még a korábbi dűlőneveket alkalmazták, aztán már csak a teljesen egyértelmű beazonosítást biztosító utcaneveket használták. A déli városrészt kezdetben „Alsó-kertalljai földek”, majd egyszerűen csak „új városrész” elnevezéssel illették, a keletre a „Berekaljai dűlő”, vagy a „vasút felé eső városrész” megnevezés volt használatos. A nyugati városrészt egy darabig még az egykori „Kövi dűlő” és „Plébános major-alljai dűlő”, vagy „hegyaljai birtok” nevekkel azonosították be. A következőkben az egyes városrészek létrejöttének történetét mutatjuk be, kialakulásuk sorrendjében.

## A DÉLI VÁROSRÉSZ

### A városrész kialakulása (1865, 1868-1870)

A dualizmus kori Szombathely városnövekedése először déli irányba indult meg, a sűrűn beépített belváros közvetlen szomszédságában fekvő, a Hosszú-Rumi-Szőkeföldi (*ma Thököly-Mátyás király-Aréna utca*) utcák által határolt, tölcészerűen összeszűkülő területen. A 19. század közepére a Hosszú utca keleti, a Szőkeföldi utca északi, és a Rumi utca déli szakaszán már megjelent néhány épület, de a terület alapvetően beépítetlen volt, a tömb belső részét elfoglaló „alsó-kertalljai földek” mezőgazdasági művelés alatt álltak.<sup>271</sup>

A város terjeszkedésének első jelei a vasút megjelenésének évében, 1865-ben mutatkoztak. A Szombathelyen egyre érzékelhetőbbé váló lakáshiány enyhítésére a város magára vállalta a kezdeményező szerepet. A Hosszú és Rumi utcák sarkán elhelyezkedő palántáskert tulajdonosaival megállapodást kötött, hogy a parcellákat nyilvános árverésre bocsátják. A licit alkalmával – az eredeti szándékoknak megfelelően – a város vásárolta meg egy tömbben a 241 ö<sup>2</sup>-es területet, hogy az addig léckerítéssel körülvelt palántáskertet „rendes alakban” házhelyekké osszák fel, és a legtöbbet ígérő vevőknek értékesítsék, ráépítési kötelezettség mellett.<sup>272</sup> Az 5.000 Ft-ot meghaladó költséggel megszerzett terület rendezési terveit Holczheimer Károly, a Szépítő Választmány tagja készítette el. A palántáskertek helyén 7 házhelyet alakítottak ki, a telek egy részét a Hosszú és a Rumi utca kiszélesítésre használták fel.<sup>273</sup>

A palántáskertek házhelyekké alakítása csak főpróbája volt annak a nagyszabású tervnek, mely három évvel később körvonalazódott, és a térségben egy egész városrész kialakítását irányozta elő. A déli városrész létrehozásához a közvetlen impulzust 1868-ban egy városrendezési kérdésként teljesen független esemény, a tervbe vett új Városháza építésének ügye adta meg. Az építkezés tetemes költségeit ugyanis a város az „alsó-kertaljai földek” déli peremén, illetve a régi lóvásártér északi szegélyén húzódó, jelentős kiterjedésű városi tulajdonú ingatlanok eladásából kívánta előteremteni.<sup>274</sup> Ahhoz azonban, hogy ezt a földterületet valóban kedvező áron, építési telekként értékesíthessék, a környéken új utcákat kellett nyitni. Az alsó-kertaljai tömböt ezért egy nagyjából É-D irányú és egy erre merőleges K-Ny-i tengellyel négy kisebb részre szándékoztak hasítani, lehetővé téve ezzel a belső területek forgalmi feltárását és beépíthetőségét. A város pénzügyi problémáinak kezelése mellett „*a naponta élénkülő kereskedelmi forgalom, a város emelkedő népesedése*”, azaz a városszerte tapasztalható lakásínség is elengedhetetlenül szükségessé tette új utcák megnyitását, melyre legalkalmasabb helyszínként a déli terület kínálkozott. A terv kivitelezéséhez ismét magántulajdonban levő telkeket kellett megszerezni. A város elrendelte az Óvoda épület mellől a Lóvásár térig húzódó telek teljes hosszúságában történő megvásárlását, illetve az erre merőlegesen, a Rumi és a Szőkeföldi utca összekötését biztosító keresztutca vonalába eső telkek megvételét. A házhelyek kijelölését a Szépítő Bizottmányra bízta.<sup>275</sup>

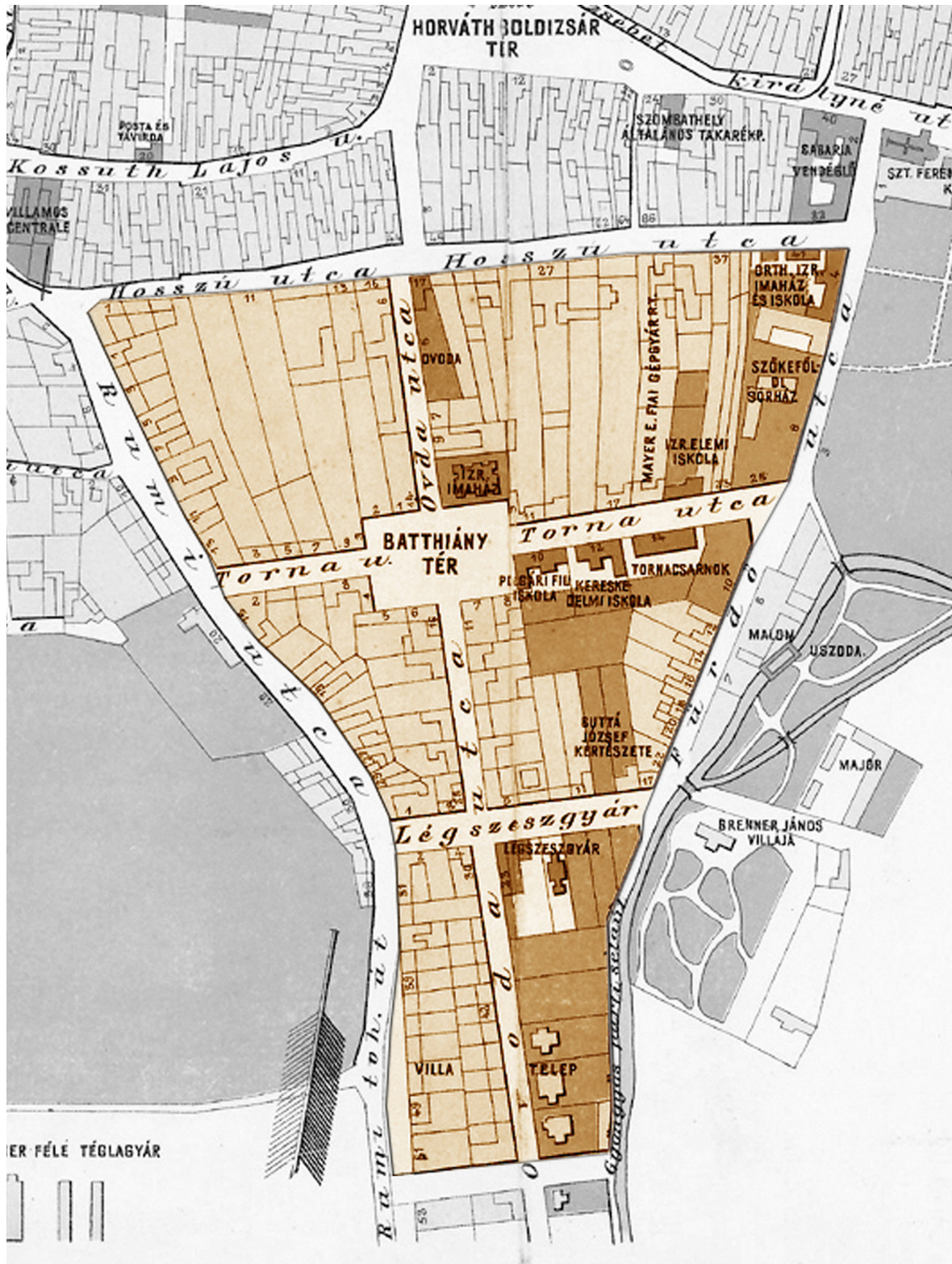
A kiküldött bizottság 1869-ben terjesztette be jelentését a városnak a terület birtokosaival lefolytatott tárgyalások eredményéről. A közgyűlés a kialakított vételárakat elfogadta, és elrendelte az utcák megnyitásához és a szabályos házhelyek kiméréséhez szükséges földdarabok megszerzését, a „kisajátítások” végrehajtását. A forrásokban szereplő „kisajátítás” szó alkalmazása félrevezető, mert valójában itt nem a mai fogalmaink szerinti „erőszakos” kisajátítási eljárások zajlottak le, hanem megegyezésen alapuló egyszerű adásvételek. A korabeli törvényi szabályozás ugyanis utcanyitások esetén még nem biztosított a városnak kisajátítási jogot. A birtokosokkal – egy ingatlan kivételével – problémamentesen sikerült egyezsége jutni. Az É-D irányú utca belváros felé eső szakaszának kialakítását lehetővé tevő Óvoda melletti telekrészekért 2 Ft 70 kr, a keresztutca vonalába eső földekért 1 Ft 50 kr négyszögölenkénti árban állapodott meg a város a tulajdonosokkal. A városrészt átszelő keresztutca nyugati végén, a Rumi utcai becsatlakozási ponton elhelyezkedő telek megszerzése azonban váratlan nehézségekbe ütközött. Az ingatlan tulajdonosa, a Ritter család ugyanis a telek stratégiai fekvését kihasználva elfogadhatatlanul magas árat szabott meg. A város által megajánlott, a korabeli telekárakhoz viszonyítva kiugróan magas, 5 Ft/öl<sup>2</sup>-es egységárat visszautasítva négyszögölenként 15 Ft-ot követeltek. A 10 öl<sup>2</sup>-es terület 550 Ft-os vételárát a városi pénztár nem tudta finanszírozni. Az ismételt tárgyalások sorozatos

kudarcot vallottak. A kialakult patthelyzetben az utcanyitás ügyét Holczheim Károly önkéntes felajánlása mozdította ki a holtpontról. Holczheim, mint közgyűlési képviselő, s a városrész rendezéséért felelős Szépítő Bizottság agilis tagja, magára vállalta a szóban forgó telek teljes vételárának kifizetését. (Hogy az építőmester nagylelkű felajánlása pusztán a közügyek iránti elköteleződésből fakadt-e, vagy döntésében szerepet játszott a városrészen beinduló építkezésekből várható üzleti haszon reménye is, ma már nem eldönthető. Tény azonban, hogy néhány évvel később a város őt bízta meg a déli városrész csatornázási munkálatainak kivitelezésével, talán egyfajta viszonzásként a képviselő korábbi nagyvonalú gesztusáért.)<sup>276</sup>

A telektulajdonosokkal létrejött elvi megállapodás birtokában a közgyűlés 1869-ben elrendelte az új városrész utcahálózatának pontos megállapítását, és a „Nivou” terv elkészítését. E teendők elvégzésével Dobrovits Ferenc mérnököt bízták meg. Az új városrész gerincét az É-D irányú útvonal, a későbbi Óvoda (*ma Rákóczi*) utca képezte, mely a Hosszú utcától a volt Lóvásár térig húzódva kettészelte az egész negyedet. E fő közlekedési útvonal északi kiindulási pontját a városvezetés közvetlen összeköttetésbe kívánta hozni a Főpiacról kivezető utcával, azonban a Hosszú utcában már létező Óvoda épület ezt megakadályozta. Az Óvoda lebontása szóba sem került, így az új főút tengelyét kellett kissé nyugatabbra helyezni. A két utca szerves kapcsolódása azonban ezzel az eltolással lehetetlenné vált, ami napjainkig ható közlekedés-szervezési problémák gyökerévé vált. Az eredeti tervekhez képest a K-Ny-i irányú első keresztútca, a későbbi Torna (*ma Zrínyi Ilona*) utca nyomvonala is módosult. Az érintett telektulajdonosok kérésének megfelelően a belvárostól valamivel nagyobb távolságban jelölték ki végleges helyét. Az utcahálózat szerkezetére vonatkozóan a közgyűlés előírta, hogy az É-D-i irányú főút és az azt keresztező két utca egymásra merőlegesen húzódjon. A két főútca metszéspontjában egy 1500 ö<sup>2</sup> kiterjedésű piacteret alakítottak ki (Batthyány tér). E szándék mögött minden bizonnyal a zsúfolt Főtéri piac tehermentesítésének szándéka húzódott meg. Az eredetileg kereskedelmi igények miatt életre hívott szimmetrikus oblongum alaprajzú tér egykori funkcióját már régen elveszítette, jelentősége napjainkban városesztétikai szempontból kiemelkedő. A városrész déli határát a Lóvásár tér vonalában meghúzott második keresztútca, a későbbi Légszeszgyár utca jelölte ki. Az utcahálózat végleges terveit a közgyűlés instrukciói alapján a Szépítő Bizottság, illetve Dobrovits kollégája, Auer Ferenc készítette el, 1870 tavaszán.<sup>277</sup>

A munkálatok végeztével a bizottság a közgyűlés elé terjesztette a kidolgozott rendezési tervet, térképet, illetve a mérnöki területszámításokat. A városi képviselők azonnal intézkedtek a terv megvalósításáról „*hogy a város naponta nagyobb mértékben mutatkozó népesedése folytán tapasztalt lakhelyiségek hiányán segítve legyen, s az építkezésnek tér nyitassék.*”<sup>278</sup>





5. TÉRKÉP SZOMBATHELY DÉLI VÁOSRÉSZE

Az É-D irányú főutca megnyitása érdekében az óvoda telkéből megvásárolták a szükséges 1.700 négyszögöles részt, a már megállapított egységáron, 4.560 Ft-ért. Az új városrész déli peremén fekvő városi szántóföldet kivonták a termelés alól, majd az utcátérbe eső rész kihalítása után fennmaradó terület házhelyekké parcellázták, csakúgy, mint az utcák mentén sorakozó többi, újonnan megvásárolt telekrész. A város Batthyány Fülöppel, a városrésztől keletre elterülő Szőkeföldi uradalom birtokosával is csereszerződést kötött a későbbi Fürdő utca vonalának szabályozása érdekében. A végleges rendezéshez 1872-ben újabb 687 ö<sup>2</sup>-es földterületet vásároltak 2 Ft-os egységáron.<sup>279</sup>

Az utcák tényleges megnyitása, illetve a bizottság által kimért építési telkek értékesítése 1870 májusában indult meg, s még ebben az évben megkezdődtek a magánépítkezések is. Az építési telkeket a város nyilvános árverésen értékesítette. Bár a licit végeredményéről nincsenek információk, a földterületek egységárában az utcanyitás révén nagyarányú értéknövekedés állt be. Az építési telkek kikiáltási ára kétszeresen-háromszorosan múlta felül azt az összeget, amennyiért a város korábban a földterületek birtokába jutott. A ledrágább házhelyek a frekventált fekvésű új piactéren feküdtek, ezek esetében az árverés 6 Ft/ö<sup>2</sup>-es árról indult. A fő utcában és az első keresztutcában 4 Ft 50 kr volt az induló ár, mely a belvárostól távolabb fekvő telkek esetében 3 Ft-ig csökkent. A városrész megnyitásának köszönhetően lehetővé vált a település akadálytalan terjeszkedése, s a város községi vagyona 45 értékesíthető házhellyel gyarapodott. Az új tulajdonosokat kötelezték arra, hogy telkeiket legalább deszkakerítéssel vegyék körül, és még az építkezés megindulása előtt kezdjék meg földterületük elegyengetését, valamint az utcán az előírásoknak megfelelő kavicsolt járdát tartsanak fenn.<sup>280</sup> A terület kiépülése az 1870-es évek elejétől indult meg. A sajtó 1873-ban némi túlzással már arról tudósított, hogy „*az új városrész lassacskán majdnem egészen beépül.*”<sup>281</sup> 1880-ig a városrészen található hozzávetőlegesen 100 házhelyen 40 új utcafronti épületet emeltek, ezzel – a már korábban is álló épületeket is beszámítva – a városrész 60%-ban beépült. Az utcák mentén földszintes és egy emeletes polgárházak és bérházak sorakoztak, de számos középület, elemi és középfokú iskolák, a neológ zsinagóga, a Tornacsarnok, és a légszeszgyár is itt kapott helyet.<sup>282</sup>

### **A déli városrész megnyitásának tapasztalatai**

A déli városrész megnyitásával a város az építési telkek iránti keresletet elégítette ki, reálisan felmérve a valós igényeket. A városfejlesztés iránya kézenfekvő, szinte predesztinált volt, a városvezetés jó helyzetfelismeréssel terelte déli irányba a város növekedését. A belvárossal közvetlenül határos, még beépítetlen, domborzati és vízrajzi akadályoktól mentes térség optimális felté-

teleket kínált a település bővítésére. A városrész létesítése technikai és anyagi szempontból viszonylag problémamentes volt, az alacsony fokú beépítettség lehetővé tette egy tervezett, áttekinthető, a forgalmi igényeknek jól megfelelő utcaszervezet létrehozását. A tervezőasztalon született, derékszögben meghúzott utcahálózat ma sem kelt monoton hatást. A két főutca tengelyébe elhelyezett négyszögletes, 1:2 oldalhosszúságú, bensőséges hangulatú tér a historizáló városépítészeti jellegzetes termékeként városképileg meghatározó pontja a mai Szombathelynek is.<sup>283</sup>

Az új városrész megnyitása üzleti szempontból sikeres, nyereséges vállalkozásnak bizonyult, a terület rendezésre fordított energiák anyagilag is bőségesen megtérültek a városnak. Az utcanyitásokhoz megvásárolt földek vételárát a város az eladott házhelyek bevételéből fedezni tudta, sőt a házipénztár éveken át többletbevételhez jutott az építési telekké minősítés révén megnövekedett értékű földek, illetve házhelyek elárulásából. A városrész megnyitása alkalmával a nyereszkes magánszemélyekkel kapcsolatos negatív tapasztalatok megérlelték a felismerést a közgyűlésben, hogy a város fejlesztése érdekében szükséges a kisajátítási jog megszerzése. Az ennek lehetőségét megteremtő 1881. évi törvény életbelépése után a város rendszeresen élt is jogszabály biztosította lehetőségével.<sup>284</sup>

A déli városrész létesítése volt Szombathelyen az első és egyben az utolsó olyan alkalom, amikor maga a város indította el, bonyolította le és finanszírozta az utcanyitást. A későbbiekben megvalósult városfejlesztések már kizárólag egyes magánszemélyek, illetve birtokosokból szerveződő társulások kezdeményezéséből születtek, melyek megvalósításához a város mindössze adminisztratív segítséget nyújtott. A dualizmus korában létesült többi városrész kialakulása időben jobban elhúzódnak bizonyult, s a keleti városrésztől eltekintve tervszerűségét illetően is elmaradt az első városbővítéstől. A várost átszelő folyók okozta közlekedési problémák, és az urbánus városmagtól való növekvő távolság megnehezítette a technikai kivitelezést és jelentősen növelte a költségeket is.

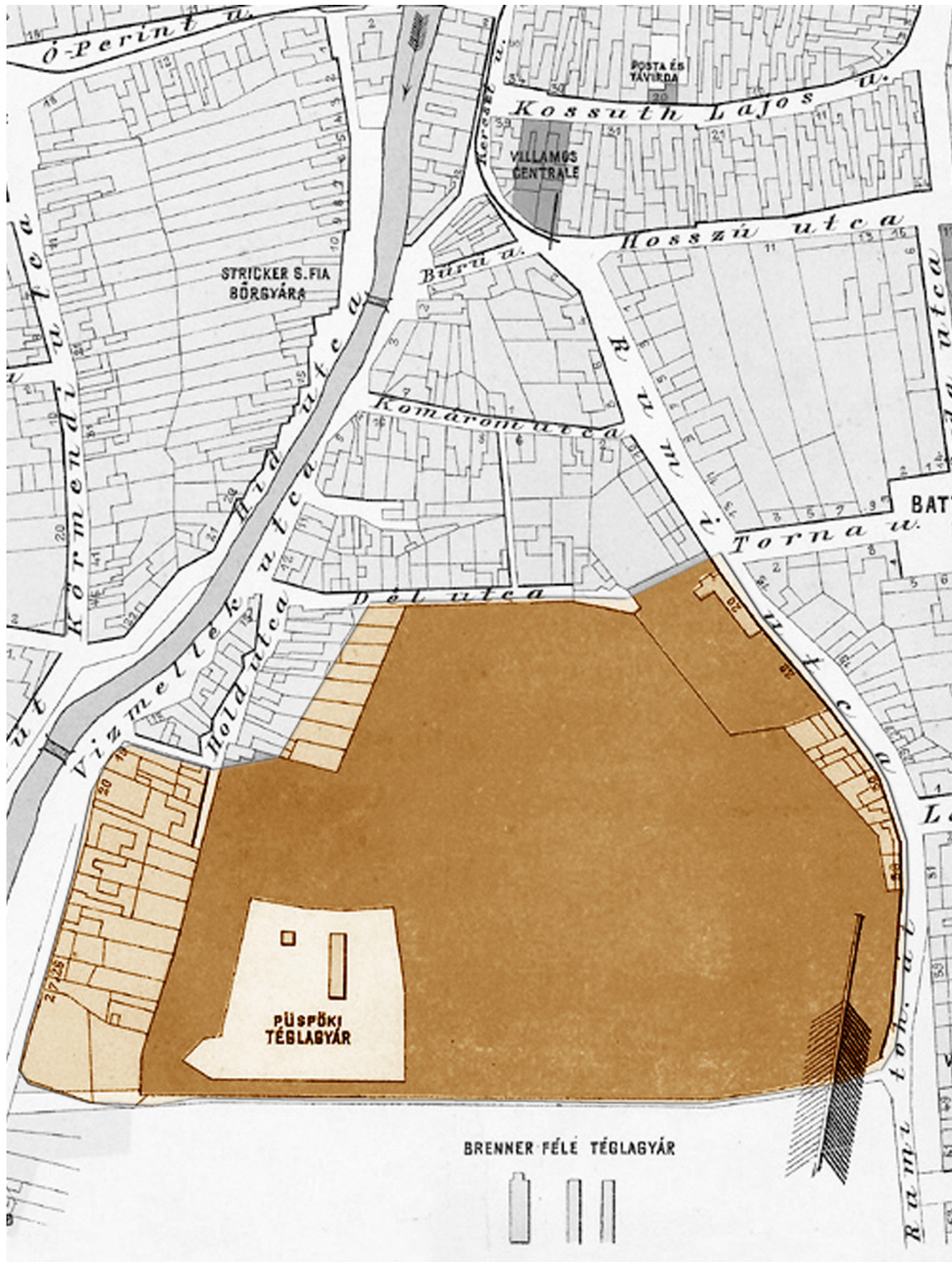
### **A déli városrész fejlődése (1870-1900)**

Az 1870-es évektől a déli városrész nyugati peremén, a Perint patakig elterülő, közigazgatásilag Óperint községhez tartozó térség kiépülése is felgyorsult. A spontán folyamatot a városvezetés az utcák szabályozásával igyekezete ösztönözni. 1871-ben a déli városrészre irányuló forgalom akadálymentesítése érdekében a közgyűlés elrendelte a szűk Kereszt (*ma Kiskar*) utca kiszélesítését. Az itt felállított, forgalmi akadályt képező deszkakerítéseket lebontatták, négy háztulajdonos telkéből pedig megvásárolt a város egy-egy darabot az utca kiszélesítésére. Ugyanekkor elrendelték a Komáromi (*ma Fraknó*) utcával párhuzamos, attól délre futó névtelen zsákutca, a későbbi Dél

utca (*ma Juhász Gyula*) jövőbeli folytatólagos megnyitását, kelet felé, 8 öl szélességben. Ez az áttörés a Vízmellék (*ma Sorok*) és Rumi utca között, s egyúttal a déli városrész új piactere felé teremtett volna közvetlen kapcsolatot. Közjogilag nehezen értelmezhető a város eljárása, hiszen az említett utcák ekkor még a különálló, szuverén jogokkal rendelkező Óperint község területéhez tartoztak. Talán ez is szerepet játszott abban, hogy a zsákutca nyilvánvaló forgalmi előnyökkel járó kifejlesztése ekkor még elmaradt, s a kérdés csak az 1910-es években került újra napirendre. 1871-ben a város a Vízmellék utca déli szakaszán, a vágóhidnál közelében is újabb házhelyeket alakított ki.<sup>285</sup> A déli városrészen újabb jelentős bővülésére az 1890-es évek második felében került sor, déli irányba. Brenner János 1896-ban a Légszeszgyár utcától délre eső ingatlanain szándékozott új utcákat és építési telkeket kialakítani. A város a beterjesztett tervezetet elfogadva hozzájárult, hogy az Óvoda utcát a légszeszgyártól délre egyenes vonalban 18 m szélességben meghosszabbítsák, s rá merőlegesen egy 14 m széles keresztutcát is nyissanak. Brenner a Rumi postaút keleti felének szabályozásához is ingyenesen átengedett jelentős területeket. Az Óvoda utca e déli szakaszán a 20. század elejére kialakult a város második villatelepe.<sup>286</sup>

#### **A tisztviselői telep és a déli városrész bővítési terve (1909-1918)**

1909-ben dr. Stadler Izidor és Eisinger Mór szombathelyi lakosok azzal a kéréssel fordultak a városvezetéshez, hogy a déli városrész nyugati peremén, az egykori püspöki téglavető területén új utcákat nyithassanak. A Dél utcától délre elterülő, a Rumi és a Vízmellék utca közé ékelődő, még beépítetlen területen a városban tapasztalható lakáshiány enyhítésére egy tisztviselői telepet, kertes-családirházas lakóövezet kívántak létesíteni. A kisebb városrésznyi területre vonatkozóan a kérvényezők elkészítették az utcahálózat terveit is.<sup>287</sup> Az Építkezési Bizottság véleményezése után a város megadta az elvi engedélyt az utcák megnyitására „*hogy Szombathely város déli részének további fejlődését előmozdítsa, s hogy a városban lakó tisztviselőknak a lakáskérdés megoldásánál segédkezet adjon, s egyúttal a város iparosainak megélhetését az építkezések folytán várható munkálatok által megkönnyítse.*” A tervek között szerepelt a Dél utcának a Torna utcával való, már 1871. óta napirenden szereplő összekötése. Az ehhez szükséges kisajátítási eljárás kezdeményezését átvállalta a város, mivel ehhez magánszemélyeknek a korabeli törvények szerint nem volt joga. A költségeket azonban a kérvényezőknek kellett állniuk. A város kötelezte a két vállalkozót, hogy az utcákat a tervek szerinti szélességben nyissák meg, és a terület alacsony fekvésére tekintettel az előírt magassági szintre töltsék fel, hogy a csatornahálózat erre a városrészre is kiterjeszthető legyen. A kérvényezőket kötelezte a város, hogy a csatorna és vízvezetéki hálózatot a mérnöki hivatal tervei alapján és ellenőrzése mellett, de saját költségen építsék ki.



6. TÉRKÉP A DÉLI VÁROSRÉSZ TISZTIVISELŐ TELEPÉNEK TERVEZETT HELYSZÍNE

Az új utcák karbantartásáról és világításáról egészen addig kellett gondoskodniuk, míg a kétoldali együttes utcahossz 4/5 részben be nem épült lakóházakkal. Ezután az utcák a város tulajdonába és kezelésébe kerültek, s a közművesítés költségeit a város visszatérítette.<sup>288</sup> Az új negyed egységes kiépülése érdekében rögzítették a házhelyek szélességét, 50%-ban maximálták a telkek beépíthetőségét, és meghatározták az egyes utcák beépíthetőségének egymás utáni sorrendjét is, hogy „*az egészségre ártalmas tulzsufolt építkezés megakadályoztassék*”, illetve „*a szétszórt építkezés*” elkerülhető legyen.<sup>289</sup>

A 24.132 ö<sup>2</sup> nagyságú terület utcahálózatának végleges kiosztását a kérvényezők a városi mérnöki hivattal folytatott hosszas egyeztetések után készítették el. A városrésze – a korábbi gyakorlattól eltérően – nem erőltettek egy merev ortogonális rácsot, hanem változatosabb városképi hatást nyújtó, esetenként törtvonalú, egymást gyakran hegyes- vagy tompaszögben metsző utcák, illetve háztömbök rendszerét jelölték ki. A déli irányba legyezőszerűen szétnyíló térséget a két oldalról határoló Vízmellék (*ma Sorok*) és Rumi (*ma Mátyás király*) utcák irányával megegyező futású utcák tagolták. A Vízmellék utcával párhuzamosan haladt a már meglévő Hold utca (*ma Móricz Zsigmond utca*), valamint az attól keletre kijelölt II.-es (*ma Tóth Árpád*) és IV.-es (*ma Vajda János*) utca. A Rumi utca vonalát a III. számú (*ma Balassi utca*) követte. Ezeket a belváros felől lefutó utcákat keresztezte a törtvonalú I. számú út vonal (*ma Babics Mihály utca*). Az utcák szélességét 16 és 13 méterben határozták meg, a városrészt délről határoló Lebujs utca tengelyét délebbre helyezve és vonalát kiegyenesítve, 20 méter szélességben kívánták megnyitni.<sup>290</sup> A telep kiépülése, ennek következtében az utcák fokozatos megnyitása elég vontatottan haladt. Először a térség nyugati peremén, a már leginkább beépült Hold utcában indultak meg a házépítések, de a lakónegyed csak az első világháború utáni években kezdett kiépülni.<sup>291</sup>

## A NYUGATI VÁROS RÉSZ RENDEZÉSE

### A nyugati városrész kiépülésének kezdetei (1865-1890)

Szombathely beépített területe a 19. század közepéig nyugatról a Perint, keletről a Gyöngyös patakok által közrefogott területen feküdt, s e természetföldrajzi határokat a település növekedése nem lépte túl a déli városrész megnyitásakor sem. A dualizmus időszakában azonban a település expanziója már átcsapott a Perinten, illetve a patak túloldalán a városhoz közvetlenül hozzáépült Óperint község nyugati határain is. Óperinttől nyugatra tágas mezőgazdasági művelés alatt álló földek terültek el, melyek egészen a szőlőhegy vonulatáig húzódtak. A térséget a Náriai község felé vezető ÉK-DNy irányban futó országút szelte ketté. Az ettől északra elterülő rész a „Kő”, illetve a „Kövi dülő” nevet, a délre eső kisebb rész a „Plébános major-alljai dülő”, illetve „Plébá-

nia major” nevet viselte. (A Kövi dűlőn keresztül húzódott az Óperinti főutca meghosszabbításában egy nagyjából K-Ny irányú gyalogút, mely a Kálvária templomhoz vezetett.) A két dűlő a város beépített területéhez viszonyítva hatalmas kiterjedésű szabad teret biztosított Szombathely növekedéséhez. A nyugati külterületeken az 1860-1870-es évektől kibontakozó építkezések és utcanyitások a déli városrészsel ellentétben nem a város kezdeményezésére, és nem egy egységes koncepció keretében indultak meg. A magánkezdeményezésből kiinduló események itt több, egymástól független szálon futottak, és a déli városrésznél jóval nagyobb kiterjedésű térség rendezése és kiépülése is hosszabb, évtizedekig elnyúló folyamat volt.

Az 1860-as években a város nyugati külterületeire vonatkozóan még nem álltak rendelkezésre utcanyitási tervek, és az építési vonalak sem volt megállapítva. A város terjeszkedése így a már meglévő adottságokra alapozódva az egyetlen meglévő utca, a Nárai út mentén indult meg. Az utca város felőli végén már a 19. század közepére kialakult egy kisebb házcsoport, de a gyors ütemű kiépülés az 1860-as évek közepétől, az 1870-es évek elején kezdődött.<sup>292</sup> 1873-ban a sajtó arról tudósított, hogy a Nárai utca végén található Bagolyvár felé „*gombamód nőnek a házak.*”<sup>293</sup>

Az építési telkek iránti fokozódó kereslet az élelmes ingatlantulajdonosokat arra készítette, hogy földjeiken utcákat, illetve házhelyeket alakítsanak ki. Az utcanyitások sorozatát 1869-ben Kovács Ferenc nyitotta meg, aki a népszerű Nárai utca közvetlen szomszédságában, a „Plébános major-aljai dűlő”-ben megvásárolt földjére kért építési és utcanyitási engedélyt. A Körmenyi utcából keleti irányba tervezett új utca irányát a helyszínrre kiszállt Szépítő Bizottmányi tagok a közvetlen szomszédságában húzódó Nárai utcával párhuzamosan jelölték ki, 6 öl szélességben, a Kovács tulajdonában levő telek teljes hosszában. Az utca területébe eső birtokrészeket a tulajdonosnak kártérítés nélkül a város rendelkezésére kellett bocsátania. Mivel korábban a földterület a Görög család kezében volt, a Görög utca elnevezés honosodott meg. 1872-ben Eredits Ferenc engedélyt kapott, hogy a Görög (*ma Szigligeti*) utcát keleti irányba meghosszabbíthassa, Kovács Ferencel szomszédos birtokából. Ugyanebben az évben nyitották meg a Nárai utcára merőleges két keresztutcat is, 7 öl szélességben. A városhoz közelebb eső Csillag (*ma Kátona József*) utca a Kálvária utat és a Nárai utcát kötötte össze, míg a távolabbi Mező (*ma Tánicsics*) utca a Kálvária úttól kiindulva a Nárai utcán át egészen a Görög utcáig húzódott. 1872-ben a Kálvária úttól északra Szabó István kapott engedélyt utcanyitásra, az általa újonnan megvásárolt szántóföldön. A Pásztor (*ma Dózsa*) utcából kelet felé megnyitott utca az egykori dűlőnévre utalva a Kövi (*ma Esze Tamás*) utca elnevezést kapta. Az utcátérbe eső földterületet a kérvényező tulajdonosok az új utcák mindegyikének esetében kötelesek voltak kártérítés nélkül a város tu-

lajdonába adni. 1877-ben a város a Megyei Árvaház építése kapcsán szabályozta a Pásztor utca vonalát. A városrész kiépülése az 1870-es években rendkívüli intenzitással indult meg.<sup>294</sup>

Az előbbi utcák egy jó évtized leforgása alatt erőteljesen kiépültek, az 1880-as évek elejére a lakosság számának töretlen emelkedése továbbra is fenntartotta az építési telkek iránti magas keresletet. A Kövi dűlőn áthaladó, a Kálvária templomhoz vezető keskeny gyalogút mentén ekkor Stirling Károly nagy kiterjedésű földterületet vásárolt fel, utcanyitás céljából. Kérésére a tanács 1881-ben engedélyezte, hogy az út eredeti nyomvonalát megtartva, és 3 öllel kiszélesítve új utcát nyissanak, valamint építési telkeket jelöljenek ki. A terveket Wolf Lajos mérnök készítette. A kérvényező a 3 öl szélességű telekrészt a megnyitott utcavonal teljes hosszában ingyenesen adta át a városnak. A gyorsan benépesülő Kálvária utcából a lakók kérésére 1882-ben eltávolították az út mentén sorakozó stációkat, mert azok forgalmi akadályt képeztek és zavarták a látványt. A Nárjai utcából kiinduló Mező utcát meghosszabbították (*ma Géfin utca*) észak felé a Kövi utcáig, a Csillag utcát (*Szinyei*) pedig még tovább, egészen a Hegy (*ma Gagarin*) utcáig. 1883-ban a Kálvária utca város felőli kiinduló szakaszának beépíthetősége érdekében az itt levő kertekből a város megvásárolt két telekrészt, majd az utcavonalat kiszélesítette és építési telkeket jelölt ki. Az utca torkolatát végérvényesen 1892-ben, az evangélikus templom építése kapcsán rendezték. A Kálvária utca bevezető szakaszának kiépülése az 1880-as években rövid idő alatt lezajlott, Stirling Károly a telkek értékesítéséből hatalmas üzleti hasznot húzott.<sup>295</sup>

1888-ban Horváth István esperes plébános az egyházi tulajdonban levő „Plébánia major” területén keresztül húzandó új utca létesítésére adott be kérvényt a városnak. A közgyűlés hozzájárulását adta a terv kivitelezéséhez, mivel az egybeesett a város fejlesztési célkitűzéseivel. A Körmendi utcától a Mező utcáig húzódó Plébánia (*ma Györffy*) utca vonalát a városi mérnök tűzte ki. A város a szokott módon kikötötte az utcaterbe eső telekrészek ingyenesen átengedésének kötelezettségét.<sup>296</sup>

### **A nyugati városrész rendezése (1891-1900)**

1890-ben Müllner Ignác városi mérnök tervet készített a nyugati városrész északi határán futó széles dűlőút, a Hegy utca szabályozásáról, az építetők részéről jelentkező igényhez alkalmazkodva. Az utca déli oldalán ugyanis 1889-ben építeni kezdték az Emberbaráti Egylet kórházát, míg a szemközti oldalon a Premontrei rend építési telkekké parcellázta fel birtokait. A megtört ívben futó dűlőutat kiegyenesítették, s a város úgy határozott, hogy az utcában „*kizárólag villa modorban*” lehet a telkekre építkezni. Az előkertes, kerítéssel ellátott házak számára az építési vonalat az úttesttől 12 méter mélységben tűzték ki. A Hegy utcából észak felé merőlegesen egy





7. TÉRKÉP SZOMBATHELY NYUGATI VÁROSRESZE

13 m széles utcát is kijelöltek (*ma Fürdő utca*), a délről érkező Csillag utca vonalának meghosszabbításában. A villasor az 1890-es évek elején gyorsan kiépült. Az elegáns környék idevonzotta a városban sétáló járókelőket,<sup>297</sup> akiknek a „*diszes urilakok, csinos kertekkel körülvéve, valóban gyönyörködtető látványt*” nyújtottak.<sup>298</sup> A mérnöki hivatal szabályozási rajzán már szerepeltek a Hegy utcából délre, a Kövi dűlőn át húzandó utcák lehetséges nyomvonalai, illetve a Mező utca meghosszabbításának terve.<sup>299</sup>

A Szombathely határának tagosítását koordináló Közbirtokossági Tanács 1896-ban Éhen Gyula előterjesztésére elhatározta a „Kövi dűlő” Mező utcától nyugatra eső részének belsősséggé alakítását, tagosítását és házhelyekké történő kiosztását. A terület utcanytítási tervei 1897 tavaszára készültek el. Ennek alapján a Kálvária utcától a Hegy utcáig három É-D irányú összekötő utat és kettő, azokat keresztező utca kialakítását irányozták elő.<sup>300</sup> Ezzel egyidőben a gyalogsági laktanya folyamatban levő építése kapcsán a város figyelme is a nyugati városrészre terelődött. A közgyűlés is elérkezettnek találta az időt arra, hogy a dűlő területét belsősséggé nyilvánítsák, és lehetővé tegyék „*a modern építkezés érvényesítésével megfelelő utcák megnyitását*”.<sup>301</sup> Az utcanytításokkal, szabályozásokkal és zöldterületek kialakításával járó rendezési munkálatok első lépéseként a gyalogsági laktanya tömbjét keletről határoló, a Kövi utcába torkolva zsákutcaként elvégződő Mező utca teljes hosszúságában történő kifejlesztését, a Hegy utcába történő becsatlakoztatását rendelték el. Az utcafejlesztést akadályozó földterület megszerzésére a város tárgyalásokba kezdett, de a tulajdonos kompromisszum-képtelensége miatt végül kénytelen volt a kisajátítás eszközéhez folyamodni. A közgyűlés arról is határozatot hozott, hogy a kisajátítás költségeit az érintett utcaszakaszon kialakítandó házhelyekre terhelik, s a majdani tulajdonosok csak „*utcatérítési díj*” ellenében juthatnak építési engedélyhez. Ez az eljárás egy olyan új elemként jelentkezett a városvezetés eljárási gyakorlatában, melyet valószínűleg az Utcanyitási Társulat által a keleti városrészen alkalmazott módszer inspirálhatott. A kisajátítási eljárást 1899-ben indították meg 531 ö<sup>2</sup> utcatérbe eső terület megszerzéséért, s az utcát néhány éven belül meg is nyitották. A Mező utcától nyugatra eső terület rendezése a Közbirtokosság által kidolgozott tervektől eltérő módon zajlott le, öt helyett csak két utcát sikerült megnyitni. 1898-ban a Hegy és a Kálvária utca között három helyett csupán két észak-dél irányú utcát húztak, a Frigyes Főherceg (*ma Szent László*), és a Jókai utcát. A közel ötszáz méter hosszúságú útvonalak megszakítására hivatott kereszttutcsák megnyitása ugyanakkor teljesen elmaradt. Mindennek háttérében nyilvánvalóan a magas telekárak, illetve a hosszadalmas kisajátítási procedúrából adódó nehézségek húzódtak meg. (Az utcatérbe eső telekrészekért a város 50 kr/ö<sup>2</sup> összegű kárpótlást ajánlott fel, de ezt több birtokos nem fogadta el, s velük szemben kisajátítási eljárást kellett indítani). A szabályozási mun-

kák kiterjedtek a Hegy utcára is. Az utca keleti, Perint híd melletti széles részét leszűkítették, s az így nyert szabad terület befásították. A Hegy utca nyugati felének északi oldalán a meglévő fasorok mellett egy újabb 3 méter széles sétautat kiharosítva létrehozták az Ezredévi parkot. A Középhegy alatt megnyitották a Szent István parkot.<sup>302</sup> A parkosított, zöldövezeti környezet és a nyugati dombor kínálta természeti adottságok figyelembevételével kötelező érvényű előírásként kimondták, hogy a Hegy utca mellett a Jókai utcában is kizárólag „*villa-rendszerben engedélyezettnek építkezések.*”<sup>303</sup> 1900-ban a villa-rendszerű építkezés kötelezővé tételét az egész egykori Kövi dűlő területére előírták.<sup>304</sup>

A századfordulóra a nyugati városrész keretei kiformalódtak. Az első világháborúig eltelt időszakban már többnyire csak a meglévő utcahálózat szabályozása folyt. 1903 és 1907 között a Hegy, Mező, Jókai és Frigyes Főherceg utcák kifejlesztéséhez vásárolt, illetve sajátított ki a város több ezer négyszögöl ingatlant, 1911-ben ingatlancserevel szerzett területet a Plébánia utca nyugati folytatásának megnyitására. 1912-ben a város tervbe vette a Náriai utca végétől a Szent István parkig egy 20 méter széles új utca nyitását. A folytatásában elhelyezkedő Jókai utcához hasonlóan itt is villa-rendszerű építkezést írtak elő. 1915-ben a Bagolyvár melletti utat 12 méterre szélesítették ki, a forgalmi igényeknek megfelelően.<sup>305</sup> A nyugati városrész beépítettsége a Mező utcáig terjedő, már évtizedekkel korábban megnyitott utcákban volt a legmagasabb fokú, míg ettől nyugatra meglehetősen foghíjas maradt.

## **AZ ÓPERINTI ÉS A SZENTMÁRTONI VÁROSRESZEK**

### **Óperint és Szentmárton csatlakozása (1885-1886)**

Szombathely területi bővülésének jelentős állomása volt, amikor a városmag nyugati, illetve keleti részéhez forrt Óperint és Szentmárton községek a városba olvadtak. Az 1880-as évek közepén bekövetkező esemény az évtizedekkel korábban megindult integrációs folyamat betetőzése volt. A Szombathelyhez szervesen integrálódott községek váltak ekkor jogi értelemben is a város részévé. A beolvadás két szempontból is elkerülhetetlen volt. Egyrészt a város terjeszkedési igényei tették szükségessé beintegrálódásukat, mivel a település fizikai-földrajzi növekedése elérte őket, sőt Szombathely terjeszkedése a nyugati városrészen már Óperinten túl is előrehaladt. Másik oldalról a községek csatlakozása a hatékony városigazgatást is szolgálta. A város joghatósága alá kerülve egy csapásra megoldódtak azok a korábbi problémák, melyek abból adódtak hogy a községek anyagi erőtlenségük miatt nem tudták a forgalom igényeinek megfelelően fejleszteni út- és járdahálózatukat, vagy közvilágításukat.<sup>306</sup>

A két község Szombathelyhez csatolását távlati célként már az 1864. évi városfejlesztési terv is előírta.<sup>307</sup> 1872-ben a Vas megyei Lapok vezércikke hozta újra terítékre az ügyet, hangsúlyozva, hogy a hatékony közigazgatás a települések egységes szemléletű vezetését igényelné. A sajtóorgánum felhívta a figyelmet arra az ellentmondásra is, hogy miközben a Szombathellyel összenőtt községek lakói „*élvezik a város minden előnyeit, akár társadalmi, akár kereskedelmi, vagy műveltségi szempontból*”; a városi intézmények fenntartásához anyagilag nem járulnak hozzá. A közteherviselés és a társadalmi igazságosság elve megkövetelte volna, hogy a gyermekeiket a városban taníttató, a színház és a társasági élet egyéb eseményeit látogató, a szombathelyi piacon portékákat értékesítő, lakásaikat a város közelsége miatt jó áron bérbeadó szomszédos községek lakói is hozzájáruljanak a város kiadásaihoz. Ez csak a községek csatlakozással valósulhatott meg, amikor a falusi lakosság egy csapásra városi adófizetővé vált volna. Ez a lépés ugyanakkor előre láthatóan együtt járt volna az óperinti és szentmártoni lakosok adóterheinek emelkedésével.<sup>308</sup>

Ahhoz, hogy a kérdés a városi közgyűlésen is napirendre kerüljön, még egy évtizednek kellett eltelnie. Óperint Szombathelyhez csatolását dr. Stirling József képviselő vetette fel először a városi közgyűlésben, 1883. november 23.-án. Javaslatát kiegészítve a következő felszólaló, Balogh Gyula Szentmárton község bekebelezését is napirendre vettette.<sup>309</sup> A város képviselő testülete 1883 decemberében kimondta, hogy a két község „*városhoz csatolása különösen rendőri, s közgazdasági tekintetknél fogva kívánatos lévén, keresztülvitele szükséges.*” A közgyűlés felhatalmazása alapján a tanács megkezdte az előkészületeket.<sup>310</sup> Az 1884 nyarán megindult egyeztető tárgyalások azonban hamarosan kudarcba fulladtak, mert a községek (korábbi kényelmes helyzetükhöz ragaszkodva) nem akartak Szombathelyhez csatlakozni.<sup>311</sup> A város kezdeményezése a Vármegyénél azonban kedvező fogadtatásra talált, és Szombathely kérvényét támogató állásfoglalással küldte tovább a Belügyminisztériumba. A miniszteri jóváhagyás – mely 1885 tavaszán érkezett meg Szombathelyre – az 1876. évi V. tc. 50. §-a alapján elrendelte a települések „*közigazgatás által követelt*” egyesítését.<sup>312</sup> A minisztérium figyelmen kívül hagyta a községek Budapestre utazó delegációjának tiltakozását, s a város és a községek között szükségszerűen lefolytatandó egyeztető tárgyalások lebonyolításával a megye alispánját, Reiszig Edét bízta meg.<sup>313</sup>

A községek ettől kezdve már nem akadályozhatták meg a csatlakozást, a tárgyalások a továbbiakban a konkrét feltételek megállapítása körül zajlottak. A két község Szombathelyhez csatolását kimondó belügyminiszteri rendeletet 1885. június 1-jén ismertették a városi közgyűlésen. Az egyesítéssel a város lakossága hirtelen 2.403 fővel gyarapodott. (Óperint 1.453, Szentmárton 950 fő). A két községnek ingatlan vagyona nem volt, ingó vagyona is csekély értéket képviselt.



8. TÉRKÉP SZOMBATHELY ÓPERINTI VÁROSRÉSZE

Szombathely városa közvetlen anyagi haszonhoz nemigen jutott a csatlakozással. Adóbevételei ugyan növekedtek, de a város határainak kiterjesztésével a kiadások is emelkedtek. A város több engedményt is tett Óperint és Szentmárton javára, méltányolva, hogy a csatlakozással a két község „*eddig élvezett autonóm jogaitól elesik.*” Mivel a virilizmus alapján a két községből senki sem kerül volna be a városi közgyűlésbe, ezért – hogy arányos képviselést kapjon a két község – a városatyák hozzájárultak ahhoz, ahogy a két község számára fenntartott képviselői helyek számát az őket létszamarányosan megillető értéknél magasabban határozzák meg. Így Szentmárton 2 fő helyett 3, Óperint 4 fő helyett 6 képviselőt küldhet a városi közgyűlésbe. A város biztosította tehát a községek relatív felülreprezentációját a közgyűlésben, sőt a tanács létszámát is megemelte 2 fővel (14-ről 16 főre), hogy mindkét község küldhessen 1-1 képviselőt e testületbe is.<sup>314</sup> A közgyűlés alapelvként deklarálta, hogy „*ugy az egyesített községek, mint a város lakossága, az egyesítés után egyforma politikai és polgári jogokat élveznek.*”<sup>315</sup> A város a két község adminisztrációját 1886. január 1-jével vette át.<sup>316</sup>

Óperint és Szentmárton bekebelezésével szükségessé vált Szombathelyen az utcaelnevezések és a házzámozás rendszerének átalakítása. Óperinten a község főutcája ekkor kapta az Óperint utca nevet. A Perint jobb partján húzódó Kaszárnya utcát Híd utcára keresztelték. Ekkor kapta nevét Perint bal partján a déli városrész peremén elhelyezkedő Kert, Dél, Hold, Vízmelléki és Vágóhíd utca is. Szentmárton község főútját Szent Márton utcának, az ebbe északról torkolló Harmat utca vonalának folytatásában dél felé haladó utcát Temető utcának, a vasút felé eső rövid utcát Kis utcának nevezték el. Az említett utcákat jelzőtáblákkal, a házakat utcánként újrainduló számozással látták el.<sup>317</sup>

### **A Szent Márton utca rendezése (1889-1899)**

Szentmárton község 1886-tól közigazgatásilag Szombathely részévé vált. A két település adminisztratív egyesítését azonban könnyebb volt megoldani, mint a szentmártoni városrész forgalmi, városszerkezeti integrálását. Az egyik nehézséget egy természeti akadály, a Szombathely belvárosát és az egykori községet elválasztó, két fő ágra szakadó Gyöngyös patak idézte elő, melyek hídjai a forgalom nagyságához mérten túlságosan szűk keresztmetszetet biztosítottak. A másik fő problémát a patak mentén álló nagy kiterjedésű malomtelep okozta, mely akadályozta a Szombathelyről keletre kivezető Gyöngyös utca folytatásában húzódó Szent Márton utca előbb-utóbb szükségessé váló kiszélesítését.<sup>318</sup>

A város 1889-ben látta elérkezettnek az időt arra, hogy felszámolja az évek óta húzódó akut problémát, és zavartalan összeköttetést teremtsen a belváros és a szentmártoni városrész között.



9. TÉRKÉP SZOMBATHELY SZENTMÁRTONI VÁROSRSZE

A hídon átvonuló közös gyalog- és szekérút keskenysége állandó közlekedési nehézségeket okozott. A probléma különösen vásárok idején, a Piac térre irányuló nagy kocsiforgalom jelentkezése alkalmával vált nyilvánvalóvá, de a jó közlekedési feltételeket biztosítására szükség volt a Szent Márton utca végén található nagy forgalmú teherpályaudvar miatt is. A Szépítő Bizottság útmutatása alapján a város mérnöki hivatala 1891 nyarán dolgozta ki a térség rendezésére vonatkozó elképzeléseit. Az utcavonalak esztétikai célú kiegyenesítésén túl a terv legfőbb célkitűzése a Gyöngyös és a Szent Márton utcák találkozási pontjának kiszélesítése volt. A koncepció megvalósításához azonban Ungár Zsigmond malmának és Nigszty József faraktárának telkeiből jelentős darabot kellett volna kihasítani és az utcaterhez csatolni. (A kitűzött utcavonal gyakorlatilag félbevágta a két telket.) A malomtelep a Gyöngyös főága mellett, az északi gyaloghíd és a déli nagy híd közé ékelődve terült el. Az utca kiszélesítése a telek déli részéből egy 408 ö<sup>2</sup>-es terület leválasztását tette szükségessé, ami gyakorlatilag egyet jelentett azzal, hogy az ipari telephely kiterjedése a felére zsugorodott volna. A város tárgyalásos megoldást keresve megkísérelt a magánszemélyekkel megegyezésre jutni. A területért nagyvonalúan magas, 50 Ft/ö<sup>2</sup>-es vételárat kínáltak a tulajdonosnak, kilátásba helyezték azonban, hogy ennek meghíúsulása esetén – mivel stratégiai jelentőségű közügyről van szó – a kisajátítási eljárás megindításától sem riadnak vissza. A megyei törvényhatóság a közgyűlés határozatát 1891 végén ugyan megsemmisítette, ám a város újra napirendre tűzte a kérdést, ismételten a terület megszerzése mellett döntött.<sup>319</sup>

A malomtulajdonos hajthatatlansága miatt a kisajátítás elkerülhetetlenné vált. Az eljárás bonyolalmai, illetve Ungár Zsigmond sorozatos fellebbezései miatt az ügy csak 1898-ban rendeződött. A peres eljárásban a végső szót a Győri Királyi Ítéltábla mondta ki, s a város által igényelt telekrész vételárát 60.000 Ft-ban állapította meg. A városnak erre a célra nem állt rendelkezésére ilyen nagyságrendű összeg, ezért ingatlancserét javasolt a malomtulajdonosnak. A tárgyalások ezúttal eredményre vezettek, a felek sikeresen megegyeztek. Ungár Zsigmond telkéből a Széll Kálmán utcában létesítendő közkert és a Szent Márton utca kiszélesítéséhez 1.519 ö<sup>2</sup> területet adott át, cserébe 1.039 ö<sup>2</sup> városi ingatlant kapott. A fennmaradó 480 ö<sup>2</sup> különbözetet a város kézpénzben váltotta meg. Az üzlet létrejöttével megoldódott a város hosszú évekig húzódnó, „*közbiztonság s közforgalom tekintetéből ... égető*” problémája, elhárultak az akadályok a szentmártoni városrész szerves integrálása elől.<sup>320</sup> Az ingatlancsere még 1899-ben létrejött, a 480 ö<sup>2</sup>-es telekrészt járó 12.420 K-t azonban csak hat évvel később fizette ki a város. Nigszty József szomszédos telkéből szintén csere útján szerezte meg a város az utcavonal teljes rendezéséhez még szükséges további 59 ö<sup>2</sup>-es területet 1899-ben.<sup>321</sup>



Az utca kiszélesítésével az egykor még a telek belsején álló malomépület homlokzata egyszerűben utcafrontra került. A környező házak méreteihez képest monumentális ipari épület városképileg kedvezőtlen hatást keltett. A Szent Márton utca többi része a korszakban szabályozatlan maradt. A közepén összeszűkülő, keletre és nyugatra egyaránt tölcészerűen kiszélesedő utca szabálytalan formáját a város tudatosan megtartotta, azzal a szándékkal, hogy a városközpontból előbb-utóbb kitelepítendő piacnak itt jelölhessenek ki majd új helyszínt.<sup>322</sup>

### **AZ ÉSZAKI VÁROSRÉSZ**

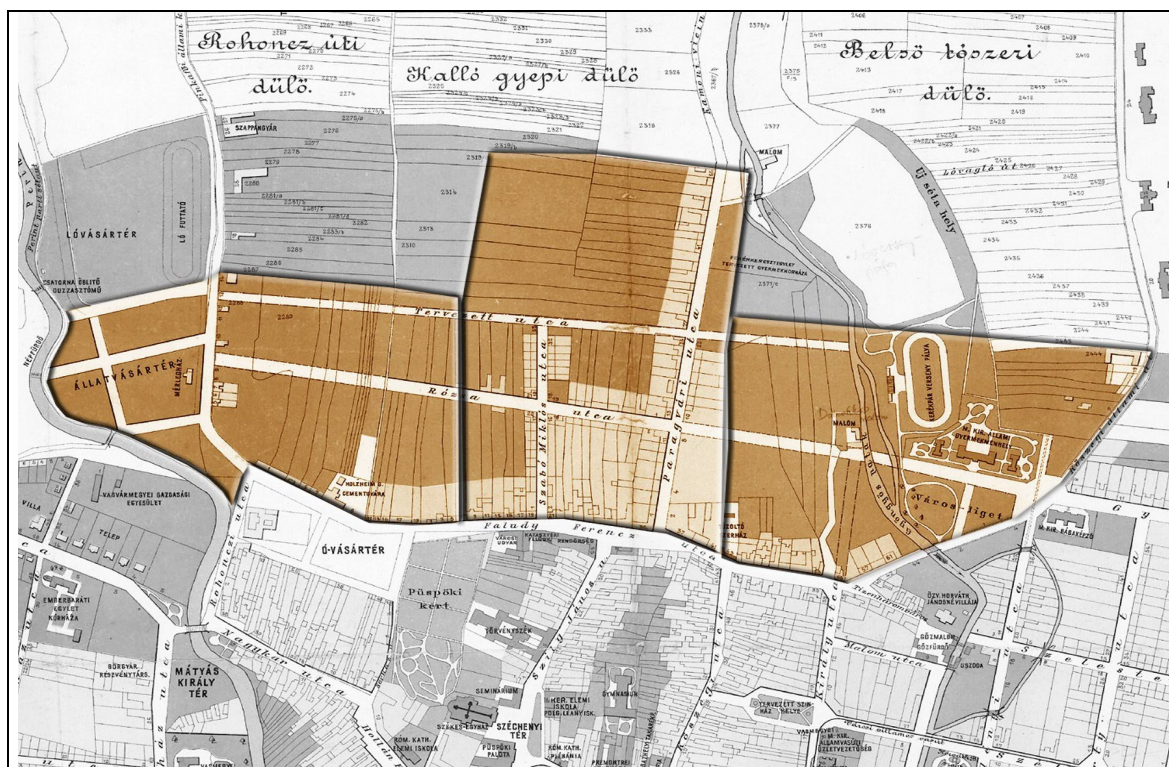
Az 1870-es évek elejétől a déli és nyugati külvárosok gyors növekedésével egyidőben kisebb intenzitással, de az északi külterületek felé is megindult a város növekedése, illetve megkezdődtek a városrész rendezésének munkálatai. A terület nyugati peremén, az Új utcától délre elterülő Állatvásár tér az 1880-as évekre a nagy kereskedelmi forgalom miatt már szűkösnek bizonyult. Mivel bővítésére körbeépítettsége miatt nem volt lehetőség, áthelyezése elkerülhetetlenné vált. A városvezetés azért is keresett új helyszínt, mert az állatvásárok fenntartása a belváros közelsége miatt városképi szempontból sem volt kívánatos, és a tér gyakorlati funkciója akadályozta a település ilyen irányú terjeszkedését is. Az állatvásárteret 1889-ban északabbra, a Rohonci út és a Perint patak közti szabad területre helyezték át, korábbi helye pedig Óvásártér (*ma: Ady tér*) néven városi közterületté vált. A város északkeleti határában a dualizmus korában középületek sora létesült. 1889-ben a város beépített területétől nagy távolságban, a Kőszegi államút mellett létesült a lovassági laktanya hatalmas komplexuma. Az államút keleti oldalán épült fel a Bábaképezde, az út és a Gyöngyös patak között az Állami Gyermekehely.<sup>323</sup>

A lakóövezet terjeszkedése északi irányba a Perint és a Gyöngyös patakok között, a belvároshoz közvetlenül csatlakozó részen indult meg. A városmagot határoló Új utca (*ma: Petőfi utca*) északi oldalán, az ún. „Magazini dűlő” területén már a 19. század közepén is több ház sorakozott. A dualizmus időszakában innen indult ki a növekedés. Az Új utcából északra, Kámon község irányába kivezető vicinális út városi szakasza az 1870-es években kezdett kiépülni. A növekedési tengellyé, illetve jelentős városi utcává fejlődő út 1873-ban nevet is kapott, ekkortól kezdve hívták Paragvári utcának. 1873-ban a Szépítő Bizottság beadványt terjesztett a városi tanács elé, javaslatot téve egy új utca megnyitására, mely a Paragvári utcából kiindulva nyugati irányban egészen a rohonci útig húzódott volna, 8 öl szélességben. Az eredeti nagyszabású elképzelésből azonban kezdetben alig valósult meg valami, csak egy rövid bevezető szakaszt sikerült megnyitni. A Paragvári utcából benyúló utcakezdemény a város 1880. évi térképén már látható, de egyelőre még beépítetlen területként. A város közgyűlése 1884-ben fogadta el az utca

megnyitásának pontos terveit, a szokott módon felszólítva a birtokosokat az utcátérbe eső telekrészek ingyenes átengedésére. Az érintett tulajdonosokkal lefolytatott tárgyalások után a városi mérnöki hivatal 1887-ben a Rohonci és Paragvári utca között teljes hosszúságban véglegesítette az utcavonalat, sőt a keresztutcák terveit is elkezdték kidolgozni. A fejlesztési tervek ellenére az utcanyitás ügye nem mozdult előre, egy telektulajdonos makacssága miatt, így az 1890-es évek közepén még mindig nem sikerült meghosszabbítani az utcát. Az 1893. évi térképen azonban már feltüntették a Rózsa utca nevét, és látható, hogy megindultak a házépítések is.<sup>324</sup>

A Rózsa utca történetében az 1897. év hozott fordulatot. Az utca folytatólagos megnyitását eddig lehetetlenné tevő tulajdonos személyében ugyanis változás történt, s ezzel elhárult az akadály az utca kifejlesztése elől. Ezzel egyidőben az érdekelt telektulajdonosok kérésére a város hozzájárult ahhoz is, hogy a Faludy utcából (*ma: Petőfi utca*) a Rózsa utcába egy összekötő utca létesüljön. A hamarosan megnyitott észak-déli irányú, 13 méter széles keresztutca rajzait a mérnöki hivatal készítette. A Szabó család egykori telkén húzódó keresztutcát 1898-ban Szabó Miklós névre keresztelték. A Rózsa utca nyugati irányú meghosszabbítás terveit is a városi mérnöki hivatal dolgozta ki, a telektulajdonosok kérésére. A rajzok 1902-re készültek el, de a nagy területre kiterjedő kisajátítások miatt az utca tényleges kifejlesztése 1908-ig elhúzódott. Eközben felvetődött a Rózsa utca keleti irányú meghosszabbításának lehetősége is. 1907-ben az érdekelt telektulajdonosok kérvényezték a várostól a Paragvári és Gyár (*ma: Semmelweis*) utcáig terjedő szakasz megnyitását. A város ezúttal nem fogadta nagy lelkesedéssel a kezdeményezést, utalva arra, hogy a város 78 utcája közül sok még kiépítetlen volt, ezért nem volt szükség egy újabbra. A közgyűlés végül engedélyezte az utca megnyitását, de csak azzal a szokatlanul kemény feltétellel, hogy az utcátérbe eső telekrészek ingyenes átadási kötelezettségén túl a birtokosoknak állniuk kell a csatornázás, vízvezeték, közvilágítás és utcaburkolás kiépítésének költségeit is.<sup>325</sup>

A földszintes házakkal kiépült takaros Rózsa utcában a házhelyek gyorsan gazdára találtak. 1908-ban ezért a környékbeli telektulajdonosok a Rózsa utcától északra, azzal párhuzamos irányban egy új utca nyitását kérvényezték. A város azonban megtagadta az engedély kiadását, mert a kérvényezők az utcátér ingyenes átadásán túl nem vállalták magukra a csatorna és a vízvezeték létesítésének és az utcarendezésnek a költségeit. Az ügy néhány évnyi szünet után 1912-ben került újra terítékre. Az érdekeltek ezúttal már vállalták, hogy gondoskodnak a közvilágításáról, az úttest karbantartásáról, valamint a vízvezeték és csatornahálózat kiépítésére fordítandó költsön törlesztéséről, addig, amíg az utca 2/3 részben ki nem épül és városi kezelésbe nem kerül. A város hozzájárult az új utca Paragvári és Szabó Miklós utcák közé eső első szakaszának megnyitásához. A 14 méter széles utca nyomvonalát 1912 szeptemberében tűzték ki. A közgyűlés



### 10. TÉRKÉP SZOMBATHELY ÉSZAKI VÁROSRESZE

a városi főmérnök javaslatára 50%-ban maximálta a telkek beépíthetőségét, hogy a zsúfolt belvárossal ellentétben elegendő tere és levegője legyen a lakosságnak. Az 1913-ban Nefelejcs névre keresztelt utca ma Engels nevét viseli.<sup>326</sup> 1916-ban az érdekelt földtulajdonosok az északi városrész nagyarányú bővítésének tervével álltak elő. Kezdeményezésükre a városi közgyűlés napirendre tűzte az utca fejlesztés ügyét. A képviselők a betervezett programot Szombathely fejlődése szempontjából előnyösnek ítélték, és megadták hozzájárulásukat. A tervek alapján a Szabó Miklós utcát a Nefelejcs utcától északra szándékoztak meghosszabbítani, majd az erre merőlegesen két keresztutca kialakítását irányozták elő. A Szabó Miklós utca északi részét 16 méterre szélesítették ki, s e szakasz közepén egy 40x50 méteres kis bensőséges hangulatú teret alakítottak ki, melyből keleti irányba indult ki egy szintén 16 méter széles keresztutca (*ma: Szegegyi Györgyné utca*). Az ettől északra futó másik keresztutca (*ma: Bartók Béla körút*) 20 méter széles volt. Az utcák megnyitásához szükséges mintegy 1.000 ö<sup>2</sup>-es terület megszerzésére a város vállalkozott, de a vételárát, illetve a kisajátítási költségeket az érdekeltek állták, telkeik arányában. A kérvényezők kötelesek voltak saját költségükön feltölteni és karbantartani az utcákat, s gondoskodni a közvilágításról, míg az utca két oldali hosszát véve  $\frac{3}{4}$  részben be nem épült. A csatornázás és vízvezeték a városi mérnöki hivatal felügyelete alatt épült ki, az e célra felvett kölcsön törlesztő

részleteit az ingatlantulajdonosoknak kellett állniuk. A 12 m széles, 40-50 m mély telkek beépíthetőségét 50%-ban maximálták. Az utcák kitűzését a mérnöki hivatal 1917 őszén végezte el, az építkezések az új utcában 1918-tól indultak meg. A városrész dualizmus kori fejlődési szakasza ezzel az epizóddal véget ért.<sup>327</sup>

## A KELETI VÁROSRÉSZ

### A keleti városrész első utcanyitási tervei (1865-1874)

Szombathely határában 1865-ben jelent meg a vasút. Az állomás a település beépített területétől keletre, közel egy kilométeres távolságban, egy mezőgazdasági művelés alatt álló területen épült fel. A városvezetés még ebben az évben megbízta a Szépítő Bizottságot, hogy dolgozzon ki javaslatot a történelmi városmagtól a dűlőutakkal és árkokkal tagolt „berekaljai dűlő”-n és „füves úton belüli dűlő”-n keresztül a vasút irányába nyitandó új utcákra vonatkozóan. A terveket Dobrovits Ferenc mérnök még 1865-ben elkészítette. A tervezet megalkotásakor – a minél egyszerűbb és olcsóbb kivitelezhetőség érdekében – igyekezett a meglévő adottságokból kiindulni. Konceptióját a már meglévő útszakaszok felhasználásával, a hagyományos útírányok tiszteletben tartásával, a lehető legkisebb átrendezés igényével alakította ki. A mérnök elsődleges feladatának tekintette a vasútállomás gyors megközelíthetőségének biztosítását.<sup>328</sup> Ezt a cél szolgálta tervezetében az első számú főút, melynek azt a feladatot szánta, hogy „*a várost a vasúti telepzettel közvetlen érintkezésbe hozza, és idővel egy csinos utca sort képezhessen*”.<sup>329</sup> A főútca nyomvonalát a 13 város utca végéből a Gyöngyös patakon át, a közbeeső réteken és szántóföldön keresztül a vasúti indóházig húzott egyenes vonal mentén jelölték ki. Ez a 8 öl széles utca tehát a 13 város utca irányát követve ÉNy-DK-i irányban szelte volna át a berekaljai dűlőt, közvetlen összeköttetést teremtve a város és a vasút között. Ezt az utcát merőlegesen keresztezve egy ÉÉK-DDNY irányú utcát terveztek, melyet a meglévő Harmat utca bevezető szakaszának egyenes meghosszabbításával alakítottak volna ki. Harmadik közlekedési folyosóként a Kőszegi postaúttól kelet felé szintén kijelöltek egy egyenes, vasútra futó utcát, melytől biztosította volna, hogy a városi mező keleti és északi része könnyen megközelíthetővé váljon. (Ez hozzávetőlegesen a későbbi Gyár utca vonalának felel meg.) Negyedik utcaként a selyemréti és fües úton belüli dűlőkön keresztül egy nagyjából É-D futású egyenes utca megnyitását is előirányozták, a szentmártoni kertekből a csepregi út felé (Ez nagyjából a mai Nádasdy utca vonalán haladt volna.)<sup>330</sup>

A Szépítő Bizottmány javasolta, hogy a tervben szereplő utcanyitásokat a városi lakosság megterhelése nélkül hajtsák végre, úgy, hogy a városi belterületétől keletre, a vasútig terjedő mezőséget az ottani birtokosok egymás között megegyezve szabályozzák és tagosítsák. Ezzel a

„*czéltalan és rossz állapotban levő majdnem járhatatlan görbe utak és árkok*” helyett egyenes vonalvezetésű utakat kaptak volna, ami a mezőgazdasági művelés számára is kedvezőbb feltételeket biztosított volna.<sup>331</sup> Az úthálózat rendezetlensége a fuvarosok dolgát is alaposan megnehezítette. A vasútállomást a belváros felől csak kerülő utakon lehetett megközelíteni. Észak felől a 13 város utcából kiindulva a Kőszegi országúton át a Gyufagyár mellett vezetett az egyik útvo-  
nal, délről a Szent Márton utcán keresztül a vasúti bekötő utcán át lehetett eljutni a pályaudvarig. A közlekedési út lerövidítése érdekében 1870-ben a város kereskedői kérvénnyel fordultak a Közlekedési és Kereskedelmi Minisztériumhoz, hogy a 13 város utcából kiágazóan kormányzati pénzen nyissanak egy közvetlenül a vasútállomásra vezető állami utat. A kezdeményezés azonban a minisztériumnál nem talált visszhangra.<sup>332</sup>

Az 1860-as évektől megkezdődött a terület beépítése is. 1866-ban a vasútállomás szomszédságában vendéglő, 1869-ben gyufagyár épült a vasút szomszédságában, s magánszemélyek is szándékoztak lakóházakat építeni a berekaljai dűlő területén fekvő ingatlanaikon. Az utcák, illetve az építési vonalak kitűzése egyre sürgetőbb feladattá vált. 1870-ben a vasút irányába elterülő földek birtokosai maguk indítottak mozgalmat a terület szabályozása és utcák nyitása érdekében. A rendezés hívei aláíróívet köröztettek a tulajdonostársak között, hogy minél több hívet toborozzanak az ügy támogatására. A szándéknyilatkozatot aláírók ígéretet tettek arra, hogy a Szépítő Bizottság által készítendő terv kivitelezéséhez hozzájárulnak, és utcaterbe eső birtokaikat ingyenesen átengedik.<sup>333</sup> A Szépítő Bizottság ezzel egyidőben deklarálta, hogy *„az építkezési helyek kellő kijelelése végett nélkülözhetetlenül szükségessé vált ... a szabályozási terv keresztülvitelét eszközölni.”* Az 1865-ben készült terveket azonban némileg már meghaladta az idő. A terület északi részén a Kőszegi államúttól a vasútig tervezett utca nyomvonalán ugyanis idő közben egy állami út létesült. Az 1860-as évek végén megnyitott utca kezdetben a Cigányházi út nevet kapta, majd a putrik elbontása, illetve a gyufagyár felépülte után a Gyár utca elnevezés gyökeresedett meg. A nagyjából K-Ny-i futású Gyár utca iránya viszont eltért az 1865-ös elképzelésektől. A régi terveket ezért úgy módosították, hogy az abban megjelölt utcák a már megnyitott Gyár utca vonalához alkalmazkodva, azzal párhuzamosan fussanak ki a vasútra. A 13 város utcától a vasútig húzandó utcától (a későbbi Szelestey utca) délre a korábbi terveken fölül egy másik, a Kőszegi utcából az állomásig húzódó párhuzamos utca (későbbi Széll Kálmán utca) megnyitását is célul tűzték ki. Az 1865-ös terveknek megfelelően a vasútra futó utcákra merőlegesen futó utcák megnyitását is szükségesnek látták.<sup>334</sup>

A berekaljai dűlőben elterülő földek felmérésével 1871-ben, az utcavonalak megállapításával 1872 decemberében Auer Ferenc mérnököt bízták meg.<sup>335</sup> Auer Ferenc *„a kőszegi utcai*

*kertek, és a vasúti indóház közt fekvő területnek házhelyenkint utcákká felosztása érdemébeni előleges tevezetét ... az utca vonalak megállapítása céljából*” 1873-ban terjesztette a tanács elé.<sup>336</sup> A mérnök részletes területszámítást és felmérést készített, meghatározta az utcák nyomvonalát és több térképet is készített.<sup>337</sup> Az utcák megnyitása ugyan később elmaradt, a mérnök munkája mégsem volt teljesen hiábavaló. Az általa felvázolt É-D és K-Ny irányban futó, egymást merőlegesen keresztező utcák hálózatából és az általuk közrezárt nagy tömbökből álló ortogonális rendszer fő elgondolásai a későbbi tervekben, illetve megvalósult utcanyitásokban is tetten érhetők. Auer Ferenc egyes elképzelései (pl. a sugárút meghosszabbítása a Szily utcáig, vagy a Fő-tér északi házsora mögött a Kőszegi és Király utca közti zárt tömböt feltáró K-Ny-i futású utca) még a 20. század elején is tovább éltek.<sup>338</sup>

1874-ben – mint a helyi sajtó is hírt adott róla – újra felvetődött a városban a gondolat, hogy a Kőszegi utca hosszú, megszakítás nélküli házsorát áttörve a vasút felé utcát kellene nyitni, azonban a tervekből ezúttal sem lett semmi. A tagosítás, illetve az érintett földbirtokosok összefogásának elmaradása ellehetetlenítette a vállalkozást. A városvezetés a település fejlődésének érdekét szem előtt tartva lehetőségeihez mérten igyekezett előmozdítani az utcanyitás ügyét, de a magánkézben levő terület rendezésére nem voltak hatékony eszközei. Az 1881. évi törvény megszületéséig a kisajátítás jogával sem élhetett. A városfejlesztésre kijelölt terület így még az 1880-as években is rendezetlen, falusias képet mutatott.<sup>339</sup>

### **A keleti városrész megnyitásának előkészületei (1888-1890)**

A várostól keletre elterülő térség rendezésének ügye 1888-ban mozdult ki a holtpontról, amikor a város közgyűlése kimondta: *„a gyöngyös hidtól a kaszárnyáig és vasutig vezető területnek házhelyekké leendő szabályozása elrendeltetik és az ez érdemben szükséges intézkedések megtételével a tanács megbizatik.*”<sup>340</sup> A városnak új építési telkekre, és a növekedés irányának, kereteinek kijelölésére volt szüksége. A városi mérnöki hivatal konkrét terveket dolgozott ki a Kőszegi utcai kertek végétől a vasútig terjedő terület rendezésére. Müllner Ignác városi mérnök az Auer Ferenc terveihez hasonló ortogonális utcahálózatot vázolt fel. Bár a városnak tekintélyes birtokai voltak az említett térségben, a terület rendezése kivitelezhetetlen lett volna a többi telektulajdonos együttműködése nélkül. Éppen ezért kedvező fordulatként volt értékelhető, hogy a város kezdeményezését felkarolva 1889-ben maguk az érintett birtokosok vették kezükbe az ügyet, és indítottak mozgalmat az utcanyitások érdekében. A telektulajdonosok kezdeményezőkézsége ezúttal a vállalkozás sikerét vetítette előre. A birtokosok – korabeli szóhasználattal az „Érdekeltség” – szervezkedése 1889. november 23-án vezetett az első konkrét lépéshez. Az ekkor kiadott nyilat-

kozat hús aláírója dr. Szakács Manó vezetésével kinyilvánította utcanyitási szándékát, s kötelezték magukat, hogy a terveket saját költségükön elkészítetik. 1890 januárjában Eredics Ferenc képviselő az „Érdekeltség” elnökeként a városi közgyűlés elé terjesztette az ügyet, javaslatot téve több új közlekedési vonal megnyitására. Elképzeléseik szerint az új városrész főtengelyét a “*a kőszegi utcából a vasúti indóházhoz*” vezető, K-NY irányú főutca jelölte ki, mely a kialakítandó városrészt teljes hosszában, nyílegyenes sugárútként szelte át. A sugárúttal párhuzamosan, illetve ezekre merőlegesen további utcák megnyitását javasolták. A közgyűlés a kezdeményezés rendkívüli jelentőségét felismerve pártfogásába vette a birtokosok kezdeményezését, mely az új utcák megnyitásával „*a város helyes, öntudatos és célszerű belterjes fejlődését messze jövőbe kihatólag*” biztosítja. Az elvi hozzájárulást azonnal megadták a kérvényezőknek, a konkrét szabályozási rajzok elkészítésére pedig kiküldtek egy 19 fős bizottságot. A testület tagjai közt ismert személyiségek kaptak helyet, kiknek többsége az utcanyitás ügyének lelkes támogatója volt. A bizottság elnöke Eredics Ferenc kir. tanácsos, alelnöke dr. Károlyi Antal alispán volt. A grémiumban helyet foglaltak még Brenner János és Wälder Alajos építészek, Éhen Gyula későbbi polgármester, Czifrák János, Nagy Jenő, dr. Stirling Ede, dr. Szakács Manó és Ungár Zsigmond.<sup>341</sup>

A városrész rendezésének hírére a város ügyeit élénk figyelemmel kísérő Horváth Boldizsár is kifejtette városfejlesztési koncepcióját egy Szabó Ernő polgármesterhez írt levelében. Levelét a Vasvármegye című lap is leközölte, így az Érdekeltség terveitől némileg eltérő nézetei nagy nyilvánosságot kaptak. A később Király utcának nevezett É-D irányú útvonal megnyitását indokoltnak tartotta, ám meglátása szerint egy közvetlenül a vasútra irányuló sugárútra nem volt szükség. Sokkal fontosabb célnak tekintette, hogy a zöldterületek dolgában rendkívül rosszul álló Szombathely végre egy nagy kiterjedésű közparkkal gazdagodjék. A sűrű beépítés helyett ezt a szerepet szánta a Király utcától a Gyöngyös patakig terjedő térségnek. Követendő mintaként a közeli osztrák nagyváros, Graz példáját állította a középpontba, mely híres volt parkosított közterületeiről. Felhívta a figyelmet a Budapesten elkövetett várostervezési hibákra, hogy azok reprodukálásától megóvja szülővárosát: „*Ne vegyenek minden példát az ország fővárosáról, hol igen sok hibát követnek el a jövő rovására. Új utcák, új palotasorok támadnak mindegyre, de közterekről nem gondoskodnak. Alig tud a város lélekzeni, mert nincs tüdője. Bámuljuk kívülről az Andrássy-út büszke palotáit, s ha a kapun belépünk, szívünk elszorul, mintha börtönbe lépnénk. Az udvari lakások nélkülözik a szabad levegőt és a világosságot egyaránt ... Az uralkodó rögeszme: mindent beépíteni! Ez egyik főoka annak, hogy fővárosunk a különböző járványoknak majdnem állandó fészkevé vált, s hogy dacára egészséges fekvésének a legegészségtelenebb fővárosok sorában foglal helyet. ....Szombathelyre nézve tehát valóságos létkérdés egy tágas és*

*csinos közkert berendezése.*”<sup>342</sup> Horváth Boldizsár felvetése minden bizonnyal visszhangra találhat a terület sorsa felett rendelkezőknek, mert bár a térséget utcákkal szabdalt városrészé alakították, szívében egy közpark számára is helyet szorítottak, ahol később – talán a politikus szerepére is utalva – elhelyezték Horváth Boldizsár szobrát.

### **A keleti városrész terveinek kidolgozása és a Szombathelyi Utcanyitási és Rendezési Társulat működése (1890-1893)**

Az utcanyitási terveket az „Érdekeltség” megbízása alapján Tuczentaller Lajos kőszegi mérnök készítette el, 1890 februárjára. A nagy tapasztalattal rendelkező szakember munkáját a város részéről a Szépítő Bizottmány vizsgálta felül.<sup>343</sup> A Bizottmány meghatározta az egyes útvonalak szélességét, valamint „*szépészeti és utczarendészeti*” érdekekre hivatkozva általános alapelvként kötötte ki, hogy a városrész minden utcája teljes hosszúságban egyenlő szélességgel nyitandó meg. A beterjesztett terv néhány részletével szemben konkrét kifogásokat emeltek. A leendő keleti városrész fel a belvárosból összeköttetést teremtő két utca méretezését forgalomáteresztő képesség szempontjából túl szűknek találták, ezért javaslatot tettek a sugárút Kőszegi utcai kiinduló szakaszának 12 méterről 18 méterre történő kiszélesítésére. A VI. számú keresztutca (*ma Király utca*) esetében az előirányzott 13 méter helyett 16 méteres szélességet láttak indokoltnak. A tökéletes szabályosság esztétikai elvéhez mereven ragaszkodva kikötötték továbbá, hogy a mindössze 10,5 méter szélesen, és tört vonalban induló utcát teljes hosszában egyenes térfalakkal és azonos, 16 méteres szélességben kell megnyitni. A sugárút közepére tervezett tér méretét háromszorosára, a déli városrészen kialakított térrel megegyező méretűre kívánták növelni.<sup>344</sup>

A szakmai észrevételekre Tuczentaller Lajos részletekbe menő válasziratot készített, melyben kifejtette nézeteit, és a tervek kidolgozása során általa figyelembe vett szempontokat. Beszámolójából kiderül, hogy a tervezéskor tudatosan ügyelt arra, hogy az utcák szélességét a várható kocsiforgalom nagyságával, illetve az építeni szándékolt házak magasságával összhangban állapítsa meg. (A maximális házmagasságok a korabeli gyakorlatnak megfelelően az utcák szélességével egyeztek meg.) Konkrét számításokkal kimutatta, hogy a tanács által megkifogásolt utcaszélességek valójában bőségesen elegendők a forgalmi igények kielégítésére, ezért bővítésük nem indokolt. Lechner Lajos szakvéleményére, és fejlett európai városok tapasztalataira hivatkozva meghaladottnak minősítette a minél szélesebb utcák kialakítását abszolutizáló hagyományos szemléletet. Táblázatos összehasonlításban bizonyította, hogy az angol és porosz törvényeknek, illetve a német és osztrák városok gyakorlatának megfelelő méretezéseket alkalmazott, melyek megegyeztek az abszolút szaktekintély, Baumeister által kidolgozott szabványokkal is. A



Szépítő Bizottság által képviselt, az utcavonalak futásában az egyenes vonalakat abszolutizáló hagyományos szemléletet Tuzentaller modern felfogásban, a bécsi példára utalva utasította el: *„Sehol sem történt és nem is kívántatott az utzákat a végtelenig egyenes vonalakban vezetni, sőt a bécsi Ringnek olyan hosszú egyenes vonalszakaszai sincsenek, mint a VI. számú utzának.”* A meglevő adottságokra, a telkek határvonalának szabálytalan futására, és a belvárosi telkek drágaságára hivatkozva a kiszélesítést indokolatlanul nehéz és költséges feladatnak minősítette, ezért szükségességét megkérdőjelezte. A vasút felé vezető sugárút közepén kijelölt 2.000 m<sup>2</sup>-es tér 6.000 m<sup>2</sup>-re bővítését ugyancsak indokolatlannak tartotta. Felhívta a figyelmet, hogy ez a tér – ellentétben a déli városrész központjában állóval – piaci funkciót nem hordoz, de sétatérnek sem alkalmas a nagy átmenő kocsiforgalom miatt, illetve a közelben létesülő park fogja majd hordozni a rekreációs funkciót. A két nagyforgalmú út találkozási pontjában elhelyezkedő tér létrehozását forgalmi és esztétikai okokkal magyarázta. Indoklásában kifejtette, hogy saroktelkek lemettésével kialakított oktagon *„főleg mint forgalmi tér vétetett megfontolás alá, és figyelembe veendő volt, hogy e helyen egy 18 m és egy 20 m széles utza keresztezi egymást, ... és döntött azon kívánságnak is hozzá járulása, hogy a monoton hatást a hosszú egyenes úton egy nyugponttal, egy kellemes célponttal megszakítani érdekes lehet.”* A Budapesti Andrássy út mintájából átültetett oktagon forma alkalmazása városképi szempontból mai szemmel is szerencsés döntésnek bizonyult, de a saroktelkek kiszögelléseinek levágása közlekedési érdekeket is szolgált. Az utcákon haladó lovaskocsik számára ugyanis a forgalmas kereszteződésben így tágasabb tér állt rendelkezésre. A járművek kanyarodáskor nem kényszerültek meredeken, derékszögben fordulni, hanem kisebb irányváltással, nagyobb íven haladhattak. Az oktagon-forma nyújtotta tér emellett lehetőséget teremtett a körforgalmi rend kialakítására is, amely Tuzentaller szándékai szerint a forgalom gyors átvezetését, és az átkelő gyalogosok biztonságát egyaránt szolgáltatta.<sup>345</sup>

Az Érdekeltség képviselői igyekeztek megfelelni a város elvárásainak, de Tuzentaller szakvéleményének birtokában, és különösen a tetemes kisajátítási költségekre való tekintettel a Szépítő Bizottság által megszabott mértékű utca-szélesítések megvalósítására nem tudtak garanciát vállalni. Mindössze arra tettek ígéretet, hogy a belvárosból a leendő új városrész felé vezető sugárút Kőszegi utcai bekötését 13 méterre, a Király utca szélességét 15 méterre növelik. A város tisztában volt az adott szituációban érvényes cselekvési korlátaival, azzal, hogy hathatós kényszerítő eszközök nincsenek kezében. A döntéshozók belátták, hogy a fejlesztési terv megghiúsulása beláthatatlan következményekkel járna a település jövőbeli fejlődésére, hiszen kizárólag a szóban forgó két utca megnyitása biztosíthatta a közvetlen kapcsolatot a belváros és a leendő keleti városrész között. Ha e fő közlekedési folyosók kitűzése, illetve belvárosi becsatlakoztatásuk,

a zár házsorok áttörése elmaradt volna, ellehetetlenülhetett volna a vasút felé eső területeken majdan kiformalódó városrész szerves integrálása a városmaghoz. Mindezeket számba véve döntött a város közgyűlése. Attól tartva, hogy teljesíthetetlenül kemény feltételek támasztása esetén az Érdekeltség esetleg eláll utcanyitási szándékától, s ezzel a keleti városrész létrehozásának ügye újra zátonyra fut, megadták a hozzájárulását a szűkített alternatíva szerinti terv kivitelezéséhez.<sup>346</sup>

Az egyeztetések után kialakult végleges utcanyitási terveket a városi közgyűlés 1890 decemberében hagyta jóvá, s ezzel megadta az engedélyt a munkálatok megkezdéséhez. A város a tervben szereplő 11 utca közül egyelőre csak a II., IV., V., VI., VIII: számú főutcák (azaz a későbbi Széll Kálmán, Kisfaludy, Malom, Király és Vörösmarty utcák) gondozását, világítását vállalta magára, 10 év alatt lezajló fokozatos kezelésbe-vétellel. A kisebb mellékutcák fenntartása azonban egészen addig az Érdekeltség kötelezettsége maradt, míg azok lakóházakkal 1/3 arányban be nem épültek. Az utcanyitás pénzügyi fedezetének előteremtésére a város 1891. július elsejéig szabott határidőt a szervezőknek.<sup>347</sup> A nagyszabású tervezet gyakorlati megvalósítása, az utcák tényleges megnyitása azonban az optimista várakozásokkal szemben, évekig elhúzódó folyamatnak bizonyult. A városrész rendezésére kiküldött városi bizottság így már 1891 augusztusában kénytelen volt kérvényezni a tervek kivitelezésére megszabott határidő módosítását. A közgyűlés – tekintettel az ügy fontosságára – 1892. április 1.-jére módosította a megvalósítási időpontot, hangsúlyozva, hogy a város vasút felé terjeszkedése „*rég óhajtott közérdekű cél*”<sup>348</sup>

A program lépéseinek összehangolása hatalmas szervezőmunkát igényelt, hiszen a vasút irányába elterülő térség kiterjedése meghaladta a 100.000 ö<sup>l</sup>-et. A Kőszegi utcai kertek végétől a vasútig terjedő leendő városrész északi határát a Gyár, délit a Szent Márton utca jelölte ki. Az első körben beépítésre szánt terület 52.000 ö<sup>l</sup>-et tett ki, melyből az egyelőre csak római számokkal jelzett névtelen utcák területére közel 20.000 ö<sup>l</sup>, a közparkra 8.800 ö<sup>l</sup> esett. A rendezésre kijelölt térség szabályozásához több mint ötven birtokossal kellett megegyezni, s emellett a munkálatok anyagi fedezetét jelentő 60.000 forintot is elő kellett teremteni. A tereprendezéssel, hídépítéssel, lebontásra ítélt házak és a földterületek kisajátításával járó gyakorlati teendők elvégzése, a pénzügyi fedezet biztosítása az érintett tulajdonosok feladata volt, akik azt is vállalták, hogy az új utcák területét ingyen engedik át a városnak.<sup>349</sup>

A birtokosok a költségek felvállalásával komoly anyagi áldozatot hoztak, de ezt többnyire nem önzetlen nagylelkűségből, sokkal inkább üzleti megfontolásból tették. A korábbi tapasztalatok alapján ugyanis várható volt, hogy az utcanyitás a környező területek drasztikus felértékelődését fogja előidézni, hiszen a korábban mezőgazdasági művelés alatt álló földek egy csapásra belterületté, jól eladható építési telekké váltak. A kortársak tízszeres értéknövekedést prognosztizáltak.

záltak. (Egy 800 ö<sup>2</sup> nagyságú mezőgazdasági művelés alatt álló földterület évente 10-15 Ft hasznot hozott, míg egy ilyen méretű építési telket 3-4.000 Ft-ért lehetett értékesíteni.)<sup>350</sup>

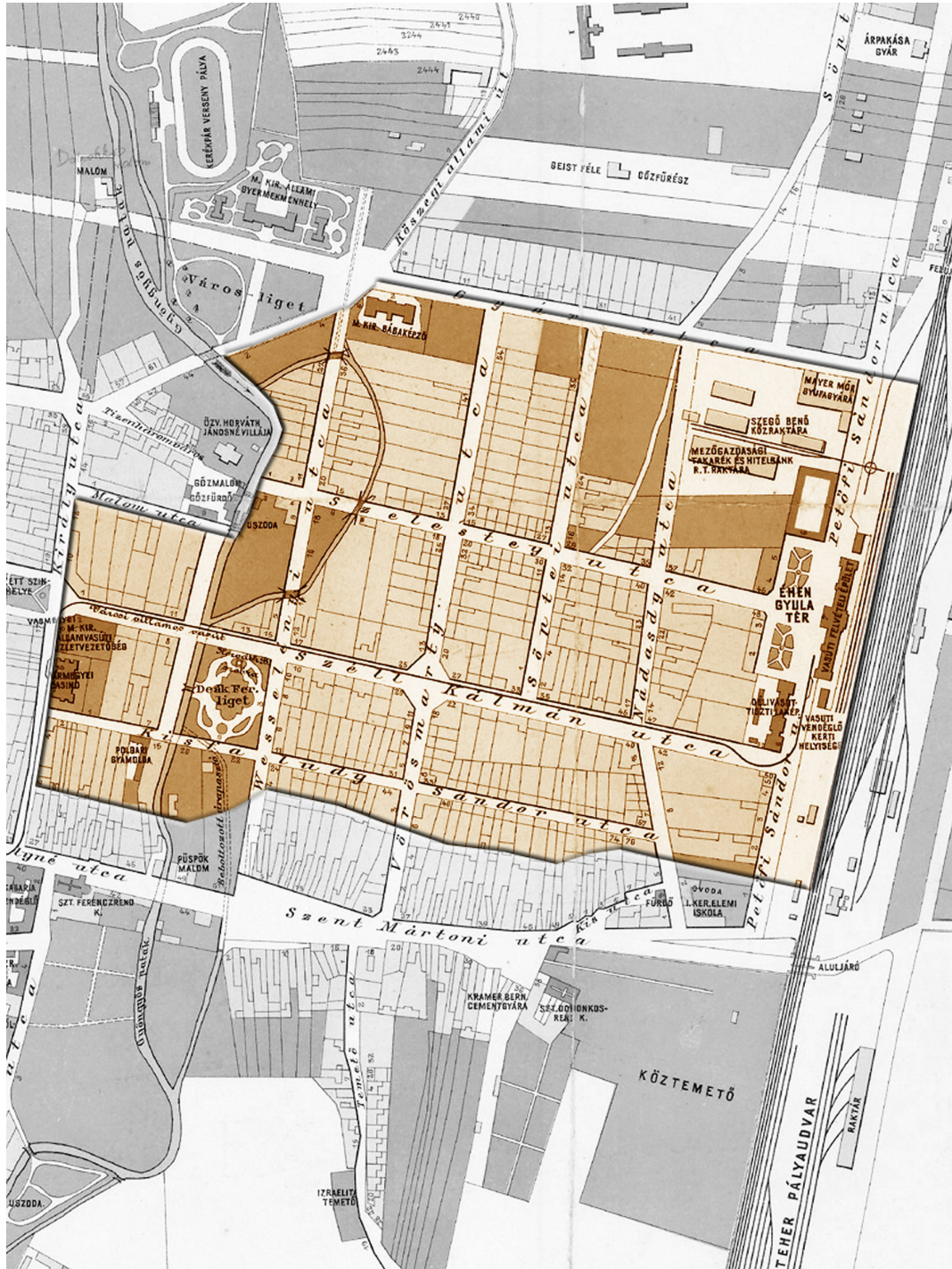
Az utcanyitás költségeit a tulajdonosok részben természetben, – az utcátérbe eső birtokrészeik ingyenes átengedésével –, részben a telkeik után fizetett összeggel fedezték. Az igazságosabb teherviselés érdekében azok a birtokosok, akiknek földjei frekvenciáltabb helyen (a leendő főutcák mentén) feküdtek, négyszögölenként magasabb egységárat fizettek, mint a félreeső telkek gazdái, akik csak kisebb értéknövekedésre számíthattak. Az érintettek többsége saját érdekét felismerve ingyenesen átengedte telekrészét és befizette a kért összeget is, de voltak olyan kerékkötők is, akik még a busás üzleti haszon reményében sem támogatták az ügyet. Egy részük csupán óvatosságból, vagy közömbösségből vonakodott az anyagi áldozatvállalástól, míg akadtak nyereszkedők is, akik túlzó elvárásokat támasztva azért nem engedték át földjüket közcélra, hogy telkükért a lehető legmagasabb árat csikarhassák ki. Húsz olyan birtokos volt, aki telekrészét átadta ugyan, de a pénzbeli hozzájárulást megtagadta, s így a vállalkozás sikerét veszélyeztette. A városvezetés ezért nyomást gyakorolt rájuk, s rendeletet hozott, hogy e renitens tulajdonosok mindaddig nem kapnak építési engedélyt, míg a rájuk eső költségeket ki nem fizették. Négy birtokos még a földterület ingyenes átengedésére sem volt hajlandó, ezért velük szemben kisajátítási eljárást indítottak. Emellett nagyvonalú, önkéntes felajánlásokra is akadt példa. Wälder Alajos például saját költségén vásárolt meg egy utcanyitást akadályozó telket és egy házrészt is.<sup>351</sup>

A városi közgyűlés által 1892 tavaszára kitűzött határidőig ugyan még nem került sorra az útvonalak megnyitása, de érdemi előrelépések történtek. Az Érdekeltség megvásárolta a Kőszegi utca 22. és a Gyöngyös utca 27. számú házakat, melyek a keleti városrész felé nyitandó utcák belvárosi becsatlakozási pontjain álltak. A Kőszegi utcai ún. Braun-féle házat a birtokosok képviseletében dr. Szakács Manó, Wälder Alajos, Trummer János és Czifrák Nep. János árverésen vásárolta meg, több mint 10.000 Ft-ért, de annak költségeihez, illetve az utcanyitás és hídépítés egyéb kiadásaihoz az ügy mellett elkötelezett birtokosok mindegyike hozzájárult. A város közgyűlése jóváhagyta a vasút felé irányuló sugárútra az Érdekeltség által építeni szándékozott híd terveit, és engedélyezte, hogy a városi mérnök ellenőrzése mellett megkezdődjön az utcák kitűzése. A közgyűlési határozatot azonban a megyei jóváhagyás után Dr. Markovics Gyula és társai megfellebbezték. A Belügyminiszter – a fellebbezésben foglaltaknak részben helyt adva – a arra utasította a várost, hogy módosítsa az Érdekeltséggel szemben megszabott feltételeket. Egyik lényeges változtatásként ezért a város 1893 tavaszán kikötötte, hogy az új városrészre vonatkozóan az építési engedélyek jóváhagyásakor az Érdekeltségnek csak véleményezési és nem vétőjoga lesz. A Minisztérium ugyanakkor az Érdekeltség jogi helyzetének és városhoz fűződő viszonyá-

nak tisztázására kötelezően előírta, hogy a földbirtokosok alapítsanak törvényesen bejegyzett társulatot. (A város és a birtokosok önszerveződése között jogilag valóban bonyolult, és ellentmondásos helyzet állt fenn, mely összeférhetlenségi kérdéseket is felvethetett. Az Érdekeltség vezetőinek többsége ugyanis szavazásra jogosult közgyűlési képviselő volt, sőt egyben a város által a városrész megnyitására kiküldött bizottságnak is delegált tagja volt. A nyilvánvaló személyi összefonódások, és a háttérben meghúzódó üzleti érdekek ellenére a földbirtokosok és a város érdekeinek szerencsés találkozása révén a vállalkozást nem érte kritika, erkölcsi, törvényességi aggályokat senki sem vetett fel.)<sup>352</sup>

A Szombathelyi Utcanyitási és Rendezési Társulat 1893. május 7-én alakult meg, 15 taggal. Elnökül dr. Károlyi Antal alispánt választották, a vezetőségben helyet kapott Eredics Ferenc, Nagy Jenő, Rudolf Alajos, dr. Szakács Manó, Trummer János, Ungár Zsigmond, és Wälder Alajos. Az előbbieken kívül az alapító tagok közé tartozott még Gager Károlyné, Cziffrák János, Stirling Ede, Rechnitzer Salamon, Hainzmann János, a Legáth testvérek és a Gráci Első Sörgyár Rt. Az utcanyitás ügyeinek intézésére korábban létrehozott városi bizottság ezzel egyidőben beszüntette munkáját. A Társulat alapszabályzat kimondta, hogy az alapítók egyetlen célkitűzése az utcanyitási tervek kivitelezése, s annak befejeztével a társulat feloszlik. A város közgyűlése kötelezte a Társulatot, hogy számadásait évente nyújtsa be ellenőrzésre, hogy a működése garantáltan a közérdeket szolgálja és a „*magánnyereszkedés*” lehetősége kizárható legyen. A Társulat tevékenységét a városi tanács felügyelte. Ezzel megvalósult a város érdekeinek képviselete és védelme, illetve a magánszemélyek kezdeményezéseinek hatósági kontrollja.<sup>353</sup>

A társulat megalakulása után hamarosan tényleges előrelépés történt az ütemtervben első helyre rangsorolt, római kettős számot viselő sugárút megnyitásának ügyében. A legfőbb problémát e vasút felől érkező út belvárosi becsatlakoztatása jelentette, a kijelölt helyen álló két Kőszegi utcai lakóház miatt. Az eredeti tervek szerint mindkét házat meg kellett volna vásárolni, és lerombolva 12 méter szélességben megnyitni a vasút felé vezető utcát. A Társulatnak azonban csak a Kőszegi utca 22. szám alatti, ún. Braun-féle ház megszerzésére volt anyagi ereje.<sup>354</sup> Mivel a ház telke a tervben meghatározottaknak megfelelően egymagában is pontosan 12 méter széles volt, a város elfogadta azt a módosítást, hogy az új utca tengelyét ennek a házhelynek a vonalába helyezzék, s ezzel a jelentéktelen módosítással végre valóra váljon a rég óhajtott cél, hogy „*a város jól felfogott érdekéből ... a felette hosszú kőszegi utca megszakittassék, s ekként a vasúthoz közlekedés megkönnyítettessék*”.<sup>355</sup> 1893 májusában a ház lerombolásával a Kőszegi utca zárt házsorát áttörték, majd fél évvel később átadták a forgalomnak a Gyöngyösön átívelő fahidat is. Az állomás irányába így szabaddá vált a közlekedés, a városrész tengelyét képező sugárút megnyílt.<sup>356</sup>



II. TÉRKÉP SZOMBATHELY KELETI VÁOSRÉSZE

### A Széll Kálmán sugárút története (1893-1918)

Ahogy Budapest világvárosi arculatának megteremtésében meghatározó szerepet játszott a reprezentatív Andrassy út, ugyanígy döntő jelentőséggel bírt Szombathely nagyvárosias képének kialakításában a helyi sugárút. A fővárosi modell inspiráló hatására kialakított sugárút – bár a példaképhez viszonyítva szerényebb méretekkal, provinciálisabb és foghíjasabb formában valósult meg – szombathelyi viszonylatban valóban impozánsan hatott. Az utcát – a pesti példát követve – egy helyi kötődésű, de országos tekintélyű politikusról, későbbi miniszterelnökről, a város stratégiai törekvéseit több alkalommal is hathatósan támogató “patrónusról”, Széll Kálmánról nevezték el. A Széll Kálmán sugárút többet jelentett a város életében, mint egy egyszerű utca. A településre látogató idegenek itt szereztek első benyomásaikat Szombathelyről, amint a vasút irányából megközelítették a belvárost. Ezen az útvonalon haladt végig a villamosvasút is, miáltal a nagy forgalmú utca még frekventáltabb helyzetbe került; egyfajta kirakattá vált a külvilág felé. A városvezetés ezért tudatosan is igyekezett elősegíteni az utca kiépülését, mely a helyi polgárság elvárása szerint Szombathely nagyvárosias képét volt hivatva erősíteni. A kortársak büszke öntudattal tekintettek a sugárútra, mely szemükben a város erejét, töretlen fejlődését, a jövőbe vetett hitet testesítette meg. Mindeközben hiányosságait alig vették észre. A Széll Kálmán utca, mint a város dualizmus kori látványos növekedésének tengelye, a korszak szimbólumává vált.<sup>357</sup>

A Széll Kálmán sugárút 792 méteres hosszúságával, 20 méteres szélességével, 5.600 négyszögöles alapterületével az összes korabeli utca közül a legnagyobb, legimpozánsabb útvonal volt, melyet 1894-ben vettek fel hivatalosan a város utcajegyzékébe.<sup>358</sup>

A sugárút belvárosi kiindulási pontjánál eredetileg egy parkosított tér feküdt, melyet 1899-ben a felépítendő új színház helyszínének jelöltek ki. Később, mivel a városnak a kulturális intézmény létesítésére nem volt elég pénze, a telket eladták, és 1916-ra felépítették a ma is álló, kissé túlméretezett tömegű szállodaépületet. Az utca keleti vége eredetileg a déli vasút vöröstéglás lakóházaihoz, illetve az indóház épületéhez ért ki. Az 1901-ben átadott új állomás azonban vasútforgalmi okok miatt nem a Széll Kálmán, hanem a Szelestey utca tengelyébe került, s ezzel a sugárút elvesztette a hangsúlyos, városképileg hatásos záródás lehetőségét.<sup>359</sup>

Az utca belvárosi bevezető szakaszának összefüggő házsorát a Gyöngyös patak, illetve a mellette elterülő park szakította meg. E zöldterület létesítésének eszméje eredetileg – mint már említettük – valószínűleg Horváth Boldizsártól származott. A politikus elképzelése szerint a park a belváros határától a Gyöngyös patakig húzódott volna. Az utcanyitási tervek is számoltak a térségben egy 8.800 ö<sup>2</sup>-es közkert kialakításával, de ekkor már a paktól keletre eső részen. Az Utcanyitási Társulat rendkívül fontosnak tartotta az új zöldterület létesítését a parkokban szegény

Szombathelyen, ezért 1895-től kezdve egyre türelmetlenebbül sürgették a városvezetést a szükséges kisajátítások megindítására. Végül 1901-ben került sor az eredetileg tervezet 8 kat. hold kiterjedésűnél kisebbre, csak a Széll Kálmán utcától délre eső területre korlátozódó kert parkosítására és megnyitására. A Deák Ferencről elnevezett parkban 1901-ben állították fel Horváth Boldizsár szobrát, majd 1908-ra felépítették a Kultúregylet Múzeumát.<sup>360</sup>

A Széll Kálmán utcában az első világháborúig 44 lakóház épült fel, és 13 telek maradt üresen. A dualizmus időszakában tehát a sugárút nagyrészt kiépült. Az első ház 1893 nyarán készült el, az utca vasútállomás felé eső végpontján, az 54. szám alatt. Az építési kedv látványos felfutása 1894 és 1899 között következett be, ekkor 27 házat húztak fel, míg a századforduló után már csak évente egy-kettőt. Kezdetben a városban uralkodó lakáshiány motiválta leginkább az építetőket, de a városvezetés is tudatosan segítette az utca kifejlődését a maga adminisztratív eszközeivel, községi pótdómentességet biztosítva az új házak építőinek. Az 1900. után bekövetkező, városszerte kimutatható visszaesés részben a lakáspiac telítődésével, részben az országosan romló pénzügyi helyzettel, a gazdasági depresszióval függött össze.<sup>361</sup>

A Széll Kálmán utca egész hosszában zártorú beépítést alkalmaztak. A belvárostól a Wesselényi utcáig összefüggően kiépült hiánytalan házsor egységes utcaképet teremtett. Az innen a Nádasdy utcáig terjedő szakaszon azonban már megjelent egy-két üres telek, különösen is szembeötlő módon a Vörösmarty utcai kereszteződésénél kialakított oktogonnál. A legfoghíjásabb a Nádasdy utcától a vasútig húzódó rész volt. Az épületek emeletszámának alakulására általános tendenciaként jellemző, hogy az utca északi házsorának átlagmagassága meghaladta a déli oldalét, illetve a sugárutat hosszában szemlélve a magassági szint a belvárostól a vasút felé haladva csökkent. A sugárúton 13 kétemeletes, 17 egyemeletes és 12 földszintes ház állt. A kétemeletes házak többsége a belvárostól az oktagonig terjedő szakasz északi oldalán sorakozott, míg a délin az egyemeletes épületek domináltak. A földszintes házak nagyobb tömegben az oktagon és a Nádasdy utca közti részen jelentek meg, főként a déli oldalra koncentrálódva. Ez a szakasz nem csak magassági szintjét, hanem funkcionális jellegét tekintve is elkülönült az utca többi részétől, mert míg a sugárút belvárosi szakaszát a nagytömegű bérházak uralták, addig ezek a kisebb épületek egy polgárházakból álló lakóövezetet alkottak. A belvárostól a vasút felé haladva a ritkuló beépítettséggel és a csökkenő magassági szinttel párhuzamosan az utcakép fokozatosan veszített nagyvárosiasságából.<sup>362</sup>

1893-ban a városvezetés még elutasította a Társulat arra irányuló kérését, hogy a sugárút felső, belvárosi szakaszán csak a legalább egyemeletes házak építésére adjanak ki engedélyt, az elkövetkezendő években azonban a városvezetés magáévá tette e javaslatot; és a Széll Kálmán

utca fejlesztése a város tudatos törekvése lett. Ezért biztosítottak az építetőknek adókedvezményt, és szabták meg az egyes utcaszakaszokon a házak magassági szintjét. Különösen a belváros felé eső részen akarták elkerülni, hogy földszintes épületek szakítsák meg az amúgy monumentálisan induló házsort. Kezdetben az építési engedélyek kiadásakor írták elő a betartandó emeletszámot, később szabályrendeletben határozták meg az egyes szakaszokon kötelezően előírt magassági szintet. 1906-ban kimondták, hogy az utcában csakis emeletes, az oktagonon csak kétemeletes házak építhetők. Városesztétikai, utcakép-védelmi céloktól vezérelve 1909. után megtiltották a sugárúton újabb nyílt sírkőraktárak felállítását, hogy a *“temetőszerű jelleg”* kialakulását elkerüljék.<sup>363</sup>

A Széll Kálmán utca elsőséget élvezett a közművesítési programok lebonyolításakor is. 1897-ben gázvilágítást kapott, 1898-ra a csatornahálózat és a vízvezeték is teljes hosszában kiépült. A közműhálózat csöveit előrelátó módon ott is bevezették a telekhatárig, ahol még nem állt épület. A személypályaudvarra irányuló forgalom zavarmentességének biztosítására a 10 méter széles úttestet és a 2,5 méter széles járdákat 1899 őszére leaszfaltozták, ezzel a Széll Kálmán utca lett a város első, egész hosszában aszfaltozott útvonala. 1900 nyarán elbontották a Gyöngyös fahídját és egy utcaszélességű korszerű betonhidat építettek a helyére. A városi tömegközlekedés gerincét képező villamosvasút nyomvonala is a sugárúton haladt végig, nagy utasforgalmával erősítette az utca frekventált helyzetét, felgyorsította kiépülését.<sup>364</sup>



*1.KÉP A SZÉLL KÁLMÁN SUGÁRÚT (1930-AS ÉVEK)*



### A keleti városrész utcáinak megnyitása (1893-1918)

Az utcahálózat bemutatása alkalmával először a sugárutat keresztező, nagyjából É-D irányban futó keresztutcák, majd a Széll Kálmán utcával párhuzamos, Ny-K-i irányú utcák kerülnek sorra.

A Széll Kálmán utca megnyitása után, 1893 augusztusában azonnal napirendre került a sugárút belvárosi kiinduló szakaszát keresztező VI. számú utca (*ma Király utca*) kifejlesztése. Az egykori városfal előterében, azzal párhuzamosan futó utca nem pusztán a Gyöngyös és a Tizenháromváros utca összekötésére szolgált. Funkcionálisan szorosan kapcsolódott a sugárúthoz, mivel a Fötér vonalában húzódó régi, és a Széll Kálmán utca által képviselt új várostengely szerves kapcsolódását, forgalmi összekötését szolgált. A VI. utcát – a kőszegi utcai bekötéséhez hasonlóan – a Gyöngyös utca összefüggő házsorának áttörésével lehetett megnyitni. A becsatlakoztatási ponton álló, Gyöngyös utca 27. szám alatti ún. Bossányi-féle házat a Társulat még 1892-ben megszerezte, és le is bonttatta. Az így nyert telek azonban meglehetősen keskeny volt, nem biztosíthatta, hogy az utca a város kikötésének megfelelően 16 méter szélességű legyen. A Társulat és a városvezetés között folytatott egyezkedés végül azzal a kompromisszummal zárult, hogy a közgyűlés az utca bevezető szakaszára elfogadta a 13-14 méteres szélességet, s a 16 métert csak a IV. számú keresztutcatól (*ma Kisfaludy utca*) kellett elérni. A Király utca kiépülése 1895-től lendületesen megindult, frekventált helyzetéből adódóan a Széll Kálmán utcához hasonlóan, reprezentatív külsővel épült ki.<sup>365</sup>

A sugárutat az oktogonnál keresztező VIII. számú utca (*ma Vörösmarty utca*) megnyitásával kapcsolatos előkészületek szintén 1893-ban indultak meg, azonban ennek a keresztutcának a kifejlesztése az előzőnél jóval hosszabb időt vett igénybe. A 18 méter széles, nagyjából É-D irányú főút a tervek szerint a Szent Márton utcát és a keleti városrész északi határát kijelölő Gyár utcát kapcsolta volna össze. A keresztutca bevezető szakasza nagyjából egybeesett az egykori Szentmárton községből kiinduló, szabálytalan futású Harmat utca nyomvonalával. A VIII. számú utca létesítését alaposan megnehezítette egy földtulajdonos makacs ellenállása, aki utcátérbe eső 564 ö<sup>2</sup>-es telekrészét nem volt hajlandó átengedni. A Társulat ezért 1893-ban kénytelen volt ki-sajátítási eljárást kezdeményezni. Az eljárás lefolytatására jogosult város a hivatalos útnak megfelelően a vármegyén keresztül a kereskedelemügyi miniszterhez továbbította a kérvényt. A ki-sajátítási jog elnyerése, és a terület megszerzése után 1895-ben a VIII. számú utca Szent Márton úttól az oktagonig terjedő déli szakaszát egész hosszában megnyitották. Az északi irányú folytatás azonban újabb nehézségekbe ütközött, és a kijelölt nyomvonalon fekvő területek megszerzése ismét évekig elhúzódott, az oktogontól északra eső útszakaszt csak 1897-ben tudták megnyitni. Az immár teljes vonalán megnyitott egykori Harmat utcát 1898-ban Vörösmarty utcának nevez-

ték el, és ugyanebben az évben hagyta jóvá a város közgyűlés az utca szabályozásának végleges terveit is. A szabályozási tervnek megfelelő utcavonal kialakítása egyedül az utca déli részén gondot okozott, ahol a szentmártoni házak között nem volt elegendő tér a széles utca bekötésére. A Szent Márton utcai torkolatnál az utca keleti felén álló kovácsműhely olyan mélyen benyúlt az utcátérbe, hogy a közlekedés csak egy hat méterre összeszűkülő keskeny sávon bonyolódott. A kiszélesítéshez és az utcavonal kiegyenesítéséhez az épület telkéből egy 100 ö<sup>2</sup>-es részt kellett a városnak megszereznie. Mivel azonban tulajdonosa irreálisan magas, 11.600 Ft-os eladási árat kötött ki, s a város ennyit nem volt hajlandó kifizetni, kisajátítási eljárás megindítása elkerülhetetlennek látszott. 1899-ben azonban váratlanul kedvező fordulat állt be. A telket Hudetz József kőfaragó vásárolta meg, aki hajlandó volt a kívánt területet reális áron átengedni. Az adásvétel megtörténte után a kovácsműhelyt lebontották, helyét az utcátérhez csatolták. Az utca szemközti, nyugati oldalán hasonló problémát okozott az ott fekvő ingatlan ferde vonalban futó, utcátérbe belógó határa, illetve a telek végében álló pajta, mely 8 méteres útszűkületet idézett elő. A földterület tulajdonosa szintén Hudetz József volt, akivel könnyen sikerült megállapodásra jutni. Az utca kifejlesztéséhez szükséges 120 ö<sup>2</sup> területet csereszerződés keretében adta át. Ezzel a Vörösmarty utca egésze teljes hosszúságában és szélességében megnyílt.<sup>366</sup>

A keresztutcák közül sorrendben következőként a VIII. utcától keletre futó XI. számút (*ma: Welther Károly utca*) adták át, mely az eredeti tervek szerint a Gyár utcától déli irányba haladva, egy háztömböt átszelve csak a következő utcáig húzódott volna. 1895-ben Mayer József és birtokos társai azonban azt kezdeményezték a városnál, hogy a XI. számmal jelölt utcát déli irányba egy háztömbbel meghosszabbítva, egészen a Széll Kálmán utcáig fejlesszék ki. Az utcátérbe eső telekrészek átengedése fejében a város megadta hozzájárulását, így az 1896-ban Söptei utca névre keresztelt a 13 méter széles útvonalat megnyitották a forgalom és az építkezés előtt.<sup>367</sup>

A VI. és VIII. utcák között futó VII. számú keresztutca (*ma: Wesselényi utca*) déli részét 1896. után adták át, míg a Széll Kálmán utcától északra eső szakaszát 1900-ban nyitották meg, annak érdekében, hogy a vasútállomás új épülete ezen az útvonalon keresztül könnyen megközelíthetővé váljon. Az utca 1898-tól viseli a Wesselényi elnevezést. Az utcát még 1901-ben sem vették át véglegesen városi kezelésbe, mert az utcátérbe eső birtokrészeket néhány tulajdonos nem adta át. Új elemként jelent meg, hogy a város előfeltételeként szabta meg a megfelelő beépítettségi fokot is, kinyilvánítva, hogy csak akkor veszi az utcát saját kezelésébe, ha az legalább 2/3 részben beépült.<sup>368</sup>

A sugárutat keresztező utcák közül a vasútállomás felé eső IX. számú megnyitása is 1890-es évek közepe után indult. Az 1896-tól Új utcaként említett utca szabályozási terv szerinti

végleges megnyitása 1898-ban zajlott le, s ekkor nyerte el az azóta is használatos Nádasdy utca elnevezést. Az Nádasdy utca sugárútig terjedő déli szakasza ÉNy-DK-i irányban fut, majd innen közelítőleg É-D irányúra fordul. Az utca északi, Gyár utcáig terjedő szakaszát 1913-ban adták át, az érintett telektulajdonosok sorozatos kérését meghallgatva. Az 1900-as években kialakult gyakorlatnak megfelelően a város az utcaterület ingyenes átadásán túl a birtokosok kötelezettségévé tette az utca feltöltését és elegyengetését, gondozását, világítását, valamint a csatornázás és a vízvezeték létesítésére felveendő kölcsön törlesztését. A telkek beépíthetőségének felső határát a szokásos 50%-ban rögzítették.<sup>369</sup>

A városrészt keletről lezáró, a vasúti töltéssel, illetve az előbbieken felsorolt keresztutcákkal párhuzamosan futó Vasút utca még az 1860-as évek közepén létesült, a vasútállomás megközelíthetősége céljából. A keleti városrész létrejötte alkalmával az utca teljes vonalát szabályozták. A megnövekedett forgalom miatt szükségessé vált déli szakaszának kiszélesítése, mely a kisajátítási eljárás lezajlása után, 1897-ben történt meg. Az új vasútállomás felépülte után, illetve az előtte kialakított tér rendezése alkalmával 1901-ben véglegesítették az utca szabályozási tervét. A Vasút utcát Petőfi Sándorról nevezték el.<sup>370</sup>

A Széll Kálmán utcával párhuzamos útvonalak közül elsőként a belvároshoz közel eső, a Király utcából kiinduló utcákat nyitották meg. A sugárúttól északra futó, V. számot viselő utcát egy dűlőút nyomvonalán, annak kiszélesítésével alakították ki 1895-ben, s innentől datálódik a máig használatos Malom utca elnevezés is. A Széll Kálmán utcától délre haladó IV. számú utcát 1896-ban nyitották meg, szintén egy korábbi dűlőút kiszélesítésével. A IV. számú utca a Gyöngyös pataknál elvégződött, de a túlparton egyenes meghosszabbításában tűzték ki az I. számot viselő leendő utca nyomvonalát. A potenciális lehetőség tehát adott volt a két szakasz összekötésére, de a Gyöngyös patak két ágának áthidalási nehézségei miatt az eredeti tervek között nem szerepelt az utca egyesítése. A Gyöngyös árapasztó csatornájának beboltozása és a patakon 1901-ben épült betonhíd azonban lehetővé tette a két szakasz összekapcsolását, sőt lendületet adott az utca kiépülésének. 1901-ig ugyanis a Gyöngyöstől a Nádasdy utcáig terjedő részt a telektulajdonosok érdekellentétei miatt nem sikerült megnyitni. A patak áthidalása a keleti utcarészt közvetlen összeköttetésbe hozta a belvárossal. Az ebből fakadó lehetőségeket, az építkezési kedv fellendülésétől várható anyagi előnyöket felismerve a telektulajdonosoknak azonnal sikerült megállapodásra jutniuk. Az utcanyitás ügyének sikere érdekében egy sajátos, szolidaritáson, illetve közteherviselésen nyugvó koncepciót dolgoztak ki. Az összes birtokos átengedte utcaterbe eső telekrészeit, de azok a tulajdonosok, akiket ezáltal csak kis területveszteség ért, egy meghatározott pénzüsszeg befizetésére kötelezték magukat, s az így létrehozott, a város által kezelt pénz-

alapból kárpótolták azok akiknek nagy területekről kellett lemondaniuk az utcanyitás érdekében. E konstrukciónak köszönhetően az utca keleti fele is megnyílt. 1903-ban a lakók kezdeményezésére az 1896 óta használt Gyámolda utca elnevezést megváltoztatva az utca Kisfaludy Sándor nevét vette fel.<sup>371</sup>

A sugárúttal párhuzamos utcák közül utolsóként, 1898-ban a III. számú nyílt meg. A Szelestey Lászlóról elnevezett utca a századfordulótól, a tengelyében felépült új vasútállomás átadásától kezdve frekventált helyzetbe került, amit tovább erősített a nyugati felén 1912-ben felépített hídon keresztül a Tizenháromváros utcával létrejött közvetlen összeköttetés. A vasútállomás előtti tér és az onnan kiinduló Szelestey utca rendezési tervei 1901-re készültek el, végrehajtásuk során jelentős területeket kellett kisajátítani.<sup>372</sup>

A négy hosszanti és az öt keresztutca megnyitása alig néhány év alatt lezajlott, s a századfordulóra kiépülésük is előrehaladt. Az utcanyitás sikere, illetve a keleti városrész létrejötte a város és a Társulat konstruktív együttműködésének eredménye volt. Az Utcanityási Társulat hatalmas szervezőmunkát végzett a birtokosok körében. Agitációs tevékenysége, a pénzügyi és műszaki feladatok összehangolásának gyakorlati munkája nélkül a város önerejéből képtelen lett volna a vállalkozást megvalósítani. Ugyanakkor a Társulat is rászorult a város támogatására a kisajátítási eljárások lebonyolításában, illetve az utcanyitási költségek behajtásában, melyet a telektulajdonosoktól a város szedett be „hozzájárulási költség” címén, az építési engedély kiadásának előfeltételeként. Az 1890-es évek végére a városrész utcáit megnyitották, a kizárólag erre a feladatra szerveződött Társulat betöltötte hivatását, további működése értelmetlenné vált. A hátralevő szabályozási munkákat a városi adminisztráció is képes volt ellátni, illetve korábbanál nagyobb készséget mutatott e teendők ellátására. Az Utcanityási Társulat ezért 1898. október 1-jén feloszlott, vagyonát, jogait és kötelezettségeit a városra ruházta.<sup>373</sup>

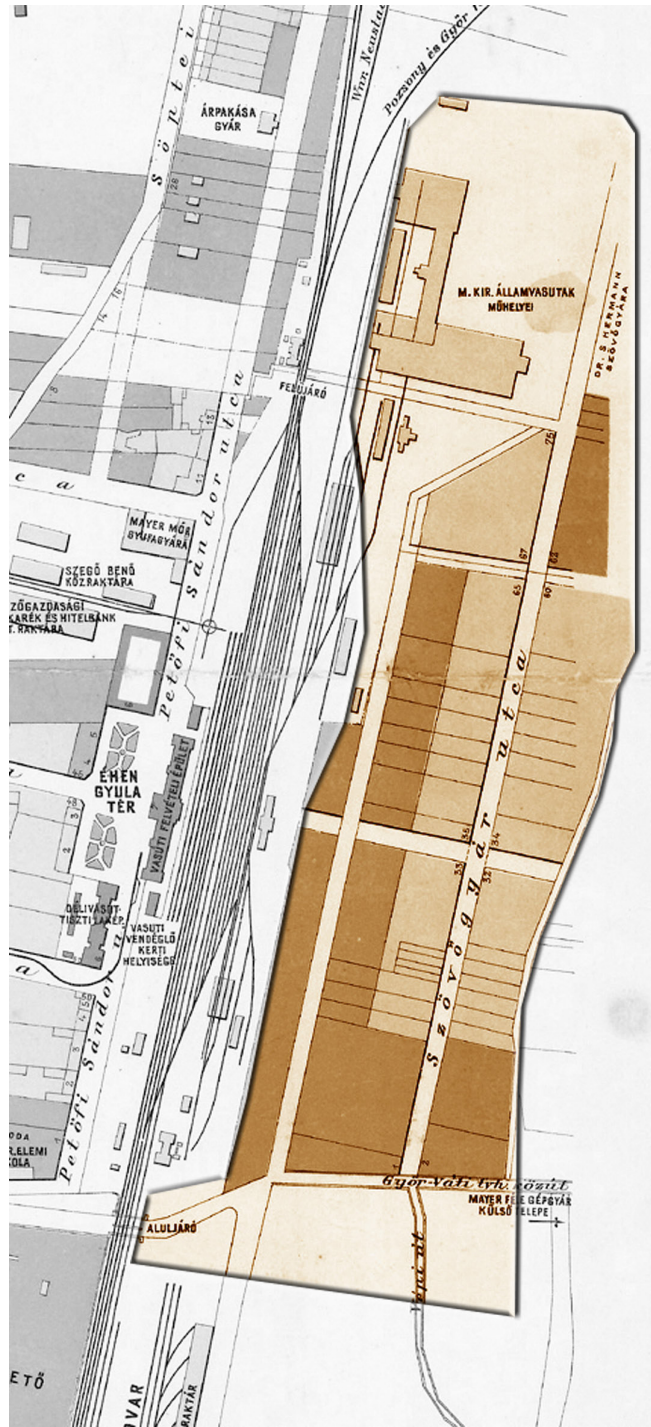
### **A Vasúton túli városrész rendezése**

A dualizmus kori Szombathely növekedésének utolsó stációját a vasútvonaltól keletre elterülő városrész kialakulása jelentette. A vasúton túli területek hasznosítására, beépítésére vonatkozó első koncepciók az 1890-es évek végén formálódtak ki, ettől kezdve a város elsősorban ipartelepítés potenciális helyszínéként számolt a területtel. Itt működtek a város legnagyobb ipari létesítményei, az 1870-es évektől a MÁV járműjavító műhelye, az 1890-es évektől a Mayer Gépgyár külső gyártelepe és az 1900-ban átadott szövőgyár.<sup>374</sup> A város ipartelepítési koncepciójának első megfogalmazása 1899-ben a szövőgyár építése kapcsán hangzott el: „*nagyobb arányu gyártelepek csakis a várostól keleti irányban elterülő, s az áthelyezett teherpályaudvarhoz legközelebb*

*eső ügynevezett nagymezői birtokhatár területén engedélyeztetnek.*<sup>375</sup> A város egyrészt a kialakult tradíciókat követve szorgalmazta az ipari létesítmények vasúton túli megtelepedését, másrészt azért is ezt a területet preferálta, mert az távol esett a város sűrűn benépesült területétől, s az uralkodó nyugatias szeleknek köszönhetően a gyártelepek szennyező füstjét nem juthatott a városba. Az ipari üzemek megtelepedését vonzotta továbbá az alapanyagok és késztermékek szállítására alkalmas vasútvonal közelsége, és a gyártelepek elhelyezésére alkalmas nagyméretű, beépítetlen telkek bőséges kínálata.

A vasútvonalon túl, a vágányokkal közvetlenül határos terület egykor a „Fües-úton belüli” dűlőhöz tartozott. Az itt fekvő ingatlanok rendezésének kérdésével először 1900-ban foglalkozott a városi közgyűlés, összefüggésben azzal, hogy a teherpályaudvart a Zanati úttól délre helyezték át, illetve, hogy érzékelhetővé vált a terület beépülésének megindulása. A századfordulótól ugyanis a város növekedése már átcsapott a vasúton. Ide vonzotta a lakosokat a vasútállomásnak, mint frekventált forgalmi csomópontnak a közelsége, de leginkább a sok száz munkásnak kenyeret adó szövőgyár megtelepedése. Az ipari üzemek dolgozóinak tömegei találtak a vasúton túli városrészen, munkahelyük közvetlen közelében a belvárosinál jóval olcsóbb építési telket, illetve lakásbérleti lehetőségeket. Elsőként a szövőgyárhoz vezető, a vasútvonallal párhuzamosan futó utca kiépülése indult meg, mely 1901-től hivatalosan is a Szövőgyár nevet viselte. Az utca 1900-tól kezdve viharos ütemben épült ki, két oldalán 1900 és 1910 között 69 lakóházat húztak fel. A Szövőgyár és a vasútvonal között 1904-ben párhuzamos utcát tűztek ki, melyet 1906-ban kavicsoltak fel, és nyitottak meg hivatalosan. A Sas utca névvel ellátott útvonal mentén azonnal megindultak az építkezések. A két utcában az udvarok kicsik, mert melléképületekkel beépített, kis udvarok zsúfolták azokat. Ezért ezt a város legegészségtelenebb részének tartotta, és a kockázatokot fokozta, hogy a lakásokat munkások lakták, s ráadásul azok túlzásúfoltak.<sup>376</sup>

A város mérnöki hivatala a vasúton 1904-ben készítette el a túli városrész fő közlekedési tengelyének, a Zanat község felé vezető országútnak szabályozási tervét. A város felől a vasúti sínek alatt átvezetett aluljárón át érkező út szélességét nagy forgalomra való tekintettel 24 méterben határozták meg. A Szövőgyár utcától keletre, azzal párhuzamosan két újabb utca megnyitását vették tervbe, s a Zanat felé vezető országút északi oldalán elterülő városi tulajdonú egykori legeelő területét építési telkekké parcellázták fel. A Szövőgyár utcától keletre elterülő térség pontos felmérését 1906-ban végezte el a városi mérnöki hivatal, majd annak érdekében, hogy a területen létesíteni szándékolt munkástelep számára építési telkeket lehessen kijelölni, 1907-re elkészült az utcahálózat és a házhelyekre felosztás részletes terve is.<sup>377</sup>



12. TÉRKÉP SZOMBATHELY VASÚTON TÚLI VÁOSRÉSZE

A tervezet négy, nagyjából É-D irányú, és négy, ezekre merőleges keresztutca megnyitását irányozta elő. A városfejlesztésre kijelölt térség déli része a „Selyemréti dűlő”, a második keresztutctól (ma: *Alkotás utca*) északra eső utcák a „Fakeresztzi dűlő” területén helyezkedtek el. Az új negyed gerincét egy 20 méter széles, délről észak felé futó, több mint 700 méter hosszan

elnyúló „B” jelű utca (*ma: Nyitra utca*) alkotta. Az utca hosszának kétharmadánál, a második keresztutca becsatlakozásánál, a Széll Kálmán utcához hasonló megoldásként egy oktogont szándékoztak kialakítani. A főutcától nyugatra megnyitandó szintén 20 méter széles „A” utca (*ma: Selmec utca*) 500 méteres hosszúsággal a második keresztutcánál elvégződött. Az ennek közvetlen közelében húzódó, mindössze 5 méter széles, szabálytalan futású dűlőutat meg kívánták szüntetni. Később azonban ez a lépés elmaradt, s a dűlőút kiszélesítésével, az eredeti ívelt nyomvonalat nagyjából megtartva új utcát hoztak létre (*ma: Pozsony utca*). Az utcanyitásra kijelölt területet keletről határoló harmadik É-D irányú, „C” jelű utca (*ma: Lőcse utca*) 16 méteres szélességben, több mint egy kilométer hosszúságban lett kijelölve. Az előbbiekkal párhuzamos negyedik, „H” jelű utcát a terület északi részén, a Fakereszi dűlőben szándékoztak létrehozni, 16 méteres szélességgel és 120 méteres hosszúságban. A K-Ny irányban elnyúló keresztutcák közül az első, „D” jelűt (*ma: Kötő utca*) 13 méteres, a Selyemréti és Fakereszi dűlő határvonalán elvonuló dűlőút nyomvonalát követő „E” jelűt (*ma: Alkotás utca*) 20 méteres szélességben tervezték megnyitni. Az ezután következő „F”, majd ez ettől északra kijelölt „G” utcák egyaránt 16 méteresre voltak előirányozva.<sup>378</sup>

Az utcanyitási tervezet kidolgozásához vezető munkástelep létesítési terv eszméje még 1896-ban vetődött fel, de a megvalósulás felé vezető első konkrét lépések 1907-ben történtek. Ekkor kezdeményezte Éhen Gyula volt polgármester érdektársaival együtt a Grünwald és Kaffehr-féle telken, az „E” jelű utca északi és déli oldalán egy munkások számára épülő családi házas lakótelep kiépítését. A város örömmel fogadta a vasúton túli városrész fejlődése szempontjából kimagasló jelentőségű kezdeményezést, s a mérnöki hivatal által elkészített, a fentiekben már ismertetett utcanyitási és házhelykiosztási terv alapján megadta az engedélyt a telep felépítésére. Az utcanyitás feltételeit az 1900-as évekre kialakult gyakorlatnak megfelelően a szokott szigorúsággal szabták meg. Az utcaterbe eső területek kártérítési igény nélküli átengedésén túl az érintett telektulajdonosoknak viselniük kellett az új utcák kialakításának, karbantartásának és közvilágításának költségeit is. 1909-ben az eredeti elképzelések annyiban módosultak, hogy a szervezők az építkezés helyszínéül az „E” utcától délre eső Grünwald-telek helyett az utcától északra fekvő fakereszi dűlőt választották. A mérnöki hivatal eredeti terveitől eltérően a nagyobb távolságban kijelölt „F” és „G” utcák helyett két, egymáshoz jóval közelebb futó utcát alakítottak ki, nyilvánvalóan hely-, illetve költségtagarékossági megfontolásokból. A I. és II. számmal jelzett utcák (*ma Hámor és Ipar utca*), illetve a telep déli határvonalát jelző, III. számú, korábban „E” jelűként szereplő utca (*ma Alkotás utca*) mentén épült ki 1911-től a munkás lakótelep, „villa-rendszerben”, azaz előkertes, szabadon álló, kis méretű családi házakkal.<sup>379</sup>

A Szövőgyár utcától keletre tervezett új utcák megnyitását, s főként a munkástelep megközelítése szempontjából központi jelentőségű „E” utcának a város utcái közé történő hivatalos felvételét Grünwald Ödön földtulajdonos, illetve az itt építkezni szándékozó munkások 1910-ben kérvényezték először a várostól. A közgyűlés azonban ekkor még megtagadta a kérelem teljesítését, arra hivatkozva, hogy Szombathelyen új utcák nyitására nincs szükség, mivel városszerte bőségesen rendelkezésre állnak szabad építési telkek. A telep 1911-től megindult intenzív kiépülése azonban új helyzetet teremtett, a város kénytelen volt a megváltozott körülményekhez alkalmazkodni. Ennek jeleként 1912-ben a közgyűlés elfogadta az „E” utca bevezető szakaszának, a Sas és Szövőgyár utcák közötti résznek a telektulajdonosok által készített felosztási tervét, a házhe-lyek kijelölését, majd 1913-ban hozzájárult a dűlőút városi utcaként történő megnyitásához, Te-lep utca néven. A Szövőgyár utcától keletre eső részének városi kezelésbe vételét a korban szo-kásos feltételekhez kötötték, azaz az utca fenntartását és a közművesítésre felveendő kölcsön tör-lesztését a lakosoknak kellett fedezniük, egészen addig, míg az utca 2/3 részben ki nem épült. A vasúton túli városrész dualizmus kori fejlődésének utolsó állomásaként 1916-ban a város meg-nyitotta a Telep utcával párhuzamos „D” utcának a Sas és Szövőgyár utcák közötti szakaszát, mely 1925-ben kapta a máig is használatos Kötő utca elnevezést.<sup>380</sup>

#### **BELVÁROSI UTCANYITÁSI TERVEK**

Szombathelyen a dualizmus korában lezajlott utcanyitások szinte kivétel nélkül az újonnan alapí-tott külvárosi negyedekben valósultak meg. A történeti városmagot a drasztikus beavatkozások elkerülték, bár közlekedési szempontból indokolt lett volna a hosszan elnyúló utcák házsorainak át-törése, keresztirányú átjárást biztosító utcák nyitása, a közrezárt nagy tömbbelsőik forgalmi feltárá-sa.<sup>381</sup> 1873-ban így írt erről a Vasvármegye: „*a Kámoni, Kőszegi, Forró és Gyöngyös-utcák még mindig chinai falakként úgy állanak, hogy egyikből a másikba csak nagy kerülővel juthatni.*”<sup>382</sup>

1897-ben ugyancsak a Vasvármegye számolt be egy belvárost érintő utcanyitási tervről. A Király utcából a Kőszegibe akarnak utcát nyitni, az Úri utca vonalában. A vállalkozás azonban rövid idő alatt kudarcba fulladt, mert az érdekeltek nem vállalták az utcanyitás költségeit. Hason-lóképpen meghiúsult az a terv is, hogy a Széll Kálmán sugárutat a Kőszegi utcán túl egészen a Szily utcáig meghosszabbítsák. A nyugati irányú bővítés ötlete már a keleti városrész megnyitá-sáról készült legkorábbi terveken is szerepelt, majd újra felvetődött az Éhen Gyula által 1904-ben közzétett „városszabályozási és fejlesztési program” révén. A nagyszabású beavatkozás véghez-vitelére azonban nem történtek kezdeményezések, és a Széll Kálmán utcát lezáró Kovács Nagy-



szálló hatalmas tömbjének felépítésével az 1910-es években véglegesen ellehetetlenült a sugárút meghosszabbítása.<sup>383</sup>

Zárt tömbbelső átvágásával szándékoztak közlekedési folyosót nyitni a Megyeháza előtti tértől a Posta utcájáig (*ma Kossuth utca*) is. A nagy belvárosi háztömbök megkerülését szükségtelemné tevő átjáró létrehozásának gondolata már 1872-ben felvetődött, amikor báró Mikos Ede a Vármegyeházzal szomszédos telkén építendő háza mellett akart a mai Kossuth utca felé négy öl szélességű utcát nyitni. Ez a terv azonban hosszú évtizedekig nem vált valóra a Kossuth utcai becsatlakozás megoldatlansága miatt. Később a Mikos-telek a vármegye tulajdonába került, s a ház 1897-es átépítése alkalmával – egy későbbi utcanyitás lehetőségét biztosítandó – széles átjárót hagytak a ház alatt, a tervezett utca vonalában. A város az 1900-as évek elején folyamatosan napirenden tartotta az átjáró megnyitásának ügyét, mely 1910-ben ismételten a közgyűlés elé került, azonban a Kossuth utcai ház tulajdonosa olyan irreálisan magas vételárat kötött ki, ami a város törekvéseit ellehetetlenítette. 1912-ben a Kossuth Lajos utcában új postapalota épült, ezt az alkalmat megragadva a város ismételten tervbe vette az átjáró megnyitását. A város a posta jó megközelítésének közérdekére hivatkozva a Kereskedelmi Minisztériumtól támogatást szerzett a kisajátítási költségek fedezéséhez. A Kossuth utcai Lakner-féle ház megvásárlása és lebontása, valamint az Ulmann-féle telekből szükséges rész utcaterhez csatolása után a 13 méter széles Posta utcát 1914-ben sikerült megnyitni.<sup>384</sup>

Éhen Gyula 1904-ben hívta fel a figyelmet a Fő tér nyugati házsorát megszakító Belsikátor kiszélesítésének szükségességére. 1913-ban a város tervbe vette, hogy a szűk, kis át-bocsátóképeségű sikátort a déli oldalán álló két ház kisajátításával és lerombolásával 8 méter széles utcává fejlesztik. Az elképzelések szerint ez az útvonal szolgált volna a nyugati városrészről a vasútállomás irányába bonyolódó gyalogosforgalom elvezetésére, miközben a túlságosan szűk Berzsényi utca feladata kizárólag a kocsis- és a villamos forgalom lebonyolítása maradt volna. A házak megvásárlására, illetve az utca megnyitására később mégsem került sor.<sup>385</sup>

### **UTCAVONAL SZABÁLYOZÁSOK (1867-1918)**

Az utcanyitások és az azzal összefüggő városrész-rendezések alkalmával lezajló utcavonal-szabályozások mellett a forgalmi és esztétikai igények már meglevő, gyakran évszázados nyomvonalon haladó bel- és külvárosi utcák esetében is szükségessé tették a térfalak, illetve az építési vonalak szabályozását. A korszakban általában az utcavonalak kiegyenesítésére és az utcák kiszélesítésére törekedtek, s erre általában új házak építése alkalmával adódott lehetőség. Az előbbi esetben gyakori eljárás volt, hogy egy utca két végének saroképületei között húztak egy egyenest,

ami kijelölte az építkezés vonalát. Az esetek többségében azonban a szabályozás célja a szűk utcák kibővítése volt. Ennek érdekében legtöbbször házépítések alkalmával tudott eredményesen beavatkozni a város, az építési vonalak hátra húzásával, s az így felszabaduló területek utcatérhez csatolásával, a tulajdonos kártalanítása mellett. A város több alkalommal kisajátítási eljárást is kezdeményezett ilyen esetekben, de arra is volt precedens, hogy ingatlancserével jutott a szükséges terület birtokába, vagy árverésen szerzett meg olyan lakóházakat, melyek lebontásával utca-szélesítéshez akartak teret nyerni.

Az utcaszabályozások az 1860-as években a belváros déli peremére koncentráálódtak, szoros összefüggésben a déli városrész megnyitásával. 1865-ben a palántás kertek telkéből a város kiszélesítette a Hosszú (*ma Thököly utca*) és a Rumi (*ma Mátyás király*) utcákat. 1867-ben a Főpiacról délre, a Hosszú utca felé vezető, sikátorszerű Mészárosszék (*ma Bejczy utca*) kibővítése került napirendre. A nagy kocsiforgalom következtében ugyanis a szűk utcában különösen nagy volt a balesetveszély. Szekerek összeütközésére is volt példa, de a közeli óvodába járó gyermekekre is állandó veszély leselkedett. A város ezért 1867-ben megvásárolta az utca nyugati oldalán álló házakat, hogy azok lebontásával a Hosszú utca felé, illetve a leendő déli városrész irányába akadálymentesítsék a közlekedést. A ház lebontását és a telek utcatérhez csatolását végül csak 1881 tavaszán hajtották végre, az Óvoda és az izraelita hitközség kérelmére. Ezzel az utca szélessége több mint kétszeresére bővült, és jelentősen javultak a Főpiacról a déli városrész felé irányuló közlekedés feltételei. Ezt a célt szolgálta a Kereszt utca (*ma Kiskar utca*) kiszélesítése is 1871-ben.<sup>386</sup>

Az 1870-es években főként a Fő térbe torkolló utcákat szabályozták. 1874-ben az Úri utcában (*ma Széchenyi utca*) egy ház kiszögellő, utcatérbe benyúló sarkának lebontását rendelte el a város. 1875-ben egy Forró utcai (*ma Kossuth utca*) ház telkéből 4 ö<sup>2</sup>-et, egy Új utcai (*ma Petőfi utca*) telekből 13 ö<sup>2</sup>-et csatoltak az utcatérhez, kártérítés mellett. 1878-ban a Gyöngyös utca vonalát szabályozták a ferences rend építkezése alkalmával. A város 11 ö<sup>2</sup>-et engedett át ingyenesen az utcavonal kiegyenesítéséhez.<sup>387</sup> 1885-ben a Nagykar utca, 1886-ban a Temető utca (*ma Bercsényi utca*), 1890-ben az Úri utca és az Ungár malomnál a Gyöngyös utca, 1891-ben a Kis utca, 1892-ben a Kőszegi utca szabályozási vonalát állapították meg, illetve szélesítették az utcákat, házépítések apropóján.<sup>388</sup> 1891-1892-ben Müllner Ignác városi mérnök a gyorsan kiépülő déli és nyugati városrész jelentősebb utcáinak, a Vízmelléki (*ma Sorok*), Gyep (*ma Károly Róbert*), Téglaszín (*ma Móricz Zsigmond*), illetve a Nagykar, Hegy (*ma Gagarin*) és Kálvária utcák szabályozási tervét készítette el.<sup>389</sup>

1898-ban a Berzsényi utcát (*ma Széchenyi utca*) szélesítették ki a Premontrei Rend telkéből csereszerződés alapján utcatérhez csatolt területtel.<sup>390</sup> Ugyanebben az évben a Kis Kar utca

kibővítése is szükségessé vált, a villamosvasút vonalának tervbe vett meghosszabbítása érdekében. Mivel az utca kiszélesítése az elektromos művek érdekében állt, az útszűkületet okozó 5. számú ház vételárának nagy részét a társaság magára vállalta a város helyett.<sup>391</sup> 1899-ban a Paragvári utca és a Temető, 1900-ban a Széll Kálmán és a Kossuth utca szabályozásához vásárolt a város összesen közel 500 ö<sup>2</sup> területet. 1902-ben a Nagykár és a Híd utca (*ma Szabadságharcos utca*) szabályozását rendelte el a közgyűlés a mérnöki hivatal tervei alapján.<sup>392</sup>

1903-ban a Belsikátor rendezése, kiszélesítése kerül napirendre, amikor Grünwald Ödön tervbe vette, hogy újjáépíti az utca Fő téri torkolatának déli sarkán álló házát. A város ekkor előírta a Belsikátor szűk becsatlakozási pontjának 2,8 m-ről 3,8 m-re történő szélesítését, a sarokházak telkeinek rovására. A város által igényelt telekrész megszerzése azonban csak hosszadalmas pereskedés után 1910-re sikerült.<sup>393</sup>

1903-ban Bodányi Ödön városi főmérnök elkészítette a Színház tér rendezési, parkosítási tervét. Ugyanebben az évben a Vörösmarty, a Mező (*ma Géfin Gyula utca*), a Frigyes Főherceg (*ma Szent László király*) és a Kiskar utcák, 1904-ben a Wesselényi, 1905-ben a Nádasdy utca szabályozásához, 1906-ban a vasútállomás előtti tér rendezéséhez, 1907-ben a Hosszú utca szélesítéséhez vásárolt a város telekrészeket.<sup>394</sup>

1911-ben a város megvásárolta a Horváth-villa telkét, amelynek déli részét az utcátérhez csatolva lehetővé vált a 13 város utca teljes hosszúságban történő megnyitása a Szelestey utca, illetve a vasútállomás irányába. Az utcák összekötésére a város a Gyöngyösön hidat építtetett.<sup>395</sup>

1911-ben a Kőszegi utca délkeleti, s ehhez kapcsolódóan a Március 15. tér déli részét szabályozták, bővítették a mérnöki hivatal tervei szerint. 1912-ben a Szombathelyi Takarékpénztár új Horváth Boldizsár téri (*ma Fő tér*) székházának építése alkalmával a nagy forgalmú, de keskeny Berzsenyi utca déli oldalát kiszélesítették az építési telek rovására. Ugyanekkor szabályozták a Szent Márton és a Temető utcát. Tovább szélesítették a mai Bejczy utcát, és elrendelték a Nagykár utca ÉNy-i végén a szabálytalan futású ház sor kiegyenesítését. 1912-ben elkészült a Kereszt utca szabályozási terve, mely az utca szélességét 14-15 méterre növelte. Ebben az évben dolgozta ki a mérnöki hivatal a Faludy Ferenc utcai színház-tér rendezési terve. A város egy több mint 5.000 ö<sup>2</sup>-es teret alakít ki a leendő színház céljára.<sup>396</sup>

1913-ban a város a Király utca szabályozásához vásárolt területet, majd a Söptei út áthelyezése került napirendre. Az út tengelyének áthelyezése a városnak már az 1900-as évek elejétől fogva szándékában állt, de a tulajdonosok vonakodása miatt ez 1913-ig nem sikerült. Ekkor aztán a közgyűlés kimondta, hogy a Söptei utat forgalmi, esztétikai és városrendezési okokból áthelyezik. Az utca eredetileg a Gyár utcából ívesen indult ki, a szabályozás alkalmával becsatlakozási

pontját keletebbre helyezték, ezzel együtt kiegyenesítették, és merőlegesen kötötték a Gyár utcába a 15 m széles utcát. Az érdekelt tulajdonosok egy része megegyezésre nem voltak hajlandó, ezért velük szemben a város kisajátításhoz folyamodott. Évekig húzódó egyezkedések után 1918-ban kötötte meg a város az út áthelyezésével kapcsolatos adásvételi és csereszerződéseket.<sup>397</sup>

1914-ben a Komáromi (*ma Fraknó*) utca szabályozásához, a 13 város utca déli vonalának, valamint a Kereszt utca keleti oldalának bővítéséhez vásárolt telekrészeket a város. 1915-ben a Híd utca déli részét szabályozták, 1916-ban a Március 15. tér nyugati részét, a Kovács szálló mögött bővítették ki, közegészségügyi és közlekedési okokból.<sup>398</sup>

### A PERINT ÉS A GYÖNGYÖS PATAK HÍDJAI

Szombathely városfejlődése szempontjából sajátos adottságot, illetve problémát jelentett, hogy a történelmi városmagot mindkét oldalról patak határolta. A nyugaton futó Perint és a keleten kanyargó Gyöngyös patak ugyan nem képviselt áthidalhatatlan fizikai korlátot, de a város növekedésének mindenképpen útjában állt. Megnehezítette a városrészek összeépülését, lassította és költségesebbé tette a fejlesztéseket, mert széles, nagy forgalom-átbocsátó képességű és teherbírási hidakat kellett létesíteni. Szombathelyen növekedése a dualizmus korában lépte át a két patakot, melyek a továbbiakban nem a település természetes határait jelölték ki, hanem a belterületen áthaladó vízfolyásokként kellett kezelni őket. A város az 1870-es évektől ezért kiemelt figyelmet szentelt a patakok szabályozásának. A pusztító áradásokat rendszeres mederkotrással, a partfalak megerősítésével igyekeztek megelőzni. A vízminőség, illetve a város közegészségügyi állapotának védelmére érdekében szigorúan tiltották a szennyvizek patakokba eresztését. A közlekedés zavartalanságának és a település fejlődésének biztosítása szempontjából a hidak építését és folyamatos modernizálását kiemelt stratégiai jelentőségű feladatként kezelték. A patakok felett kezdetben fa, majd vas, később beton, és vasbeton hidak létesültek.<sup>399</sup>

Szombathelyt a Perinten át Óperint község főutcájával egy nagy forgalmú híd kötötte össze, mely elsősorban a kocsiközlekedés lebonyolítására szolgált. 1875-ben, amikor a hidat – mint az államút műtárgyát – a Közlekedésügyi Minisztérium újjáépíttette, a város kérésre a szombathelyi iskolákba bejáró falusi gyerekek védelme érdekében gyalogjárót is létesítettek rajta. A Perinten északabbra, a Nagykar utca folytatásában egy gyaloghíd is létezett. 1883-ban a közgyűlés határozatot fogadott le a híd átépítéséről, mivel a Perinten túli városrész fejlesztése és kiépítése szempontjából döntő fontosságúnak minősítették egy új, lehetőleg kocsiközlekedésre is alkalmas híd létrehozását. Az új fahíd ugyan 1886-ra elkészült, de az eredeti elképzelésekkel ellentétben kizárólag csak gyalogos átkelést biztosított.<sup>400</sup>

Az Óperint utcai hidat 15 év leteltével, 1889-ban ismét újjáépítette az útvonalat gondozó Állam-építészeti Hivatal. A régi fahíd helyett vasszerkezetű, a korábnál szélesebb, kétoldalt korláttal leválasztott járdával ellátott híd létesült.<sup>401</sup> A kortársak megítélése szerint a híd hatékonyan hozzájárult az önálló községből idő közben városrészé avanszált Óperint beintegrálásában. A helyi sajtó véleménye szerint az új összeköttetésnek köszönhetően a „*perinti főutcza ugyszólván a város belterületének részévé*” vált.<sup>402</sup> 1900-ban a híd szerkezetét megerősítették, hogy képes legyen elviselni a villamosvasút átvezetésével megnövekvő terhelést.<sup>403</sup>

A karicsai fahíd az 1890-es évekre rendkívül rossz állapotba került, kijavítása azonban elmaradt, így még hosszú éveken át keserítette meg az erre járó gyalogosok életét.<sup>404</sup> A kortársak szégyenkezve állapították meg, hogy a közveszélyes állapotú híd „*inkább Mucsán és Kuruttyó Szent-Baláson, mint Szombathelyen volna a maga helyén.*”<sup>405</sup> 1897-re a híd cseréje elodázhatalanná vált, annál is inkább, mert ezen a helyen szükségessé vált egy teherkocsik áthaladására is alkalmas, a kövezet súlyát elviselni képes műtárgy létesítése. A város kidolgozott közlekedési koncepciójának megfelelően ugyanis a Szombathelyre nyugatról és délről beérkező teherszállító kocsik ezen az útvonalon átkelve tudták elkerülni a belvárost. Az új híd biztosíthatta egyúttal a lovassági laktanya katonasága számára is, hogy a lóterre a Hegy utca irányába akadálymentesen közlekedhessen. A fenti indokok alapján a közgyűlés 1897-ben elrendelte egy korszerű betonhíd létesítését. Mivel a betonozásos technológia a korszakban még újdonságnak számított, Szombathely első betonhídjának kivitelezésével egy budapesti vállalkozót, Melocco Leonardot bízták meg. A 25 méter nyílású, 5 méteres úttesttel és kétoldalt járdával ellátott híd még 1897-ben felépült.<sup>406</sup>

A két kocsiközlekedésre alkalmas hídon kívül három további, gyalogos közlekedésre szolgáló híd is átívelt a Perint patakon. A Nagykar utcától északra, a mai Fürdő utca végén, a Rohonci út irányába az Államépítészeti Hivatal 1902-ben létesített hidat. Az Óperint utcától délre a Bürü utca végén, valamint még délebbre, a Vízmelléki és Körmendi út között is létezett egy-egy gyaloghíd.<sup>407</sup>

A Szombathelytől keletre folyó Gyöngyös patakon a legrégebbi és legnagyobb forgalmú hidak a városból Szentmártonon át kivezető út nyomvonalán álltak. A főút a Gyöngyös patak fő- és mellékágát keresztezte, ezért a püspöki malom előterében a két mederszakasz fölött egy-egy kocsiközlekedés lebonyolítására alkalmas fahíd ívelt át. A kocsiuúttal párhuzamosan, attól északra, a malom mögött egy gyalogút is haladt, mely két keskeny fahídon keresztül vezetett át a gyalogos forgalmat. 1883-ban a vármegye a kocsiuút két hídjának helyén új, vasszerkezetű hidakat építtetett. Az 1884-ben átadott létesítmények költségeihez önkéntes felajánlásával a város is hozzájárult. Szentmárton község Szombathelyhez csatolása révén 1886-ban e hidak lettek a város el-

ső vashídjai. 1900 nyarán a malom melletti vashíd helyén egy utcaszélességű beton hidat építettek, Melocco Leonardo kivitelezésében. Mivel a Gyöngyös másik ágát, az ún. árapasztó csatornáját beboltozták, újabb híd építése szükségtelemmé vált. Az elbontott vashidak egyikét a Szelestey, a másikat a Wesselényi utcába helyezték át.<sup>408</sup> Az 1880-as években Szentmártontól északra még három híd biztosított gyalogos átkelést a patakon, a mai Kisfaludy, Malom és Szelestey utcák vonalában. Déli irányban a mai Gáyer park területén egy gyaloghíd, a Brenner villa felé egy kocsiközlekedésre is alkalmas híd létezett még.<sup>409</sup>

A város fejlődése, illetve a keleti városrész integrálása szempontjából kiemelkedő jelentősége volt a Széll Kálmán utca nyomvonalán 1894-ben átadott fahídnak. Ez a kocsik számára is lehetővé tette a vasútállomás gyors megközelítését, mely korábban csak a Szent Márton utcán át, kerülő úton volt megvalósítható. 1900-ben – a Szent Márton útival egyidőben – egy utcaszélességű vasbeton híd létesült a helyén Melocco Leonardo munkája nyomán. A vállalkozó 1901-ben a Széll Kálmán és Szent Márton utca között párhuzamosan haladó Gyámolda utcában is hasonló hidat épített.<sup>410</sup>

1904-ben a Wesselényi utca úttestének egyöntetűen kezelhetősége érdekében, a Gyöngyös patak nyitott árapasztó csatornáján építtetett három utcaszélességű betonhidat a város. 1912-ben a Tizenhárom város és a Szelestey utcák között létesült vasbeton szerkezetű híd, újabb útvonalat megnyitva a vasútra irányuló kocsiközlekedés előtt.<sup>411</sup>

### **ALUL- ÉS FELÜLJÁRÓK**

A város beépített területétől az 1860-as években még közel egy kilométer távolságban fekvő vasúti vágányokat a 19. század végére elérte a gyorsan terjeszkedő település. A város növekedését stimuláló vasútvonal hirtelen a további fejlődést akadályozó tényezővé vált, más magyar városok példájához hasonlóan. Szombathely keleti irányú terjeszkedését, illetve a vasúton túl formálódó városrész és az anyaváros szerves összekapcsolódását ugyan valóban megnehezítették a vasúti vágányok, de a dinamikus növekedést megállítani nem lehetett. A probléma megoldására műszaki megoldást kellett találni.

A vasúton túli városrész felé, illetve a városból kifelé irányuló személy- és kocsiforgalom 1899-ig a sín párokat keresztezve bonyolódott. A vágányokon áthaladó gyalogosok és lovaskocsik állandó balesetveszélynek voltak kitéve, emellett a rendkívül nagy vasúti forgalom miatt a közúti közlekedés gyakran fennakadást szenvedett, a külső városrész felé nem volt biztosított az állandó és zavartalan összeköttetés. Ezért döntött úgy a vonalakat kezelő Déli Vasúti Társaság, hogy a kocsiközlekedés átvezetésére alkalmas egyedüli megoldásként a vágányok alatt aluljárót létesít.

A nagy földmunkákkal járó építkezés lezárulta után az aluljárót 1899. június 5-én nyitották meg hivatalosan a forgalom előtt. A 4 méteres magasságú átjáró alatt 6 méter széles kocsíút, és kétoldalt 2-2 m széles járda húzódott. A létesítményt a vasúti társaság szakemberei tervezték és kivitelezték, majd díjmentes használatra átadták a város kezelésébe. Az aluljáró átadásától kezdve a közúti és gyalogos forgalom a vágányok alatt bonyolódott, biztosítva ezzel a balesetmentes, folyamatos és szó szerint „zökkenőmentes” összeköttetést.<sup>412</sup>

A vasúton túli városrész és a MÁV Járműjavító műhely jobb megközelíthetősége érdekében a vasúti személypályaudvartól északra is biztonságos átjárási lehetőséget kellett teremteni. A városi közgyűlésen 1900 nyarán vetődött fel, hogy egy újabb aluljáró létesítése szükségszerű lenne. A Déli Vasúti Társaság azonban ez esetben (valószínűleg költségtakarékossági okok miatt) egy egyszerűbb, ugyanakkor kevésbé kielégítő megoldás mellett döntött. A vasúti sínek felett egy vasszerkezetű felüljáró hidat építettek, mely csak a gyalogos közlekedés problémáját oldotta meg. Az 1900 decemberében átadott létesítmény az aluljáróval együtt máig is kizárólagos és kulcsfontosságú szerepet játszik a városrészek közötti közlekedés lebonyolításában.<sup>413</sup>

#### UTCAFÁSÍTÁS ÉS PARKOSÍTÁS

A kiegyezés létrejöttékor Szombathelyen még nem létezett közpark, a városi utcák és terek nem voltak befásítva. Mindössze a városon kívül, a nyugati irányba húzódó Hegy utca (*ma Gagarin utca*) északi oldalán telepítettek az 1860-as évek elején egy 400 méter hosszú hársfasort.<sup>414</sup> A kopár közterek látványával naponta szembesülő polgárok a sajtó útján is hangot adtak elégedetlenségüknek: „Nekiünk Szombathelyen a falak között sehol sincs egy kis árnyas helyünk, s ha azután sóhajtozunk, a városon kívül kell azt keresniünk.”<sup>415</sup> A sétálni vágyó polgárok – más lehetőségük nem lévén – leggyakrabban Óperint községen keresztül a várost nyugatról szegélyező dombvonulat irányába, a szőlőhegyre jártak az „üde lég élvezése végett.”<sup>416</sup> A város lakossága a tulajdonos nagylelkűségének köszönhetően használhatta még a Brenner család tulajdonában levő nagy kiterjedésű ligetet, a Pratert (*ma Brenner park*).<sup>417</sup>

A lakosság részéről megfogalmazódó elvárások először 1876-ban sarkallták cselekvésre a városi tanácsot. Az ekkor elfogadott határozat alapján 1877-ben Szombathelyen megindult az első tervszerű utcafásítás. Az év folyamán Óperint község főutcáján és a Nagykar utca vonalán ültettek fákat, a Gyöngyös patak mellékén fűzfák telepítését rendelték el. 1878-ban a Kámoni utcában (*ma Szily János utca*) folytatódott a fásítás, majd a következő évben az újonnan épült Városháza előtti teret (*ma Berzsenyi tér*) parkosították.<sup>418</sup>

Az ígéretes kezdetek után a lendület alábbhagyott, és az 1880-as évek közepéig, a Szombathelyi Szépítő Egyesület megalakulásáig nem történtek újabb faültetések. A Szépítő Egyesület a város, illetve Varasdy Károly polgármester személyes kezdeményezésére 1885-ben jött létre. Az alakuló ülést a város tanácstermében maga a polgármester nyitotta meg a következő szavakkal indokolva az egyesület életre hívását: „*Szombathelynek nincsenek sétányai, ligetei, mert a prater magánosé, és a közönség örökös félelme lehet, hogy annak használatából kitiltatik.*”<sup>419</sup> Kifejtette továbbá, hogy a város szépítése terén az egyesület célkitűzései találkoznak a városvezetés törekvéseivel és támogatásával. Ennek félreérthetetlen jeleként az újonnan létrejött egyesület első elnökévé Varasdy Károly polgármestert választották meg, s a város közgyűlése pénzsegélyt is megszavazott az egyesület működésének támogatására.<sup>420</sup> Az alapszabály így rögzítette az egyesület céljait „*Szombathely városának és környékének fasorok, s ültetvények, diszkertek, sétányok által és egyéb módon eszközölhető szépítése, a rendezett és szépített terek gondozása és fenntartása, valamint a köztisztaság érdekeinek előmozdítása.*”<sup>421</sup>

Az Egyesület létrejötte után nagy lendülettel indult újra a városi utcák tervszerű befásítása. 1885-ben még a város kezdeményezett fásítási akciót, elrendelve a városközpont gömbakáccokkal leendő beültetését, „*miután a főtér befásítása szépészeti szempontból felette kívánatos.*”<sup>422</sup> A következő évtől kezdve azonban ez egyesület vált a mozgalom motorjává, beterjesztett javaslatait a városi közgyűlés egymás után hagyta jóvá. Városszerte nagyszabású faültetési hullám indult. 1886-ban a Fő tér körül megkezdett fásítás immár az egyesület irányításával folytatódott a Gyöngyös és a Szent Márton utca mindkét oldalán, egészen a város keleti határában elterülő temető és az országút által közrefogott kis földszávig. Ezzel egyidőben megkezdődött a Hegy (*ma Gagarin*) utcában a Jégverem mögött elterülő térség parkosítása (ebből alakult ki a későbbi Ezredévi park), és a várost nyugatról szegélyező szőlőhegyek előterének fásítása a Bagolyvártól Oladig.<sup>423</sup>

1887-ben a Horváth Boldizsár tértől (*ma Fő tér*) kiindulva a déli városrészen fásítottak, az Óvoda (*ma Rákóczi*) utcán át a Batthyány térig, a Hosszú utcában (*ma Thököly utca*), a Fürdő (*ma Aréna*), a Torna (*ma Zrínyi*) és a Vízmelléki (*ma Sorok*) utcában. Nyugati irányban a Kálvária, Kis- és Nagykar, a város északi felén az Új (*ma Petőfi*) és annak folytatásában a lovassági laktanyához vezető Kőszegi országút (*ma Honvéd és 11-es Huszár út*) mellékén telepítettek fasorokat. A Szépítő Egyesülettel együttműködve az év tavaszára az összes fásítandó utcát beültették, a Paragvári úton a belvárostól a vendéglőig „*egy sétányul szolgáló allét*” is kialakítottak.<sup>424</sup>

1889-ben a Szépítő Egyesület a Kálvária utca déli oldalán és a Körmendi utca bevezető szakaszán telepített akácfákat. Ekkorra már fasorok díszítették a Nagykar utcába csatlakozó Kereszt (*ma Kiskar*) és Iskola (*ma Hollán Ernő*) utcák, és az útvonal északi folytatásában húzódo



Rohonci út jobb oldalát, valamint az Árvaház utca (*ma Dózsa György utca*) és a Légszeszgyár utcákat, a Széchenyi teret (*ma Berzsenyi tér*). Fákat ültettek a Perint patak bal partján, a Rohonci úti fasor folytatásában, majd 1894-ben a szomszédos Marhavásár téren is. 1889-re a Gyöngyös patak két oldalán a mai Kisfaludy és Malom utca közti szakaszon is sétány létesült, melyet 1899-ben meghosszabbítottak.<sup>425</sup>

Az 1880-as évek végére a város kiépült és megfelelő szélességű utcáinak többségét befásították, nyilvános közkertek azonban még mindig nem léteztek. A nagy helyigényű parkok létesítésére a zsúfolt belvárosban nem volt lehetőség, ezért a dualizmus korában kialakított zöldterületek kivétel nélkül az új városrészekben, nem egyszer azok peremén jöttek létre.

Az első nyilvános közpark, a Városliget kialakítását a Szépítő Egyesület a várossal karöltve az 1880-as évek végén kezdte meg. A város e célra átengedte a lovassági laktanyával szemközt elterülő rét területét. A fásítás 1889-ben indult meg, ebben az évben a leendő park 1/10-ét ültették be. 1890-ben körülkerítették a 14.000 ö<sup>2</sup> kiterjedésű területet. A hatalmas liget kialakítása és fejlesztése hosszú évekig tartott, még a 20. századra is áthúzódott. Idő közben a parkosítandó terület északi részét a Vasvármegyei Sport Egylet kerékpáros versenypályája és az Állami Gyermekmenhely épülete teljesen lefoglalta. A Városliget (*ma Pelikán park*) így az eredeti elképzeléseknél jóval kisebb, egy hozzávetőlegesen 4.000 ö<sup>2</sup>-es területre zsugorodott össze.<sup>426</sup>

Mint a keleti városrész történetének tárgyalásánál már szóba került, a Széll Kálmán sugárút mentén létesítendő közkert gondolata Horváth Boldizsártól származott. A politikus 1890-ben vetette papírra elképzeléseit, hangot adva meggyőződésének, hogy a város fejlődése, és a polgárság egészsége szempontjából elengedhetetlen egy köztulajdonban álló park létesítése az egyedüli, magánkézben levő szőkeföldi liget, a Prater kiváltására. Felhívta a városvezetés figyelmét arra is, hogy egy-egy központi hivatal székhelyének kijelölése alkalmával a vasi megyeszékhely esélyeit rontja, versenyképességét csökkenti vetélytárssal szemben az a fővárosi döntéshozók körében általánosan elterjedt vélekedés, hogy „*Szombathely poros város, ... üdülő helyei egyáltalában nincsenek*”<sup>427</sup> Horváth Boldizsár felvetése nem maradt visszhang nélkül, a keleti városrészre 1890-ben kidolgozott utcanyitási tervek a Gyöngyös patakon túl egy 8.800 ö<sup>2</sup> nagyságú közpark létesítését irányozták elő.<sup>428</sup> A város közgyűlése 1896-ban hozott határozatot a Gyöngyös patak keleti partján kialakítandó közkert létesítéséről, elrendelve a kiszemelt terület megvásárlását, befásítását és „*üdülő helyé*” alakítását. Az új elképzelések szerint azonban már csak egy 6.960 ö<sup>2</sup>-es rész parkosításáról volt szó, vélhetően anyagi okok miatt. A közkertet a sugárúttól délre, a Gyöngyös patak két ága között elterülő „Kis Práter” liget beolvasztásával, és az árapasztó csatornát keletről szegélyező terület felhasználásával szándékoztak kialakítani. Ez a

térség geológiai-hidrológiai adottságai és közegészségügyi okok miatt építési telkek kialakítására amúgy is alkalmatlan volt. A város 1898-ban meg is vásárolta a Kis Prátert, de a park területéhez később mégsem csatolták hozzá. Az eredeti tervektől eltérően végül egy mindössze 2.030 ö<sup>2</sup> kiterjedésű parkot hozott létre a város a Gyöngyös-patak, Széll Kálmán, Kisfaludy és Wesselényi utcák által határolt négyszögben. A közkertet 1901-ben Deák Ferenc ligetnek nevezték el.<sup>429</sup>

Szombathely nyugati városrészén az 1890-es évek végén két közpark létesült. A városrész északi peremén, a Hegy (*ma Gagarin*) utca végén kiszélesedő térség fásítása az 1880-as évek második felétől megindult, de a 3.503 ö<sup>2</sup> kiterjedésű parkot csak 1897-ben hozta létre a város. A millennium emlékére alapított Ezredévi park földmunkái és a terület beültetése még az év folyamán lezajlott, a Szépítő Egyesület közreműködésével.<sup>430</sup> A városrész nyugati peremén húzódó szőlőhegyek előterében létesítendő zöldövezet alapjait 1890-ben vetette meg a Szépítő Egyesület, a „*helybeli közönség kedvenczévé vált kalvaria ligetnek*” létrehozásával, a domb környékének parkosításával.<sup>431</sup> A helyi sajtó 1897-ben adta hírül, hogy „*a városi hatóság terve szerint a Kalvaria-domb lábánál egy nagyobb park készülne, mely Szent István-park nevet nyerne.*”<sup>432</sup> A város tehát az Ezredévi park létesítésével párhuzamosan nekilátott egy újabb, még nagyobb közkert kialakításához. A Középhegy előterében észak-déli irányban elnyúló földterületeket a város 1897-ben kisajátította kisajátításával a szükséges hozta létre a parkot a város 1897-1898 folyamán. 1898-ban *Hein János* budapesti műkertész a város megrendelésére el is készítette a szőlőhegyen megvásárolt terület parkosítási tervét.<sup>433</sup> A város a területet „*park és nyári mulatóhely*” kialakítására szemeltek ki. A tervekben szereplő „*bokrok, szökőkút, virágágyak, Kioszk*” létesítésének munkálatai még 1897-ben megindultak,<sup>434</sup> a 1898-ra a Szépítő Egyesület már be is fejezte a 8.533 ö<sup>2</sup>-es park ültetvényezését.<sup>435</sup> 1899-re közkedvelt pihenőhellyé vált a város nyugati peremén elhelyezkedő két park. A Vasvármegye így tudósított erről: „*városunk sétáló közönsége esténként nagy előszeretettel keresi fel a Szent-István és Ezredévi parkot, úgy hogy minden este egész karavánok vonulnak oda üdülést keresni.*”<sup>436</sup> Az eredeti tervekben is szereplő Kioszk felépítését a város közgyűlése 1905-ben határozta el: „*Miután a Szt. István parkot szép fekvésénél és közelségénél fogva, főleg meleg nyári napok estéin a város közönsége üdülés czéljából nagy számban szívesen keresi fel, ... miután a nagyközönség régi óhaja, hogy ott szórakozhatás szempontjából egy mulatóhely létesítsék.*”<sup>437</sup>

A városi közterületeken platánt, vadgesztenyét és fenyőt telepítettek, a szűkebb utcákban a kisebb lombkoronájú gömbakácokat részesítették előnyben. 1910-es években több mint 3.000 fa szegélyezte az utcákat. A polgárok rendelkezésére álló parkterület ekkoriban 15 hektárt tett ki, ami a hasonló nagyságrendű magyar városokkal összevetve jó eredménynek minősült.<sup>438</sup>

## GÁZSZOLGÁLTATÁS

### SZOMBATHELY KÖZVILÁGÍTÁSA A 19. SZÁZAD DEREKÁN

Szombathely közvilágítását az 1860-as években a korábbi évtizedekből örökölt olajlámpák biztosították. A szükséges olajmennyiséget a város biztosította, s két lámpagyújtogatót is alkalmazott, akik sötétedéskor bejárva az utcákat sorra meggyújtották a lángokat, melyek körülbelül éjfélig égtek. Holdvilágos éjszakákon takarékosági okokból nem volt világítás.<sup>439</sup> A városi lámpák jelentős részét a 19. század közepén – más településekhez hasonlóan – közadakozásból, jótékonyági bálók bevételeiből állították. Erre azért volt szükség, mert a városvezetés kezdetben nem sok készséget mutatott a közvilágítás fejlesztésére. A helyi polgárok kénytelenek voltak maguk kézbe venni az ügyet, s így állt elő az a helyzet, hogy „Szombathely lámpái nagyrészt bál és szini mutatványok által lettek alapítva”.<sup>440</sup> 1868-ban 42 olajlámpás világított az utcákon, melyek többsége a város tulajdonát képezte. Csak egy-kettő volt magántulajdonban, például a vármegye és a püspökség épületeinél lévők. A város éves világítási kiadásai 900 Ft körül mozogtak. 1875-ben az olajlámpákat takarékosági okokból olcsóbb nyersanyaggal üzemelő petróleumlámpákra cserélték le.<sup>441</sup>

A korabeli újságokban gyakran megszólaló panaszos hangok így tanúskodnak a közvilágítás szánalmas állapotáról: „*Utcái kivilágításunk ez ideig nevét is alig érdemli meg, miután lámpáink egymástól beláthatatlan távolságban pislognak, éjfél felé pedig már minden egyiptomi sötétségbe burkolódnak*”, „*ha egy kicsit felhős az ég, az a néhány lámpa alig nyújt annyi világosságot, hogy öt lépésre láthatnánk*”, „*világítási állapotunk oly primitív, a milyen csak lehet*”.<sup>442</sup> A sötétség esténként szinte megbénította a város életét. Személyi sérülésekkel járó balesetek is történtek a rossz világítás miatt. Volt, aki árokba esett, mások a hidat eltévesztve belegyalogoltak a Gyöngyös patakba, vagy nekimentek a piaci kútnak. A vasútra igyekvő utasoknak teljes sötétségben kellett kibotorkálniuk az állomásra.<sup>443</sup> Az elégtelen világítás a közbiztonságot is veszélyeztette, a város külső utcáiban gyakoriak voltak a rablások. Esténként nem volt tanácsos a közeli Óperint község felé sétálni „*a nagy híd körül ácsorgó, botokkal felszerelt csavargók miatt*”.<sup>444</sup>

Az 1860-as évek végére a helyzet tarthatatlanná vált. A város gyors növekedése, a polgárság fokozódó igényei és a megváltozott életritmus támasztotta követelmények a közvilágítás rendszerének gyökeres megreformálását tették szükségessé. A lakosság – hajlandónak mutatkozva az anyagi áldozatvállalásra is – egyre türelmetlenebb hangon sürgette cselekvésre a városvezetést. A szélesebb látókörű polgárok a légszuszvilágítás megvalósítását tűzték ki elérendő célul. Közülük Tulok Imre volt az első, aki 1869-ben a nyilvánosság elé állva jelentette ki: „*Szükség tehát, hogy a petroleum világítást átugorva egyenesen a gázvilágítást fogadjuk el*”. A napirenden

lévő út és járdaburkolások szempontjából is sürgősnek ítélte a csövek lefektetését, nehogy utólag kelljen feltörni az elkészülő új burkolatot.<sup>445</sup>

A külföldön, a fővárosban vagy a közeli Sopronban, Győrben járó szombathelyi polgárok közül már sokan meggyőződhetek a gázvilágítás előnyeiről, de a légszeszvilágítás Szombathelyen sem volt ismeretlen.<sup>446</sup> E világítási mód gyakorlati alkalmazásáról az első említés 1867-ből való: *„Tudomására jutván a tanácsnak Hein János helybeli kávésnak vigyázatlansága, ... hogy azon kamarában, melyben a kávéházat világító légszesztelep létezik, ... összes légszesz készletét tartja, s így nagyobb veszély is eredhet hasonló gondatlanság által”*, a hatóság azt a határozatot hozta, hogy a vállalkozó légszesz készletét *„a városi lőportoronyban leendő köteles tartani, honét azután a szükséges 's a légszesztelep megtöltésére kívántató anyagot időről időre felügyelet mellett hozhatandja be.”*<sup>447</sup> Az eset azt bizonyítja, hogy az egész városra kiterjedő vezetékrendszer kiépülése előtt a ház- illetve üzlettulajdonosok – más magyar településekhez hasonlóan – Szombathelyen is egyedi gázellátásra rendezkedtek be.<sup>448</sup>

A gázvilágítás ügyének felszínre jutásában jelentős szerepet játszottak azok a vállalkozók is, akik ekkoriban ajánlataikkal ostromolták a városvezetést. Az 1860-as évek végén az élénkülő kereslet következtében a piacon már széles volt a kínálat és erős konkurenciaharc zajlott a gázipar területén. Szombathely tanácsa 1869-ben kapta az első komoly ajánlatot az „első osztrák kőolaj és légszesz világítási vállalat”-ot képviselő Novák W. gráci vállalkozótól. A város azonban szűkös anyagi lehetőségei miatt nem tudott részt vállalni a beruházásból. Óvatoskodva csak annyit ajánlottak a pályázónak, hogy ha az hajlandó saját költségén kiépíteni a rendszert és a gáz nem lesz túl drága, a város 80 db utcai lámpa üzemeltetési költségeit fedezi. Ilyen feltételek mellett azonban Novák W. cége nem fogott hozzá a kivitelezéshez. Hasonló sorsra jutott 1870-ben Carl A. Speoler bécsi, 1871-ben Prék Dávid varasdi, Auerperger Eugen belgrádi vállalkozó, majd 1872-ben a bécsi „belföldi légszeszvilágító társulat” ajánlata is, mert város nem tudott, de nem is akart kockázatos vállalkozásba fogni.<sup>449</sup> A városvezetés magatartásából mindenki számára nyilvánvalóvá vált, hogy Szombathelyen csak akkor létesülhet légszeszgyár, ha a polgárok összefognak, s maguk veszik kezükbe a kezdeményezést. Így indult el helyi lakosok részvételével az a mozgalom, mely a gázvilágítás megvalósítását tűzte ki céljául.

#### **A SZOMBATHELYI LÉGSZESZVILÁGÍTÁSI TÁRSULAT MEGALKULÁSA**

A szombathelyi városlakók 1871. december 7-én értesülhettek először a sajtóból arról, hogy a gázvilágítás ügyében komoly előrelépés történt. A Vasmegyei Lapok így tudósított erről az eseményről: *„Lelkes polgártársaink közül többen belátván végre, hogy haladó városunk egy jobb es-*

ti világítást már csakugyan nem nélkülözhet, a napokban értekezletet tartottak s elhatározták, hogy az idegen befolyás mellőzésével egy részvény-társulatot alakítanak, mely a terv kivitelét eszközölni fogja.”<sup>450</sup> A részvénytársaság megalakításának fő kezdeményezői Pillich Ferenc és Horváth János közgyűlési képviselők voltak. Pillich Ferenc személye nem véletlenül került az események középpontjába. Gyógyszerész lévén, vegyészeti ismeretek és külföldi utak tapasztalatainak birtokában a gázgyártás, gázvilágítás kérdéskörét kortársainál jobban ismerhette. Emellett nagy szüksége volt patikájában megfelelő világításra, valamint a gyógyszerek készítéséhez és vizsgálatok elvégzéséhez egyenletes hőforrásra.<sup>451</sup>

A társaság szervezése viharos gyorsasággal folyt. Az ügy népszerűségét jól mutatta, hogy a részvényjegyzés első napjaiban, 1871 decemberében, azonnal 135 db 200 Ft-os értékpapír lett gazdára.<sup>452</sup> A városi képviselőtestület „*e célra közreműködni nemes és elodázhatatlan feladatának ismervén*”, 10 részvény jegyzésével támogatta a gázmű létesítését.<sup>453</sup> 1872. február 9-én az újdonsült részvényesek már értekezletet is tartottak, és megalakították a társulatot. Ekkor született meg az a döntés is, hogy a társaság maga vállalja fel a tervek elkészíttetését és a gázgyár kivitelezését, s ennek jogát nem adják az ajánlkozó bécsi „belföldi légszeszvilágító társulat” kezébe. A részvényesek – okulva más városok rossz tapasztalataiból – a fogyasztók védelmének érdekében hozták meg ezt a döntésüket, utalva arra, hogy „*Pest világítását is idegen társulat eszközli, amiért is lámpái drága pénzért csak pislognak.*”<sup>454</sup> A társulat február 20-i közgyűlésén megvitatották az alapszabályzatot, melyet a Földművelési- Ipar- és Kereskedelmi Minisztérium 1872. ápr. 16-án hagyott jóvá. A „szombathelyi légszeszvilágító társulat” nevet viselő részvénytársaság ezután alakulhatott meg végleges, hivatalos formában, az 1872. április 18-i közgyűlésen. Igazgatóul Pillich Ferencet, helyettesül Mayer Enochot választották meg. Horváth János az igazgató választmány tagja lett, Brenner János, Mayer József, Holczheimer Károly, Gálos Ferenc, Nigszty József, Rechnitzer Salamon, Szabó Ferenc lakatos mester, Dr. Kuncz Adolf, Raffensperger Ignác, Szabó László ügyvéd és Markovics József társaságában. A társulat megalakulásával véglegesen eldőlt, hogy a gázgyár – a magyar városok többségének példájához hasonlóan – nem városi tulajdonban, hanem részvénytársasági formában valósul meg. A közgyűlés megbízta a megválasztott vezetőket, „*hogy mindent elkövessenek arra nézve, hogy a jövő téli idényre városunk már légszeszszel legyen megvilágítva.*”<sup>455</sup>

### A GÁZMŰ KIÉPÍTÉSE

A gázmű kivitelezésére felkért szakemberek ajánlatai 1872 tavaszán érkeztek meg. A választás Friedrich Kunz stuttgarti vállalkozóra (gasingenieur) esett, aki Nyugat-Magyarországon már több

megbízást is teljesített. 1867-ben a közeli nagycenki kastély gázvilágítását építette ki. A szombathelyi gyártelep berendezését és a fővezeték kivitelezését 3.500 Ft-os munkadíjért végezte el, majd a házi csatlakozó csövek bekötésével még további jelentős bevételre is szert tett. A gázfejlesztő gépeket Augsburgi Ridinger cége, a belga és angol gyártmányú csöveket és lámpákat egy Wagner nevezetű bécsi gyáros szállította. A gázmű kiépítése összes berendezésével együtt 70.000 Ft-ba került. Az összeg nagyságrendjét érzékelteti, hogy ekkortájt a város éves költségvetési kerete 50.000 Ft körül mozgott.<sup>456</sup>

Az építkezés 1872 júniusában kezdődött, a város által átengedett területen, a gázfejlesztő épület és a kemence építésével. Ezzel egyidőben megérkeztek a vezeték öntöttvas csövei, melyeket a talajba fektetés előtt kátránnyal vontak be. A nyár folyamán a légszeszgyár telepétől kiindulva kezdték el a csövek lerakását, s szeptemberben már a belvárosi utcákban dolgoztak.<sup>457</sup> Az év végére a munkálatok befejeződtek. Az utcákon és tereken felállított lámpák meggyújtását Karácsonyra tervezték, de a gázfejlesztő kemencénél előállt váratlan műszaki hiba miatt az új világítás megkezdését 1873 elejére kellett halasztani. A Vasmezei Lapok így tudósított az ünnepélyes eseményről: *„Légszesz lámpáink január 9-én világítottak először. A meggyújtás délután öt órakor vette kezdetét, a mely műveleten nagyszámu nézőség volt jelen. Általános meglepetést, örömet keltett a főpiacson levő 3 ötkaru lámpa meggyújtása, melyek messze bevilágították a környező tért. A városházi vendéglő homlokzatán légszeszcsövekből „Éljen a haza” felirat volt olvasható. Amint ez lángra gyult, a helybeli zenekar hangszerei megzendültek, a közönség pedig lelkes éljent mondott rája. ... És így egy hő óhajításunk teljességbe ment, van világításunk, még pedig olyan, melylyel teljesen meg lehetünk elégedve.”*<sup>458</sup>

Az utcákon az eredetileg tervezett 107 helyett 110 légszeszlámpát állítottak fel, a Szépítő Választmány által kijelölt helyeken.<sup>459</sup> Ezeknek közül 48 darab egész éjjelen át égő láng volt, melyek a legfrekvenciáltabb, sűrűn lakott belvárosi övezetet világították meg a Piactér és Gyöngyös utca (*ma Fő tér*), Hosszú utca (*ma Thököly utca*), Rumi utca (*ma Mátyás király utca*), Forró utca (*ma Kossuth utca*), Belsikátor, Kiskar utca, Nagycsár utca, Kámoni utca (*ma Szily János utca*), Új utca (*ma Petőfi utca*), Kőszegi utca, Úri utca (*ma Széchenyi utca*) mentén. A rövidebb ideig égő lámpák egy része szintén a már említett utcákban, valamint a légszeszgyár irányában fekvő déli városrészen, a gyár felől érkező vezeték mentén lett elhelyezve, az Óvoda utca (*ma Rákóczi utca*), Batthyány tér, Torna utca (*ma Zrínyi utca*) és a Fürdő utca (*ma Aréna utca*) vonalán. A feleslegessé vált petróleum-lámpákat leszerelték. Egy részüket Szentmárton községnek adományozták, a vasútállomásra vezető útvonal kivilágítására, a többit Szombathely külső légszeszszel el nem látott utcáiba helyezték át. A városban ekkor mindössze 13 darab maradt haszná-

latban.<sup>460</sup> (Később a petróleum lámpák száma újra emelkedni kezdett, mert a belváros körül folyamatosan növekvő új városrészek utcáiban a légszeszvezeték kiépültéig csak így tudták biztosítani a közvilágítást. 1895-ben 64, 1897-ben 79 ilyen lámpa működött a külvárosokban. A gázvezeték bővítésével és az 1890-es évektől megjelenő az elektromos világítás kiépültével a petróleumlámpák száma visszaesett, 1910-ben már csak 39 üzemelt.)<sup>461</sup>

### **A GÁZMŰ MŰKÖDÉSE ÉS A KÖZVILÁGÍTÁS RENDJE**

A gázmű három fő egységből épült fel. A légszeszt előállító gyártelep, a városi vezetékhálózat, és a közvilágítási lámpák (ill. a magánfogyasztók lakáson belüli berendezései) alkották részegységeit. Az alábbiakban ezek bemutatása következik.

#### **A gyártelep**

A légszeszgyár gázfejlesztő telepe a városmagtól délre, egy akkor még városszéli fekvésű térségben, a Gyöngyös patak közelében épült fel. A város által 50 évre ingyenes használatba adott 1100 négyszögöles terület az újonnan nyitott Óvoda utca (*ma Rákóczi utca*) és az idő közben felépült gyárról 1873-ban elnevezett Légszeszgyár utca kereszteződésénél feküdt. A telephely kiválasztásában több szempont is érvényesült. A kijelölő bizottság minden bizonnyal azért egy városszéli, akkor még viszonylag ritkán lakott térség mellett döntött, mert a városlakókat a gyár működése itt zavarta legkevésbé. Az elhelyezésnél alapvető kritérium lehetett, hogy a telep a város déli részén létesüljön, így az uralkodó északi-északnyugati széljárás nem teríthette szét a város fölött a gázgyártás során keletkező légnemű szennyező anyagokat, hanem inkább kisöpörte a gázokat. Fontos szempont volt a Gyöngyös patak közelsége, mely az üzem működéséhez ipari vizet szolgáltatott, illetve az üzemeltetés során keletkező kátrányos, ammóniás folyékony melléktermékek felvevőjéül szolgált. (Ezért sem helyezhették a Légszeszgyárat a város északi részére, mert akkor a patak az egész városon át hömpölygő szennyvízcsatornává változott volna.) Technikai szempontból is ideális volt a helyszín, mert ez volt a város legmélyebb pontja, így a lefektetett csőhálózat minden irányban emelkedő tendenciát mutatott, ezzel is biztosítva a rendszerben az egyenletes nyomást.<sup>462</sup>

A szombathelyi gyár termelése két viszonylag kisméretű kemencével, egy három és egy kettő retortából állóval indult. Az ellipszis keresztmetszetű retorták nagytengelye 525 mm, kistengelye 375 mm, hossza 3 méter volt, s egyenként 125 kg szén befogadására voltak képesek. A retortaház (a korban még használt régies elnevezéssel „görebház”) téglapépületét az előírásoknak megfelelően erős szerkezetűre építették. Légszeszgyártásra csak kiváló minőségű, gázdús fekete-szenet lehetett használni. Mivel Magyarországon ilyen nem állt rendelkezésre, a szombathelyi gyár – a hazai városok többségéhez hasonlóan – a sziléziai Osztrau környékéről szállíttatta vas-

úton az alacsony kéntartalmú gázszenet. A gyár kemencéi az indulás évében naponta 300 m<sup>3</sup> gázt tudtak termelni, melyet egy ugyanekkora térfogatú, 12 méter átmérőjű, földbe süllyesztett harang, a gazometer tartálékolt. A gáz hűtését, tisztítását és a nyomás szabályozását szolgáló gépek a Ridinger cég termékei voltak.<sup>463</sup>

### A csőhálózat

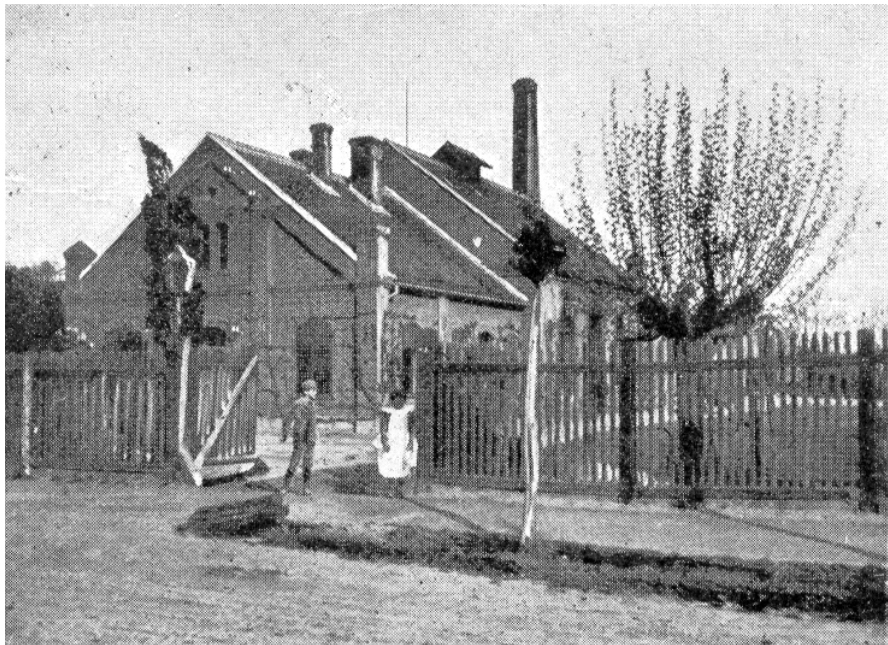
A gazometerben összegyűlő gázt öntöttvas csővezeték szállította a fogyasztókhoz. Az elosztó-csövek és házi vezetékek kovácsoltvasból készültek, az összeillesztéséhez kendert és ónt (cint) használtak. A fővezeték az indulás évében kb. 5.000 méter hosszú volt, 20-70 mm közötti belső átmérővel. A csöveket 1-2 méteres mélységbe, a fagyhatár alá kellett fektetni, nehogy a gázzal a vezetékbe kerülő vízmennyiség télen megfagyva dugulást okozhasson. A főcsövek alá téglasort is helyeztek. A jó minőségű, rozsdásodás ellen kátránybevonattal védett vascsövek jó része évtizedek múlva is hibátlan állapotban maradt. A vezetékrendszer tervezésénél és kiépítésénél ügyeltek arra, hogy a hálózat később az igényeknek megfelelően bővíthető legyen.<sup>464</sup>

### A közvilágítási lámpák

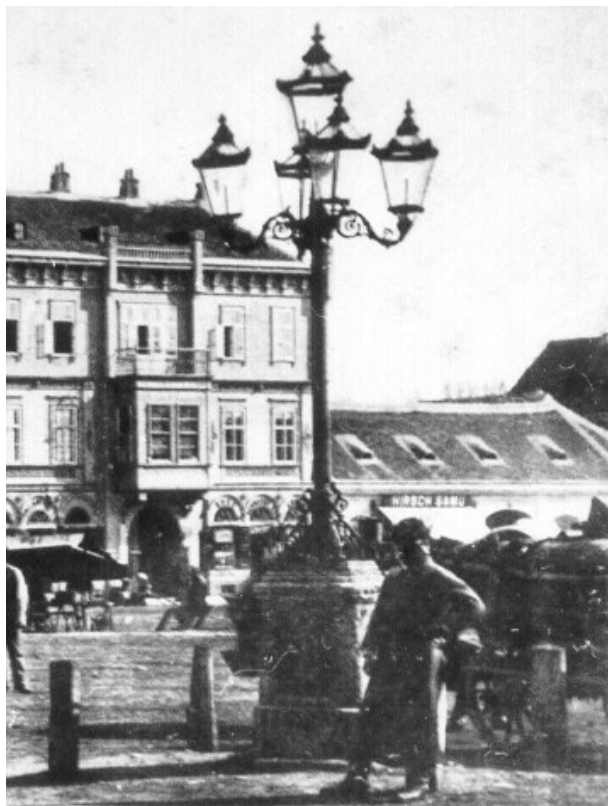
A lámpákat legnagyobb részt vas fali tartókra (falikar) vagy öntöttvas és fa oszlopokra (kandeláber) helyezték. A falikarokat előszeretettel alkalmazták olcsóságuk miatt, de célszerű is volt a használatuk a szűkebb utcákban, ahol a kandeláberek csak felesleges forgalmi akadályt képeztek volna. Dús koronájú fákkal beültetett helyeken is előnyösebb volt a házfalra erősített lámpa, mert a fasorral egy vonalba elhelyezhető kandeláberek fényét a lomboszat nagyon lefogta. Az oszlopokra és falikarokra általában egy-egy lámpa került, de a város forgalmas, központi térségeiben (Batthyány tér, Horváth Boldizsár téren a mázsáló mellett) díszes, 5 lámpát tartó kandelábereket is felállítottak. Ezek a világítótestek a központi oszlopon és az arról négy irányba kinyúló oldaltartókon helyezkedtek el.<sup>465</sup>

Az 1873-ban felszerelt közvilágítási lámpákban ún. „pillangó-égőt” alkalmaztak, melyre Szombathelyen a „Brenner-égő” elnevezés honosodott meg. Ez az egyszerű szerkezetű égőfej volt a korszakban legelterjedtebb és legjobb. A pillangó égő nevét a láng alakjáról kapta, mely a hosszú, vékony nyíláson kilépve legyezőszerűen terült szét. A 6,5 mm hosszú és 0,7 mm széles hosszanti hasítékon kiömlő gáz meggyújtva „szép fehér” színű lángot adott. Az égő 12 gyertyalángnak megfelelő erősségű fénnel világított, s óránként 5 angol köbláb légszeszt használt el. Fogyasztását az égő alatt elhelyezett regulátor szabályozta.<sup>466</sup> A lángokat üveglapokból álló, fordított csonka gúla alakú lámpatest védte a szélről, esőtől. Az első beszerzésből származó lámpák fedél- és négy oldalüvege gyengén volt összeerősítve, így szélviharok alkalmával gyakran kiestek





2. KÉP A SZOMBATHELYI LÉGSZESZGYÁR ÉPÜLETE AZ 1890-ES ÉVEKBEN



3-4. KÉP FŐ TÉRI ÖTKARÚ KANDELÁBER ÉS A SZENTHÁROMSÁG SZOBOR DÍSZKIVILÁGÍTÁSA

és összetörtek a lapok. Később tökéletesebb, fémmel szegélyezett üveglapos lámpákat vásároltak, melyeken egy meggyújtáskor, tisztításkor használható nyitható ajtó is volt. A Horváth Boldizsár téri ötágú kandeláber csonka kúp alakú lámpái íves üveglapokból álltak.<sup>467</sup>

### A közvilágítás rendje

A lámpagyújtás és eloltás időpontját a Légszesztársulattal kötött szerződés 17. §-a alapján a város határozhatta meg és ellenőrizhette. Az 1873-ban rögzített alapelvek szerint télen este 11 óráig, nyáron pedig éjfélig minden lámpának égnie kellett, azután viszont csak a korábban említett 48 darab egész éjjeli lámpa maradt égve. Elrendelték még, hogy „*táncvigalmak, és egyéb ünnepélyek alkalmával az összes lámpák ... egész éjjen át*” világítsanak. Részletesebb szabályozásra és a világítás ellenőrzésére a városvezetés 1888-ig nem sok figyelmet fordított, ekkor azonban megszerkesztették az első „Kivilágítási gáznaptár”-t, mely július 1-én lépett hatályba, s ennek betartását figyelemmel is kísérték. (A naptár megalkotásakor a közeli Sopron ezirányú szabályzatát használták mintául).<sup>468</sup>

A lámpákat négy kategóriába sorolták, közülük az első két csoport: az ún. „egész éjjeli láng” és a „fél éjjeli láng” képviselte a legnagyobb arányt. A közvilágítási lámpák nagy része „egész éjjeli” lett, melyek napfelkelteig égtek. A „fél éjjeli lángok” mindössze este ½ 11-ig világítottak, de csak az októbertől márciusig tartó félévben gyújtották fel őket. A világítási naptár hónapokra, s azon belül heti-kétheti periódusokra lebontva írta elő a lámpák meggyújtásának és eloltásának időpontját. A nappalok és éjszakák hosszának éven belüli változását követve a téli hónapokban délután 5-6 óra körül gyúltak fel a fények, s – egész éjjeli láng esetében – reggel ½ 6-7 óráig égtek. Tavasszal és ősszel az esti 7-8 órától reggeli 4-5 óráig, nyáron este 8-½ 9 órától hajnali 2-3 óráig volt világítás az utcákon. A légszeszgyár alkalmazásában álló lámpagyújtók fél óra alatt tudták bejárni a várost, ezért a lámpák meggyújtását és eloltását az előírt időpont előtt ¼ órával előbb megkezdték és ennyivel később is fejezték be. A város előírásának megfelelően mindig a forgalmasabb utcákban kezdték a lámpák meggyújtását, az eloltást pedig a külvárosban. A kivilágítási gáznaptár figyelemmel volt a holdjárásra is. „*Az erős holdvilágú éjjelek*”-en, azaz telihold alkalmával télen a fél éjjeli, nyáron egyes egész éjjeli lámpákat takarékosági szempontból nem gyújtottak meg, mivel „*derült idő mellett nyílt tereken és szélesebb utvonalakon kevesebb lámpával is jól lehet világítani.*” (Az említett lángok a nyári hónapokban a holdtól napján és az azt megelőző 4 illetve az azt követő 3 napon át nem égtek. Télen 9 napig tartott a világítási korlátozás, a telihold, az azelőtti 5 éjszaka, ill. az utána következő 3 éjjel időtartamára). Ha a holdvilágosnak előrejelzett estéken beborult az ég, a fenti korlátozó rendelkezés értelmét vesztet-

te, és a város kérésére a Társulat az utcákat a megszokott teljes kivilágításban részesítette. A városban létezett két központi jelentőségű hely, ahol a világítást más szabályok szerint – a harmadik kategóriába sorolt ún. „időszaki lámpák”-kal – szolgáltatták. Ezek közé tartozott a Horváth Boldizsár téri Szentháromság szobor körül elhelyezett négy kandeláber, melyben csak szombat esténként gyújtottak világosságot, és az előadások időtartama alatt a Színház előtt égő lámpa. Végezetül léteztek a városban használaton kívüli, ún. „sötét lámpák” is. Ezeket felszerelésük után csak rövid ideig használták, aztán működtetésüket feleslegesnek ítélve – eredeti helyükön hagyva őket – takarékosági okokból átmenetileg nem üzemeltették. A Kivilágítási gáznaptár lényegében évről-évre változatlan maradt. Csak a holdvilágos éjszakák időpontjait kellett minden évben újra kiszámolni.<sup>469</sup>

A város utcáin elhelyezett lámpákat 1888-ban a könnyebb nyilvántartás és ellenőrizhetőség érdekében megszámozták. Az „egész éjjeli” lámpákra négyzet alakú, a „fél éjjeli” és az „időszaki” lámpákra háromszög alakú, a „sötét” lámpákra kör alakú bádoglemezből készült táblákat szereltek. A fémlemezbe belelyukasztották a sorszámot, s úgy helyezték el azokat, *„hogy éjjel ép úgy, mint nappal a számok kivehetők legyenek”*.<sup>470</sup>

### **Beltéri légszeszberendezések**

A légszeszt nemcsak közvilágításra, hanem épületeken belül is kezdettől fogva használták. A vendéglátóhelyek üzemeltetői – felismerve a gázvilágítás sokoldalú előnyeit – egymás után szereltették be a vezetékét. Nem véletlen, hogy a légszesz első, már említett szombathelyi alkalmazása is egy kávéházhoz kötődött. A jó üzleti érzékkel megáldott vendéglátók a légszeszvilágításban praktikusága mellett a fogyasztóközönség elcsábításának eszközét is látták. Fényerő tekintetében egymást túllícitálva csalogatták a kíváncsi vendégeket. Az elsők között kérvényezte a gázvilágítás bevezetését a városházi vendéglő bérlője, Baumann Frigyes 1872 nyarán. A város tulajdonában levő épületben a tanács engedélye alapján 29 db lámpát szereltek fel a vendéglő és a mellette levő, szintén bérbe adott boltok ellátására. 1873 elejétől Pollák Ármin kávéházában is díszes csillárok ontották a fényt.<sup>471</sup> A város is jó példával járt elől, a tulajdonában levő épületekbe – a szerződés előírását is követve – bekötte a vezetékét. Az 1879-ben felépült új városháza bejáratánál, előcsarnokában és folyosóin gázlámpák, a tanácsteremben díszes légszeszcsillár adta a fényt.<sup>472</sup>

A beltéri felhasználás rohamosan terjedt, 1877-re már 900-nál is több lámpa világított a polgár lakásokban. A fogyasztást gázórák mérték. A város és a Légszeszvilágítási Rt. között fennálló szerződés 21. §-a alapján a magánfogyasztók gázkészülékeit csak a gyár munkásai szerelheték fel, a vállalat kizárólagos joga következtében, és a közbiztonság érdekében. A szerelési

költségekről és a készülékek áráról a cég minden évben egy árjegyzéket küldött a tanácsnak jóváhagyásra. A tanácsnak „a közönség védelmére” hivatkozva jogában állt új díjszabást készíttetni, ha sokallotta az árakat. Ilyen beavatkozásra azonban egyszer sem került sor, mert a légszeszgyár árai reálisak voltak.<sup>473</sup>

## A SZOMBATHELYI LÉGSZESZVILÁGÍTÁSI TÁRSULAT ÉS A VÁROS VISZONYA

### A szerződés

A gázvilágítás ügyének támogatása mellett elkötelezett város nem fukarkodott a részvénytársaságnak juttatott kedvezményekkel. A Szombathelyi Légszeszvilágítási Társulat és Szombathely városa között 1872. május 13-án aláírt szerződés értelmében a társulat kizárólagos jogot kapott arra, hogy a városban gázvilágítást létesítsen. A szerződő felek ezzel 50 éves időtartamra kizártak a versenyből minden – a jövőben esetlegesen jelentkező – , gázvilágítást kiépíteni szándékozó konkurenciát. A város a szerződésben vállalta továbbá, hogy évente 1 millió angol köbláb (azaz 28.315 m<sup>3</sup>) légszesz fogyasztását biztosítja, s a gyár felépítéséhez egy 600 négyszögöles telket 50 éves használatra ingyen bocsát rendelkezésre. A vállalat – előzetes engedélykérés után – terület-használati díj fizetése nélkül használhatta a város talaját csövek fektetésére. Míg a gyártelep és a csőhálózat a részvénytársaság tőkéjéből épült, a kandeláberek, falikarok és a rajtuk levő lámpák 6.000 Ft-ot közelítő beszerzési költségét a város állta, és azok végig Szombathely tulajdonát képezték. A gázt az összes városi tulajdonú épületbe be kellett vezetni. A vállalat monopóliumot nyert magánlakásokban végzett gázszerelési munkákra is. A társulat vállalta, hogy fizeti a szokásos állami és községi adókat, de a város jóindulatának köszönhetően a vállalat több éven át mentesült a helyi adó fizetése alól.<sup>474</sup>

A kapott jogokért cserébe a Légszeszvilágítási Társulat kötelezte magát, hogy a város utcáinak és tereinek világítását 1 éven belül kiépíti és üzemben is tartja. A szolgáltatott gáz minőségére nézve az volt az előírás, hogy lángja egyenletes fehér fényt adjon, s az *”elégésénél sem kellemetlen szagot, sem látható füstöt ne terjesszen.”* A lámpák felállítását és a kivilágítás rendjét a város szabhatta meg, a lángok fényerejét és fogyasztását műszerekkel ellenőrizhette. A vezetékhálózat fejlesztésére a társaság csak akkor volt kötelezhető, ha az új csőszakaszok mentén minden 50 lábnyi távolságon a város akkora fogyasztást tudott garantálni, mely legalább két egész éjjeli lámpának felelt meg. Az első 20 év letelte után a vállalat köteles volt 25%-al leszállítani az árakat, majd 15 év elteltével újabb 25%-al. A szolgáltatásban esetlegesen jelentkező hiányosságokért a vállalat pénzbírsággal volt sújtható. A szerződés záró rendelkezése kimondta,

hogy 50 évre letelte után a gázmű összes tartozékával együtt a város tulajdonába megy át a független értékbecsléssel megállapítandó összeg 3/8-áért.<sup>475</sup>

A Légszeszvilágítási Társulat összességében elég kedvező feltételekkel tudta megkötni szerződését Szombathellyel, mert a városvezetés feladatának érezte a polgárság igényeinek kielégítését, a megfelelő közvilágítás biztosítását, és reálisan felmérte, hogy erre önerőből nem lett volna képes. A megalakuláskor a képviselő testület részvények jegyzésére is hajlandó volt a „*haladó kor igényeinél fogva a légszeszvilágítás keresztül vitele céljából*”.<sup>476</sup> A szerződő felek jó viszonyát elősegítette a Társulat tisztességes piaci magatartása és az a megalakulásakor nyíltan deklarált célkitűzése is, hogy „*nem a nyereszkesedési szándék vezet, ... hanem a város haladását kívánja előmozdítani*.”<sup>477</sup> Erre garanciát jelentett, hogy a vállalat alulról jövő kezdeményezéssel, a polgárok összefogásával alakult meg, s az alapító tagok és részvényesek soraiban nagy számban voltak jelen városi képviselők. Ezen utóbbi tény elméletileg az összeférhetlenségi problémákat vethetett volna fel, de a gyakorlatban ez inkább a város és a vállalat között fennálló baráti viszony, kölcsönös bizalom irányába hatott.<sup>478</sup>

### A világítási monopólium korlátai

A szerződés a Légszeszvilágítási Társulatnak a gázvilágításra adott kizárólagos jogot. A gázműnek később mégis szembe kellett néznie egy előre nem látható vetélytárs, a villamos világítás megjelenésével, mely az 1895-ben megalakult Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (továbbiakban: VEMR) képében testesült meg. A Légszeszvilágító Társulat vezetősége kezdetben még bízott abban, hogy az alakulófélben levő VEMR-el „*oly egyezségre léphet a melyben a saját érdeke, valamint a várományos városi közönség érdeke minden tekintetben megfelelő kielégítést nyer*”, annál is inkább, mivel kiváltságokkal körülbástyázott monopóliumuk birtokában nem tartották elképzelhetőnek, hogy „*egy ily nagy beruházást igénylő vállalat létesítsék, a nélkül, hogy abba társulatunk be ne vonassék; mert ma már társulatunk azon helyzetben van, hogy egy esetleg létesítendő Concurrens vállalatnak komoly versenyt csinálhat*.”<sup>479</sup> A gázgyár vezetősége azonban alaposan elszámította magát, mert a tőkeerős külföldi pénzcsoportoknak a VEMR létrehozásához nem volt szüksége a Légszeszvilágító Társulat támogatására. Amikor a gázgyár vezetősége ezt belátta, utolsó esélyként a várossal kötött szerződés pontjaiba kapaszkodva próbálta kiütni a nyeregből vetélytársát. 1872-ben, a szerződés megkötésekor azonban az elektromos világítás még ismeretlen fogalom volt, így erről nem is rendelkezhetett egyetlen bekezdés sem. A Társulat ennek ellenére szerette volna elérni, hogy a kizárólagos gázvilágítási jogot biztosító pontot a város tágabb értelemben világítási monopóliumként értelmezze, s ennek alapján diszkriminálja az

elektromos társaságot. Ezen igényüknek azonban nem volt semmilyen reális jogi alapja, így bele kellett törődniük, hogy 1896. után a légszesszel el nem látott utcákban már elektromos izzók is szórhatták fényüket.<sup>480</sup>

Az elektromos világítás egységei kezdettől fogva jóval olcsóbbak voltak, mint a légszesszgyár azonos fényerejű lángjainak díjai. A város ennek ellenére fenntartotta a költségesebb gázüzemű közvilágítást, s annak felszámolása soha nem került napirendre. Erre a látszólag irracionális viselkedésre több oka is volt a városnak. Megkötötte a kezét egyrészt a gázvilágítási szerződés, melynek egyoldalú felmondása a várost hosszadalmas és kétes kimenetelű pereskedésbe sodorhatta volna. A város ugyanakkor annak idején nagy összegeket fektetett a gázmű létrehozásába, a közterületen felállított lámpák a település tulajdonában voltak, a szerződésben rögzített 50 év leteltével pedig az egész vállalat a város birtokába került. Emellett nem szabad elfeledkezni arról sem, hogy a közgyűlésben bőven akadtak befolyásos, személyükben érintett képviselők, akik anyagilag érdekelt gázgyári részvényesek, sőt vezetőségi tagok voltak. Az közvilágítás esetében a város a gázlámpákhoz azért is ragaszkodott, mert azok kellemesebb és nyugodtabb fényt adtak, mint a korabeli elektromos izzók. E tényezők együttes hatására Szombathelyen 1896 után egymás mellett élt a gázüzemű és elektromos közvilágítási rendszer.<sup>481</sup> A VEMR mindemellett valóban életerős és veszélyes konkurenciának bizonyult. Ez a tény pár évvel később a két részvénytársaság viszonyában váratlan fordulatot eredményezett, melyre a későbbiekben térünk ki.

### A gázvilágítás ellenőrzése

A Társaság és a város közötti kapcsolattartás a szerződés értelmében az Ellenőrző Bizottság feladata volt. A város és a Társulat problémamentes együttműködésének, a személyes kapcsolatokon is nyugvó kölcsönös bizalom légkörének bizonyítékeként a „közvilágítást ellenőrző bizottság” csak a gázgyár működésének megindulása után 15 évvel alakult meg. A bizottság felállításában talán szerepet játszott egy-két panaszos hang is, mely a közvilágítás fényerejét és a vállalat fogyasztókkal szembeni magatartását kritizálta.<sup>482</sup>

Az ellenőrző bizottságot 1888 májusában hozták létre, Dr. Edelmann Sebő, Gaál Ödön, Módly Krizsó és Ungár Zsigmond részvételével, Éhen Gyula elnöklete alatt. (Éhen Gyula polgármesterré választásakor, 1895 után Módly Krizsó vette át tisztét.) A bizottság készítette el a már ismertetett Kivilágítási gáznapárt, kezdeményezte a lámpák megszámozását és táblákkal való ellátását. Az ő javaslatukra szerezte be a város a lámpák fogyasztást szabályozó regulátorokat. A grémium feladata lett a gázgyári számlák átvizsgálása és összevetése a gáznapárral. A leellen-

örzött számlákra a tanács ezután utalta ki a pénzt a vállalatnak. Bár a lámpagyújtókat a részvénytársaság alkalmazta, mivel a gyújtás és tisztítás feladatát végezve gyakorlatilag a város szolgálatában álltak, ezért felügyeletüket jogilag a polgármester gyakorolta, s kötelesség hanyagolás esetében el is bocsáthatta őket. Az utcai világítás előírászerű működését a gyakorlatban a rendőrség naponta ellenőrizte a gáznaptár alapján, s erről a rendőrkapitány tett jelentést a bizottságnak. A naptárt azok a háztulajdonosok is megkapták, akiknek épületén falikar volt, hogy a lámpák felgyújtását és eloltását személyesen is ellenőrizhessék.<sup>483</sup>

A bizottság munkáját egy „gáz-ellenőrző állomás” is segítette, ahol műszerekkel vizsgálták a légszesz fényerejét, minőségét. A labor a Líceum épületében, dr. Edelman Sebő tanártermészettudós vezetése alatt, 1889 júniusában kezdte meg működését. A gáz vizsgálatára öt műszert szereztek be Bécsből, Franz Manoschek gázkészülékgyárából. A fényerősség ellenőrzésére „Bunsenféle photometer”-t, a légszesz kéntartalmának meghatározásához „Jeth photometer”-t, ezen kívül fogyasztásmérő gázórát, valamint gáznyomás- és sűrűség mérőt alkalmaztak.<sup>484</sup>

## **KÍSÉRLET A LÉGSZESZGYÁR VÁROSI TULAJDONBA VÉTELÉRE**

### **A községesítési törekvések indítékai**

Az 1895-ben megválasztott szombathelyi polgármester, Éhen Gyula a hazai urbanizáció egyik jelentős elméleti és gyakorlati úttörője, a községesítési törekvések elkötelezett híve volt. Kortársait megelőzve ismerte fel, hogy egy város maga is sikeresen bocsátkozhat olyan vállalkozásokba, melyekről a közfelfogás addig azt tartotta, hogy azok csak részvénytársasági formában, magántőkével jöhetnek létre (pl.: vízművek, gázgyárak). A nyugat-európai várospolitikusokhoz hasonlóan Éhen Gyula a városi kezelésbe vett, hatósági ellenőrzés alatt álló közművekben egyszerre látta a fogyasztók védelmének hathatós eszközét, s egyúttal jövedelemkiegészítő forrást az amúgy szűkös költségvetésből gazdálkodó önkormányzatok számára. Ebből az új várospolitikai koncepcióból logikusan következett a városvezetés azon törekvése, hogy a gázgyárat még az ötven éves monopólium letelte előtt saját tulajdonába és kezelésébe vegye. Éhen Gyula kezdeményezésére 1897 decemberében a város vételi szándékkal kereste meg a Légszeszvilágítási Társulat igazgatóságát.<sup>485</sup>

A Légszeszvilágítási Társulat, mely üzleti céljai mellett a közérdeket is mindig szem előtt tartotta, a város ajánlatát kedvező fogadtatásban részesítette, s kinyilvánította *„ha az eladást fontos városi érdek kívánja, az előtt természetesen meghajolni kész, habár a rendszeresen és szolidan vezetett üzlet átadása által tetemes anyagi áldozatot hoz is.”* Az 1898. március 6-án megtartott társulati közgyűlésen a jelenlevő harminc részvényes egyöntetűen a gázmű eladása mellett

döntött, s kimondták, hogy *„a társulat a város ohajának eleget kíván tenni, s így a légszeszgyár tulajdon jogát 100000 Ft vételárért átruházni kész, kikötvén azonban ..., hogy a még hátrelevő szerződésileg is biztosított 25 év tartama alatt a város a légszeszgyárt házilag kezelje és ezt ... el ne adja*”. A Társulat ajánlatának nagylelkűségét akkor értékelhetjük igazán, ha tudjuk, hogy korábban minden vevőt visszautasítottak, melyek közül többen ennél jóval magasabb összeget is kifizettek volna.<sup>486</sup>

1898-ban azonban – a két fél szándékainak kölcsönös találkozása ellenére – mégsem került sor a gázmű megvételére, mert az 1898 és 1900 között zajló infrastruktúra-telepítési munkálatok annyira lekötötték a város szellemi, illetve anyagi erőit, hogy gondolni sem lehetett a légszeszgyár azonnali megvételére. A városvezetés azért sem látta értelmét a kapkodásnak, mert a Társulat nyilatkozatának birtokában biztosítottnak érezte a gázműre bejelentett igényét. Amíg azonban a város kényszerűségből kivárt, az erőviszonyok alaposan megváltoztak, s a gázmű megszerzésének sikere kérdésessé vált.<sup>487</sup>

### **A Vasvármegyei Elektromos Művek közbelépése**

A közművesítési program 1900-ban már befejezéséhez közeledett. A város elérkezettnek látta az időt, hogy *„közjövedelmének szaporítása és a légszeszfogyasztó közönség érdekeinek hathatós védelme céljából az átadás időpontjának meghatározása*” megtörténjen. Így került sor 1900 áprilisában a gázgyár megvásárlásának, korabeli szóhasználattal „megváltásának” előkészítésére. A konkrét egyeztetések megindulásakor azonban a városvezetés számára hamarosan nyilvánvalóvá vált, hogy a részvényesek körében bekövetkezett radikális változások miatt a Légszeszvilágítási Társulat már nem az a tárgyalópartner, aki két évvel korábban volt. 1900 márciusában ugyanis a légszeszgyár részvényeinek többsége (az 500-ból 260 darab) új tulajdonosok kezébe került, akiknek eszük ágában sem volt megszabadulni drágán vett, jelentős hozamot ígérő értékpapírjaiktól, pusztán csak azért, mert a város érdekei ezt kívánták volna. Éppen ellenkezőleg, éppen azért vásároltak részvényeket, hogy megakadályozzák a gázgyár városi kezelésbe vételét. A város szempontjából kedvezőtlen fordulat nem szerencsétlen véletlenek összejátszásából következett be. Összehangolt, kampányszerű felvásárlási akció történt, melynek háttérében a kortársak számára is felismerhetően a Légszeszvilágítási Társulat konkurense, a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. állt.<sup>488</sup>

A 29 új részvényes szószólója, Dr. Edelmann Sebő – aki egyben VEMR igazgatója is volt – tagadta, hogy a villamos művek, mint konkurens társaság állt volna az akció háttérében. Árnnyaltan fogalmazva a felvásárlókat mindössze az elektromos művek „barátainak” titulálta. A lát-



szat is Edelmann érvei mellett szólt, hiszen nem közvetlenül a VEMR, hanem magánemberek szereztek meg a részvényeket.<sup>489</sup>

A tények objektív számbavétele azonban Edelmann állításainak pont az ellenkezőjét, vagyis valóban a VEMR offenzív fellépését támasztották alá. Az új tulajdonosok egy része a VEMR-nek nemcsak „barátja”, hanem egyúttal részvényese is volt. Valóban igaz volt, hogy a részvényeket magánemberként vásárolták meg, de – mint Brenner János, a gázmű igazgatója is felismerte – ez pusztán a „külszin megóvása érdekében” történt így, hiszen a villamos művek ha akart volna, sem szerezhette volna maga számára ilyen nagy tulajdoni hányadot egy konkurens vállalatból anélkül, hogy ez fel ne keltette volna a hatóságokban a monopóliumra törekvés gyanúját. Brenner János nyilatkozataiban sikeresen leplezte le a VEMR ravasz lépéseit, rámutatva, hogy az új részvényesek *„mint mondani szokás „strohmann”-ok ..., akik ezen átírt részvényeknek sem nem birtokosai, sem nem tulajdonosai, hanem egyszerűen olyan egyének, akik a „Vasmegyei elektromos művek részvénytársaságá”-nak céljaira az átírt részvények jogán szavazataikkal mindenkor rendelkezésre állanak.”* A VEMR azonban nem csak a látszat megőrzése miatt folyamodott e burkolt térnyeréshez, hanem azért is, mert a hatályos törvények monopóliumellenes intézkedéseit csak így tudta kijátszani. A kereskedelmi törvény 155. §-a és a társulati alapszabályzat ezzel egybecsengő 18. §-a alapján ugyanis – bár elvben minden részvény egy szavazatot ért –, egy személy 10 szavazatnál többet akkor sem birtokolhatott, ha részvényeinek nagy száma ezt lehetővé tette volna. Ezért a villamos művek nem állt érdekében, hogy az általa megszerzett 260 darab részvényt saját nevére írassa, mert ezzel a lépéssel csak 10 szavazathoz jutott volna. Ehelyett megszervezték a strómanok között a részvények optimális eloszlását (átlag 5-10 db/fő), így biztosítva maguk számára elég szavazatot, s ezzel tényleges befolyást a Légszeszvilágítási Társulat közgyűlésein. A VEMR céljai érdekében nem riadt vissza az anyagi áldozatoktól, s a részvényeket a felvásárlási kampány által felvert 220-250 Ft/db, sőt 400 Ft/db áron is megvette. Az akció lebonyolítói természetesen titokban tartották vásárlásuk valódi indokát, így történhetett meg, hogy kecsgetető ajánlataikkal az 1898-ban a gázgyár városnak való eladása mellett voksoló részvényesektől is csaltak ki értékpapírokat. Volt, aki nem is adta el részvényét, csak átmenetileg szándékozott kölcsönadni, de VEMR érdekcsoport ezeket is saját tulajdonaként tüntette fel. Geist Lajos is az ilyen módon becsapottak gyanútlan köréhez tartozott, s mikor felismerte, hogy mire használták fel jóhiszeműségét, nyilvánosságra hozta, hogy e részvények *„bárki nevéen szerepeljenek is ..., annak tulajdonát nem képezik és csak visszaéléssel jutott birtokába; miért is tiltakozom az ellen, hogy ezen tulajdonomat képező részvények alapján helyettem és nevemben bárki is szavazatot gyakoroljon.”* Geist Lajos ennek ellenére nem kapta vissza értékpapírjait. Az akció szer-

vezettségét és a VEMR irányító szerepét bizonyította az is, hogy a felvásárolt részvénytömeget az átíratáskor nem a névleges tulajdonosok, hanem Dr. Edelman Sebő mutatta fel, s azokat ezután is együtt tartva, a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. páncélszekrényében őrizték.<sup>490</sup> A VEMR részéről egyébként nem a szombathelyi gázgyár megszerzése volt az első ilyen jellegű üzleti akció. 1898. folyamán, – hasonlóan kétes körülmények között, a soproni részvényes polgárok félrevezetésével – az ottani légszeszgyár részvénytöbbségét szerezte meg a Batthyány Géza, s adta tovább a VEMR mögött álló belga tőkés csoportnak. A kortársakkal ennek a köztudomású ténynek az ismeretében nem lehetett elhithető a villamos művek „ártatlanságát”.<sup>491</sup>

Éhen Gyula és az őt támogató városi képviselők többsége a Légszeszvilágítási Társulat igazgatóságával és régi részvényeseivel, alapító tagjaival együtt felháborodottan vette tudomásul a kedvezőtlen fordulatot. A VEMR jogilag tiszta, erkölcsileg azonban vitatható manővere kapcsán a szabadelvű polgármester mellé még a konzervatív beállítottságú Szombathelyi Újság és a városi közgyűlés egyes ellenzéki képviselői is felsorakoztak. A széles egységfrontot alkotó erők e reménytelennek tűnő helyzetben minden erőt latba vetve kísérelték meg a gázmű megvásárlásának keresztülvitelét.<sup>492</sup>

### **A megváltás ügye a bíróság előtt**

A város közgyűlése 1900. május 21-én (67/1900. sz.) hozott határozatot a gázgyár megvételéről, s konkrét feltételeket tartalmazó ajánlatukat el is juttatták a Légszeszvilágítási Társulatnak. A részvénytulajdonosi körben 1900 március végén bekövetkezett változások ellenére a Társulatot egyelőre még továbbra is a régi, a gázmű eladása mellett szavazó igazgatóság irányította. Az alapszabályok értelmében ugyanis az új részvényesek csak három hónap letelte után jutottak szavazati joghoz. A Társulat igazgatósága Brenner János vezetésével ezt az átmeneti időszakot arra akarta kihasználni, hogy a gázművet a város tulajdonába adja, s ezzel kész helyzetet teremtsen. A részvénytársaság 1900. június 10-én megtartott közgyűlésén a szavazati joggal rendelkező régi részvényesek mellett az új tulajdonosi kört képviselő, egyelőre csak megfigyelői státuszban levő tagok is megjelentek. Utóbbiak kifejezték tiltakozásukat a gyár átadásával szemben, utalva arra, hogy a gyár eladásáról csak a részvényesek 2/3-os többsége dönthet. Brenner János és Eredics Ferenc igazgatósági tagok válaszukban elismerték, hogy a megjelentek nem képviselik a többséget, de véleményük szerint erre nem is volt szükség, mert az eladásról szóló elvi döntés már 1898-ban megszületett, s az újonnan összehívott közgyűlésnek már csak a konkrét szerződés megvitatása és elfogadása volt a feladata. Az új részvényeseket képviselő gróf Batthyány Lajos,

Gothárd Jenő és Guoth Sándor tehetetlenségüket belátva botrányos jelenetek kíséretében elhagyták az üléstermet. A közgyűlés ezek után elfogadta az eladást véglegesítő okiratot.<sup>493</sup>

A VEMR érdekkörébe tartozó értékpapír-tulajdonosok válaszul két hét elteltével újabb közgyűlést hívtak össze, melyen az új részvényesek szavazati joguk birtokában immár szabadon érvényesíthették akaratukat. Az 1900. július 29-én megtartott ülésről ezúttal Brenner János igazgató és a régi tulajdonosi kör képviselői vonultak ki, tiltakozásukat kifejezendő. Az ottmaradt 30 részvényes azonnal új igazgatóságot választott, a korábbi vezetés ténykedését érvénytelennek nyilvánította, s határozatban mondta ki, hogy a gázgyárat nem adja el. Az előállt pathelyzetben minden fél a bíróságon kényszerült keresni saját igazát.<sup>494</sup>

A megindult perek sorozata három csoportba sorolható. Az első két csoportot a régi és új részvényesek egymás ellen indított perei képviselték, mely lényegében társulati belügynek volt tekinthető. A perek harmadik típusát a város által a Társulat ellen a gázmű megszerzése érdekében indított eljárás képezte. Elsőként Brenner János igazgató fordult fellebbezésével a szombathelyi királyi törvényszékhez, melyben aggályait nyilvánította ki a tekintetben, hogy az új részvényesek az „*őket megillető jogokat gyakorolhatják-e vagy sem*”, s megkérdőjelezte a július 29-i közgyűlésen puccsszerű körülmények között történt igazgatóság-váltás jogszerűségét is. Keresetében tényekkel alátámasztva igazolta, hogy a részvények felvásárlója a villamos művek volt, s jogos kételyeinek adott hangot arra nézve, hogy egyes jóhiszemű részvénytulajdonosok félrevezetésével törvényes és etikus úton jutott-e a VEMR az értékpapírok birtokába, illetve valóban tulajdonosa és esetleg nem csak bérlője-e egyes részvényeknek. A törvényszék véleményezés nélkül adta vissza Brenner János fellebbezését, mert erre csak peres eljárás keretében volt feljogosítva. Ezek után a per sem késett sokáig, mert a gázgyár régi részvényesei Hussy Károly vezetésével bíróságon támadták meg az inkriminált közgyűlési határozatot. Első fokon a királyi törvényszék, mint kereskedelmi bíróság elé került az ügy, mely 11.771/1900. számú döntésével érvényesnek nyilvánította a július 29-i közgyűlést. Fellebbezés után a Győri Királyi Ítéltábla végzése formai okokra hivatkozva mégis megsemmisítette az új részvényesek által hozott döntéseket. (A közgyűlés összehívását ugyanis az alapszabályokkal ellentétben nem hirdették ki időben, az igazgatóságot pedig titkos szavazás helyett közfelkiáltással választották meg.) A gázgyár átadásának hívei az ítélettel azonban csupán látszólagos sikert könyvelhettek el, s inkább csak időt nyertek, mert a döntés indoklásából mindenki számára nyilvánvalóvá vált, hogy a bíróság nem foglalt állást a részvényfelvásárlási akció jogszerűségének tekintetében. Legfelsőbb fórumként 1901. májusában a Királyi Kúria döntött az ügyben, megerősítve a másodfokú határozatot. Ennek azonban akkor már semmiféle gyakorlati jelentősége nem volt, mert az új részvényesek 1901.

február 15-én egy formai szempontból is minden előírásnak megfelelő közgyűlést tartottak, melynek határozatait a bíróság a Társulat régi vezetősége által beadott újabb fellebbezés ellenére is legitimnek nyilvánította. Ez azt jelentette, hogy a gázgyár vezetését végérvényesen átvette az új részvényesi csoport. Annál is inkább megtehették ezt, mert idő közben az általuk indított perben is ítélet született.<sup>495</sup>

Ezt a pert a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt érdekeltségi köréhez tartozó részvényesek a Légszeszvilágítási Társulat 1900. július 10-i közgyűlésének a vállalat eladását kimondó határozata ellen indították, Batthyány Lajos vezetésével. A szombathelyi Királyi Törvényszék 136/1901. számú ítéletével a fenti közgyűlés határozatait megsemmisítette, s ezt később másod és harmadfokon is helybenhagyták. A bíróság indoklása szerint, mivel a Társulat 1898-as eladási ajánlata a közben eltelt két év alatt elévült, a gyár eladásáról július 10-én született döntés nem volt érvényes, mert ilyen horderejű ügyben szükséges lett volna a 2/3-os többség. Nem fogadták el tehát a régi részvényeseknek azon érvelését, hogy a Társulat „*jogilag nem létezik*”, mivel a gázmű átadásáról szóló 1898-as határozat érvényben van, és hogy a vitatott közgyűlésen így nem az eladásról, hanem csak a konkrét szerződés elfogadásáról lett volna szó. Ez az állásfoglalás a légszeszgyár ügyének további alakulásában döntő jelentőségűnek bizonyult, mert a „megváltás” ügyének szószólói kezéből a legfontosabb fegyvert csavarta ki.<sup>496</sup>

Az események több párhuzamos szálon futottak. A fenti fejleményekkel egyidőben pereskedés indult a Légszeszvilágítási Társulat és a város között is, mely a gázmű átadását rögzítő szerződés érvényességét illetve érvénytelenségét volt hivatva tisztázni. A Társulat új igazgatósága két pert indított a város ellen. Elsőként az 1900. május 21-i városi közgyűlési 67/1900. számú határozatát támadták meg, mely elfogadta a Társulat által aláírt átadási okiratot, s elrendelte, hogy a város 1901. január elsejéig fizesse ki a 100.000 Ft-os vételárat. Másodsorban érvényteleníteni kérték azt a telekkönyvi átírást, mely a fenti határozat vármegyei jóváhagyása után történt meg, s a gázgyár telkét a rajta levő ingatlanokkal együtt a város nevére írta át. Válaszul 1901 januárjában a polgármester is pert indított annak érdekében, hogy a 67/1900. sz. határozat alapján kötelezzék a Társulatot a gázmű átadására, ugyanis a város vásárlási kísérlete kudarcba fulladt, mert az új igazgatóság nem volt hajlandó átvenni a felkínált vételárat.<sup>497</sup>

Éhen Gyula még 1900 áprilisában terjedelmes „Emlékirat”-ot tett közzé a légszeszgyár megváltásának ügyében. Az ebben felsorakoztatott érvekkel támasztotta alá később a város nevében beadott bírósági keresetet is. Azzal vádolta a villamos művet, hogy részvényfelvásárlási akciója mögött a világítási monopólium megszerzésének szándéka, rosszhiszeműség és tisztességtelen piaci magatartás áll. A város számára megvásárlási elsőbbséget vindikált, hivatkozva ar-

ra, hogy a gázmű a Társulat és Szombathely közös tulajdonát képezi, mivel a gyár a város által használatba adott telken épült, s a közvilágítási lámpákat és oszlopokat is közpénzen szerezték be. A Légszszvilágítási Társulat 1898. március 6-i határozatát ő érvényben levőnek ítélte meg, mivel azt az illetékes kereskedelmi bíróság, a királyi törvényszék 2.929/1898. számú határozatával jóváhagyta, s a Társulat nem kötött ki határidőt, és ajánlatát soha vissza nem vonta. Ebből kifolyólag arra a végkövetkeztetésre jutott, hogy *„a szombathelyi légszszgyár most már jogilag Szombathely város közönségének teljes tulajdonát képezi; minélfogva, a légszszgyárnak további sorsa felett sem a részvényeseknek, sem a kereskedelmi bíróságnak nem áll jogában intézkedni.”*<sup>498</sup> A városi képviselők a polgármester vezetésével a vas megyei származású, Szombathely iránt elkötelezett miniszterelnöknél, Széll Kálmánnál is jártak, közbenjárását kérve a gázgyár megváltásának ügyében. Éhen Gyula ügyvédi logikával felépített valóságos „vádírata” mégsem érhetett célt, mert bár a részvényfelvásárlás körülményei és indítékai miatt a tranzakciót a közvélemény erkölcsileg egyértelműen elítélte, az eljárás jogilag nem volt támadható. Az akció körütekintő, burkolt lebonyolítása révén a háttérben álló VEMR sem volt felelősségre vonható. A város érvrendszerének másik oszlopát – hogy a gázgyár 1898-as eladási ajánlata érvényben levőnek tekintendő – a már említett 136/1901. sz. törvényszéki ítélet döntötte romba. A törvényszék 1901 januárjában, majd azt megerősítve a győri Királyi Ítéltábla 1901 márciusában a Társulat új tulajdonosainak adott igazat. A várossal kötött átadási szerződést és a város részére történt tulajdonjogi átrást érvénytelennek nyilvánították. A pereskedést lezáró végső, a korábbiakkal egybehangzó ítélet Szombathely ismételt fellebbezése után 1903 februárjában született meg az ítéltáblán.<sup>499</sup>

A gázgyár körül kialakult eldurvult hangvételű vita során a kölcsönös vádaskodások a személyeskedésig fajultak. Éhen Gyula ellenlábasai a polgármester szemére vetették, hogy maga is részvényese a gázgyárnak, s megvádolták, hogy azért ragaszkodik annyira a gázmű eladásához, mert értékpapírai eladásával bevételhez juthat. Éhen Gyula sem késlekedett a válasszal. Amikor a gázgyár ügyének kapcsán önfejű, a felettes hatóságok jóváhagyását be nem váró lépései miatt fegyelmi eljárást indítottak ellene, ő kérdőjelezte meg a vele szemben vizsgálatot folytató alispán elfogulatlanságát, arra hivatkozva, hogy felettese a VEMR alelnöke. (A fegyelmi ügy végül a polgármester felmentésével zárult.) Brenner Jánosnak is sok kellemetlenségben volt része, mivel mindvégig a város és a régi részvényesek érdekeit védte. Mivel az 1901. július 29-i közgyűlés által választott új igazgatóság a bíróság ítélete értelmében nem vehette át a Légszszvilágítási Társulat vezetését, Brenner János egészen 1901 januárjáig, ötéves mandátuma lejártáig hivatalában maradhatott. Igazgatói minőségében a vele szemben álló új részvényeseknek sok bosszúságot okozott makacs magatartásával. A végleges bírósági ítéletek megszületéséig a Társulat vagyoná-

nak zárolását szerette volna elérni, de ehhez a törvényszék nem járult hozzá. Ennek ellenére nem volt hajlandó átadni az új vezetőségnek a Társulat iratait, pénztárát, üzleti könyveit és pecsétjét. Bírói letétbe helyezte azokat, melyekhez az új tulajdonosok csak 1901 nyarán, a végső Kúriai ítéletek nyomán juthattak hozzá. Az 1901 februárjában megválasztott új igazgatóság válaszul azzal fenyegetőzött, hogy minden kiadást, melyet a perköltségek a Társulatra róttak, a régi igazgatóságra terheltek, és Brenner János ellen büntetőfeljelentést is kilátásba helyeztek.<sup>500</sup>

### A gázgyárért folytatott harc valódi tétje

Éhen Gyula az első pillanattól fogva keményen megfogalmazta azon vádját, hogy a VEMR akciójával voltaképpen „világítási monopolium” megteremtésére törekszik, s a jól jövedelmező légszuszoggyárat emellett azért is akarja elorozni a város elől, mert a villamos műveknek „szükségük van ... egy bőven bugyogó jövedelmi forrásra.” A két részvénytársaság összefonódása azt a rémképet festette a polgármester elé, hogy a fogyasztók kiszolgáltatottjaivá válnak a piacot uraló vállalatoknak, melyek a világítás árát kényük-kedvük szerint szabhatják majd meg; míg a városnak módjában állt volna „a világító gáz egységárait tetemesen leszállítani”. A fogyasztóvédelmi megfontolásokon túl a gyár átvétele mellett szóltak a város anyagi érdekei is. A szűkös pénzügyi forrásokkal rendelkező város számára ugyanis komoly bevételi forrást jelentett volna a gázmű nyeresége. A polgármester végkövetkeztetése az volt, hogy „a diferenciák lényege nem más, mint a vasvármegyei elektromos művek részvénytársaságának önző érdekből eredő harcza, Szombathely rendezett tanácsu város ... közérdekével szemben.”<sup>501</sup>

A VEMR képviselői ezzel szemben végig azt hangoztatták, hogy ők nem monopoliumra törekszenek, s igyekeztek elhithetni a közvéleménnyel és a hatóságokkal azt a valószínűtlennek tűnő állítást, miszerint ők teljesen jóhiszeműen, azzal a szándékkal vásárolták meg a részvényeket, hogy jó befektetést csináljanak, s fogalmuk sem volt arról, hogy a gyárat a város esetleg saját kezébe akarja venni. Amikor a gázgyár körüli botrány kipattant, Edelman Sebő saját álláspontját és a VEMR eljárását védve addig az abszurdnak tűnő kijelentésig is jutott, hogy a gázmű megváltásának megakadályozásával lényegében a város érdekeit tartották szem előtt, s Szombathelyt az anyagi csódtól mentették meg. Edelman azzal érvelt, hogy a városnak nem fog hasznot hajtani a vállalat, mert hitelből veszi meg, és a tőketörlesztés felemészti a nyereséget, ezért „a gázgyárnak átvétele ... a városnak nemcsak előnyére nem lenne, hanem egyenesen kárára történék”. Bár számításaival sikerült bebizonyítania, hogy a gázmű megváltása az ehhez szükséges kölcsönfelvétel miatt nem akkora üzlet a városnak, mint ahogy az első ránézésre tűnhetett, mégis felettébb furcsa hatást keltett, hogy egy részvénytársaság akarta a város érdekeit megvédeni a te-

lepülés legitim vezetőségével szemben.<sup>502</sup> Edelman felvetéseivel a községezési törekvések ellenlábasaiknak tipikus, nemzetközi viszonylatban is ismert érvrendszerét képviselte. Ezen ideológia hívei azt a látszatot igyekeztek kelteni, hogy a vállalatok csak magánkézben működhetnek igazán nyereségesen, és községezésük esetén a profit minimálisra csökken, tehát a városok rossz gazdák, és nem térül meg befektetésük. Valójában azonban a községezésített vállalatok nyeresége – a hiteltörlesztések révén – csak látszólagosan csökkent, és a kölcsön futamidejének letelte után a gázművek jövedelme már teljes mértékben a költségvetést gazdagította. (A magántársaságok mögött álló érdekcsoportok által folytatott propaganda valótlanágát világosan mutatta a Budapesti gázgyár esete is, mely a városi átvétel után is jó üzleti eredménnyel működött.<sup>503</sup>

Egy évszázad távlatából visszatekintve bizonyosnak látszik, hogy a gázgyárért folytatott harc a VEMR részéről nem egyszerűen a világítási monopólium megszerzésért, hanem sokkal nagyobb tétért folyt. A Légszeszvilágítási Társulat megszerzésével a villamos műveknek az volt a legfőbb célja, hogy a gázgyár ne kerülhessen a város kezébe. A gázmű birtokosaként ugyanis város a fogyasztók érdekeit szem előtt tartva letörhette volna az árakat, kiszorítva ezzel a VEMR-et a világítási piacról. A másik mozgatórugó a kecsegtető üzleti haszon megszerzésének reménye volt. A szombathelyi és a soproni példa azt bizonyítja, hogy az ügyben érintett belga pénzügyi csoportok a nyereséges magyarországi városi közművek felvásárlásával tendenciózus tényérésbe kezdtek. A Társulati részvények megszerzésével a VEMR két legyet ütött egy csapásra, mert elhárult az üzleti pozícióit fenyegető veszély, s az értékpapírok révén még jól jövedelmező befektetéshez is jutott. Az elektromos művek tehát nem a város „jóakarója”, hanem természetesen saját üzleti érdekeinek védelmezője volt.

A város indítékait vizsgálva arra a következtetésre juthatunk, hogy a gázmű megszerzésétől remélt anyagi haszon mellett inkább a megváltás fogyasztóvédelmi kihatásai képezték a nyomósabb érvet. A város nem elsősorban a várható pénzügyi előnyök érdekében, hanem a monopóliumhelyzet kialakulásától és a VEMR mögött álló külföldi tőke behatolásától való félelmében akarta a gázgyárat saját irányítása alatt látni. Éhen Gyula koncepciójának megfelelően ugyanis a közösség szolgálatát ellátó intézményeknek köztulajdonban kellett lenniük.

Bár a bírósági ítéletek a gázgyár megváltását megakadályozó részvényeseknek adtak igazat, erkölcsi tekintetben bizonyos mértékig a város is győztesnek érezhette magát, hiszen a közvélemény mellette állt, a VEMR pedig nagyon rossz színben tűnt fel. A botrányos ügy nagy hullámokat kavart, országos visszhangot váltott ki. A haladó gondolkodású várospolitikusok számára intő jel volt a szombathelyi példa, s a légszeszgyár ügye még évek múltán is úgy maradt meg a

köztudatban, mint a monopóliumra törekvő részvénytársaságok közérdekellenes fellépésének iskolapéldája.<sup>504</sup>

A perek elcsitulása után viszonylag hamar helyreállt a béke a Társulat részvényesei között. Erre a kibékülésre az 1902. januári közgyűlésen Dr. Edelman Sebő e szavakkal adta meg a jelet: *„Most már egymást támogatva, egymás iránt bizalommal viseltetve, kéz-kezet fogva törekedjünk előre vinni részvénytársaságunk ügyét”*. Nem tudni, hogy az évekig húzódó ellenségeskedés után kiben milyen mély sérelmek maradtak vissza, s hogy mennyire volt valós a kibékülés. Az elektromos művekkel szembekerült és önérzetükben megsértett Brenner család képviselői például tiltakozásuk jeleként soha sem engedték bevezettetni lakásukba az elektromos áramot. A kezdeti rossz előjelek ellenére az új részvényesek nem bizonyultak rossz gazdának. Az elkövetkezendő évek nem a gázgyár hanyatlását, hanem további töretlen fejlődését hozták.<sup>505</sup>

### **RÉSZVÉNYESEK, TISZTSÉGVISELŐK, ALKALMAZOTTAK**

A részvényesi kör összetételének változása alapján a gázmű ötven éves történetében két fő korszak rajzolódik ki. Az első és egyben a leghosszabb szakasz a megalakulástól 1900-ig tartott, a következő pedig 1900-tól 1921-ig, a részvénytársaság feloszlataáig. Az 1910-es évek folyamán a város eljátszott a gázmű megváltásának gondolatával, de ez az epizód végül nem okozott változást a tulajdonosi körben.

#### **A részvényesek köre a megalakulástól 1900-ig**

A 100.000 forintos alaptőkével megalakult Légszeszvilágítási Társulat részvényesei összesen 500 darab, egyenként 200 forint névértékű értékpapírt birtokoltak. (Az induláskor részvényenként csak 140 Ft-ot fizettek be a tulajdonosok, így a gyár alaptőkéje 70.000 Ft volt. 1885-ben részvényenként újabb 30 Ft-ot befizetve az alaptőkét 100.000 Ft-ra emelték.) A részvényesek reprezentatív névsorán végigtekintve egymás után fedezhetjük fel a városi közéletben meghatározó szerepet játszó személyek neveit. A helyi politikai és gazdasági elit képviselői nem véletlenül tűnnek fel nagy számban az alapítók között. A gázmű a polgárok akaratából, idegen társaságok kizárásával és a város igényeinek szem előtt tartása mellett csak a társadalom szélesebb rétegeinek összefogásával valósulhatott meg. A helyi notabilitások a gázgyár létesítését közügynek tekintették. A közéleti szereplők városuk iránti elkötelezettségükből fakadóan, de már csak társadalmi helyzetüknél fogva, a közvélemény velük szemben támasztott elvárásaitól ösztönözve sem tarthatták távol magukat az alakulófélben levő Társulattól. A részvényjegyzésben a tehetősebb, üzleti érzékkel megáldott polgárok egyúttal a jó befektetési lehetőséget is meglátták.<sup>506</sup>





5. KÉP A SZOMBATHELYI LÉGSZESZVILÁGÍTÁSI TÁRSULAT RÉSZVÉNYE



6. KÉP A SZOMBATHELYI LÉGSZESZVILÁGÍTÁSI TÁRSULAT GÁZ FALIKART ÁBRÁZOLÓ KÖRPECSÉTJE

A részvényesi kör összetételére jellemző, hogy a város leggazdagabb üzletemberei, kereskedők, iparosok, pénzemberek és a háztulajdonosok alkották az alapítók legnépesebb csoportját. Ezt a réteget képviselte Markovics József iparos, Nigszty József faiparos, Szabó Ferenc lakatos, Holczheim Károly ácsmester, Brenner János építész, Pillich Ferenc gyógyszerész, a Spitzer testvérek, Kelemen János, Geiszt Lajos és Tempel Ferenc kereskedők, és a Cserer, Hodossy, Lang és Wolf ismert vállalkozói családok képviselői, valamint Mayer József, Hágel Benő, Reitermayer József és Rechnitzer Salamon háztulajdonosok. A részvényesek között helyet foglaltak az értelmiségiek is: Szabó Ferenc, Eredics Ferenc, Szabó László ügyvédek, valamint Kuncz Adolf tanár és természettudós. A magánemberek mellett az alapítók sorában külön megemlíthető a Szombathelyi Kereskedelmi Ipari és Földművelési Bank és Szombathely városa.<sup>507</sup>

Más vizsgálódási szempontot választva feltűnik, hogy a Társulat alakuló közgyűlésén megjelentek felét a városi közgyűlési képviselők tették ki. Ők alkották a városvezetésben azok csoportját, akik a légszeszgyár létesítésének, de általában véve a modernizációnak legkövetkezetesebb hívei voltak. Az igazsághoz tartozik ugyanakkor, hogy a részvényesek közötti magas városi képviselői arány összefüggött a virilizmus intézményével is, mert a fent említett vállalkozók nagy jövedelmüknek, illetve adójuknak köszönhetően automatikusan képviselőtestületi tagok is voltak. A 23 városi képviselő – és egyben légszeszgyári részvényes – többsége virilis volt, s csak heten kerültek választás útján a közgyűlésbe. A meglévő üzleti érdekeltség ellenére megállapítható, hogy többségüket nem a nyereszkeszándék, hanem a jó ügy iránti buzgalom, a település fejlesztése melletti elkötelezettség, és a lakosság hathatósabb érdekvédelmének reménye vitte az alapítók táborába.<sup>508</sup> A századfordulóig eltelt időszakban további jónevű üzletemberek tűntek fel a részvényesek listáján, Zimmermann Károly, Pick Vilmos kereskedők, Schuster Gyula üveg és porcelánkereskedő, Feldmann D. T. élelmiszerkereskedő és a divatáru kereskedő Stadler testvérek. De ugyanígy megtalálhatók voltak a sorban az aktív közéleti-politikai szerepet vállaló értelmiségiek is, mint Dr. Grimm Károly, Éhen Gyula és Brenner Tóbiás, későbbi polgármesterek. A pénzintézetek közül a Szombathelyi Takarékpénztár fektetett tőkét társulati részvényekbe.<sup>509</sup>

A felsorolt szombathelyi részvénytulajdonosok mellett az értékpapírok másik fele a megalakulásától kezdve egészen 1900-ig két, egymással szoros kapcsolatban álló család, a Patzenhoferek és a Rothermannok kezében voltak. A hazai cukoripar megteremtőiként közismert tőkeerős családok 205 darab, összesen 41.000 forint névértékű részvényt birtokoltak. Az értékpapírok ifjabb és idősebb Patzenhofer Konrád, Patzenhofer Alfréd, Patzenhofer Anna, Patzenhofer Irma, Patzenhofer Olga, ifjabb és idősebb Patzenhofer Matild, Patzenhofer Rudolf és lovag Rothermann Rezső nevére voltak kiállítva. E befektetők Szombathelyen „idegennek” szá-

mítottak, nem volt különösebb kötődésük a városhoz. Sopron és Komárom megye területén működtek gyáraik, de a vassurányi kastély és a környékbeli földek jelentős részének birtokosaként Vas megyében sem volt ismeretlen a nevük. Vélhetően éppen ennek köszönhetően értesültek a légszeszgyár megalakulásáról és a befektetési lehetőségről.<sup>510</sup>

E két család részvényesei a Társulat életének passzív szemlélői voltak. A közgyűléseken soha sem vettek részt, még meghatalmazottakon keresztül sem érvényesítették szavazati jogukat. Mindez azt igazolja, hogy számukra az értékpapírok megvásárlása nem jelentett többet pusztán üzleti befektetésnél. Ha a Légszeszvilágítási Társulat életében, sorsának alakulásában nem is, de létrejöttében meghatározó szerepet játszott a két család. Az 1870-es évek elején, a város látványos növekedésének és viharos gazdasági fejlődésének előestéjén ugyanis Szombathelyen még nem akkumulálódott olyan tökemennyiség, mely lehetővé tette volna, hogy a gázmű pusztán a helyi polgárok összefogásával valósulhasson meg. A polgárság igényei egy lépéssel megelőzték a város anyagi lehetőségeit, ezért volt szükség külső források, „idegen” tőke bevonására.<sup>511</sup>

A századfordulóig eltelt három évtized alatt a fent vázolt tulajdonosi körben csak egy átlagos mértékű kicserélődés zajlott le, a részvényesi kör összetétele alapvetően nem strukturálódott át.

### **A tulajdonosi kör megváltozik (1900)**

1900 folyamán a VEMR – a mögötte álló belga tőke érdekérvényesítőjeként – szerezte meg a Légszeszvilágítási Társulat részvényeinek többségét. A „hatalomátvételhez” szükséges értékpapír mennyiséget képtelenség lett volna megszerezni azoktól a szombathelyi polgároktól, akik alapító tagjai voltak a Társulatnak, és azoktól sem, akik valamivel később szereztek ugyan részesedést, de a város érdekének elkötelezett védelmezői és a gázgyár város számára történő eladásának hívei voltak. A VEMR számára a részvénytöbbség megszerzésére egyetlen esély kínálkozott: a városhoz érzelmileg nem kötődő, a részvények eladásában pusztán üzleti tranzakciót látó Patzenhofereket és Rothermann Rezsőt kellett megkönyékezniük, és rábírnuk az értékpapírok eladására. A villamos művek minden bizonnyal ellenállhatatlan ajánlattal kereste meg a fenti családokat, mert azok az összes birtokukban levő részvényt átadták. Az ezen kívül szükséges további kb. 50 darabot a VEMR a szombathelyi illetőségű részvényesektől csak nagy ügyel-bajjal, esetenként csalárd módon, vagy a névérték kétszeresét kifizetve tudta megszerezni.<sup>512</sup>

A villamos művek akciójának eredményeként a részvényesek köre drasztikusan megváltozott. Míg egyik oldalról a régi helybeli részvényesek jó része megtartotta értékpapírját, a másik oldalon teljes kicserélődés történt, 29 új tulajdonos jelent meg. Közülük a villamos művekhez

szorosan kapcsolódó közismert személyek a következők voltak: gróf Batthyány Lajos ikervári földbirtokos, a VEMR elnöke, Gothárd Jenő földbirtokos és gépészmérnök, a VEMR igazgatója, Dr. Edelmann Sebő a főgimnázium és a VEMR igazgatója, Polgár Bertalan VEMR üzletvezető, Kliegl József és Dalmady Ödön elektromérnökök. Rajtuk kívül ismertebbek voltak még a városi közéletében Feldmann Bódog ügyvéd, Gerő Ferenc, a kultúrmérnöki hivatal főmérnöke valamint Grünwald Ödön kereskedő és Kaffer Béla laptulajdonos.<sup>513</sup>

Az elkövetkezendő évek folyamán az új részvényesek többsége megtartotta értékpapírjait, s ezáltal állandó tulajdonosnak bizonyult. A gázgyárért folytatott harc során elmérgesedett helyzet ellenére Éhen Gyula és Szombathely városa sem szakította meg kapcsolatát Társulattal, megtartották részvényeiket.<sup>514</sup>

### **A gázmű a város kezébe kerül**

A városnak 1912 végén – mivel egyes tulajdonosok hajlandónak mutatkoztak arra, hogy megváltjanak részvényeiktől – lehetősége nyílt arra, hogy megszerezze a tulajdoni többséget a Légszeszvilágítási Társulatban, sőt újra felvetődött a gázgyár teljes megváltásának gondolata is. Az értékpapírjaik eladására ajánlkozók között ott szerepelt Batthyány Lajos, aki azt az akkor már hivatalosan is az ő tulajdonát képező 265 darab részvényt kínálta eladásra, mely annak idején a légszeszgyár körüli harcot kiobbantotta. Ezáltal ismét megbizonyosodhattak a kételkedők, hogy 1900-ban valóban a VEMR vásároltatta össze ezeket a látszat kedvéért akkor még különböző nevekre íratott részvényeket.<sup>515</sup>

A városi képviselők 1913 folyamán kezdtek el érdemben tárgyalni a gázmű esetleges átvételéről, de a létesítmények műszaki állapota és a vállalat jövedelmezősége feletti aggodalmak miatt a nagy horderejű kérdés eldöntést sokáig halogatták. Hogy tisztább képet kapjanak a gázmű értékéről, 1913 folyamán több független szakértővel is megvizsgáltatták berendezéseit. A beérkezett véleményezések megegyeztek abban, hogy a gázgyár még hosszú évekig jól használható marad, de egyes egységei komoly felújításra és bővítésre szorulnak. A szakértői vélemények a Batthyány-féle részvények megvételét célszerűnek találták, mert a városnak a tulajdoni többség birtokában lehetősége lett volna *„hogy az üzletet oly módon vezesse és fejlessze, amint az a város érdekében fekszik. Így pl. leszállíthatja a városi épületek világításáért és az utcai világításért fizetett díjakat azok felére.”* A közgyűléseken hozott döntésekben a többségi tulajdonos városnak lehetősége nyílt volna arra, hogy megakadályozza a gázmű leamortizálódását. Emellett a szükséges fejlesztéseket is el lehetett volna indítani, melyre különben aligha került volna sor, hiszen nem volt remélhető, hogy a részvényesek önszántukból nagy összegeket fordítanak majd arra az

üzemre, mely pár év elteltével úgyis kicsúszik a kezükből. A gázmű teljes megváltását a szakértők nem tartották sem szükségesnek sem célszerűnek, mert abban az esetben minden fejlesztést a városnak kellett volna állnia. Ha viszont csak többségi tulajdonosi pozíciót szerzett volna a város, a beruházásoknak csak a saját részvényhányadára eső részét kellett volna állnia, míg a fennmaradó összeg a többi tulajdonost terhelte volna.<sup>516</sup>

1914 tavaszán a kérdés eldöntését már sokadszor, s mint utólag kiderült, ezúttal véglegesen elnapolták. A világháború kitörése végleg meggátolta a gázgyár megváltásának előkészítését, melyhez egyébként már kezdettől fogva érezhetően nem túl nagy lelkesedéssel fogott hozzá a város. Vonakodása a fent ismertetett érveken túl azért is érthető volt, mert a gázmű megszerzéséhez újra jelentős kölcsön igénybevételére lett volna szükség, miközben a századfordulón felvett hitelek miatt a város adósságállománya már amúgy is kezdett kezelhetetlenné válni. A gyár megváltásának azért sem lett volna sok értelme, mert a Társulat monopóliumának lejártá már nagyon közeli volt. A háború miatt működésképtelenné vált Társulat végül 1921-ben kimondta saját feloszlását. A gázmű a város kezébe került, s ezzel a részvénytársasági forma megszűnt.<sup>517</sup>

### **Vezetőség és alkalmazottak**

Az alapszabályok értelmében a Társulat ügyeit az ötévenként választott igazgatóság vezette. A 12 fős testület feladata volt a vállalat és az alkalmazottaknak irányítása, a mérlegek és leltárak elkészítése. Az igazgatóság munkáját az igazgató elnök vezette és egy három tagból álló felügyelő bizottság ellenőrizte. A Társulat gazdálkodására, fejlesztésére kiható döntések a minden év elején megtartott közgyűléseken születtek. A részvényesek itt ismerhették meg az üzleti eredményeket, és véleményezhették az igazgatóság éves munkáját. Döntöttek a nyereség felosztásáról és megválasztották a vezetőséget.<sup>518</sup> A Társulat első elnöke a gázgyár megalakítása körül legserényebben tevékenykedő Pillich Ferenc lett. Utódai közül Németh Imre 1879-től tíz éven át, majd Brenner János 1890-től szintén tíz éven át viselte e tisztséget. Leghosszabb ideig, 1901-től a részvénytársaság felszámolásáig Edelman Sebő volt az igazgató.<sup>519</sup>

A vállalat az adminisztratív munkát végző dolgozók mellett egy „légszeszmestert”, két lámpagyújtót, szerelőket és a gyártelepen segédmunkásokat foglalkoztatott. A légszeszmester a gázgyártás folyamatát irányította. E munkakör nagy szakmai felkészültséget igényelt, ezért – főleg a kezdeti időkben – nem volt könnyű e posztra alkalmas szakembert találni. 1873-1879 között Schindler Simon, utána Prinoth József, a századfordulón Zöhrer György töltötte be az állást. A két lámpagyújtó szolgálati idejében külön őrszobában állomásozott. A vállalat indulásakor Szukics Antalt és Lábos Józsefet alkalmazták lámpagyújtóként.<sup>520</sup>

## A GÁZMŰ FEJLŐDÉSE ÉS GAZDÁLKODÁSA (1872-1922)

### A gázgyár fejlődésének főbb állomásai 1872 és 1922 között

A gázgyár fejlesztésének történetén végigtekintve bizonyos ciklikusság figyelhető meg. A megalakulástól kezdve nagyjából tízévenként került sor egy-egy nagyobb beruházási hullámra, a berendezések cseréjére, a termelőkapacitás és a hálózat növelésére. Ezt az évtizedes periódusokkal ismétlődő ritmust csak az első világháború kirobbanása törte meg. A Légszeszvilágítási Társulat tökeerejét és gondos gazdálkodását mutatta, hogy a szükséges beruházásokat a gyár történetének első ötven éve alatt lényegében mindig saját erőből tudta fedezni.

A megalakulás után az első jelentős fejlesztésekre az 1880-as évek elején került sor. 1882-től egy nagyfogyasztóval, a Déli Vasút Társasággal gyarapodott a gázigénylők köre. A főcsővezeték meghosszabbítása és a lámpák felszerelése a vasútállomáson 10.000 Ft-ba került, melyet a Légszeszvilágítási Társulat a tartalékalapból fedezni tudott. 1883-ban a megnövekedett fogyasztás kielégítésére a retorták számát 10-re, a korábbi kétszeresére bővítették. A következő évben a gyártelepen történtek nagyobb beruházások, mivel a termelő kapacitás emelkedése miatt bebizonyosodott, *„hogy a légszesztartó építése és nyomásszabályozó felállítása elkerülhetetlenül szükséges”*. A második gáztároló harang befogadóképessége az elsőnek több mint kétszerese, 700 m<sup>3</sup> volt. Az ehhez szükséges 20.000 Ft-ot a tartalékalapból és kisebb részben hitelből fedezték.<sup>521</sup>

A második beruházási periódus 1890-ben indult, a légszeszgyár és a MÁV között létrejött megállapodással, melynek alapján a vasúti társaság műhelyében és fűtőházában létesült gázvilágítás. Ugyancsak ebben az évben került sor a gázgyár telepén egy új, nagyobb szénraktár építésére *„a megnagyobbodott üzemhez multhatatlanul szükséges szénmennyiség befogadására”*, *„miután a meglevő kőszénraktár felette kicsiny és tűzveszélyes”* volt. 1891 folyamán újabb jelentős fejlesztés vált szükségessé, mert kiderült, hogy *„a meglevő 5-ös és 3-as kályha teljesen használhatatlan állapotban van, és pedig oly mértékben, hogy velük a légszesz gyártást tovább folytatni nem lehet.”* Az elhasználódott berendezések kiváltására és a gáztermelés további fokozása érdekében két ötös és egy hármas retortakályhát építettek. A korszerűbb, W. Bäcker szabadalma szerint készült „félgenerátor rendszerű” kályha legfőbb előnye abban állt, hogy a füstgázok hőjének felhasználásával gazdaságosabban működött, és a légszesztermelést is fokozta. A 13 retortával már napi 1.300 m<sup>3</sup> gázt tudtak fejleszteni. 1891-ben létesítettek még egy gőzkazánt is, a következő évben pedig a MÁV mozdonyszerelő csarnokába és új műhelyébe is gázvilágítást szereltek. Az 1891-93 között lezajlott fejlesztések 23.000 Ft-os költségét a Társulat saját erőből finanszírozta.<sup>522</sup>

A beruházások azután sem álltak le, hogy a gázgyár a VEMR érdekkörébe került, hiszen az új részvényeseknek is érdekükben állt a vállalat nyereségességének fenntartása. Az új igazgatóság 1902-ben azzal kezdte tevékenységét, hogy szakértők bevonásával az összes épületet, gyári berendezést és a csövezeteket is átvizsgáltatta. Ezután 24.000 koronás költséggel kibővítették a szénraktárt, a műhely helyiséget és a lámpagyújtók őrszobáját. Kijavították a kerítést, csatornázták a gyártelepet. A város területén az előregedett illetve a csatorna és vízvezeték építés miatt megsérült csöveket 15.000 koronás költséggel kicserélték. Emellett – felismerve, hogy a gázgyár műszaki létesítményei az elhasználódás miatt állandó javítást igényelnek – létrehozta a „karbantartási alapot”, ahová évente befizették a nyereség bizonyos százalékát. A következő évek folyamán a kályhákat javíttatták ki, 1905-ben pedig egy teljesen új 7 retortás kályha is készült. 1905 és 1908 között jelentősen meghosszabbították a csövezeteket, 13.600 korona értékben.<sup>523</sup>

A negyedik fejlesztési periódus 1910-ben indult, amikor a régi, kisebb kályhák helyett 2 darab hét retortásat építettek. A gyár ezután napi 2.500 m<sup>3</sup> gáz előállítására is képes volt a három darab hetes kályhával. 1911-ben felújították a gyár magas kéményét és átépítették a gépházat; új vezetékszakaszok is készültek. Az említett munkálatok összesen közel 20.000 koronát emésztettek fel. A gyárhoz ekkor egy 1.700 négyszögöles telek tartozott, melyből 1.060 m<sup>2</sup> volt beépítve földszintes épületekkel. A világháború kitörésének évében a gázgyár épületeit tatarozták és a két hetes retortakályhát javították ki, összesen 6.000 koronáért. Megkezdték egy gázszívó telep felépítését is, melynek gépeit és csöveit a háborús viszonyok miatt késve kapták meg, így a felszerelés 1915-re húzódott át. A világháború éve alatt nagyobb fejlesztésekre már nem kerülhetett sor, a szén és munkaerőhiány fokozódásával a gyár működtetése egyre súlyosabb akadályokba ütközött. A vezetőség áldozatos munkájának, sok utánajárásának köszönhetően – ha korlátozott mértékben is –, de a háború végéig sikerült fenntartani a szolgáltatást. (Más városokban – így a közeli Sopronban is – már jóval hosszabb idő óta szünetelt a gázellátás.) 1917-re a termelés annyira visszaesett, hogy a gázgyár már csak magáncélra tudott elegendő légszeszt biztosítani. Az év decemberétől ezért a közvilágításról a VEMR gondoskodott, 254 darab ideiglenes jelleggel felszerelt elektromos izzólámpával.<sup>524</sup>

A működésképtelenné vált gázgyár részvényesei – figyelembe véve a vállalat kilátástalan helyzetét, és az ötven éves monopólium két év múlva esedékes lejáratának közeledtét – 1920. szeptember 28-án a következő határozatot hozták: *„Tekintettel arra, hogy a légszeszvilágítási társulat 1919. év január hó 7. napjától kezdve szénhiány miatt kénytelen volt üzemét beszüntetni és kilátást sem nyert arra, hogy az üzem újrafelviteléhez szükséges gázszeszt a közel jövőben beszerezheti; és mert ennek folytán a társaság alapszabályszerű célját: a városnak légszeszszel való*

*ellátását megvalósítani nem képes: a közgyűlés ... elhatározza a részvénytársaság feloszlását.”*

A város hamarosan felvásárolta az összes részvényt, majd 1921 augusztus 27-én a Légszeszvilágítási Társulat „*felszámolás folytán megszűnt.*” A gázgyár a továbbiakban városi közüzemként működött, termelése 1921 nyarán indult újra.<sup>525</sup>

### **A gáztermelés alakulása**

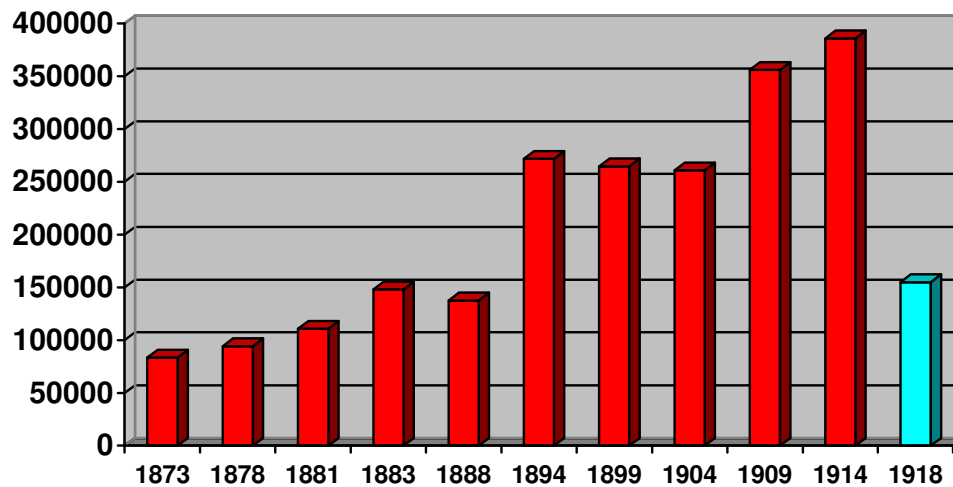
A szombathelyi gyár, a hazai vállalatokhoz hasonlóan osztrai (sziléziai) gázzsénből állította elő a világítógázt. A légszeszgyár vezetősége a századfordulón kísérletezett a gondolattal, hogy hazai alapanyagból termeljen gázt, de a próbálkozások nem vezettek sikerre, mert a Magyarországon fellelhető szenek minősége és mennyisége nem volt megfelelő. (A háborús körülmények között viszont szén hiányában, a működőképesség fenntartása érdekében közönséges fával is be kellett érni, melyet Németújvárról szállítottak.)<sup>526</sup>

A gáztermelés napi maximuma a kezdeti években a kettő- és háromretortás kályhával 300 m<sup>3</sup>-t ért el. Az évi termelés a 70-es évek végétől meghaladta a 100.000 m<sup>3</sup>-t. 1883-tól a retorták számának megduplázása a termelés ugrásszerű növekedését vonta maga után. A Légszesztársulat közgyűlése is elégedetten állapította meg, hogy „*az 1883-ik évben a légszesz gyártás terén ...szép előmenetel mutatkozik*”. Az előállított gáz mennyisége évi 148.300 m<sup>3</sup>-re, a napi maximális kapacitás 700 m<sup>3</sup>-re emelkedett. Az 1880-as évek további részében azonban nagyon lelassult a növekedés, sőt visszaesett a termelés, melynek elsősorban az volt az oka, hogy a korszak világméretű gazdasági depressziója Szombathelyen is éreztette negatív hatását. A Társulat kénytelen volt konstatálni, hogy a város és a magánfogyasztók rossz anyagi helyzetük miatt takarékoskodni kezdtek. A gázmű a fogyasztás ösztönzésére 1886-ban 20 kr-ról 19 kr-ra szállította le az árat, de áttörést csak az 1890-es évek javuló gazdasági környezete hozott. Az ekkor megvalósított gázüzemi fejlesztések ugrásszerűen megnövelték a termelést, illetve a fogyasztást. Az 1890-es évek elejétől a gázgyártás volumene meghaladta az évi 200.000 m<sup>3</sup>-t, míg napi lehetséges maximum 1.300 m<sup>3</sup>-re nőtt. 1894 és 1899 között, ha csak kis mértékben is, de visszaesett a termelés. Ennek az volt az oka, hogy a városban megindult az áramszolgáltatás, és a légszeszfogyasztók egy része átállt a villamos világításra. Az 1900-as évek elején végrehajtott beruházások hatása az 1904. év adatain még nem érzékelhető, mert a gázgyár 1902-től elveszítette egyik legnagyobb fogyasztóját, az elektromos világításra átállt Déli Vasúti Társaság személyében, melynek addig évi 40-45.000 m<sup>3</sup> légszeszt szállítottak. A termelés növekedésére is kiható korszerűsítés hatása így néhány évvel eltolódva jelentkezett csak. Az 1910-ben indult negyedik nagy fejlesztési periódus termelésbővítő hatása az 1913-as adatokon észlelhető. Az éves termelés ekkorra meghaladta a



400.000 m<sup>3</sup>-t, a napi kapacitás a 2.500 m<sup>3</sup>-t. A gyár megalakulásától az első világháborúig terjedő 40 éves időszakban az évi termelés több mint négyszeresére, a kályhák napi termelési kapacitása több mint nyolcszorosára nőtt. (A 6. diagram utolsó oszlopa nem illeszkedik szervesen a sorba, az 1918-as adat nem a gázgyár valós termelőképességéről, hanem a háború miatt bekövetkezett visszaesésről ad hű képet.)<sup>527</sup>

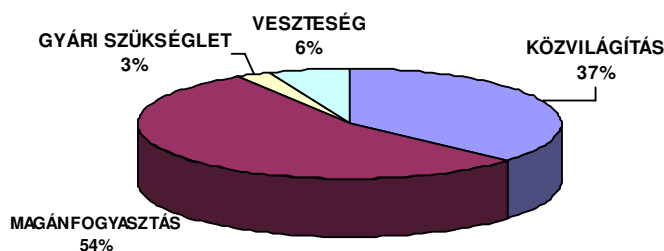
6 ÁBRA A SZOMBATHELYI LÉGSZESZGYÁR TERMELÉSÉNEK ALAKULÁSA (m<sup>3</sup>), 1873-1918<sup>528</sup>



A gázfelhasználás szerkezetének vizsgálata is érdekes eredményeket ad. Az előállított összes gázmennyiség háromféle módon hasznosult. A legtöbb gázt mindvégig a magánfelek fogyasztották, a városi közvilágítás a második legnagyobb felhasználó volt. Kisebbségi részt képviselt a gázgyár saját fogyasztása, s végezetül nem volt elhanyagolható a „párolgási veszteség” sem. Ezek egymáshoz viszonyított aránya az évtizedek folyamán bizonyos változást mutatott. Az indulás éveiben a magánfogyasztás a termelt gázmennyiségnek kb. 55%-át tette ki, míg a közvilágítás kb. 35%-ot használt fel. Az 1880-as évekre a magánfogyasztás aránya 60-65%-ra nőtt, mert a város által takarékosági okokból leredukált közvilágítás részesedése 24-30%-ra esett vissza. A közvilágítás későbbi erőteljesebb fejlesztésének köszönhetően ez az arányeltolódás csak átmeneti jelenségnek bizonyult, sőt a folyamat a visszajára fordult és az 1900-as évek folyamán 52-54%-os magánfogyasztási, illetve 37-39%-os közvilágítási részesedési arány rögzült. A légszeszgyár helyiségeinek fűtésére, gépek üzemeltetésére felhasznált gáz mennyisége az össztermelés 3-5%-át tette ki. A párolgási veszteség meghaladta a gázgyárak átlagos értékeit, mert a szombathelyi csővezeték szűk keresztmetszete a fogyasztók zavartalan ellátása érdekében a gáznyomás fokozását tette szükségessé. A nagyobb hálózati nyomás miatt nőtt az elillanó gáz mennyisége is. A párol-

gási veszteség az 1880-as években 7% körül állandósult, de a vezeték minőségének romlása miatt egyre emelkedett, s 1890-es évekre elérte a 15%-ot. A gázgyár új igazgatóságának egyik első feladata ezért a csőhálózat kijavítása volt, minek eredményeként 1906-tól kezdve sikerült 5%-ra lenyomni a veszteség mértékét. Ezután már csak nagy csőtörések következtében fordult elő, hogy az elillanó gáz mennyisége elérte a 8%-ot. A gázfelhasználás szerkezetében rögzült átlagos arányokat a 7. számú ábra tortadiagramja szemlélteti.<sup>529</sup>

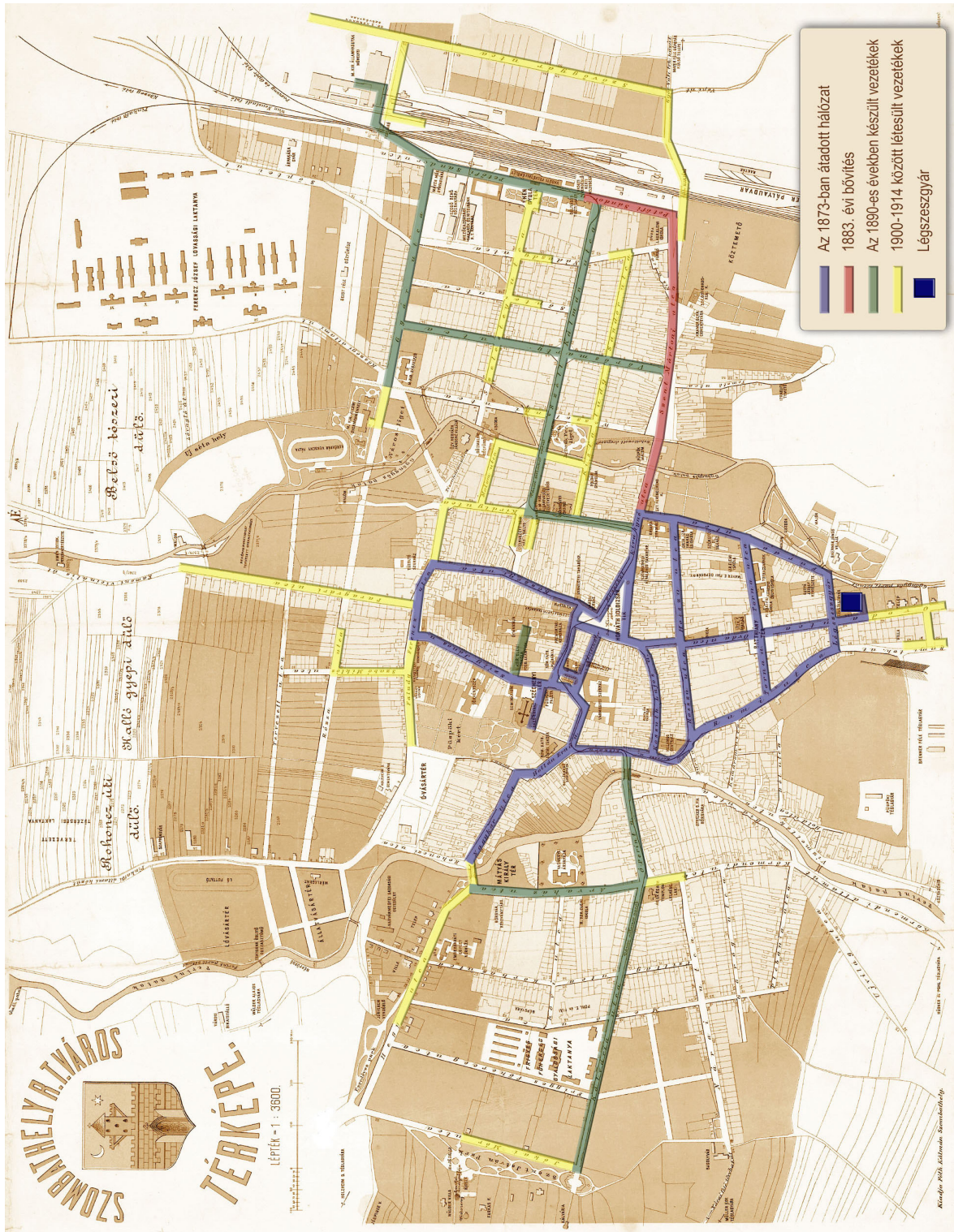
7 ÁBRA A GÁZFELHASZNÁLÁS SZERKEZETE 1910-BEN<sup>530</sup>



A kor gázfejlesztő technológiájával nagyjából a légszeszgyár egész működése alatt azonos termelési eredményeket tudtak elérni. Egy mázsza kőszénből átlagosan 26-27 m<sup>3</sup> légszeszt nyertek ki, ez némileg alatta maradt más magyarországi gyárak 28-30 m<sup>3</sup>-es teljesítményének. Mászánként 63 kg kokszt és 5 kg kátrány melléktermék maradt vissza, az országos átlagnak megfelelően.<sup>531</sup>

### A csőhálózat kiterjedése

Az 1873-ban létesült hálózat 20 utcát illetve teret hálózott be, s jórészt a belváros ellátását szolgálta. A Piac tér és Gyöngyös utca (*ma Fő tér*), Forró utca (*ma Kossuth utca*), Belsikátor, Úri utca (*ma Széchenyi utca*) által határolt központtól nyugatra a Széchenyi tér (*ma Berzsenyi tér*), Templom tér, Kámoni utca (*ma Szily János utca*), Iskola utca (*ma Hollán Ernő utca*), Kis- és Nagykar utca, Kereszt utca (*ma Kiskar utca*), északra a Kőszegi és az Új utca (*ma Petőfi utca*), délre, a légszeszgyár irányában a Hosszú utca (*ma Thököly utca*), Óvoda utca (*ma Rákóczi utca*), Batthyány tér, Rumi utca (*ma Mátyás király utca*), Torna utca (*ma Zrínyi utca*) és Fürdő utca (*ma Aréna utca*) vonalán haladt a vezeték. Évtizedek multával a belvárost határoló, a gázgyár létesítéskor még ritkán lakott utcák is egyre jobban benépesültek, sőt a település területe az 1880-as



13. TÉRKÉP A SZOMBATHELYI GÁZVEZETÉK TÉRKÉPE (1914)

évek közepén Szentmárton és Óperint csatlakozásával is tovább bővült. E városközponttól távolabb eső területek hosszú ideig nem kaptak légszuszvilágítást.<sup>532</sup>

A csőhálózat első komolyabb bővítésére a Társulat megalakulása után tíz évvel került sor. 1882-ben az akkor még különálló falu, Szentmárton kapott légszuszvilágítást, annak köszönhetően, hogy a vasút közelében feküdt. 1882-ben ugyanis a Déli Vasút megrendelte a Légszuszvilágító Társulathoz állomásépületének gázvilágítását, s az ehhez szükséges csöveket a belváros felől a vasútig csak a községet átszelő országút mentén fektethették le. Ennek alkalmával a városvezetés felkérte a Társulathoz, hogy a vezeték vonalán közvilágítási lámpákat is állítsanak fel. A város a lámpák üzemeltetésére évi 150 Ft fizetését magára vállalta, kijelentve, hogy „*a légszuszvilágítás keresztülvitele a közbiztonság és közlekedés tekintetéből a városi községnek is érdekében áll.*” A munkálatok ősszel indultak meg, s a vezetéket 1883-ban kapcsolták a hálózatba. A város saját nagyvonalúságának eredményét két évvel később tapasztalhatta meg, amikor Szentmárton község csatlakozásával Szombathely egy modern gázvilágítással ellátott utcával gyarapodott.<sup>533</sup>

A másik falusias, sötét városrész, Óperint helyzete sem volt sokáig tartható, mert főutcája „*a város egyik legélénkebb forgalmi útja*” volt. A gázlámpák felállítására itt is nagy szükség lett volna, de a gázművet semmi sem motiválta a hálózat ilyen irányú kiterjesztésére. A közvilágítás fogyasztása ugyanis önmagában nem képviselt olyan nagyságrendet, hogy az ebből származó bevétel fedezte volna a csőhálózat lefektetésének magas költségeit. A Társulathoz nem is kényszeríthette volna a város a vezeték kiépítésére, mert a szerződés 18. §-a értelmében a gázmű csak akkor volt köteles vállalni egy ilyen beruházást, ha a felállítandó közvilágítási lámpák mellett jelentős magánfogyasztás is biztosítva volt. A ritkán lakott városrész szegény polgárai ezt nem garantálhatták, ezért a város – a probléma súlyosságát belátva – 1890-ben magára vállalta a kiépítés 2.600 Ft-os költségét, annak dacára, hogy azt is jól tudták, hogy az „*Ó-perinti utcának légszuszszel leendő világítása a kőolaj világításnál sokkal többbe kerül.*”<sup>534</sup> A munkálatok 1891 augusztusban kezdődtek, s november 28-án az addig elhanyagolt Óperint utcában is felgyúltak a gázlángok. Eközben elkészült a MÁV műhely vezetéke is, a Vasút utca nyomvonalán. Az év folyamán kb. 3.000 méter hosszú vezetéket fektettek le.<sup>535</sup>

1891-ben azonban már hiába fordultak a Kálvária utca lakosai a tanácshoz azzal a kéréssel, hogy az ő utcájukban is létesüljön gázvilágítás, mert a város egy újabb nagy költségkihatású beruházást nem tudott finanszírozni. Egyedül a városközpontoz tartozó Király utcába, s innen folytatólagosan a Széll Kálmán utca elejére terjesztették ki a vezetéket 1894-1895 folyamán, de a Kálvária és a többi, a belvároson kívül eső, egyre jobban kiépülő utcák lakosainak a jó közvilágítás megteremtésére még éveket kellett várniuk. A nyugati és keleti irányban egyaránt dinamiku-

san terjeszkedő város két átellenes végén, a növekedés tengelyét képező Kálvária és Széll Kálmán utcákban volt a legnagyobb szükség modern világításra. A város végül 1896-ban szánta el magát cselekvésre, amikor megbízták a „közvilágítást fejlesztő bizottság”-ot, hogy mérje fel a közvilágítás állapotát és határozza meg a fejlesztés szükséges irányait. Az Éhen Gyula polgármester vezetésével munkálkodó bizottság fontos megállapításokat és javaslatokat tett (többek között követendő elvként mondták ki, hogy a gázlámpák a nagyforgalmú utcákban 50 méternél ne legyenek távolabb egymástól). A Kálvária és Széll Kálmán utcákban a gázvilágítás kiépítését elodázhatatlannak minősítették. Ennek köszönhetően 1897-ben a Kálvária, Széll Kálmán, valamint az Árvaház utca (*ma Dózsa utca*), a Gyár (*ma Semmelweis utca*), Harmat utca (*ma Vörösmarty utca*) mentén is felállították a lámpákat. Az év folyamán 1.800 méter hosszú vezetékét fektettek le, a gázvilágítással ellátott utcák és terek száma ezzel 29-re nőtt.<sup>536</sup>

További jelentősebb fejlesztésekre csak a századforduló után került sor. A Légszeszvilágítási Társulat új tulajdonosai a gyár átvétele után a gyakori csőtörések miatt azonnal a vezetékrendszer javításával kezdték tevékenységüket. A munkálatokkal azért is igyekeztek, hogy az éppen akkor folyamatban levő utcaburkolási program lezárulta előtt be tudják fejezni a szükséges cseréket. 1901-ben az Erzsébet királyné utcában (*ma Fő tér*) cserélték ki a régi, korrodált csöveket, majd a Vasút és a Rumi utcai vezetékek átmérőjét bővítették. A újonnan épített vasútállomás megnyitása kapcsán az oda vezető Petőfi és Szelestey utcákban is kiépítették a vezetékét.<sup>537</sup>

Az új igazgatóság első öt éves ténykedése alatt 1.343 méterrel nőtt a hálózat hossza, elsősorban a keleti és a nyugati városrészen. (Gyámolda, Széll Kálmán, Szelestey, Söptei, Wesselényi, Király, Hegy, Jókai, Rumi utca és Belsikátor.) A hálózat kiterjesztésével a belvárost közvetlenül övező városrészek, a Villanegyed, a Szent István park és Millenniumi park világítása is megoldhatóvá vált. A vezetékrendszer egyes szakaszainak lezárhatóságára, elszeparálására csőtöréskor, szereléskor nagy szükség lett volna. A szombathelyi hálózat eredetileg nem így készült, ezért erről is az új igazgatóság gondoskodott, s „a csőhálózat tagolhatása végett 9 db. új záró szelep helyeztetett el.”<sup>538</sup> Az 1907-1911 között több mint 3.000 méterrel nőtt a vezetékrendszer hossza. A hálózatot bővítették a keleti városrészen és kiterjesztették az északi, illetve a vasúton túli városrészekre is. (Szabó Miklós, Paragvári, Kisfaludy, Széll Kálmán, Wesselényi, Nádasdy, Söptei, Szelestey, Szövőgyár, Rumi és Rákóczi utca.) Az utolsó vezeték bővítésre 1914-ben került sor, amikor a Március 15-e téren felépült szálloda két oldalán és a nagyposta mellett nyitott utcán fektettek csöveket.<sup>539</sup>

Az indulás évében kb. 5.000 méter, 1898-ban már 12.000 méter hosszú volt a vezetékrendszer. A századfordulótól a világháború kitöréséig több mint 27.000 koronát fordított a Társu-

lat a hálózat fejlesztésére. Az ekkorra már 41 utcára (és térre) kiterjedő hálózat elérte a 17.147 métert, a vezeték hossza tehát 1873-1914 között több mint háromszorosára nőtt. A csőrendszer közel 30%-át tették ki a gázmű építésekor lefektetett, s a világháború előtt alaposan megvizsgált, továbbra is kitűnő állapotúnak talált vascsövek. 28%-ot képviseltek az 1890-es években, s valamivel több, mint 40%-ot a századforduló után lerakott újabb vezetékek. Az 1873-ban kiépített csőhálózat a magyarországi átlagnál szűkebbre volt méretezve, ezért a századfordulóra már csak a szokásos 35-40 hgmm-nél jóval nagyobb, 60 hgmm-es gáznyomás mellett tudta biztosítani a fogyasztók ellátását. A gázgyár új igazgatósága az 1900-as évek elejétől kezdve ezért helyezett nagy hangsúlyt a vezetékrendszer bővítésére, egyes szakaszok cseréjére. Ennek ellenére a hálózat keresztmetszet szerinti összetétele még a világháború kitörésének előestéjén sem mutatott túl kedvező képet, bár ez a szolgáltatás minőségét nem befolyásolta. A legbővebb, 70 és 60 mm átmérőjű utcai fővezetékek 13%-kal, 20-30 mm keresztmetszetű elosztó csövek 84%-kal részesedtek a teljes vezeték hosszából.<sup>540</sup>

### **A közvilágítás fejlődése**

A vezetékrendszer hosszának növekedése természetesen maga után vonta a közvilágítási lámpák számának gyarapodását is. (3. táblázat) A gázszolgáltatás megindulásának évében 110 köztéri láng világított, 1877-ben már 126. A lámpák számának emelkedése az 1880-as évek elején megtorpant, sőt látványos visszaesés volt tapasztalható. 1881-ben már csak 82 láng világított. A statisztikai adatok azonban félrevezetők lehetnek, mert elfedik azt a tény, hogy a lámpák számának csökkenése csak látszólagos és átmeneti jelenség volt. A már felállított világító testeket ugyanis nem szerelték le, csak a város rossz anyagi körülményei miatt kellett egy részüket bő egy évtizedre üzemben kívül helyezni. A polgárság igényei aztán az 1890-es évektől gátat szabtak e túlzott takarékoskodásnak. Az addig nélkülözött lámpákat ismét használatba vették, sőt az újonnan fektetett vezetékek mentén továbbiakat állítottak. 1893-ban 153 lámpa volt felállítva, s ezek közül 127 égett rendszeresen. A századfordulón már a meglévő 187 lámpa mindegyike világított. 1901-ben 243 láng égett, s az évek folyamán töretlenül emelkedve az évtized végére számuk meghaladta a 300-at. A világháború idején már 333 lámpa világított. A gázgyár alapításától számított 40 év leforgása alatt a közvilágítási lámpák száma tehát a vezetékrendszerrel megegyező arányban növekedve megháromszorozódott.<sup>541</sup>

3. TÁBLÁZAT A KÖZVILÁGÍTÁSI ÉS MAGÁNHASZNÁLTATÓ LÉGSZESZBERENDEZÉSEK DARABSZÁMÁNAK ALAKULÁSA, 1873-1918<sup>542</sup>

ÉV	KÖZVILÁGÍTÁSI LÁMPÁK SZÁMA	MAGÁN LÁMPÁK SZÁMA	FŰTŐBERENDEZÉSEK SZÁMA
1873	110		-
1877	126	889	-
1878	126	923	-
1880	85	1.184	-
1881	82	1.232	-
1886	99	1.625	-
1887	100	1.669	-
1888	94	1.631	-
1891	109	1.851	-
1892	109	1.803	-
1893	122		-
1894	125	1.959	-
1897	182	1.405	-
1898	187	1.461	-
1899	192	1.519	-
1900	197	1.546	-
1901	243	1.485	
1904	245	1.756	
1905	245	1.756	
1906	255	2.046	
1907	257	2.117	
1908	287	2.175	
1909	288	2.222	
1910	306	2.211	97
1911	312	2.160	115
1912	322	2.140	129
1913	326	2.166	168
1914	333	2.115	180
1915	333	2.061	193
1916	333	2.050	238
1917	-	1.889	251
1918	-	1.763	275

(Az üres cellák hiányzó adatot jelölnek. A kihúzott rovatoknál a megjelölt évben nem létezett, vagy nem volt használatban az adott típusú berendezés)

A fél éjjeli-és egész éjjeli lángok egymáshoz viszonyított arányának változása is a közvilágítás fejlődését mutatta. Míg az indulás éveiben a felállított lámpáknak kb. fele, 48 világított egész éjszakán át, 1888-ban a 77 egész éjjeli láng mellett már csak 18 volt fél éjjeli, 1893-ban pedig 106 egész éjjeli mellett mindössze 16 darab. Tekintettel arra, hogy a fél éjjeli lámpák elenyészően alacsony arányuk miatt már alig eredményeztek számottevő megtakarítást a városnak, ellenben

borult éjszakákon a lakosságnak csak kellemetlenséget okoztak, 1894-ben elrendelték a megmaradt 16 lámpa egész éjjeli lánggá alakítását.<sup>543</sup>

A lámpaállomány nemcsak mennyiségi, hanem minőségi fejlődésen is keresztülment, összetétele egyre korszerűbb lett. Az 1873-ban felszerelt pillangó-égők a korban még modernnek számítottak. Az 1890-es évek elejétől azonban világszerte rohamosan tért hódított a Auer-égő, mely viszonylag kis fogyasztás mellett a régi típusú gázégőkhöz képest sokkal erősebb fényt szolgáltatott, a gázláng fölé helyezett, izzásba jövő fémharisnya révén. A forradalmi jelentőségű újítás híre Szombathelyre hamar megérkezett. A tanács már 1895 őszén felkérte a Társulatot, hogy próbaképpen a városközpontban 10 hagyományos láng helyett Auer-égőket szereljenek fel. A jellegzetesen kékeszöld fényű égők Szombathelyen – az első bécsi próbálkozásokkal egyidőben – 1896 februárjában, a Horváth Boldizsár téren világítottak először. A régi lámpák 12 gyertyának megfelelő fényerejével szemben az új típusú égő 40-45 gyertya lángjával megegyező fényt adott. A próbavilágítás olyan jól bevált, hogy a következő év folyamán az összes hagyományos égőt ilyenre cserélték, a Szentháromság szobor melletti négy lámpát pedig 1901-ben alakították át. A lángok meggyújtását „platina szivacsos” készülékkel végezték. A harisnyákat rendszeresen cserélni kellett, 1 év leforgása alatt kb. 6-8 darab használódott el.<sup>544</sup>

1901-ben a lángokat védő lámpatestek egy részét is korszerűbbre cserélték. A Légszeszvilágítási Társulat a városközpontban, az Erzsébet királyné utcában állította fel mintaképpen az első „hengerüveges árnyék mentes” lámpát, mely típusnak alkalmazása Bécsben és Budapesten addigra már jól bevált. A régi típusú, fordított csonka kúp alakú lámpatestekkel ellentétben az égőt itt egy lefele forduló üvegbúra védte, mely nem vetett árnyékot. Az új lámpa elnyerte a közönség tetszését, ezért a városi tanács 1901. augusztus folyamán a Horvát Boldizsár tér elejétől az Erzsébet királyné utcán át a Sabaria szállóig az összes régi lámpát ilyenre cseréltette. A város 52 korona/darab áron kapta ezeket a *„legujabb rendszerű pompás gázlámpákat, melyeknek felső üvegszerkezete egyetlen darabból való, s ennél fogva a fénykisugárzás sokkal intenzívebb és erősebb, mint a régi szerkezetű lámpáknál”*. Az új típusú lámpa később a város sok pontján megjelent. 1912-ben a Horváth Boldizsár-tér forgalmas északi részén egy 400 gyertya fényerejű, kétlángú ún. „Triumph lámpát” is felállítottak.<sup>545</sup>

Az évtizedek folyamán a lámpatartók minőségi összetétele is javult. A vas falikarok aránya továbbra is magas maradt, 1890-es években a lámpák 74%-a volt fali tartón. A 16%-os vas, illetve 10%-os részesedésű fa kandeláber arány a századfordulóig volt jellemző. A korhadékony és kevésbé esztétikus fa oszlopokat 1900-ban drágább és díszesebb, 3,5 méter magas vas kandeláberekre cserélték le. 100 darab oszlopot a „bécsi angol légszeszgyár társaság”, további 100 da-



rabot a pozsonyi „Moritz Hecht & Sohn” cég szállított. A központi elhelyezésű, többágú vas kandeláberek száma is gyarapodott, mivel a szombathelyi püspök, Hidasy Kornél – tekintettel a hajnali misékre igyekvő hívekre – a Székesegyház elé saját költségén egy díszes háromágú oszlopot állíttatott 1894-ben.<sup>546</sup>

A lámpatartók a kisebb forgalmú, kevésbé kiépült külvárosi utcákban ritkábban álltak, gyakran egymástól 100, esetenként 120 méterre. Mivel kezdetben a belváros egyes térségeiben is túl nagy távolságot hagytak az oszlopok ill. falikarok között, a világítás nem volt mindenhol ki-elégítő. A közvilágítás fejlesztésére életre hívott bizottság 1896-ban általános elvként mondta ki, hogy a nagyobb forgalmú utcákban 50 méterenként kell állnia a lámpáknak. A századfordulóra ez az elv érvényesült a gyakorlatban. Az egyenletes világítás érdekében a kandelábereket és falikarokat váltakozva az utca jobb illetve bal oldalán helyezték el, az előírt távolságban.<sup>547</sup>

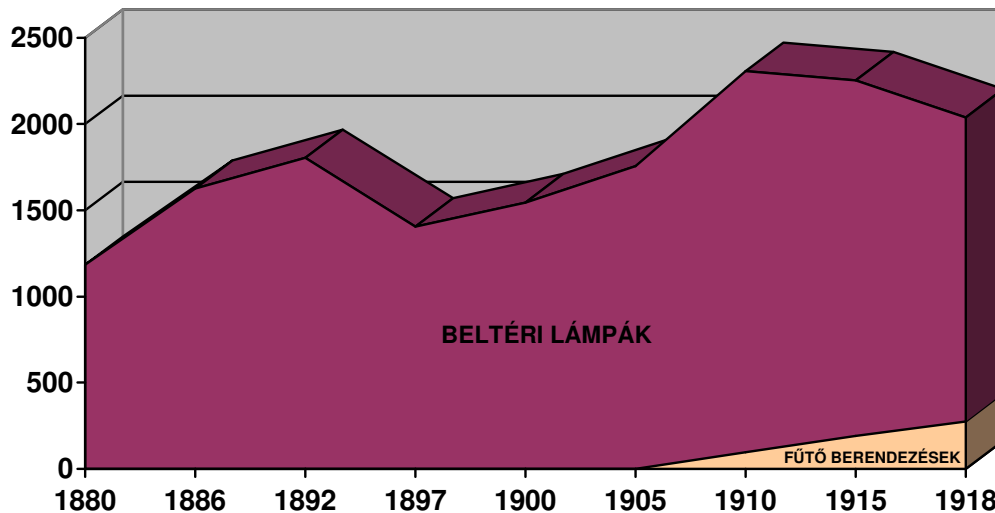
### Beltéri légszeszberendezések

A magáncélra használt, beltéri légszeszberendezések száma a közvilágítási lángokénál jóval nagyobb ütemben és töretlenebbül növekedett. (3. táblázat.) 1877-ben 889, tíz év múlva 1.625, 1.894-re már közel 2.000 gázláng világított a lakásokban. A közületi és magánfogyasztók száma egyaránt emelkedett. 1880-ban a színház, 1882-től a Déli vasút épületei, 1888-tól a polgári iskola, 1891-től a MÁV műhelye és fűtőháza kapott gázvilágítást. 1891-ben a Városháza addig gyertyával megvilágított összes hivatalába és a rendőrség petróleumlámpás helyiségeibe is bevezették a gázt, miután a pénztári hivatalban már korábban elhelyezett gázlámpa „jónak bizonyult”. Az irodákban fali karokat és kétkarú csillárokat helyeztek el. A gázlángok költsége némileg meghaladta a hagyományos világítási módokét, de a város a jobb és korszerűbb világítás érdekében vállalta a többletkiadást. Gázvilágítás volt a Megyeházán is.<sup>548</sup>

A beltéri légszeszlámpák számának dinamikus növekedése az 1890-es évek derekán hirtelen megtorpant és látványos visszaesés mutatkozott. (8. ábra) Ennek oka egyértelműen a légszesz legfőbb konkurensének, az elektromos világításnak a megjelenése volt. Az 1895-ben megalakult Vasvármegyei Elektromos Művek Rt 1896-ban már ezernél is több lámpát üzemeltetett polgárlakásokban és közintézményekben. Az áramfogyasztók egy része korábbi légszeszfelhasználó volt, akik olcsósága és tisztasága miatt tértek át az új világítási módra. (A közvilágítási lámpák esetében hasonló visszaesés azért nem volt megfigyelhető, mert az utcák világítására a Légszeszvilágítási Társulat elsődleges jogot élvezett, s így a VEMR-nek meg kellett elégednie a külső, gázvezeték nélküli utcák ellátásával.)<sup>549</sup>

A beltéri lámpák számának újabb emelkedése csak az 1890-es évek végén indult, de a bízató folyamatot ezúttal az akasztotta meg pár évre, hogy 1902-ben a légszeszgyár a villamos világításra áttért Déli vasút személyében elvesztette egyik legnagyobb fogyasztóját. 1904-től ismét szaporodott a magánvilágítási lángok száma, mely 1909-ben 2.222 darabbal érte el maximális értékét, majd fokozatosan csökkenni kezdett. A gyár szempontjából kedvezőtlen folyamatot némileg kompenzálta, hogy egyre több városi lakos használt otthonában gáztűzhelyt, vízmelegítő fűtőkályhát és egyéb fűtőtesteket. Ezek a századforduló után jelentek meg, azután, hogy a gázgyár – a déli vasút kiesett fogyasztásának pótlására – 1901-től leszállította a főzésre és fűtésre használt gáz árát. E berendezések közül a gáztűzhelyek voltak a legelterjedtebbek, 1911-ben 90 működött a városban, míg fürdőkályhából 14 darab. Az ilyen típusú, ún. „fűtőberendezések” száma a háború alatt is töretlenül emelkedett, 1919-re számuk elérte a 257-et. Az évtizedek folyamán a közvilágítási lámpákhoz hasonlóan a lakásokban használt fényforrások is tökéletesedtek technikailag. A pillangó lángok a századforduló után eltűntek az irodákból és a lakásokból. Helyüket Auer-égők és kisebb számban Siemens rendszerű ún. regeneratív égők foglalták el, melyekben a gázlánghoz felforrósított levegőt vezettek, ezzel érve el tökéletesebb égést és erősebb fényhatást. A magánlakások fogyasztását Manoschek, Elster, Danubia, Pintsch és Schinzel típusú gázórákkal mérték.<sup>550</sup>

8. ÁBRA A BELTÉRI LÉGSZESZBERENDEZÉSEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA, 1880-1918<sup>551</sup>



## A LÉGSZESZVILÁGÍTÓ TÁRSULAT GAZDÁLKODÁSA

### Bevételek és kiadások

A vállalat bevételeinek legnagyobb része a légszesz eladásából származott, de a gázgyártás melléktermékeként keletkező kokszot és kátrányt is jó áron tudták értékesíteni. Mivel a magánfogyasztás mindig nagyságrendekkel meghaladta a közvilágításét, a bevétel nagy része a magánfelektől folyt be.<sup>552</sup>

A város a közvilágítási lámpák után átalányt fizetett. Egy 12 gyertya fényű gázláng 1 óra alatt 5 angol köbláb (azaz 0,14 m<sup>3</sup>) gázt fogyasztott. Egy egész éjjeli láng évente átlagosan 3.592 órát, egy fél éjjeli ennek mintegy negyedrészt, 900 órát égett. Az égési órák számát felsorozva a lámpák számával és a gáz egységárával, kapták meg az éves fogyasztás mértékét és költségét. A gyakorlatban az elszámolás havonta történt. A számlákat a kivilágítási gáznapptárral és a rendőrjárőrök jelentéseivel egybevetve a „közvilágítást ellenőrző bizottság” vizsgálta át, s szükség esetén korrigálhatta a végösszegeket. A közvilágításra szolgáltatott gáz árát a szerződés 50 évre előre meghatározta. Ennek alapján 1.000 köbláb gázért az első 20 év folyamán 4 Ft-ot fizetett a város. A következő 15 év folyamán, tehát 1893 és 1907 között 25%-kal kevesebbet, 3 Ft-ot; végül az utolsó 15 év alatt további 25% elengedésével 2,25 Ft-ot. Köbméterbe átszámítva ez azt jelentette, hogy a város 1 m<sup>3</sup> légszeszért az első intervallumban 14,14 krajcárt, majd 10,6 krajcárt, s végül 7,95 krajcárt fizetett. Az elszámolásban hivatalosan 1901-ben tértek át a köbméter alapra. (1.000 angol köbláb 28 köbméternek felelt meg.)<sup>553</sup>

A magánfogyasztás egységárai kb. 40%-kal magasabbak voltak, 1.000 köblábanként 5 Ft 50 krajcárt (20 kr/m<sup>3</sup>) kellett fizetni. A kedvezményekről a szerződés ide vonatkozó paragrafusa úgy rendelkezett, hogy ha a magánlángok száma eléri a 2.000 darabot, akkor 25 krajcárral, 2.500 láng esetén ismét ugyanennyivel csökkentik a gáz árát. A 2.000 lángos határt 1906-ban érték el, de addigra a gáz árát a Társulat piacpolitikai okok miatt már régen csökkentette. Első ízben 1886-ban vitték le az árakat 19 krajcárra, hogy élénkítsék a fogyasztást. 1901-ben a sütésre, főzésre még csak kis százalékban használt gáz árát 10,5 krajcárra (21 fillér) szállították le. A Társaság az elektromos világítás 1890-es évektől jelentkező konkurenciája miatt sem tarthatta a szerződésben különben biztosított magas árakat. 1904-ben magánvilágításra 18 krajcárért (36 fillér), fűtésre 9 krajcárért (18 fillér) adták a légszeszt. A fűtési célú felhasználás népszerűségének növekedésével később feljebb emelték az ilyen célra szolgáltatott gáz árát, 1908-ban már 26 fillért kellett fizetni köbméterenként. A városi épületekben elfogyasztott gázért a Társulat Szombathelynek a fenti áraknál mindig 10%-kal kevesebbet számolt fel.<sup>554</sup>

A gázmű kiadásai között jelentős tételt képviselt a gázgyártáshoz használt szén beszerzési ára, a munkások fizetése, a hálózat bővítése esetén a munkadíj, a gépek és csövek ára (a lámpák és kandelláberek beszerzése a várost terhelte), a rendszer karbantartásának költsége, valamint a városnak fizetett adó. A vállalatnak jelentős kiadásai voltak, de bevételeiből nemcsak a szokásos évi kiadásokat, hanem az időnként szükséges bővítések, felújítások tetemes költségét is saját erőből tudta állni; felhalmozott tőkéjének köszönhetően hiteleket nem kellett felvennie.

4. TÁBLÁZAT A SZOMBATHELYI LÉGSZESZVILÁGÍTÁSI TÁRSULAT ÜZLETI EREDMÉNYEI FORINTBAN

KIFEJEZVE, 1875-1915<sup>555</sup>

ÉV	BEVÉTEL (Ft)	KIADÁS (Ft)	NYERESÉG (Ft)	NYERESÉG ARÁNYA A BEVÉTELHEZ VISZONYÍTVA (%)	VAGYON (Ft)
1875/76	15.239	11.337	3.902	25,6	76.283
1880	17.299	10.790	6.509	37,6	82.688
1885	23.967	17.461	6.506	27,0	110.621
1890	25.517	15.697	9.820	38,5	123.132
1896	33.349	20.192	13.157	39,5	140.065
1900	33.351 (66.701 K)	20.967 (41.934 K)	12.384 (24.767 K)	37,0	165.585 (331.170 K)
1905	54.018 (108.035 K)	39.330 (78.660 K)	14.688 (29.375 K)	27,0	144.782 (289.563 K)
1910	72.239 (144.478 K)	54.589 (109.178 K)	17.650 (35.300 K)	24,4	163.634 (327.267 K)
1915	72.986 (145.972 K)	60.937 (121.874 K)	12.049 (24.099 K)	16,5	170.302 (340.603 K)

**Nyereség és osztalék**

A dinamikusan fejlődő Légszeszvilágítási Társulat Szombathely egyik legnyereségesebb vállalata és legnagyobb adófizetője volt. A várossal kötött szerződésnek köszönhetően – a közvilágítási szolgáltatás kizárólagos jogának birtokosaként – évtizedeken át biztos bevételi forráshoz jutott a gázmű. Az elektromos világítás megjelenéséig a magánfogyasztók piacán is versenytárs nélküli szolgáltató volt.<sup>556</sup>

A bevételek és kiadások különbözetéből adódó nyereség mértéke rövid stagnálásokkal megszakítva ugyan, de az évek során végig emelkedő tendenciát mutatott. (9. ábra) Ez a tény a gázmű állandó fejlődését, növekedését jelzi, mely annak ellenére is töretlen maradt, hogy a Társulat a szerződésben előre meghatározott ütemezést tartva lépésenként csökkentette árait. Az ár-csökkentés azért nem okozott komolyabb problémát a gázgyárnak, mert a szerződés megkötésekor már előre bekalkulált, és valóban be is következett fogyasztásnövekedés révén továbbra is nyereségesen tudott működni, mivel nagyobb fogyasztás mellett a légszesz előállításának fajlagos

költségei is csökkentek.<sup>557</sup> A nyereség évenkénti alakulásában kirajzolódó hullámváz a fogyasztásban bekövetkezett változásokkal egyenesen megfeleltethető. Így például az 1880-as évek közepétől tapasztalható stagnálás a korszak negatív hatású világgazdasági tendenciáinak szombathelyi leképeződéseként interpretálható. Az 1896. utáni csökkenést az elektromos világítás térhódítása miatt jelentkezett fogyasztáskiesés idézte elő. A vállalat életképességét bizonyítja és jó üzleti politikáját (árcsökkentések, fejlesztések) mutatja, hogy mindkét válságperiódusból sikerült kilábalnia, s azután újra komoly növekedést tudott felmutatni. A vállalati nyereségnövekedés legdinamikusabb szakasza az 1890-es évekre esett (1885 és 1895 között megduplázódott), a 20. század elejétől megindult újabb felívelés már mérsékeltebb volt. A nyereség értéke először 1891-ben lépte túl a 10.000 forintos határt, a 20.000 forintos (40.000 koronás) értéket 1907-ben közelítette meg leginkább. A világháború idején bekövetkezett drasztikus visszaesést külső tényezők (pl. szénhiány), és nem a Társulat hibás gazdálkodása idézte elő.

A nyereségnek az összebevételhez viszonyított aránya (4. táblázat) érzékenyebben jelzi a vállalat gazdálkodásának sikerességét. A számadatok jól mutatják, hogy az 1880-as évek elején a gazdasági válság hatására jelentősen romlottak a gazdaságossági mutatók, majd tisztán kirajzolódik a légszeszgyár fénykorát jelentő 1890-es években bekövetkezett felfutás. A nyereség aránya ekkor a bevételek 40 %-át is megközelítette. A századforduló után az általános gazdasági pangás közepette az elektromos világítás konkurenciájával is küzdő társaság működésének rentabilitása fokozatosan romlani kezdett.

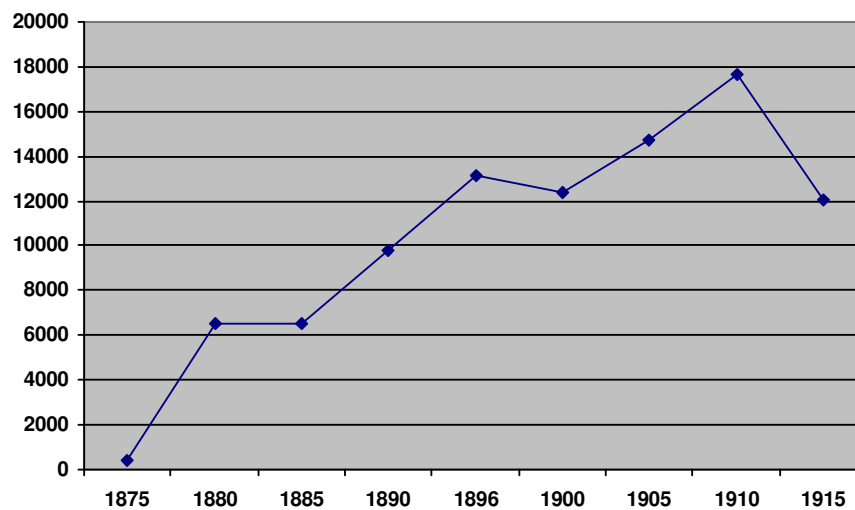
A megtermelt tiszta nyereségből a részvényesek – az értékpapírba fektetett tőkéjük kamataként - részvényeik névértékének 5%-át minden évben automatikusan megkapták. Az ezek után fennmaradó összeg képezte a szűkebb értelemben vett „tiszta nyereséget”. Ebből fizettek osztalékot a részvényeseknek, de jutott belőle pénz a tartalék alap és a karbantartási alap dotálására, a vezetők és alkalmazottak jutalmazására, sőt karitatív célú adományokra is. A tiszta nyereség felosztását a Társulat alapszabálya rögzítette. Az 1872-es, eredeti alapszabályzat szerint a tiszta nyereség 10%-a a tartalékalapot gyarapította, a fennmaradó összeget osztalékként kifizették. Később az osztalék aránya 75%-ra csökkent, mert a nyereségből további 10%-ot az igazgató jutalmazására, 5%-ot az alkalmazottak díjazására csoportosítottak át. 1902. után ismét módosult a felosztási rendszer, mert létrehozták az „épületek, gépek és főcsövezések” karbantartására elkülönített tartalék alapot, melynek feltöltésére elkülönített összeg szintén a kifizetett osztalék arányát csökkentette tovább, 35-47% körülire.<sup>558</sup>

A kifizetett osztalék összege természetesen nem volt független a Társaság pillanatnyi gazdasági helyzetétől. Mértéke a vállalat gazdálkodásának konjunkturális és depressziós szaka-

szaihoz igazodva változott, de nemcsak abszolút értékben, hanem relatív értelemben, azaz a nyereség összértékéhez viszonyított aránya tekintetében is. Az osztalék a vállalat fellendülési periódusaiban volt kiszámíthatóbb, egyszersmind stabilabb összegű. Értéke mindig csak nagy vonalakban, a fő tendenciákat tekintve, de nem arányosan követte a nyereség alakulását. Ezt bizonyítja például, hogy az 1900-as évek elején a gázműnél tapasztalható fellendülés alkalmával csak egy határig emelkedett az osztalék értéke, követve a nyereség növekedését. 1906-tól a világháború kitöréséig a kifizetett osztalék összértéke évi 10.000 koronában állandósult, függetlenül attól, hogy a nyereség közben tovább emelkedett.<sup>559</sup>

Egy részvénytulajdonos az 1900-as években arra számíthatott, hogy 400 korona névértékű légszesztársulati részvényével évi 40 koronás haszonra tehet szert. Ez az összeg az értékpapírban lekötött 400 korona fejében járó 5%-os kamatból (20 korona) és az osztalékként adott 20 koronából jött össze. A korabeli kamatviszonyok között ez a biztos évi 10%-os hozam tisztességes mértékű nyereség volt, a szombathelyi légszeszgyár részvényének megvásárlása jól megtérülő befektetést jelentett.<sup>560</sup>

9. ÁBRA A LÉGSZESZVILÁGÍTÁSI TÁRSULAT NYERESÉGÉNEK ALAKULÁSA, FORINTBAN KIFEJEZVE 1875-1915<sup>561</sup>



### A társulati vagyon

A Légszeszvilágítási Társulat 100.000 forintos alaptőkével alakult. A részvényesek által befizetett összegből épült fel a gázmű, melynek vagyona nagyrészt állóeszközökben, a gyártelep épületeiben, gépeiben és a csővezetékekben fektet. Kisebbségi arányt képviseltek a gázórák, szerszámok és bankbetétek. A társaság vagyona az 1890-ig eltelt közel húsz év alatt 123.000 forintra emelke-

dett, majd további húsz év alatt, 1910-re elérte a 164.000 forintot (327.000 korona). A vagyon gyarapodása a gázműnél megvalósított fejlesztéseknek és az ezzel összefüggésben is növekvő nyereségből felhalmozott tőkének volt köszönhető.<sup>562</sup>

## A GÁZSZOLGÁLTATÁS ÉS A VÁROSLAKÓK MINDENNAPJAI

### Légszszvilágítás a köztereken

Az évtizedeken át megszokott silány fényű, ritkásan álló olajlámpák helyét 1873 januárjában egy csapásra a kor legmodernebb közvilágítási rendszere foglalta el. A polgárság régi vágya teljesülésként élte meg ezt a pillanatot. A helyi lakosok osztatlan lelkesedését és elégedettségét váltotta ki, hogy „*a belváros tereit estenkint fényes légszsz lámpák özönlik el világossággal*”.<sup>563</sup> Az esti belváros – ahol korábban csak a legszükségesebb esetekben, testi épségük kockáztatásával közlekedhettek a városlakók – egyszeriben a polgárok társadalmi életének fontos színterévé lépett elő. Az esti séták beépültek a helybeliek napirendjébe, s a légszszzel világított kávéházak népszerűsége is egyre növekedett. Egy 1891-es tudósítás így számol be a jelenségről: „... *A téli esténken a sétáló publicum a járdákat lepi el és különösen azon utcákat frequentálja, hol fényes üzletek és kirakatok is szórakoztatják. Horváth Boldizsár tér, Gyöngyös utcák azok, melyek ily fényes üzletekkel dicsekedhetnek.*”<sup>564</sup> A jó közvilágításnak köszönhetően ritkultak a balesetek, javultak a közlekedés feltételei. A légszszvilágítás jótékony hatással volt a közbiztonságra is. A kivilágított utcákban visszaszorultak a rablások és útonállások, melyeket a korábbi félhomályban a tettesek bátrabban és könnyebben követtek el. Ahogyan a kortársak megfogalmazták: „*a világosság ellensége a bűnre hajlandó embernek.*” A bűnesetek csökkenését segítette elő az is, hogy a rendőrség a közvilágításban részesülő utcákon rendszeresen járőrözhetett.<sup>565</sup>

Az 1873-ban kiépített rendszer az évek múlásával a város növekedése és a polgárság igényeinek emelkedése miatt egyre kevésbé felelt meg az elvárásoknak. A légszszvilágításban nem részesülő külső utcák elégedetlenkedő lakói az 1880-as évektől panaszos leveleikkel elárasztották a tanácsot, s maguknak a belvárosi lakosokkal egyenlő elbánást, azaz a közvilágítás kiterjesztését követelték. A Temető utcai kérvénye plasztikus képet fest a külső utcákban uralkodó korabeli állapotokról: „... *gyalogjárdánkon nappal is vigyázva kell járnunk, nehogy árokba lépjünk; ha pedig az esti sötétség beáll csak úgy haladhatunk rajta, ha egyik kezünkkel a házak falát tapogatjuk*”, de a Szentmártonon átvezető útról is köztudomású volt, hogy „*az ember ott a hidak közt a sötétségben és sártengerben az életével sem biztos.*” A tapasztalat azt mutatta, hogy a centrumtól távolabb fekvő utcák lakosságának előbb vagy utóbb sikerült rávennie a városvezetést a cselekvésre, kiharcolták maguknak a megfelelő szolgáltatást.<sup>566</sup>

A polgárok ezzel párhuzamosan a közvilágítás minőségi javítását is igényelték. Az 1880-as évekre a gázvilágítás már annyira megszokottá vált, hogy a lakosokat nem kápráztatta el úgy, mint elődeiket. 1888-ban egy újságcikk írója arról a gázlámpáról, melyről a hőskorban még ódákat zengtek, így nyilatkozott: *„Azok a lángok ... oly nyomoruságosan pislognak, hogy az ember szá- nakozik rajtuk, s ösztönt érez arra, hogy melléjük gyufát gyujtson meg.”* A megkritizált pillangó lángok felett lassanként valóban eljárt az idő, s a város a közönség igényétől sarkallva határozta el magát az Auer-égők felszerelésére. Az új, hatékonyabb fényforrás behozatala ismét széleskörű megalégedettséggel találkozott; az újságok büszkén adtak hírt a „brillians utczavilágítás”-ról.<sup>567</sup>

### Légszesz az otthonokban

Bár a légszeszgyár létesítésének gondolata alapvetően a rossz közvilágítási viszonyok felszámolása érdekében fogant meg, a gázszolgáltatás lakásokon belüli megjelenése legalább akkora változást hozott az emberek életében, mint a modern utcai világítás megvalósulása. Mivel a gázláng költsége nem sokkal haladta meg a hagyományos gyertyás világításét, s kezelése kényelmesebb is volt, az otthonokban gyorsan terjedt használatuk. A lámpákat csillárookra és kihajtható falikarokra erősítették.<sup>568</sup>

A beltéri légszeszvilágításnak azonban voltak árnyoldalai is. A gázláng az égés során a szoba levegőjéből sok oxigént használt el, ugyanakkor kellemetlen szagú füstöt terjesztett, melynek összetétele a gáz tisztaságától függően változó lehetett. Ez az égéstermék idővel megtámadta a bútorokat, kimarta a kárpitokat, festményeket, de savas kémhatása, illetve széndioxid tartalma miatt egészségügyi szempontból sem volt veszélytelen. A szobákat a levegő felfrissítésére és a lángok által termelt hő közömbösítésére tanácsos volt rendszeresen szellőztetni, hálószobákba pedig – az esetleges mérgezéseket megelőzendő – egyáltalán nem szereltek gázégőt. Az elektromos világítást a gázvilágítás fenti hátrányai miatt részesítette sok polgár előnyben, s ezért szorult vissza némileg a légszeszlángok használata az 1890-es évek közepétől. Ennek ellenére a korabeli viszonyok között a gázvilágítás megjelenése mégiscsak a modernizáció útját jelentette, s a századfordulóig nélkülözhetetlen szerepet játszott a polgárság otthonaiban.<sup>569</sup>

A légszesz főzésre és fűtésre csak később, az 1900-as évektől kezdték használni. A légszeszgyár egy hirdetésében a következő érvekkel igyekezte meggyőzni a háziasszonyokat a gáztűzhely és fűtőtest alkalmazásának előnyeiről: *„A hol gázfűtés, világítás és gázfőző van felállítva, ott egy kis beosztás mellett egy cseléd könnyen megtakarítható, ha vízvezeték is van a lakásban. Megtakarítható a favágás, szén- és fahordás stb. A gázzal való főzés és vasalás ezen kényelmi tekinteteken kívül még gazdaságos is, mert csak addig használjuk, a meddig erre szükség van. A*



*gázzal való főzésnél nem kell az ebéd elkészítéséhez a tüzhelyen már ½ 9 órakor tüzert rakni, hanem elég egy rendes 4 fogásból álló ebéd megfőzésénél, ha ½ 11 órakor alágyújtatik, mert a gázzal folytonosan egyforma meleget vagyunk képesek szolgáltatni és így minden gyorsabban megfől vagy sül.*

*Nagy előnye még a gáztüzhelynek, hogy minden főzőlap, sütő és vízmelegítő külön csappal van ellátva, a melyet ha csak 5 percre nem is kell, azonnal lezárhatunk és épen csak azt hagyjuk égni, a melyre a főzésnél elkerülhetetlenül szükségünk van. Ha ezt a körülményt a fogyasztó mindig szem előtt tartja, akkor a gázzal való főzés a mai 18 filléres egységár mellett olcsóbb, mint bármely más tüzelő anyag. Ha pedig a tisztaság és kényelmi szempontokat is figyelembe vesszük, úgy a gáznak fűtés és főzési célra való felhasználása már a közeli jövőben általános elterjedésnek fog örvendezni.”<sup>570</sup>*

A lakásokban leggyorsabban és legnagyobb arányban a konyhai gáztüzhelyek terjedtek el, de egyre népszerűbbek lettek a fürdőszobákban használatos vízmelegítő fürdőkályhák és szobák fűtésére szolgáló gázkályhák is.<sup>571</sup> Bár a légszeszt a köztéri alkalmazásnak megfelelően eredetileg a lakásokba is csak világítási céllal vezették be, a technika fejlődése a 20. századra azt az érdekes fordulatot hozta, hogy a gáz hasznosításának új formái kerültek előtérbe, melyek sikerebbnek és időállóbbnak bizonyultak, mint a gázvilágítás. A fűtési és főzési célú gázfelhasználás európai trendeknek megfelelő dinamikus növekedése Szombathelyen is egyértelművé tette, hogy „a gáznak a villamosság rendkívüli elterjedése mellett is nagy jövője van.”<sup>572</sup>

### **Balesetek**

A gázszolgáltatást a polgárság igényei hívták életre, de az sok kedvező, életmód-modernizáló hatása mellett veszélyeket is tartogatott. Az előforduló balesetek két fő csoportját a gázmérgezések és a robbanások alkották. A szombathelyi gázszolgáltatás történetében az első baleset 1889 decemberében, a gázgyár működésének 17. évében következett be. A fagyos téli időjárás miatt befagyott a Sabaria kávéház vezetéke (ez a jelenség egyébként világszerte idézett elő fennakadásokat). Mivel a gázcsapot az eredménytelen lánggyújtási kísérlet után nyitva felejtették, és a csőben keletkezett jégdugó időközben felengedett, a légszesz akadálytalanul öntötte el a helyiséget. A lámpa kezelője ezt nem észlelve gyufát gyújtott, s a felgyülemllett gáz berobbanása miatt súlyos égési sérüléseket szenvedett. Öt évvel később a Horváth Boldizsár téren következett be egy kisebb robbanás. Az egyik üzlet előtt függő Siemens rendszerű üveggömbös lámpa meggyújtásakor túl sokáig hagyták ömleni a gázt, s a gyújtóláng hatására hirtelen belobbanó láng szétvetette az üveget. Személyi sérülés ezúttal nem történt. A következő baleset újabb öt év elteltével esett

meg, amikor egy megrepedt gázcsőből kiszivárgó gáz felgyülemlt egy vízvezetéki aknában. Az akna vizsgálatát végző szolga gyertyával világított, s a berobbanó gáz könnyebb égési sérüléseket okozott neki.<sup>573</sup> A városban előfordult robbanások összességében nem voltak túl súlyosak, emberéletet nem követeltek, nagy rombolást és anyagi kárt nem okoztak. A gázmérgezések statisztikája viszont már szomorúbb képet mutatott.

A gázmérgezések kivétel nélkül csőrepedések kapcsán következtek be, így a legelső, 1901-es baleset alkalmával is. 1901 januárjában a Hosszú utcában egyszerre több házban is hányással és eszméletvesztéssel járó rosszullétek jelentkeztek. A vizsgálat kiderítette, hogy a közműfektetés kapcsán elmozdult gázcsövekből a talaj járatain át a földszinti lakásokba szivárgott légszesz idézte elő a megbetegedéseket. Egy haláleset is történt a városban, melyet a lakásokba szivárgó gáz számlájára írtak. Az egyik Hosszú utcai lakó, aki napokig feküdt eszméletlen, életveszélyes állapotban, pert is indított a Légszeszvilágítási Társulat ellen, de nyilvánvalóvá vált, hogy az igazi felelős nem a gázgyár volt, hanem a közműfektetés során a biztonsági előírásokat figyelmen kívül hagyó munkások. A gázmű vezetősége mindemellett hatósági utasításra átvizsgálta a csőrendszert és kijavította a hibákat. Ennek köszönhetően a következő években nem is fordult elő több mérgezés. Újabb baleset 1906-ban, a Kossuth utcában történt, ahol egy eltörött csőből szivárgó gáz egy közeli ház lakóját súlyosan megbetegítette. 1909 februárjában pedig az Árvaház utcában egy fagytól elrepedt vezetékdarabból a házi csatornalefolyón keresztül a lakásba jutott légszesz okozott életveszélyes mérgezést.<sup>574</sup>

A gáz veszélyességét mégsem szabad túlértékelni. Balesetek viszonylag ritkán fordultak elő, s ezek is gyakran a készülékek nem rendeltetésszerű használatából, gyakorlatlanságból, vagy emberi mulasztás miatt következtek be. A gázszolgáltatás nem rejtett magában nagyobb kockázatot, mint a modern és felgyorsult életmód más kellékei (elektromosság, közlekedés). Egy kortárs szakember így vélekedett erről: *„Nem lehet elvitatni a gáz ellen felhozott azon vád helyességét, hogy a robbanás és gázkiömlés az ember életére veszélyes, de tény az is, hogy ezt a veszélyt pontos kezelés mellett el lehet háritani és pedig sokkal egyszerűbben, mint azon ezer és ezer veszélyeket melyek lépten nyomon életünket és testi épségünket fenyegetik. A statisztika meg tudná mondani, hogy a vasuti szerencsétlenségek áldozatai sokkal nagyobbak, ... a gázvilágítással járó veszély a legkisebbek közé tartozik.”*<sup>575</sup>

### A GÁZGYÁR JELENTŐSÉGE A VÁROS ÉLETÉBEN

A városi polgárság öntevékeny kezdeményezésével megalakul Szombathelyi Légszszvilágítási Társulat a részvényesek körében zajlott változások ellenére mindvégig a helyi polgárság vezetése alatt állt, s ez lehetővé tette, hogy a hálózat illetve a gázmű egésze a város érdekeinek megfelelően fejlődjön. Olyan városokban, ahol külföldi társaságok alapították a gázgyárakat, mindez sokkal nehezkesebben történt.

Az előállított gázmennyiség alapján a szombathelyi a kisebb gyárak közé tartozott, az országos rangsorban csak a 20. helyezést érte el, s emiatt meglehetősen drágán termelt. A nagyvárosok termelési volumenét érhető módon nem tudta megközelíteni, de a szerény országos helyezés jelentőségét nem szabad túlértékelni. A város fejlődése szempontjából az volt a döntő, hogy a vállalat által nyújtott szolgáltatás maximálisan ki tudta elégíteni a helyi igényeket. Nagyobb termelőkapacitás kifejlesztésére az adott körülmények között egyszerűen nem volt szükség.<sup>576</sup>

A gázgyár jelentősége, a város életében játszott szerepe túlmutat azon, hogy a korabeli iparstatisztikai felfogást elfogadva e vállalatban pusztán csak a város gyáriparának egy meghatározó tényezőjét, egy nyereségesen működő, biztos adófizető vállalkozást lássunk. Számos nyugat-európai és magyar település példájához hasonlóan ugyanis Szombathelyen is a gázmű volt az első korszerű infrastrukturális intézmény, melynek megjelenése a modern város, illetve a modern városi életforma kialakulásának irányába ható folyamatot megindította. A gázmű volt az első vezetékes közüzemi hálózat, mellyel megismerkedhettek a városlakók, mely az évtizedek folyamán fokozatosan átformálta a polgárok életvitelét, gondolkodásmódját és igény szintjét, mintegy előkészítve ezzel a terepet az évtizedekkel később megjelenő egyéb városi infrastrukturális intézmények (vízvezeték, csatornahálózat, áramszolgáltatás) befogadására. Ilyen értelemben a légszszgyárnak is köszönhető, hogy beindult Szombathely infrastrukturális fejlődése, és a folyamat betetőzéseként a századfordulón sor kerülhetett Éhen Gyula polgármester közművesítési programjára. Mindemelllett a közvilágítási hálózat kiterjesztésével a gázmű hathatósan hozzájárult a város fejlődéséhez, az elhanyagolt, falusias külső városrészek integrálásához is.

## ÁRAMSZOLGÁLTATÁS

### AZ ELEKTROMOS ENERGIATERMELÉS ÉS VILÁGÍTÁS KEZDETEI SZOMBATHELYEN

Az 1872-ben alapított Légszeszvilágítási Társulat a közvilágítási piacon hosszú évekig monopolhelyzetet élvezett. Az 1880-as évektől azonban hazánkban is terjedni kezdett az új technológia, az elektromos világítás, mely idővel komoly konkurenciát teremtett a gázgyárnak.

Szombathelyen első alkalommal 1882 nyarán gyulladtak fel elektromos ívlámpák egy nyári multság vendégeinek szórakoztatására. A Batthyány ligetben tartott ifjúsági bál egyik fő attrakciójaként a Ganz és Társa cégtől kibérelt, gőzgéppel meghajtott motorokkal 3 db 1.600 gyertya fényerejű lámpa ontotta a fényt.<sup>577</sup> A szemtanúk beszámolója szerint „*mindenkit meglepett a szép, fehér világítás, melyet ... százan és százan bámultak.*”<sup>578</sup>

1883-ban a Szombathely melletti Herényben a természettudományi kísérleteket folytató Gotthard testvérek a Gyöngyös patakon egy törpe vízerőművet létesítettek. A dinamó által termelt energiát vas sodronyon vezették az épületbe, asztrofizikai laboratóriumuk áramellátásának biztosítására.<sup>579</sup> A helyi sajtóban dr. Edelman Sebő tanár és természettudós 1889-től kezdve több ismeretterjesztő cikkben népszerűsítette az elektromos világítást, bemutatva a korszerű technikai újdonság előnyeit, és működését.<sup>580</sup>

Szombathelyen első alkalommal 1894 januárjában vetődött fel egy áramszolgáltató rendszer létesítésének lehetősége. Más városokhoz (pl. Nagykanizsa) hasonlóan egy nagy kapacitású gőzgépek működtetésében jártas malomtulajdonos, Ungár Zsigmond kezdeményezte egy villamosáram-termelő telep létrehozását. Ungár Zsigmond részletesen kidolgozott szerződéstervezettel jelentkezett a városnál. A Ganz és Társa cég váltóáramú rendszerét kívánta Szombathelyen meghonosítani, gőzüzemű áramtermelésre alapozva. Az áramot a gázlámpákkal el nem látott utcák megvilágítására, illetve magánszemélyek részére kívánta biztosítani, világítási célra 6 kr/hWóra, erőátviteli célra 4 kr/hWóra áron. A tervet értelmében a villamos mű 50 év leteltével ingyenesen városi tulajdonba ment volna át. A városi tanács a kérdéskör körültekintő tanulmányozásába kezdett. Megkérte és áttanulmányozta Temesvár, Arad, Budapest, Nagyvárad, Nagykanizsa és Kaposvár elektromos műveinek szerződéseit, illetve szabályrendeleteit. Közben a malomtulajdonos a város válaszára várt, egy Batthyány Lajos névvel fémjelzett nagyszabású, széles társadalmi támogatást élvező mozgalom bontakozott ki, mely szintén a város elektromos közvilágítási hálózatának kiépítését tűzte ki célul. Ungár két éves halogatás után, 1895. decemberében végül megkapta az engedélyt a villamos mű létrehozására, de addigra a konkurens szerveződés által létrehozott részvénytársaság már elérhető közelségbe hozta az elektromos mű

megvalósítását. Az erőviszonyokat reálisan felmérve idő közben Ungár Zsigmond amúgy is letett eredeti szándékáról, és 1894 nyarán az újonnan alakuló társaság támogatóihoz csatlakozott.<sup>581</sup>

#### **A VASVÁRMEGYEI ELEKTROMOS MŰVEK RT MEGALAKULÁSA**

A Vasvármegye című lap 1894. július 8-án adott hírt első ízben a városi elektromos világítás ügyében megindult szervezőmunkáról. A szombathelyi Vármegyházán Károlyi Antal alispán erre a napra értekezletet hívott össze a Rába folyó vízerejére alapozandó városi közvilágítási rendszer és városi villamosvasút létesítésének ügyében. A megjelent résztvevők soraiban ismert közéleti személyiségek, a megyei és a városi tisztikar vezető tisztségviselői, földbirtokosok, befektetési lehetőséget remélő nagyvállalkozók, világi és egyházi, műszaki és humán értelmiségiek és elektrotechnikai szakemberek foglaltak helyet. A tanácskozás résztvevői az elektromos művek létrehozásának tervéről egy memorandumot készítettek, melyet kinyomtatva város és megyeszerterjeszteni kezdtek, hogy a vállalkozás támogatására híveket toborozzanak. A város polgárait „aláírásra” buzdították, hogy a létesítendő elektromos mű leendő fogyasztóiként vállaljanak kötelezettséget arra, hogy bevezetik otthonaikba az áramot, és öt évig használni is fogják. A felhívást közlétezők reprezentatív névsora a következő volt: Ajkai Gyula, gróf Batthyány Lajos, Dr. Bercsenyi Jenő, Bezerédj Adorján, Deutsch I. M., Eperjessy Dezső, Dr. Edelmann Sebő, Ebergényi István, Farkas Gyula, dr. Feldmann Bódog, gróf Festetich Kálmán, Gaár Frigyes, Galba Lajos, Gothard Jenő és Sándor, Grünwald Ödön, Horváth Lajos, Jánosits József, Károlyi Antal, Knebel Jenő, Koller Ernő, Lengyel Mór, Mayer Ede, Nagy Jenő, Dr. Németh Gyula, Dr. Pataki Arnold, Rauscher MIKSA, Dr. Rosenberg Gyula, Ritter József, Széll Ignác, Szűcs Béla, Dr. Strehlinger Herman, Stubenvoll Ferenc, Szametz Lajos, Wälder Alajos, valamint Visy Mihály.<sup>582</sup>

Az előzetes tervek elkészítésén és a részvénytársaság megszervezése érdekében a legtöbbet gróf Batthyány Lajos földbirtokos, fiumei kormányzó, Edelmann Sebő főgimnáziumi tanár, Gothard Jenő természettudós-akadémiai tag, Károlyi Antal alispán és Szűcs Béla mérnök munkálkodott. A Rába vízenergiájára alapozott erőművet Batthyány Lajos birtokán, Ikervárnál szándékoztak létrehozni, ahol a legnagyobb, 8 méteres esése volt a folyónak. A létesítmény felépítésének ötlete 1892-ből, Bánó László és Szűcs Béla budapesti mérnököktől származott, akik Batthyány Lajost megnyerték az ügy támogatásának. (Szűcs Béla nemzetközileg is elismert villamosipari tervező volt, aki ezt megelőzően a Niagara vízerőmű turbinatelepének pályázatán második díjat nyert.) Az előzetes számítások szerint az itt másodpercenként lezúduló 15 m<sup>3</sup> víz erejével 1.200 LE energiát lehetett előállítani. A megtermelt energiát Szombathelyen köz- és magánvilágításra, valamint egy létesítendő városi villamosvasút működtetésére szándékoztak fel-

használni. A szervező bizottság tapasztalatszerzés céljából tanulmányi úton megtekintette több település, köztük a Nagykanizsán működő áramszolgáltató vállalat létesítményeit is.<sup>583</sup>

A nagyközönség tájékoztatása céljából 1894. július 20-án ismeretterjesztő előadásokat tartottak a város polgársága számára. Dr. Szűcs Béla mérnök a Rába vízenergiájának hasznosíthatóságáról, Dr. Gotthard Jenő az elektromos áram vezetéken történő szállításáról, és az elektromos világítás általa már évek óta személyesen, gyakorlatban megtapasztalt előnyös tulajdonságairól számolt be a hallgatóságnak. A gáz- és petróleumlámpákhoz hasonlóan sárgás színű, de egyenletesebb, nem lobogó fényt adó szénszálas izzólámpákat olvasáshoz, íráshoz sokkal kellemesebbnek találta, mint a hagyományos fényforrásokat. Rámutatott, hogy a gyúlékony, és robbanásveszélyes petróleummal és a gázzal szemben az elektromosság kevésbé balesetveszélyes. Ezen kívül az izzószál nem használt el oxigént, nem szennyezte füsttel a szoba levegőjét, és a légszeszszel ellentétben nem fordulhatott elő mérgezés. Gotthard Jenő kiemelte az elektromos világítás által biztosított kényelmi szolgáltatásokat is, hogy a lángok körülményes meggyújtása és eloltása helyett az izzókat egy kapcsoló segítségével könnyedén, gyorsan, és tetszőleges alkalommal fel- illetve le lehetett kapcsolni. Az elektromosság további előnyének tartotta, hogy jóval olcsóbb is volt a hagyományos világítási módszereknél. Dr. Edelmann Sebő az ipari célú áramfelhasználásról és a városi villamosvasút tervéről tartott előadást.<sup>584</sup> Részben e propaganda munka eredményének is betudhatóan a városban a villamos mű létesítése iránt a polgárság részéről „köz rokon-szenv” nyilvánult meg. A várost 28 kerületre osztva mérték fel a lakosság igényeit, melyekből összesen 3.434 db lámpára jegyezték elő a helyi polgárok.<sup>585</sup>

A szerveződő részvénytársaság első ülését 1895. március 24-én tartották meg.<sup>586</sup> A Vasvármegyei Elektromos Művek Részvénytársaság néven megalakítandó társaság célját 1895 augusztusában így deklarálták: „Szombathely és Sárvár városokat és a közben fekvő községeket vagy egyéb helységeket elektromos világítással ellátni, Szombathelyen villamos erőre közuti vasutat létesíteni, ipari, vagy egyéb célokra erőt szolgáltatni.” Az alapítási tervezet szövegében az elektromos mű létrehozását, annak létjogosultságát a következő érvekkel támasztották alá: „A Vasvármegyében fennálló kedvező közgazdasági viszonyok, különösen Szombathely város gyors és szembeszökő fejlődése, mely tekintettel arra, hogy Szombathely 8 irányú vasúti hálózatnak gócpontja, jövőben még nagyobb arányokban várható, a környék sűrű népessége, annak virágzó mezőgazdasága és gyorsan fejleszthető ipara biztos alapot nyújtanak arra, hogy az általunk tervezett, s a gazdasági fejlődés érdekeit előmozdító részvénytársaság közhasznos és jövedelmező vállalat leend.”<sup>587</sup>

A vállalat egymillió forintos alaptőkéjének, illetve a beruházások fedezetének előteremtésére megindult a részvényesek toborzása. E feladat nagyságrendjét jelzi, hogy a tervbe vett regionális kiterjedésű áramszolgáltató vállalat alaptőkéje tízszeresét tette ki a Szombathely várost ellátó Légszuszvilágítási Társulaténak. Mivel Szombathelyen, illetve a megyében a szükséges indulótőke belátható időn belüli összegyűjtésére nem volt reális esély, a szervezők külföldi befektetői csoportok után néztek. Batthyány Lajos az elektrotechnikai fejlesztésekben Európában élenjáró Svájcban sikeres tárgyalásokat folytatott, és 1895. augusztus 21-én Genfben megkötötte a villamos művek építésére és finanszírozására vonatkozó szerződést egy svájci befektetői csoporttal. A pénzügyi és műszaki háttér megteremtése után kerülhetett sorra a társaság tényleges megalakítása. A Vasvármegyei Elektromos Művek Részvénytársaság hivatalos formában az 1895. augusztus 29-én megtartott közgyűlésen alakult meg. A társaság alapszabályának elfogadása után megválasztották a vezetőséget, az elnököt, a nyolctagú igazgatóságot és a 3-5 tagú felügyelő bizottságot. A közgyűlés elnöke Batthyány Lajos lett, aki a dualizmus időszakában megszakítás nélkül viselte e címet. Az igazgatóságban Károlyi Antal, Burchard-Bélaváry Konrád, Edelmann Sebő, Gothard Jenő, Weiner Károly, Stubenvoll Ferenc, Rosenthal Bernát, John d'Everstag, a „Compagnie de l'Industrie Electrique et Mécanique” cég elnöke (Genf) és Kaufmann-Merkle Agost bankár (Basel), a felügyelő bizottságban Nagy Jenő, Nagy Péter, Grünwald Ödön, Gayer József, ifj. Deutsch Samu, Koller Ernő és Holczheimer Kálmán kapott helyet.<sup>588</sup>

#### **A VASVÁRMEGYEI ELEKTROMOS MŰVEK RT RÉSZVÉNYESEI**

A 1.000.000 Ft alaptőkével megalakult társaság 10.000 db, egyenként 100 Ft-os névértékű részvényt bocsátott ki. Ezek közül 6.000 db ún. elsőbbségi részvény volt, melyek birtokosai évi 6%-os garantált osztalékban részesültek, és a kifizetések során elsőbbséget élveztek a 4.000 db törzsrészvény tulajdonosával szemben, akik csak akkor kaphatták meg 6%-os osztalékukat, ha az elsőbbségi részvényesek kifizetése után a nyereségből fennmaradó összeg ezt lehetővé tette.<sup>589</sup>

Az 1.000.000 Ft-os alaptőkén felül a társaság megalakulásakor 600.000 Ft erejéig 600 db, egyenként 1.000 Ft névértékű elsőbbségi kötvényt is kibocsátott, tőkenövelés céljából. Ezekre az értékpapírokra 4,5%-os kamatot fizettek, és 35 év alatt egyenlő törlesztőrészletekben fizették vissza azok árát tulajdonosaiknak. Az elsőbbségi kötvényeket a társaság tartozásaként kezelték, ezért csak az ezek után járó kamat és törlesztőrészletek kiegyenlítése után fizettek osztalékot a részvényesekre. 1901-ben a VEMR újabb 2.000.000 K elsőbbségi kötvénykibocsátást hajtott végre. Az 1.000 db, egyenként 2.000 K névértékű kötvény a korábbi kibocsátással megegyező feltételekkel kamatozott. Ebből a későbbiekben 1.800.000 K értékű kötvényt sikerült értékesíteni.<sup>590</sup>

Az 1.000.000 Ft névértékű részvények 30 tulajdonos között oszlottak meg. Az értékpapírok tulajdonosai a társaság megalakuláskor induló részletként az alaptőke 30%-át fizették be készpénzben, részvényeik után. A legnagyobb részvénycsomag gróf Batthyány Lajos és Géza nagybirtokosok kezében volt, akik együtt 7.031 db, több mint 700.000 Ft értékű részvényt, azaz az összes értékpapír 70%-át birtokoltak. Ebből készpénzben ténylegesen csak 1.031 db részvényt jegyeztek a nagybirtokosok, a fennmaradó 6.000 db-ot az erőmű kiépítéséhez és a szombathelyi központi telep létrehozásához szükséges földterületek, víz- és malomjogi engedélyek átengedése fejében birtokoltak a Batthyányiak, mely vagyontárgyakat apportként vittek be a Társaságba. A nagyrészvényesek sorában 2.250 darabbal Agost Kaufmann bázeli bankár következett, aki a „Compagnie de l’Industrie Electrique et Mécanique” genfi társaságot, valamint hat másik genfi és egy bázeli cég befektetőit képviselte szavazataival.<sup>591</sup>

1899-ben a VEMR az ikervári vízerőműnél újabb költséges beruházásokat hajtott végre, melynek fedezetére a társaság alaptőkéjét kétszeresen meghaladó 2.000.000 Ft-os kölcsönt vett fel egy belga pénzcsoporttól, olyan formában, hogy a belga befektetők 3.500.000 frankért megvásárolták a VEMR részvénytőkéjét és 5.000.000 frank alaptőkével Belgiumban egy új társaságot alapítottak. (A belga tőke jelenléte a hazai villamosipari piacon a korszakban nem volt ismeretlen, a soproni elektromos mű és a szegedi villamosvasút is belga társaságok kezében volt.) A tranzakció révén a VEMR ettől kezdve ennek a „Société Anonyme de Tramway d’Éclairage et d’Entreprises Électriques en Hongrie” elnevezésű, brüsszeli székhelyű „anyatársaságnak” vállalatként működött. Ezzel összefüggésben 1898-tól a külföldi részvénytulajdonosok sorában feltűnt Felix Delhaye brüsszeli lakos és Max Lyon párizsi mérnök, akik 1903-tól igazgatósági tagok is lettek. A VEMR közvetlen irányítása az 1900-as évek közepéig a korábbi vezetőség kezében maradt, és Batthyány Lajos is mindvégig megőrizte elnöki címét. A külföldi befektető megjelenése felerősítette a társaság üzletmenetének professzionalizálódását, ugyanakkor a helyi kötődésű, a város iránt elkötelezett személyek fokozatos kiszorulása a vezetőségből a vállalat üzletpolitikájában utat nyitott a gátlástalan profitmaximalizálási törekvéseknek.<sup>592</sup>

A fennmaradó 719 részvényen Rosenthal Bernát bécsi bankár (250 db), Burchard-Bélavary Konrád főrendiházi tag, budapesti lakos (50 db) és Köningmayer János zalaegerszegi lakos (50 db) mellett további 25 szombathelyi és vas megyei kötődésű befektető osztozott. Közülük kiemelkedett Gotthárd Jenő természettudós, herényi földbirtokos (50 db), Reé Jenő ikervári jószágkormányzó (40 db), a Sárvári Első Takarékpénztár (30db), Károlyi Antal alispán (20 db), Dr. Edelmann Sebő szombathelyi főgimnáziumi igazgató (20 db), Feldmann Bódog szombathelyi ügyvéd (20 db), Gotthárd Sándor herényi földbirtokos (10 db), Wälder Alajos és Rauscher



Miksa szombathelyi építészek (10-10 db), Kaffer Béla szombathelyi lapszerkesztő (10 db), valamint több jogvégzett értelmiségi és néhány szombathelyi izraelita kereskedő.<sup>593</sup>

Az évente esedékes közgyűlésen minden részvényest értékpapírjai számának megfelelő szavazati jog illetett meg, de az alapszabály szerint egy személy sem birtokolhatott több szavazatot, mint a jelenlevők által letett összes részvény számának egyötöde. A vállalat vezérkara azonban gondoskodott arról, hogy többségüket e korlátozó rendelkezés ellenére is érvényesíteni tudják. E célból Batthyány Lajos a kezében levő 7.031 részvényből csak 1300-3000 darabot képviselt saját nevében, a többit a közgyűlések időtartamára megbízható szövetségeseire (Edelmann, Gothard, Károlyi, Guoth) ruházta át, akik így személyenként 1.000-3.000 részvényt képviselve biztosították, hogy a vállalat ügyei a többségi tulajdonos akarata szerint alakuljanak.<sup>594</sup>

A VEMR 1917-ben tőkeemelést hajtott végre, újabb beruházások pénzügyi fedezetének előteremtése érdekében. Ekkor 7.500 db, egyenként 200 K névértékű részvényt dobtak piacra. Ezzel a vállalat korábbi 2.000.000 K-s alaptőkéje 3.500.000 K-ra emelkedett. Az új részvényssorozatból Batthyány Lajos 600 darabot vásárolt, a „Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok számára” elnevezésű budapesti székhelyű cég pedig 6800 részvényt. Ez utóbbi vállalat 1912-től már 2910 részvényt birtokolt, így 1917-től kezdve a VEMR többségi tulajdonosává vált, míg Batthyány a második legnagyobb részvényes volt.<sup>595</sup>

#### **A VASVÁRMEGYEI ELEKTROMOS MŰVEK RT ÉS A VÁROS VISZONYA**

Az alakulófélben levő vállalat vezetősége 1894 szeptemberében kereste meg Szombathely városát azzal a kéréssel, hogy engedélyezzék a tervbe vett áramszolgáltató vállalat számára a város területén az elektromos vezetékek elhelyezését. A Batthyány Lajos, dr. Edelmann Sebő és Gothard Jenő által aláírt levélben a következőket olvashatjuk: *„Szombathely r. t. város kedvező fekvésénél fogva hivatva van arra, hogy hazánk ezen részében a magyar culturának terjesztője és nemzeti érdekeinek hatalmas támasza legyen. S hogy e nemes hivatásának teljes tudatában van és annak megfelelni kész: tanúsítja azon rendkívüli haladás, melyet vármegyénk székvárosa a lefolyt évtized alatt minden téren tanusított.”*<sup>596</sup>

A vállalat a levegőkábeleket oszlopokon, a földalatti vezetékeket a város utcái alatt kívánta elhelyezni. A város közgyűlésén lezajlott vitában az elektromosság veszélyeitől tartó képviselők aggodalmukat fejezték ki amiatt, hogy *„a póznák eldülése esetén az erős áram a közönségre veszélyessé válhatnék.”* A kérvény elutasítását szorgalmazók felszólalásaiban feltűnt az az érv is, hogy a már létező légszeszgyár szolgáltatása szükségtelessé teszi az elektromos világítás meghonosítását. A VEMR oldaláról dr. Edelmann Sebő reflektált az elhangzottakra. Igyekezett meg-

nyugtatni a kedélyeket, utalva arra, hogy az erősáramú vezetékek a föld alatt fognak futni, így veszélyforrást nem jelentenek. A légszeszgyárra utalva pedig megjegyezte, hogy a város csak jobban járhat az elektromos világítás megindulásával, mert az egységára jóval alacsonyabb lesz, mint a gázvilágításé. A képviselők többségét azonban nem kellett sokat győzködni, így a közgyűlés a vállalkozás jelentőségét felismerve a következő határozatot hozta: *„Szombathely város képviselő testülete, mely a város haladását és felvirágoztatását mindig éber figyelemmel kíséri, és a kínálkozó alkalmat felhasználni tudja és akarja, örömmel fogadja folyamodók ama nemes törekvését, hogy az Ikervár melletti Rába vizének felhasználása mellett electromos műveket berendezni, a villamos áramot a Gyöngyös mellékén át Szombathelyre bevezetni, és itt villamos világítást, erő átvitel útján ipari és gazdasági gépek hajtását és villamos közúti vasutat létesíteni szándékoznak.”* A város hozzájárult, hogy utcáin az elektromos kábeleket végigvezessék. Előírták, hogy a vezetéket *„föld felett diszes oszlopokon”*, a föld alattit pedig az 1888. évi XXXI. tc. előírásainak megfelelő biztonsági óvintézkedéseket betartva helyezték el, *„hogy azok egyrészt az életbiztonság követelményeinek, másrészt ... a szépészeti szempontoknak is megfeleljenek.”*<sup>597</sup> A fentieket rögzítő területhasználati, valamint áramtermelési és szolgáltatási engedélyt a város 1894. október 18-án, 43/1894. sz. közgyűlési határozatával adta meg a vállalatnak. A határozatban rögzített megállapodásnak megfelelően az utcai vezetéktől a magánfogyasztók telkéig terjedő szakaszt a VEMR saját költségén építette ki, a további kiadások azonban a háztulajdonosokat terhelték.<sup>598</sup>

Az Elektromos Művek 1896 őszén üzleti ajánlattal kereste meg a várost: *„Tekintetbe véve ..., hogy a város kiterjedésével a gáztársulat hálózata ma már arányban nincs, mégis, mivel Szombathelynek ma már nem egy előkelő és modern világítást méltán igénylő utcája szerény petroleum világításra van utalva, vagy egyáltalában világítva nincs”,*<sup>599</sup> a VEMR vállalta, hogy a légszesz világítással nem rendelkező utcákban a *„silány világosságú petroleum lámpák helyett saját költségén 25 normál gyertya lángnak megfelelő villamos világítást”* létesít.<sup>600</sup> A VEMR – az évtizedekkel korábban létesült gázgyárral ellentétben – a szolgáltatás kiépítéséhez semmiféle anyagi hozzájárulást nem igényelt a várostól, sőt az elektromos világítás egységárai is sokkal kedvezőek voltak konkurensénél. A város közgyűlése a jutányos árakra és a közvilágítás fejlesztésének szükségszerűségére tekintettel 1896. novemberében az ajánlat elfogadása mellett döntött. A megállapodás tényét rögzítő határozat záradékában a város a Légszeszvilágítási Társulat érdekeinek védelmére rögzítette, hogy Szombathelyen a továbbiakban is bármelyik utcájában létesülhet gázvilágítás, s ha ez elektromos izzókkal ellátott utcákat érintene, onnan a VEMR köteles eltávolítani berendezéseit. A közgyűlés ugyanakkor nem vette figyelembe a Légszeszvilágítási Társulat azon kérvényét, hogy a VEMR ne kaphasson engedélyt a város területén közvilágítási

szolgáltatás nyújtására. Ettől kezdve a két közvilágítási rendszer együtt létezett a városban, a lakosság igényeinek kielégítése szempontjából szerencsésen kiegészítve egymást. A villamos világítás működését – a légszeszlámpákhoz hasonlóan – a rendőrség ellenőrizte.<sup>601</sup>

1896-ban a város csak egy közgyűlési határozatban rendelkezett az utcai elektromos világítás bevezetésének engedélyezéséről, meglepő módon azonban a megállapodás részleteit, illetve a partnerek jogviszonyát rögzítő szerződés – mint amilyen annak idején természetesen a Légszeszvilágítási Társulattal is köttetett – Szombathely és a VEMR között nem jött létre.<sup>602</sup> Később ezt az eljárást a város azzal a suta indoklással igyekezett megmagyarázni, hogy megbíztak a vállalatban, „*hogy a város közönségének érdekeit mindenkor szem előtt fogja tartani, és így a nagyközönség érdekeinek megóvása szempontjából külön szerződés megkötését feleslegesnek tartotta.*”<sup>603</sup> A források nem vallanak arról, hogy miért maradt el a szerződéskötés, de tény, hogy ez a hiányosság később visszaütött, rontotta a város érdekérvényesítő képességét. Mivel fontos kérdések tisztázatlanok maradtak, és részletekbe menő szabályozás nem készült, a városnak a magántársasággal szemben nem voltak eszközei, hivatkozási pontjai akarata keresztülvitelére. Jó példa volt erre az elektromos vezeték tartó póznák esete, amikor az oszlopokkal szemben 1900-ban megfogalmazott jogos esztétikai és minőségi kifogásait a város csak korlátozottan tudta érvényesíteni, mert a vállalat arra hivatkozott, hogy a városnak nincs joga előírni műszaki paramétereket egy magántársaság számára. A VEMR ugyanakkor a légszeszvilágítási vállalathoz hasonlóan monopolizálta a szerelési munkákat, holott erre koncessziós szerződés híján nem volt jogi alapja. A városban dolgozó villanszerelők munkáinak átvételét sorozatosan megtagadta, s csak azoknak a fogyasztóknak szállított áramot, akik a VEMR szakembereivel végeztették el a szereléseket. Ezt a helyzetet megelégtelve a helyi iparosok érdekeit védő Szombathelyi Ipartestület a Belügyminisztériumhoz fordult jogorvoslatért, mely 1907-ben elrendelte a hiányzó szerződés pótlását, a két fél közötti jogviszony szabályozására. A részletes feltételek kialakulására ekkor megindult utólagos egyeztető tárgyalások a város és a vállalat között hosszú évekig elhúzódtak. 1913-ban már közelinek tűnt a megállapodás, azonban a kidolgozott tervezetet a város közgyűlése elutasította. A város és a VEMR között így a szerződés soha nem köttetett meg.<sup>604</sup>

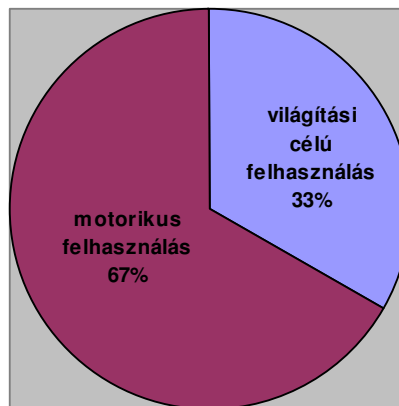
### **AZ IKERVÁRI VÍZERŐMŰ**

Az ikervári vízerőmű terveit Bánó László dolgozta ki, és a VEMR őt bízta meg az építésvezetőséggel is. Vízerőmű elkészítéséhez a Rába mentén 3 km hosszúságban kellett betonozási- és földmunkákat végezni. A létesítményt két folyókanyarulat átvágásával, egy újonnan kialakított mederszakaszon alakították ki. A beruházás költségvetését az előirányzat 300.000 Ft-ban hatá-

rozta meg. A kivitelezés jogát Melocco Luigi budapesti betonépítő cége nyerte el. A munkálatok 1895. szeptemberében 1.000-1.500 emberrel indultak meg, s a vízerőmű duzzasztója 1896 májusában már készen is állt. Az elektromos berendezések leszállítását és felszerelését a genfi „Compagnie de l’Industrie Electrique et Mécanique” cég végezte, a VEMR létrehozásában közreműködő svájci pénzcsoport kikötésének megfelelően. Az öt turbina-állásba egyelőre csak 3 gépet szereltek fel, melyek együttesen 900 LE áramot termeltek. A turbinákhoz kapcsolt 2-2 dinamó 65 A-es, 1.500 V-os egyenáramot állított elő. A vízerőmű által termelt energia először 1896. december 31-én érkezett meg a létesítménytől 23 km-re fekvő Szombathelyre. 1899-ben és 1900-ban 2 újabb, egyenként 300 LE-s turbinát is üzembe állítottak belga és francia tőke bevonásával.<sup>605</sup>

1908-ban a nagy szárazság miatt a Rába vízállása olyan alacsony lett, hogy az erőmű képtelen volt ellátni az igényeket, ezért a VEMR kénytelen volt szombathelyi és sárvári telepein is gőzgépekkel megtermelni a hiányzó árammennyiséget. A világháború alatt az erőmű kapacitásának egy részét a Hadügyminisztérium utasítására a sárvári nitrocellulóz gyár rendelkezésére kellett bocsátani, így a megtermelt áram mennyisége már nem volt elegendő Szombathely ellátására. 1917-1918-ban nagy szárazság okozott termelésekiesést a vízerőműnél. Mindezek együttes hatására az áramszolgáltatás fenntartása érdekében kiegészítő dízel generátorokat állítottak üzembe. (1 kWh áram előállításához 6 kg szenet, vagy 400 g gázolajat kellett felhasználni.) A háborús viszonyok között, a növekvő üzemanyag árak miatt ez a típusú áramtermelés jóval költségesebb volt, ezért a VEMR hamarosan áremelésre kényszerült. Az árakat a háború után sem sikerült lényegesen mérsékelni, mert 1918 nyarán egy vízbetörés annyira megrongálta az erőmű generátora-  
it, hogy a kiesett kapacitást – költségnövelő szükségmegoldásként – újra gőzgépekkel és dízel motorokkal kellett pótolni.<sup>606</sup>

10. ÁBRA AZ IKERVÁRI VÍZERŐMŰ ENERGIATERMELÉSÉNEK FELHASZNÁLÁSI SZERKEZETE, 1918<sup>607</sup>



Az erőmű a századfordulón évente 2.792.000 kWh áramot termelt, melynek egyharmadát világitási célra, kétharmadát gépek meghajtására használták fel. A VEMR által előállított elektromos áram mennyisége a 20. század folyamán, még a világháború kitörése után is fokozatosan emelkedett. 1910-ben 3.500.009 kWh, 1914-ben 4.590.539 kWh, 1915-ben 5.769.824 kWh, 1916-ban 5.903.144 kWh volt a termelés. 1917-től az alacsony vízállás és a dízelolaj beszerzési nehézségek miatt visszaesett az áramtermelés, 1917-ben 5.294.645 kWh, 1918-ban már csak 2.940.960 kWh áramot állítottak elő.<sup>608</sup>

#### **A SZOMBATHELYI ELOSZTÓ ÉS ÁRAMFEJLESZTŐ TELEPEK (TRANSZFORMÁTOR ÁLLOMÁSOK)**

A VEMR szombathelyi elektromos telepe és székháza, a vállalat technikai és igazgatási központja a Kossuth utca 35. szám alatt épült fel, 1895-ben. Az impozáns megjelenésű kétemeletes utcfronti irodaház udvarán helyezkedett el a gépház, mellette egy 25 méter magas gyárkémény magasodott. A gépház berendezései a dolgozók biztonsága érdekében aszfalittal burkolt betonrétegen, porcelán szigetelőkön álltak, a helyiség padlózata és falai szigetelő fa burkolattal voltak ellátva. Az itt elhelyezett 200 lóerős tandem-compound rendszerű kisegítő gőzgép és az általa meghajtott 2.000 V feszültséget előállító francia gyártmányú dinamó a város biztonságos áramellátása érdekében épült, a vízerőműnél esetlegesen bekövetkező üzemzavarok áthidalására, az áramkiesések pótlására, illetve a téli időszakban a vízerőműnél törvényszerűen bekövetkező kapacitás-csökkenés ellensúlyozására. Az „elektromos centrale” létesítése 60.000 Ft-ba került.<sup>609</sup>

Az ikervári erőműből érkező nagyfeszültségű egyenáramot elektromotorok közbeiktatásával transzformálták le. A motorok által meghajtott dinamók termelték azt az alacsony feszültségű egyenáramot, mely a városi közvilágítás, a villamosvasút és a magánfogyasztók igényeinek kielégítésére szolgált. A dinamó gépek 1896 áprilisában érkeztek meg Párizsból, beállításukat MORÉ és PASCAL mérnökök végezték el. A motoronként alkalmazott 2-2 dinamó 160 V feszültségű és 260 A erősségű áramot állított elő. 1900-ban 6 dinamó működött itt a városi közvilágítás ellátására, és kettő a villamos közúti vasút és a városi vízmű szivattyúinak üzemben tartására. Az ingadozásmentes áramszolgáltatást a transzformátor állomáson kiépített nagy teljesítményű akkumulátorok szolgálták, melyek a váratlanul fellépő áramkiesést azonnal kompenzálni tudták.<sup>610</sup>

Az emelkedő fogyasztás miatt Szombathelyen 1899-ben szükségessé vált egy második transzformátortelep és gépház üzembe állítása is, a keleti városrészben. Az év végén a Nádasy utcában átadott telep a környékbeli utcák világítását, és a közeli vasúti pályaudvar és a MÁV műhely ellátását biztosította, illetve szükség esetén a központi centrálé tehermentesítését szolgáltatta. A telepen egy 130 lóerős nagyfeszültségű motorra kapcsolva 2 dinamó működött, a szombat-

helyi rendszerben szokásos 160 V feszültségű áramot előállítva. Az új transzformátor állomáson a központi centráléhoz hasonlóan akkumulátor telepet is kialakítottak.<sup>611</sup>

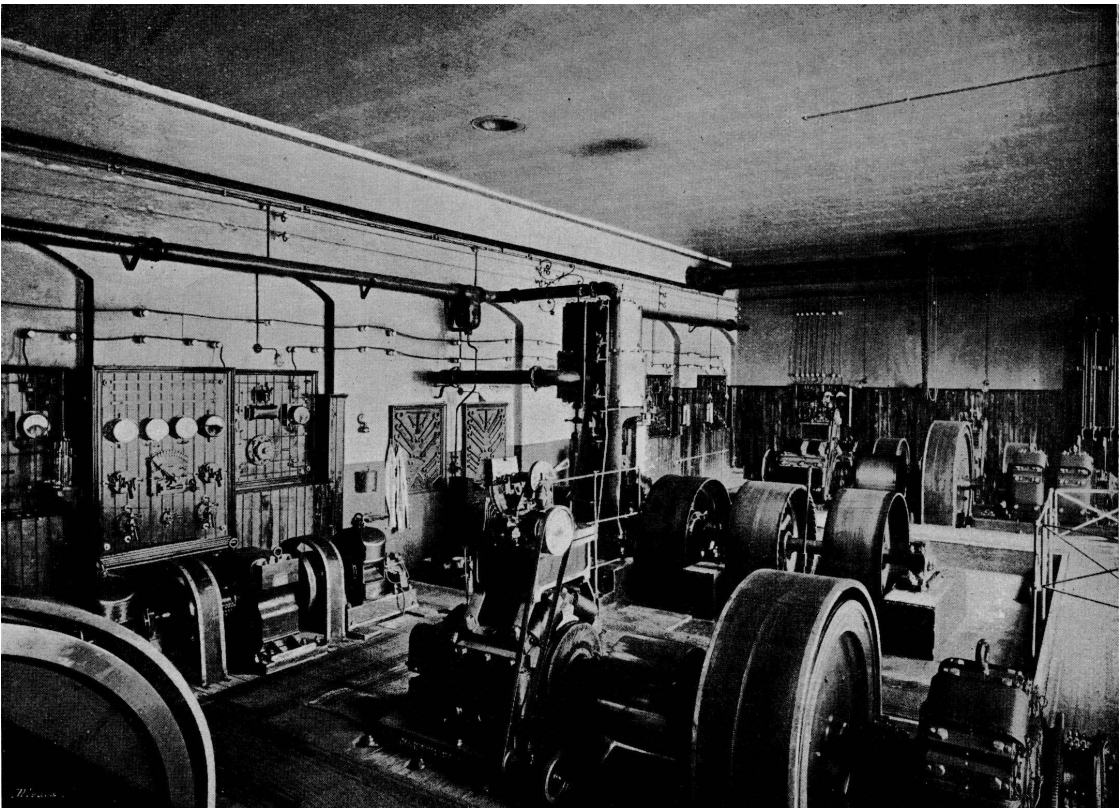
1902-ben a VEMR az üzembiztonság fokozására újabb gőzgépek és dinamók beszerzését határozta el. A Kossuth utcai központi transzformátor állomáson 1903-ban kibővítették a régi gépházat, s a régi gőzgép helyett két új, egyenként 300 lóerős, kéthengeres Compound kondenzációs gőzgépet szereltek fel. A gépekre kapcsolva két 160 V feszültségű, 650 A áramerősségű, egyenként 210 kW teljesítményű egyenáramú dinamót helyeztek el. Ugyanekkor szereltek fel két új vízkazánt, egy kondenzátorvizet hűtő tornyot és a régi gyárkémény elbontása után egy új 36 m magasságú kéményt is. Ez a fejlesztés biztosította, hogy üzemzavar esetén az ikervári erőműtől függetlenül is el tudták látni a lakosságot árammal. 1908-ban a Rába alacsony vízállása miatt kieső áramtermelés pótlására a villamosvasút zavartalan működtetésére egy újabb gőzgépet szereztek be. 1912-ben a telepen ismét nagyszabású bővítési munkálatok zajlottak le. A régi gépház folytatásában egy új létesült, ahol egy 500 lóerős áramtermelő dízelmotort állítottak üzembe. Ezen kívül szénraktár, hűtőtorony, raktár, puffer- és világító akkumulátor cella épület, szerelőműhely és olajtartályok is épültek.<sup>612</sup>

#### **A SZOMBATHELYI VÁROSI VEZETÉKHÁLÓZAT**

Az Ikervárról Szombathelyre érkező nagyfeszültségű távvezeték az Ikervár-Vép-Szombathely vicinális úton haladva, déli irányból érkezett Szombathelyre; és a Rumi utcán (*ma Mátyás király utca*) át jutott a Kossuth utcai központi transzformátortelepre. A városból kivezető vonal a Rumi utca-Torna utca (*ma Zrínyi utca*)-Batthyány-tér-Ferences kert nyomvonalon át a Szent Márton utca déli oldalán végighaladva, keleti irányban, Sárvár felé hagyta el a várost. A 6.000 V-os egyenáramot továbbító vörösréz távvezetékét vas oszlopok hordták. A kisfeszültségű városi elosztó vezeték a közgyűlés kikötésének megfelelően a belvárosban – a Gyöngyös utca és Horváth Boldizsár tér (*ma Fő tér*), Belsikátor, Úri (*ma Széchenyi*) utca, Széchenyi (*ma Berzsenyi*) tér, Kámon (*ma Szily*) utca nyomvonalon – városképi megfontolások miatt földalatti kábelként haladt. A kábeleket ólom és acél burkolat, valamint kátrányozott juta réteg védte. A többi utcában a város hozzájárult a fa oszlopok alkalmazásához. Az oszlopokat az úttest és a járda közötti szabad területen állították fel, a város előírásának megfelelően a fasorok mellett. A vörösfenyő póznákra szerelt tartóvasakon elhelyezkedő porcelán szigetelőkön haladt a 150 Volt feszültségű, 9 mm átmérőjű csupasv vörösréz vezeték, átlagosan 6, helyenként 8 m magasságban. Az oszlopok lábazatára halálfejet festettek, hogy elővigyázatosságra intsek a polgárokat. A külterületeken egyszerű gyalult, festett oszlopok, a frekvenciáltabb belvárosi utcákban (Széll Kálmán, Király, Kossuth)



7. KÉP AZ IKERVÁRI VÍZERŐMŰ TURBINAHÁZA (1890-ES ÉVEK VÉGE)



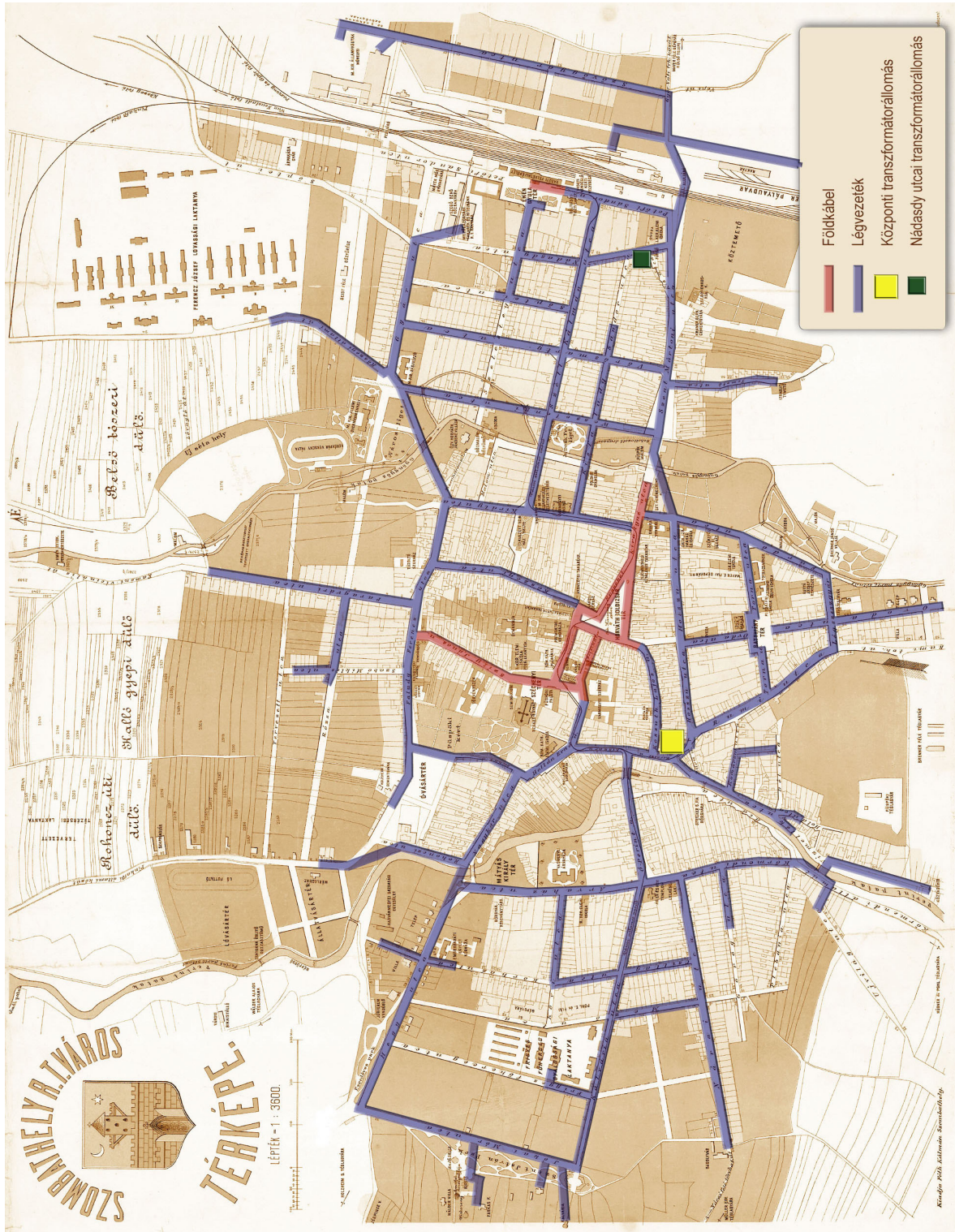
8. KÉP A SZOMBATHELYI KÖZPONTI TRANSZFORMÁTOR ÁLLOMÁS (1890-ES ÉVEK VÉGE)

esztétikusabb, faragott csúcsdíszsel és a lábazatnál nyolcszögletű deszkaburkolattal ellátott oszlopok álltak. A VEMR nyilvánvalóan költségtakarékossági szempontok miatt döntött a faanyag alkalmazása mellett, mivel a fém oszlopok tízszer drágábbak voltak. A faanyag azonban korhadásra hajlamos volt, ami fokozta a balesetveszélyt. 1900-ban egy villanszerelő életét vesztette, amikor felmászott egy póznára, és az rádőlt. Ettől kezdve a tanács időről időre elrendelte az egész rendszer felülvizsgálatát és a veszélyes állapotú oszlopok kicserélését. A városban néhány helyen épületekre erősített vas konzolokon haladt a vezeték (Széll Kálmán utcai Batthyány bérpalota, Sabaria szálloda, I. kerületi elemi iskola.)<sup>613</sup>

Az elektromos vezeték a századfordulón a következő utcákra terjedt ki: Faludy Ferenc (*ma Petőfi*), Paragvári, Rózsa (*ma Deák*), Rohonci, régi vásártér (*ma Ady tér*), Sörház, Nagykar, Kiskar, Kereszt (*ma Kiskar*), Kálvária, Árvaház (*ma Dózsa*), Csillag (*ma Szinyei és Katona József*), Kövi (*ma Esze Tamás*), a Mező utca déli része (*ma Táncsics*), Jókai, Náriai, Görög (*ma Szigligeti*), Körmendi, Óperint, Hosszú (*ma Thököly*), Fürdő (*ma Aréna*), Óvoda (*ma Rákóczi*), Torna (*ma Zrínyi*), Légszeszgyár, Rumi, Komáromi (*ma Fraknó*), Gyep (*ma Károly Róbert*), Vízmellék (*ma Sorok*), Hold (*ma Móricz Zsigmond*), Bűrű, Kert (*ma Hock János*), Híd (*ma Szabadságharcos*), Újvilág (*ma Mező Imre*), Kossuth, Kőszegi utca, Király, Szent Márton, Temető (*ma Bercsényi*), Széll Kálmán, Vörösmarty, Wesselényi, Söptei (*ma Welther Károly*), Gyár (*ma Semmelweis*), Kis utca, valamint a Kőszegi úton a Lovassági laktanyáig, és a Vasút utcán át MÁV műhelyig.<sup>614</sup>

A vezetéket a századforduló után több lépcsőben, elsősorban a gyors ütemben kiépülő keleti városrész területén bővítették, a lakossági igényekhez igazodva, a fogyasztás nagyfokú emelkedése miatt. 1902-ben a Söptei utca északi részén, 1903-ban a Szelestey és Kisfaludy utcákban épült ki a hálózat. 1904-ben a Bábaképezde és a Gyermekmenhely csatlakozott a rendszerre, 1906-ban a Wesselényi utca északi, 1908-ban déli szakaszán, valamint a Nádasdy utca déli, és a Kisfaludy utca keleti szakaszán létesült új vezeték. Az első világháború kitörésekor már a Hegy (*ma Gagarin*) utca teljes vonalában is működött az áramszolgáltatás. 1918-ban a Plébánia utcára és az Éhen-telepre is kiterjesztették a hálózatot. Nagyobb jelentőségű beruházásként 1912-13 folyamán az ipari felhasználók számára 3 fázisú erősáramú (3.000 V és 15.000 V) földkábeleket fektettek le. Az egyik vezeték a Kossuth utcai teleptől a mai Thököly, Brenner, Szentmárton, Vörösmarty és Szelestey utcákon át vasúti pályaudvarig húzódott. A kábel mentén transzformátoroszlopokat állítottak fel. A másik földkábel a Zanati úton 1912-ben létesített transzformátorházig húzódott, ahonnan egy 3.000 V-os háromfázisú ipari áramot szolgáltató légvezeték indult ki a Szövő utcai faipari műhely ellátására.<sup>615</sup> Az 1910-es évek elején 20 km hosszúságú légvezeték és 1,6 km földalatti kábel hálózta be a várost.<sup>616</sup>





14. TÉRKÉP SZOMBATHELY ELEKTROMOS-VEZETÉK HÁLÓZATA (1914)

### AZ UTCAI ELEKTROMOS KÖZVILÁGÍTÁS

Szombathelyen az elektromos közvilágítás 1897 év végén indult meg, az Éhen Gyula polgármester, Müllner Ignác városi mérnök és Edelmann Sebő VEMR tisztviselő által helyszíni terepbejáráson kijelölt utcákban. Az elsősorban külterületi, korábban petróleum lámpákkal felszerelt 23 utcában 46 db 25 gyertya fényű és 18 db 16 gyertya fényerejű izzót helyeztek el.<sup>617</sup>

Az utcai közvilágítás területén az elektromos izzók a dualizmus időszakában Szombathelyen nem tudták felvenni a versenyt a gázlámpákkal, évtizedeken át csak kiegészítő szerepet játszottak. Ennek elsődleges oka a Légszeszvilágítási Társulat helyzeti előnyében keresendő, hiszen a VEMR megalakulásakor a gázmű már a település egészét behálózó vezetékrendszerrel rendelkezett, és a várossal is több évtizedes múltra visszatekintő szerződéses viszonyban állt. Emellett az Auer-égők alkalmazása technológiai oldalról is még évtizedekre versenyképessé tette a gázvilágítást. A VEMR-nek meg kellett elégednie azzal, hogy csak a város külső, ritkábban lakott utcáiban működtethetett elektromos közvilágítási lámpákat. Az utcákon világító elektromos izzók száma mindvégig igen szerény maradt. 1897-ben 64 lámpával indult meg a szolgáltatás, 1898-ban 70, 1899-től 72 izzó működött, de ettől kezdve számuk az első világháborúig változatlan maradt. 1914-ben a Plébánia utcában újabb 5 db, 1916-ban a katonai csapatkórházhoz vezető úton 2 db elektromos izzólámpát szereltek fel. 1917 végétől, amikor az akadozó szénellátás miatt leállt a gázgyár termelése, a villamos műnek átmenetileg lehetősége nyílt arra, hogy szolgáltatását az egész város területére kiterjeszthesse. A város ekkor a város szerződést kötött a VEMR-el, és a közvilágítást a gázlámpák helyett ideiglenes jelleggel felszerelt 254 elektromos izzólámpával oldották meg. A Széll Kálmán, Király, Erzsébet királyné, valamint a Kossuth, Petőfi utcákban és a Széchenyi téren összesen 36 db 100 gyertya fényerejű izzót, a város 45 további utcájában 218 db 50 gyertya fényű lámpát helyeztek el.<sup>618</sup> A városlakók a szükséghelyzetben kénytelenek voltak megszokni az ideiglenes jellegű elektromos közvilágítást. Az elektromos izzókra sok veszély leselkedett, 1918-ban a VEMR a városhoz intézett beadványában így panaszkodott: *„a legnagyobb bajt az okozza, hogy az utcai gyerekek hihetetlen vandalizmussal rongálják a felszereléseket, lopkodják a lámpákat, leszakítják a vezetékeket, felmásznak a kapcsolókhoz, és felgyújtják nap-pal, eloltják éjjel a lámpákat, s nekünk sok kárt, bosszuságot okoznak.”*<sup>619</sup>

### BELTÉRI ELEKTROMOS VILÁGÍTÁS

Szombathelyen az első beltéri világítási próbákat a VEMR székházában, 1896 júniusában tartották meg. Az áramszolgáltatás októberben indult meg. Ekkor 1.143 izzólámpa és 36 ívlámpa lépett működésbe városszerte, magánlakásokban és közintézményekben. Az elektromos áram bel-

téri használatának elterjedése – ellentétben a közvilágítással – rohamos ütemű volt. Az elektromos izzók népszerűsége gyorsan növekedett, mert a gázlámpákhoz viszonyítva egy sor előnyös tulajdonsággal rendelkeztek. Egyenletesebb fényt adtak, nem füstöltek, nem vontak el oxigént a szoba levegőjéből, kezelésük egyszerűbb és veszélytelenebb volt. A magánszemélyek mellett egyre több nagyfogyasztó (hivatali székházak, vasúti épületek) is átállt elektromos világításra. 1896-ban az evangélikus, a következő évben a ferences templomban szereltek fel elektromos csillárt. 1897-ben a Megyeházán is villanykörték váltották fel a korábbi gázlángokat, ami jelentős költségmegtakarítást is eredményezett a megyének. A VEMR 1897-ben ingyenesen beszerelte a világítást a Színházba is. Ebben az évben a Bábaképezdőben, valamint a megyei árvaházban is felszerelték az elektromos izzókat, ahol az addigi petróleum világítás költségei pontosan fedezték az elektromosét. Az év folyamán a Déli Vasút társaság épületeiben is átálltak a korábbi gázvilágításról a sokkal biztonságosabb elektromos világításra. 1898-ban a posta és távírda épületében, 1899-ben a MÁV járműjavító műhelyében tértek át az elektromos világításra. 1900-ban a déli vasút új felvételi épületében és környékének megvilágítására szereltek fel elektromos izzókat és ívlámpákat. A 20. század folyamán a beltéri villanyvilágítás térhódítása megállíthatatlan volt, és gyorsan terjedtek az ipari felhasználók által üzemeltetett, elektromotorral meghajtott berendezések: nyomdagépek, esztergapadok, köszörűk, faipari megmunkáló gépek és gabonarosták.<sup>620</sup>

5. TÁBLÁZAT *BELTÉRI ELEKTROMOS ÉGŐK ÉS ELEKTROMOTOROK SZÁMA SZOMBATHELYEN, 1896-1911*<sup>621</sup>

ÉV	IZZÓLÁMPA	ÍVLÁMPA	ELEKTROMOTOR
1896	1.143	36	
1904	8.430		31
1905	8.771		33
1906	9.402		40
1908	9.271	194	42
1911	9.342	187	83

A lakásokban 10, 16, és 25 normál gyertya fényű izzók üzemeltek, melyeket a VEMR forgalmazott. A vállalat – üzletpolitikai megfontolásokból – fokozatosan csökkentette a körték árát. 1898-ban egy izzó ára 55 kr, 1900-ban 80 f (40 kr), 1904-ben 72 f (36 kr) volt. A hagyományos villanykörtével megegyező fényerejű homályos izzó 1 K-ba (50 kr), a gyertyaégő 90 f-be (45 kr), a csavart gyertyaégő 1 K 10 f-be (55 kr) került. A VEMR 1908-tól kezdte árusítani Volfram szálás lámpáit. Az új típusú, a hagyományos égőknél nagyobb, 32, 40, 50 gyertya fényerejű izzók igen drágák voltak, 4,5 K/db áron kínálták őket. Ezzel egyidőben az 50. 60 gyertya fényerejű ún. Colloid lámpák forgalmazása is megindult 5 K-os darabáron.<sup>622</sup>

### AZ ÁRAMSZOLGÁLTATÁSI DÍJAK

Az áramszolgáltatás megindulásakor a magánfogyasztók irányába az átalánydíjas rendszert léptették életbe, de a VEMR szabályzata lehetővé tette, hogy kívánság szerint az égési órák számát jelző műszer alapján fizették a díjakat. A mérőórák a társulat tulajdonában voltak, azokért viszonylag magas 10 Ft (20 K) körüli éves bérleti díjat kellett fizetni. A szolgáltatott áram egységárát világítási célra 6f/hWóra, motorok meghajtására 4 f/hWóra összegben állapították meg, ami országos viszonylatban a legkedvezőbb díjak közé tartozott. A magánfogyasztók többsége ezért inkább az átalány szerinti fizetést választotta. Ebben az elszámolási rendszerben a különböző típusú helyiségeknek és a megvilágítás időtartamának megfelelően nyolc díjkategóriát különítettek el. A I. kategóriába sorolt lakások mellett külön megszabták a kávéházak, vendéglők, üzemek, boltok, istállók, pinchelyiségek után fizetendő tarifákat. Egy 2 szoba, konyhás lakás éves világítási költsége 50 Ft, egy 3 szoba, konyhás, cselédszobás lakásé 71 Ft körül mozgott. Az iskolák szociális megfontolásból, a nagyfogyasztók üzletpolitikai célokból kedvezményesebb áron, a lakossági átalánydíjakhoz viszonyítva 5-20 %-kal olcsóbban juthattak áramhoz.<sup>623</sup>

1901 őszén a vállalat új elszámolási rendre tért át. A korábbi átalányrendszer helyett mindenhol átálltak a fogyasztásmérők alapján történő számlázásra. A külföldről beszerzett Marcel Deprez rendszerű forgókorongos mérőműszerek a vállalat tulajdonában voltak. A fogyasztóknak a berendezések beszerzési árának 5%-át kellett éves használati díj címén befizetniük. A bevezetett 6 fillér/hWóra áramdíj országos viszonylatban a legolcsóbb volt. Ekkoriban Budapesten és Szolnokon 8 f, Aradon, Kecskeméten, Nagykanizsán, Nyíregyházán, Pécsen és Szatmáron 10 f, Egerben és Szegeden 12 f volt a tarifa. Egy 16 gyertya fényű lámpa után (0,5 W/h fogyasztás) óránként 3 f-t kellett fizetni. Egy reggeltől estig égetett izzóra vetítve a megtakarítás azonos fogyasztás esetén a korábbi rendszerhez képest éves szinten elérte az 5 koronát. Az új díjszabás tehát egyértelműen árcsökkenést eredményezett, ugyanakkor a fogyasztás utáni számlázás takarékoságra is ösztönzött.<sup>624</sup> 1906-ban a vállalat újra leszállította az áram és a szerelési munkák díjait. A sajtó örömmel üdvözölte az intézkedést, kiemelve a VEMR döntésének üdvös hatását, mellyel „*az elektromos világítást most már mindenkinek könnyen hozzáférhetővé tette.*”<sup>625</sup>

Szombathely városa a magánfogyasztóktól eltérő, egyedi díjszabás alapján kapta az áramot az Elektromos Művektől. Az elektromos közvilágítás lényegesen olcsóbb és kifizetődőbb volt a városnak, mint a gázvilágítás. Az áramszolgáltatóval kötött megállapodás értelmében egy 25 gyertya fényű izzó üzemeltetéséért az első szolgáltatási évben, 1898-ban csak annyit számlázott a VEMR, mint egy 12 gyertya fényű gázláng fejében a légszeszgyár (54 Ft). Ezen túl az Elektromos Művek a következő évtől további 33%-os árcsökkentést is vállalt, ami egy izzó

üzemköltségét 36 Ft-ra csökkentette. 1898-ban így még 3.300 Ft körül mozgott a 70 db lámpa éves világítási díja, 1899-től viszont a 72 izzó üzemeltetési költsége már csak 4.400 K (2.200 Ft) volt. A közvilágítás mellett a város közüzemei működtetéséhez (vízmű, jéggyár) és saját fenntartású épületei, intézményei (irodák, rendőrség, közvágóhíd, iskolák, városi bérház) világítására is jelentős mennyiségű áramot fogyasztott. Az ilyen célra fordított kiadások együttes összege 1918-ban a közvilágítási költségeknek durván kétharmadára rúgott.<sup>626</sup>

A Rába folyó ingyenesen rendelkezésre álló vízenergiával előállított elektromos áram viszonylag olcsó volt, így a VEMR egységárai országos összehasonlításban is kedvezőek voltak. A vállalat az áramszolgáltatás megindulásától kezdve két évtizedig nem emelt árakat, nyereséges működés mellett is tartani tudta a világítási célra 6f/hWóra, motorok meghajtására 4 f/hWóra összegben megállapított, 1896. óta érvényben levő díjszabást. Az 1910-es évekre a VEMR a legolcsóbb árakkal dolgozó hazai áramszolgáltató magántársasággá vált. Az első világháború éveiben bekövetkező általános árszínvonal emelkedés és a dízelolaj és kenőanyagok árának drágulása azonban elkerülhetlenné tette az áremelést. 1916 nyaratól a villany világításért már 8 f-t, gépek meghajtására igénybe vett áramért 5 f-t kellett fizetni. 1918 őszétől a díjtételeket 12 f-re illetve 6 f-re emelték, 1919 nyaratól pedig 40 f-es és 20 f-es tarifát alkalmaztak. A folyamatos áremelkedés ellenére a VEMR egységárai országos viszonylatban még mindig kedvezőnek számítottak. A városnak nem volt beleszólása az árak alakításába, nem tehetett egyebet, mint hogy tudomásul vehette az új árszabást. Az áremelés elfogadtatása érdekében ugyanakkor a VEMR vállalta, hogy többletbevételéből 15.000 K évi részesedést juttat a városnak, amíg ez az emelt tarifa érvényben van. Ezen túl az áramszolgáltató vállalat a várossal szemben maximális önmérsékletet tanúsított. A szükségszerű áremelés terheit nagyrészt a magánfogyasztókra hárította, míg a város számára lényegében az önköltségi ár alatt szolgáltatva az áramot. 1919-ben a városi közvilágítás és a városi közüzemek részére rendkívül jutányos, 10 f-es egységáron biztosították az áramot, ami a magánfogyasztók által fizetett díjnak mindössze egynegyedét tette ki. E díjszabás alapján az egész éjjeli lámpákért 200 K/év, a fél éjjeliekért 100 K/év általányt fizetett a város.<sup>627</sup>

#### **TÖREKVÉSEK A VÁROSI TULAJDONÚ VILLAMOSMŰ LÉTREHOZÁSÁRA**

Szombathelyen 1909-ben vetődött fel először egy községi elektromos mű létesítésének gondolata, összefüggésben azzal, hogy a Belügyminisztérium előírta a város és az Elektromos Művek jogviszonyát szabályozó szerződés megkötését. A városi tulajdonú villamosmű eszméjének felbukkanásában szerepet játszott Éhen Gyula egykori polgármester, a szombathelyi községesítési törekvések „szellemi atyja”, aki nézetei széleskörű propagálásával áttételesen, de – az önálló vá-

rosi elektromos mű létesítését indítványozó 1909-es tervezetével – közvetlenül is hozzájárult a kérdés felszínre kerüléséhez. Éhen Gyula javaslata ugyan nem jutott hivatalos előterjesztésként a városi közgyűlés elé, megtette azonban helyette ezt Dr. Geszner Imre városi képviselő, aki 1909-ben nyomtatásban is közzétett indítvánnyal fordult képviselő-társaihoz, támogatásukat kérve egy önálló villamos mű létesítése érdekében. Felhívta a figyelmet, hogy a községi tulajdonú vállalat létrehozásához kedvező helyzetet teremt, hogy nincs olyan érvényben levő szerződés, mely megkötné a közgyűlés kezét, hiszen a VEMR nem rendelkezik koncesszióval. Úgy vélte, hogy egy városi villamos mű létrehozása a szolgáltatás minőségi javulásához vezetne, fejleszthetővé válna a külterületi utcák gyér elektromos világítása, és biztosítva lenne a városi intézmények olcsó áramellátása. Indítványára a közgyűlés napirendre tűzte a vállalat megalapításának, illetve a VEMR esetleges megváltásának ügyét.<sup>628</sup>

A város és a VEMR között a belügyminiszter rendelkezése alapján még 1908-ban megindultak az egyeztető tárgyalások a megállapodás létrehozására. Az Elektromos Művek a szerződés első szövegtervezetét 1909. nyarán készítette el, és terjesztette a város elé. Ebben azt ajánlották a városvezetésnek, hogy a VEMR számára monopóliumot biztosító koncessziós szerződés megkötése esetén a villamos mű 50 év elteltével ingyenesen a város tulajdonába mehet át, s addig az összes 16 és 25 gyertya fényerejű közvilágítási lámpát újabb és erősebb, 50 gyertya fényűre cserélik ki.<sup>629</sup>

A város érdemileg nem foglalt állást a szerződéssel kapcsolatban, mert Szombathelyt ekkor már oly mértékben foglalkoztatta egy községi tulajdonú villamos mű létrehozása, hogy a vállalattal kötendő szerződés jelentősége háttérbe szorult, s az ilyen irányú tárgyalások helyett a városvezetés inkább a VEMR megváltásáról kívánt egyezkedni. 1910 januárjában a közgyűlés bizottságot hozott létre a városi villamosmű megvalósításával kapcsolatos kérdések áttekintésére, és az Elektromos Művekkel indítandó egyeztető tárgyalások lebonyolítására. A város első körben a szombathelyi áramszolgáltató hálózat és a villamosvasút megvásárlását szerette volna elérni. Az Elektromos Művek elvi nyilatkozatok szintjén nem zárkózott el kategorikusan az átadás gondolatától, de az egyeztetések nagyon vontatottan haladtak.<sup>630</sup> A VEMR nehézkes hozzáállása a város számára hamarosan nyilvánvalóvá tette, hogy „*a társaság nem akarja komolyan az átadást*”<sup>631</sup>, ezért ismételten fontolóra vették egy önálló városi üzem létesítésének lehetőségét is. Ennek terveit, költségvetését és jövedelmezőségi kalkulációját Fehér Lajos, a Ganz Villamossági Rt főmérnöke készítette el a város felkérésére, 1912 végére.<sup>632</sup>

Fehér Lajos tervezete egy dízelüzemű áramfejlesztő telep létesítésével számolt. A város 161 KW-os energiaszükségletét három motor állította volna elő. Az 570.000 K-s beruházás megtérülése azonban meglehetősen kétséges volt. A jövedelmezőségi számítások ugyanis azt mutat-

ták, hogy míg az üzemeltetés éves költsége 110.000 K-t tett volna ki, addig bevételként – ha a VEMR díjszabását veszik alapul – mindössze 74.000 K várható. A városi villamos mű tehát csak magasabb szolgáltatási díjak mellett tudott volna nyereségesen üzemelni, így azonban a VEMR konkurenciája miatt nem lehetett volna életképes vállalkozás. A községi üzem magasabb működtetési költségeire magyarázatot adott, hogy a gépi erőre alapozott energiatermelés önköltségi ára a magas üzemanyagköltségek miatt sokkal magasabb lett volna, mint a VEMR vízerőműve által előállított áramé, másrészt a városnak a beruházás fedezésére felveendő hitel törlesztő részleteit is ki kellett volna gazdálkodnia.<sup>633</sup>

Az elkészült tervezetről, illetve Fehér Lajos jövedelmezőségi kalkulációjáról Ujvári Ede tanácsnok, későbbi polgármester, 1912-ben részletes jelentés terjesztett a kiküldött bizottság elé. A tanulmány beszámolt az önálló városi villamos mű felállításának problematikájáról, és tekintettel a VEMR már meglévő piaci helyzetére, gazdasági erejére, és az általa várhatóan végrehajtandó árleszállítás következményeire, óva intett attól, hogy egy életképes, a piacot uraló magántársaság működése mellett a város megkíséreljen egy saját vállalatot alapítani. Ujvári Ede végkövetkeztetéseit a realitások talaján állva így összegezte: *„Sajnálattal be kell vallanom, hogy bármennyire híve vagyok is az üzemek községezésének, a jelen viszonyok között önálló városi villamos telep létesítését jó lélekkel nem ajánlhatnám, mert legvérmesebb remények mellett sem lehet arra számítani, hogy a városi villamos mű a létesítési és fönntartási költségeket meghozza – ellenben majdnem biztosra vehető, hogy fölállítása a városra nagy veszteséggel járna. ... Ily körülmények között nem marad más hátra, mint lemondani a városi villamos telep létesítéséről, s a V.E.M.R.T.-al olyan szerződést kötni, amely a várost ezen kétségtelenül nagy jelentőségű közüzemért anyagilag bőven kárpótolja.”* A jelentés második része ezért a VEMR-rel megkötendő területhasználati szerződés tervezetét ismertette. Ujváry előterjesztése szerint a város 45 évre monopóliumot adott volna a társaságnak, cserébe a VEMR ingyenesen Szombathely tulajdonába bocsátott volna 2.500 db, 500.000 K névértékű részvényt, melyek után évente növekvő összegű részesedést fizetett volna a városnak. A részvénytulajdon révén a város a társaság igazgatóságába is két tagot delegálhatott. A tervezet szerint VEMR-nek két újabb villamos vonal kiépítését is vállalnia kellett a nyugati, illetve a déli városrész irányába. 45 év elteltével az elektromos mű teljes egészében és ingyenesen a város tulajdonába ment volna át.<sup>634</sup>

A VEMR a város által készített tervezetet némi módosítása után (pl. a részvények ingyenes átadása helyett csak elővásárlási jogot ígért a városnak) elfogadta, és a maga részéről az ügyet lezártak tekintve az aláírt szerződést 1912. novemberében visszaküldte. A város azonban még mindig nem tudta elkötelezni magát a végleges megoldás mellett. A községi vállalat alapítá-

sa egyre kevésbé tűnt megvalósíthatónak, de a szerződéskötés, vagy a VEMR esetleges megváltása egyaránt napirenden szerepelt. A város villamosügyi és jogügyi bizottsága ezért 1913. elején a VEMR által visszaküldött szerződés-változat részletekbe menő elemzésébe fogott, és a legjobb megoldás érdekében közel harminc magyar város áramszolgáltatással kapcsolatos szerződéseit tanulmányozták. Ezzel párhuzamosan – a VEMR esetleges megvásárlását előkészítendő – helyi szakértők (Weiss Oszkár, Klosovszky Ernő és Nádas Róbert mérnökök, valamint Kopfensteiner Dénes, Laki Kornél és Geist Lipót) bevonásával az áramszolgáltató vállalat összes létesítményére vonatkozó értékbecslést készítették. A független szakemberek a közvilágítás esetében a vállalat által közölt vagyoneértékhez képest 20%-al magasabb (1.167.617 K), a villamos esetében ellenben 30%-kal alacsonyabb (359.067 K) összeget állapítottak meg.<sup>635</sup>

A körültekintő előkészítés során kidolgozott végleges szerződési tervezet szentesítése az 1913. februárjában összeült városi közgyűlésre várt. A szerződés vitája során egyes képviselők (Gesznér Imre, Dr. Heimler Ernő) azonban továbbra is az önálló városi villamos mű létrehozása mellett érveltek és elutasították, hogy a magántársaságnak 45 évre monopóliumot adjanak. Az időközben beszerzett adatok birtokában ugyanakkor a VEMR esetleges megváltását is ráfizetéses üzletnek ítélték. A vállalat nyereségességi mutatói ugyanis – részben a város vásárlási szándékának elhárítása érdekében – 1911-től kezdve hirtelen tízszeresére ugrottak. A szerződés elfogadása mellett érvelők (dr. Engel Sámuel) ugyanakkor utaltak arra, hogy a monopólium megadása bevált gyakorlat más városok esetében is, míg egy önálló városi villamos mű létesítés rendkívül kockázatos vállalkozás lenne. A szerződés pozitívumaként emelte ki, hogy a vállalat által fizetendő területhasználati díj jelentős bevételhez juttatja a települést, és lehetőséget biztosít arra is, hogy a város anyagi lehetőségeihez mérten jól jövedelmező részvényeket vásárolhasson. A képviselő testület példátlan módon, három napon át folytatta a meddő vitát és az egyeztetést, míg végül a döntés elnapolása mellett határoztak. A szerződés végleges változatának megszövegezését a villamosügyi bizottságra testálták, azzal a felhívással, hogy kérjék ki a kereskedelmi minisztérium és a főváros véleményét is, a vitatott kérdések eldöntésére. A végső szó kimondása ismét azért maradt el, mert a város még mindig nem tett le az önálló városi villamos mű eszméjéről. Az előkészítő bizottság ezután egy országos hírű szaktekintélyt, Stark Lipótot bízta meg a szerződés tervezetének átvizsgálásával, illetve állásfoglalását kérték a városi villamos mű létesítése ügyében is. Stark Lipót precíz számításokra alapozott jelentésében az új községi vállalat létesítése ellen foglalt állást, és a szerződés némely pontjának módosítása után annak aláírását javasolta.<sup>636</sup>

Javaslatai alapján a bizottság 1914-ben ismét nekilátott a szerződés átdolgozásához, de egyúttal szándéknyilatkozatot elfogadva erősítették meg, hogy a városi villamos mű létesítésének



igényéről nem mondanak le: „A bizottság ... arra a megállapodásra jutott, hogy az önálló városi villamos mű eszméjét nem ejti le, sőt ezt az ügyet állandóan felszinen tartja, megvalósítására komolyan törekszik.”<sup>637</sup> A hatalmas költségigényű beruházás finanszírozására azonban a súlyosan eladósodott városnak nem volt reális lehetősége, a vállalkozás ráadásul az adott körülmények között biztos sikertelenségre lett volna ítélve. Ennek ellenére a közgyűlés 1918-ban ismét felállított egy bizottságot, hogy az önálló városi villamos mű létesítését előkészítendő kezdjen tárgyalásokat az Elektromos Művekkel, annak tisztázására, hogy milyen legyen a jogviszony a VEMR és a leendő községi vállalat között. A világháború lezárulta után a város folytatta a VEMR irányába az offenzív politikát. Amikor 1920-ban a társaság 2,5 millió korona értékű alaptőke emelést hajtott végre, Szombathely városa – a korábbi terveknek megfelelően – 2.500 db részvényt jegyzett, közel 1.000.000 K értékben. A vásárlási szándék mögött nem titkolt befolyásszerzési törekvés állt.<sup>638</sup> A közgyűlés így indokolta a tranzakció létjogosultságát: „a képviselő testület ... szükségesnek és célszerűnek tartotta ennek az egész várost behálózó, és a város és a polgárság érdekeit érintő és szolgáló közgazdasági vállalat működésében anyagi érdekeltséggel és az irányítás és vezetés közvetlen ellenőrzésére pedig képvisellel való részvételt.”<sup>639</sup> A város végül a realitásokat felismerve közel két évtizedes halogatás után 1926-ban megkötötte a szerződést az Elektromos Művekkel, rendezve ezzel a felek jogviszonyát és a vitás kérdéseket.<sup>640</sup>

## A VASVÁRMEGYEI ELEKTROMOS MŰVEK RT GAZDÁLKODÁSA

### Bevételek és kiadások

Az Elektromos Művek bevételeinek 60-70%-a a dualizmus időszakában mindvégig a különféle célokra szolgáltatott áram értékesítéséből származott. A köz- és magánvilágításra, illetve motorok meghajtására eladott áramból befolyó összeg Szombathelyen volt a legmagasabb, majd Sárvár következett, s végül a sárvári Ella műmalom zárta a sort. Az áramdíjakból származó bevételek Szombathelyen – a fogyasztás növekedésével párhuzamosan – a korszakban dinamikusan emelkedtek. Míg 1897-ben 27.140 Ft-tal még csak az összbevétel 15%-át, 1901-ben 111.260 K-val már 30%-át tették ki. A szombathelyi villamosvasút működéséből származó jövedelem jóval szerényebb volt. A századfordulón az összes bevétel 8-11%-át, majd a tömegközlekedés gyors fejlődésének köszönhetően a világháború időszakára már 15, sőt 19%-át a villamos szolgáltatta. Az áramdíjakból származó összbevétel ennek ellenére a korszakban öt-hatszorosan múlta felül a villamosvasút jövedelmét.

A bevételek a vállalat létrejöttétől a századfordulóig eltelt rövid időszakban éppen csak emelkedésnek indultak, amikor a 20. század elején kibontakozó országos méretű gazdasági re-

cesszió hatására az ígéretes növekedés megtorpant. Néhány évnyi stagnálás után az évtized közepétől enyhe emelkedés kezdődött, majd 1911-től a javuló makrogazdasági környezetben rendkívül dinamikus növekedési periódus bontakozott ki, melyet még a világháború kitörése sem tudott megakasztani. A háború hatására időnként adódtak munkaerő- és nyersanyagellátási problémák, de a vízenergia – aszályos időszakoktól eltekintve – továbbra is korlátozás nélkül, ingyenesen állt rendelkezésre. A lakosság energiafogyasztása, illetve az áramdíjakból, a szombathelyi és soproni villamosvasút működéséből befolyó jövedelmek szakadatlanul növekedtek, részben annak is köszönhetően, hogy a VEMR kénytelen volt megemlíni az áramszolgáltatási díjakat és a villamos jegyek árát.<sup>641</sup>

A kiadási oldalon a legnagyobb tételt az elektromos mű létrejötte utáni években az adósságszolgálat képviselte. A vízerőmű és az elektromos mű egészének kiépítése hatalmas költségigényű beruházás volt, melynek fedezetét csak a részvényekben fekvő alaptőke nagyságát többszörösen meghaladó hitelfelvétellel tudták előteremteni. A 2.000.000 K alaptőkéjű vállalat hitelállománya a századfordulón 4.000.000 K-t tett ki, melyhez hozzáadódott a kölcsönként kezelt, 3.000.000 K összeg erejéig értékesített vállalati kötvény is. A hitelek és a kötvények kamatának törlesztése a társaság megalakulását követő első években a kiadások közel 60%-át lekötötte. Az esedékes kamatok megfizetésén túl a VEMR határozottan törekedett a kölcsönösszeg mielőbbi visszafizetésére, és a kötvények fokozatos beváltására. A magyarányú visszafizetéseknek köszönhetően a közvetlen adósságállomány 1910-re 1.700.000 K-ra esett vissza, így a költségvetés fokozatosan mentesült az adósságszolgálat nagy terheitől. Az ilyen célú kiadások aránya 1910-re fokozatosan 30% alá csökkent, ezzel párhuzamosan az üzemelési és fenntartási költségek és munkabérek korábbi 35-40%-os aránya az 1910-es évekre 60% körülire emelkedett. A társaság kiadásainak 5-6%-át tették ki az állami és helyi adók. Az 1900-as évek elejéig évente 20.000 K, az évtized közepétől 32.000 K körül alakult az adóbefizetés, ebből községi pótdadó címén kb. 10.000 K gazdagította a városi kasszát, ami helyi viszonyok között jelentős tételnek számított. A vállalat 1914-ig évente 2.000 K-t, ettől kezdve 8.000 K-t helyezett a tartalék alapba. A kiadási oldal növekedését a vállalat 1905-től szigorú takarékosági intézkedésekkel és a dolgozói létszám csökkentésével sikeresen mérsékelte.<sup>642</sup>

6. TÁBLÁZAT A VASVÁRMEGYEI ELEKTROMOS MŰVEK GAZDÁLKODÁSÁNAK MUTATÓI,  
KORONÁBAN KIFEJEZVE, 1896-1918<sup>643</sup>

ÉV	BEVÉTEL (K)	KIADÁS (K)	VESZTESÉG (K)	NYERESÉG (K)	NYERESÉG ARÁNYA A BEVÉTELHEZ VISZONYÍTVA (%)	VAGYON (K)
1896			83.032	-		3.669.904
1897	276.762	349.950	73.186	-		4.029.562
1898	277.988	365.594	87.606	-		7.422.788
1899	398.592	385.774	-	12.818	3	
1900	368.230	361.571	-	6.659	2	7.442.350
1901	368.640	360.384	-	8.256	2	
1902	325.328	314.441	-	10.887	3	7.619.915
1903	427.879	417.776	-	10.103	2	7.845.902
1904	398.335	388.144	-	10.191	3	7.816.852
1905	442.210	432.814	-	9.396	2	7.987.757
1906	469.379	459.597	-	9.782	2	7.289.551
1907	457.856	447.556	-	10.300	2	6.954.816
1908	439.876	429.012	-	10.864	2	7.011.767
1909	456.883	446.431	-	10.452	2	6.978.091
1910	468.592	457.748	-	10.844	2	6.739.768
1911	554.775	436.615	-	118.160	21	6.666.397
1912	603.344	382.274	-	141.070	24	7.812.583
1913	626.409	426.921	-	139.488	22	7.674.932
1914	663.766	469.539	-	114.227	17	7.753.377
1915	793.024	557.871	-	135.153	17	8.156.333
1916	952.771	680.682	-	152.089	16	9.187.447
1917	1.225.588	742.008	-	363.580	30	9.832.571
1918	2.207.694	1.719.126	-	368.568	17	9.987.258

### Nyeresség és osztalék

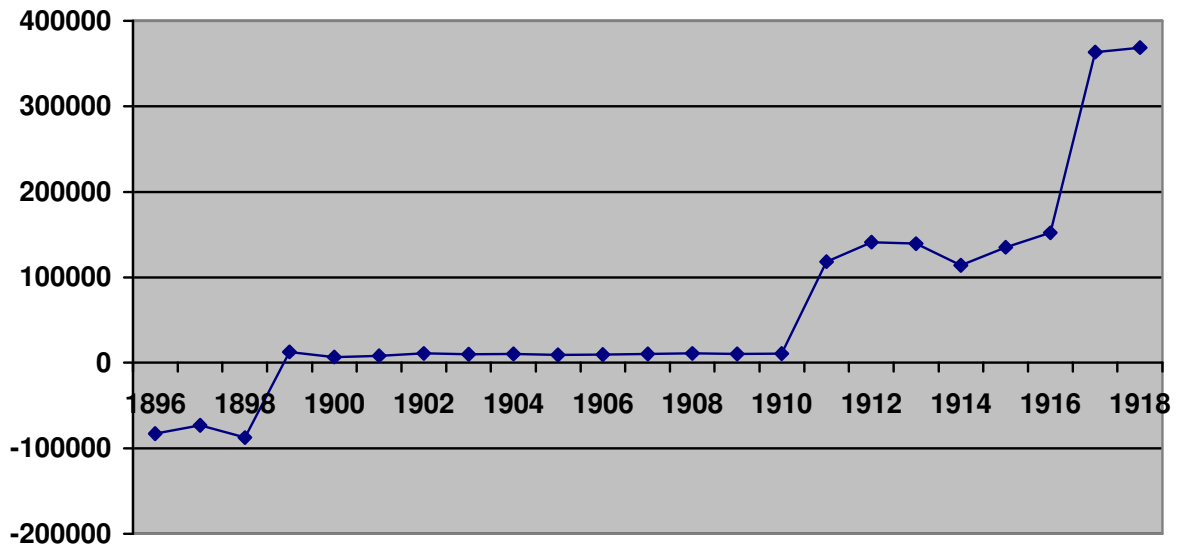
A vállalat működésének első három évében a hatalmas összegű beruházások következtében a VEMR az üzleti éveket jelentős, 40.000 Ft körüli deficittal zárta. 1899. volt az első év, amikor a mérlegben már egy szerény összegű nyereséget is feltüntethettek, ám ennek összege az elkövetkezendő évtizedben lényegesen nem emelkedett, 10.000 K körül stagnált. Ez a nyereség a bevételek főösszegének mindössze 2-3%-át tette ki, ami rendkívül gyenge eredménynek minősíthető, ha figyelembe vesszük, hogy a légszeszgyár működése alatt tízszer ekkora, 25-39% közötti eredményeket produkált. A VEMR részvényesei így a vállalat történetének első 15 évében nem jutottak osztalékhoz, mert a nyereség összegét – az alapszabályzatnak megfelelően – az igazgatóság és a felügyelő bizottság díjazására fordították, és ezek után felosztható maradvány nem képződött. A

részvényesek mégsem jártak rosszul, mert passzív módon jelentős nyereséget könyvelhettek el, ugyanis a részvények értékemelkedése révén folyamatosan nőtt a vagyonuk. A VEMR sikeres piaci szereplésének, gazdasági erejének köszönhetően a részvények piaci értéke az 1910-es évekre elérte a névértéket, holott tulajdonosaik valójában csak a névérték 30%-át fizették be.<sup>644</sup>

Az 1911. év a vállalat gazdálkodásában látványos fordulatot hozott. Az üzleti mérlegben kimutatott nyereség összege az előző évek átlagához viszonyítva hirtelen tízszeresére emelkedett, a bevételi főösszeg 21%-át kiteve, és ekkortól kezdve mindvégig ilyen nagyságrendű (17-30%) maradt. A korábban extrém módon alacsony(an tartott) nyereség ezzel „normális” mértékűre változott. 1911 és 1918 között a nyereség összege megháromszorozódott, ami a valós gazdasági növekedésen túl a pénzromlásból is fakadt. (Abszolút értékét tekintve a nyereség nagyságrendje 6-7-szeresen, sőt a világháború idején 15-szörösen múlta fölül a légszeszgyár üzleti eredményeit.) A nyereség összegének látványos emelkedése immár lehetővé tette, hogy a részvényeseknek kifizessék az alapszabályzat szerint járó 6,5%-os, sőt 1916-1917-ben 7%-os, illetve 10%-os osztalékot. A nyereség hirtelen megugrása csak részben magyarázható spontán gazdasági folyamatokkal, a javuló üzleti eredményekkel. Az emelkedés háttérében valójában a vállalat gazdálkodási stratégiájában bekövetkezett irányváltás, illetve bizonyos üzletpolitikai törekvések húzódtak meg. A VEMR történetének első 15 évében a társaság gazdálkodása szempontjából a legfőbb célkitűzés a kölcsönök mielőbbi visszafizetése, a költségvetésre nehezedő adósságszolgálati terhek mérséklése volt. E hosszútávú stratégiai célt szem előtt tartva a vállalat megerősödése érdekében a maradványt nem osztották ki a részvényesek között, hanem a hitelek visszafizetésére fordították. 1910-re a vállalat adósságállománya immár kezelhető méretűre apadt, ráadásul a bevételek is korábban nem tapasztalt dinamizmussal kezdtek növekedni. Mindezek a feltételek pénzügyi szempontból lehetővé tették a gazdálkodás terén tapasztalható addigi szigor enyhítését, és a részvénytulajdonosok részeltetését az üzleti sikerből. A nyereség nagyságrendjének feltornászása ezen túl egy üzletpolitikai manőver része is volt. A város ugyanis ezidőtájt fontolóra vette a VEMR megvásárlását, mely esetben a vállalat nyereségességi mutatói irányadóak voltak a megváltási összeg megállapításakor. A nyereség összegének megtöbbszörözésével a VEMR a vállalat eladásából remélhető üzleti hasznot is a sokszorosára növelte volna. Ezzel párhuzamosan – a nyereség magas szinten tartása érdekében – a vállalat nagyarányú beruházásokba az 1910-es években már nem fogott, fejlesztésekre csak a legszükségesebb esetben áldozott. A társaság régi, 1905 előtt hivatalban levő igazgatósága szombathelyi kötődésű, a helyi közéletben aktív szerepet vállaló személyiségekből (dr. Edelman Sebő, Gotthard Jenő) állt, akik a vállalat üzleti érdekeinek szolgálata mellett nagyobb érdeklődést mutattak a város, illetve lakossága érdekei irányában.

A távozásuk után pozícióba került új vezetőség a VEMR-re már kizárólag csak nyereségtermelő üzleti vállalkozásként tekintett. A létesítmények fejlesztését, karbantartását elhanyagolva, az alkalmazotti létszámot csökkentve a maximális profit kinyerésére törekedtek. Ennek egyik következményeként a közúti vasút létesítményei a világháború végére erősen leamortizálódtak.<sup>645</sup>

*11. ÁBRA A VASVÁRMEGYEI ELEKTROMOS MŰVEK NYERESÉGÉNEK ALAKULÁSA, KORONÁBAN KIFEJEZVE, 1896-1918<sup>646</sup>*



### A részvénytársasági vagyon

A vállalat vagyona az évek folyamán töretlen fejlődést mutatott. Némi visszaesés csak 1906-1911 között volt megfigyelhető, amikor a társaság a hitelezőkkel szemben fennálló tartozását nagy részletekben, a felhalmozott tőketartalékokból egyenlítette ki, így az adósságállomány csökkenése együtt járt a vállalati vagyon értékének átmeneti visszaesésével is. A VEMR fejlődésének dinamizmusát jelzi azonban, hogy a társaság vagyona a korábbi szintet gyorsan visszanyerte, sőt meg is haladta. A vállalat 1900-as évekre értékpapírokban 800.000 koronás tőketartalékot halmozott fel, miközben adósságállománya felére csökkent.

A vagyon szerkezeti összetételét vizsgálva az látható, hogy a legnagyobb értéket mindvégig az ikervári vízerőmű létesítményei képviselték (44-46%). A szombathelyi áramszolgáltató rendszer és a közvilágítással együtt 1897-ben a VEMR vagyonának 5%-át, a századfordulón 9%-át, 1910-ben, az 1 millió K-t megközelítve már 14%-át tették ki, jelezve az üzletág növekvő súlyát. A városi villamosvasút 1897-ben a társaság vagyonának 4%-át, a századfordulón 6%-át, 1918-ban 5%-át tették ki.

## VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉS\*

### A TÖMEGKÖZLEKEDÉS MEGINDULÁSA, AZ OMNIBUSZ

Szombathelyen a 19. század közepéig a helyi közlekedés gyalogszerrel, lóháton, vagy kocsikon zajlott. Az első tömegközlekedési eszköz, az omnibusz járatának megindulása más városokhoz hasonlóan a vasút megjelenéséhez kapcsolódott. A belváros és az attól távol eső pályaudvar közötti személyforgalom lebonyolítására – az országSZerte elterjedt gyakorlattal megegyezően – egy helyi vendéglátóipari vállalkozó, Schübel Albert nyert engedélyt, a vasút megnyitása évében, 1865-ben. A városközpontban található Zöldfa étterem bérlőjeként nyilvánvalóan üzletpolitikai megfontolásból, bevételnövelés és vendégcsalogatás céljából indíthatta meg a társaskocsi járatot a Vasútállomás és a Piac tér között.<sup>647</sup>

Hogy a szálloda omnibusza mennyi ideig üzemelt, és mennyiben elégítette ki a helyi igényeket, források hiányában nem rekonstruálható, de valószínűsíthető, hogy az 1860-as évek végétől a szombathelyi polgárok már kénytelenek voltak nélkülözni a társaskocsi előnyeit. A lakosság elvárásai minden bizonnyal meghaladták a helyi tömegközlekedési piac kínálta szolgáltatások színvonalát. A Vas megyei Lapok oldalain 1869-ben Tulok Imre nem véletlenül sürgette omnibusz járatok indítását a vasút irányába, illetve a város határában levő dombok felé, a mulatozni vágyó lakosok kényelmére.<sup>648</sup>

Az 1872. évi VIII. tc. előírásainak megfelelően Szombathely városa omnibusz és bérkocsi szabályrendeletet dolgozott ki, mely 1873. január 1-jén lépett életbe. A rendelet előírásai szerint a társas kocsik minden vonat indulásakor és érkezésekor kötelesek voltak a vasúti indóház előtt, a számukra kijelölt helyen várakozni, és az utasok szállításáról gondoskodni. A bejárathoz közelebb foglalhattak helyet az omnibuszok, míg a számmal ellátott bérkocsik ezek mellett állhattak. Az omnibusz viteldíja nappal 10 kr, éjszaka ennek kétszerese volt személyenként. (A bérkocsi igénybevétele jóval drágább mulatságnak számított. Nappal 2 utasig 1 Ft, további személyenként +25 kr-ért vehették igénybe, míg éjszaka a díjszabás 1 Ft 50 kr-ról indult, és minden további utasért + 50 kr-t szedtek. A bérkocsik 1891-től külön szabályrendelet alapján működtek.)<sup>649</sup>

A szabályrendelet életbe lépése után elkövetkezendő években a szombathelyi omnibusz-közlekedés újjászerveződött, a korábbinál magasabb színvonalon. 1874-ben már a város mindhárom vendéglője, illetve szállodája közlekedtetett társaskocsi járatot a vasútállomás irányába. A Zöldfa vendéglő omnibusza éjjel-nappali üzemből szállította az utasokat.<sup>650</sup>

\*A fejezet több ponton Kalocsai Péter közlekedéstörténeti kutatásainak eredményeire támaszkodik

1885-ben a város újabb szabályrendeletet alkotott a társaskocsi ipar gyakorlásáról, az 1884. évi XVII. tc. előírásai szerint. A szabályzat értelmében az omnibuszok a továbbiakban már csakis az engedélyokiratban megjelölt kötött útvonalakon közlekedhettek. A kocsi számát, és az útirányt a jármű oldalán, jól láthatóan fel kellett tüntetni. Az omnibuszoknak a kiadott menetrend alapján akkor is el kellett indulniuk, ha az adott időpontban éppen egyetlen utas sem szállt be. A nappali viteldíjat 15 kr-ban határozták meg, ami a korábbi árszabáshoz képest 50%-os drágulást jelentett. Az éjszakai 20 kr-os tarifa azonban változatlanul érvényben maradt. A szombathelyi árak az ár-emelés ellenére az országos átlaghoz viszonyítva még mindig kedvezőek voltak.<sup>651</sup>

1891-ben Szombathelyen megindult az első, vasútállomástól független, pusztán belvárosi forgalmat lebonyolító társaskocsi járat, ami a helyi tömegközlekedés minőségi fejlődését jelezte. Stadler Dávid a Perint patakon túli nyugati városrésztől a főpiacon át a Gyöngyös patak mentén elhelyezkedő Horváth-féle uszodáig (*ma Szelestey utca*), mint végállomásig közlekedtette omnibuszát. Mivel a városi társaskocsi járatok kivétel nélkül érintették a Fő teret, az kiemelt forgalmi csomóponttá, a különböző városrészeket összekötő omnibusz-vonalak átszálló helyévé, illetve csatlakozási pontjává vált. A Piactér volt emellett a bérkocsi-közlekedés központja is. A tér északi részén, a Hungária szálloda előtt helyezkedett el 30 méter hosszan a bérkocsi állomás, ahol egyidőben 10 fogat tudott várakozni. A közelben, a szállodaépület Kőszegi utcai sarkánál parkolt az omnibusz is. Az 1890-es évek közepén a szabályrendeletben maximált számú, 25 bérkocsi működött a városban.<sup>652</sup> A szombathelyi omnibuszok 8-12 fős befogadóképességű, egy-szintű, kétfogatú járművek voltak. A járatok működtetését az országos gyakorlatnak megfelelően mindvégig kisvállalkozók, illetve szállodák végezték, lehetővé téve ezzel a potenciális vendégek utaztatását, gyors, kényelmes és közvetlen célbajuttatását. A villamos 1897. évi megjelenése után már csak 2 omnibusz járat közlekedett a városban, de a társaskocsik évről-évre nehezebben bírták a versenyt az olcsóbb és kényelmesebb utazási körülményeket kínáló közúti vasúttal szemben.<sup>653</sup> 1904 nyarán a Kovács szálloda kénytelen volt elkezdni társaskocsi járatának leépítését, és „villamos vasúti közlekedés miatt olcsón eladó” indoklással kezdte hirdetni omnibuszát a helyi sajtóban.<sup>654</sup> Az elkövetkezendő években további két kocsijától szabadult meg a szálloda, és 1908-ra a városban végérvényesen megszűnt a társaskocsi közlekedés, átadva helyét a villamosnak, mely a bérkocsik számára is komoly konkurenciát támasztott.<sup>655</sup>

#### **A VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT TERVEZÉSE**

Szombathelyen 1883-ban vetődött fel első alkalommal egy lóvasút létesítésének lehetősége, ám a vállalkozás a városi tanács segítőkész hozzáállása ellenére nem jutott túl a tervezés szakaszán.

1890-ben egy helyi magánvállalkozó, ifj. Deutsch Samu kezdeményezésére ismételten napirendre került a lóvasút ügye, a nagy elánnal megindult szervezőmunka után azonban ezúttal sem hozott kézzelfogható eredményeket. 1892-1893-ban a Junker és Gaertner budapesti székhelyű cég kivitelezésében már-már megvalósíthatónak tűnt rég óhajtott lóvasút kiépítése, ám a vállalkozás pénzügyi problémái miatt végül ez a próbálkozás is kudarcot vallott.<sup>656</sup>

Amikor 1894 júliusában, a helyi sajtó hírül adta, hogy megkezdődtek Vas vármegyében egy villamos mű létesítésének előkészületei, azonnal szóba került egy városi „*villamos körvasut*” létesítésének lehetősége is.<sup>657</sup> Még csak formálódott a megalapítandó részvénytársaság, amikor már konkrét nyomvonaltervek is nyilvánosságra kerültek. 1894 júliusában Dr. Edelmann Sebő tartott a nagyközönség számára tájékoztató előadást a városi villamosvasút terveiről. Az elképzelések szerint a villamos a vasúti személypályaudvartól a Szent Márton-Gyöngyös (*ma Fő tér*)-Kőszegi-Új (*ma Petőfi*)-Kámoni (*ma Szily*) utca-Templom tér-Széchenyi (*ma Berzsényi*) tér-Iskola (*ma Hollán Ernő*)-Kiskar-Óperint utcán át haladt volna a Kálvária utcáig. Tervbe vették egy teherárúk szállítására szolgáló, illetve létesült volna a Piactérről a Széchenyi térre egy rövidebb, közvetlen összeköttetést biztosító pálya is, az Úri (*ma Széchenyi*) utcán át. A Szent Márton utcából kiágazóan a belvárostól délre eső Fürdő (*ma Aréna*) és Hosszú (*ma Thököly*), illetve a Kiskar utca irányába teherszállítás céljából egy szárnyvonal létesítését is tervbe vették. Az eredeti elképzelések szerint a vasúti teherforgalom városba vezetése érdekében a villamos vágányait normál (1.435 mm) nyomtávúra méretezték volna.<sup>658</sup>

A vállalkozás szervezői a városi lakosság körében 1894. nyarán igényfelmérést végeztek, amiből kiderült, hogy a villamos működtetésére valós kereslet van. A szervezőbizottság részéről Gothard Sándor, Knebel Jenő és Nagy Jenő ezzel egyidőben előmunkálati engedélyért fordult a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz, mely szeptemberben megadta a hozzájárulást a villamos közúti vasút vonalainak kiépítéséhez.<sup>659</sup>

1895-ben, amikor a Vasvármegyei Elektromos Művek Részvénytársaság megalakult, nyilvánította villamosvasút kiépítésére vonatkozó szándékát: „Az *elektromos vasut által a déli vasút pályaháza Szombathely város területével összeköttetni terveztetik. Ezen vasút ugy személy, mint esetleg teher szállításra fog berendeztetni, és ekként a szombathelyi állomásnak évenként körülbelül ½ millióra rugó személyforgalma közvetíteni.*”<sup>660</sup> A VEMR átvette az engedélyektől a villamosvasút létesítésére vonatkozó jogot, valamint a Bánó László és Szűts Béla mérnökök által készített terveket, és előmunkálati dokumentációt. A villamosvasút végleges útvonalát az 1896. július 23-án megtartott közigazgatási bejárásan állapították meg, a minisztériumi kiküldöttek, az Államépítészeti Hivatal, Vas vármegye törvényhatóságának, Szombathely város de-



legáltjainak és a VEMR képviselőinek jelenlétében. A korábbi elgondolásokhoz képes két ponton történt lényeges módosulás. A villamospályát egyrészt már nem a Szent Márton, hanem a vasútállomás elől induló újonnan megnyitott sugárút, a Széll Kálmán utca vonalán keresztül kívánták a belvárosba vezetni, másrészt rövidebbre szabták a villamos vonalát is, s az Óperint, illetve Kálvária utca helyett a Püspöki Iskolát jelölték ki a végállomás helyszínéül.<sup>661</sup>

#### **A VILLAMOS KÖZÚTI VASÚTRA VONATKOZÓ SZERZŐDÉS**

Szombathely város közgyűlésén 1896 augusztusában került napirendre a VEMR villamosvasút építésére vonatkozó kezdeményezése. A képviselők lelkesedéssel fogadták a tervet és engedélyezték a vállalat számára a vasút nyomvonalán fekvő városi utcák használatát és a felsővezeték kiépítését. A beterjesztett tervek szerint a villamos a vasútállomás elől indulva a Széll Kálmán és Király utcán keresztül ért a város fő terére, ahonnan a Berzsényi ( *ma Széchenyi*) utcán át a Széchenyi ( *ma Berzsényi*) tér és az Iskola ( *ma Hollán Ernő*) utca érintésével jutott el a Püspöki iskola előtti végállomásig. Innen folytatólagosan a Kiskar utcán át a VEMR Hosszú utcai telepére vezetett tovább egy munkavágány. A VEMR és a város között megkötött szerződés hivatalos elfogadására az 1896. október 10-i közgyűlésen került sor. A megállapodás pontjainak kidolgozásához felhasználták Budapest és Miskolc hasonló dokumentumait.<sup>662</sup>

A szerződés értelmében a VEMR 50 évre ingyenes területhasználati engedélyt kapott a villamosvasút megállapított nyomvonalára. A város engedélyezte a szükséges technikai eszközök, sínek, oszlopok, táblák és vezetékek elhelyezését, előírva, hogy a síneket az utca szintjébe kell süllyeszteni, hogy más járművek mozgását ne akadályozzák. A vágányok területén az utca tisztítása és locsolása, a hó elhordása a vállalat feladata lett. A szerződés 10 kr-ban maximalizálta a személyenként szedhető viteldíjat. A szerelvények közlekedtetését az összeállítandó menetrend alapján kellett végezni, a város előírása szerint legalább 10 percnként indítva kocsikat a vonal két végpontjáról.<sup>663</sup>

A VEMR az említett útvonalon kizárólagos jogot kapott a villamos működtetésére, de a szerződés más útirányok vonatkozásában – ha a VEMR nem szándékozott arrafelé bővíteni vágányait – elvileg lehetőséget biztosított más vállalkozóknak is új vonalak kiépítésére. A monopólium biztosításáért cserébe a közúti vasút 50 év múltán ingyenesen a város tulajdonába ment át. A megállapodás jogot biztosított a városnak arra is, hogy 25 év elteltével a villamost minden tartozékával együtt megvásárolhassa, az utolsó tíz üzleti évben megadóztatott jövedelem átlagának 5%-os kamattal növelt összegében.<sup>664</sup>

### A VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT KIÉPÍTÉSE

Mivel a villamosvasút állami és megyei kezelésben álló szombathelyi utcákat is érintett, a VEMR-nek az építkezéshez, illetve működtetéshez a szombathelyi közgyűlés engedélye mellett az Államépítészeti Hivatal és a vármegyei törvényhatósági bizottság hozzájárulását is meg kellett szereznie. A szükséges területhasználati jogok elnyerése után a VEMR 1896. decemberében kapta meg a Kereskedelemügyi Minisztériumtól az engedélyt a tervek kivitelezésére, a villamosvasút kiépítésére és üzembe helyezésére. Az építkezési munkálatok még az év végén megindultak, a létesítmény tervezője, Kliegl József vasúti mérnök irányításával. 1897 tavaszára elkészült a vasúti pálya, és megkezdték a felsővezeték, illetve a vasoszlopok szerelését. Az építkezés költségeit eredetileg 60.000 Ft-ra irányozták elő, de a beruházás értéke végül elérte a 82.000 Ft-ot. A májusban megtartott próbautak után 1897. június 4-én zajlott le a közúti vasút vonalára és összes létesítményére kiterjedő hatósági vizsgálat, az ún. „műtanrendőri bejárás.” Miután a villamos kifogástalanul megfelelt az előírásoknak, a minisztériumi kiküldött hivatalosan is átadta a forgalomnak a Budapest és Pozsony után Magyarországon sorrendben harmadikként létesült szombathelyi villamos vasutat. A villamosvasút Kliegl József vasúti mérnök tervei alapján készült.<sup>665</sup>

### A VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT ÚTVONALA

A villamos a vasútállomás elől indulva a Széll Kálmán és Király utcán keresztül ért a város fő tereére, ahonnan a Berzsényi utcán át a Széchenyi tér és az Iskola utca érintésével jutott el a Püspöki iskola előtti végállomásig, 1.668 méter hosszúságú vonalon szállítva az utasokat. A végállomástól indult még egy 392 méter hosszú üzemi vonal is, mely nem utasforgalmi célokat szolgált. A VEMR Hosszú utcai telepén található kocsiszínhez és műhelyhez vezetett, ahol szerelőaknáknak és emelők tették lehetővé a javítási munkák elvégzését.<sup>666</sup>

A VEMR 1898-ban tervbe vette a villamosvasút kiterjesztését a Perint patakon keresztül a nyugati városrészre is. A vonalhosszabbítás szükségességét így indokolták *„Az új vonal hivatva lesz a város egyik legtömörebben lakott részét a belvárossal és a távol eső vasúti állomással , ... a város leglátogatottabb nyilvános sétakertjét és a mögötte elterülő számos magánkertet a távolabb eső város részekkel összekötni.”*<sup>667</sup> A beruházás megvalósításához azonban két technikai jellegű problémát is meg kellett oldani. A villamos-közlekedés igényeire tekintettel egyrészt szükségessé vált a keskeny Kiskar utca kiszélesítése, másrészt a Perint vashídjának statikai megerősítése. A város a villamos vonalának meghosszabbítását közügynek nyilvánítva nekilátott az utcaszélesítéshez szükséges kisajátítás lebonyolításához. A fejlesztésben üzletileg érdekelt Elekt-

romos Művek kiegyenlítette az utcateret leszűkítő telek vételárának nagyobbik részét, így 1899 nyarára a megvásárolt házrész elbontásával a szükséges mértékben kiszélesítették az útvonalat.<sup>668</sup>

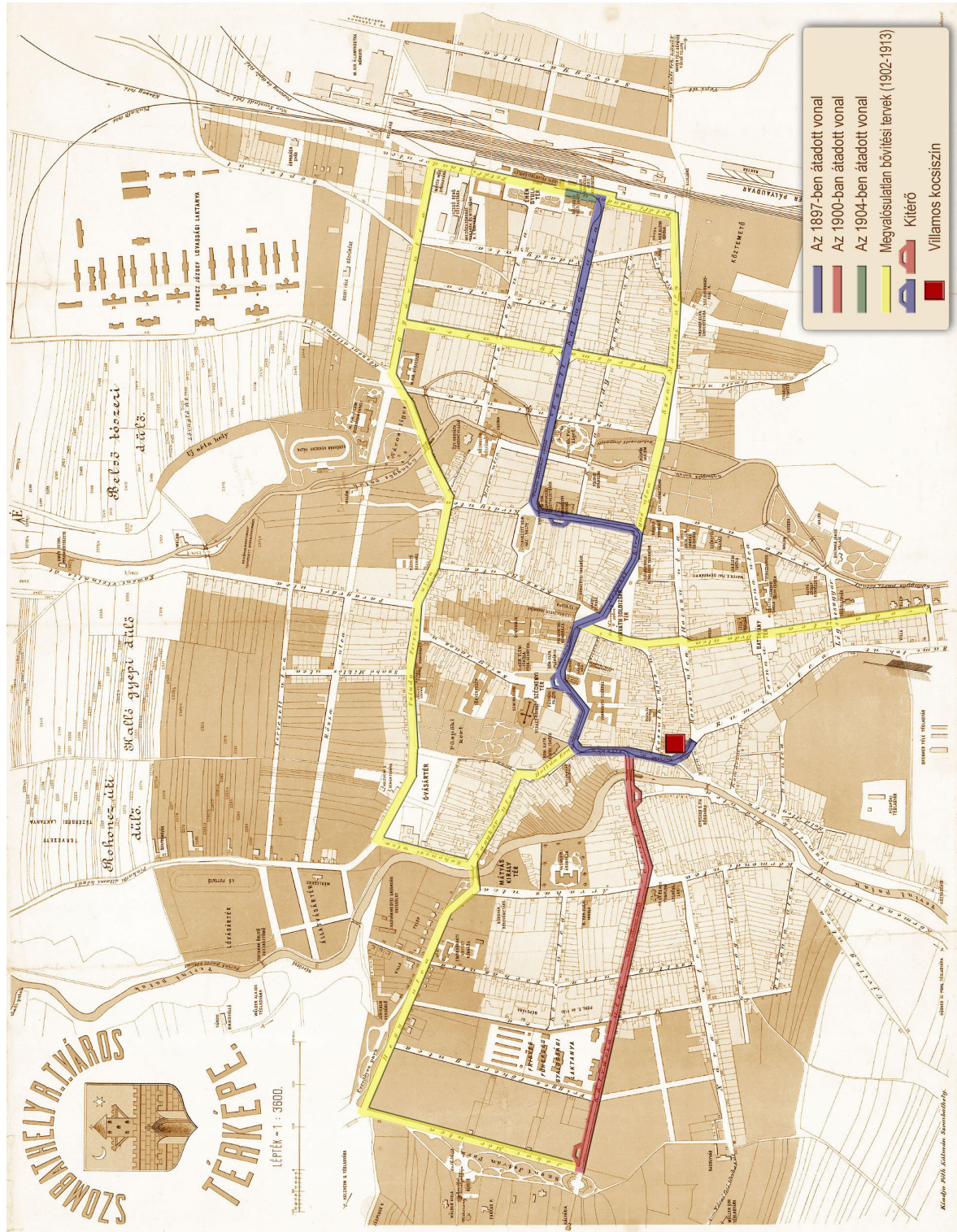
1899 tavaszán a VEMR megkapta a Kereskedelemügyi Minisztérium engedélyét a villamos vonalának meghosszabbítására, és a város is megadta az úthasználati engedélyt, hogy a síneket a Kiskar-Óperint-Kálvária útvonalon át lefektethessék. A terveket ezúttal is Kliegl József készítette. Az útvonal közigazgatási bejárását 1899. július 18-án tartották meg, a sínek fektetését ősszel végezték el. Az Óperint utcai vasszerkezetű hidat 1900-ban megerősítették, hogy a villamos-közlekedés átengedésére alkalmassá váljon. Ezután került sor a több mint egy kilométer hosszúságú vonal műtanrendőri bejárására, 1900. áprilisában. A várost ekkor már 2.810 méter hosszan keresztülszelő vágányok révén a város keleti határán fekvő vasúti pályaudvar és a település nyugati peremén elterülő Szent István park között közvetlen összeköttetés jött létre. A vonalhosszabbítás 150.000 koronába került, alig valamivel kevesebbe, mint az eredeti szakasz kiépítése.<sup>669</sup>

1901-ben VEMR tervbe vette a villamosvasút Széll Kálmán utcai induló állomásának áthelyezését az időközben felépült új vasútállomás elé. A vágány meghosszabbításával az utazóközönség elvárásainak akartak megfelelni, mert az új indóház a régi megállótól mintegy 150 méteres távolságban épült fel, s az utasoknak ezt a távot poggyászaikkal gyalog kellett megtenniük. 1904 januárjában a sínpár meghosszabbításával és a megálló áthelyezésével ez a probléma megszűnt. A teljes városi vágányhossz ezzel a bővítéssel elérte legnagyobb, 3.026 méteres hosszúságát.<sup>670</sup>

Az egyvágányú vonalon a kétirányú közlekedés egyidejű lebonyolítását az ún. kitérős rendszer biztosította. A kitérőknél a vágány két párhuzamos, egymástól 2,8 méter távolságban futó sínpárra ágazott szét, így az ellentétes irányból érkező kocsik akadálytalanul elkerülhették egymást. A villamos pálya vonalán 5 ilyen, egyenként 60 méter hosszú kitérő működött. Kettőt a végpontokon, azaz a vasútállomásnál, illetve a Kálvária utcai végállomásnál alakítottak ki. Három kitérő a közbeeső szakaszon helyezkedett el, a Király utcában a Vármegyei kaszinó előtt, a Széchenyi-téren a Püspökvár előtt és az Óperint utcában a Híd (*ma Szabadságharcos*) utca betorkollásánál. A vonal mentén korábbi 9 helyett immár 16 megálló volt, melyeket táblákkal jelöltek meg.<sup>671</sup>

#### **MEGVALÓSULATLAN VONALFEJLESZTÉSI TERVEK**

A VEMR 1899-ben előmunkálati engedélyt nyert a Kereskedelemügyi Minisztertől egy körvasúti vonal létesítéséhez. A tervek szerint a villamos a Püspöki iskolától indulva a Hollán Ernő, Nagycsár, Rohonci (*ma Magyar László*) utca, Vásártér (*ma Ady tér*), Új (*ma Petőfi*) utca, Kőszegi út (*ma Honvéd utca*), Gyár utca (*ma Semmelweis*), Vasút utca, Szent Márton utca útvonalon kerülte



15. TÉRKÉP A SZOMBATHELYI VILLAMOSVASÚT ÚTVONALA ÉS A BŐVÍTÉSI TERVEK (1914)

volna meg a várost északról és keletről, majd a Király utcánál csatlakozott volna vissza a Fő térre vezető vonalba. Ugyanekkor a Széll Kálmán utcából kiágazóan a Vörösmarty utca irányába is engedélyt nyert a társaság új sínek lefektetéséhez. A körvasúti tervét aztán később az Elektromos Művek vezetősége elvetette, mert gazdaságtalannak ítélte meg.<sup>672</sup>

Az 1900-as évek elején egy jóval szerényebb vonalbővítési kísérlet fulladt kudarcba. A VEMR ekkor az utazóközönség igényeit szem előtt tartva tervbe vette a Kálvária utcai végállomás áthelyezését a város polgársága által sűrűn látogatott Szent István park bejáratához. A vasúti pályát a Jókai utcán át északi irányba 300 méterrel szándékoztak meghosszabbítani. A vállalat 1902-ben beszerezte a szükséges síneket és egyéb anyagokat, de a beruházás később mégis elmaradt, mert az 1905-ben megválasztott új igazgatóság a beruházástól eltekintett, és a megvásárolt anyagokat eladta. 1907-ben a VEMR ismételten fontolóra vette a két évvel korábban elvetett ötlet megvalósítását, sőt felvetődött, hogy a vonalat a Kioszkon túl egészen a villasorig kibővítik, ám a beruházás ekkor is elmaradt.<sup>673</sup>

A villamosvasúti hálózat utolsó nagyszabású bővítési terve 1912-ben született meg, a VEMR és a város között kötendő szerződés – előző fejezetben már ismertetett – tárgyalássorozata alkalmával. A terv a város településfejlesztési stratégiájához igazodva jelölte ki az új vonalak irányát. A korszerű szemléletű koncepció egyik kidolgozója, Ujváry Ede városi tanácsos, 1912-ben így vallott e kérdésről: *„A közuti vasutak vonalának megállapítása a városok rohamos fejlődése folytán társadalmi, közgazdasági és közegészségi szempontból nagy jelentőséggel bír. A város központjában levő telkek rendkívüli drágasága, a túlszűfolt bércaszárnyák egészségtelen volta a lakosságnak mindinkább nagyobb részét kényszeríti arra, hogy a külső területekre menjen lakni. Annál könnyebben megvalósíthatók az egészségügyi és socialis célok, mennél hamarabb lehet a város bármely távoli pontjáról a központot megközelíteni. Különösen fontos ez a kérdés nálunk, ahol Gyöngyösszöllős és Kámon községek bekebelezése, s ennek folytán azoknak az anyavárossal való összeépülése csak rövid idő kérdése.”*<sup>674</sup> Az szerződéstervezet alapján a VEMR vállalta volna, hogy a megállapodás aláírása esetén egy éven belül kiépíti a villamos vasutat a Hollán Ernő, Nagykar, Székely Ferenc (*ma Gagarin*) és Jókai utcák mentén, egy kilométer hosszan. A városvezetés az új vonaltól az északnyugati városrész fejlődésének felgyorsulását remélte. Hasonló megfontolásból rendelkezett a szerződés arról, hogy az aláírástól számított 12 éven belül a Horváth Boldizsár térről a Rákóczi utca végéig egy 1200 m hosszú vonal épül ki. Ez a déli városrész integrálását és fejlesztését szolgálta volna, elősegítve egyúttal a város terjeszkedését Gyöngyösszöllős község irányába. A tervek kivitelezése a település fejlődésére rendkívül jótékony hatással lett volna, azonban a város jobb alkupozíciókat keresve 1913-ban elhalasztotta

a szerződés szentesítését. A későbbiekben ez a döntés azt eredményezte, hogy a villamosvonalak fejlesztése végérvényesen lekerült a napirendről. A város elszalasztotta a tömegközlekedési hálózatának fejlesztésére kínálkozó kedvező alkalmat.<sup>675</sup>

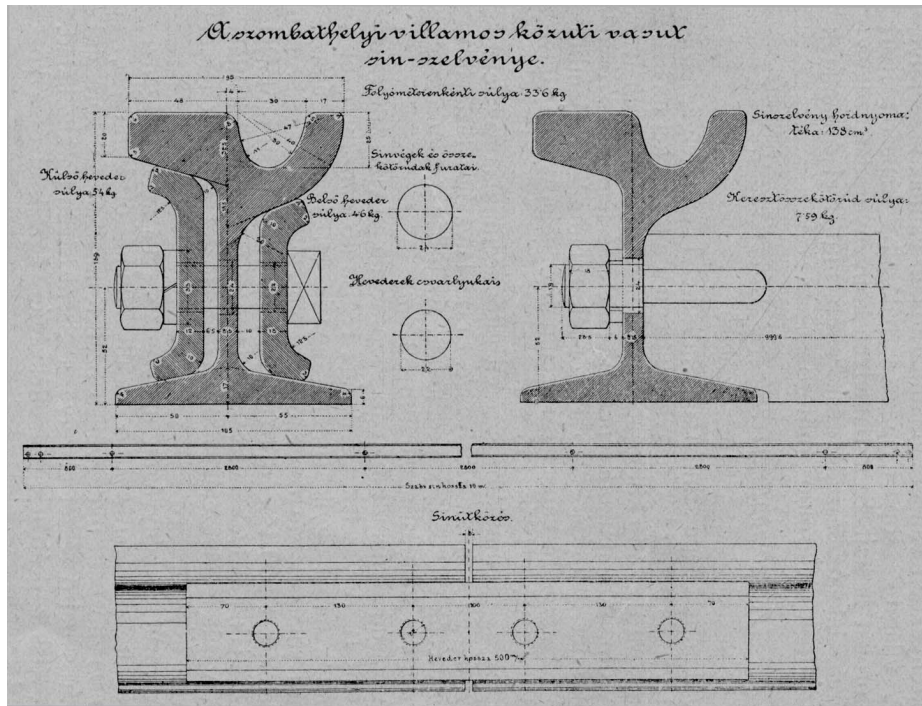
#### A VILLAMOSVASÚTI PÁLYA

Az 1 méteres nyomtávú, keskeny vágányú vasút síneit 10 méteres hosszúságú, folyóméterenként 33,6 kg súlyú szálakból illesztették össze. A berlini, budapesti, pozsonyi, illetve a később létesült soproni villamosvasúttal megegyezően 130 mm magas, Phönix-rendszerű síneket alkalmaztak. A sínfejen a kerék karimáját vezető, a kereket a sínen tartó mélyedés volt kialakítva. Az ilyen ún. csatornás v. hornyos síneket gyakran alkalmazták közúti vasutaknál. Az úttest szintjébe, kavicságyba fektetett sínpart keresztkötő vasak fogták össze. A villamos sínek mellékét eredetileg aszfaltozták, azonban az állandó rázkódás és igénybevétel miatt a burkolat néhány év alatt erősen megrongálódott. 1904-től ezért a sínek külső oldalán, illetve a sín pár között a burkolatot ellenállóbb gránit kockakőre, illetve keramitra cserélték.<sup>676</sup>

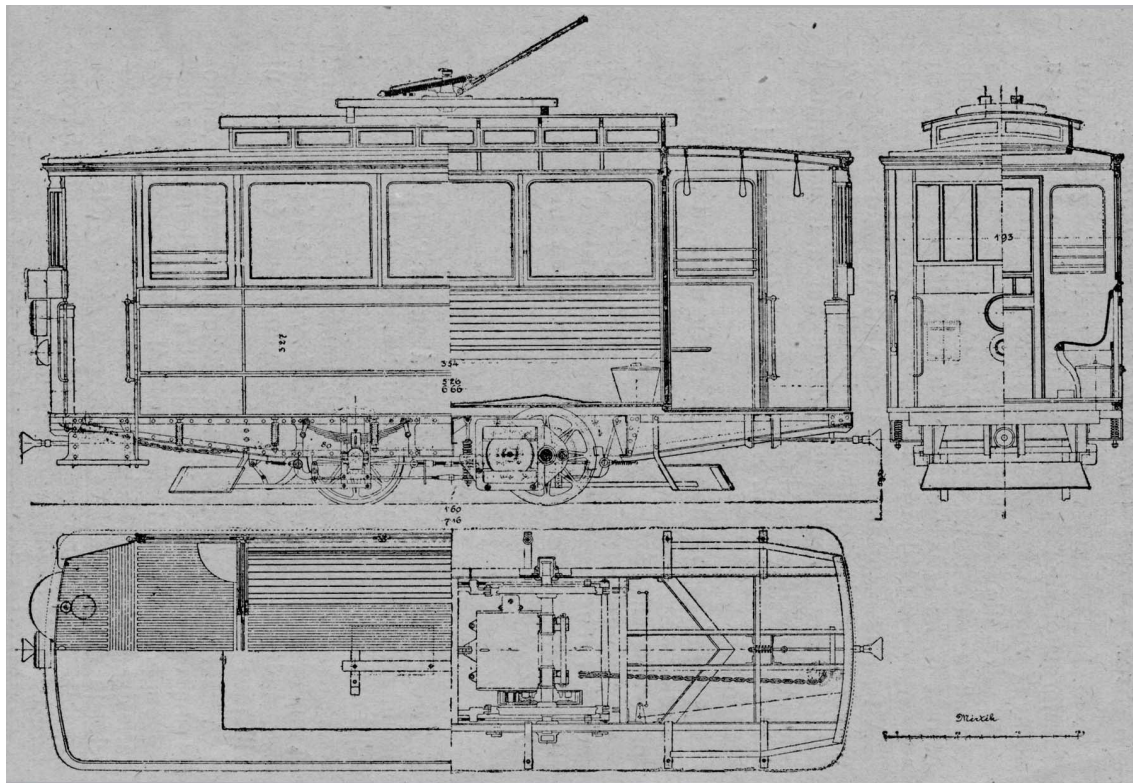
A 3.200 méter hosszúságú felsővezeték 8 mm vastag erős vörösréz drótból készült, és 5,5 méteres magasságban húzódott. A vezetéket 6,4 méter magas Mannesmann öntöttvas oszlopok, illetve az azokról az úttest fölé benyúló konzolok tartották, míg szűk utcákban a házak homlokzatára erősített karokat alkalmaztak. A villamos áramszedője bronzból készült. 1904-ben a villamos megállóiban a felsővezeték tartó fém oszlopok tetejét vörös színűre festették, hogy az utazóközönség már messziről láthassa, hol vannak a megállók.<sup>677</sup>

A villamosvasút energiaellátását a központi transzformátor telep egyik nagyfeszültségű motorja a hozzá kapcsolt dinamóval biztosította. A dinamó működésének egyenletesebbé tételére a villamosvasút biztonságos energiaellátására külön akkumulátortelepet is létesítettek.<sup>678</sup> Egy független szakértő így minősítette a szombathelyi villamosvasút létesítményeit: *„a város fő utvonalain végigvonuló villanyosvasuti vágány, éppen úgy, mint a vezetékoszlopok és maga a vezetékek felfüggesztése is, teljes összhangban van és harmonikusan beilleszkedik Szombathely város rendes, tiszta utvonalainak keretébe.”*<sup>679</sup>

A sínpálya állapota azonban közel két évtizedes használat következtében az 1910-es évek közepére leromlott. A városi tanács 1914-ben felülvizsgálta a vágányok állapotát, és a következő jelentést készítette: *„Mint általános hiány konstataáltott, hogy a sínillesztések a vasút egész vonalában meg vannak lazulva, a sínek nagyobb része egész hosszában le van süppedve, minek következtében azok a kocsik közlekedése alkalmával mozognak, rázkódnak annyira, hogy több helyen a ... burkolatot is fellazítja. A Kálvária utcában a sínek vízszintes irányban el vannak gör-*



9. KÉP A SZOMBATHELYI KÖZÚTI VILLAMOSVASÚT SÍN-SZELVÉNYE



10. KÉP A SZOMBATHELYI KÖZÚTI VILLAMOSVASÚT KOCSIA

*bülve, és ... a meglazult illesztések következtében a kocsik nyugtalanul járnak, ráznak annyira, hogy e miatt a közönség körében általános a panasz.”* A szükséges javítások egy részét a VEMR elvégezte, de a problémák gyökeres megoldását a háborús viszonyok közötti anyagbeszerzési nehézségekre hivatkozva, illetve a várható hatalmas költségek miatt nem vállalta.<sup>680</sup>

#### **A VILLAMOS KOCSIK**

1897-ben Szombathelyen három motorkocsival indult meg a közlekedés. A csinos kivitelű járművek a svájci neuhauseni vagongyárból származtak. A kocsiszekrény fából készült, a jármű tezején kiugró ablakos felépítmény volt, a szellőzés biztosítására. A tágas nyitott előtérrel, zárt utastérrel, és kezdetben még nyitott, később beüvegezett homlokfalú vezetőállással rendelkező kocsik 18 ülő és 18 állóhellyel rendelkeztek. A 7,12 méter hosszú, 3,27 méter magas, 1,93 méter széles járművek alapterülete 18,5 m<sup>2</sup> volt. Az 5,1 t önsúlyú, könnyű, kéttengelyű motorkocsikban egy-egy 700 kg-os, 15 lóerős (16 HP erejű) motor biztosította a meghajtást. Minden koci egy meghajtott tengellyel rendelkezett, a motor egyszerű fogaskerék áttétellel hozta mozgásba a tengelyt, illetve az egyoldalú nyomkarimás kerekeket. A kocsik mindkét végén volt vezetőállás, hogy a jármű fordítás nélkül, a vezető helycseréjével közlekedhessen az útvonalon. A villamos közlekedését, indulását, érkezését harangjelzéssel adták az utazók, illetve a megállóban várakozók tudomására. Az utazóközönség kényelme érdekében a kocsikba elektromos fűtőtestet is felszereltek a hideg téli napokon bonyolódó utazások kellemesebbé tételére. 1900-ban a VEMR 2 újabb motorkocsival és 2 pótkocsival bővítette járműparkját. Ez utóbbiakat a „Roessemann és Kühnemann Koppel Arthur-féle Vasutak” budapesti cég gyártotta le. A pótkocsikat 1901-ben motorkocsikká alakították, ekkortól kezdve a kocsik újra szólóban közlekedtek. A mellékkocsik használatára a járatsűrítés miatt nem volt a továbbiakban szükség, másrészt a motorok teljesítménye sem tette lehetővé az összekapcsolt közlekedtetést.<sup>681</sup>

A 36 fő befogadására alkalmas kocsik kihasználtság változó volt. A századfordulón egy menetre 5-6 utas jutott átlagban, de csúcsforgalom esetén természetesen túlszűfoltak voltak a járatok. Ilyenkor a kalauz kötelessége volt a lépcsőhöz közelebb állók udvarias letessékelése, és a „Megtelt” tábla leeresztése. A szombathelyi polgárok gyorsan megkedvelték, és előszeretettel vették igénybe a villamost, amint arról egy kortárs így emlékezett meg. *„szép nyári napok estéin, mikor a közönség a szabadba siet, tapasztalható valamivel nagyobb mérvű igénybevétel a közönség részéről, mely inkább szorong néhány perczig, hogy mielőbb a szabadba érjen, mintsem, hogy a forró járdán a legközelebbi kocsit bevárja.”*<sup>682</sup>



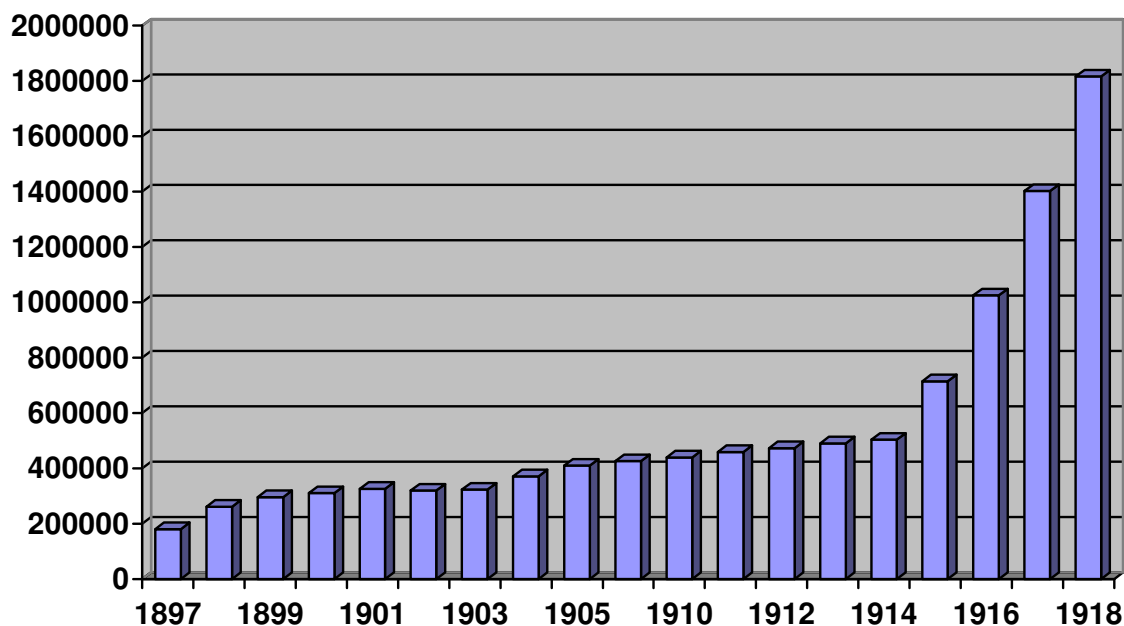
A villamos járműparkját kezdetben a VEMR Kossuth utcai telephelyén kialakított, emelőszerkezettel, tisztító aknával ellátott kocsiszínbén tárolták és javították. Később, a vonal meghosszabbítása után, a Kálvária utcai végállomásnál építették fel az új remizt és műhelyt, 1915-ben.<sup>683</sup>

A villamos közlekedés megindulásakor a vasút végpontjai között a menetidő 12 percet tett ki, a járatok 5-23 óra között közlekedtek. A teljes vonal menetjegye 6 kr-ba (12 fillér) került, lényegesen kevesebbe, mint az omnibusz 10 kr-os (20 fillér) viteldíja. A pálya 1900-as meghosszabbítása után már egyszerre három kocsi szállította az utasokat, 14 perces időközönként közlekedve. A viteldíj 20 fillérre emelkedett, 1903-ban azonban 16 fillérre csökkent. 1907-ben 13, 1912-ben már 10 percenként jártak a villamosok.<sup>684</sup>

### A VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT FORGALMA

A villamos megindulását követően az utasforgalom évről-évre emelkedett, azonban ez a folyamat az 1900-as évek elején megtorpant és néhány évnyi stagnálás, illetve kismértékű visszaesés után csak 1904-től bontakozott ki lassú, de állandó növekedés. 1915-től kezdve példátlanul gyors ütemű fejlődés következett be, ami azt eredményezte, hogy a világháború első és utolsó éve között eltelt időszakban a forgalom közel négyszeresére nőtt. A villamos közlekedés megindulásától (az első teljes üzemév, 1898. adatait alapul véve) az 1918-ig eltelt két teljes évtized alatt meghétszereződött az utazóközönség száma. (12. ábra)<sup>685</sup>

12. ÁBRA A SZOMBATHELYI VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT UTASFORGALMA, 1897-1918<sup>686</sup>



A villamosvasút működésének első éveiben naponta 700-800, az 1900-as évek közepén 1.100 utas vette igénybe a tömegközlekedési eszközt. Az utasforgalom az 1910-es évek közepére megközelítette a 2000, 1918-ra az 5.000 főt. Az 1900-as évek közepén évente 160.000, az 1910-es években 180.000-190.000, 1918-ban közel 200.000 kilométert futottak a villamos kocsik. Az 1890-es évek végén egy napra átlagosan 145, az 1900-as évek közepén 155 menet esett, az 1910-es években a növekvő utasforgalom hatására a járatok száma a 190-et is meghaladta.<sup>687</sup>

7. TÁBLÁZAT A SZOMBATHELYI VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT FORGALMI ADATAI 1897-1918<sup>688</sup>

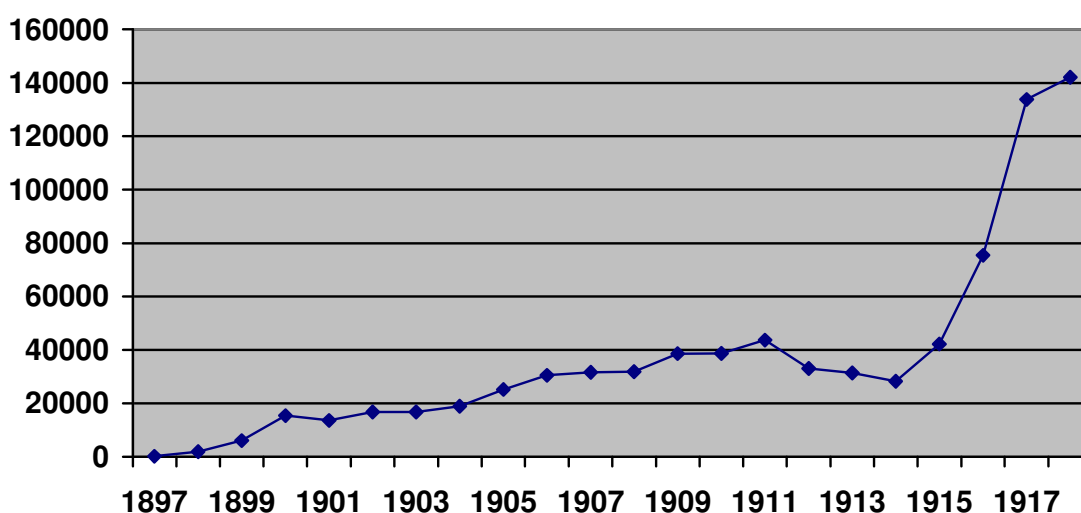
ÉV	SZÁLLÍTOTT UTASOK SZÁMA		MENETEK SZÁMA		MEGTETT KOCSIKILOMÉTER	
	ÉVENTE	NAPONTA	ÉVENTE	NAPONTA	ÉVENTE	NAPONTA
1897	180.394	494	30.177	83	n.a.	n.a.
1900	310.364	850	53.130	146	n.a.	n.a.
1905	410.357	1.124	56.850	156	159.664	437
1910	439.301	1.204	65.616	n.a.	n.a.	n.a.
1915	713.800	1.956	64.683	n.a.	181.743	498
1918	1.815.910	4.975	n.a.	n.a.	198.917	545

#### A VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT ÜZLETI EREDMÉNYEI

A villamos közúti vasút – mint az előző fejezetben már említésre került – a VEMR egyik üzletágaként működött. A villamos bevételei az eladott menetjegyek és bérletek árából származtak. A bevételek ennek következtében egyenes arányban követték az utasforgalom változását. 1897-1918 között lényegében állandóan emelkedtek a befolyó összegek, csak 1902-1903 folyamán történt némi visszaesés, amikor a villamost igénybe vevő utasok száma csökkent. 1917-ben a VEMR a háborús viszonyokra, a nyersanyagok árának emelkedésére és az általános árszínvonal emelkedésre hivatkozva felemelte a villamos jegyek árát 16-ról 20 fillérre, ami tovább növelte a bevételeket. A villamosvasút esetében a kiadási oldal szerkezete nem ismeretes, mert a VEMR üzleti mérlegei csak a főösszeget közlik, az egyes kiadásnemek részletes feltüntetése nélkül. Ez a tény rendkívüli módon megnehezíti a villamos üzemének gazdaságosságával kapcsolatos számításokat, mert nem tudható, hogy a VEMR üzemköltség címén mit számolt el, illetve ezek az összegek megfeleltek-e a valós kiadásoknak. A jelek ugyanis arra mutatnak, hogy a VEMR a villamos működtetésére „házon belül” felhasznált energiáért nem, vagy csak nagyon minimális összegben, jóval a piaci ár alatt számolt fel áramdíjat, ami jócskán megjavította a villamosvasúti üzem nyereségességi mutatóit. A bevételek és kiadások különbségéből adódó maradvány ezért nem tekinthető teljes mértékben a villamosvasút tiszta nyereségének. A villamos ugyan nyereséges üzem volt, de a maradvány és a tényleges tiszta nyereség közötti különbséget a vállalat többi

üzletága finanszírozta meg. Ez a belső finanszírozási technika különösen az 1910-es évektől erősödött fel, amikor a VEMR tudatosan arra kezdett törekedni, hogy a valós mutatókat retusálva a villamosvasút esetében minél nagyobb összegű nyereséget tudjon kimutatni. A városnak ugyanis a vállalattal kötött szerződése értelmében 25 év leteltével jogában állt megvásárolnia a villamos vasutat, az utolsó 10 év nyeresége alapján kalkulált vételáron. Az Elektromos Műveknek tehát üzleti érdeke fűződött ahhoz, hogy üzleti jelentéseiben minél nagyobb nyereséget tüntessen fel. A villamosok motorjai ugyanakkor az 1910-es évekre már elavultnak számítottak, rossz hatásfokuk miatt rengeteg áramot fogyasztottak. A VEMR csak úgy tudta a villamos vasutat könyvelés szempontjából nyereségesnek kimutatni, hogy a felhasznált áramot irreálisan alacsony áron számolta önmaga részére. Piaci ár alkalmazása esetén a villamos veszteségessé válhatott volna.<sup>689</sup>

13. ÁBRA A SZOMBATHELYI VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT NYERESÉGÉNEK ALAKULÁSA, KORONÁBAN  
KIFEJEZVE 1897-1918<sup>690</sup>



Mindezek előrebocsátása után a vállalat által kimutatott nyereség összegének alakulásáról elmondható, hogy 1898-1918 között impozáns, 37-szeres növekedés következett be. A nyereség bevételhez viszonyított aránya kiugróan magas volt, két-háromszorosan múlta felül a légszeszgyár, vagy a VEMR egésze által produkált értékeket. A nyereség alakulása általában követte az utasforgalom, illetve az ebből származó bevételek változását, összességében emelkedő tendenciát mutatva. Átmeneti visszaesés csupán 1901-ben és 1912-1914 között következett be, a kiadási oldalon szereplő tételek hirtelen megnövekedése miatt. A nyereség összege az első világháború kitörése ellenére sem esett vissza, sőt 1916-tól a korábbinál gyorsabb növekedést mutatott. Szerepet játszott ebben az utasforgalom növekedése, a jegyárak felemelése, az infláció erősödése és a

VEMR már említett könyveléstechnikai manipulációs módszere. (13. ábra) A villamos 1 km-re eső átlagos éves bevétele (19.061 K) alapján – mint Kalocsai Péter kimutatta – az országos középmezőnybe tartozott.<sup>691</sup>

8. TÁBLÁZAT A SZOMBATHELYI VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT ÜZLETI EREDMÉNYEI, KORONÁBAN KIFEJEZVE 1897-1918<sup>692</sup>

ÉV	BEVÉTEL (K)	KIADÁS (K)	MARADVÁNY (NYERESÉG) (K)	NYERESÉG ARÁNYA A BEVÉTELHEZ VISZONYÍTVA (%)	VAGYON (BEFEKTETETT TŐKE) (K)
1897	23.090	22.558	532	2	154.086
1898	30.066	26.190	3.876	13	149.282
1899	34.666	22.606	12.060	35	416.166
1900	39.227	23.793	15.434	39	419.488
1901	39.076	25.474	13.602	35	442.071
1902	37.472	20.643	16.829	44	443.158
1903	38.374	21.559	16.815	44	445.208
1904	43.395	24.535	18.860	43	446.542
1905	47.990	22.702	25.228	53	446.542
1906	52.923	22.425	30.498	58	460.770
1907	55.614	23.997	31.617	57	474.900
1908	60.069	28.177	31.892	53	494.908
1909	64.472	25.868	38.604	60	504.512
1910	67.674	28.906	38.768	57	504.512
1911	72.357	28.622	43.735	60	504.512
1912	74.254	41.141	33.113	45	523.043
1913	77.259	45.795	31.464	41	524.043
1914	83.913	55.675	28.238	34	523.909
1915	107.751	65.574	42.177	39	524.288
1916	148.822	73.396	75.426	51	526.280
1917	235.875	102.127	133.748	57	526.930
1918	348.565	206.443	142.122	41	526.930

A villamosvasút vagyona a VEMR üzleti mérlegei szerint a befektetett tőke arányával megegyező mértékben folyamatosan gyarapodott, 1897-1918 között 3,7-szeresére. A VEMR kimutatása azonban nem felelt meg a valóságnak, ugyanis a villamosvasút az 1918-ra kimutatott több mint félmillió koronás beruházási összeggel ellentétben valójában csak mintegy 400.000 K költséggel létesült. Ráadásul az elmaradt karbantartási munkák miatt bekövetkezett nagyfokú amortizáció révén az 1910-es évek végére a villamosvasút sokat veszített eredeti értékéből. Ennek tényét a vállalat is kénytelen volt elismerni. 1913-ban a hivatalos üzleti könyvekben kimutatott 524.043 K vagyont helyett a VEMR 504.512 koronára tette a villamosvasút létesítményeinek reális piaci értékét, miközben egy szakértői értékbecslés mindössze 359.067 K értéket állapított meg.<sup>693</sup>

### TÖREKVÉSEK A VILLAMOS KÖZÚTI VASÚT VÁROSI KEZELÉSBE VÉTELÉRE

1900-ban a város – kibontakozó községezési törekvéseinek jegyében – célul tűzte ki a helyi tömegközlekedés és teherszállítás monopolizálását. A közgyűlés kinyilvánította, hogy a vasúti pályaudvarról a városba irányuló áru- és személyszállítást kizárólagosan a város jogának tekinti, és megbízta a városi tanácsot, hogy „*a modern közlekedés eszközeit tegye tanulmánya tárgyává*”, s javaslatai 1901-ben terjessze be a képviselőknek.<sup>694</sup> A város tanulmányozta omnibusz járatok indításának lehetőségét, és a Peugeot gyárral felvéve a kapcsolatot, a legkorszerűbb megoldásként kínáló „automobil” (autóbusz) esetleges üzembe állítását is fontolóra vették. Eközben vetődhetett fel a villamosvasút megváltásának gondolata is. Éhen Gyula adatokat kért Márkus József budapesti polgármestertől a fővárosi vasúti társaságok üzleti eredményeiről, illetve arról, hogy milyen összegű „részesedési jutalékot” fizetnek ezek a városi kasszába. 1903-ban Szombathely városa áttekintve a VEMR üzleti eredményeit, jövedelmezőségi számítást készítve a villamosvasút esetleges átvételének pénzügyi feltételeiről. A villamos megváltására azonban ekkor még nem került sor, mert a VEMR és a város között 1896-ban létrejött szerződés alapján Szombathely csak 25 üzemév elteltével szerzett jogot a vásárlásra.<sup>695</sup>

A határidő közeledtével az 1910-es évek végén a város komolyan elszánta magát a villamos megváltására. 1918-ban bizottságot küldtek ki a VEMR üzleti könyveinek átvizsgálására, a megváltási árának meghatározására. 1920-ban egy másik bizottságot hoztak létre a tárgyalások megkezdése előtt elvégzendő felmérések, értékbecslések lebonyolítására. E bizottság jelentése lesújtó képet festett a sínpálya és a villamos kocsik állapotáról. Az Elektromos Művek ugyanis a megváltási időpont közeledtével már csak a működőképességhez feltétlenül szükséges minimális javításokat végeztette el a műszaki berendezéseken. A villamos létesítményei ezért 1920-ra annyira elhasználódtak, hogy egy-két évi további üzemeltetés után várhatóan működésképtelenné váltak volna. A sínfejek – különösen a kanyarokban – erősen megkoptak, a villamos kocsik elvá-sott fogaskerekei hangosan zúgtak, zakatoltak, a kocsik külső festésre, fényezésre szorultak. Az elhasználódott járműpark és a leamortizálódott berendezések felújítása és cseréje több millió koronát igényelt volna. A városnak nem állt szándékában felvállalni e hatalmas kiadásokat, hanem a részvénytársaságot akarta rászorítani a szükséges javítások elvégzésére, még az átadás előtt. A VEMR ugyanakkor e hiányosságokat igyekezte a háborús anyagellátási gondokkal magyarázni, hangsúlyozva, hogy a javítás szándékuk megvolt, de a beszerzési problémák lehetetlenné tették a folyamatos karbantartást. Az előbbieken túl külön problémákat vetett fel a megváltási ár megállapításának kérdése is, mind módszertani szempontból, mind az összeg nagyságrendjét illetően.<sup>696</sup>

A felvetődött nézetkülönbségek elsimítására a város bírósághoz fordult. A megváltással kapcsolatos jogi problémák tisztázására, és a vételár konkrét összegének megállapítására a Szombathelyi Királyi Törvényszék bevonásával, polgári peren kívüli eljárás keretében, 1921-ben került sor. A város által a VEMR ellen indított „előleges bizonyítási ügyben” három szakértőket vontak be a villamosvasút műszaki állapotának felmérésére, és a reális megváltási ár meghatározása érdekében. A város dr. Seefehlner Egont, a bécsi Általános Elektromos Művek igazgatóját, a VEMR Zerkovits Rudolf budapesti okleveles mérnököt bízta meg a szakértői munkával, míg a bíróság a Magyar Mérnök és Építész Egylet által javasolt Sármezey Endre okleveles mérnököt kérte fel. A szakértők egységes kérdősorra adták meg válaszaikat, 1921 nyár elején. A kérdések a villamosvasút műszaki állapotára, a VEMR üzletvezetésére, tartalékképzési gyakorlatára és a karbantartási tevékenység értékelésére terjedtek ki.<sup>697</sup>

A VEMR és a bíróság szakértője közös jelentésben számolt be tapasztalatairól. Mindkét szakember egyetértett abban, hogy a vasút bizonyos elemei (sínek, kocsik kerekei, kocsik külső burkolata) erősen elhasználódott állapotban volt. Ennek ellenére úgy vélték, hogy eltekintve attól, hogy a berendezések már nem újszerűek, minden működőképes és üzembiztonsági szempontból megfelelő volt. A rövid időn belül esedékes felújítási költségeket 1.333.800 K-ra becsülték. A megváltási összeget a valós piaci viszonyoknak megfelelően kalkulálva 12 millió K körüli összegben állapították meg, míg a szerződés pontjai szerint meghatározott módon (az utolsó 10 évben adóztatása alá esett jövedelem átlagának 5%-kal tőkésített összegéből levezetve) 32 millió K-s vételárat lehetett kiszámolni, amit irreálisan magasnak ítélték.<sup>698</sup>

A város szakértője a sínek kopását sokkal súlyosabb problémának értékelte, rámutatva, hogy az elhasználódott, 20-24 éves síneket egy-két kanyarulattól eltekintve nem cserélték ki, holott ezek élettartama maximum 15 év. A sínfejek teteje emiatt annyira lekopott, hogy a kerekeket vezető csatorna mélysége már nem volt elegendő, annak aljába bevágódtak a villamos kerekek karimái, ami rongálta a síneket, a kerekeket, és növelte a motorok fogyasztását. Külön probléma volt, hogy a két sínt sok szakaszon nem hozták azonos magasságba, így a szerelvények gyakran megdőlve, az egyik oldali sínt és kerekeket aszimmetrikusan koptatva közlekedtek. A jelentés a járműpark állapotát illetően még élesebben fogalmazott: „*a kocsik és azok villamos felszerelése minden tekintetben avult és ócska.*” A kocsiszekerény faburkolata erősen elhasználódott, az elavult motorok alacsony hatásfokkal működtek, fogyasztásuk az új berendezésekhez viszonyítva 2,5-szeres volt. Ezt a horribilis áramfelvételt csak úgy tudta a VEMR kigazdálkodni, és a villamos vasutat könyvelés szempontjából nyereségesnek kimutatni, hogy a felhasznált áramot irreá-

lisan alacsony áron számlázta önmaga részére. Jelentését összegezve a szakértő a járműpark teljes cseréjét számításba véve a felújításra 9.835.600 K felhasználását irányozta elő.<sup>699</sup>

A város szakértője súlyos kritikával illette az Elektromos Műveket a karbantartási kötelezettség elmulasztásáért is. Véleménye szerint a rossz hatásfokú motorok és az elkopott sínek fokozatos cseréjét a vállalat nyereségéből ki lehetett volna gazdálkodni. A közelgő megváltási időpontra tekintettel azonban a VEMR ezt szándékosan elmulasztotta, annak érdekében, hogy nyereségét maximalizálja, tudván, hogy annak értékéből számítják majd ki a későbbi vételárat. Ez az üzletpolitikai cél volt a felelős tehát az üzem általános állapotának fokozatos leromlásáért. Ez a magatartás az üzleti etika szempontjából meglehetősen aggályos volt. Azt bizonyította, hogy a VEMR nem a jó gazda gondosságával, hanem profitmaximalizálásra törekedve kezelte a villamosvasúti üzemet. A karbantartást elhanyagolva bizonyos értelemben a jövődöbéli tulajdonost károsította meg. A szakértő úgy ítélte meg, hogy a tetemes felújítási költségek miatt a vállalatnak már nem is volt reális piaci értéke, mert ilyen kondíciókkal vevőre aligha találhatott. Szakvéleményét azzal a megállapítással zárta, hogy a felújításhoz szükséges ráfordítások következtében egy leendő új tulajdonos kezében a vasút hosszú évekig csak veszteségesen tud majd üzemelni.<sup>700</sup>

A város végül belátta, hogy a villamos létesítményeinek helyreállításához szükséges anyagi eszközökkel nem rendelkezik, ezért lemondott a megváltásról, és 1923-ban újabb szerződést kötött a VEMR-rel.<sup>701</sup>

## **BALESETEK**

A villamos története során kevés baleset fordult elő, súlyos kimenetelű szerencsétlenségre pedig egyáltalán nem akadt példa. 1901 decemberében a helyi sajtó arról tudósított, hogy a Hungária szálló omnibusza vigyázatlanságból keresztezte a közeledő villamos útját, és összeütközött a szerelvényvel. A társaskocsi felborult, de súlyosabb személyi sérülés szerencsére nem történt. 1904. szeptemberében a szűk Úri utcában iskolás korú gyermek vigyázatlansága miatt történt személyi sérüléssel járó baleset. A Főgimnáziumból kiözönlő diákok közül egy a villamos elé került, de a vezető lélekjelenlétének köszönhetően könnyebb sérülésekkel megúszta az életveszélyes kalandot. A fiatalságnak más alkalommal is meggyűlt a baja a közlekedési eszközzel. 1904. októberében néhány suhanc homokkal és kavicsal tömítette el a sín felszínén húzódó kerékvezető vályút, amely a jármű kerekét a pályán tartotta. A csínytevésnek súlyos következménye az lett, hogy a kocsi leugrott a sínről. Az egymást utoléró, illetve szembe közlekedő kocsik kisebb összekoccnására is volt precedens, de ezek a balesetek sem jártak komolyabb következményekkel.<sup>702</sup>

## TELEFONHÁLÓZAT

### ELSŐ KÍSÉRLETEK A TELEFONNAL SZOMBATHELYEN

A vezetékes hangtovábbítással, a hanghullámokat elektromos jelekké alakító „mikrofon”-nal, illetve egyfajta kezdetleges telefonnal az első kísérleteket a Gotthard testvérek végezték, a Szombathely melletti Herény községben levő birtokukon, 1878 júliusában. A 200 méter hosszúságú vezetéken óra ketyegés és ecset dörzsölés hangját továbbították. 1881-ben már nyugati gyártmányú (Böttcher, Gowér és Siemens) telefon készülékekkel folytatták megfigyeléseiket. Gotthard Jenő és Sándor, valamint a kísérletezésbe bekapcsolódó szombathelyi gimnáziumigazgató, dr. Kunz Adolf Herénytől Szombathelyig, majd Herénytől a nyolcvan kilométer távolságban fekvő Pápáig létesítettek telefonos összeköttetést az állami távíró vezetékét igénybe véve. 1881 júniusában a herényi fizikai laboratóriumból a távíró vonalak segítségével a 175 km távolságban levő ógyallai csillagvizsgálóval, Konkoly Miklóssal létesítettek telefonos kapcsolatot. A szakmai beszélgetés lezárulta után a telefonvezeték Kuncz Adolf és Edelmann Sebő népdaléneket és Gotthard Jenő trombitajátékát továbbította. 1883-ban a herényi obszervatórium és a szombathelyi főgimnázium múzeuma közötti 8 km hosszúságú vezetéken már Edison féle telefonokkal folytatták a kísérleteket.<sup>703</sup>

Az első, üzleti vállalkozásként létesített telefonhálózat kiépítését Szabó Lajos műlakatos mester kezdte meg 1889 februárjában. A rendszer kiépítéséhez dr. Edelmann Sebő látta el szakmai tanácsokkal. A hálózat központja Szabó Lajos lakásán volt. Az első összeköttetés e telefonközpont és a „Waigandt Károly Utóda” cég vaskereskedése között jött létre.<sup>704</sup>

1891 őszén a szombathelyi kereskedők és iparosok körében mozgalom indult egy városi telefonhálózat létesítése érdekében. A szervezők egy értekezlet összehívásával kívántak tagokat toborozni az ügy támogatására. A polgárság részéről megfogalmazódó igény hatására 1892-ben az Arnstein és Handley cég kezdett szervezőmunkába a telefonhálózat létesítése érdekében. Ezek a kísérletek ugyan nem vezettek közvetlen eredményre, de minden bizonnyal sikeresen hozzájárultak a figyelem felkeltéséhez, mely mind a helyi lakosság, mind az állami szervek számára nyilvánvalóvá tette, hogy a városban sürgető igény mutatkozik egy telefonhálózat létesítésére.<sup>705</sup>

### A TELEFONHÁLÓZAT KIÉPÜLÉSE SZOMBATHELYEN (1893)

1888-ban a Közlekedésügyi Minisztériumban döntés született arról, hogy „*azon községekben, melyek akár kereskedelmi, gazdasági, akár közigazgatási szempontból bizonyos jelentőséggel bírnak, a távírda helyett telephon-állomást létesít.*”<sup>706</sup>



1892 augusztusában a szombathelyi Posta és Távírda Hivatal előterjesztést tett az országos központ felé egy 40 magánállomásból álló helyi telefonhálózat kiépítését kérvényezve. A Kereskedelmiügyi Minisztérium még ez év őszén, 84446/892. sz. leiratával engedélyezte, illetve elrendelte a Szombathelyen létesítendő állami közhasználatú távbeszélő hálózat felállítását, és erről hivatalosan tájékoztatta a várost is. A vezeték nyomvonalának kitűzéséhez szükséges közigazgatási bejárást 1892. november 17-én tartották meg. Ezen részt vett Vater József főmérnök, miniszteri küldött, Hollós József mérnök, a Soproni Posta és Távírda Igazgatóság képviselőjében, valamint a megyei és a városi hatóság képviselői, és az érintett háztulajdonosok, akiknek háztetőit a vezeték elhelyezésére igénybe szándékoztak venni. Az értekezlet jóváhagyta az előterjesztett terveket, és a kijelölt nyomvonalat, melyet a minisztérium 1893 januárjában véglegesített.<sup>707</sup>

A telefonhálózat szerelési munkálatai 1893. május 3-án indultak meg, Hollós József mérnök vezetésével.<sup>708</sup> A telefonvezeték a háztetőkön elhelyezett tetőtartókon haladt, a háztulajdonosok „*a tartó szerkezetek felerősítése ellen kifogást nem emeltek, sőt ebbe a közérdekbe való tekintetből készséggel beleegyeztek.*” Faoszlopok felállítására csak ott volt szükség, ahol nem álltak épületek.<sup>709</sup> A telefonhálózat egy hónap leforgása alatt épült ki, és 1893. június 15-én megkezdte működését. A sajtó e szavakkal tudósított a történelmi jelentőségű eseményről: „*A készülékek pompásan működnek, s érdekes az, hogy a megnyitás napján 293 beszélgetést jegyzett a központ.*”<sup>710</sup>

A telefonhálózat 61 állomással kezdte meg működését, de az év végén már 75 előfizetőt tartottak nyilván. A szombathelyi előfizetők száma ezzel megközelítette a soproni értéket, jóval megelőzve Nagykanizsa, Székesfehérvár, vagy Miskolc városát. A szolgáltatást elsősorban közhivatalok, ipari és kereskedelmi vállalkozások vették igénybe. A Városháza és az alispáni hivatal mellett a Premontrei gimnázium, a püspökség, és a Sabaria szálloda. A tűzoltóság gyors értesíthetősége érdekében a város a költségvetés terhére az Önkéntes Tűzoltó Egylet szerházába és a tűzoltóság kürtöséhez is bevezették a „távbeszélőt”. Magánszemélyek közül a modern intézmények iránt különös fogékonysággal rendelkező Éhen Gyula, későbbi polgármester, valamint Mayer Enok gyáriparos, továbbá Brenner János és Wälder Alajos téglagyáros-építészek fizettek elő az elsők között a telefonra. A telefonhasználat gyakoriságáról vall, hogy a hálózat működésének első fél éve alatt 25.227 beszélgetés zajlott le a vonalakon.<sup>711</sup>

Az állam a távírót és a telefont összevonva, közös igazgatóság alatt üzemeltette. A szombathelyi telefonközpont a Soproni Posta és Távírda Igazgatóság felügyelete alatt működött, a városi vezetékrendszer és a készülékek állami tulajdonban voltak. A magánfelek kezdetben eredetileg 6 Ft/hó előfizetési díjért juthattak volna vonalhoz, ám a minisztérium 1893 tavaszán az állami

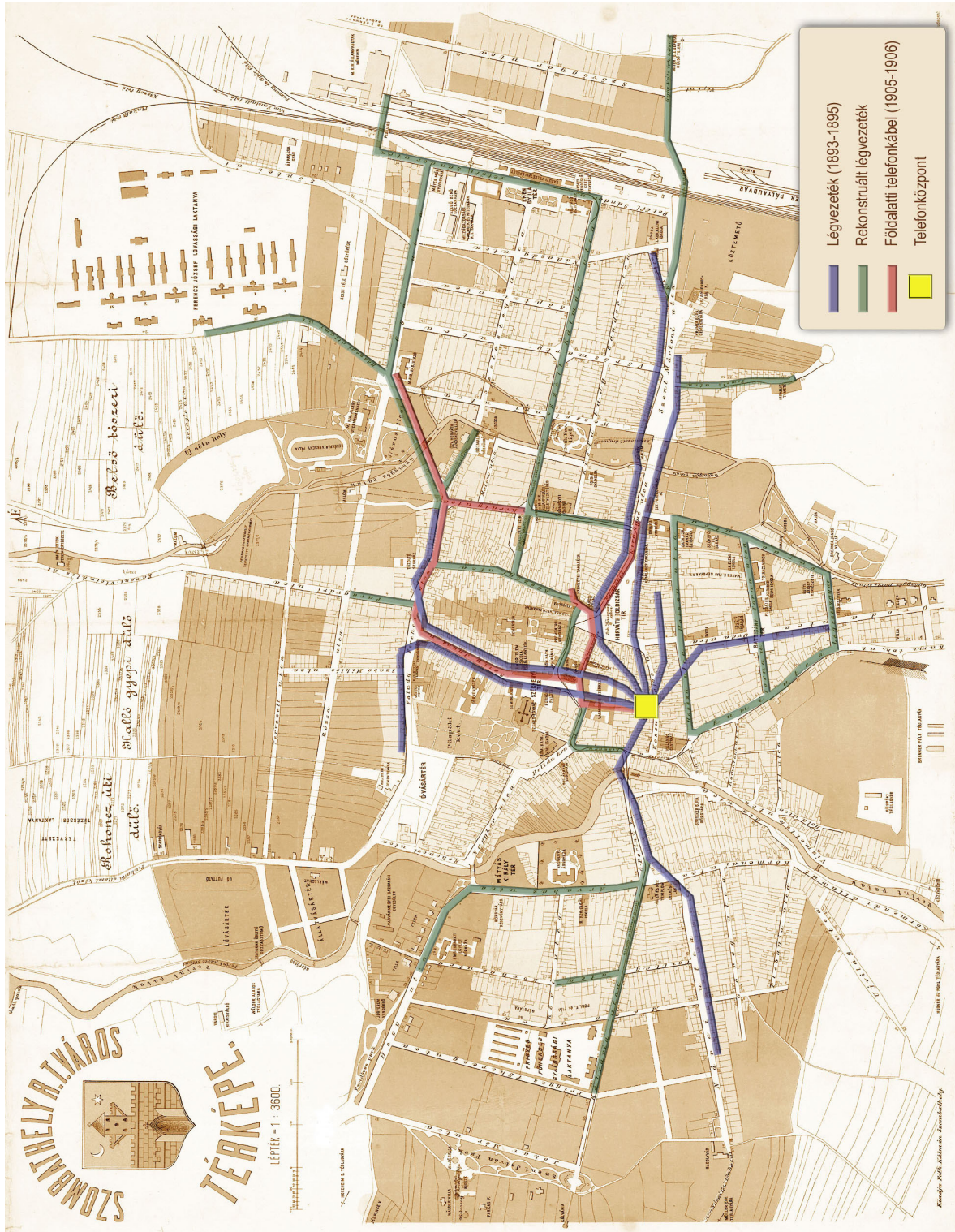
közhasználatú távbeszélők díját országosan leszállította. A magánfelek így havi 5 Ft (évi 60 Ft), a hatósági előfizetők, közintézmények havonta 2 Ft 50 kr (évi 30 Ft), a vendéglők és kávéházak havi 7 Ft 50 kr (évi 90 Ft) díj ellenében használhatták a telefont.<sup>712</sup>

A telefonközpontot a Forró (*ma Kossuth*) utca 20. sz. alatt, a Posta és Távírda Hivatalban alakították ki, ahonnan az égtájaknak megfelelően 4 főirányba ágazott szét összesen 80 vezeték. 40 huzal kelet felé, a Horváth Boldizsár tér és Gyöngyös utca (*ma Fő tér*) déli oldalán a Temető (*ma Bercsényi*) utca sarkán álló szentmártoni kocsmáig húzódott, közel egy kilométeres hosszúságban. A déli városrészre 20 vezeték irányult a Kossuth utcából a Hosszú (*ma Thököly*) utcát keresztezve az Óvoda (*ma Rákóczi*) utca nyugati oldalán, a Batthyány téren keresztül egészen a Légszeszgyár utcáig, mintegy 700 méter hosszán. A nyugati városrész irányába szintén 20 huzalt feszítettek ki. A vezeték a Kiskar utcát keresztezve az Óperint utca déli oldalán, majd a Körmen-di utcát keresztezve a Nárai utca déli oldalán haladt, egészen az utca végéig, közel 1.200 méteren. A telefonközponttól északra elterülő térség ellátására 80 szál vezetékét húztak ki, hozzávetőlegesen 1.700 méter hosszán. A postahivaltól kiinduló huzalok a Vármegyeházán át Városházáig együtt haladtak, majd innen kelet felé, az Úri (*ma Széchenyi*) utcán keresztül a Horváth Boldizsár tériig (*ma Fő tér*) 20 huzal vezetett. A Városházától északra, az Úri utcát keresztezve, 40 drót húzódott végig a Kámoni (*ma Szily*) utca keleti felén, annak végéig. Az Új (*ma Petőfi*) utca kereszteződésében a vezeték kettéágazott. Nyugati irányba 60 huzal vezetett az utca északi házso-rának tetőtartóin a Vásártérig, kelet felé 20 szál a 13 város (*ma Szelestey*) utca torkolatáig. Innen egy 900 méter hosszú szakaszon, a Kőszegi úton (*ma Honvéd utca*) és a Gyár (*ma Semmelweis*) utcán át a vasútig már oszlopokon haladt tovább a vezeték.<sup>713</sup>

#### **A TELEFONHÁLÓZAT FEJLŐDÉSE AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚIG**

Az 1893-ban kiépített rendszer egyelőre csak a városon belüli előfizetőket kapcsolta össze egymással. Az interurbán beszélgetések lebonyolítására alkalmas „városok közötti telefon” vezetéke 1894. november 21-én érkezett Szombathelyre. Az ekkor végrehajtott első kísérleti összeköttetésekkel sikerült kapcsolatba lépni Győr, Sopron, Budapest és Szeged városával.<sup>714</sup> A városok közötti hálózatba hivatalosan, és az előfizetők számára is elérhető módon 1894. december 6-án csatlakozott Szombathely. Ettől kezdve a helyi polgárok akadálytalanul beszélhettek Arad, Bécs, Budapest, Győr, Kecskemét, Komárom, Pozsony, Sopron, Szeged, Székesfehérvár, Temesvár, és minden további hálózatra kapcsolt település előfizetőivel.<sup>715</sup>

1895-ben szükségessé vált a városi vezeték bővítése, a minisztérium indoklása szerint „*részben a tökéletesebb kettős vezetékű rendszerre való áttérés, részben az újabban jelentkezett előfizetők*



16. TÉRKÉP SZOMBATHELY TELEFONHÁLÓZATA A 20. SZÁZAD ELEJÉN

*bekapcsolhatása céljából*” Az új nyomvonal közigazgatási bejárása a szokásos módon zajlott le, a minisztérium és a Soproni Posta és Távírda Igazgatóság mérnökei, a megyei és városi hatóság képviselői, valamint az érintett háztulajdonosok jelenlétében, 1895. május 30-án.<sup>716</sup>

Az 1895-ben végrehajtott hálózatfejlesztés egyrészt új, a korábbival párhuzamos vezetékek létesítésével, másrészt a régi nyomvonal mentén további huzalok kifeszítésével járt együtt. A Kossuth utcai központból a Vármegyeházáig húzódó vezetéket 100 vonalásra, az innen az Úri utcán át a Kőszegi utcáig, illetve a Kámoni utcán át az Új utcába tartó meglevő vezetékeket 50 vonalásra bővítették. A telefonközpontból kiindulva északi irányba, a Kámoni utca nyugati oldalán az Új utcáig egy teljesen új, 50 szálás vezetéket helyeztek el a háztetőkön, 700 méter hosszan. A központból a Horváth Boldizsár térig egy 100 vonalas vezetéket építettek ki, mely a Gyöngyös utca északi házsorán elvonulva az utca végéig 50 vonalas, onnan az Ungár malomig 18 vonalas vezeték formájában haladt tovább, majd folytatódott egészen a Szent Márton utca végén elhelyezkedő Kis utcáig, összesen 1.100 méter hosszan. A déli városrész központjába, a Batthyány térre vezető huzalok számát 50-re, az innen a Légszegyár utcáig haladó vezetéket 18 szálásra bővítették. A nyugati városrész Óperint utcán át haladó vezetékét 40 huzalosra, az innen a Náriai utcáig vezetőt 18 vonalásra bővítették.<sup>717</sup>

1898-ban a város kezdeményezésére a telefonhálózat felhasználásával egy tűzjelző rendszer épült ki. A lovassági és a gyalogsági laktanya, a városi rendőrség, a tűzoltó laktanya, a tűzoltó parancsnok és a kürtös, valamint a város öt nagy fatelepének készülékei minden este 9 órától reggel 7 óráig állandó összeköttetésbe kerültek, annak érdekében, hogy tűz esetén bármelyik állomás tudja riasztani cseppet sem a többit, a szükséges óvintézkedések megtétele érdekében.<sup>718</sup>

1900-ban a Kőszegi út (*ma Honvéd utca*) és a Gyár (*ma Semmelweis*) utca vezetékét fa oszlopokról háztetőkön elhelyezett tartókra szerelték át.<sup>719</sup> 1901-ben a Kőszegi utcából a Széll Kálmán utca végéig, a sugárút északi oldalának házsorán egy 1.100 méter hosszú, új 50 huzalos vezetéket szereltek fel.<sup>720</sup> 1903-ban felvetődött, hogy a városban szükséges lenne egy új telefonközpontot létesíteni, mert a meglevő kapacitása és technikai színvonala már nem felelt meg az igényeknek. A 400-500 előfizető ellátására alkalmas létesítményt a Vármegyeháza épületében szándékoztak elhelyezni, ám a beruházás ismeretlen okok miatt elmaradt.<sup>721</sup>

1905-re az előfizetők számának folyamatos gyarapodása miatt a telefonközpontból kiinduló vezetékek száma már annyira felszaporodott, hogy a háztetőkön elhelyezett, eleve megnagyobbított tartókra már nem lehetett több huzalt felszerelni. A posta ekkor úgy döntött, hogy a központból kiinduló összes telefon és távíró légvezetéket föld alá helyezi. A munkálatok során egy kilométer hosszúságú földkábel fektettek le. A kábel a telefonközpont épületétől észak felé

kiindulva a Mikos palota átjárója alatt, majd a Megyeháza és a Városháza előtt elhaladva a Szily utca keleti oldalán húzódott, egészen az utca végén álló Banképületig, illetve a túloldali rendőrségi épületig (Dimicante ház). Másik ága a Megyeháza elől a Belsikátoron át a városi bérházig, majd innen a Kőszegi utca felé a Vasmegyei Takarékpénztár épületéig, keleti irányban pedig a Gyöngyös utca északi házsora előtt egészen a Király utca sarkán álló szállodáig haladt. A kábeltől a végpontokon hozták a felszínre a vezetéket, ahonnan a megszokott módon, a korábban is létező légvezetékeken továbbították a vonalakat a lakásokig. 1906-ban folytatták a földkábelek fektetését. A Faludy Ferenc utca végétől a Bábaképezdéig, illetve a Király utcán át Széll Kálmán utca sarkáig újabb fél kilométeres telefonkábel létesült a légvezetékek kiváltására.<sup>722</sup>

A városi hálózat fejlesztésén túl Szombathely városközi kapcsolatai is bővültek. 1907-ben Graz irányába, 1909-ben Trieszttel létesült telefonösszeköttetés. 1909-ben a helyi kereskedők azt kérvényezték a minisztériumtól, hogy Szombathely és Budapest között egy újabb, közvetlen vonalat létesítsenek, mert akkoriban átlagosan már napi 50 beszélgetés zajlott le a főváros irányába, vagy azon keresztül más városokkal, ezért a vonalak rendkívül túlterheltek voltak. A város azonban mégsem kapta meg a kért közvetlen vonalat.<sup>723</sup>

#### **A SZOMBATHELYI TELEFONHÁLÓZAT A STATISZTIKAI ADATOK TÜKRÉBEN (1893-1914)**

1900-ban a magyar városok között Szombathely a vonalhossz szerint a 13., az előfizetők száma szerint a 14., a helyi beszélgetések alapján a 15., a belföldi távolsági beszélgetések száma szerint a 14., a külföldi beszélgetések száma szerint a 9. volt az országos rangsorban, ami kedvező eredménynek tekinthető, különösen, ha figyelembe vesszük, hogy a népességszám alapján a város ugyanakkor csak a 39. helyet birtokolta. A külföldre irányuló interurbán beszélgetések magas aránya a város határszéli fekvésével, illetve az osztrák tartományokhoz fűződő szoros kereskedelmi kapcsolataival magyarázható. Az első világháború idejére a magyar városok fokozatos felzárkózásával Szombathely minden téren veszített eredeti pozíciójából, de még így is előkelő helyet foglalt el a 137 magyar város között. 1914-ben előfizetők száma szerint 17., a helyi beszélgetések alapján 21., belföldi távolsági beszélgetések száma szerint 24., a külföldi beszélgetések száma szerint 11. helyezett volt a városok rangsorában. A Dunántúlon csak Győr és Sopron, majd az első világháború idejére az előbbieket mellé felzárkózó Pécs előzte meg a várost, így Szombathely a hálózat kiterjedtsége és a forgalmi adatok alapján az előbbi városok után a harmadik-negyedik helyen állt.<sup>724</sup>

9. TÁBLÁZAT A SZOMBATHELYI TELEFONHÁLÓZAT FŐBB ADATAI, 1893-1915<sup>725</sup>

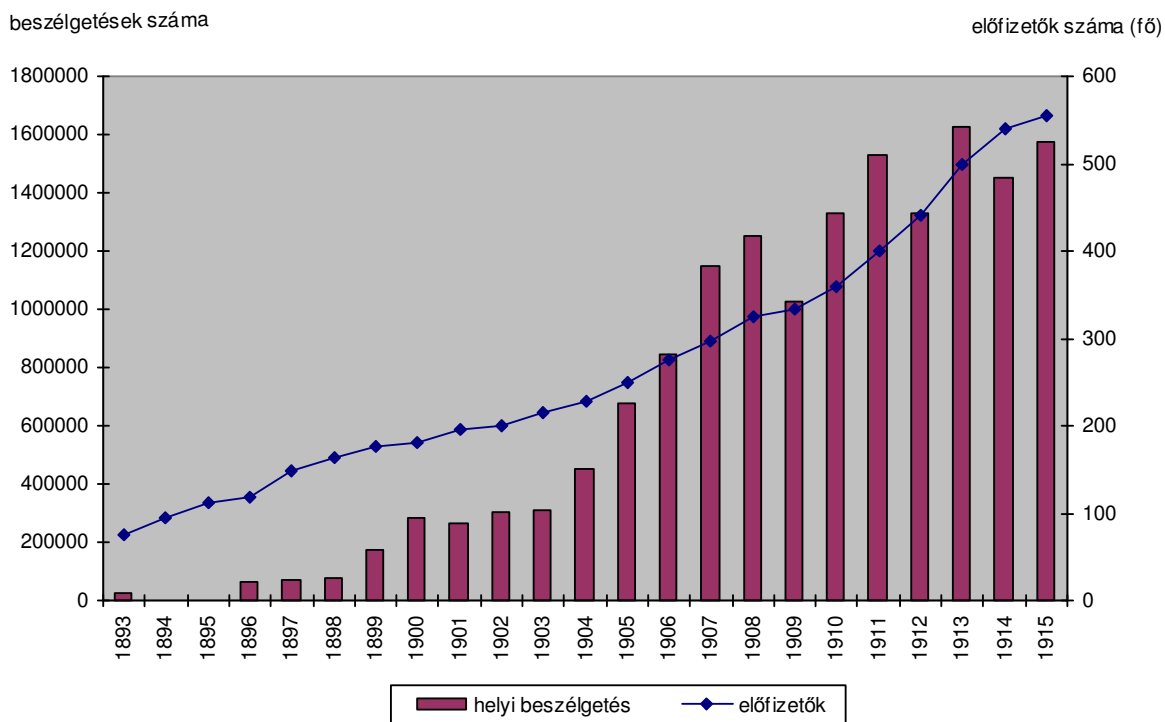
ÉV	NYILVÁNOS TELEFON	ELŐFIZETŐ	VÁROSON BELÜLI VEZETÉKHOSSZ (km)	BESZÉLGETÉSEK SZÁMA		
				HELYI	INTERURBÁN	
					BELFÖLDI*	KÜLFÖLDI
1893	2	75	133	25.227		
1894		95				
1895		111				
1896	2	119	346	62.124	1.280	881
1897	3	149	359	69.009	1.809	1.044
1898	3	163	382	74.947	1.965	1.242
1899	3	177	493	168.140	1.992	1.527
1900	3	181	546	279.564	1.653	1.415
1901	3	196	613	261.471	1.926	1.107
1902	3	200	659	299.886	2.598	1.306
1903	3	216	688	303.107	2.232	1.289
1904	2	229	592	448.887	2.964	1.545
1905	2	249		675.929	3.201	1.203
1906	1	276		838.990	4.165	1.617
1907	4	297		1.138.282	5.545	2.501
1908	4	324		1.239.879	5.759	2.752
1909	6	334		1.017.929	6.049	3.144
1910	5	360		1.321.409	6.914	3.485
1911	6	401		1.520.135	8.447	3.597
1912	6	440		1.319.611	8.210	3.540
1913	6	499		1.610.834	9.269	3.547
1914	4	539		1.441.317	8.177	2.777
1915	3	554		1.562.686	10.981	2.477

(\* Szombathelyről kezdeményezett hívások)

A dualizmus időszakában a hálózat állandó fejlesztése következtében a vezetékrendszer hossza, és a telefont használók száma folyamatosan gyarapodott. Az előfizetők száma a telefonhálózat kiépítésétől kezdve az első világháborúig terjedő időszakban megszakítás nélkül és egyenletes tempóban emelkedett, a vizsgált periódusban több mint hétszeresére nőtt. A beszélgetések száma ugyanakkor 1893-1915 között 31-szeres emelkedést mutatott (az 1893. évi féléves adat kétszerezését alapul véve). A telefonhasználat gyakorisága tehát sokkal gyorsabban növekedett, mint a telefonállomások száma, ami a távbeszélő egyre intenzívebb kihasználtságának, illetve a telefonálási szokások megváltozásának a jele volt. Míg az 1890-es években egy előfizetőre évente átlagosan 400-600 beszélgetés jutott, az 1910-es évekre már több mint 3.000. A beszélgetések száma először az 1890-es évek végén ugrott meg, majd a századforduló után mutatkozó rövid stagnálás

után 1904-1913 között egy rendkívül dinamikus, ugyanakkor átmeneti visszaesésekkel tarkított fellendülés bontakozott ki. A világháború kitörése után előállt gazdasági problémák a telefonhasználat gyakoriságának visszaszorulását idézték elő.<sup>726</sup> (14. ábra)

14. ÁBRA A TELEFON-ELŐFIZETŐK ÉS A BESZÉLGETÉSEK SZÁMÁNAK ALAKULÁSA SZOMBATHELYEN, 1893-1915<sup>727</sup>



## SZOMBATHELY KÖZEGÉSSZÉGÜGYE

### SZOMBATHELY KÖZEGÉSSZÉGÜGYI HELYZETE A 19. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN

A dualizmus kori Szombathelyen a közegésszégügyi kérdés mindvégig a hatóság figyelmének középpontjában állt. Kezdetben a városi főorvos, majd az 1890-es évektől a polgármester számolt be évente a városi közgyűlésen a település közegésszégügyi állapotáról. Emellett az állam, illetve a megyei vezetés is állandó felügyeletet gyakorolt a város fölött. Járványosan fellépő betegségekről az alispáni hivatalt, illetve a megyei közegésszégügyi bizottságot haladéktalanul tájékoztatni kellett.<sup>728</sup>

A gyermekek között tömeges méretekben fellépő, gyakorta halálos áldozatot szedő betegségek a skarlát (vörheny), kanyaró, influenza, diftéria (roncsoló toroklob v. torokgyík) terjedése ellen iskolabezárásokkal és fertőtlenítési kampányokkal próbáltak védekezni. A védőoltás általános elterjedtségének köszönhetően a korszakban Szombathelyen csak ritkán és elszigetelten lépett fel a himlő. A prostitúció elburjánzása ugyanakkor nemcsak erkölcsi, hanem közegésszégügyi problémákat is előidézett, a nemi betegségek (pl. „bujakór”) terjedését a hatóság a bordélyházak és az örömlányok szigorú orvosi felügyeletével igyekezett kordában tartani. A korszak legrettegettebb, járványosan fellépő betegségei közül a hasi hagymáz (tífusz) Szombathelyen is sok halálos áldozatot szedett, míg a kolera – eltekintve az 1873. évi két halálesetet követelő feltűnésétől – szerencsésen elkerülte a várost.<sup>729</sup>

Járványveszélyes időszakokban, különösen az 1880-90-es években fenyegető kolerajárványok idején az alispán és a városvezetés rendkívüli óvintézkedéseket hozott a betegségek kitörése és terjedésük megakadályozása érdekében. Ilyenkor még fokozottabban felügyelt a hatóság az utcák, vendéglátóhelyek, boltok, vasútállomás tisztántartására, az élelmiszerek, vágóhidak ellenőrzésére, pöcegödörök és trágyahalmok, hulladékok fertőtlenítésére, illetve a szennyező források eltávolítására. Fertőtlenítőszerként karbolsavat, karbolmészt, mésztejet és vasgálicot alkalmaztak. Az európai méretű kolerajárványok idején a Belügyminisztérium országos szinten koordinálta a védekezést, és körrendeleteivel, ismeretterjesztő kiadványok sokszorosításával, szigorú fertőtlenítési előírások betarttatásával igyekezett elejét venni a járvány behurcolásának.<sup>730</sup> A kolera fertőzés terjedésének okairól a korabeli ismereteknek megfelelően informálták a lakosságot. A betegség kitöréséért a következő tényezőket tartották felelősnek: „*a felhalmozott szenny, tisztátalanság, felhalmozott piszkos rongy, és csont mennyiségek, trágya, s ürüléktömegek, mocsárok, pangó vizek, zsufolt lakások, nem kellőleg szellőzhető lakhelyiségek, rossz ivóvíz, ... minden, a mi a talaj és légnak megfertőzését előidézhetheti.*”<sup>731</sup>



A legkülönfélébb betegségek kialakulásáért egyöntetűen a rothadó, bomló anyagokból felszabaduló kigőzölgeket felelőssé tevő miazma elmélet ismertsége a városban már 1860-as években kimutatható. A hatóság ennek szellemében igyekezett felszámolni a város területén összegyűlő pangó vizeket, és a városon átfolyó Perint patak tisztán tartására is törekedtek.<sup>732</sup> A közgyűlés úgy ítélte meg, hogy „*a Perint büzhödt levegője városunk egészségügyére szerfölött káros*”, ezért 1886-ban a szennyvizek és ürülékek patakba juttatását megtiltották.<sup>733</sup> A rendelkezés ellenére a Perint partjának szennyezettségét nem sikerült felszámolni, az évek múltán is hasonló képet mutatott. A szennyvizek és ürülékek kezelésére a város a 19. század végéig, a modern csatornahálózat kiépítéséig nem talált megnyugtató megoldást, hiába ellenőrizte a rendőrség rendszeresen a magánházak árnyékszékeit, pöcegödreit.<sup>734</sup> A hatóság erőfeszítései ellenére az alispán 1890-ben is a következőket volt kénytelen konstatálni: „*Sajnálattal tapasztaltam ..., hogy Szombathely városában a köztisztaság követelményeinek elég nem tételik ...*”, és az útmenti árkok „*az istállók és peczegödrökből kifolyó tárgya lé által telítve vannak, és valóságos büzhödt, a levegőt fertőző pocsolókat képeznek.*”<sup>735</sup> Az 1890-es, majd a későbbi évek jelentései a városban fellépő járványok okaként újra és újra a Perint patak szennyezettségét, a csatornák rossz állapotát, illetve a modern vezetékrendszer hiányát, a közterületek nem kellő tisztaságát és a zsúfolt lakásviszonyokat nevezték meg, hangsúlyozva az ezek nyomán jelentkező fertőzött légtömegek káros hatásait. A korabeli hivatalos orvostudományi axiómákkal összhangban a közegészségügyi jelentések a járványok elleni küzdelemben a jó levegőnek, a tiszta ivóvíznek és az egészséges lakásoknak tulajdonítottak perdöntő szerepet. Az orrfacsaró bűz és a kellemetlen látvány valóban nem festett kedvező képet a városról, de a korabeli tudomány és a közfelfogás ezek egészségügyi jelentőségét túldimenzionálva túlságosan nagy szerepet tulajdonított az érzékszerveket irritáló hatásoknak. Bár egyes járványok (kolera, tífusz) kialakulása valóban összefüggött az emberi ürülékkel az ivóvízbázisba jutó szennyeződéssel, a miazma elmélet tanait követve más természetű, eltérő terjedési mechanizmusú fertőzések (pl. diftéria) esetén is a káros kigőzölgesek felelősségét hangoztatták, ma már tudjuk, teljesen alaptalanul. Szombathelyen is csak kevesen voltak, akik különbséget tudtak tenni a talaj, illetve talajvíz fertőzöttségével valóban összefüggő járványok (kolera, tífusz), és az egyéb betegségek okai között.<sup>736</sup>

10. TÁBLÁZAT VEZETŐ HALÁLOZÁSI OKOK SZOMBATHELYEN, AZ 1890-ES ÉVEK KÖZEPÉN<sup>737</sup>

HALÁLOK	HALÁLESETEK SZÁMA (FŐ)	SZÁZALÉKOS RÉSZESEDÉS (%)
légzőszervi megbetegedések	151	35,5
keringési betegségek	71	16,7
Agy- és idegrendszeri megbetegedések	68	16,0
Emésztőszervi megbetegedések	47	11,0
Halvaszületés	36	8,5
Végelgyengülés	27	6,4
Fertőző betegségek	17	4,0
erőszakos cselekmény	8	1,9
Összesen	425	100,0

A 10. táblázat alapján látható, hogy az országos tendenciákkal megegyező módon a korszakban a vezető halálok Szombathelyen is a tuberkulózis volt, amit a légzőszervi betegségek több mint egyharmados részaránya jelez. A szív- és érrendszeri, illetve idegrendszeri betegségek együttesen az előzőhöz hasonló nagyságrendet képviseltek. 10% fölött volt még az emésztőszervi betegségekben elhalálozottak aránya. A nagy népességkoncentráció, a zsúfolt lakáskörülmények, a kórokozók terjedési mechanizmusának ismeretlensége, az orvostudomány kezdetleges állapota, a hatékony gyógyszeres védekezés hiánya állandósította a különféle, gyakran cseppfertőzéssel terjedő betegségek jelenlétét, ami a legkörültekintőbb közegészségügyi óvintézkedések dacára is rendszeresen visszatérő járványokhoz vezetett. A korabeli városlakókat érthető szorongással töltötték el olyan „hétköznapi” betegségek is, melyekkel napjaink embere a védelmet nyújtó gyógyszereknek köszönhetően már félelem nélkül él együtt. A korabeli helyi polgárok mindennapi tapasztalatait, életérzését Gerlits Sándor 1891-ben e szavakkal foglalta össze: „*Városunk egy idő óta a járványos betegségeknek valóságos fészkevé lőn. Himlő, vörheny, kanyaró, váltóláz, roncsoló toroklob, hörghurut stb. ragályos nyavalyák ... pusztítanak Szombathelyen.*”<sup>738</sup> Az ehhez hasonló időről-időre jelentkező fertőző betegségek felbukkanása valójában a korabeli módszerekkel kivédhetetlen volt. A kifejezetten fertőző eredetűnek minősített betegségek táblázatban is szereplő részaránya ugyanakkor csupán 4%-ot tett ki, ami ellentmondani látszik az alispáni hivatal azon állításnak, hogy a városban olyan tragikusan rossz lett volna a közegészségügyi helyzet. A legrettegettebb járványos betegségek közül mindössze a tífusz, és az is csak szórványosan fordult elő. 1890-ben dr. Alexy Emil városi orvos reflektált a megyei vezetés részéről a város közegészség-

ügyi állapotát érő sorozatos kritikákra, elmarasztaló véleményekre. Rámutatott, hogy Szombathelyen 1873 és 1890 között nagyobb járvány nem ütötte fel fejét, és a halálozási statisztika sem jelzett drámai helyzetet. A realitások talaján állva ugyanakkor kifejtette, hogy az elvárt ideális köz-tisztasági állapot elérése hiú ábránd marad mindaddig, míg a városban nincs általános csatornázás, vízvezeték, szemétkihordás, és minden területre kiterjedő kövezés.<sup>739</sup>

Szombathelyen a halálozási ráta 1890-ben 31‰ volt, ami több százalékkal alatta maradt az országos átlagnak. Az évtized folyamán az arányszám további erőteljes csökkenésnek indult. Bár voltak átmeneti visszaesések, és abszolút értékben időnként még emelkedett a halálozások száma, az összlakossághoz viszonyított arány fokozatosan csökkent, különösen az 1890-es évek végétől. 1900-ban 19 ‰ volt a halálozási ráta, 1900-as évekre 20-21‰ ezrelék körül stabilizálódott, ami a 25‰-es országos átlagnál lényegesen alacsonyabb értéket képviselt.<sup>740</sup> A kedvező folyamatok felerősítésében minden bizonnyal szerepet játszottak az 1890-es évek végén Szombathelyen lebonyolított infrastruktúra-telepítés kedvező hatásai. A helyi közvélemény a halálozási ráta látványos csökkenésében egyértelműen igazolva látta a közegészségügyi helyzet javítására irányuló erőfeszítések értelmét, és bizonyítottan látta Pettenkofer téziseit: *„Ez az arányszám azt jelenti, hogy a város csatornázása és vízvezetékkel való ellátása, parkok és sétálóhelyek létesítése, s az utcáknak és köztereknek szilárd anyaggal való burkolása, öntözése és állandó tisztán tartása óriási hatást gyakorol a szembeszökőn mutatkozó közegészségi állapotok javulására.”*<sup>741</sup>

#### **A KÖZEGÉSZSÉGÜGYI KÉRDÉS JELENTŐSÉGE A SZOMBATHELYI VÁROSVEZETÉSBEN A 19. SZÁZAD VÉGÉIG**

A pusztító járványok mindennapos fenyegetettségének légkörében a lakosság pszichológiai okokból rendkívül fogékonyra vált a közegészségügyi, higiéniai kérdések iránt. Kezdetben elsősorban az értelmiség, a tájékozott és tudatosan élő polgárság körében terjedtek el a korszerű higiéniai ismeretek, de az állami törvényalkotásnak és hatékony propagandamunkának, valamint a sajtó nyilvánosságának köszönhetően a közegészségügy kiemelt fontossága az 1870-es évektől kezdve egyre inkább átment a köztudatba. A Vas megyei Lapok hasábjain az érdeklődők rendszeresen olvashattak a különböző járványok megelőzésének lehetőségeiről, megismerkedhettek a nemzetközi higiéniai szaktekintély, Pettenkoffer professzor kutatási eredményeivel is, a rothadó szerves anyagok fertőzési kockázatait és a tiszta ivóvíz jelentőségét illetően.<sup>742</sup>

A megyei vezetés a város közegészségügyi állapotát állandóan szigorú felügyelet alatt tartotta. A minisztériumoktól és a megyétől érkező folyamatos impulzusok hatásának is betudható, hogy a szombathelyi városvezetés figyelme az 1880-as évek közepétől, Varasdy Károly polgár-

mesterségétől egyre tudatosabban fordult a közegészségügyi problémák felé. Városszerte megszaporodnak a köztisztasági ellenőrzések, melyeknek különös súlyt adott, hogy az ügy mellett elkötelezett polgármester személyesen járta végig az összes lakóházat. 1886-ban a város megalkotta a közrendészeti szabályrendeletet, mely közegészségügyi vonatkozású előírásokat is tartalmazott. A háztulajdonosok kötelezettségévé tették a járdák tisztítását, megtiltották a szemét és szennyvizek utcákra öntését, elrendelték a falazott oldalú emésztőgödrök létesítését, valamint a házaknál keletkező trágya és a hulladék kihordását.<sup>743</sup>

A polgármesteri székben soron következő Szabó Ernő az elődje által kijelölt útirányt folytatva, programszintre emelte a közegészségügyi helyzet javítását. A városi közgyűlésen 1888-ban deklarálták először, hogy „*a városi hatóságnak a közegészségügy ápolása főgondoskodás tárgyát képezi.*”<sup>744</sup> Szabó Ernő a lakosság rossz egészségi állapotának okát a köztisztaság iránti fogékonyság hiányával, a szegénység és a nyomor jelenlétével, illetve ilyen tömegeknek a városba tódulásával magyarázta.<sup>745</sup> A megoldási lehetőségeket közösen keresve a város és a megye 1891 nyarán vegyes bizottságot hozott létre „*a város rossz közegészségügyi viszonyainak kipuhatolására.*”<sup>746</sup> A grémium több pontból álló javaslatcsomagot tett le az asztalra. Szükségesnek látták a Perint medrének tisztán tartását, rendszeres öblítését. Felvetették a város csatornázásának és kikövezésének szükségességét. Célul tűzték ki egy közegészségügyi szabályrendelet megalkotását és egy közegészségügyi ellenőri állás létrehozását. A bizottság foglalkozott Perinten túli nyugati városrészen egy új temető kialakításának lehetőségével is.<sup>747</sup> Szabó Ernő polgármester ez alkalomból ismételten kijelentette, hogy „*a város közönsége felette nagy fontosságot tulajdonít az általános közegészségügyi viszonyok javítása kérdésének.*”<sup>748</sup>

A bizottság ajánlásának megfelelően a polgármester nekilátott a szabályzat elkészítésének. A szövegtervezet megírásához bekérték a magyar városok szabályzatait, ám ekkor kiderült, hogy legtöbbször – köztük olyan jelentős településeknek, mint Győr, Sopron, vagy Nagykanizsa – nem készült még ilyen. Szombathely így Magyarországon az elsők között alkotta meg közegészségügyi szabályrendeletét, melynek elkészítéséhez analógiaként csak Budapest, Kassa, Pozsony és Székesfehérvár rendeleteit tudta felhasználni. A közegészségügyi és köztisztasági szabályrendeletet Szabó Ernő utóda, dr. Török Sándor polgármestersége alatt, 1892-ben fogadta el a városi közgyűlés. A rendelkezések betarttatására városi közegészségügyi biztost neveztek ki. E tisztviselő elsődleges feladatának a közterületek, középületek és magánházak tisztaságának és fertőtlenítésének felügyeltét jelölték ki. A szabályrendelet a járdák söprését és locsolását a háztulajdonosok, a közterületek tisztántartását a város feladataként határozta meg. Az 1886-os közrendészeti szabályrendeletet megerősítve eltiltották a szemét és a szennyvizek utcára, nyílt árkokba

vagy patakokba öntését. A háztartásokban keletkező nemkívánatos melléktermékek felfogására vízhatlan falú pöce-, trágya-, szemét-, és emésztőgödrök létesítését tették kötelezővé, elrendelték azok rendszeres kihordatását. Korlátozták a város területén az állattartást, megtiltva a belvárosban disznóólak és dagonyázó pocsolyák fenntartását. Rendelkeztek a hentesek és mészárosok, szűcsök és tímárok tevékenységéről, az állati hulladékok eltávolításáról. A vendéglátó helyeket kulturált és tisztán tartott mellékhelyiségek működtetésére kötelezték. Meghatározták, hogy a Perint patak mely részéről lehet jeget kitermelni a lakosság ellátására. Előírták a piacon forgalmazott élelmiszerek minőségének rendszeres ellenőrzését is. A rendelet szabályozta a járványos betegségek kitörése esetén követendő eljárást, a betegek bejelentésének és elkülönítésének kötelezettségét, a fertőtlenítés és egyéb óvintézkedések megtételének menetét is. A rendelkezések megszegését pénzbüntetés kiszabásával szankcionálták.<sup>749</sup>

Az 1892-ben európai méretűvé terebélyesedő, a szomszédos vármegyében is kopogtató kolerajárvány ugyan szerencsésen elkerülte a várost, de fenyegetésének hatására a közegészségügy továbbra is a figyelem középpontjában maradt.<sup>750</sup> A polgármester szórólapként terjesztett felhívással, falragaszokkal és a sajtó útján figyelmeztette a lakosságot a szükséges elővigyázatossági rendszabályok betartására, tekintettel arra, hogy „*a jelen vészterhes időpontban ... egy öldöklő járvány félelmetes módon közeleg*”.<sup>751</sup> Az évek óta folytatott propagandamunka eredményeként értékelhető, hogy az 1892-es átfogó vizsgálat a korábbi időszaknál kedvezőbb képet festett a város közegészségügyi állapotáról, mindössze a lakóházak 20-30%-ánál találtak szabálytalanságokat. A város 1892-ben a járvány behurcolása esetére egy kolerás betegek elkülönítésére fenntartott 257 m<sup>2</sup>-es barakk-kórházat is létesített.<sup>752</sup>

A hatósági erőfeszítések dacára városszerte tapasztalható közegészségügyi hiányosságok és a természetszerűleg évről-évre jelentkező fertőző betegségek előfordulása miatt a közvélemény elégedetlen volt a fennálló viszonyokkal. A városvezetés a közhangulat nyomásától függetlenül is kénytelen volt újra és újra szembesülni a helyzet megoldatlanságával, miközben fokozatosan eljutott arra a felismerésre, hogy csak a modern közművek kiépítése adhat megnyugtató választ a kérdésre. A közegészségügyi problémák gyökeres orvoslása az 1896-ban megválasztott polgármester, Éhen Gyula fellépésével vált mindent megelőző fontosságú üggyé, programjának központi elemévé. Tervei – az elmúlt évtizedek közegészségügyi propagandamunkájának köszönhetően – kedvező fogadtatásra találtak. Célkitűzései egybeestek a városi lakosság akaratával, így programja megvalósításához nem volt nehéz támogatókra találnia, sőt a személyét a polgármesteri székbe juttató közakarat elvárta tőle a közegészségügyi reformok keresztülvitelét.<sup>753</sup> Te-

vékenysége, különösen a korszerű csatorna és vízvezetéki hálózat kiépítése a város régóta dédelgetett álmát teljesítette be.

### **ÉHEN GYULA ÉS A MODERN VÁROS PROGRAMJA**

Éhen Gyula ügyvéd 1885 után kapcsolódott be nagy aktivitással a helyi közéletbe. A polgármesterségét megelőző években közgyűlési képviselőként, városi tanácsnokként, a Szépítő Bizottmány, a kövezetvám-, a légszuszvillagítást ellenőrző-, valamint a keleti városrész rendezésére életre hívott bizottságok aktív tagjaként alkalma adódott megismerkedni a város megoldásra váró problémáival. Modernizációs célkitűzéseit az 1890-es évektől a sajtó útján is nyilvánosságra hozta. A polgármesteri szék elnyeréséért vívott küzdelemben már kiforrott, logikusan felépített modernizációs programmal szállt síkra, s képviselő társai jól ismerték vezetői képességeit és tettekkészségét. Az 1895. november 14-i közgyűlés ezért szavazott bizalmat Éhen Gyulának és programjának.<sup>754</sup>

A polgármester megválasztása után programbeszédében legfőbb célként a közegészségügyi körülmények javítását és a modern Szombathely megteremtését tűzte maga elé. Polgármesteri programját először 1896. júliusában ismertette egy sajtóban is leközölt emlékiratban. Egy évvel később jelent meg „A modern város” című könyve, melyben részletesen kifejtette a magyar települések infrastrukturális korszerűsítéséről vallott elképzeléseit. A kötet realizisztikusan ábrázolta azokat az elmaradott viszonyokat, melyek a 19. század végi átalakulás előtt álló magyar városokat, így Szombathelyt is jellemezték, és bemutatta a korszerű városi infrastruktúra elemeit.<sup>755</sup>

Éhen Gyula a modern város kellékei közül első helyen a csatornázást említette. A korabeli városokban ez a kérdés nagyrészt még megoldatlan volt. Bár a házak belső udvarai többnyire tiszta benyomást keltettek, ez a kép – mint a szerző ironikusan rámutatott – nem volt más, mint a „*trágyahalom rózsaszínű takarója*”. A ház körül keletkezett szennyvizek, hulladékok, fekáliák, a városokban ekkor még gyakori istállók és disznóólak trágyája a ház udvarán felállított emésztőgödrökbe került. Ezek falazatán keresztül - amennyiben egyáltalán létezett ilyen - a felhíguló, rothadó-bomló anyagok akadály nélkül áradtak szét a talajban, súlyos fertőzési kockázatot rejtve magukban. A házak udvarán levő kutakat könnyen elérhette a szennyeződés.<sup>756</sup>

A gyorsan fejlődő városokban a népesség növekedésével megegyező arányban nőtt a keletkező szennyvizek mennyisége is. A korábban tiszta, üde vizet adó kutak a talaj hosszú ideje tartó és egyre fokozódó fertőződése miatt megromlottak, betegségeket (pl. tífusz) terjesztettek. Ezért vált szükségessé a csatornázás, mely a szennyvizek elvezetésével megszüntette a bajok forrását, s lehetővé tette a talaj kiszáradását, regenerálódását. A csatornák tartalmának kezelésére

két lehetőség kínálkozott. A szennyvizet bővizű folyókba, patakokba lehetett vezetni, vagy földeken szétöntözve, a talaj minőségét is feljavítva tudták ártalmatlanítani. A rend és tisztaság biztosítása érdekében Éhen szükségesnek látta a szilárd hulladékok eltávolítására hivatott rendszeres szemétkihordás megszervezését, a házi szemétdödrök betömését.<sup>757</sup>

A csatornázás szükségességén túl Éhen Gyula felismerte a tiszta, egészséges ivóvizet biztosító vízvezeték jelentőségét, s hogy ez a két kölcsönösen egymásra utalt létesítmény áldásos hatását együttesen fejtheti ki leginkább. *„Csatornázás és vízvezeték olyan, mint a siámi ikrek. Nem lehet őket szétválasztani. Vagy ha szétválasztjuk, különválásukban elsatnyul mind a kettő, egyik fél sem felel meg teljesen céljának.”*<sup>758</sup> Jól látta, hogy a vízvezetéknek nemcsak ivóvizet szolgáltató szerepe fontos, hatása komplexebb. A tisztaságra, kényelemre egyre fogékonyabb polgárság mosási, fürdési lehetőségét, utcalocsolást, a csatornahálózat öblítését, az ipari üzemek ellátását, a tartósításhoz szükséges tiszta jég előállítását is meg lehetett vele oldani. A vízvezeték lehetővé tette a tűzoltóság hatékony működését, s ezzel a korabeli városok egyik nagy problémáját lehetett megnyugtatóan rendezni.<sup>759</sup>

A modern város Éhen Gyula gondolataiban élő eszménye elképzelhetetlen volt rendezett vonalú, széles, tiszta, szilárd anyaggal burkolt utcák nélkül. A burkolatlan utak ugyanis rengeteg kellemetlenségben részesítették a városi lakosokat. Tisztántartásuk nehéz volt, csapadékos időjárás esetén gyakran járhatatlanná váltak. Száraz időben a felverődő por keserítette meg a városiak életét, hozzájárulva egyúttal az akkoriban igen gyakori tüdőbetegségek kialakulásához is. Nyilvános parkok, közfürdők létesítésének gondolata szintén a lakosság egészségének védelme, s a kulturált szórakozási lehetőségek biztosítása érdekében fogalmazódott meg a polgármesterben. Hasonló megfontolások alapján foglalkozott művében a lakásviszonyokkal is. A nagy légtérű, száraz, téglából épített, csatornával és vízvezetékkel, vízöblítéses „klozettel”, elektromos vagy gázvilágítással, gázfűtéssel rendelkező, széljárta, tágas utcákon épülő lakások számának gyarapodásától is remélte a lakosság egészségügyi helyzetének javulását. A gáztüzelés nagy előnyének tartotta, hogy az általánosan elterjedt széntüzeléssel szemben jóval kevesebb füstöt termelt, s így kevésbé szennyezte a városok levegőjét. A közvilágítás kiépítésénél is a gáz felhasználását tekintette célszerűnek.<sup>760</sup>

Éhen Gyula gyakorló várospolitikusként tisztában volt azzal, hogy a reformok legnagyobb akadálya a pénziány. A városok rendes bevételei és a polgárságot terhelő pótdadó nem volt elégséges a fejlesztési programok finanszírozásához. A kincstártól megváltott, s házi (városi) kezelésbe vett fogyasztási adók, a kivethető vámok és illetékek, az újonnan létesített kommunális intézmények után nyerhető bevételek (pl. vízvezeték és csatornadíj) mellett kölcsönök felvétele is

szükségszerű volt. Az 1890-es évek gazdasági prosperitása ehhez kedvező hitelfelvételi lehetőségeket biztosított. A szűkös anyagi forrásokkal rendelkező városoknak – mint ezt Éhen Gyula is felismerte és következetesen alkalmazta – ki kellett használnia az állami segítséget is. Az Állami Kultúrmérnöki Hivatalok és a Közegészségügyi Mérnöki Hivatal a városok megkeresése alapján kedvezményes áron készítette el a közművesítési terveket.<sup>761</sup>

Éhen Gyula nem volt sem közegészségügyi, sem műszaki szakember. Művét nem saját kutatásokra, hanem a korabeli orvosi és mérnöki tudományok által elért eredményekre alapozta. Tanulmánya széleskörű tájékozottságáról, a kérdéskörre vonatkozó hazai és külföldi irodalom ismeretéről vall. Az érvrendszer felépítésében, logikájában tetten érhető Fodor József hatása is. A szerző a kötetben a kor műszaki és közegészségügyi ismereteit, a modern városról a helyi lapok oldalain, értelmiségi körökben, és a városi közgyűléseken lezajlott vitákon kiformalódott elképzeléseket foglalta egységes rendszerbe. Tanulmánya polgármesteri munkaprogramként is értelmezhető, de bizonyos, hogy szándékai messzebbre mutattak. Éhen Gyula a modern város kellékeit, és az ennek létrehozásához szükséges gyakorlati lépéseket közérthető módon, jó értelemben vett propaganda célzattal tette közzé. Kötetével nemcsak Szombathelyen akart híveket toborozni programja végrehajtásához, hanem országos szinten is elő kívánta segíteni a modern városfejlesztési eszmék széleskörű elterjedését, a helyi sajtó megfogalmazása szerint: *„megirta a fejlődésre és haladásra törekvő modern városnak a receptjét.”*<sup>762</sup> Éhen Gyula országosan is úttörő jelentőségű tanulmányát napjainkig a hazai urbanisztikai szakirodalom egyik nyitányaként tartják számon.<sup>763</sup>

#### **A KÖZEGÉSZSÉGÜGYI KÉRDÉS A SZÁZADFORDULÓTÓL AZ ELSŐ VILÁGÁHBORÚIG**

A „közegészségügyi érdek” jelszavának hangoztatása a helyi közéleti szereplők érvrendszerében, illetve a közgyűlési határozatok indoklásaiban a századforduló után is gyakran visszatérő elem maradt. Olyan általánosan elfogadott, közhelyszerűen alkalmazott kategóriává vált, mely már nem igényelt különösebb magyarázatot. A közegészségügy hatósági ellenőrzése és fejlesztése az Éhen Gyulát követő polgármesterek programjában is hangsúlyos helyet kapott.<sup>764</sup>

1904-ben a közgyűlés – *„figyelemmel azon fontos közegészségi és közrendészeti tekintetekre, melyek a város területén a szegényebb néposztály részére egy ingyenes fürdő létesítését multhatatlanul megkívánják”* – elrendelte a Népfürdő létrehozását.<sup>765</sup> A létesítmény rövidesen rendkívül népszerű lett a helyi lakosok, különösen a gőzfürdőt megfizetni képtelen „alsóbb néposztályok” körében, akik ezrével látogatták a felüdülést, illetve tisztálkodási lehetőséget nyújtó létesítményt. A Perint patakon kialakított fürdőt téli időszakban jégtermelő helyként használták,



a jég eladásából befolyó bevételt a közegészségügyi alapba utalták.<sup>766</sup> A város 1915-ben egy steril műjég előállítására alkalmas műjéggyárat is létrehozott, hogy „*a harctérről visszatérő és a városban elhelyezett beteg- és sebesült katonák által elhurcolt ragályos betegségek, és ezek járványszerű fellépése ellen*” eredményesen tudjanak védekezni.<sup>767</sup>

A városlakók magasabb színvonalú egészségügyi ellátását szolgálta az 1904. ápr. 1-jén a Budapesti Mentőegyesület mintájára megszerveződött a helyi mentőegyesület, mely „*szerencsétlenségek, katasztrófák, balesetek alkalmával*” az elsősegély nyújtásában, illetve a betegek szállításában segédkezett.<sup>768</sup> 1908-ban a Szombathelyen kitört nagy tífuszjárvány ismételten rákényszerítette a városvezetést, hogy a közegészségügy már megnyugtatóan megoldottnak vélt problémájával újra komolyan foglalkozzon. A járvány rámutatott, hogy az infektológiai ismeretek kezdetlegessége, illetve a személyi higiénés szabályok be nem tartása mellett a modern infrastrukturális létesítmények sem adhatnak teljes védelmet a fertőző betegségek terjedése ellen. A közegészségügyi kérdés így továbbra is a városvezetés figyelmének középpontjában maradt. 1909-ben a vármegye által tervbe vett közkórház építéséhez a város is jelentős anyagi hozzájárulást szavazott meg, bár az építkezés ténylegesen csak a világháború után indult meg. A város 1911-ben delegációt küldött a drezdai nemzetközi higiéniai kiállításra, a legkorszerűbb ismeretek megszerzése érdekében.<sup>769</sup> 1917-ben rendeletet alkottak a korábbi gyakorlat szerinti házi ravatalozás eltiltásáról. A világháború után életbe lépett szabályozás alapján a „*modern hygienia követelményeinek*” megfelelően a holttesteket halottas kocsival elszállították a házaktól, és a ravatalozás a temető halottas házában történt, hogy a házak mentesüljenek a közegészségügyi kockázatot hordozó „*hullaszagtól és gázoktól.*”<sup>770</sup> 1918-ban spanyolnátha járvány ütötte fel fejét a városban, melyre szigorú hatósági óvintézkedések bevezetésével reagált a város.<sup>771</sup>

#### VÁROSI KÖZEGÉSZSÉGÜGYI ALKALMAZOTTAK

A városban tevékenykedő magánorvosok, sebészek mellett a vagyontalan lakosság egészségügyi ellátása érdekében Szombathelyen 1861-ben hozták létre a városi orvosi tiszteket.<sup>772</sup> Az erről rendelkező közgyűlési határozatban ez olvasható: „*Az egészségügy fentartása tekintetéből egy orvosi állás is szabályoztatik, és ennek az emberiség szempontjából kötelességül tétetik a városi szegényeket, polgári gyámoldabelieket ingyen orvosolni, a halotti vizsgát pedig díj nélkül és pontosan olyképp teljesíteni, hogy egyetlen halott el ne temetessék a nélkül, hogy a holt test felett valószínűségi szemlét tartott legyen, egyszersmind a halálozás okait is megvizsgálni, és feljegyezni köteless.*”<sup>773</sup>

1861-ben az orvosi állásra Weghofer Jánost választották meg. 1872-ben a városi főorvos mellé kineveztek két „*tiszteletbeli seborvos*”, Moller József és Török Ferenc személyében. 1878-ban Alexy Emilt választották városi orvosnak, aki a dualizmus korában mindvégig betöltötte e posztot. A városi orvos tevékenységi körét az önkormányzati szabályrendelet részletesen meghatározta. Feladatai közé tartozott a városban uralkodó közegészségügyi helyzet állandó felügyelete, s köteles volt tapasztalatairól havi rendszerességgel írásos jelentés készíteni. Járványok fellépése esetén a közegészségügyi bizottság tagjaként az óvintézkedések meghozatalában és koordinálásában szakértőként vett részt. Rendszeresen ellenőrizte a gyárak, piaci élelmiszerek tisztaságát, a gyógyszertárakat és a bordélyházi kéjnlők egészségi állapotát, gondoskodott a himlő elleni védőoltások beadásáról. Feladatköréhez tartozott a városi rendőri- és szolgaszemélyzet, és a szegények orvosi ellátása, a halottkémi teendők, valamint a magánházak közegészségügyi viszonyainak (árnyékszékék, pöcegödrök és trágyahalmok) „orvosrendőri vizsgálata”. Az 1908-as tífuszjárvány alkalmával nyilvánvalóvá vált a tisztai orvos túlterheltsége, ezért ekkor két új főállású kerületi orvosi állást is rendszeresítettek.<sup>774</sup>

A városi lakosság állatállományának felügyeletét, a levágandó állatok, valamint a piacon forgalmazott húsfélések vizsgálatát a városi állatorvos, Neusiedler Miksa látta el. Az állatorvos ellenőrizte továbbá a közvágóhid működését és a gyepmester tevékenységét, tagja volt a közegészségügyi bizottságnak. 1882-től a város – a törvénynek megfelelően – város egy szülésznői állást létesített. 1908-tól a bábák számát hatra emelték, mivel az 1874. évi XIV tc. módosítása szerint minden 5000 lakosra legalább egy szülésznőnek kellett jutnia. 1892-ben neveztek ki először közegészségügyi biztost, aki a közegészségügyi rendeletek betartására ügyelt, és ellenőrizte a utcák, magánházak, gyárak, kocsmák és kórházak tisztán tartását és fertőtlenítését. Az alkalmanként betöltött állást 1901-ben rendszeresítették. Mivel a közegészségügyi törvény 141. § e „közegészségrendőri teendők” ellátását a rendőrség hatáskörébe utalta, az egészségügyi biztost a rendőrség kötelékében alkalmazták, hogy egyenruhát viselve nagyobb tekintéllyel intézkedhesen. A városi alkalmazásban álló egészségügyi személyzete az 1910-es években 3 orvostól, 6 bábától, 1 állatorvostól és 1 közegészségügyi biztosból állt, akik mellett 1918-tól belügyminiszteri utasításra 4 hivatásos anya- és csecsemő védőnőt is alkalmaztak.<sup>775</sup>

A város 12 tagot számláló közegészségügyi bizottságát az 1876. évi XIV. tc. alapján 1876 szeptemberében állították fel. A városi orvos és állatorvos mellett gyógyszerészek, a különböző felekezetek papjai, valamint a tanító, jegyző, rendőrkapitány, egy választott orvos és közgyűlési képviselő alkotta a testületet. 1885-ben a bizottság létszámát 15 főre, 1891-ben 24 főre emelték,

jelelvén, hogy a város a közegészségügyet prioritásként kezeli. A testület az új tagok személyében elsősorban orvosokkal gyarapodott, ami a grémium szakszerűsödése irányába mutatott.<sup>776</sup>

### **KÖZTISZTASÁG**

A községi utak, illetve utcák tisztán tartása a város feladata volt, az ilyen irányú kiadásokat a piaci helypénz jövedelemből fedezték. A Szombathely területén átvonuló, gyakran elhanyagolt állapotú állami és törvényhatósági utak karbantartása ugyanakkor nem a város kompetenciája volt. A községi utakon felhalmozódó port, sarat és havat a város lovasszekereivel hordták ki. 1865-től a korábbi négy helyett már 6 szekér végezte ezt a munkát, de a növekvő kiadások ellenére a város nem tudta kellő hatásfokkal ellátni feladatát. Az elégedetlenkedő polgárság körében 1868-ban már egy „utca-tisztító társulat” megalakításának ötlete is felvetődött, hogy érdemi előrelépés történjen az ügyben, és az utcák rendben tartását megszervezzék. A társulat azonban mégsem jött létre, és a helyzet az 1870-es években sem javult. A város ugyan időről-időre kihordatta a belvárosban felhalmozódó sarat,<sup>777</sup> a lakosság azonban továbbra is panaszkodott, hogy a város nem öntözteti az utakat, ezért „*egy-egy szekér, ha elhalad a járda mellett, oly port ver, hogy az ember szája, toroka tele lesz vele.*”<sup>778</sup>

1871-ig a város csak egy útkaparót alkalmazott, de ekkor belátták, hogy az feladatát egyedül nem képes ellátni, ezért további három munkást fogadtak fel.<sup>779</sup> 1888-ban a közgyűlés döntése alapján az addigi 4 útkaparón kívül újabb 6 főt állítottak munkába, s elrendelték egy szivattyú beszerzését is, hogy az utcaöntözés addigi lassú és alacsony hatékonyságú módszerén javítani lehessen. Mindezen intézkedésekre azért került sor, mert az „*Ó-Perint és Szent-Márton községek bekebelezése folytán megnagyobbult város közegészségi és köztisztasági igényei az eddig tapasztalt és szenvedett por és sár kellemetlenségeinek megszüntetését elodázhatatlanul*” megkövetelték.<sup>780</sup>

Az 1890-es években az útkaparók mellett az utcákon 11 utcaseprő is tevékenykedett. Az utcaseprők kétkerekű vasbádóg taligákba gyűjtötték az úttestről összesöpört szemetet és lótrágyát. 1899-ben a város két darab locsoló taligát is beszerzett, melyeken egy-egy 50 méter hosszúságú, motollára tekert gumitömlő volt. Az úttestek öntözését az utcai tűzcsapokra csatlakoztatott tömlőkkel végezték. A városnak ezen kívül volt 4 darab kétfogatú öntözőkocsija („hidrofer kocsi”) is, melyek amerikai vízsóró szerkezettel voltak ellátva. Az 1.120 liter befogadóképességű vashordóval felszerelt kocsik tartályait a Gyöngyös, és a Perint patak mellett kialakított két szivattyúházban töltötték fel vízzel. A „locsoló targoncának” is nevezett kocsikat az útkaparók kezelték, egyet-egyét használva a négy kerületre osztott városban. Az utcaseprők száma a 20. szá-

zad elejére elérte a 15, az útkaparók száma a 12 főt. 1910 körül a város a 12 útkaparó mellett már 19 utcaseprőt foglalkoztatott. Ekkoriban 25 kézi szemeteskocsit és 8 locsolókocsit használtak a városban. Utcatisztításra és locsolásra a város évente együttesen 20.000 koronát költött. A fejlesztéseknek köszönhetően a köztisztaság terén az 1890-es évektől jelentős javulás mutatkozott, de természetesen időnként a későbbiekben is akadtak még kifogásolható hiányosságok.<sup>781</sup> 1905-ben a Vasvármegye arról tudósított, hogy az Erzsébet királyné utcában az útkaparók nem dolgoztak kellő aktivitással, ezért „*a kocsiforgalom orrfacsaró bizonyítékai impozánsan nagy mennyiségben maradtak összetakarítatlanul az aszfalton.*”<sup>782</sup>

Az úttestek pormentesítésére 1908-tól új technológiával is próbálkozott a város. A Faludy (*ma Petőfi*) és az Óperint utcában, valamint a Villason a makadám burkolatot kísérleti jelleggel olajjal öntözték. A következő évben a Kálvária, Paragvári és Fürdő (*ma Aréna*) utcákban került sor az úttestek hasonló kezelésére. Az úttest ugyan erős szagot árasztott, de a technológia abból a szempontból beváltotta a hozzá fűzött reményeket, hogy öntözés után heteken át biztosította a pormentességet, mivel az olaj sokkal jobban megkötötte a port, mint a víz. Ettől kezdve a makadám utakat ezzel a módszerrel portalanították, míg a többi burkolatot továbbra is vízzel öntözték.<sup>783</sup>

Az úttestek mellett a járdákat is rendszeresen locsolni, portalanítani kellett. 1868-ban még a város öntöztette a járdákat, később azonban ez a háztulajdonosok kötelezettsége lett.<sup>784</sup> Ezt hivatalos formában először egy 1878-as tanácsi rendelet rögzítette: „*Közegészség szempontjából különösen a járványos nyavala kitörésének meggátlása tekintetéből a házak előtti járdák naponkénti felöntözése mellőzhetetlenül szükséges lévén elhatároztatik, hogy a helybeli háztulajdonosok ... a házak előtti járdát naponként kétszer, és pedig dél előtti 9 óráig, délután pedig 5-7 óráig okvetlenül felöntöztessék*”<sup>785</sup> Az 1886-os közrendészeti szabályrendelet megerősítette a korábbi gyakorlatot, előírva, hogy a házak előtti járdák május 1-től október 1-ig reggel és este 5-7 óra között söprendők és felöntözendők tiszta vízzel. A közterületek tisztán tartását szabályozó rendelet a fentiekén túl a járdán összegyűlő hó és sár eltakarítását is a háztulajdonosok feladatává tette. Tilos volt továbbá a házakból az utcára kiereszteni a szennyvizet, és kihordani a hulladékot.<sup>786</sup>

A közterületek tisztaságát a rendőrség felügyelte. A rendőrségnek meg kellett akadályoznia, hogy „*bárminemü söpredék-szemét-kövek-cserepek és fák az utcára kihányassanak*”, illetve intézkednie kellett, hogy „*a trágya és egyéb büzös avagy rothadásba ment tárgyak az utccákról eltávolíttassanak.*”<sup>787</sup> A tiltás, és a pénzbüntetések kiszabása ellenére a házaknál keletkező szemetet – jobb megoldás híján – a lakosság mégis gyakran az utcára hordta ki. A város ezért 1881-ben kijelölt a település határában egy legális hulladéklerakó helyet, hogy a szemét kiszállítására ösztönözze a lakosságot. 1900-ban aztán a város megszervezte a rendszeres szemétkihordást is.

Az ekkor elfogadott szabályrendelet értelmében a korábban alkalmazott szemétdödröket be kellett temetni, és helyettük szemétládák alkalmazását tették kötelezővé. A város négy pár lóval négy zárt szemétszállító lovaskocsit vásárolt a pozsonyi Marschall cégtől, a szolgáltatást pedig Grünceisz Antalnak adta ki vállalkozásba. A csengőkkel ellátott kocsik hetente három alkalommal hordták ki a ládákból összegyűlt hulladékot. A szolgáltatásért a háztulajdonosok a városi pénztárnak éves díjat fizettek. A vállalkozó 20. század első éveiben a szemétszállításért évente 8.000-9.000 K-t kapott, miközben a városnak a helyiségenként beszedett 1 K 60 f-es szemétdíjből 15.000-17.000 koronát kitevő bevétele volt. 1906-ban közel 19.000 K volt a teljes bevétel és 10.000 K a szemétszállítás költsége. Az évente képződő maradványt a város a szegényügyi kiadások fedezésére fordította. Az első világháborús áremelkedés következtében 1916-tól 2 K, 1918-tól 4 K szemétszállítási díjat szedtek.<sup>788</sup>

Az utcák tisztán tartását alaposan megnehezítette a településen a korszakban még nagy arányban jelen levő állattartás. A város tulajdonában álló csordát, illetve a lakosság által a házaknál tartott jószágokat reggelente ki-, majd esténként hazahajtották, miközben az utcák rendszeresen állati ürülékükkel szennyeződtek. 1889 elején ezért a városi állatcsordát megszüntették, *„figyelemmel arra, hogy a város tisztasága is sürgősen parancsolja, miszerint a nagy költséggel eszközölt söpörtetés az ide-oda futkozó sertések piszkolódásai által céltalanná ne válják, és meg ne hiúsitassék.”*<sup>789</sup> Ez év tavaszán aztán az egész belvárosban megtiltották az állathajtást, ekkortól kezdve már csak a külső utcákból lehetett naponta legelőre engedni a jószágokat.<sup>790</sup> 1897-ben, Éhen Gyula polgármestersége idején a város elérkezettnek látta az időt a probléma végleges megoldására, és az állathajtást az egész városra kiterjedően betiltották, *„tekintettel arra, hogy egy modern város közegészségi és köztisztasági érdekei, valamint a városiasság jellege egyaránt tiltakozik az ellen, hogy a legszebb fejlődésnek indult utcák a mocskot előidéző csordahajtásnak legyenek állandó szinterei.”*<sup>791</sup>

## CSATORNÁZÁS

### A CSAPADÉK- ÉS SZENNYVÍZELVEZETÉS PROBLÉMÁI - VÍZNYELŐ GÖDRÖK

A város területén keletkező csapadék- és szennyvizek elvezetésére Szombathelyen még a 19. század második felében is túlnyomórészt a hagyományos gyűjtőgödörös eljárást alkalmazták. A házak udvarán ásott „vizfelfogó gödör” feladata a belevezetett folyadékok minél gyorsabb elnyelése volt. A nyelő gödrök létesítése egyszerű és olcsó volt, de ez a módszer közegészségügyi szempontból nem biztosított megnyugtató megoldást, mert a talajvíz, illetve az ivóvízbázis szennyeződését idézte elő.<sup>792</sup> Már a kortársak is tisztában voltak vele, hogy *„a szennyvizek elvezetésére alkalmazott szívó gödrök ... az összes kutakat megfertőzhetik.”*<sup>793</sup> Gyűjtőgödör hiányában ugyanakkor a csapadék- és szennyvizeket sok helyen egyenesen az utcára vezették ki. Az úttesteket két oldalról szegélyező nyitott árkokban összegyűlő szennyeződések komoly fertőzési kockázatot hordoztak.<sup>794</sup> 1867-ben a város szívében, a Forró (*ma Kossuth*) utcában is azt tapasztalhatták a polgárok, hogy *„a föld alatti csatornya hiánya miatt a rondaság a népség undorára az utcára szabadon folyik”* ki.<sup>795</sup> Még a frekventált belvárosi vendéglátóhelyek, a Zöldfa, a Városházi vendéglő és a Püspöki sörház udvaráról is az utcára folyt a trágyalé.<sup>796</sup> Bár a hatóság erélyesen fellépett az ilyen szabálytalan gyakorlat ellen, az 1870-1880-as években városszerte újra és újra visszatérő probléma volt, hogy *„a tisztátalan víz az utcára vezetetik ki, mi különösen egészségi szempontból veszélyes kigőzölgést”* okoz.<sup>797</sup> 1890-ben már a vármegye is vizsgálatot indított az ügyben, és az alispáni jelentés felhívta a figyelmet e közegészségügyi szempontból aggályos gyakorlat kockázataira, megállapítva, hogy Szombathelyen: *„igen sok helyütt a házakból kifolyó szennyvíz, s az istállóknál kiömlő trágyalé az utcán levő árkokban gyülemlik össze, s onnét el nem vezetetik.”*<sup>798</sup> Az óperinti és szentmártoni falusias városrészekben még a 19. század utolsó éveiben is napi gyakorlat volt, hogy a házak udvaráról nemcsak a csapadékot, hanem a szennyvizeket is az utcai árkokba eresztették, s ennek következtében az úttestek *„zöldeskék színt játszó, különböző illatot árasztó szegélylyel”* rendelkeztek.<sup>799</sup> Ezt az eljárást a város 1895-ben Éhen Gyula képviselő indítványára be akarta tiltani, azonban egy miniszteri leirat ezt megakadályozta, felhívva a városvezetés figyelmét, hogy a házak udvarán rekedő összegyűlő szennyvizek *„posványos kigőzölgése ... egészségellenes állapotot idézne elő”*.<sup>800</sup> A problémakör végleges megoldását egyedül a csatornázás kiépítése jelenthette.<sup>801</sup>

### PÖCE-, TRÁGYA- ÉS SZEMÉTGÖDRÖK

A közegészségügyi helyzet javítása szempontjából a csapadék- és szennyvizek elvezetése mellett az emberi és állati ürülékek, valamint a háztartási hulladék biztonságos kezelése, illetve rendsze-

res eltávolítása is kiemelt fontosságú feladat volt. A házak udvarán akkor még nagy számban tartott háziállatok trágyáját falazott oldalú gödrökbe gyűjtötték, melyet a károsnak tartott kigőzölgések megakadályozására deszkával fedtek le. Az árnyékszékek hasonlóképpen falazott pöcegödörök fölé épültek. A házaknál keletkező hulladékot ugyanilyen módon kialakított, deszkával fedett mélyedésbe gyűjtötték.<sup>802</sup>

A trágya-, pöce- és szemétgödörök állapotát a rendőrség felügyelte, szükséges esetben elrendelve kiürítésüket. A Közrendészeti Szabályrendelet előírásai szerint a gödrök tisztítására a háztulajdonosoknak – pénzbüntetés terhe mellett – legalább két évente sort kellett keríteniük, s ennek költségeit a városi pénztárba fizették be. A gödrök tartalmát elvileg csak a városi gyepmester szállíthatta el, a gyakorlatban azonban előfordult, hogy néhány háztulajdonos az olcsóbb megoldást választva megszegte az előírásokat, és a fekáliát szabálytalan módon, a vasút felé vezető szekérút mellé maguk hordták ki.<sup>803</sup> A gyepmester fedéllel lezárt tartályokban végezte a szállítást, mivel azonban ezek nem zártak légmentesen, az utcákon végighaladó kocsi kellemetlen szagokat árasztott. 1889-ben a város ajánlatot kapott herényi Gotthárd Jánostól egy modernbb, higiénikusabb, „*minden szag és piszkítás*” nélküli eljárás bevezetésére. A vállalkozó „*pneumatikus kazánokkal és légszivattyú*” alkalmazásával működő géppel, azaz egy zárt tartályú szippantós kocsival kívánta felváltani a korábbi kezdetleges eljárást. A közgyűlés a kínálkozó alkalmat megragadva módosította a korábbi szabályrendeletet és szerződést kötve a vállalkozóval a frekventált belvárosi utcák lakosait kötelezte az új eljárás alkalmazására. A külső utcákban továbbra is megmaradt a lakosok joga, hogy a gyepmester szolgáltatásait vegyék igénybe, de a kiszállítást csak este 6 és reggel 8 óra között lehetett elvégezni.<sup>804</sup>

A rendszer azonban csak papíron működött ilyen szabályosan. A valóságban a pöcegödörök jó része inkább nyelögödörként funkcionált. Mivel falazatuk nem volt vízhatlan, folyadéktartalmuk szabadon áradt szét a talajban. A városlakók többsége nem nagyon tett erőfeszítéseket e jelenség megakadályozására, hiszen így jóval ritkábban kényszerültek rá a gödrök kitisztítására. Sőt gyakran az is előfordult, hogy a vízminőség romlása miatt használhatatlanná vált egykori kutakat alakították pöcegödörre, tovább fokozva ezzel a talajvíz fertőződését. A helyi közegészségügyi szakemberek a sajtó útján az 1880-as évek közepétől többször is hangot adtak azon véleményüknek, hogy a városban uralkodó káros gyakorlat komoly fertőzési kockázatot hordoz. Tájékoztatták a szombathelyi polgárokat a tudomány legújabb eredményeiről, köztük Pettenkofer kutatásairól, aki bizonyítékokkal szolgált a fertőzött talajnak a kolera és tífusz terjedésében játszott közvetlen szerepére vonatkozóan.<sup>805</sup> Felhívták a figyelmet, hogy „*a régi gödrök kivétel nélkül mind talajmérgezők*”, s a tanulságokat összegezve kijelentették: „*Miután a nyelögödör-*

*rendszer a tudomány mai álláspontján a legveszedelmesebbnek, közegészségügyi ... szempontból a legkárosabbnak egyhangulag el van ismerve, sürgösen kiküszöbölendő.*<sup>806</sup> A pöcegödrök alkalmazását a körülményes tisztítási eljárás, és az ezt kísérő fertőzésveszélyesnek tartott bűz miatt is elvetették, mivel az a „*város körlegét fekélyesíti.*”<sup>807</sup> A kérdés megnyugtató megoldására a hamburgi és egyéb nyugat-európai példák nyomán a csatornázást, vagy a Németországban szintén elterjedt zárt hordós kihordást, a tonna-rendszert javasolták.<sup>808</sup>

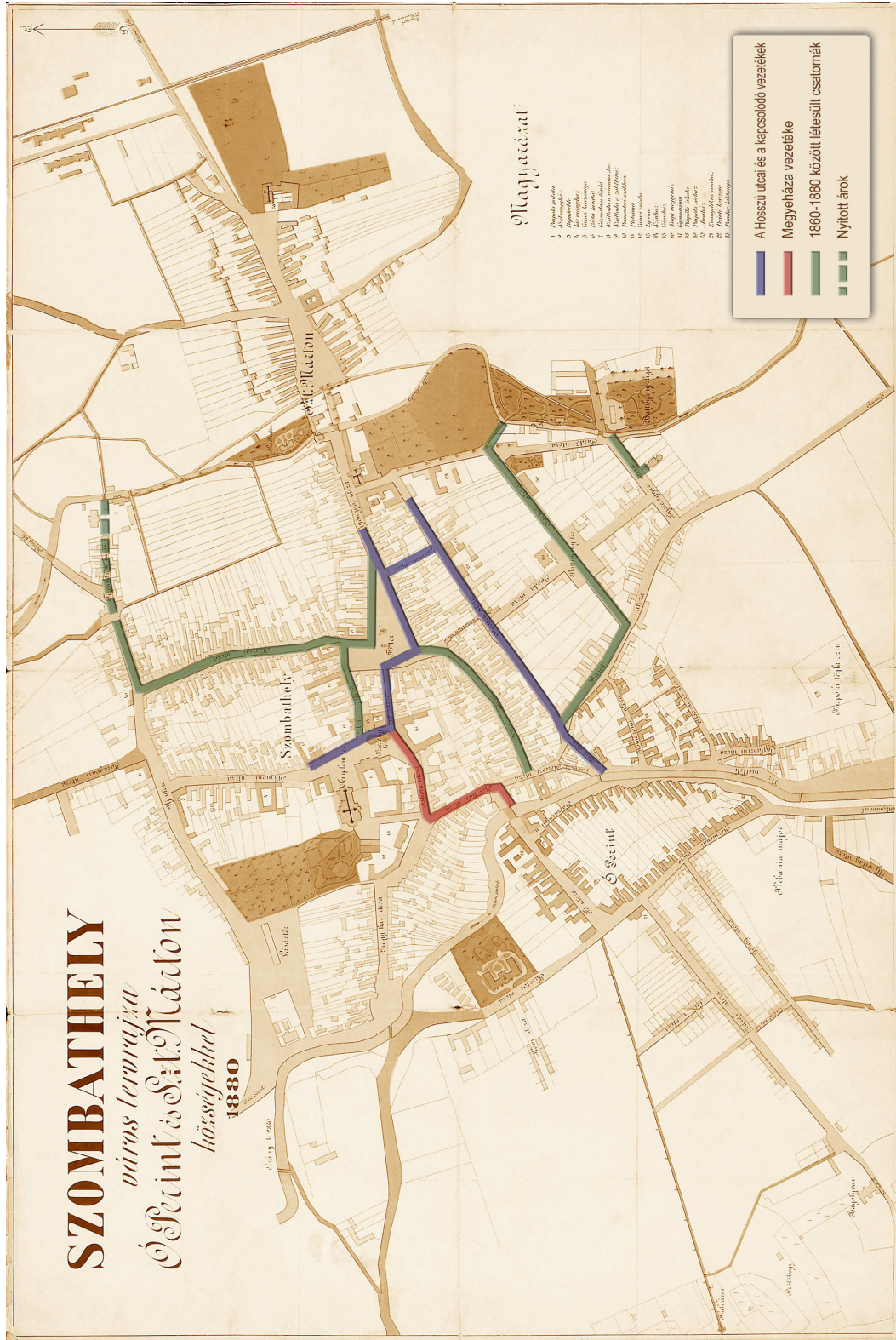
### A CSATORNÁZÁS KEZDETEI

A csapadék- és szennyvizek, valamint ürülékek elvezetésére a közegészségügyi szempontból biztonságosabb, ugyanakkor a gyűjtőgödrös eljárásnál jóval költségesebb megoldást a csatornázás jelentette.

Szombathelyen az első falazott csatorna építését 1792-ben határozta el a város, a Gyöngyös utcában (*a mai Fő tér keleti fele*) kialakult „*feneketlen mocsár*” lecsapolása érdekében.<sup>809</sup> A vármegye anyagi hozzájárulásával felépült csatorna a Gyöngyös utcából a Külsikátoron át a Hosszú (*ma Thököly*) utcáig vezetett. A terméskő és mész felhasználásával készült, közel 2 méter átmérőjű földalatti építmény a Hosszú utca északi oldalán vonult el, s a belváros csapadék- és szennyvizeit a Bürü utcánál öntötte a Perint patakba. A Hosszú utcai vezeték keleti végpontja a Sabaria szálló telkénél húzódott. Később belevezették a szálloda szennyvizeit is, valamint a Belsikátoron át a Szily János utcai elemi iskola csatornáját. A legelső csatornák közé tartozott Vármegyeiháza 1811-ben létesített vezetéke is, mely az Iskola (*ma Hollán Ernő*) és Kereszt (*ma Kiskar*) utcán át a híd alatt ömlött a Perintbe. Ebbe kötötték be később a Belsikátor csatornáját is. (17. térkép)<sup>810</sup>

Az ehhez hasonló ún. „földalatti vízvezető csatornák” elsősorban a csapadékvizek eltávolítására szolgáltak. Egyrészt a közlekedés zavartalanságának biztosítása érdekében épültek, hogy a házak ereszeiből kifolyó és az úttestre hulló csapadékot elnyeljék, másrészt a kortársak közegészségügyi szempontból is kiemelkedő jelentőséget tulajdonítottak ezeknek, mert a vezetékek lehetővé tették a kórokozók melegágyának tartott pangó vizek lecsapolását. E csatornákat csak másodlagosan használták szennyvíz-elvezetésre, míg árnyékszékek rácsatlakoztatására csak később és ritkábban került sor. A csatornák tekintélyes belső átmérővel rendelkező, ún. „búvható” vezetékek voltak, melyek lehetővé tették, hogy belülről tisztítsák őket. (A tágas méretezésnek tudható be, hogy 1889-ben egy részeg ember a Forró (*ma Kossuth*) utcai csatornán át kerekelt tudott oldani az öt üldöző rendőrök elől.) A falazott oldalú, boltozott csatornák építőmesterek irányításával készültek, habarccsal tapasztott terméskövből, vagy égetett téglából. A felszíni vizek





17. TÉRKÉP SZOMBATHELY FALAZOTT CSATORNAHÁLÓZATA 1880 KÖRÜL (REKONSTRUKCIÓ)

beömlését vasrostéllal fedett nyílások biztosították, melyek irányába az úttestek és a járdák mentén húzódó kikövezett folyókák vezették a csapadékot.<sup>811</sup> A nyílásokon büzelzáró szifont nem alkalmaztak, mert a burkolatlan utcákról bemosódó sár és kavics rövid időn belül eldugította volna ezeket. A csatornák ezért az utcák felé szellőztek, ami a „*dél-olaszországi városok büzhödt levegőjére*” emlékeztető szagokkal „boldogította” a városlakókat, különösen fülledt nyári napokon.<sup>812</sup>

Az „*utcai vízvezető csatornák*” tervszerű fejlesztésének gondolata a város 1864. évi rendezési tervének elkészítése alkalmával került először szóba. Az ehhez szükséges lejtmeréseket Schwartz Ede állami főmérnök és Lorencz József segédmérnök készítette el. A következő évben a Szépitő Bizottmány indítványára a város elfogadta azt a cselekvési programot, mely évente újabb- és újabb vízvezető csatornák létesítését irányozta elő. Ennek alapján 1865-ben a Forró (*ma Kossuth*) utcában a Főpiacig épült az első csatorna. 1870-es évek elejére már a Gyöngyös utca (*ma Fő tér*) déli oldalán is végigvonult a városi tulajdonú főcsatorna. 1870-ben Kiskar és a Kőszegi utcában, 1872-ben a Gyöngyös utca északi részén és a Főpiac északi oldalán készült fővezeték. 1873-ban a Főpiacon is létesült egy csatorna a tér közepén rendszeresen összegyűlő két láb mélységű pangó víz elvezetésére, s ezzel egyidőben téglacsatorna készült az Úri (*ma Széchenyi*) utcában is. 1874-ben a Kőszegi utca egy újabb szakaszán építettek csatornát, mely az Új (*ma Petőfi*) utcai földalatti vezetéken át a Tizenhárom város (*ma Szelestey*) utcai nyitott árokig, majd a Gyöngyös patakig vezette a vizet. Ugyanebben az évben a déli városrészen a Rumi (*ma Mátyás király*) utcától a Batthyány téren át a Gyöngyös patakig és a légszeszgyártól ugyancsak a patakig épült földalatti vízvezető csatorna. 1880-ban a Rumi utcában falaztak újabb vezetéket. 1881-ben Wolf Lajos mérnök a Kámoni (*ma Szily*) utca, 1882-ben a Mező (*ma Táncsics*) és Görög (*ma Szigligeti Ede*) utca alatt építendő boltozott csatornák terveit készítette el, azonban ezek kivitelezését a város már nem kezdte meg.<sup>813</sup>

Az 1880-as évekig a Főtéren és a környező belvárosi utcákban 3 kilométer hosszúságúra becsülhető földalatti csatornahálózat épült ki, többnyire a háztulajdonosok kérésére. A csatornák elkészülte után a felszíni vízelvezetést a város betiltotta, a házak felől földalatti bekötések létesültek. Az építkezéshez az alapanyagot a város adta, a munkadíjat a háztulajdonosok fizették, telkeik szélessége arányában egymás közt felosztva a költségeket.<sup>814</sup> A város csak azzal a feltétellel szolgáltatott díjmentesen téglát egy-egy vezeték létesítéséhez, ha garanciát kapott arra, hogy „*az illető ház birtokosok a fennálló gyakorlathoz képest a csatornaépítéséhez megkívántató kömüves és egyéb kézi munkák költségeit kötelezőleg magukra vállalják.*”<sup>815</sup> Olyan utcákban, ahol már létezett csatorna, az újonnan épült házak tulajdonosaitól a rácsatlakozáskor



*11. KÉP EGYKORI FALAZOTT CSATORNA MARADVÁNYA NAPJAINKBAN (KŐSZEGI UTCA)*



*12. KÉP MÁSODLAGOSAN HASZNÓSÍTOTT FALAZOTT CSATORNA MARADVÁNYA (KOSSUTH UTCA)*

szedtek illetéket, ami a korszakban 10 forint körül mozgott. Az így befolyt összegből a város alapot hozott létre a „*sok költséget és gyakori tatarozást igénylő csatornák fenntartására.*”<sup>816</sup>

A csatornák rendszeres, és a nagy átmérőhöz méretezetten bőséges öblítése nem volt biztosított: Ennek hiányában a kis lejtésű, lapos fenekű vezetékekben a szilárd szennyeződések lerakódtak, a poshadó szennyvizek felhalmozódtak, gyakori volt a dugulás. Mivel falazatuk nem volt vízhatlan, az átszivárgó szennyeződések folyamatosan fertőzték a talajvizet. A „vízvezető csatornák” alapfeladatuknak, a csapadékvizek elvezetése által támasztott követelményeknek ugyan megfeleltek, de az egyre nagyobb mennyiségben bejuttatott szennyvizek és emberi ürülékek biztonságos eltávolítására nem voltak alkalmasak, így e hagyományos típusú csatornarendszer létezése érdemben semmit sem javított a város közegészségügyi helyzetén. 1887-ben a Vas megyei Lapok egy vezércikkben lesújtó véleményt fogalmazott meg a szombathelyi csatornahálózatról: „*jelenlegi minőségében sokkal rosszabb, mintha egyáltalán nem léteznék, mert a jelenlegi csatornák a tisztátalanság főforrásai, s ... közegészségellenesek, ... a rossz csatornázás nagy csapás.*” A cikkíró az általános és korszerű vízöblítéses csatornahálózat kiépítésében látta a megoldást, melynek előfeltételeként a vízvezeték megvalósítását is szükségesnek látta.<sup>817</sup> 1891-ben a Vasvármegye oldalain egy egészségügyi szakember a város elavult csatornahálózatát kárhóztatta a rossz közegészségügyi állapotok miatt, rámutatva, hogy „*a régi csatorna cseppet sem jobb, mint az emésztő gödör, s minden inkább, mint vízhatlan. ... egy meghosszabított pöcegödör ..., mely annyit iszik el, a mennyit csak egy gyarló építmény elinni képes.*”<sup>818</sup> A megoldás irányát a vízhatlan, „stuttgarti rendszer” szerinti készülő, betonfalú pöcegödrök elterjesztésében, vagy a modern csatornarendszer kiépítésében jelölte meg.<sup>819</sup> 1892-ben ismételten a Vasvármegye cikkezett arról, hogy a „*rozzant csatornák büzös tartalma – kellő levezetés hiányában – megfertőzi a talajt, s ártalmas miasmákkal telíti ... a levegőt.*”<sup>820</sup> 1892-re a Hosszú utcai csatorna az elmaradt rendszeres karbantartás hiányában olyan mértékben feliszapolódott, hogy az már a rákötött házi vezetékek beömlését is megakadályozta, s a „*felhalmozódott ürülékek ... miasmákkal*” árasztották el a környéket.<sup>821</sup>

Szombathelyen léteztek a korszakban nyitott csapadékvíz-elvezető árkok is. Az úttesteket szegélyező, gyaloghidakkal áthidalt árkok megtalálhatóak voltak a belvárosi Kiskar utcában csakúgy, mint a falusias szentmártoni városrészen. A belvárosban épült falazott földalatti vezetékek mellett primitív, engedély nélkül létesített csatornák is voltak a városban, elsősorban a Perint mentén. A patak partján épült házak tulajdonosai a nemkívánatos háztartási melléktermékektől a legegyszerűbb módon úgy igyekeztek megszabadulni, hogy kezdetleges csatornákat és nyitott árkokat vezettek a patakba, szennyvízcsatornává degradálva a várost keresztülszelő élő vízfo-

lyást.<sup>822</sup> A városvezetés erélyes fellépéssel igyekezett felszámolni ezt a helyzetet, s egy 1886-ban hozott közgyűlési határozat nyomán *„minden árnyékszéki ürülék és egyéb rondaság beleöntése eltiltatott, az árnyékszéki csatornáknak a folyóba vezetése beszüntetett.”*<sup>823</sup> A probléma azonban néhány év múltán újratermelődött. 1890-ben a Vasvármegye így tudósított a környék állapotáról: *„E patak partjain a karutczai kertek alatt, a rothadó anyagok impozans tömegét halmozzák föl. Az egyes házak csatornái a legundorítóbb kezdetlegességgel vezetvék a patakba, s mindenütt terjedelmes mocsárokat képeznek, valóságos melegágyait az ártalmas miasmáknak.”*<sup>824</sup> A hatóság ekkor ismételten megtiltotta a Perint partjának szennyezését,<sup>825</sup> de az intézkedés eredménytelenségét jelzi, hogy a sajtóban két évvel később a következő híradás jelent meg: *„Rozzant csatornák oda öntik ocsmány tartalmukat, a házakból oda hordanak mindent ... a partokon valósággal ázsiai rondaság uralkodik.”*<sup>826</sup>

### **SZOMBATHELY ELSŐ KORSZERŰ CSATORNÁI**

Szombathelyen az első korszerű betoncsatorna létrehozását a város északkeleti részén épült lovasági laktanyában keletkező szennyvíz elvezetésének szükségessége indokolta. A tervezés során először a legolcsóbb megoldás került szóba, mely alapján az összegyűlő szennyvizet egy a városi réten ásandó, 10 méter mély gyűjtő medencébe, majd ülepítés után egy szívókútba (nyelőkútba) vezették volna, hogy onnan elszivároгjon a talajba. Ez az eljárás azonban a város északi részén található ásott kutak vízbázisát károsította volna. A katonai szakértők előírására, és a város kérésére hallgatva ezért elvetették ezt a verziót, és ezután kezdtek el a csatorna létesítésének gondolatával foglalkozni. Kézenfekvő megoldásnak tűnt, hogy a vezetéket a közelben folyó Gyöngyös patakba vezessék. Ezt az elképzelést azonban Alexy Emil városi tiszti orvos érveit figyelembe véve hamarosan elvetették, mert a patak partja viszonylag sűrűn benépesült térség volt, és a szennyvíz bejuttatása ellehetetlenítette volna a vízfolyás alsóbb szakaszán sorakozó két uszoda és három melegfürdő működését is. Így a költségesebb megoldást kellett választani, s hosszabb vezetéket tervezve – a város területén keresztül – a távolabb eső Perintet jelölték ki befogadó pataknak. A vármegye a kérdés megnyugtató rendezése érdekében háromtagú küldöttséget menesztett Pettenkofer professzorhoz. A Münchenben élő idős szakember kutatási eredményeit, publikációit jól ismerték Szombathelyen is. Pettenkofer egyetértett a laktanyaépítő bizottság döntésével, mellyel a nyelőkút építésének ötletét elvetették, s bár a csatornázást tekintette a legideálisabb megoldásnak, Szombathely esetében mégsem ezt az utat javasolta. A Perint patak viszonylag alacsony vízhozamára tekintettel a csatornázás helyett a tonna rendszer behozatalát ítélte meg szerencsésebbnek. A Laktanya Bizottság végül mégis a Perintbe vezető csatorna meg-

építése mellett döntött. A városvezetés ekkor jó érzékkel ismerte fel, hogy a laktanya csatornájának építésében a városra nézve kedvező lehetőségek rejlenek, hiszen a Szombathely utcái alatt elhaladó vezeték alkalmassá lehetett tenni arra, hogy ne csak a katonaság igényeit szolgálja ki, hanem egyúttal a városlakókét is. A cél elérése érdekében a város az anyagi áldozatoktól sem riadt vissza, s magára vállalta a Gyöngyöstől a Perintig építendő szakasz kivitelezési költségeinek 80%-át. A fennmaradó 20%-ot a vármegye állta. A csatorna terveit készítő Államépítészeti Hivatal így a város érdekeit messzemenően figyelembe véve készítette el a vezeték terveit. Az 1889-ben felépült 1,7 kilométer hosszú vezeték a városi közgyűlés kérésének megfelelően a 13 város, Új, és Kámoni utcákon át a Széchenyi térig haladt, ahol csatlakozott a Vármegyeháza már meglévő 300 méteres, Perintbe vezető régi csatornájába. (Takarékossági okok miatt ebbe kötötték bele az új betoncsatornát.) A döntéshozók azért ezt a vonalvezetést támogatták, mert a sűrűn beépült Kámoni utcában húzódó fővezeték lehetővé tette egy sor közintézmény (Igazságügyi Palota, Szeminárium, iskolák) és tehető polgárcsaládok lakóházainak bekötését a rendszerre. A megfelelő kapacitás érdekében a betoncsatorna a belvárosban is olyan nagy keresztmetszettel készült (80 cm-es széles és 120 cm-es magas volt), hogy alkalmas legyen a későbbi rácsatlakozással megnövekvő vízmennyiség elvezetésére.<sup>827</sup>

A beruházás a városnak 10.000 forintjába került. A csatornára rákötő magánfelek házi vezetéseiket saját erőből készítették, s házadójuk 25%-ának megfelelő csatlakozási díjat is kellett fizetniük. Szimbolikus jelentőségű, hogy Éhen Gyula, a későbbi polgármester a szombathelyi polgárok közül elsőként, 1889. augusztusában csatlakoztatta házát a Kámoni utcai vezetékre. 1891-ben a város tulajdonában levő Kaszárnyát és a Pénzügyigazgatóság új épületét kötötte rá a fővezetékre. A csatornába vasráccsal fedett víznyelő aknákon át bevezették a felszíni csapadékvizeket, s az állandó öblítés biztosítására, és a szennyvíz töménységének hígítására a Gyöngyösből is juttattak vizet a rendszerbe. A végeredmény közegészségügyi szempontból mégsem volt megnyugtató, mert a modern rendszerű betoncsatorna a lovassági laktanya szennyvizeit a sűrűn lakott belvárosban öntötte a Perint patakba.<sup>828</sup> A frekventált környéken szétáradó bűz a kortársak félelmei szerint „*az egészségre nézve felette káros miazmákat*” terjesztett.<sup>829</sup>

Korszerű betoncsatorna létesült még Szombathelyen 1891-ben, amikor a közgyűlés elrendelte a Szent Márton utcát északról és délről szegélyező két árok feltöltését, és a déli helyén egy bűvható betoncsatorna építését. A normál tojásszelvényű, 85 cm magas, 56 cm széles csatorna 150 méter hosszúságban készült, Müllner Ignác városi mérnök tervei alapján.<sup>830</sup>

### A MODERN CSATORNAHÁLÓZAT MEGTERVEZÉSE

A városszerte tapasztalható közegészségügyi problémák kezelésére a korszerű választ az egész városra kiterjedő modern beton csatornahálózat létesítése jelentette. A Iovassági laktanya és a Szent Márton utca vezetékének kiépítése biztató kezdeményezés volt, de a beruházásokat nem követték újabbak, így a korszerű betoncsatorna nyújtotta előnyök csak néhány utcára korlátozódtak. Az elavult rendszerű falazott csatornák sem csekély kiterjedésük, sem technikai színvonaluk tekintetében nem feleltek meg a kor követelményeinek, ugyanakkor állapotuk az 1890-es évekre súlyosan leromlott. Az elöregedett vezetékek falán keresztülszivárgó szennyvizek folyamatosan fertőzték a talajvizet, állandó karbantartás és öblítés híján a szennyeződések felhalmozódtak bennük. A gondokat a csatorna aknákból rendszeresen kiáradó „*dögleletes bűz*” is jelezte.<sup>831</sup>

Az 1890-es évek szombathelyi polgárainak naponta szembe kellett nézniük a városban uralkodó kritikus közegészségügyi állapot okozta veszélyekkel és kellemetlenségekkel. A környezetükre és egészségükre egyre jobban figyelő polgárok számára a helyzet kezdett elviselhetlenné válni. Az 1895-ben megválasztott új polgármestertől, Éhen Gyulától ezért joggal várták el ennek az égető problémának mielőbbi megoldását.<sup>832</sup>

Éhen Gyula az általános csatornázás megvalósításával kezdte városépítő munkáját. Első lépésként kész, közgyűlés elé terjeszthető tervek birtokába akart jutni. Ismerve a város szűkös anyagi körülményeit, e tervek elkészítésével nem magánmérnököt bízott meg, hanem a Földművelésügyi Minisztériumhoz fordult segítségért. A minisztérium keretében működő Közegészségügyi Mérnöki Szolgálat részéről Farkass Kálmán főmérnök, európai hírű szaktekintély díjmentesen szerkesztette meg a terveket. Az ezek alapjául szolgáló „lejt mérési”, szintezési munkálatokat a szombathelyi központú királyi Kultúrmérnöki Hivatal végezte el, 1896. júniusának végére.<sup>833</sup>

Míndeközben az épülőfélben levő gyalogsági laktanya szennyvizeinek elvezetését is sűrűn meg kellett oldani. Ez a csatorna még az általános, egész városra kiterjedő tervek elkészülte előtt megépült, de eleve úgy készült, hogy a majdan kiépülő új hálózatba beköthető legyen. A munkálatokat pályázat útján adták ki. A város hirdetése az országos terjesztésű Vállalkozók Lapja oldalain is megjelent 1897. június 9-én. Pályázók az ország minden részéről, Szombathelyről is jelentkeztek. A városi tanács a beérkezett öt ajánlat közül - a Kultúrmérnökség, az Államépítészeti Hivatal és a városi szakbizottság javaslata alapján - a legmegbízhatóbbnak minősített budapesti Melocco Péter céget választotta, s bízta meg a kivitelezéssel. Melocco-cég a meghirdetett árnál olcsóbban, 12.921 Ft-ért vállalta a munka elvégzését. Az olasz származású vállalkozó szombathelyi építésvezetője Lenarduzzi Giuseppe volt. Az építkezés július elején kezdődött, s szeptemberre már el is készült a Mező (*ma Géfin*), Csillag (*ma Katona József*), Körmendi, Nárai,

Görög (*ma Szigligeti Ede*) és Pap (*ma Győrffy István*) utcák alatt húzódó korszerű csatornarendszer, melyet a városi hálózat elkészültéig csak ideiglenesen vezettek a Perintbe. A kivitelezést a helyszínen ifj. Riedl Frigyes ellenőrizte, a Közegészségügyi Mérnöki Szolgálat részéről.<sup>834</sup>

Ezzel egyidőben, 1897 augusztusára elkészültek a város egész területére kiterjedő hálózat tervei is. A polgármester ennek alapján egy emlékiratot szerkesztett, melyben megindokolta az általános csatornázás szükségességét, ismertette a terveket és az előzetes számítások alapján készült költségvetést. Emlékiratát – melyet a sajtóban a város lakossága számára is közzétettek – 1897. szeptember 23-án terjesztette a közgyűlés elé.<sup>835</sup>

A tervezet legproblematisabb része a költségvetés volt. A munkák várható költségét 341.600 Ft-ra (683.200 koronára) irányozták elő. Éhen Gyula az előterjesztésben – hogy a képviselők támogatását könnyebben megnyerje – utalt arra, hogy a vállalkozók várhatóan ennél olcsóbb ajánlatokat fognak tenni. Ebben nem is tévedett, de a megvalósítás folyamán – részben a bővítések következtében – a végösszeg még nagyobb lett. Figyelembe véve, hogy a város rendelkezésére álló egész éves költségvetési keret – mely csak a szokásos kiadások fedezésére szolgált – 770.000 K körül mozgott, érthető, mekkora gondot jelentett a városnak az építési költségek előteremtése. A polgármester a számvevő kalkulációi alapján kölcsön felvételét javasolta. Annak érdekében, hogy a kamatok törlesztése ne legyen elviselhetetlen, hogy ne kelljen a lakosság amúgy is magas, 55%-os pótdóóját emelni, egyelőre csak egy 120.000 Ft-os kölcsön felvételét, és a hálózat fokozatos kiépítését szorgalmazta. Ebből az összegből a legfrekvenciáltabb utcák csatornázását lehetett megvalósítani.<sup>836</sup> Érvelésével sikerült megnyernie a képviselők támogatását, akik egyöntetűen a csatornázás mellett tették le voksukat, reményüket kifejezve, hogy „*a peczegődör rendszer félretételével az egészségtelen viszonyok ... teljesen elháríthatnak.*” A közgyűlés 63/1897. számú határozatával, csupán egyetlen ellenszavazattal elrendelte a Pásztor (*ma Dózsa*), Óperint, Felsőőr (*ma Magyar László*), Sörház, Új (*ma Petőfi*), Kiskar, Kereszt (*ma Kiskar*), Rumi (*ma Mátyás király*), Bűrű, Vízi és Vízmelléki (*ma Sorok*), Gyep (*ma Károly Róbert*), Híd (*ma Szabadságharcos*), Szentmárton, Vasút, Széll Kálmán, Király, Gyámolda (*ma Kisfaludy*), Kőszegi utca és a Horváth Boldizsár tér (*ma Fő tér*) csatornáinak 1898 folyamán való kiépítését. A 19 utcára és a Horváth Boldizsár térre kiterjedő hálózat kiépítésére 120.000 Ft felvételét szavazták meg.<sup>837</sup> Ezt az összeget a Magyar Jelzálog-Hitelbank, a községi és törvényhatósági kölcsönökre specializálódott tőkeerős pénzügyintézet folyósította. Az 50 éves lejáratú, az 1890-es évek jó pénzügyi viszonyainak köszönhetően viszonylag alacsony, 4,95%-os kamatozású kölcsön törlesztésre lekötötték a város által házi kezelésbe vett ital- és fogyasztási adók évi 8.000 Ft-os nyereségét és Vasvármegye évi 1.000 Ft-os, Éhen Gyula által kieszközölt hozzájárulását fordított-



ták. Az első hitelkeret hamar kimerült, ezért 1899. májusában a csatornahálózatnak a város egész területére történő kiterjesztésére újabb 150.000 Ft-os kölcsönt vettek fel a banktól, valamivel kedvezőtlenebb, 5,35%-os kamattal. A kölcsön fedezetül a város összes ingatlanát jelzálog alá vették.<sup>838</sup> A pénzügyi alapok megteremtése után zöld utat kapott a csatornázás ügye. A végleges megyei jóváhagyás csak 1899. augusztus 1-jén történt meg. Éhen Gyula erélyes városvezetési gyakorlatát jelzi az a tény, hogy a hálózat ekkorra már gyakorlatilag elkészült.<sup>839</sup>

A munkálatok elkészítésére a szokott módon, országos pályáztatás útján keresték meg a legjobb szakembereket. A Vállalkozók lapjában 1898. február 21-én jelent meg a város felhívása. A pályázat iránt érdeklődők a város „Általános építési és árlejtési föltételek” és „Részletes építési föltételek” című kiadványaiból ismerhették meg a konkrét terveket és a kivitelezőket terhelő kötelezettségeket. A polgármesteri hivatalban a szombathelyi polgárok megtekinthették a közszemlére kitett terveket, s minden érintett megtehetette észrevételeit.<sup>840</sup>

A március 15-i határidő leteltéig hat pályázat érkezett Szombathelyre. Melocco Lajos, Wunsch Róbert, Kemény Gyula, Melocco Péter és Schiffer Miksa budapesti, valamint Hirschel Ede nagykanizsai vállalkozó ajánlatai közül választhatott a város. A jelentkezők viszonylag magas száma arra enged következtetni, hogy a komoly felkészültséget és szaktudást követelő építési feladat elvégzésére ekkorra már felkészült a betelepült külföldi szakemberekkel megerősített magyar ipar. A szélesedő kínálat az infrastrukturális intézmények iránt megnövekedett keresletre, a budapesti vállalkozók túlsúlya a főváros modernizációs elsőségére is utalt. A beérkezett pályázatokat szakszerű bírálatban részesítették. A tervező, Farkass Kálmán kir. főmérnök, Gerő Ferenc kir. kultúrmérnök, Zoltán Győző, az államépítészeti hivatal főnöke, és a város híres építészei alkották a véleményező bizottságot. A pályázatok elbírálásakor figyelemmel kellett lenni a város szűkös anyagi lehetőségeire, de a városvezetés felelőssége tudatában nemcsak az olcsóság alapján döntött, hanem a vállalkozók szakmai megbízhatóságát is mérlegelte. A szakmai körökben kevésbé ismert, gyanúsán olcsó ajánlatot tevő Kemény és Schiffer ajánlatait azért utasították el, mert olyan nagyszemű beruházásról volt szó, hogy a város vezetői mindenképpen el akarták kerülni az esetleges silány kivitelezés kockázatát. A döntésbe a két vállalkozó nem akart belenyugodni, a határozatot több ízben, több fórumon is megfellebbezték, harcoltak a jó üzleti lehetőségért. Támogatókra is akadtak a város azon polgárai között, akik – attól félve, hogy a drágább ajánlat elfogadásával súlyosabb terhek fognak nehezedni rájuk – felkarolták az elutasított Schiffer Miksa ügyét. Dr. Markovics Gyula szombathelyi ügyvéd több mint 800 aláírást gyűjtött a városi csatornázási és vízvezeték építési rendelet jóváhagyása ellen. A város vezetősége azonban nem engedett a

nyomásnak. (Döntésük helyességét igazolta az a hír, mely évekkel később érkezett: Schiffer Nagyváradon épített királyi törvényszéki palotája három éves használat után félig összedőlt.)<sup>841</sup>

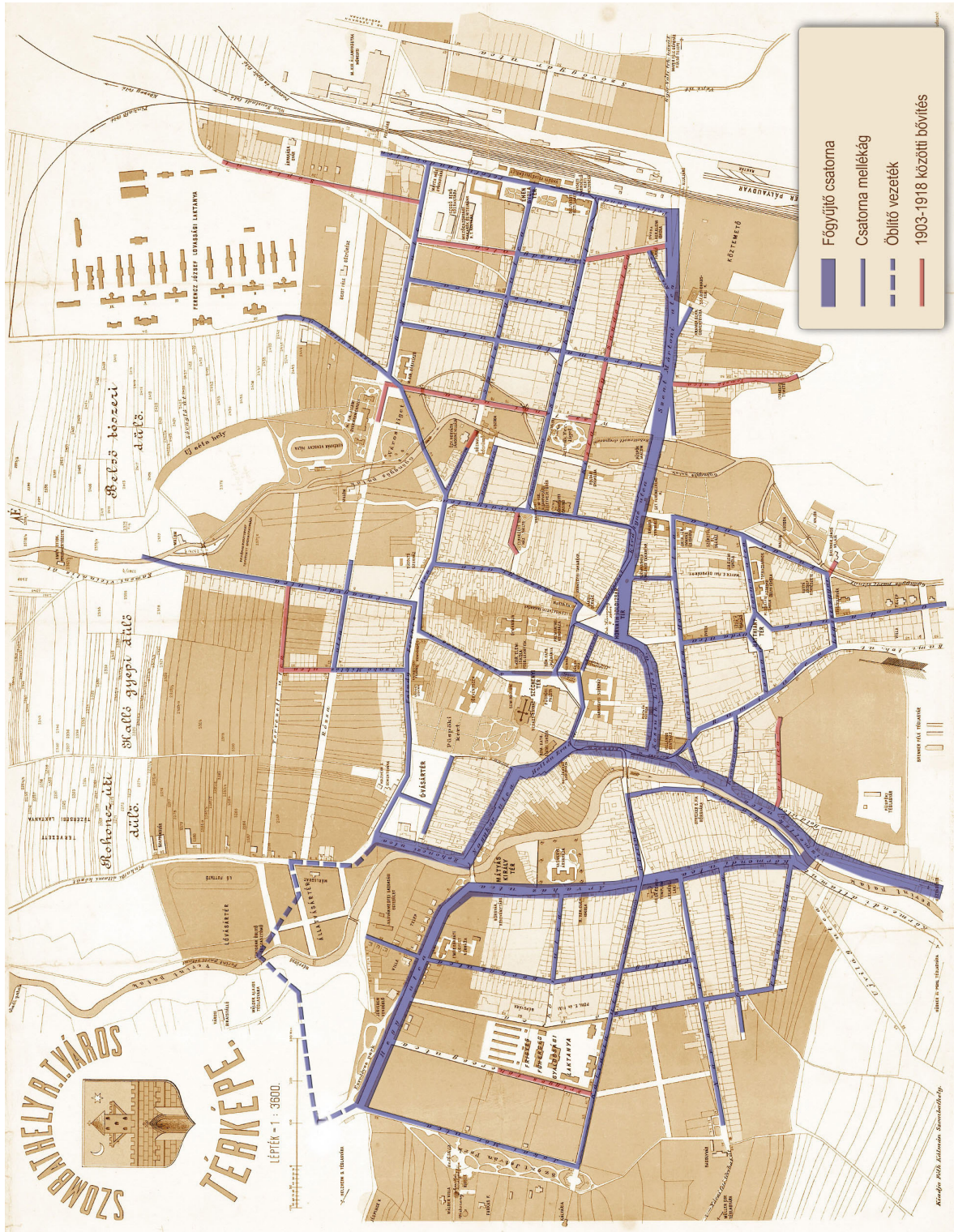
A csatornázási munkák kivitelezésével a képviselőtestületi közgyűlés 1898. április 1-jén Wunsch Róbert „*vagyonos és tekintélyes fővárosi cementgyári vállalkozó*”<sup>842</sup> cégét bízta meg, aki Melocco Lajos és Melocco Péter vállalatához hasonlóan a korszakban nagy szakmai hírnévnek örvendett, de alacsonyabb áraival illetve a város számára kedvezőbb fizetési feltételeivel megelőzte két vetélytársát. Wunsch Róbert a hazai vasbeton technika egyik napjainkig is számon tartott úttörője, újítások és szabadalmak tulajdonosa volt, aki 1886-tól kezdve országszerte teljesített betonozási, hídépítési, csatornázási munkákat. Cége – mely Kassán és Besztercebányán is rendelkezett fiókküzetekkel – az 1896-os Millenniumi Kiállításon saját pavilont állított. Wunsch nevét különösen is ismertté tette, hogy cége kivitelezésében készült a budapesti földalatti villamosvasút alagútja, ami nagy szakmai bravúrnak számított. Wunsch Róbert a kiírt feltételeknek megfelelően egy építő irodát állított fel Szombathelyen, s mérnökét, Schönhofer Gusztávot küldte a helyszínre a munkák irányítására. A csatornázás menetét a város részéről az Építési Vezetőség ellenőrizte, dokumentálta. A vállalkozó havonta készítette el és nyújtotta be kimutatásait a végzett munkáról, s az Építési Vezetőség ezt átvizsgálva utalta ki a szükséges összeget. A legfelső ellenőrző szerv a Közegészségügyi Mérnöki Szolgálat keretében felállított Építési Fővezetőség volt.<sup>843</sup>

#### **A MODERN CSATORNAHÁLÓZAT KIÉPÍTÉSE**

Az általános csatornázás munkálatai 1898. április 18-án indultak meg.<sup>844</sup> A munkák során a régi csatornákat megszüntették, illetve elbontották. Az új beton vezeték szigorúan ellenőrzött alapanyagokból, a város kikötésének megfelelően lehetőség szerint hazai alapanyagok felhasználásával készült. A nagyobb átmérőjű elemeket helyben készítették, a kisebbeket kész állapotban szállították a helyszínre. Az akadálytalan lefolyás biztosítása érdekében a csövek belső felületét gondosan kisimították. Üres telkek esetében a közcsatornából kiágazó csöveket a város az út közepétől a burkolat széléig kiépítette a későbbi rácsatlakozás biztosítására.<sup>845</sup>

A hálózat építése gyors ütemben haladt, alig több mint egy hónap alatt a főgyűjtő csatornák már jelentős hosszúságban készen álltak. 1898 végére a város általános csatornázása a Bersenyi Dániel (*ma Széchenyi*) utca és a Belsikátor kivételével teljesen elkészült és meg is kezdte működését. A vállalkozó egy éves garanciát vállalt a művekre.<sup>846</sup>

A bővítő munkálatok kisebb intenzitással ugyan, de a következő években is folytatódtak. 1900-ban a Kis utcában, a Külsikátorban és a Plébánia utcában épült vezeték. Városi intézmények, vállalatok is igényelték a csatornázást. A MÁV járműjavító műhelye és Doctor Hermann S.



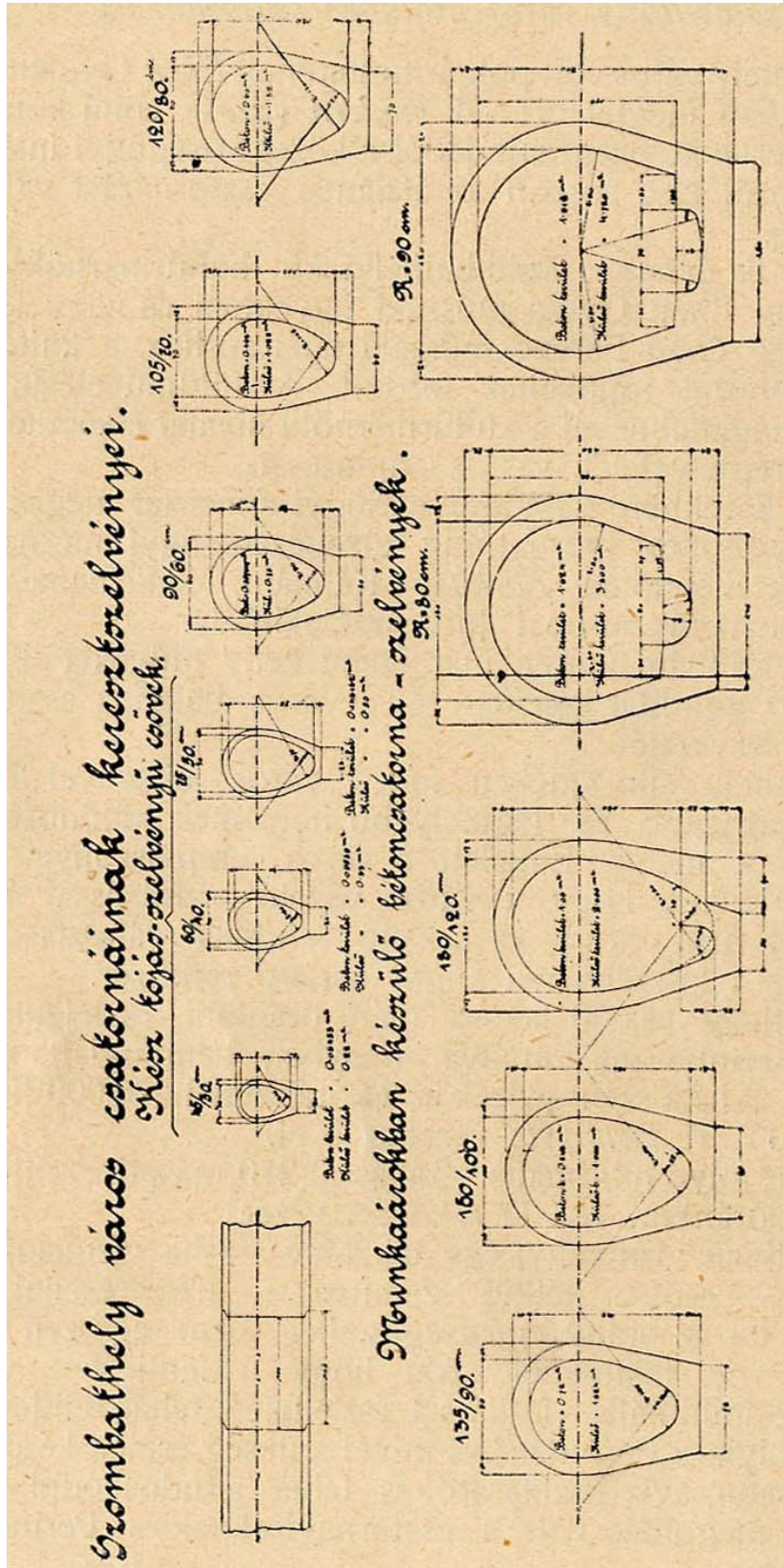
18. TÉRKÉP SZOMBATHELY MODERN CSATORNAHÁLÓZATA AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ IDEJÉN

pamutszövő gyára 1900-ban, a gázgyár a következő évben csatlakozott a hálózatra. Wunsch Róbert a kötött szerződést – jogaival és vállalt kötelezettségeivel együtt – 1901-ben Weiss Oszkár szombathelyi mérnökre ruházta át. Ebben az évben a Szelestey, a Nádasdy utcában és a Belsikátorban épültek csatornák, majd 1902-ben a Petőfi (*ma Vasút*) utcában, a Gyár utca sarkától a Geiszt-féle fatelepig. Weiss a hatóság megaláztatására kitűnő minőségű munkát végzett.<sup>847</sup>

A hálózat a város által összeállított, belügyminiszteri jóváhagyást nyert szabályrendelet alapján üzemelt. A rendelet elkészítéséhez Budapest, Szeged, Arad és Kolozsvár adott segítséget, küldte el saját dokumentumait. Ugyanebben az évben Miskolc és Szatmár városa már Szombathely segítségét kérte hasonló ügyekben. A szabályrendelet szerint az elkészült hálózatra a háztulajdonosoknak három év leforgása alatt kellett rácsatlakozniuk. A régi házi csatornákat kicserélték, a pöcegödöröket be kellett temetni. Az új házi csatornák a tulajdonosok költségére létesültek, ezért a város a Szombathelyi Általános Takarékpénztáron keresztül kedvezményes hitelt biztosított polgárainak, akiket a bekötéskor még csatlakozási díj is terhelt. A házi csatornák kiépítése ennek ellenére vontatottan haladt, a polgárok anyagi megterheltsége miatt. 1899-ben még csak 393 épület, a szombathelyi lakóházak alig valamivel több mint 20%-a volt a hálózatra kötve. A város vezetősége több alkalommal kényszerült felhívást intézni a lakossághoz, a munkák „közigazgatási végrehajtás útján” való elvégzetését is kilátásba helyezve. 1901-ben elrendelték a városban még használatban levő 323 pöcegödör betömését. A házak ereszeiről lefolyó esővizet a korábbi gyakorlattól eltérően nem szabadott a járdára eresztetni, ehelyett a csatornába vezették, elősegítve ezzel egyúttal a hálózat öblítését is. Tilos volt bármiféle szilárd hulladékot a csatornába önteni. Hogy a lakosság ne is kényszerüljön erre, és a város területén ne halmozódjon tovább a szemét, 1900-ban Éhen indítványára megszervezték a rendszeres szemétkihordást. A csatornába vezető árnyékszékeket vízöblítéssel kellett ellátni, vagyis kötelezővé tették a WC-k használatát. A város forgalmas részein (Piactér, fogadók, kávéházak közelében) nyilvános WC-k felállítását rendelték el.<sup>848</sup> A város a kész csatornahálózatot a Közegészségügyi Mérnöki Osztály felülvizsgálata után, 1901 elején vette át a vállalkozótól. A századfordulóra lényegében Szombathely összes fontos utcáját bekapcsolták a hálózatba. (Az utcák tételes felsorolását lsd. a lábjegyzetben.)<sup>849</sup> (18. térkép)

#### **A MODERN CSATORNAHÁLÓZAT MŰKÖDÉSE**

A csatornahálózat az Európában legszélesebb körben elterjedt ún. angol úsztató rendszerben készült. A hálózatban áramló víz sodorta, úsztatta el a lejtés irányába a csatornába került anyagokat, ezért a vezetékek állandó öblítésére volt szükség. E célból a főgyűjtő csatornák északi kiindulási



13. KÉP A SZOMBATHELYI BETON CSATORNÁK KERESZTSZELVÉNYEI

pontjánál a Perint patak jobb és bal partjáról folyamatosan vizet juttattak a rendszerbe. Az állandó és egyenletes ellátás biztosítására a vízkivételi helynél duzzasztót is építettek a patakon. Az így bejutó vízmennyiség azonban nem volt elég, ezért a városi vízvezeték építésekor – az egész csatornahálózat öblítésének megoldására – több ponton is ún. öblítő aknát építettek (Berzsényi utca, Városháza előtt, Battyány tér, Kereszt utca). Ezeken keresztül rendszeresen vízvezetéki vizet árasztottak a rendszerbe. A város keleti részén az öblítést a Gyöngyös patak vizével segítették. Vizsgálat és tisztítás céljából figyelő aknákat építettek. Az esővizet elvezető víznyelőket a ma is használatos vasrostély fedte. Ezek alatt a szemét és sár behullásának megakadályozására hulladékfelfogó serpenyőket helyeztek el, melyeket rendszeresen ürítettek. A rendszerben 46 öblítő aknát, 206 figyelő aknát és 602 víznyelőt alakítottak ki.<sup>850</sup>

Mivel a város legmagasabb és legalacsonyabb pontjai között csak 5 méter volt a szintkülönbség, és a rendszerből a szennyvíz a Perint patak magas vízállása esetén is zavartalanul kellett távoznia, a hálózat tervezésekor a csatornák esésével takarékosan bántak. A csatornavonalakat – ahol a szintkülönbségek azt lehetővé tették – mindenhol összekötötték egymással a jobb áramlási, szellőzési viszonyok biztosítására. Javításkor így egy-egy szakasz lezárása sem okozott fennakadást. A csatornahálózat szellőzése olyan jó volt, hogy a huzat erőssége a tisztogatási munkát is megnehezítette. A csöveket minimálisan 3, átlagosan 4-9 méter mélyre fektették. A mellékcsatornák magasabb szintről érkeztek a fővezetékbe, így a víz nem folyhatott visszafelé. A legnagyobb átmérőjű fővezeték 2 méter magas, a mellékvezetékek csövei 180-45 cm magasak voltak. A normál tojásszelvényű csövek alsó része elkeskenyedett, ami a szűk keresztmetszetnek köszönhetően kis vízállás idején elősegítette a nagyobb sodróerő kialakulását, ezáltal a gyorsabb lefolyást. Ilyen megfontolásból készült a nagyobb csatornák fenekén kimélyített vályú is. A házi vezetékek kőagyag, beton, vagy vas csövei kör keresztmetszetűek voltak, és 15-20 cm belső átmérővel rendelkeztek.<sup>851</sup>

A Perint patak a várost és a csatornahálózatot két részre osztotta. A jobb parti főgyűjtő csatorna a Hegy utcából indult ki, s a Körmendi utca végén ömlött a szifon-aknába. A szifonon keresztül a szennyvizek a patak medre alatt átömlöttek a bal parti főgyűjtőbe, melynek északi ága a Rohonci útról, keleti ága a vasút felől érkezett. A bal parti két főág a Kossuth utcánál egyesült, s a jobbparti főgyűjtő becsatlakozása után 2,2 méteres magasságú szelvénnnyel haladt tovább a Gyep utcán át, majd a Vágóhíd alatt 600 m-rel a Perintbe torkolt. A hálózat túlterheltsége esetén (pl. hirtelen esőzés alkalmával) a szifon-akna mellett levő vészkiömlőn távozhatott a csatorna tartalma.<sup>852</sup>

A hálózatba áramló víz hígító hatása révén elviselhető volt a patak szennyeződése. A város területén naponta átlag 1.600 m<sup>3</sup> szennyvíz keletkezett, míg a Perint átlagos vízhozama ennek

az értéknek tízszerese volt. Nyári időszakban, alacsony vízállás esetén azonban a patak szennyvíz-terhelése a lakosság folyamatos növekedésével évről-évre súlyosabb méreteket öltött. Pettenkoffer professzor már a lovassági laktanya vezetékének tervezése alkalmával felhívta a figyelmet a kis vízhozamú patak befogadóképességének korlátaira, s a szennyvizek patakba vezetését eredetileg az engedélyt kiadó királyi Kulturmérnöki Hivatal is csak átmeneti megoldásnak tekintette. A szennyvíz töménységének hígítására a Gyöngyös patakból 1895-től kezdve öblítő vizet juttattak a laktanya vezetékébe, a 13 város utcai malomnál lefektetett vascsövön keresztül. A Perint belvárosi szakaszának tisztán tartása érdekében az 1897-es általános csatornázás alkalmával a vezeték addigi kiömlési pontját az Óperint utcai vashídtól 1,3 km-el délebbre, a város területén kívülre helyezték át. A belvárosban ezután már nem volt érzékelhető a patak fokozódó szennyeződése, de ezzel a szennyvíz kezelésének problémája még nem oldódott meg. A Földművelésügyi Minisztérium felhívására ezért a város tervbe vette egy tisztítómű létesítését. A tisztítás úgy valósult volna meg, hogy a szennyvizet a patakba vezetés előtt medencékben ülepítették volna, majd egy 60-80 ha-os földterületen beton alagsövezésen keresztül engedték volna szét. Ez a locsolás egyszersmind a talaj trágyázását is biztosíthatta volna. Ilyen rendszerű művek Nyugat-Európában már jó ideje sikeresen működtek, Magyarországon azonban még nem voltak elterjedtek. Az országosan egyedülálló öntözési mintatelep létesítéséhez a földművelésügyi tárca szakmai és anyagi támogatást ígért. A tervező munka 1898-ban indult, s 1901-ben és 1902-ben is újra napirendre vetették az ügyet, de a nagyszabású beruházás kivitelezése – elsősorban anyagi okok miatt – évről-évre halasztódott. Akadtak ugyan vállalkozó szellemű földbirtokosok, akik hajlandóak lettek volna földjeiken kipróbálni az öntözéses eljárást, a minisztérium azonban ragaszkodott ahhoz az alapelvhez, hogy a város saját tulajdonául szerezze meg a kiszemelt földterületet. Az eladósodott város ugyanakkor nem tudta vállalni a kisajátítási eljárás magas költségeit és a 400.000 Ft-os beruházást igénylő technikai létesítmények kiépítését, s bizonytalanság mutatkozott a legmegfelelőbb technikai megoldás kiválasztását illetően is. Az 1910-es évek elején már a legmodernebb, biológiai lebontó eljárást alkalmazó szennyvíztisztító mű és a hozzá kapcsolt alagsöves talajöntöző telep létesítése szerepelt a tervek között, melynek 270.000 K-s költségéhez állami támogatás is joggal remélt a város. A világháború kitörése azonban az ügyet véglegesen megakasztotta, s az öntözőmű soha sem készült el.<sup>853</sup>

A közcsatornákat a város tisztította és tartotta fenn. A munkákat a városi mérnöki hivatal felügyelete alatt a csatornamester irányította. Két, majd három munkást alkalmaztak a tisztítás és öblítés lebonyolítására. A rendszer fenntartási költsége 6.200 korona körül mozgott. A magán-csatornák csatlakozási illetékéből befolyt jövedelmet a csatorna fenntartási és építési alap kezel-

te, mely a századfordulótól az első világháborúig évente átlagosan 20.000-25.000 K maradványt mutatott. Az 1900-ig kiépült 21 km hosszú hálózat összköltsége 451.876 koronát tett ki.<sup>854</sup>

A hálózatba 1901-ig 1090 házat, a belterületi épületállomány 2/3-át bekötötték. A csatornák apró fennakadásoktól eltekintve csak rendszeres tisztogatásra és öblítésre szorultak, kifogástalanul működtek. A vezetékrendszer jellegénél fogva pénzben kifejezhető közvetlen hasznot nem hajtott, jövedelmet nem termelt. A létesítésére felvett kölcsön törlesztése megközelítette az évi 21.000 K-t, az üzemeltetési költség meghaladta a 8.000 K-t. A csatorna csatlakozási díjként szedett, a házbéradó 25%-ának megfelelő egyszeri díjből befolyó összegeket egy alap kezelte, mely a hálózat bővítésére szolgáló tőkét akumulálta. A mindössze 900-1.000 K-t kitevő kamatokat a működési költségekhez való hozzájárulásra fordították.<sup>855</sup>

#### A CSATORNAHÁLÓZAT FEJLESZTÉSE A SZÁZADFORDULÓTÓL AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚIG

Az Éhen Gyula polgármester modernizációs programja keretében kiépült csatornahálózatot a város az 1900-as években folyamatosan fejlesztette. A lakosság sokszor kérvények formájában megfogalmazott igényeinek megfelelően elsősorban a gyorsan fejlődő keleti és az északi városrészen zajlottak nagyobb bővítési munkálatok. Az 1902 után létesített csatornákat Weiss Oszkár szombathelyi vállalkozó építette, a korábbiakkal megegyezően kifogástalan minőségben. A bővítési munkálatokat 1906-ig a város a csatorna alap tartalékából fedezni tudta, ettől kezdve azonban már kölcsönök felvételére szorult. A pénzügyi problémákkal küszködő város az 1910-es évektől az utcák csatornázási költségeit igyekezett egyre inkább a lakosságra hárítani. 1912-ben a Nefelejcs utca megnyitása alkalmával kötötte ki először a közgyűlés, hogy a csatorna kiépítésére felveendő kölcsön törlesztését az érintett telektulajdonosoknak kell vállalniuk egészen addig, míg az utca ki nem épül, és nem kerül a város kezelésébe. A későbbiekben ezt az elvet alkalmazták a város egész területén. Ezen kívül 1913-ban az új utcák csatornázásának finanszírozására bevezették a szolgáltatás igénybevételéért szedett csatornajárlékot.<sup>856</sup>

A vezetékrendszer bővítése 1903-ban, a mély fekvésű Temető utcában kezdődött, ahol a csapadék- és szennyvizek elvezetése megoldatlan volt. Több háztulajdonos a lefolyástalan utcai árokba eresztette a szennyvizet, mely a környéken elviselhetetlen bűzt terjesztett.<sup>857</sup> A közgyűlés ezért elrendelte a Temető utca csatornázását, mivel „*az utca árkában elposványosodó ... víz a levegőt megfertőzheti, s a közegészségre ártalmas.*”<sup>858</sup> 1903-ban a Színház téren (ma Mártírok tere), a gyermekmenhelynél a Kőszegi utcában és a Millenniumi parknál is létesült közcsatorna. 1904-ben a nagyrészt már kiépült Wesselényi utca északi részét csatornázták, a Kisfaludy utca vezetékét pedig meghosszabbították előbb a Vörösmarty utcáig, majd 1906-ban az utca végéig.



1906 folyamán a Nádasdy utcának a Széll Kálmán és Szentmárton utca közé eső szakaszán, valamint a Szelestey utca egy részén is kiépítették a vezetéket. A város eljárásában új elemként jelent meg az a gyakorlat, hogy a közgyűlés csak abban az esetben rendelte el az egyes utcák csatornázását, ha a háztulajdonosok írásbeli nyilatkozatot tettek arra vonatkozóan, hogy a kiépülő vezetékre rácsatlakoznak.<sup>859</sup>

1907-ben a Légszeszgyár utcában meghosszabbították a közcsatornát, majd az utca végétől a Gyöngyösig a patak felső folyásán már meglévő létesítményhez hasonló öblítő vezetéket létesítettek, a Perintbe ömlő szennyvíz hígítása céljából. 1908-ban a Rózsa (*ma Deák*) utcában, 1909-ben a Wesselényi utcának a Kisfaludy és Széll Kálmán utcák közti részén épült csatorna.<sup>860</sup>

1913-ban a város elkészítette a vasúton túli városrész leginkább kiépült tengelyének, a Szövőgyár utcának csatornázási terveit. Ennek megvalósításához – a Szent Márton utcai főcsatorna túlterheltsége miatt – a vasúton túli városrészeiről a Vörösmarty utcáig egy újabb, párhuzamos fővezetéket kellett volna kiépíteni. A tekintélyes nagyságrendű beruházás finanszírozására a város tárgyalásokat kezdett a Szövőgyár utcában levő üzemekkel, ám a vállalatok elzárkóztak az anyagi hozzájárulástól. Szombathely viszont egymaga nem tudta felvállalni a bővítés költségeit, így a csatorna nem készült el. A lakosság ezért pöcegödörket és nyelőkutakat használt, vagy tiltott módon az utcai árokba öntözgette a szennyvizet.<sup>861</sup>

1913-ban a 13 város utca keleti részét, a Március 15. teret, 1914-ben a Nádasdy utca újonnan megnyitott északi részét (Szelestey és Gyár utca között), majd a Dél utcát csatornázták. 1916-ban a Frigyes Főherceg utcában a Kálvária utcától a gyalogsági laktanya barakktáboráig, valamint a Szabó Miklós utcában a Nefelejcs utcáig bővítették a hálózatot. 1917-ben a Nefelejcs utcát, 1917-1919 között a Söptei utat csatornázták.<sup>862</sup>

A város csatornahálózata létesítésekor 17.000 fős lakosságra volt méretezve. A világháború éveire a népesség megduplázódott, a fogyasztók száma és a vezetékek kiterjedése is egyre jobban növekedett, ami az elvezetendő szenny-, és csapadékvizek mennyiségének drasztikus emelkedését vonta maga után. 1909-re Szombathely csatornázott területe 285 hektárt tett ki, a hálózat megközelítette a 25 km-es hosszúságot, 1918-ra meghaladta a 26 km-t. Hirtelen lezúduló záporok alkalmával a csatornahálózat túlterheltté vált, a viszonylag szűk keresztmetszvények miatt a csövek nem bírták befogadni a megnövekedett vízmennyiséget. Ilyenkor a rendszerben visszaduzzadó víz gyakran elöntötte a pincéket, alagsori helyiségeket. E jelenség kiküszöbölésére 1911-ben a Körmendi utca végén, a Híd utca becsatlakozási pontjánál levő vészkiömlőt nagyobb keresztmetszetűre cserélték (70/50 cm-ről 100 cm-es körszelvényűre), és tervbe vették további négy vészkiömlő készítését, azonban ezek az első világháború végéig nem készültek el.<sup>863</sup>

### „KÖZILLEMHELYEK”- NYILVÁNOS WC-K

Szombathelyen a „vízárnnyékszék”, vagy „angol árnyékszékek”, azaz a WC-k már az 1890-es évek elejétől megjelentek az igényesebb polgárlakásokban, illetve egyes közintézményekben. Vízvezeték híján ezeket leginkább az ereszekben összegyűjtött esővízzel öblítették. 1896-ban a városi közgyűlés körrendeletben kötelezte a városban működő kávéházakat és vendéglőket a víz-öblítéses, angol rendszerű árnyékszékek kialakítására.<sup>864</sup>

A város általános csatornázásának elkészülte után a közterületek tisztaságának megőrzése érdekében a városvezetés a járókelők „szükségeit” kielégítő nyilvános WC-k felállításával kívánta teljessé tenni a település közegészségügyi infrastrukturális rendszerét. A város közgyűlése 1901-ben hozott ezirányú határozatát így indokolta: *„Miután a csatornázás és vízvezeték létesítésével, valamint az utcák és terek szilárd anyaggal történt burkolásával a közegészség és köztisztaság követelményeinek a maga részéről tőle telhető módon megfelelni iparkodott, tekintettel egyúttal a közszemérem jogos követelményére, Szombathely rendezett tanácsu város képviselő testülete ezennel elhatározza, hogy a helyik közlekedés és személyforgalomnak olyan pontjain, hol nyilvános helye /: fogadók, vendéglők és kávéházak:/ arra kellő módot és alkalmat nem nyújtanak ... közillemhelyeket állít fel.”* A tervek szerint a város 7 pontján, a Székesegyház mögött, a Piac téren, a Batthyány téren, a Szent Márton utca délnyugati végén, az új állatvásár téren, a Gyámolda utcában és az Ezredévi parkban állították volna fel az illemhelyeket.<sup>865</sup> A város anyagi problémái miatt csak a fokozatos kiépítést tűzték ki célul, 1905 után azonban egyre nyilvánvalóbbá vált, hogy egyáltalán nincs pénz ezek felállítására. Bár Babics István gyógyszerész, városi képviselő interpellációival éveken át gondoskodott arról, hogy a kérdés időről-időre napirendre kerüljön, az ügyben érdemi előrelépés nem történt. A város végül csak 1911-ben rendelte el a nagyforgalmú Piac téren egy földalatti illemhely létesítését.<sup>866</sup> A mérnöki hivatal 1912-1913-ra dolgozta ki a terveket és a költségvetést. A létesítménynek a város előljárói a hétköznapi szükségletek kielégítése mellett köztudat-formáló szerepet is szántak, az illemhellyel kapcsolatos elvárásukat így foglalták össze: *„a higiénia összes követelményeinek megfelelőleg oly módon építendő, hogy a közönség ott tisztaságot tanulhasson és erre nézve az építmény mintául szolgáljon.”*<sup>867</sup> Az építkezés azonban – részben a háborús anyagbeszerzési nehézségek miatt – meg sem indult.<sup>868</sup>

## VÍZVEZETÉK

### SZOMBATHELY VÍZELLÁTÁSA A 19. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN

Szombathely városa vízvezeték dolgában – a csatorna-ellátottsághoz viszonyítva – még rosszabb alaphelyzetből indult. A városnak vízvezetéke legutoljára a rómaiak idejében volt, akik a Kőszegi-hegység lábánál fakadó források friss vizét vezetéken szállították Savaria lakosságának ellátására.<sup>869</sup> A 19. század második felének szombathelyi polgárai alapvetően rosszabb elbánásban részesültek, mint ókori társaik, mert vezeték híján a város ivóvizét néhány utcai közkút és magánházak udvarán ásott kutak százai biztosították. A kutak átlagosan 3-7 méteres mélységből szolgáltatottak talajvizet.<sup>870</sup> Az 1880-as években a város kútjainak többsége kézi szivattyús szerkezettel ellátott ún. „csöves kút”, kisebb hányada hagyományos, vödörös kút volt. A Szent Márton utcában még gémes kutak is voltak, melyeket 1886-ban távolított el a hatóság, hogy ezek ne fokozzák a városrész falusias képét.<sup>871</sup>

A városban alkalmazott nyelőkutak, gyenge falazatú pöce- és trágyagödörök miatt a talajvíz állandóan fertőződött. Ahol a kútvíz a folyamatos szennyezés hatására ihatatlanná vált, másodlagos hasznosításként gyakran szívógödörre, vagy pöcegödörre alakították az addigi kutakat. A szennyeződések így még akadálytalanabban jutottak a talajvízbe, s hamarosan a környező házak lakói is tapasztalhatták saját kútjaiknál, hogy annak vizét *„nem lehet meginni, mert szaga van.”* Ezért aztán sokszor a szomszédok is nyelőkúttá változtatták kútjaikat, így a talajvíz fertőzése láncreakció-szerűen terjedt tovább.<sup>872</sup> A városi orvos a kutakat időnként ellenőrizte és szükség esetén kitisztította. A víz felfrissítésére alkalmazott legegyszerűbb eljárás a kút alapos kimeretése volt, ez azonban csak ritkán vezetett eredményre. Súlyosabban szennyezett kutak vizét sóval és faszénnel próbálták feljavítani.<sup>873</sup> Egyes kutak szennyeződése olyan méreteket öltött, hogy a szakértői vizsgálatok fogyasztásra alkalmatlannak minősítették a vizüket. 1888-ban egy Szent Márton utcai házban előfordult tífuszos megbetegedések nyomán<sup>874</sup> a városi orvos megállapította, hogy *„a megbetegüléseket a ház udvarán lévő kut tisztátalan és élvezhetetlen vize”* idézte elő.<sup>875</sup> Néhány évvel később egy Nagy Kar utcai kút vize vált ihatatlanná a közelben található trágyadombból szivárgó szennyeződés miatt. 1897-ben a Kossuth utcában tömetett be a hatóság egy kutat, ami egy elavult és a kúthoz túlságosan közel húzódó csatorna miatt ürülékkel fertőződött, és éveken át sorozatos tífusz-megbetegedéseket okozott.<sup>876</sup> A Kossuth utca a rossz ivóvíz miatt amúgy is már évszázadok óta a tífuszos megbetegedések egyik gócpontja volt a városban. A hagyomány szerint az utca korábbi elnevezése *„Forró utca”* is a gyakran dühöngő, magas lázzal járó betegségről kapta a nevét, *„mert a »forróbetegség«, amit ma hagymáznak nevez-*

*nek, élőt nem hagyott maga után, csak üres házakat, s elhagyott telkeket.*”<sup>877</sup> A város lakosságának gyarapodása miatt egyre több tiszta ivóvízre volt szükség, ugyanakkor a növekedés miatt a városi kutak egyre jobban szennyeződtek, elősegítve ezzel a fertőző betegségek terjedését. Az 1890-es évekre a kortársakban egyre jobban megerősödött az a meggyőződés, hogy a városszerte tapasztalható közegészségügyi problémák egyik legfőbb oka a rossz ivóvíz.<sup>878</sup>

A korszakban Szombathelyen nem volt teljesen ismeretlen a vízvezeték, mert néhány nagyobb épületben működtek lokális rendszerek. Elsőként 1879-ben az új Városházában alakítottak ki vízvezetékot, de hasonló létesítmény működött a Vármegyeházán, Széll Ödön Kőszegi utcai bérházában és a VEMR Kossuth utcai irodaházában is. Az épületen belüli vezetékek kizárólag kényelmi szempontból jelentettek előrelépést, közegészségügyi hasznuk nem volt, mivel ezek is kútvizet szolgáltatottak. A kutakból szivattyúkkal felszívott vizet a házak padlásán kialakított tartályokban tárolták, ahonnan a vezetékrendszer gravitációs úton továbbította a vizet a fogyasztókhoz.<sup>879</sup> E lokális rendszerek korlátait jelezte, hogy a 19. század végére a Vármegyeháza vezetéke a kút szennyezettsége, illetve *”... az inficziált talaj miatt használhatatlanná vált.*”<sup>880</sup>

Városi vízvezeték létesítésének gondolata a szombathelyi városvezetés részéről először 1884-ben vetődött fel. Az új városháza előtt felállítandó kút vízellátását egy, a Gyöngyös patak-tól kiinduló vezetékkel kívánták megoldani. A rendszer ivásra alkalmas vizet nem szolgáltatott volna, szükségességét tűzrendészeti okokkal indokolták, s felhasználták volna utcaöntözésre is. A tervet azonban a város szűkös anyagi lehetőségei miatt hamarosan elvetették.<sup>881</sup>

Az egész városra kiterjedő vízvezeték ügye Szombathelyen első alkalommal 1890-ben került napirendre, amikor Weis Ignác bécsi vállalkozó ajánlatot tett a városnak a rendszer kiépítésére.<sup>882</sup> Szabó Ernő polgármester támogatta az elképzelést, és kijelentette: *„véleményem szerint a köztisztaság és közegészségügy biztos és teljes felvirágzása általános csatornázás mellett csak köztisztasági hálózattól várható; ... félek azonban, hogy e szép mű anyagi gyengeségünk folytán financirozható nem lesz.*”<sup>883</sup> Feltevése beigazolódtott, mert bár a várost az elkövetkezendő években szinte elárasztották a vízműépítő cégek ajánlatai, az ügy nem jutott túl az elméleti tervezgetés szakaszán. Weis Ignác után, Berdenich Győző budapesti és Heinrich Scheven bochumi mérnökök, a patinás Rumpel és Niklas cég, valamint a Zellerin M. Gyári Rt és Walser Ferenc cége is hiába próbálkozott, ajánlataikat félretették.<sup>884</sup> A városi tanács azzal a vitatható valóságtartalmú magállapítással magyarázta eljárását, miszerint *„a város területén az egyes házakban levő kutakból nyert ivóvíz jó minőségű, s így fontos közegészségi érdekek ezidő szerint még a vízvezeték létesítését nem teszik szükségessé*”.<sup>885</sup> A valóságban – a források többségének tanúsága szerint – egyáltalán nem volt ilyen rózsás a helyzet, s bár a modern csatornarendszer kiépültével megszűnt

a talaj további szennyeződése, tiszta kútvízre nem lehetett egyhamar számítani. Éhen Gyula polgármester ezért a közegészségügyi reformok sorában a vízvezeték kiépítésével folytatta infrastruktúra-fejlesztő tevékenységét.

#### **A VÁROSI VÍZMŰ MEGTERVEZÉSE ÉS KIÉPÍTÉSE**

A város 1896. évi szintfelmérési munkálatai eredetileg a csatornázás érdekében történtek, de a polgármester elérte, hogy a lejt mérés alkalmával a vízvezeték létesítésének kérdésével is foglalkozzanak. A vízvezeték terveit a csatornáéhoz hasonlóan Farkass Kálmán készítette, a Földművelésügyi Minisztérium megbízása alapján.<sup>886</sup>

A legelső teendő megfelelő minőségű és mennyiségű vízkészlet feltárása volt. Tiszta víz reményében a várostól északra, egy lakott területektől távol eső térségben, Olad és Kámon községek határában kezdtek kutatni. A 12 próbafúrást még 1896 nyarán lemélyítették, majd a vízmintákat az országos vegykísérleti állomáshoz küldték elemzésre. A felszínre hozott víz minőségét a vizsgálat kifogástalannak találta, a legjobbnak a 6. számú minta bizonyult. A próbaszivattyúzások alkalmával ebből a kútból másodpercenként 6 liter, 7,3°C-os vizet tudtak felszínre hozni. Farkass Kálmán főmérnök szakvéleménye alapján a nagyobb vízhozam érdekében a kút víznyerő területét kiszélesítették. Ezek a munkák a Rumpel és Waldek cég kivitelezésében 1897 tavaszára elkészültek. A szükséges mennyiségű és minőségű vízkészlet feltárásával nagy előrelépés történt a vízmű megvalósíthatósága irányába. Hamarosan a vízvezeték tervei is megérkeztek Budapestről. Mindezek ismeretében Éhen Gyula egy memorandumot állított össze, s azt a közegészségügyi és a pénzügyi bizottság szakvéleményével együtt az 1897. márciusi közgyűlés elé vitte.<sup>887</sup>

Előterjesztésében a polgármester felvázolta a városban uralkodó egészségtelen viszonyokat, és kijelentette, hogy ennek a helyzetnek a felszámolása, s a tiszta ivóvíz biztosítása „*legszemből és egyúttal legeminensebb kötelessége a város élén álló hatóságnak.*” Tudta, hogy a vízvezeték ügyének a sikere az anyagi fedezet előteremtésén és az ellenzék reagálásán áll vagy bukik. Ez alkalommal is kész, a pénzforrások előteremtésére vonatkozó javaslatokkal érkezett. Hogy megnyerje a városi lakosság támogatását, olyan tervezetet ígért, mely lehetővé tette a vízvezeték megvalósítását „*anélkül, hogy a városnak közterhei egy krajcárral is szaporittatnának.*”<sup>888</sup> Éhen Gyula számításai szerint a szükségszerűen felveendő újabb kölcsön törlesztését a szolgáltatásért beszedendő vízdíjakból fedezni lehetett. A képviselőtestület meggyőzése mégsem számított könnyű feladatnak, figyelembe véve, hogy a város éppen egy fél évvel korábban terhelte meg magát az első csatornázási kölcsönrel. Az ellenzék leszerelésére ezért a polgármester két alternatív javaslatot mutatott be a városi víztorony elhelyezésére, s így a vita már nem is a vízvezeték

megvalósítása, hanem a tornyok elhelyezése körül bontakozott ki. Az ellenzéki képviselők támadása a tervezet azon variációjára zúdult, mely szerint a víztorony a város szívében, a Piactéren épült volna. Heves viták után a második, olcsóbb változatot fogadták el, miszerint a víztároló medencét a Kozma dűlőben, a mai Homok út végén helyezték volna el. (A kivitelezéskor később mégis egy új helyszínt választottak, s a torony a városhoz valamivel közelebb, a települést nyugatról határoló szőlőhegyen épült fel.) Az ellenzék azonban csupán látszat győzelmet aratott, mert ezután már nem lehetett a vízvezeték létesítésének kérdését újra vitába hozni. Sok választása valójában nem is volt a városnak, hiszen a nagy költségen létesülő csatornahálózat csak a vízvezeték öblítő hatásának segítségével működhetett. A jó taktikai érzékkel megáldott Éhen Gyula tehát lényegében már a csatornázás megszavaztatásával szándékosan kényszerpályára terelte a városi közgyűlést, hiszen jól tudta, hogy a rendszer használhatósága érdekében a képviselők előbb-utóbb kénytelenek lesznek áldásukat adni a vízvezeték létesítésére is.<sup>889</sup> Az 1898. március 29-án megtartott közgyűlés így megszavazta a polgármester indítványát és elrendelte *„a város lakossága vízszükségletének kielégítése és ezzel kapcsolatos közegészségi érdekek előmozdítása céljából”* a *„Szombathely városának egész beépített területét felölelő”* vízvezeték kiépítését. A csatornázásról hozott határozathoz képest azonban jelentősen romlott a szavazati arány. Míg korábban csak 1 képviselő ellenezte a polgármester tervét, ezúttal 17-en szavaztak nemmel. A vezeték – Éhen Gyula javaslatát támogatva – nem az akkori 17 ezres lakosságra tervezték, hanem előrelátóan egy 30 ezres város igényei szerint.<sup>890</sup>

A munkálatok költségeit 400.000 Ft-ra becsülték. A később megtartott versenytárgyalás annyira levitte az árakat, hogy a vízvezeték kiépítéséhez elegendő volt 280.000 Ft-ot előteremteni. A város újra kölcsön felvételére kényszerült. Az 5,3%-os kamatú, 50 éves lejáratú hitelt ismételten a Magyar Jelzálog-Hitelbank folyósította. Az éves törlesztőrészlet 14.000 Ft körül mozgott, s a város kiadásait növelte a vízmű fenntartásának 4.000 Ft körüli költsége is. A hiteltörlesztés fedezetét a vízvezeték használatáért beszedett díjak biztosították. Ebből a város az előzetes számítások szerint a lakások 75%-os rácsatlakozását alapul véve az 1 Ft 50 kr-os vízdíjak mellett évenként átlag 19.500 Ft bevételt remélt, s a törlesztőrészlet kiegyenlítése után még fennmaradó 1.500 Ft bevételt tartalékalap képzésére kívánta fordítani. A hiteltörlesztés fedezetét a vízvezeték használatáért beszedett díjak biztosították. A hálózat bővítéséhez 1901-ben és 1902-ben további, a korábbinál kisebb összegű kölcsöntőkét szavazott meg a közgyűlés. A nagy kiadások, a város fokozatos eladósodása ekkor még nem éreztette hatását, a városi hatóság nem emelte a polgárok adóját. Az eladósodásának rémképe mégis sokakban félelmet keltett. Ezért tudott Dr. Markovics Gyula ügyvéd tiltakozó mozgalmat szervezni, és híveket toborozni a vízvezeték és a

csatornázás megvalósítása ellen. A 800 elégedetlen polgár aláírásával ellátott petíciót azonban a városvezetés figyelmen kívül hagyta. Az ügy többszöri fellebbezés után végül a belügyminiszternél kötött ki, aki a város oldalára állt, s a közgyűlés jogszerű határozatait jóváhagyta.<sup>891</sup>

Az „Árlejtési hirdetmény”-eket 1898. májusában több lapban is közzétették. Helyi sajtóorgánumok mellett az országos terjesztésű Vállalkozók Lapjában, és a bécsi Bauindustrie-Zeitungban is megjelent a város felhívása. A beérkezett három komoly pályázat közül a felállított szakbizottság a legolcsóbb, 218.896 Ft-os ajánlatot, a Budapesti Szivattyú- és Gépgyár részvénytársasággal alkalmilag társult Wunsch Róbertét javasolta a városi tanácsnak elfogadásra. A döntésben a kedvező áron kívül szerepet játszott a két cég ismertsége, és Wunsch Róbertnek a csatornázások alkalmával már tapasztalt megbízhatósága is. A két elutasított pályázó Rumpel és Waldek, valamint Knuth Károly budapesti vállalkozók voltak. A szerződésben foglalt összeg a teljes vízvezeték kiépítésének árát tartalmazta – beleértve a magánhasználatra szánt vonalakat is –, de nem vonatkozott a már elkészített kútra és a beszerzendő szivattyúkra. A kivitelezők a szerződésben 5 éves üzemben tartási garanciát vállaltak. A város közgyűlése 1898. május 31-én hagyta jóvá a vállalkozókkal kötött szerződést, melynek értelmében a vízműnek az év végére el kellett készülnie.<sup>892</sup>

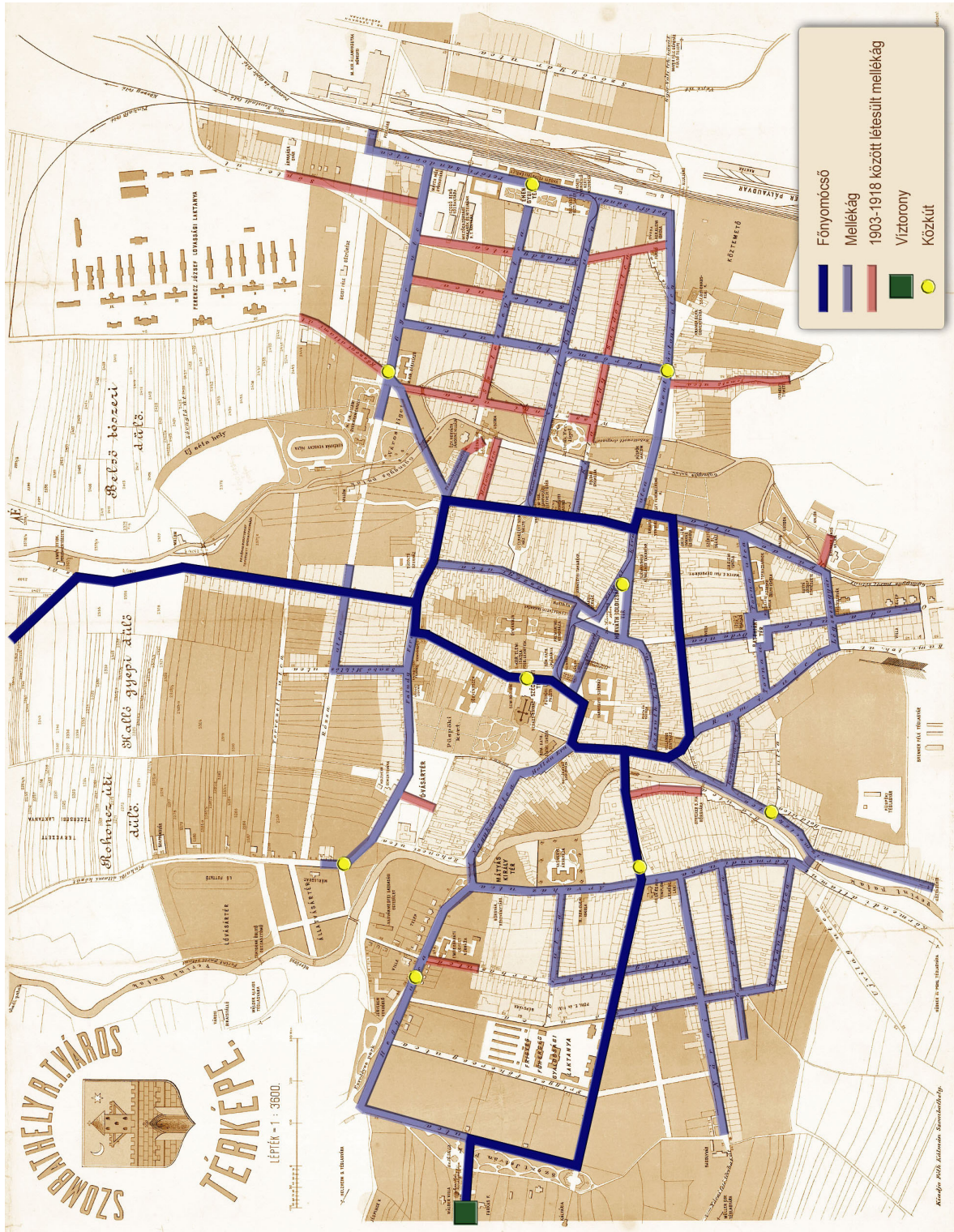
A vízmű technikai berendezéseit szállító fővállalkozó a Lang Lajos igazgató vezetése alatt álló Budapesti Szivattyú- és Gépgyár volt. A kivitelező cég a munkák ideje alatt a „Szombathelyi Vízmű Építési Vállalat” nevet használta. Építésvezetőként Schönhoffer Gusztáv, majd Erhardt Károly és Schuster József tevékenykedett Szombathelyen. Wunsch Róbert cége – a csatornázási munkákkal egyidejűleg – a vízvezetéknel szükséges betonozási munkákat végezte a gyűjtőkútnál, és a víztoronynál. A vízvezeték építését a Magyar Királyi Országos Vízépítési Igazgatóság Közegészségügyi Mérnöki Osztálya képviselőjében Riedl Frigyes, a város részéről Szilárd Emil főmérnök felügyelte.<sup>893</sup>

A vízvezetéki csövek fektetése a csatornahálózat kiépítésével párhuzamosan történt, a munkálatok 1898 júniusában vették kezdetüket. Az első 400 méteres szakaszt a városba északról érkező Paragvári utcában fektették le, augusztus végén.<sup>894</sup> November közepére elkészült a gyűjtőkút, folyamatban volt a szivattyúházi gépek szerelése és a víztorony építése. A csőhálózat gyakorlatilag készen állt, a közkutakat felállították. A szerződésben vállalt rövid, 6 hónapos határidő december 15-én járt le. A város építési szakbizottsága, Riedl Frigyes és a vállalkozók képviselői ezen a napon az egész rendszert átvizsgálták, és „*egyhangúlag konstataáltak a vízvezeték üzemképes állapotát.*”<sup>895</sup> Két hetes próbaszivattyúzás után a hálózat 1899. január 1-én lépett hivatalosan működésbe, több mint 200 lakásban jelent meg a „*kristálytisza, üdítő és egészséges*” ivóvíz.<sup>896</sup>

1899-ben tovább bővítették a vezetéket, és folytatták a házak bekötését.<sup>897</sup> 1900 után már többnyire csak házi vezetékeket készítettek. 1902-ben a város szerződést kötött a MÁV-val, a kazánok működtetéséhez napi 200 m<sup>3</sup> jó minőségű víz szolgáltatását vállalva. A bővítések folytán a kapacitás további fejlesztésére volt szükség. A két túlterhelt elektromos szivattyú mellé ezért beszerettek egy tartalék benzinmotort. A galériák meghosszabbítása, a víznyerő terület kiszélesítése érdekében közel három holdnyi ingatlant is kisajátított a város. E tényezők tovább növelték a kiadásokat, s a pénzügyi tartalékok elapadása következtében a város takarékoskodásra kényszerült. Az eredeti tervekhez képest így a városlakókra is nagyobb terhek hárultak. Kezdetben minden lakásba díjmentesen, a város költségére kötötték be a vezetéket, és szerelték fel az ingyenes csapot és kagylót, azzal a hivatalosan is deklarált szándékkal, hogy az emberek idegenkedését leküzdjék. A keretek fokozatos kimerülése miatt azonban 1899 tavaszától ezen módosítani kellett, és a házi vezetékek árának egy részét a lakosságra hárították. A hálózatra történő csatlakozás ettől kezdve már nem volt olcsó mulatság, ezért a tanács – a csatornázási kölcsönhöz hasonlóan – a Szombathelyi Általános Takarékpénztár 10 éves lejáratú kölcsönét kieszközölve kedvezményes hitelt biztosított mindazoknak, akik vállalták, hogy 1899 folyamán bevezetik a vizet otthonaikba. A városi épületekbe (iskolákba, a gyámoldába, a szegényházba, bérházakba) – a csatornához hasonlóan – a város köttette be a vízvezetéket. A házi vezetékek létesítését a tanács engedélyezte.<sup>898</sup> 1903-ban a város nehéz anyagi helyzete miatt beszüntették a házi vezetékek bekötésénél motivációs céllal korábban alkalmazott kedvezményeket, megállapítva egyúttal, hogy a város szándékainak megfelelően a vízvezeték *„hasznossága már köztudatba ment.”* Ettől kezdve minden költség a lakás tulajdonosát terhelte.<sup>899</sup>

A hálózatot a minisztériumi szakemberek több alkalommal is átvizsgálták, s egy-két hiányosságot pótolattak az 5 éves jótállást vállalt Budapesti Szivattyú- és Gépgyárral. A Szombathely tulajdonát képező vízmű működtetéséért a város 1898-ban 4.800 koronát fizetett azt üzemeltető cégnek, mely 1899-ben már 14.000 koronát követelt. A város képes volt ennél jóval olcsóbban üzemben tartani a vízvezetéket, ezért a hálózat kezelését 1901 elején átvette, a fenntartáshoz szükséges eszközöket és szerszámokat pedig megvásárolta. A vízművet ettől kezdve az újonnan létesített, városi alkalmazásban álló személyzet kezelte. A város a vízművet az öt éves jótállási idő letelte után, 1903 decemberében alapos felülvizsgálat után vette át véglegesen a kivitelező vállalattól.<sup>900</sup> A vízvezetéket a századfordulóra a város minden jelentős és kiépült utcájába bevezették, bár a hálózat a csatornánál 2,5 kilométerrel rövidebb, 20 km hosszú volt. (Az utcák tételes felsorolását lsd. a lábjegyzetben.)<sup>901</sup> (19. térkép)





19. TÉRKÉP SZOMBATHELY VÍZVEZETÉKHÁLÓZATA AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚ IDEJÉN

## A VÍZMŰ MŰKÖDÉSE

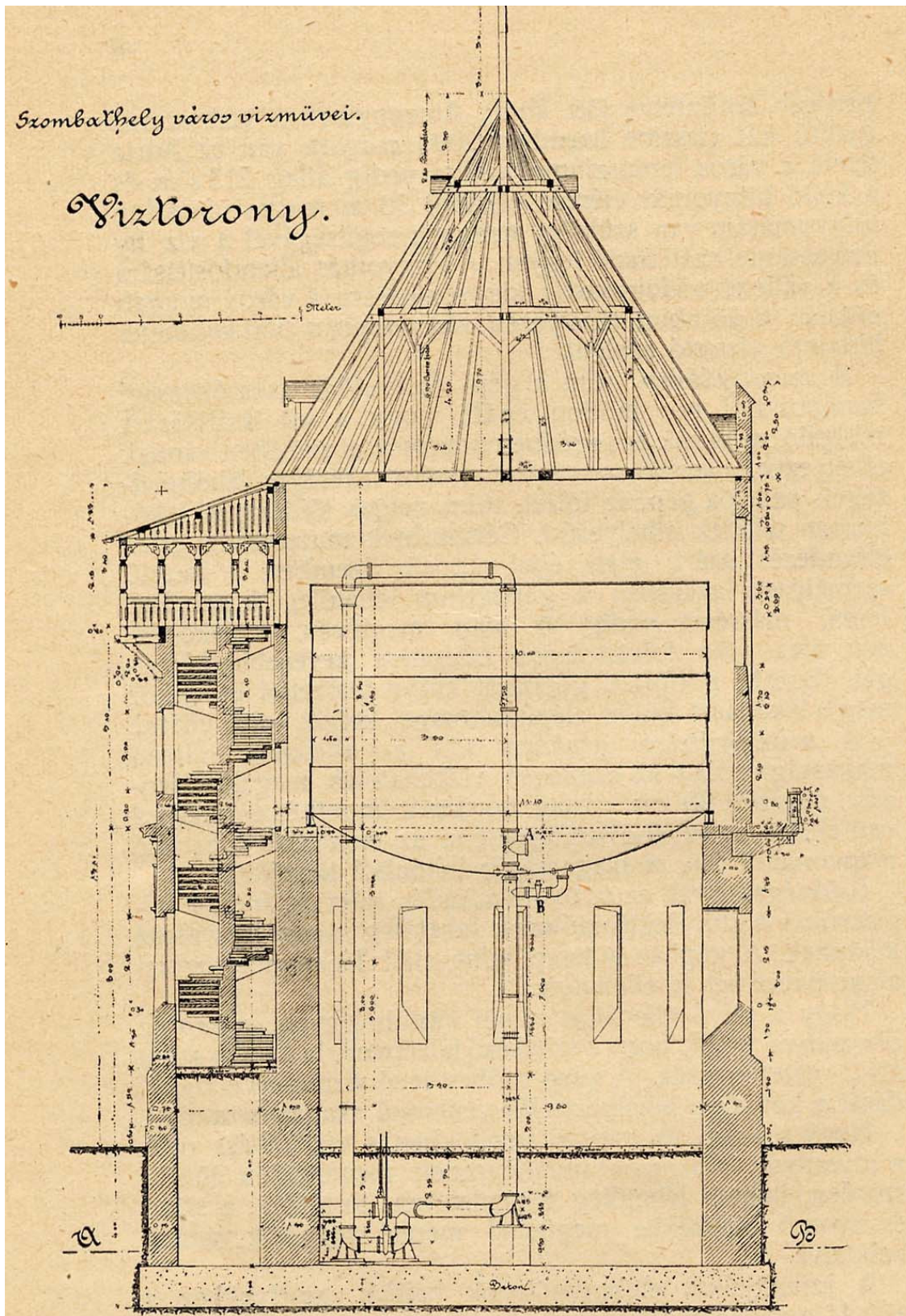
A vízmű a korszakban általánosan elterjedt gyakorlatnak megfelelően három alapvető egységből, a vízgyűjtőből, a csőhálózatból és a víztoronyból állt. Az angol rendszerű vízmű német szabványú csővezetékekkel létesült. A vízgyűjtés a domb- és hegyvidéki tájakon gyakran alkalmazott eljárással, galériában (földalatti tároló-medencében) történt. A létesítményt Szombathelytől északra, a Perint patak völgyében alakították ki. A próbafúrások által kiválasztott területen a talajvíz egy kavicsos rétegben tárolódott, illetve lassan áramlott a Kőszegi-hegységtől Szombathely felé. A galéria vízszintesen elnyúló csőrendszerét ebbe a 7-8 méter mélyen fekvő kavicsrétegbe fektették. A csövek fölé 50 cm vastagságban ökölnyi nagyságú mosott kavicsréteget terítettek, majd visszatemették a talajt a kiásás sorrendjében. Mivel a víz nagy területen, de viszonylag vékony rétegben oszlott el, a kutak hozamát nem mélyítéssel, hanem a gyűjtőterület vízszintes kiterjesztésével lehetett növelni. A lyukacsos, zománcozott, fél méteres belső átmérőjű kőagyag csövek 690 m hosszan nyúltak el kelet-nyugati irányban. Ilyen hosszúságú létesítmény tudta ugyanis – a próbaszivattyúzások eredményei alapján végzett számítások szerint – a kívánt napi 3.000 m<sup>3</sup>-es vízhozamot biztosítani. (A tervezők az akkor 17.000 lakosságú város 30.000 főre történő növekedésével számolva fejenként napi 100 l vizet vettek alapul) A galéria nyugati szárnya átnyúlt a Perint medre alatt annak túlsó partjára is. Hogy a patakból közvetlenül ne juthasson víz a rendszerbe, a Perint alatt átvezető szakasz 30 m hosszan tömör csőből készült. A galériák fölött a felszínen védterületet alakított ki a város, hogy minden külső szennyeződés bemosódásának elejét vegye. A Perint vizét a galériák közelében felduzzasztották, annak érdekében, hogy a talajvizek a galériától ne áramoljanak el a patak medre felé. (Ez a létesítmény a városon kívül, a csatornaöblítő duzzasztótól északra épült.) A galériába beszivárgó víz a csövekből a gyűjtőkútba folyt, ahonnan elektromos motorral hajtott szivattyúk emelték ki. A szivattyútelep gépháza az épület pincéjében volt elhelyezve. A gépek működéséhez szükséges áramot a VEMR ikervári vízerőművétől vezették ide. A szivattyúkat a Budapesti Szivattyú- és Gépgyár, a tartalék benzinmotort a szombathelyi Mayer E. és Fiai cég készítette. Az 500 V feszültségű, 30 A egyenárammal működtetett triplex szivattyúk felváltva üzemelve másodpercenként 20 liter vizet szívtak fel és nyomtak a városba vezető csőbe. Az első években napi 18 órán át, majd 1902-től, a MÁV műhely hálózatra csatlakozásával a zavartalan vízellátás érdekében már napi 24 órán át üzemeltek a gépek.<sup>902</sup>

A főnyomócső a szivattyútelep határáig 325 mm átmérőjű volt, a városba érve 225 mm-re szűkült. A vezeték a Faludy Ferenc utcában kettéágazott és kelet felé a Király-Hoszá-Kereszt, nyugati irányban a Szily-Iskola-Kiskar utcán át a belvárost övszerűen körbefutva az Óperint utcában újra egyesült, és a város nyugati felén magasodó víztorony felé folytatta útját. Erre a

központi gyűrűre négy öv fűződött fel. A keleti és a déli városrész ellátására egy-egy 125 mm-es öv szolgált, míg a nyugati városrészt egy 225 és egy 125 mm-es vezeték ölelte körbe. A hálózat keringő (cirkulációs) rendszerű volt. A négy kisebb övet, illetve a fő- és mellékvonalainak végpontjait, ahol arra lehetőség kínálkozott összekötötték. Így ezekben a csőszakaszokban szabadon áramolhatott a víz. A külső utcák felé sugarasan haladt a vezeték, s mivel ezek a szakaszok csak egy irányból kaptak vizet, rendszeresen meg kellett nyitni a tűzcsapokat, hogy a csőben megálló víz felfrissülhessen. A vezetéket átlagosan 1,5 méterrel a felszín alá fektették. Az utcai vezetékek öntöttvasból, a házi csatlakozások ózozott ólomcsövekből készültek. A 225 mm átmérőjű városi főnyomócső 3 méter hosszú, egyenként 210 kg súlyú karimás öntöttvas csőidomokból volt összeillesztve. A rendszerben ún. tolózárakat is elhelyeztek, ezekkel szükség esetén ki lehetett iktatni a hálózat egyes szakaszait. A város forgalmas pontjain 9 vezetékes vizet szolgáltató közkutak állítottak fel, miközben a régi ásott közkutakat betemették. A vezeték mentén 100-130 méterenként állt egy-egy tűzcsap („hydráns”). A századfordulón városszerte 95, később 132 tűzcsap segítette a tűzoltóság hatékony működését. Az Angliában, Franciaországban és Németországban elterjedt minta szerint nem felszín alá süllyesztett, hanem ún. feltalaj tűzcsapokat alkalmazták, melyek tűz esetén könnyen megtalálhatóak voltak. A gyakorlati tapasztalatok gyorsan bebizonyították, hogy a hidrások a tűzoltásban felbecsülhetetlen segítséget nyújtanak, de emellett utcalocsolásra is használták őket.<sup>903</sup>

A víztorony a várost nyugatról határoló dombosor 231,7 méteres magaslatára épült, a helyiek kedvelt pihenő- és szórakozóhelye, a Szent István park szomszédságában. A napjainkig létező épület eredetileg kilátóként is funkcionált. A vizet egy 500 m<sup>3</sup>-es szegecselt kovácsoltvas tartály tárolta. Az itt összegyűlő vízkészlet a nyomás biztosításán túl tartalékot is képezett a napi csúcsfogyasztási időszakra, illetve tűzvész esetére. A városközpont átlagos magassága 213 m volt, így a 243 m magasban tárolt víz megfelelő hidrosztatikai nyomást gyakorolt a hálózatra, a toronyból a város felé kiinduló 325 mm átmérőjű nyomóvezeték közvetítésével.<sup>904</sup>

A vízművek működtetésére – a mérnöki hivatal felügyelete alatt – a város vízvezetéki felügyelőt (Witálsz Márton), szerelő-ellenőrt (Ecsedi Imre), két szivattyúházi gépészt (Szűcs Mátyás, Harangozó István) és egy fűtőt (Király Károly) alkalmazott. A vízvezetéki felügyelőséghez telefonon is be lehetett jelenteni a sürgős panaszokat. Az iroda telefonösszeköttetésben állt a szivattyúházzal is. A víztoronyban elhelyezett szintmérő a mérnöki hivatalban és a szivattyútelepen állandóan jelezte a tartalékolt víz mennyiségét. A vízvezeték működtetését az 1899-ben belügyminiszteri jóváhagyást nyert szabályrendelet előírásai alapján végezték. A helyi mérnöki hivatal és a budapesti vízművek tapasztalatcsere céljából kapcsolatot tartottak fenn. Hogy a legfris-



14. KÉP A SZOMBATHELYI VÍZTORONY METSZETI RAJZA

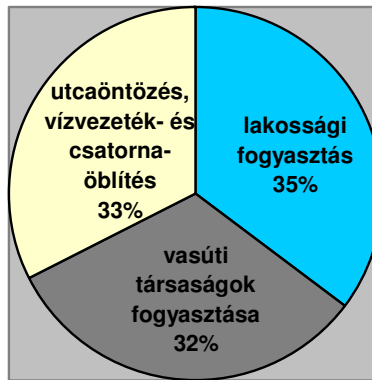


*15. KÉP A SZOMBATHELYI VÍZTORONY KORABELI KÉPESLAPON*

sebb műszaki eredményekkel lépést tudjon tartani a város, Bodányi Ödön főmérnök részére merendelték a *Journal für Gasbeleuchtung um Wasserversorgung* című szaklapot.<sup>905</sup>

A magánfogyasztók kezdetben a felhasznált víz mennyiségétől függetlenül 20 fillér átlányt fizettek a szolgáltatásért, mert a városnak nem volt pénze vízórákat felszereltetni. Ez a gyakorlat azonban nem ösztönözte takarékosagra a lakosságot, ezért a képviselőtestületi közgyűlés 1902-től kötelezővé tette a vízórák használatát. A város a Breslauer Metallgiesserei gyártól, illetve meghatalmazottjuktól, Kuncz Ferenc prágai mérnöktől vásárolta a legtöbb vízórát, mert a lefolytatott mérések szerint ezek a Wolf-rendszerű mérők bizonyultak a legmegbízhatóbbnak. Az órák hitelesítését a város főmérnöke végezte, az e célra létesített „vízmérő próba állomáson”. A vízórák felszerelése után a város új, kedvezőbb díjszabást léptetett életbe. A magánfogyasztók ettől kezdve 16 fillér/m<sup>3</sup> áron kapták a vizet. „Emberbaráti és tanügyi” épületek esetében szociális megfontolásból külön tarifát állapítottak meg, az ilyen intézmények a csak a piaci ár felét fizették a szolgáltatásért. A vasúti társaságok a gőzmozdonyok számára 12 f-es egységáron jutottak vezetékes vízhez. Eközben 1 m<sup>3</sup> víz előállítása 11 f-be került, tehát a város igen szerény árréssel dolgozott. Az 1910-es évekre a lakossági felhasználók díjfizetési kötelezettsége 24 f/m<sup>3</sup>-re nőtt, ám ez országos összehasonlításban még így is a legalacsonyabb árak közé tartozott (Aradon 56, Eperjesen, Szolnokon 40, Marosvásárhelyen 36, Brassóban 32, Győrben, Komáromban, Kaposváron 30, Sopronban 28, Pozsonyban 27 f volt a tarifa). A háború okozta gazdasági nehézségek közepette az inflációt kompenzálására 1918-ban 40 f-re emelték a vízdíjat, de ez a tarifa is az országos átlag alatt maradt.<sup>906</sup>

A századfordulón a vezeték évente 440.000-450.000 m<sup>3</sup>, az 1900-as években 560.000-600.000 m<sup>3</sup>, a világháború idején 600.000-670.000 m<sup>3</sup> vizet szolgáltatott. A vízfogyasztás kb. 35-40 %-a esett a lakossági fogyasztókra, hozzávetőlegesen 30-30%-a a vasúti társaságokra, illetve utcalocsolásra, a csatornák és a vízvezetéki csőhálózat öblítésére. (14. ábra) A napi csúcspolyasztás nyaranta 1.700 m<sup>3</sup>, télen 1.500 m<sup>3</sup> körül, a minimális fogyasztás 1.300-1.200 m<sup>3</sup> között alakult. A város növekedésével számolva a csöveket úgy fektették le, s az egész rendszert úgy tervezték, hogy könnyen tudják később fejleszteni. A város jövőbeni növekedésével számolva a galériát eleve túlméretezték, hogy költséges bővítésre itt ne legyen szükség. A 30.000 lakos ellátására alkalmas galéria bő vízhozamát ezért évekig nem is tudta kihasználni a város. A hozzávetőlegesen 20 km hosszú hálózat létesítésére 1900-ig 550.000 koronát fordítottak, a legnagyobb összeget a csőhálózat kiépítése emésztette fel.<sup>907</sup>

14. ÁBRA A VÍZFELHASZNÁLÁS SZERKEZETE, 1907<sup>908</sup>

A vízvezeték a csövek rendszeres öblítése, a gyűjtőkutak és a víztartály időszakos tisztítása mellett megbízhatóan működött. Csak a kezdeti időszakban fordult elő, hogy a rosszul kiépített, vagy szabálytalanul víztelenített szabadban futó házi vezetékek befagytak.<sup>909</sup> Jelentéktelen (pl. vasas) szennyeződések előfordultak, de a rendszer a korabeli viszonyokhoz képest rendkívül tiszta vizet adott. Az országos helyzetet jól ismerő Farkass Kálmán szakvéleményében úgy nyilatkozott, hogy „a szombathelyi vízvezeték az ország legsikerültebb vízművei közé tartozik úgy a víz tisztasága és jósága, mint annak bősége tekintetében”.<sup>910</sup> A modern vízvezeték mintául szolgált az országban. 1899 őszén Magyar Mérnök és Építész Egylet budapesti vízépítészeti szakosztályának ülésén a munkálatokat felügyelő Riedl Frigyes tartott nagyszerű előadást a szombathelyi vízműről. A vízügyi szaktekintély, Kvassay Jenő is elismerő szavakkal nyilatkozott a létesítményről, és „dicsérőleg emelte ki, hogy Szombathely abban az irányban fejlődik, amelyben vidéki városainknak fejlődniök kell.”<sup>911</sup>

A vezetékes vízszolgáltatás megindulása érzékelhetően javította a szombathelyi polgárok életminőségét. A korlátlanul rendelkezésre álló tiszta és egészséges ivóvíz, a fürdőszobák kialakításának lehetősége életmódbeli változásokat indukált. A városlakók gyorsan megkedvelték és megszokták a vízvezeték sokoldalú szolgáltatásait. Különösen az emeletes házak lakói, illetve cselédjei örülhettek, hogy korábbi fáradságos terhüktől megszabadulhattak, és többé nem kellett vödörökben felhordaniuk a vizet a lakásokba. Arra is volt példa, hogy tűz esetén egyszerű házcipők segítségével még a tűzoltók kiérkezése előtt el tudták oltani a lángokat. A háztulajdonosok igyekeztek minél előbb rácsatlakozni a rendszerre, mert a vízvezeték nélküli lakásokat

egyre nehezebben lehetett kiadni. A házi vezetékek ezért gyorsan szaporodtak. 1899-ben 466 épületben volt vízvezeték, 1901-re a város kb. 1.200 házából már 601 házba volt bevezetve a víz. 1904-ben 694, 1909-ben 819, 1917-ben 900 ház rendelkezett vízvezetékkel, és többségükben vízmérő is működött. 1912-ben Szombathelyen 6.677 szoba, 2.246 konyha, 623 fürdőszoba, 2.148 klozet, 427 mosókonyha, 350 bolt, 330 műhely és raktár volt ellátva vízvezetékkel. A legnagyobb arányban a frekventált belvárosi utcák házai csatlakoztak a vezetékre, míg a többnyire a szegényebb lakosságot tömörítő külvárosi utcákban (Plébánia, Kövi, Nagykár, Vízmellék, Komárom, Szabó Miklós, Rózsa, Temető, Tizenháromváros) ritkábban vették igénybe a szolgáltatást. Fizetőképes kereslet hiányát jelzi, hogy az 1910-es években 62 olyan vezetékkel ellátott házat tartottak nyilván a városban, ahol a takarékoság jegyében egész évben meg sem nyitották a csapokat. A „*munkás osztály*” és a „*kis emberek*” lakóhelyein általában 3-4 lakásra jutott egy WC, és 4-5 lakásra egy mosókonyha. Bár a különböző társadalmi rétegeknek eltérő színvonalú és kényelmi fokú szolgáltatás igénybevétele jutott osztályrészül, döntő jelentősége volt annak, hogy az utcai közutak elvileg minden városlakó számára ingyenesen hozzáférhetővé tették a tiszta ivóvizet, így a vízvezeték áldásos hatása széles körben érvényesülhetett.<sup>912</sup>

A szombathelyi vízmű nem működött nyereségesen. A vízdíjából származó bevétel a századfordulón 40.000 korona körül alakult, ami nem fedezte a kiadásokat, azaz a beruházás fedezetére felvett kölcsön törlesztő részleteinek és a működési költségeknek együttesen 50.000 koronát meghaladó összegét. Az 1900-as évek folyamán a vízmű rendszeresen évi 10.000 koronás hiánnyal zárt. A rendszer nyereséges működésének esélyeit rontotta, hogy a város az iskolák, középületek és a gyalogsági laktanya vízellátását ellenszolgáltatás nélkül vállalta, s a fogyasztás egyharmadát kitevő utcalocsolás és csatorna öblítés sem hozott bevételt. A rentabilitást csak egy drasztikus vízdíjemeléssel, vagy az biztosíthatta volna, ha a lakosság legalább 2/3-a a rendszerre csatlakozik, s ezáltal lényegesen növekszik a bevétel. A vízvezeték bekötését azonban nem lehetett mindenki számára kötelezővé tenni, s a város nem akart élni az áremelés eszközével sem. A vízmű vesztesége így 1910-ben már meghaladta a 26.000 koronát, amihez hozzájárult, hogy a víz ára (16 f/m<sup>3</sup>) alatta maradt az előállítási önköltségnek (17 f/m<sup>3</sup>). A vízműpénztár hiányát a város kezdetben a házipénztárból egyenlítette ki, majd az 1910-es évek elején két alkalommal is kölcsön felvételéhez folyamodott. Végleges és megnyugtató megoldást keresve a közgyűlés 1912-ben tervbe vette, hogy a fogyasztás ösztönzésére új típusú tarifapolitikát vezet be, s vízhasználati díjat vet ki minden vízvezetékkel ellátott házra, függetlenül attól, hogy a lakók részéről mutatkozik-e tényleges fogyasztás. A későbbiekben letettek e szándékról, s helyett 1912-ben 24 fillérre emelték a vízdíjat, 1913-ban pedig bevezették a lakberek után kivetett 2%-os ún. csatornajáru-  
l-



kot. Az új adónem évi 40.000-50.000 K bevételét teljes egészében a vízmű rendelkezésére bocsátották, így a pénztár ettől kezdve évi 20.000-30.000 K nyereséggel zárt.<sup>913</sup>

A Szombathelyen alkalmazott tarifapolitika világosan bizonyította, hogy a korszakban a város vízművét elsősorban közegészségügyi-közjóléti intézménynek és nem nyereségtermelés céljából fenntartott üzleti vállalkozásnak tekintette.

#### **A VÍZVEZETÉKI HÁLÓZAT BŐVÍTÉSE A SZÁZADFORDULÓTÓL AZ ELSŐ VILÁGHÁBORÚIG**

Éhen Gyula infrastruktúra-fejlesztő programjának lezárulta után a város az igényekhez és lehetőségekhez igazodva folyamatosan bővítette a vízvezetékét, a mérnöki hivatal kivitelezésében. A vezeték kiépítését legtöbbször a gyorsan fejlődő keleti városrész közművesítéséből korábban ki maradt utcáinak lakossága kérvényezte. Az 1900-as évek elejétől általános gyakorlattá vált, hogy a város az új utcák bekapcsolása alkalmával a csatorna és vízvezetéki hálózatot egyszerre építette ki. Ezt egyrészt az az indokolta, hogy a csatorna megfelelő öblítését csak a vízvezeték megléte garantálhatta, másrészt a közművesítési és az azt követő burkolat-helyreállítási munkálatokat a rentabilitás szempontjából is célszerű volt egy füst alatt lebonyolítani. A bővítési munkálatokat 1906-ig a város a csatorna alapból fedezte, ettől kezdve azonban már kölcsönök felvételére szorult. 1912-től a csatornázáshoz hasonlóan a vízvezeték kiépítésére felvett kölcsönök törlesztését is a háztulajdonosokra hárította a város. Az érintetteknek egészen addig kellett fizetniük a város helyett a törlesztő részleteket, amíg az utca 2/3 részben ki nem épült, és városi kezelésbe nem kerül. Ez a gyakorlat a város azonnali megterhelése nélkül biztosította a település az infrastrukturális hálózatának folyamatos fejlesztését.<sup>914</sup>

A vízvezetéki hálózat bővítése a csatornával párhuzamosan 1903-ban, a Temető utcában indult meg, majd 1904-ben a Wesselényi utcában folytatódott.<sup>915</sup> Az itteni háztulajdonosok garantálták a városvezetésnek, hogy a vízvezeték elkészülte után teljes számban rácsatlakoznak a hálózatra, mert *„a kutak víze az állandó magas talajvíz miatt alig élvezhető, s ... több ízben hagymázos betegedési esetek fordultak elő.”*<sup>916</sup> 1903-ban rákötötték a rendszerre a gyermekmenhelyt is. 1904-ben a Kisfaludy utcában a Gyöngyös árapasztójától a Vörösmarty utcáig, majd 1906-ban egészen a Nádasdy utcáig hosszabbították meg a hálózatot. 1906-ban a Nádasdy utcának a Széll Kálmán és Szentmárton utca közti részén, valamint a Faludy Ferenc utcától az Óvásár tér déli oldaláig, majd a 13 város utcától a Geiszt-féle gőzfürdőig épült ki a rendszer. 1907-ben a Légszeszgyár utcában Brenner János villájáig bővítették a hálózatot, 1908-ban a Rózsa utca folytatásában, 1909-ben a Szelestey utcának a Vörösmarty és Wesselényi utca közti szakaszán, és a Wesselényi utcának a Kisfaludy utca és a Széll Kálmán közötti részén is kiépítet-

ték a vezetéket. 1910-1911-ben a Söptei utca Gyár és Szelestey utca közötti részét kapcsolták be a hálózatba. 1911-ben a Malom utcában Geiszt Lajos gőzmalom tulajdonos kérésére létesül főcsövezeték, majd a Pohl gépgyár kérvénye alapján a Hegy utcából kiágaztatva a Kórház utcában épült vezeték a gyártelepig, elsősorban tűzvédelmi célzattal. 1912-ben a Bábaképezdétől a Kőszegi út végén álló házig fektették le a csöveket, 1914-ben a Nádasdy utca újonnan megnyitott északi részén, a Szelestey és Gyár utca között. A következő évben a Híd utcában a nagy vízigényű Stricker-féle bőrgyár telepéig hosszabbították meg a vezetéket, majd 1916-ban a Söptei úton az Export Malomipar Rt fokozottan tűzveszélyes létesítményeihez. Az 1910-es években felvetődött a városvezetés részéről, hogy a vízvezetéket a vasúton túli városrészen, a Sas és a Szövőgyár utcákban is időszerű lenne kiépíteni, de anyagi problémák miatt a javaslatot elvetették. A hálózat hossza így 1903-1918 között mintegy 3 kilométerrel nőtt, ezzel az utcai fővezetékek hossza hozzávetőlegesen 23 kilométerre emelkedett.<sup>917</sup>

#### **AZ 1908-AS TÍFUSZJÁRVÁNY ÉS A VÍZMŰ**

A csatorna és a vízvezeték kiépültétől a közvélemény látványos eredményeket várt, a közegészségügyi helyzet azonnali javulását remélve. Az előzetes várakozásokkal ellentétben azonban a tífusz mégsem tűnt el egycsapásra a városból, hanem nagyjából a korábbi évekhez hasonló arányban továbbra is jelen volt, évente néhány megbetegedést előidézve. A betegség leginkább azokban az utcákban, illetve házakban ütötte fel fejét szórványosan, ahol a megszokást követve továbbra is kútvizet fogyasztottak. Évente átlagosan 10-20 esetet fordult elő, míg 1906-ban 30-nál több megbetegedést és 6 halálesetet is regisztráltak. A szakértői vizsgálatok 25 esetben állapították meg, hogy a tífusz kórokozó fertőzött kutakból juthattak a megbetegedettek szervezetébe.<sup>918</sup> A gyanú árnyéka ennek ellenére a vízvezetésekre is rávetült, ezért a város Ferenczy József műegyetemi tanárral elemeztette a vízmintákat. A vizsgálati eredmények megnyugtatóak voltak, a tudós kijelentette, hogy a rendszerből vett minta *„bakteriumokat nem tartalmaz, teljesen kifogástalan minőségű jó ivóvíz.”*<sup>919</sup>

1908. januárjában a városban újabb hastífuszos megbetegedések történtek, egy-egy utcára koncentrálódóan. A korábbi években megszokottaktól eltérően azonban már nem csupán külvárosi, kútvizet fogyasztó utcában fordultak elő fertőzések, hanem a város szívében fekvő, vízvezetékekkel ellátott körzetekből (Kőszegi, és Széll Kálmán utca) is jelentettek betegeket, elsősorban a cselédség köréből. *„Ez a körülmény kelti az aggodalmat a városban, és egyre szélesebb körökben talál hitelre az a föltevés, hogy a városi vízvezeték vize idézi elő a meglehetősen gyakori megbetegedéseket.”* írta a Vasvármegye, sürgetve a vezetékes víz bakteriális vizsgálatát.<sup>920</sup> A

polgármester a kedélyek megnyugtatóására 1908. januárjában a fél évvel korábbi vizsgálatot megismétlendő mintákat küldött a kolozsvári egyetemre, ahol kimutatták, hogy a víz bacillusmentes.<sup>921</sup> Ennek ellenére január folyamán újabb és újabb, egymástól távol eső utcákból (Szent Márton, Kórház, Kossuth, Faludy, Hollán, Söptei, Király, Szily, Torna, Hosszú) jelezték a betegség felbukkanását, és három haláleset is történt. A megbetegedések száma ugyan egyelőre nem öltött tömeges méreteket, de a kór szétszóródott a városban.<sup>922</sup> A vízvezeték gyanúsítók mellett sokan voltak, akik a faluról behozott, gyakran „hamisított”, felvizezett, illetve nem kellő higiéniával kezelt tejet és tejtermékeket okolták. Mások a házi kutak használatának veszélyeire hívták fel a figyelmet, emlékeztetve arra, hogy a téli időszakban, a fagy elleni védekezés miatt lezárt nyitott helyen levő csapok helyett sokan kútvizet fogyasztanak.<sup>923</sup>

A magas lázzal, kiütésekkel, hasmenéssel, bélvérzéssel és az esetek 15-20 %-ában halállal végződő betegség terjedése érthető módon felzaklatta a lakosságot. A félelem légkörében józan ésszel valószerűtlennek tűnő rémhírek kaptak lábra. Egyesek tudni vélték, hogy egy Horváth Laci nevezetű egyén öngyilkos lett, beleölve magát a víztorony tartályába, és oszlásnak indult teteje fertőzte meg a rendszert. E történetről értesülve a Kronstadter Zeitung világgá röptette a hírt. A hírlapi kacsát tovább szöve a „jólértesültebbek” még arról is tudomást szereztek, hogy valahol egy kisujjat, egy másik lakásban pedig egy szemgolyót folyattak ki a csapból a háziak. A rendőrség ugyan a sajtóban is cáfolta az alaptalan híreszteléseket, de a megrettent, és a vezetékes víz iránt bizalmatlanná vált polgárok körében sokan mégis inkább újra kútvizet kezdtek inni. Az évek óta használaton kívül álló, állott vizű kutak növekvő arányú használata még veszélyesebb következményeket vetített előre.<sup>924</sup>

Mivel a betegség terjedéséért – részben megalapozatlanul – a korszakban szinte kizárólag csak a rossz ivóvizet okolták, és más városokban, így a közeli Sopronban is előfordult már, hogy a vízvezeték megfertőződése okozott járványt, a városvezetés logikus következtetésként, illetve a közvélemény nyomásának engedve a vízszolgáltató rendszerben kereste a hibát. A helyszíni vizsgálatok azonban nem találtak arra utaló nyomokat, hogy a galériák megfertőződtek volna, illetve, hogy a Perint patak lenne a szennyeződés forrása. A járvány február és március hónapokban csillapodni látszott, bár újabb halálos áldozatokat szedett. Áprilisban a kór terjedése azonban hirtelen járványos méreteket öltött, a város szinte minden utcájából jelezték a kór felbukkanását. A három hónapon át tomboló járvány 512 embert betegített meg és 54 halálos áldozatot követelt. A betegeket ideiglenesen berendezett járványkórházakban ápolták. A megbetegedések volumene magyarországi viszonyokhoz mérten példátlanul nagy volt, talán csak az 1890-1891. évi pécsi járványhoz lehetett hasonlítani. (Ott annak idején bebizonyosodott, hogy a vízvezetéki csövek

rossz tömítése miatt szennyvízzel fertőződött a rendszer.) Az eluralkodott pánikhangulatban a járvány okait keresve – továbbra is konkrét bizonyítékok nélkül – áprilistól újra a vízvezetékre terelődött a gyanú. A megingott közbizalom hatására a városvezetés azonnal elrendelte a vezetékes víz bakteriológiai vizsgálatát, s a víznyerő galériák Perint patakhoz közel eső részét lezáratta. A városvezetés a Közegészségügyi Mérnöki Osztálytól is szakmai segítséget kért a vízvezeték esetleges hibáinak felderítésére. Rékay Frigyes vízmű-szakértő, az Országos Vízépítési Igazgatóság kiküldötte megvizsgálva a helyzetet kijelentette, hogy nem tartja valószínűnek azt a teóriát, hogy a vezetékes víz okozná a járványt. Közben Szombathelyre érkezett Budapestről Dr. Hajós Béla közegészségügyi főfelügyelő, valamint Dr. Bukovszky György a budapesti Fertőtlenítő Intézet igazgatója is. A szakemberek útmutatása alapján a városban rendkívüli óvintézkedéseket léptettek életbe, a szakszerű fertőtlenítés, illetve a járvány további terjedésének megakadályozása érdekében. A polgárokat felszólították a higiéniai szabályok betartására, az ivóvíz felforralására. Szigorúan ellenőrizték a piacok tisztaságát és a forgalmazott élelmiszerek, különösen a tejtermékek minőségét. Az iskolákat bezárták, a polgárság egy része pánikszerűen elmenekült a városból. Az idegenforgalom visszaesett, a vendéglátóhelyek elnéptelenedtek. Akadtak ugyanakkor olyanok is, akik fittyet hánytak az elemi higiéniai követelményekre és továbbra is forralás nélkül itták a vizet, ami megnehezítette a kórokozóval szembeni hatékony küzdelmet. Az Országos Bakteriológiai Intézet szakértője, Aujeszky Aladár több vízmintát szállított Budapestre. A laboratóriumi vizsgálatok ugyan nem mutatták ki a vezetékes vízben sem a tífusz kórokozóját, sem egyéb veszélyes baktériumot, de a mintákat szennyezettnek találták, ezért a rendszert a városvezetés teljesen lezáratta. A város lakosságának ellátására alapos bakteriológiai vizsgálat után átmenetileg ismét engedélyezték néhány régi, de megfelelő tisztaságú kút használatát. A szigorú rendszabályok együttes eredményeként a megbetegedések száma májustól csökkenni kezdett, és június végére a járvány megszűnt.<sup>925</sup>

Ma már nehéz eldönteni, mi is történt valójában. A statisztikailag is alátámasztott korabeli nemzetközi és hazai tapasztalatok egyértelműen azt mutatták, hogy a vízvezeték hathatós védelmet tud nyújtani a tífusz és egyéb vízzel is terjedő betegségek járványos pusztításával szemben. De az is közismert jelenség volt, hogy a modern közegészségügyi létesítmények kiépítése ellenére is előfordultak még tífuszjárványok. A rendkívül virulens kórcsira ugyanis akár belélegzés útján is fertőzött, s megfelelő személyi higiénia hiányában, kútvíz fogyasztása esetén, vagy az élelmiszerek fertőzöttsége folytán a tiszta vezetékes víz ellenére is megbetegedéseket okozhatott. (Az 1910-es újabb szombathelyi járvány sikerrel felderített okai is ezt a megfigyelést igazolták.

Akkor ismételten egy erősen szennyezett vizű kút okozott nagyszámú megbetegedést. A tífusz Szombathelyen időről-időre később is újra megjelent, csakúgy, mint más városokban.<sup>926</sup>

A korabeli körülmények között nem sikerült megnyugtatóan felderíteni az 1908. évi nagy járványt okait, s bár a közmeggyőződés a vízműben vélte megtalálni a bajok eredőjét, nem lehetett kétséget kizáróan igazolni a vízvezeték felelősségét. Az a tény, hogy egész utcasorokban terjedt a betegség, önmagában még nem igazolta egyértelműen a vízvezeték felelősségét. Ez a jelenség magyarázható volt azzal is, hogy esetleg a portékájukat házról-házra járva értékesítő tejárusok hurcolták be a járványt. Éhen Gyula a fertőzés eredetét kutatva a Szombathelyhez közeli Perenye községet tette felelőssé, mely évek óta a tífuszos megbetegedések egyik gócpontja volt, s ahonnan jelentős mennyiségű tejet szállítottak a városba. Feltevését azonban nem sikerült tényekkel alátámasztania. A víznyerő galériáknál ugyanakkor a vízfestéses szivattyúzási próbák kimutatták, hogy a Perint medréből az alatta húzódó csőszakaszba bejuthatott a patak vize, s e konstrukciós hiba révén, illetve a nagy fogyasztás miatt állandósult csúcsra járatás következtében szennyeződés juthatott a rendszerbe. Az alapos és többször megismételt bakteriológiai vizsgálatoknak sem sikerült azonban a tífusz kórokozóját kimutatniuk a vízben. Ha valóban a galériák felől érkezett volna a fertőzés, akkor a tíz éve működő vízvezetéknel korábban is elő kellett volna fordulnia hasonló járványoknak. Feltételezhető továbbá, hogy ha a vízvezeték terjesztette volna szét a betegséget, még tömegesebb, végzetes járványnak kellett volna kitörnie. Egyes szakértők arra is felhívták a figyelmet, hogy a szombathelyi járvánnyal egyidőben az egész megyében tapasztalható volt a tífuszos megbetegedések számának megugrása. A vízvezeték ellenzői azonban – élükön Dr. Markovics Gyulával – kapva-kaptak az alkalmon, s a polgármester, a városi főorvos és a vízműért felelős városi főmérnök fejét követelték. A fegyelmi vizsgálat végül semmiféle mulasztást sem tudott a terhükre írni, bár a közvélemény egy része továbbra is hibáztatta őket a lakosság megfelelő tájékoztatásának elhanyagolása, és a hathatós és gyors intézkedések fogantatásának elmulasztása miatt.<sup>927</sup> Ha a kortársak a valódi felelősöket keresték volna, akkor a rendszert tervező közegészségügyi mérnöki szolgálat szakembereit, illetve személy szerint Farkass Kálmánt érthették volna jogos vádak, bár a szakember – érthető módon – ragaszkodott ahhoz az álláspontjához, hogy *„nem látja beigazolva azt, hogy a tífuszjárvány és a vízvezeték között feltételezett ... okozati összefüggés tényleg fennáll.”* Hajós Béla közegészségügyi főfelügyelő ugyanakkor a vízfestéses próbák eredményére utalva biztosra vette, hogy a galériák Perint vízzel fertőződtek, s a tífuszjárványt e jelenség következményének tartotta.<sup>928</sup> A galériák elhelyezésével szemben egyébként a fertőződés lehetőségének fennállása miatt már 1901-ben megfogalmazta fenntartásait a helyi sajtóban egy magát független szakértőnek aposztrofáló mérnök. A járvány

kitörése után pedig Pirovits Aladár budapesti mérnök fejtette ki a közegészségügyi mérnöki szolgálat tevékenységével kapcsolatos nem éppen hízelgő véleményét a Vasvármegye című lap oldalain. Éhen Gyula ugyanakkor védelmébe vette a polgármestersége idején létesített vízművet, és vitatta, hogy annak tervezője koncepcionális hibákat vétett volna. Az egykori polgármester a műszaki létesítmény elhanyagolásában, rendszeres tisztításának elmaradásában látta a szennyeződés elsődleges okát.<sup>929</sup>

A vízvezeték elzárása, és a viszonylag kevés használható kút miatt kritikussá vált a lakosság ellátása. A vízmű kevesebb mint 300.000 m<sup>3</sup> vizet szolgáltatott. Ivásra csak kútvíz állt rendelkezésre, a WC-k öblítés, az utcák öntözés nélkül maradtak. A város lajtos kocsikkal próbálta enyhíteni a helyzetet. Különösen a vízvezetékkel ellátott belvárosi területen szenvedtek a lakosok a vízhiánytól, a cselédek pedig a sok cipekedéstől, hogy a vizet újra fel kellett hordaniuk az emeletekre. A vízvezeték később újra megnyitották, de az elzárt galériarész miatt a rendszer nem működött teljes kapacitással.<sup>930</sup> A lakosság megingott bizalma is csak lassan állt helyre, a Vasvármegye 1909-ben arról tudósított, hogy „*alig van Szombathelyen, aki vízvezeték vizével oltaná szomját.*”<sup>931</sup> A súlyos méreteket öltő vízhiány már a város ipari létesítményeinek működését is veszélyeztette, ezért voltak olyanok, akik hangot adtak abbéli félelmüknek, hogy a helyzet állandósulása miatt elkerülhetik a várost az ipari beruházók.<sup>932</sup>

### **A VÍZMŰ ÚJJÁÉPÍTÉSE (1908-1913)**

A vízvezetékkel kapcsolatos botrány felhívta a figyelmet a rendszer állandó karbantartásának és tisztításának fontosságára, valamint a kapacitás növelésére irányuló fejlesztések elmaradásából származó veszélyekre. A rohamosan növekvő lakosságú város szükségletei a vízmű létesítésétől eltelt tíz év alatt túlnőttek a lehetőségeken. A vízgyűjtő galéria kapacitása – különösen a Perint alatti galériaszakasz lezárása után – elégtelenné vált. A vízhiány azonban nem egyszerűen a technikai problémák miatt alakult ki. Világszerte ismert jelenség volt ugyanis a korszakban, hogy a tervezők alulbecsülték a városok lakosságának és különösen az egy főre jutó vízfogyasztás emelkedésének ütemét, ezért a rendszereket folyamatosan bővíteni kellett. A járvány tanulságai és a vízhiány miatt Szombathely városa az évek óta elodázott nagy költségigényű bővítési munkálatok megindítását nem halogathatta tovább.<sup>933</sup>

A város vízellátásának megoldására a város 1908 májusában egy szakbizottságot hozott létre. A megfertőződött galéria szakasz végleges lezárása miatt kieső vízmennyiség pótlására, és a lakosság gyors növekedése által támasztott nagy vízigény biztosítása érdekében szükségessé vált új vízforrások bevonása. Egy Belügyminisztériumban megtartott szakmai értekezleten geo-

lógusok, orvosok és közegészségügyi mérnökök javaslatai alapján három alternatív megoldási lehetőség rajzolódott ki a város előtt. Szóba került, hogy északnyugati irányból, Rohonc térségéből hegyi patakok vizét lehetne Szombathelyre bevezetni, ami azonban rendkívüli költségekkel járt volna. Ehelyett a másik két javaslatnak megfelelően egyrészt artézi kutak fúrásával, másrészt új, a Perint medrétől távolabb eső talajvízkészletek feltárásával próbálkoztak. A város lehetőleg olcsó, de biztonságos megoldást keresve lemondott az immár kockázatosnak ítélt galériás rendszer továbbfejlesztéséről. Ehelyett a szivattyúház közelében egy artézi kút, a Perint jobb partján pedig 5 db 8-10 m mélységű kút fúrását rendelték el 1908 júniusában, a munkálatokra felvett 50.000 korona hitelkeret terhére.<sup>934</sup>

A város által szakértőként felkért Kailinger Mihály, a Budapesti Vízmű igazgatója is a mélykutak alkalmazását javasolta. A kutak fúrására a kiváló technikai háttérrel rendelkező, nemzetközileg is elismert Zsigmondy Bélát, az alföldi városok artézi kútjainak kivitelezőjét hívták meg. A szivattyúház mellett fúrt 204 méteres mélykút azonban a kedvezőtlen geológiai adottságok miatt nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. Sem ez, sem a 30-40 méterre mélyített próbafúrások nem adtak elég vizet. Ekkor felvetődött a közeli Dozmat vagy Bozsok község határában található tiszta vizű források hasznosíthatóságának gondolata, de alacsony hozamuk miatt ezek sem nyújthattak volna végleges megoldást. A vízszerezési nehézségek miatt a város ismételten Farkass Kálmán főmérnök segítségét kérte. A szakember javaslatára aztán a város 1909-ben elhatározta, hogy a Perint jobb partján – ahol elégséges talajvízkészlet állt rendelkezésre – 600 méter hosszan, egymástól 20-20 méter távolságra 20 cm átmérőjű, 6-9 méter mélységű csökutakat fúratnak. A galériától független kútrendszer vizét a Perint patak alatt építendő vízhatlan betoncsatornán átvezetett szivornyacsővel szándékoztak a már meglévő vízműtelepre juttatni. A csökutas rendszer olcsóbb megoldást kínált, mint a galéria létesítése, s ez a technika nem járt a talaj megbolygatásával, így kevésbé állt fenn a víz megfertőződésének veszélye. Az új létesítménytől napi 1.000 m<sup>3</sup> vizet lehetett remélni. (Ilyen típusú vízmű működött a korszakban Drezdában is, illetve ehhez a típushoz tartozott a kaposvári 1906-ban üzembe helyezett vízmű is.)<sup>935</sup>

Farkass Kálmán tanácsára a város Zarka Elemér budapesti magánmérnököt, műszaki tanácsost bízta meg a költségvetés és a részletes tervek kidolgozásával. A mérnök által elkészített, és a Közegészségügyi Mérnöki Osztály felülvizsgálatán átesett tervek megvalósítása 1910-ben kezdődött. A 26 kút fúrását a Lapp-Henrik Rt. végezte el. A kutakat vörösfenyő törzsekből készült esztergált, 17 cm külső átmérőjű lyuggatott csövekkel bélelték ki. A bakteriológiai vizsgálatok tanúsága szerint a kiemelt talajvíz igen nagy tisztaságú volt. A betonmunkálatok kivitelezésével 10 pályázó közül a legolcsóbb ajánlatot benyújtó Bernstein, Káldor és Becsey budapesti

céget bízta meg a város, 1910 augusztusában. A cég az év végére elkészítette a felszín alatt 3 méter mélységben húzódó, a Perint patak medre alatt is áthaladó 1,8 m magas, 1,2 m széles 484 m hosszú tojásszelvényű beton csatornát. Ezen keresztül lefektették a 275 mm belső átmérőjű öntöttvas szivornyacsövet, melyen át a csökutak vize szivattyúk igénybevétele nélkül, magától áramlott a vízműtelepre. A kutakat 1911. márciusától csatlakoztatták rá a rendszerre, s az év őszére teljesen befejeződtek a munkálatok. A szivattyútelep gépházát kibővítették, az artézi kutat felszerelték egy külön szivattyúval, s vastalanítás után annak vizét is a városi vezetékbe nyomták. A város felülvizsgálat után, 1913 tavaszán vette át az új üzemegységet a Bernstein, Káldor és Becsey cégtől. Az előmunkálatok és az építési költségek kb. 223.000 K-t, a kutatások és fúrások 46.500 K-t emésztettek fel.<sup>936</sup>

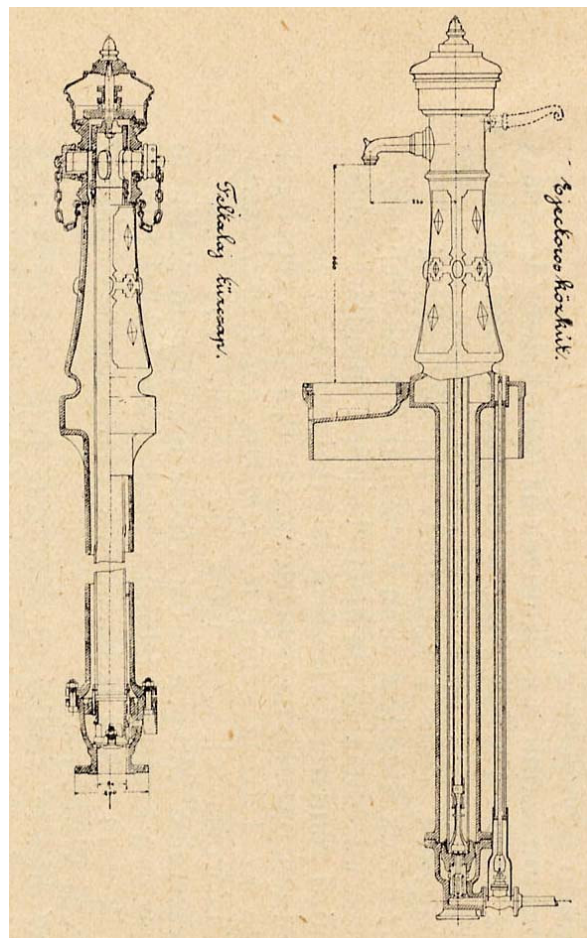
A rendszer működőképességének helyreállítása után a galéria sorsát is megnyugtatóan rendezni kellett. A Perint meder alatti szakasz végleges lezárása mellett szükségesnek mutatkozott a pataktól távolabb fekvő rész „elszigetelése” is. Ennek érdekében 11.000 K költséggel a patak jobb és bal partján 40-40 méteres távolságban egy-egy 70 cm vastag, 3 m mély, 8 m hosszú beton talajvíz-gátat építettek, ami végérvényesen kizárta a folyóvíz galériába áramlásának eshetőségét.<sup>937</sup> A galériaszakasz lezárása miatt kiesett vízmennyiség hiányzott a rendszerből, ezért a város leállította a MÁV és a Déli Vasút felé a vízszolgáltatást. A MÁV 450 m<sup>3</sup>, a déli vasút 225 m<sup>3</sup> napi vízigényének kielégítésére 1911-ben új kút fúrását és innen kiindulva a vasútig egy külön ipari vizet szolgáltató cső lefektetését határozta el a város.<sup>938</sup>

A vízmű kibővítése és a víz tisztaságának megóvása érdekében a város 26 hold védőterületet vásárolt meg a galériák és a kutak felett. Tanulva a múlt hibáiból a vezetékes vizet Budapesten és Kolozsváron negyedévenként bakteriológiai vizsgálatoknak vetették alá. A vezetékes víz 80-120 db/cm<sup>3</sup> baktériumot, a rossz minőségű városi kutak akár ennek kétszázszorosát 25.000 db/cm<sup>3</sup>-t is tartalmaztak. Az 1910-es években a víz minőségét mindvégig kifogástalannak találták, de magas vastartalma miatt gyakran zavaros, sárgásszínű volt, ami zavarta a lakosságot és korlátozta a víz mosásra történő felhasználhatóságát. E kellemetlen jelenség kiküszöbölése céljából 1914-ben a város tervbe vette egy vastalanító berendezés beszerzését, később azonban takarékosági okokból a költséges beruházás elkerülése érdekében inkább lezárták a vasasodást előidéző öt kút.<sup>939</sup> 1916-ban „*a városi vízvezeték gyakori bakteriológiai vizsgálata*” érdekében a város a rendőrség épületében „*vegyvizsgáló állomás*” létesítését határozta el, a labor azonban ténylegesen csak két év múltán kezdte meg működését.<sup>940</sup>

A háború alatt a vízmennyiség növelése ismét szükségessé vált. A hálózatban a víz nyomása gyakran túl alacsonynak mutatkozott és a nyári időszakokban előfordult, hogy a hálózat



nagyfokú igénybevétele miatt az emeleti lakásokba már nem jutott víz. 1916-ban a két túlterhelt szivattyú mellé egy újabb felállítást határozták el, mert a kutak potenciális vízhozamát a szívókapacitás elégtelensége miatt nem tudta a város teljesen kihasználni. Ezen túlmenően a városi főmérnök a nyári időszakban rendszeresen bekövetkező vízhiány miatt a vízbázis bővítését is szükségesnek látta. A termelhető napi 2.520 m<sup>3</sup> vízmennyiség fokozására (a fúrt kúrendszer 1.600 m<sup>3</sup>, a galériák 800 m<sup>3</sup>, az artézi kút 120 m<sup>3</sup> vizet adott naponta) kutatófúrásokat kezdtek a Körmendi út mellett kijelöl új közvágóhíd telkén, és a Nagymezőn, a MÁV vépi vonala mentén. A munkálatokat Lapp Henrik cége végezte 15.500 koronás költséggel. A lakosság ellátása érdekében 1918-ban az ipari nagyfogyasztókat átmenetileg ki kellett kapcsolni a rendszerről. A vízhiány felszámolására a város végleges megoldást keresett. A vízkészletek feltárására megindultak a felmérő munkák, de a háborús viszonyok megakasztották a további fejlesztéseket. A város 1918-ig közel 1 millió koronát ruházott be vízművének fejlesztésébe.<sup>941</sup>



16. KÉP TŰZCSAP ÉS UTCAI KÖZKÚT TERVRAJZA

## ÚT- ÉS JÁRDABURKOLÁS, UTCARENDEZÉS

### A JÁRDABURKOLÁS KEZDETEI

A városokban az utcákat járó gyalogosok kényelmes és biztonságos közlekedését a szilárd burkolatú, könnyen tisztántartható, és az időjárás viszonyosságokkal dacoló járdák garantálhatták. Az 1860-as évek előtt a városi hatóság nem fordított sok figyelmet a járdák kezelésére. Kövezet csak a tehetősebb és igényesebb polgárok ingatlanai előtt létesült, a háztulajdonosok saját elhatározásból. 1865-ben a városban mindössze 301 ö<sup>2</sup> kövezett járda volt. A helyi sajtóban az 1860-as évektől az 1890-es évekig a legtöbbet kritizált jelenség az utak és a járdák botránys állapota volt. A por és sár okozta folytonos közlekedési nehézségek, köztisztasági problémák, illetve a városvezetéssel szembeni elégedetlenség állandóan napirenden volt, megelőzve a közegészségügyi helyzettel és közvilágítással kapcsolatok kritikákat.<sup>942</sup>

A közgyűlési jegyzőkönyvek tanúsága szerint a város 1864-ben tette a kérdés rendezésére irányuló első komoly lépéseket, amikor általános lejtmerést rendeltek el a csatorna- és járdahálózat fejlesztésének előkészítésére. A város által felkért szakemberek – Schwarcz Ede megyei főmérnök és Lorencz József segédmérnök – 1865-re készültek el a felméréssel. A közgyűlés ekkor határozatot hozott a járdakövezés megindításáról. A burkolási munkálatokat a város egy évről-évre megállapítandó munkaprogram keretében kívánta lebonyolítani. Ennek első lépéseként 1865-ben a Kámoni (*ma Szily*), a Kőszegi, és a Forró (*ma Kossuth*) utcai járdák kikövezését rendelték el. A háztulajdonosokat felszólították a munkálatok kiviteleztetésére, és arra, hogy az általános kikövezés megtörténteig gondoskodjanak az elkészülő járdák karbantartásáról. A felhívásnak azonban vélhetően nem sokan tettek eleget, mert ezen utcákban a járdaburkolás csak az 1870-es években indult meg. A város törekvéseinek kudarcára utal az a tény is, hogy a kövezési program folytatásáról az elkövetkezendő években a közgyűlésen szó sem esett.<sup>943</sup>

1867-től, az alkotmányos berendezkedés visszaállításától kezdve a városvezetés ismét nagyobb figyelmet szentelt a járdahálózat állapotának.<sup>944</sup> A helyi sajtó így tudósított a helyi polgárság körében kedvező visszhangra találó kezdeményezésről: „*Örvendetesen tapasztaljuk, hogy egy idő óta járdáinkra több gond fordítatik, a mennyiben tyukszem képző, boka ficzamió kövezetinkre fővenyet hordanak.*”<sup>945</sup> A járdákat olcsó megoldásként egyelőre csak finom szemű homokos, agyagos folyóvízi üledékkel, fővennyel terítették be, de a városvezetés már ekkor deklarálta azt a szándékát, hogy a gyalogjárókat hosszabb távon tartós kőburkolattal szándékozik ellátni. A város anyagi lehetőségei azonban még a fővenyezés költségeinek fedezését is csak nehezen tették lehetővé.<sup>946</sup> A Vasmegeyi Lapok 1868-ban így jellemezte a primitív állapotú, eklektikus képet nyújtó járdahálózatot:

„Minden ház előtt más-más anyagot látunk járdának felhányva. Egy helyen csúcsos kövek állnak ki, mellette puszta összetiport föld van, ismét más helyen sűrűn felhordott köveccses fövény látható, hol pedig valaha jól ki volt is kövezve a járda, ott az idő befolyása alatt gödrök alakultak, melyek mindenestre nagyon kellemetlenek a járó-kelőknek, s egyuttal erősen csizma rontók is.”<sup>947</sup> Az újság egy évvel később Tulok Imre írását tette közzé, aki sajtó nyilvánosságát felhasználva cselekvésre szólította fel a városvezetést, javasolva, hogy a „könnyű és kényelmes közlekedés” érdekében növeljék a járdák kiterjedését, a város készítsen kövezési tervet, s a háztulajdonosok költségére induljon meg a járdaburkolás.<sup>948</sup> A város a polgárság részéről érzékelhető elvárásokra reagálva 1869-ben felállított egy bizottságot a járdakövezési program kidolgozására, majd határozatban rögzítette, hogy mindazok, akik házaik előtt a járdát saját erőből szabályszerű, négyzetletű kövekkel kirakatják, a később sorra kerülő általános kövezés alkalmával készülő burkolat költségeihez már nem lesznek kötelesek hozzájárulni. A Szépítő Bizottság 1870-ben burkolási tervet terjesztette a közgyűlés elé, javaslatot téve 5.075 ö<sup>2</sup> járda kikövezésére. 1871 elején, a költségvetés tárgyalásakor a város 4.700 Ft-ot állított be kövezésre, az elkülönített pénzkeretet azonban később mégsem fordították a kitűzött cél megvalósítására, s csupán az Óposta (*ma Kossuth*), utca egy rövid szakaszán létesült kövezet. A szóbeli deklarációk és kidolgozott tervek ellenére a város továbbra is csak fövényezte a gyalogjárókat.<sup>949</sup>

### **KÖVEZETT JÁRDÁK**

A járdaburkolás ügye 1872-ben mozdult ki a holtpontról. A közgyűlés a „kövezés elodázhatatlan szükségét”<sup>950</sup> belátva a polgármester vezetésével egy bizottságot alakított a problémakör áttekintésére és a konkrét javaslatok kidolgozására. A bizottság két tagja, Markovics József és Hodossy György tanácsosok Raffensperger Ignác kőfaragó mestert, mint szakértőt maguk mellé véve tapasztalatszerzés, illetve a kőanyag megrendelése céljából Sopronba, Kismartonba, majd Bécsbe utaztak. A bizottság előterjesztése alapján azután a közgyűlés alapelveként mondta ki, hogy az addigi gyakorlatot megtartva a háztulajdonosok – a városi hatóság közreműködésével – saját költségükre kötelesek burkoltatni járdáikat. A korábbi próbálkozások eredménytelenségén okulva a városvezetés most eljutott a döntő felismerésre, hogy a kövezés ügyében csak akkor érhető el számottevő előrehaladás, ha a város veszi kezébe a kezdeményezést. Ezért leszögezték, hogy a korábbi gyakorlat – miszerint a házak előtti részt külön-külön köveztették ki a tulajdonosok – megszüntetendő, s egységesen, a város szervezésében kell a burkolatot lerakni. Célszerűségi és esztétikai okok miatt utcánként egyforma kövek alkalmazását rendelték el. A munkálatok kivitelezésének meggyorsítására a város 1872-ben 5.000 Ft kölcsönt vett fel, s intézkedett a burkolóanyag

beszerzéséről is. A Bécsi Utca- és Hídépítészeti Társulattól 30.000 db gránit kockakövet, a Bécs-Völlersdorfi Részvénytársaságtól 1.000 négyszögöl, és Pongrácz Károly kismartoni kőbánya tulajdonostól további 200 négyszögöl járdakövet szereztek be. A munkálatok kivitelezésére Ziegler Józseffel kötöttek szerződést. A burkolási munkálatokat megelőző lejtmerést a város felkérésére Schwartz Ede állami főmérnök végezte el. Az adatfelvételt Szombathely egész területén, még a ritkán lakott külső utcákban is elvégezték, ami lehetővé tette az egész városra kiterjedő, több évre ütemezett járdaburkolási program kidolgozását.<sup>951</sup>

A háztulajdonosok egy része – a rájuk nehezedő anyagi terhek ellen tiltakozva, és jogorvoslatot remélve – a belügyminiszterhez fordult, hogy a kövezési költségeket a város ne háríthassa a birtokosokra. A minisztérium újratárgyalásra visszautalta az ügyet a város közgyűlése elé, mely azonban korábbi határozatát megerősítve kimondta, hogy a költségkivetési rendszer igazságos, mert a kövezet *„kétségen kívül a házak értékét emeli”*, s a járdaburkolat *„előnyeit és kényelmét”* is elsősorban az érintett tulajdonosok élvezik. Az alternatív megoldásként kivethető pótdadó ugyanakkor a város minden polgárát sújtotta volna, függetlenül attól, hogy volt-e az utcájukban kövezett járda, vagy sem, s így nem lett volna méltányos.<sup>952</sup> A miniszteri jóváhagyás birtokában ettől kezdve a dualizmus egész időszakában mindvégig megmaradt az a gyakorlat, hogy a járdaburkolási költségeket a háztulajdonosok viselték.<sup>953</sup>

A város által kezdeményezett programszerű járdaburkolási munkálatok 1873 elején vették kezdetüket. Elsőként a Megyeháza előtti széles gyalogjártót kövezték ki 3 öl szélességben, a megye költségére. 1873 tavaszán – a háztulajdonosokkal egyeztetett ütemterv alapján – a mai Fő téren kezdődtek nagyszabású munkálatok. A Gyöngyös utca déli oldalán a Szarvas vendéglőtől (*ma Pannónia ház*) az utca nyugati sarkáig, az északi oldalon a gyámoldától az Úri utcán át a Kámoni utcai sarokig létesült összefüggő járdatest, 12x12 collos, bécsi gránit kockakőből. Ősszel a Forró utcában folytatódott a munka. 1874-re a Kőszegi utca nyugati oldalán, a Zöldfa vendéglőtől északi irányba kiinduló járda kövezése is elkészült, annak köszönhetően, hogy az épület melletti kövezés költségeit a tulajdonos Szombathelyi megyéspüspök önként megajánlotta.<sup>954</sup>

A munkálatok során a néhány helyen már korábban létesített *„közönséges, a jelen kor igényeinek meg nem felelő”*<sup>955</sup> kövezetet az egységesség érdekében felszedték, még akkor is, ha a háztulajdonosok véleménye szerint azok állapota és minősége megfelelő volt. Az anyagköltséget és munkadíjat a szállítványozó és kivitelező vállalkozók felé a városi pénztár fizette ki, s az ily módon megelőlegezett összeget utólag szedte be a háztulajdonosoktól. A polgárok jelentős része azonban vonakodott a befizetéssel, ezért többek ellen indult végrehajtási eljárás. Arra is volt azonban példa, hogy indokolt esetben a nehéz anyagi körülmények között élők kérelmére a város

méltányosságból elengedte a tartozások egy részét. A nagyszabású munka finanszírozására – részben a polgárok késedelmes fizetése miatt – a városvezetés részéről komoly szervezőmunkát igényelt. A likviditási gondokat egy további 30.000 forintos hitelkeret igénybevételével, és a költségvetés egyes rovatain belüli átcsoportosítással igyekeztek áthidalni. A hitelek kamatait a kövezési pénztárból törlesztették.<sup>956</sup>

A fentiek ismeretében nem meglepő, hogy amikor egy év elteltével, 1874 tavaszán a kövező bizottság előterjesztette a burkolási program folytatásához szükséges anyagigényét, a világgazdasági válság hatását érzékelő és a város eladósodásától tartó közgyűlés elzárkózott a további beszerzésektől, s csupán a már meglévő készletek felhasználásával megoldható kövezést engedélyezte.<sup>957</sup> Ez a momentum valójában a megkezdett fejlesztési terv kifulladását jelezte, előre vetítve az elkövetkezendő évekre ütemezett munkák elmaradását. Befejezetlensége ellenére a beruházási program kézzel fogható eredményeket mutatott fel. A kövezett járdahálózat kényelmes, a korábnál biztonságosabb közlekedési feltételeket biztosított a Főtéren sétáló, vagy a Megyeháza és a püspökség irányába tartó gyalogosoknak.

Az 1870-es évek hátralevő részében a kidolgozott kövezési program végrehajtását a közgyűlések a gazdasági válság teremtette „szűk anyagi viszonyokra” hivatkozva sorozatosan elhalasztották. A háztulajdonosok vonakodó fizetése miatt a kövezési pénztár annyira kimerült, hogy a korábban felvett hitelek törlesztése is komoly problémát okozott. Anyagbeszerzésre és komolyabb fejlesztésekre a városnak nem volt pénze, ezért csak a legégetőbb problémák megoldására törekedhetett. Így 1877-ben a Kereszt és Kiskar utca egy részén, valamint a polgári gyámolda előtt, 1878-ban az óvoda és a piactér között, 1879-ben a ferences rendház melletti szakaszon kövezték a járdákat. 1879-ben az új városháza és a színház előtt is létesült wellersdorfi mészkőből burkolat, Kircmayer Károly építőmester kivitelezésében.<sup>958</sup> A város keleti határában, a forgalmas vasútállomás közelében is megoldatlan volt a gyalogosok akadály- és sármentes közlekedése, ezért a lakosság a vasúti töltést használta gyalogos közlekedésre, ami természetesen szabálytalan és balesetveszélyes gyakorlat volt.<sup>959</sup>

A járdakövezés folytatása legközelebb 1884-ben került napirendre. A közgyűlés ekkor utasította a tanácsot a munkák megindítására, de további három évnek kellett eltelnie ahhoz, hogy a városban valóban létesüljön új járdaburkolat. A képviselő-testület 1887 elején hozott határozatában végül elrendelte, hogy az Úri és Kámoni utcák mindkét oldalán, valamint a székesegyház előtti Templom téren az érintett háztulajdonosok költségére történjen meg a kövezés az év végéig. A kivitelezést esetlegesen halogatni szándékozó háztulajdonosok megfegyelmezésére kilátásba helyezték, hogy végszükségben a város maga fogja elvégeztetni a munkát, az érintettek

terhére, hatósági végrehajtással. Az anyagbeszerzést és a kövezési szerződés megkötését a város bonyolította. A kockakő szállítására és lerakására Poschacher Antallal kötöttek szerződést, aki annak a Bécsi Utca- és Hídépítészeti Társulatnak a jogutóda volt, melytől a város már a korábbi évtizedben is rendelt burkolóanyagot. A munkálatok nyáron kezdődtek. A gránit (halbgutstein) köveket homokágyba fektették. Az úttest szintjénél magasabban fekvő járdák út felé eső széle 1 méter hosszú, 16 cm széles és 20 cm magas szegélykövel volt kirakva. A kövezet 4 Ft 15 kr/m<sup>2</sup> egységáron létesült, melyhez hozzáadódott még a szegélykövek 4 Ft 75 kr/fm ára is. A két tétel együttesen négyzetméterre vetítve 5 Ft 52 kr-os költséget eredményezett. A járdák átlag 2-2,5 méter szélességgel készültek, összterületük meghaladta az 1600 m<sup>2</sup>-t.<sup>960</sup>

Az 1887. évre előirányzott járdakövezés az év augusztusára elkészült, s a megmaradt kövezőanyag felhasználásával a város további munkákat rendelt meg a vállalkozótól. Új járdák, vagy ahogy a korszakban franciásan nevezték: „trottoir”-ok létesítését rendelték el a Kámoni utcában a már elkészült kövezet folytatásaként, a Püspökvár sarkától a Gimnázium (*ma Schmidt Múzeum*) sarkáig 2 méter szélességben, 39 méter hosszan, valamint a város keleti felén az akkor még ágakra szakadó Gyöngyös patak két hídjá közötti 58 méteres szakaszon, egészen a szentmártoni főutcáig. A költségeket ezúttal is a környező telkek birtokosaira terhelték, de a város is magára vállalta további 457 m<sup>2</sup> járda létesítését a Kámoni utcában a Kismegyeháza, és a kaszárnya (*Dimicante ház*), a déli városrészen a Polgári és Kereskedelmi iskola előtt, valamint a szentmártoni temető mellett. A kövezést a városi mérnök felügyelte, a kivitelező három éves jótállást vállalt munkáira. 1887 folyamán 2.863 m<sup>2</sup> járda létesült, 15.000 Ft-ot meghaladó költségen, melynek 86%-át a háztulajdonosok, 16%-át a város fedezte.<sup>961</sup>

1888-ban a Forró utcában, a Kőszegi utca nyugati oldalán, valamint a Városháza és a Színház előtt fektettek kockakövezetet, 2.200 m<sup>2</sup> területen, a korábbi éveknek megfelelő egységáron. Újabb járdaburkolatok létesítésére csak 1890-ben, azután került sor, hogy a városi mérnök elkészítette az érintett utcák felmérését, illetve megállapította a járdák szélességét és magasságát. 1890-ben az Új (*ma Petőfi*) utca déli felén, az Óvoda (*ma Rákóczi*) utca mindkét oldalán, valamint az Iskola (*ma Hollán Ernő*) és a Kiskar utcák egyes szakaszain kövezték a járdákat.<sup>962</sup>

A kövezési munkák eredményeként az 1880-as évek végére a városmagban és a környező frekventált utcákban kiépült a kőburkolatú járdák közel 7.000 m<sup>2</sup> kiterjedésű összefüggő hálózata. A kövezett, egységes minőségű járdahálózat látványosan emelte a belváros urbánus képét, és kényelmes, a korábbinál biztonságosabb közlekedési feltételeket biztosított a gyalogosoknak. A kövezési technológia korlátai ugyanakkor az 1880-as évek végére egyre nyilvánvalóbbá váltak. A könnyen megsüllyedő, egyenetlen felszínű, a gyakorta meglazuló kövektől balesetveszélyessé



*17. KÉP FELSZEDETT GRÁNIT KOCCAKŐ JÁRDÁK ANYAGÁBÓL UTÓLAGOSAN KÉSZÍTETT GYALOGJÁRÓ  
NAPJAINKBAN, A SZÉKESEGYHÁZ OLDALÁN*

váló járdák javítására évről évre jelentős pénzüsszegeket kellett a városi költségvetésben elkülöníteni. Az állandó problémák miatt a város 1890 után kövezett járdát többé nem létesített. A kockakő helyét fokozatosan elfoglalta az új, korszerűbb technológiával készült burkolat, beköszönött az aszfalt korszaka.<sup>963</sup>

### ASZFALTJÁRDÁK

Aszfalt, vagy korabeli szóhasználattal élve „földszurok” járdaburkolat létesítésének lehetőségét Szombathelyen először 1870-ben a Vas megyei Lapok vetette fel. Az újság a városvezetés figyelmébe ajánlotta a Párizs utcáin már általánosan elterjedt és rendkívül előnyös tulajdonságokkal rendelkező burkolattípust, kiemelve, hogy *„az asphalton kellemesebb a járás ... mint a kővön, mentes a por és sártól, felülete száraz, s a járás rajta nesztelen.”*<sup>964</sup>

Aszfaltjárda létesítésének lehetősége a közgyűlésen első alkalommal 1879-ben, a Városháza és Színház előtti gyalogjáró burkolása alkalmával vetődött fel, de ezt az eshetőséget akkor még indoklás nélkül elvetették a képviselők.<sup>965</sup> A város 1887-ben kapott először konkrét üzleti ajánlatot aszfalt burkolatú járdák létesítésére, a Magyar Aszfalt Részvénytársaságtól. Az Rt a városatyák polgári büszkeségére apellálva azt javasolta a tanácsnak, hogy Szombathely kövesse a *„modern városok példáját az általánosan kedvelt és elterjedt aszfalt járdák létesítése”* terén. Az aszfaltjárda előnyös tulajdonságait a következőképpen foglalták össze: *„Azok nemcsak legszebbek és legkényelmesebbek, de olcsóbbak is a gránitkő járdáknál; igen tartósak, nagyon keveset kopnak, és azért jó karban tartásuk is alig okoz lényeges költséget. Közegészségi szempontból pedig az aszfalt minden más burkolat felett nagy előnnyel bír. Felülete sima, tehát könnyen tisztán tartható, hézagai nincsenek, azokba sem víz, sem szerves anyag be nem hatolhat, ott rothadásnak nem indulhatnak, nem fertőztethetik meg a légkört.”* A tanács azonban nem tartott igényt a vállalat szolgáltatásaira, arra hivatkozva, hogy a város járdáinak nagy részét már kikövezték.<sup>966</sup>

1888-ra mégis megérlelődött az elhatározás a városvezetésben, hogy a fővárosban már sikeresen alkalmazott aszfaltozással, vagy keramitos burkolással kísérletet tegyenek Szombathelyen is. A közgyűlés felhatalmazása alapján a tanács megkereste a főváros illetékes szakembereit, felvilágosítást kérve a Budapesten alkalmazott anyagokkal, technológiákkal kapcsolatos tapasztalatokról. (A fővárosban akkortájt a frekvenciáltabb útvonalakon a kockakő helyett már inkább aszfaltot és keramitot alkalmaztak.) A polgármester ezen túl több vállalkozótól szerzett be ajánlatot az aszfalt, keramit, és trachit kockakő burkolat egységárainak összevethetősége érdekében. A véleményadásra felkért Szépítő Bizottság, illetve annak elnöke, Éhen Gyula, az aszfalt és a keramit alkalmazásának elvetését javasolta, tekintettel e burkolóanyagok síkosságára, gránithoz vi-



szonyított rövidebb élettartamára és drágaságára. (A valóságban a keramit és aszfalt burkolat egységára olcsóbb volt, mint a gránit kockakőé.) A közgyűlés a bizottság érveit elfogadva 1890-ben a hagyományos kövezéses technológia további alkalmazása mellett foglalt állást, hangsúlyozva, hogy az egyöntetűség elve is azt követeli meg, hogy az újabb burkolatok a már meglévő járdákkal megegyező minőségűek legyenek. A döntésben minden bizonnyal szerepet játszott az új, Szombathelyen még ismeretlen technológiák iránti bizalmatlanság is.<sup>967</sup>

Talán ez a tapasztalat vezethette arra a Magyar Aszfalt Részvénytársaságot, hogy az új burkolat megismertetése és elfogadtatása érdekében 1890-ben újabb ajánlatot tegyen a városnak. Okulva a három évvel korábbi kudarcból, ez alkalommal ellenállhatatlanul kedvező konstrukciót kínált a városnak. A részvénytársaság vállalta, hogy saját költségén létesít egy próbajárdát, hogy annak minőségéről a helyi polgárság és a városvezetés személyesen győződhesen meg, s a munkák költségeit csak abban az esetben kell megtéríteni, ha a burkolat „*czélszerűség, csinosság és tartóssági szempontból*” egy évvel az elkészülte után is kifogástalan állapotban lesz.<sup>968</sup> A város elfogadta a részvénytársaság ajánlatát, s a próbaburkolat helyéül az Úri utca északi oldalát jelölték ki, ahol a régi kövezet felszedése után az eredetivel megegyező szélességű aszfaltjárdát kellett kialakítani, a Zöldfa vendéglőtől a Plébánia házig, 377 m<sup>2</sup> -es kiterjedésben. A munkálatok 1890 novemberében zajlottak le. Az aszfaltot a magyar cég felsődrenai bányáiból szállították a helyszínre, ahol nagy olvasztó üstökben készítették elő a felhasználásra. A járdák alapját 10 cm vastag beton alkotta, amire 2 cm aszfalt coulée réteget öntöttek. Kapubejáróknál erősebb burkolatot alkalmaztak, 12 cm-es betonnal és 3 cm vastag, kétszer öntött aszfalttal. A járda szélét betonba ágyazott, élére állított, nagy kopásállóságú keramitszegéllyel rakták ki. Az aszfaltozás költségei a kialakult gyakorlatnak megfelelően a háztulajdonosokat terhelték, a vékonyabb burkolat egységára 3 Ft 95 kr/m<sup>2</sup>, a vastagabbé 5 Ft 25 kr/m<sup>2</sup> volt, ami a szegélykeramit 2 Ft/fm költségével egészült ki. Az aszfaltozás egységára egyáltalán nem haladta meg a gránit kövezetét, sőt némileg olcsóbb is volt annál, tehát az ebbéli félelmek megalapozatlannak bizonyultak. A Magyar Aszfalt Rt ráadásul 15 évi garanciát is adott munkájára, míg a kövezett járdák esetében a kivitelezőket ilyen jótállási kötelezettség nem terhelte, és a rendszeresen szükségessé váló javításokat a városnak kellett finanszíroznia.<sup>969</sup>

A rövid járdaszakaszon osztatlan sikert váltott ki a helyi lakosok körében. A sajtó az új burkolat legfőbb erényének az egyenletes járófelszínt nevezte, melyen már nem kellett többé bokaficamtól tartani, mint „*a Forró-utca pokoli kövezetén, vagy a szentmártoni kátyukban.*”<sup>970</sup> A Vasvármegye tudósítója több lelkes kommentárt is közölt, kiemelve annak jelentőségét, hogy minden városlakó saját tapasztalatából „*meggyőződhetett arról, hogy a hepe-hupás, göröngyös*

és folytonos süllyedésnek alávetett járdáinkhoz képest minő megbecsülhetetlen kényelmet nyújt az új járda.”<sup>971</sup> Voltak, akik egyenesen azt javasolták, hogy a város azonnal szedesse fel a korábbi időszak „silány kövezeteit”, s aszfaltozzanak helyette.<sup>972</sup> A Vasvármegye egyértelműen az aszfaltozás ügyének lelkes támogatója lett, a helyi lakosság körében tájékoztató propagandába kezdett az új technológia előnyeinek közismertté tételére.<sup>973</sup> A sajtóorgánum a kövezésnél olcsóbb, tartósabb, kényelmesebb technológia alkalmazása mellett érvelve, magyar nagyvárosok példáját állította a szombathelyiek elé: „számos vidéki város példája utal minket arra, hogy ósdi csökönységből, a megszokott rossz iránti hajlamból ne mellőzzük továbbra a minden tekintetben jót, hasznosat, előnyöst.”<sup>974</sup> A közvélemény meggyőzése azonban nem volt egyszerű feladat, mert a kövezéses technológia hívei az aszfalt vélt, vagy valós hiányosságaiba kapaszkodva igyekeztek maguknak híveket toborozni. Az ellenpropagandát folytatók kétségbe vonták az aszfalt megfelelő tartósságát és terheléssel szembeni ellenálló képességét. A Magyar Aszfalt Rt. a kételyek eloszlatására 1891-ben egy kötömbökkel megrakott, 30 mázsás kocsit húzatott végig demonstrációs céllal a próbajárdán, ezzel is bizonyítva a burkolat terhelhetőségét.<sup>975</sup> A burkolóanyagokkal kapcsolatban a sajtóban kialakult vita a közgyűlésen is szóba került. Szabó Ernő polgármester egy felszólalásában kijelentette, hogy a próbajárda létesítésének fő oka az volt, hogy „ezen burkolati anyag ellen némelyek által itt mesterségesen szított ellenszenvet” segítse legyőzni.<sup>976</sup> Miután az Úri utcában létesített járdát a város 1892 nyarán is „jó és kifogástalan” állapotban találta, kifizette a megállapodás szerint ezért járó 2.245 Ft-ot, fenntartva a kivitelező 15 éves jótállási kötelezettségét.<sup>977</sup>

Amikor 1891-ben városzerte további járdák létesítését irányozta elő a közgyűlés, a közvélemény már egyértelműen az új technológia alkalmazása mellett állt. Valószínűleg az Úri utcában létesített járda kiváló minősége, illetve a személyes megtapasztalás változtatta meg a helyiek hozzáállását annyira, hogy a háztulajdonosok meghallgatása alkalmával már szinte kivétel nélkül mindenki az aszfaltjárdák létesítésére szavazott. Akik egy évvel korábban még idegenkedve zárkóztak el az ismeretlentől, az újdonságtól, egycsapásra a modernizáció szószólóivá váltak, s magától értetődő természetességgel támogatták az aszfaltozás ügyét, a jól tájékozott ember biztonságával kijelentve, hogy „ezen járda burkolat az egész művelt világban közkedveltségnek örvend”. A közgyűlésnek ezek után nem volt nehéz a döntéshozatal. Mivel kövezésre nem is jelentkezett pályázó, a Melocco testvérek budapesti cégét pedig az általuk készíteni szándékozott betonjárda minőségének ismeretlensége miatt nem fogadták el, csak a két aszfaltipari vállalkozó maradt versenyben. Végül a már ismert színvonalon dolgozó Magyar Aszfalt Rt nyerte el a kivi-

telezés jogát, kedvezőbb ajánlatával megelőzve a külföldi tulajdonú The Neuchatel Asphalt Company Limited vállalatát.<sup>978</sup>

Az aszfaltozási munkák 1891. áprilisától júniusig zajlottak. A Gyöngyös utca északi oldalán a Városháztól a Gyámoldáig, valamint a Forró, Óvoda, Iskola, Kőszegi, Kiskar, Új utca és a Batthyány tér egy részén készült aszfalt járda. A munkálatok alkalmával a gránitkockákat felszedték, majd a még meglévő kövezett járdák kijavítására, átrakására használták fel. Az év folyamán a városban összesen 4.510 m<sup>2</sup> járda létesült, 27.000 Ft-os költségen, melynek nagy részét a háztulajdonosok állták.<sup>979</sup> A városlakók gyorsan birtokba vették az új létesítményeket, előszere-ttel korzóztak a belvárosban. A Vasvármegye így tudósított a polgárok körében hódító új divatról: „a járókelők nagy tömege sétál fel-alá a kényelmes járdán.”<sup>980</sup> A Magyar Aszfalt Rt helyi sajtóban közzétett hirdetéseiben ettől kezdve fürdőszobák, udvarok, folyosók és kapubejárók aszfaltozását is propagálta Szombathelyen. A neves szombathelyi építész, Rauscher Miksa személyében állandó helyi képviseleti irodát is nyitottak. A városvezetés is a korszerű technológia hívéül szegődött, új járdák létesítésekor a továbbiakban már kizárólag csak az aszfaltozást támogatta. A város érvrend-szerben újra feltűnt a korábról már jól ismert „egyöntetűség szempontjára” történő hivatkozás, ám ezt a jelszót ettől kezdve már nem a kövezéses technológia védelme, hanem a szaporodó számú aszfaltjárdák minél szélesebb körű elterjedése érdekében hangoztatták.<sup>981</sup>

A betonjárda ismeretlensége miatt 1890-ben elutasított Melocco cég nem nyugodott bele azonnal a kudarcba, ezért a Magyar Aszfalt Rt példájához hasonlóan felkínálta a városnak, hogy bemutató jelleggel „*comprimált cement beton*” próbajárdát létesít, melyért csak akkor kér utólag fizetséget, ha az még három év eltelte után is jó állapotban lesz.<sup>982</sup> A város elfogadta az ajánlatot, ami alapján a Belsikátorban 1891 szeptemberében 156 m<sup>2</sup> kiterjedésű betonjárda készült. A 13 cm vastag járdát dilatációs hézagokkal 1x1 méteres táblákra tagolták, így a hőtágulás okozta mozgás nem idézett elő repedést a betonon. A burkolat 3 Ft 40 kr/m<sup>2</sup> egységára valamivel olcsóbb volt, mint az aszfaltozás, és évek múltán is jó állapotban maradt, nem repedezett össze. Ennek ellenére a város a későbbiekben betonjárdát egyáltalán nem létesített. Szombathelyen a Belsikátoron kívül csak a Szent Márton utcában volt még egy 200 méter hosszú „cement” járda, melyet a Szépítő Egyesület 1887-ben készíttetett. Ezzel együtt a betonjárdák összterülete a városban mindössze 300 m<sup>2</sup>-t tett ki.<sup>983</sup>

Újabb járdák létesítése a városi közgyűlésen 1893-ban került napirendre. A tanács által beterjesztett tervezet azonban hirtelen heves ellenállásba ütközött. A közgyűlésen felszólaló képviselők a polgárság sokasodó adóterheire hivatkozva a program elhalasztását követelték, ami a gyakorlatban egyet jelentett volna azzal, hogy ismét évekre leállnak az amúgy valóban szükséges

fejlesztések. A helyzetet a jó taktikai érzékkel megáldott Éhen Gyula közbelépése mentette meg azzal, hogy mielőtt az előterjesztést nyilvánvalóan megbuktató végszavazásra sor kerülhetett volna, egy módosító javaslatot benyújtva elérte, hogy a tervezetet a Szépítő Bizottságnak adják ki felülvizsgálatra, annak eldöntésére, hogy a szóba került utcák közül melyekben, és milyen sorrendben lenne érdemes burkolni a járdákat.<sup>984</sup>

Éhen Gyula számítása bevált, mert a két hónap múltán ismételten napirendre tűzött, immár szűkített tervezet elnyerte a képviselők támogatását. Az elfogadott határozat alapján mindössze három, de közlekedési szempontból annál jelentősebb útvonalon rendelték el a járdaburkolást. A nyugati városrész irányába a Kereszt utcában a Perint hídjáig, s annak folytatásában az Óperint utca északi oldalán, valamint a vasút felé tartó Szent Márton utca északi oldalán (a Harmat utca sarkán álló kovácsműhelytől keletre, a mai Nádasdy utca torkolatáig) írták elő 2-3 méter szélességű aszfaltjárda létesítését, „*miután ezekben a forgalom, a közlekedés lehető legnagyobb*” volt.<sup>985</sup> A vasút felé irányuló gyalogút rendezetlensége évtizedek óta megkeserítette a munkába járó vasúti alkalmazottak, és az utazóközönség életét, ennek burkolása kiemelt fontosságú feladat volt.<sup>986</sup> A közgyűlési határozatban felsorolt belvárosból kivezető nagy forgalmú utcák korábban nem rendelkeztek szilárd burkolattal, s erre hivatkozva az érintett vonalon fekvő háztulajdonosok megpróbálták a döntés meghozatalát megghiúsítani. A városvezetés azonban a település érdekeit szem előtt tartva nem engedett a nyomásnak, és a határozat indoklásában deklarálta is azt az elkölt szándékát, hogy a jövőben „*ne csak az ugynevezett belváros, hanem annak külső utcái is fokozatosan kiköveztessenek*”.<sup>987</sup>

A munkálatok kivitelezésére a város pályázati felhívást tett közzé. A The Neuchatel Asphalte Company 3 Ft 70 kr, a Magyar Asphalt Rt 3 Ft 58 kr, a Tatarosi Kőolaj és Asphalt Rt 3 Ft 34 kr négyzetméterenkénti árú ajánlatai közül a város az utóbbit, mint legolcsóbbat választotta. A kivitelezés jogát elnyert társaság a Bihar megyei Tataros bányáiból szállította Szombathelyre az alapanyagot. 1893 októberében az Óperint és a Kereszt utcai szakasz készült el 460 m hosszúságban, 900 m<sup>2</sup> alapterülettel, 4.050 Ft-os költséggel. A Szent Márton utcai járda kivitelezése átcsúszott a következő évre. 1894-ben a város újabb munkálatokkal bízta meg az ismételten a legolcsóbb ajánlattal (3 Ft 10 kr/m<sup>2</sup>) előálló Tatarosi Kőolaj és Asphalt Rt-t. Ekkor a Szent Márton utca északi oldalán burkolták a járdákat 3 méter szélességben, 1.400 m<sup>2</sup> területen, míg a déli városrészen, az Óvoda utcában, a Torna utca mindkét oldalán és a Batthyány téren 2-2 méteres, összesen 2.150 m<sup>2</sup> alapterületű járda készült. A Tatarosi Kőolaj és Asphalt Rt elvégzett munkáiért 13.000 Ft-ot vehetett fel.<sup>988</sup>

1895-ben a város a járdahálózat további bővítéséről hozott határozatot. A vita során a burkolási program folytatását szorgalmazók érvrendszerében új elemként jelent meg az az okfejtés, hogy a közlekedési feltételek javításával a város hozzájárul ahhoz, hogy a külső utcák szervezettebben integrálódjanak a belvároshoz, növekedjék az építkezési kedv, és ezáltal az egész település terjeszkedése, fejlődése is felgyorsuljon. A tudatos városfejlesztési szándékoknak megfelelően az 1895. évi burkolási program – az előző évhez hasonlóan – a déli és a keleti városrész területén fekvő utcákra koncentrált. A Rumi utca két oldalán, a Kiskar utcában, a Hosszú utca déli oldalán, valamint a Király utca keleti oldalán a MÁV Üzletvezetőségi székházig, s az épület Széll Kálmán utcai oldalán rendelték el a gyalogjárók aszfaltozását, átlagosan 2 méter szélességben. A város felhívására ezúttal két vállalat jelentkezett. A Hazai Aszfaltipar (korábban Tatarosi) Rt. és a Magyar Asphalt Rt. ajánlata közül ezúttal az utóbbit bízták meg a munkák kivitelezésével. A kedvezőbb árajánlat mellett az is szerepet játszott a döntésben, hogy a Tatarosi Rt. által korábban készített aszfaltozások silány minőségűnek mutatkoztak a másik cég korábbi, még 1891-ben fektetett járdáihoz képest. A Magyar Asphalt Rt. egységárai az öt évvel korábbi összeghez viszonyítva jelentős mértékben csökkentek. A normál járdaburkolat 3 Ft 55 kr, a kapubejárók előtti vastagabb burkolat 4 Ft 75 kr, a keramit szegély 1 Ft 85 kr-os áron létesült. A munkák 1896 tavaszán indultak, s közel 900 méter hosszúságban 2.143 m<sup>2</sup> járda létesült.<sup>989</sup>

Éhen Gyula polgármester infrastruktúra-fejlesztő programjának megindulása idejére, az 1890-as évek második felére már tekintélyes kiterjedésű, mintegy 12.000 m<sup>2</sup> aszfaltjárda hálózta be a várost, mely mindössze néhány év leforgása alatt létesült.

### **GYALOGÁTKELŐK**

Az utcák egyik oldaláról a másikra irányuló gyalogosforgalom a korszakban az úttesteken keresztülvezető ún. „*átjárási gyalog ösvények*”-en,<sup>990</sup> vagy egyszerűbben mondva az ún. „*átjárók*”-on bonyolódott.<sup>991</sup> Ezek voltak a mai értelemben vett „kijelölt gyalogátkelő helyek”, a zebrák ősei, melyek leggyakrabban az utcák sarkán helyezkedtek el, a járda vonalának meghosszabbításában, vagy nagyforgalmú intézmények és középületek bejáratához vezettek. Az átjáróknak köszönhetően szabályozottabb keretek között zajlott az úttestet keresztező gyalogosforgalom. E kikövezett közlekedési folyosók a járókelők és a kocsihajtók számára egyaránt jól láthatóak voltak, a gyalogosoknak egyenletes felszínű, esős időben is sármentes járófelületet biztosítottak, így közlekedésbiztonsági és kényelmi szempontból egyaránt előnyös volt használatuk. A gyalogátkelőket ugyanakkor rendszeresen tisztítani kellett, mert a rajtuk keresztülhajtó szekerek a burkolatlan kocsutak sarát rendszeresen felhordták a kövezetre. Az átjárók hosszúsága funkciótól függően vál-

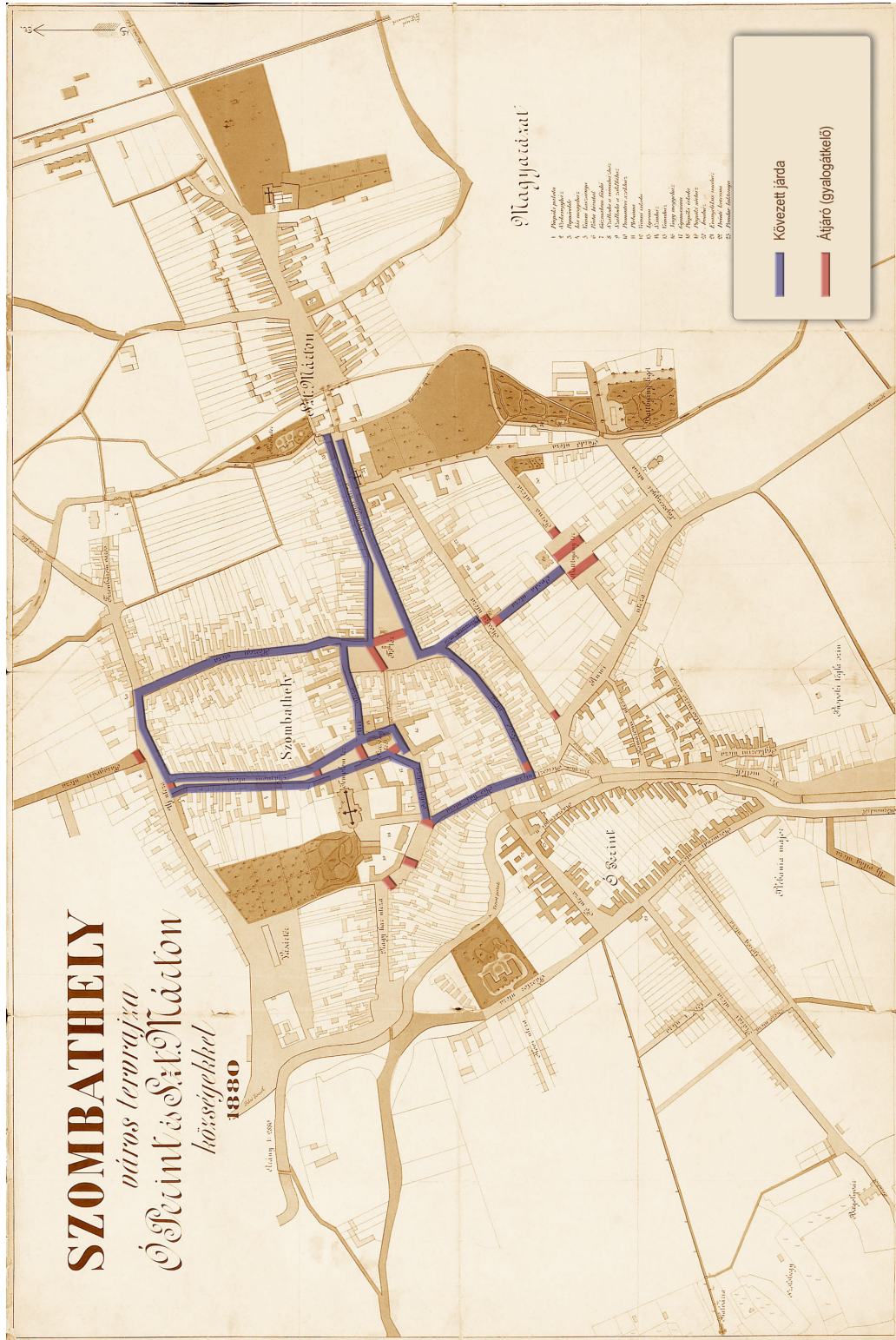
tozó volt. Ha egyszerűen csak merőleges irányban vezették át az úttesten a gyalogosforgalmat, általában 8-10 méter hosszúak voltak, míg a kiemelt fontosságú középületek megközelítését biztosító, nagy köztereket átszelő átjárók elérték a 30-50 méteres hosszúságot is.<sup>992</sup>

Szombathelyen átjárók kövezéséről 1873-ból ismeretes az első híradás. A tanács határozata alapján ekkor az Úri utca-Kámoni utca sarkától a Püspökvárig vezető, nagy gyalogosforgalmat bonyolító átjáró kikövezését elrendelték el. gránit kockakövekkel 9 láb szélességben. 1878-ban a Kiskar utcában is készült kövezett átjáró, de céltudatos tervszerűséggel csak 1887-től kezdtek neki az gyalogátkelők burkolásának. Ebben az évben a Püspökvár, a Szeminárium és a Városházi Vendéglő felé vezető átjárókat kövezték. A járdaburkolatnál nagyobb ellenálló képességű, az úttesteken alkalmazott gránit kockakövel azonos minőségű kövezetet Poschacher Antal cége 5 Ft 65 kr/m<sup>2</sup> egységáron szállította és rakta le.<sup>993</sup>

Még 1887 folyamán további 15 gyalogátkelő kikövezését rendelte meg a város, a Kőszegi, Szily, a Kiskar, Nagykar, a Faludy, Forró, Óvoda, Torna és Szentmárton utcákon keresztül. Ez utóbbiak vonalvezetésének megállapításakor a fő célkitűzés az volt, hogy a városi iskolák és a különböző felekezetek templomai, valamint a temető, a postaház és az épülőfélben levő igazságügyi palota könnyen megközelíthetőkkelé váljanak. Az 1887-ben létesített átjárók egységesen 1,5 m szélességűek voltak. Összességében 500 folyóméter hosszúságban, 866 m<sup>2</sup> alapterülettel készültek. Az átjárók burkolásának közel 5.000 Ft-os költségét a város finanszírozta.<sup>994</sup>

#### AZ ÚTTESTEK ÁLLAPOTA A 1860-1880-AS ÉVEKBEN

Szombathely úttestjei a dualizmus korának első évtizedeiben – a források egybehangzó tanúbizonysága szerint – botránnyosan rossz állapotban voltak. Az utcák esős időben járhatatlanná váltak a sártól, száraz időben pedig mindent belepert a torokkaporó por. A Vas megyei Lapok oldalán 1867-ben a következő tudósítás jelent meg: *„Főbb utcánkon a szekérutat mély sár borítja. Jó volna azt a városból kihordatni, mert ha felszáradván a szél szárnyaira kel, bizony lesz mit árva torkunknak nyelni.”*<sup>995</sup> Egy évvel később az újság némi iróniával jegyezte meg, hogy a városban *„a hosszás őszi esőzések és hó olvadások alkalmakor csupán tornászati «gólya lábakon» lehetne”* közlekedni.<sup>996</sup> Az áldatlan állapotok évtizedeken át változatlanul fennálltak. A szombathelyi polgárok az 1870-1880-as években továbbra is arról panaszkodtak, hogy *„a rettenetes por ... utcáinkon felleg alakban kavargó”*<sup>997</sup>, *„nem hisszük, hogy akár a Saharában nagyobb por-felhő kerekdenék, mint amikor nálunk egy kocsi az utcán végig robog.”*<sup>998</sup> Nedves időben erről tudósított a sajtó, hogy *„a lovak fülig süllyednek ... a sárba”*<sup>999</sup>, s *„a folyton tartó esők miatt ... annyira megromlottak az utak és utcák, hogy csak alig lehet rajtuk közlekedni.”*<sup>1000</sup> Tovább



20. TÉRKÉP SZOMBATHELY KÖVEZETT JÁRDÁI ÉS GYALOGJÁRÓI AZ 1880-AS ÉVEKBEN

nehezítette a közlekedést, hogy nem volt szabályozva az úttestek magassági szintje, sem az egyes utcákon belül, sem az egymásba nyíló utcák találkozásánál, így a mélyebb térszíneken összegyűltek a csapadékvizek: *„a különböző utcák, s terek földszini színvonala nem egységes és nem összhangzó. Fel-alá jár az ember az utcákon, mint valami dombokon, s az esőviz sok helyen tócsákban áll az utcákon, mert nincs lefolyása.”*<sup>1001</sup>

A lakosság részéről különösen a déli és a nyugati városrész utcáit érte gyakori kritika. Rendszeresek voltak a panaszok a Rumi, az Újvilág, a Nárái és a szomszédos Görög utca állapota miatt.<sup>1002</sup> Ez utóbbi arról volt hírhedt, hogy *„az utca közepén nagy és mély tó ásítózik, melyet még kocsival sem mernek megközelíteni.”*<sup>1003</sup> A gyakran járhatatlanná váló Nagy Kar utca lakosai 1887-ben beadványt intéztek a tanácshoz, melyben a tarthatatlan helyzet felszámolását kérték, felemlítve, hogy a nagy forgalmú és központi fekvésű utca *„oly elhagyatott állapotban áll, hogy rajt a közlekedés – leginkább a hó olvadása, vagy nagyobb esőzés után, – a feneketlen sártengerben már egészen fennakad, s csak úgy gyakorolható, hogy a szekerekkel a gyalog járdán járnak.”*<sup>1004</sup> Nem volt jobb azonban a helyzet a város keleti határában sem. A vasútállomás felé vezető Szent Márton és a Gyár utca állapota egyaránt sok kívánnivalót hagyott maga után. Az áruval megrakott szekerek gyakran elakadtak a kátyúkban.<sup>1005</sup> A Gyár utcáról 1870-ben ezt a jellemzést adták: *„Egy sártenger, melynek sok helyen nincsen fenéke. Girbe görbe lyukas út, melyen minden percben attól fél az ember, hogy vagy felborul, vagy marhája szakad meg.”* Nedves időben az állomás felé irányuló teherforgalom szinte megbénult, a fuvarosok szembesültek azzal az ellentmondásos helyzettel, hogy *„dacára annak, miszerint pályaudvarunk a város tövében fekszik, sáros időben mégis annyira vagyunk tőle, mintha fél mérföld távolra volna.”*<sup>1006</sup>

A városvezetésnek az úthálózat rendbentartására csak korlátozott eszközök álltak rendelkezésére, részben anyagi források hiányában, de technikai természetű okok miatt is. A város területén áthaladó utak felügyelete három hatóság között oszlott meg. A törvényhatósági utak fenntartásáért a megyei mérnöki hivatal tartozott felelősséggel, az állami utakat az Államépítészeti Hivatal kezelte, s csak a községi utakat gondozta a város. Az állami és megyei utak karbantartására rendszeresen felhasználták a közelben fekvő községek lakosságának ingyenes közmunkáját. A város azonban az 1860-1870-es években hasztalan próbálkozott azzal, hogy a szombathelyi lakosok közmunka kötelezettségét a városi kezelésben álló utak fenntartásához vehessék igénybe, a hatályos törvényekre hivatkozva a főispán megtagadta a kérés teljesítését, ami jelentősen rontotta a községi úthálózat karbantartásának esélyeit.<sup>1007</sup> A város kezelésében levő utcákról ezért ritkábban hordták ki a sarat, az úttestek sokkal elhanyagoltabb állapotban voltak, mint a megyei és állami utak. A korszakban – a sárlehzúzáson túl – az úttestek karbantartására alkalmazott egyedüli,





*18. KÉP BURKOLATLAN KÖZTERÜLET SZOMBATHELY FŐ TERÉN (1880 KÖRÜL)*



*19. KÉP BURKOLATLAN ÚTTEST ÉS GRÁNIT KOCCAKÖVES JÁRDA SZOMBATHELY FŐ TERÉNEK KELETI RÉSZÉN (1880 KÖRÜL)*

viszonylag hatékony módszer a felkavicsolás volt.<sup>1008</sup> Az útfenntartásban érintett három szerv között azonban nem működött koordináció, a munkálatok összehangolatlanul, ráadásul eltérő minőségben és technikai színvonalon zajlottak. Mind az alkalmazott közúzalék fajtája, mind az útpálya tartóssága szempontjából hiányzott egyöntetűség, „*a különböző utcák különféle fedanyaggal kezeltettek.*”<sup>1009</sup> A szakemberek megjegyezték, hogy a „*valóságos macadam*” nem hasonlítható a Szombathelyen alkalmazott eljáráshoz, ahol csak „*különféle kavicsoknak egymás fölé halmozásáról*” volt szó.<sup>1010</sup> E „*hiányos Makadám-rendszert*” lehetett okolni azért, hogy a város úttestek „*minden jóra való igyekezet dacára télen sárosak, nyáron pedig porosak voltak.*”<sup>1011</sup> A megyei és állami fenntartású utakra többnyire mészkő, bazalt, vagy trahit közúzalékot hordtak, amit hengerléssel tömörítettek le. A községi utakon az 1880-as évekig rostált folyami kavicsot alkalmaztak, később a belvárosban bazaltot is. A városnak ugyanakkor nem volt úthengere, amivel az utcák felszínét ellenállóbbá tehetné. A kőanyagot ezért egyszerűen csak szétterítették az úttesten, egyfajta primitív rendszerű makadám útburkolatot létrehozva. Kemény járófelszín híján a kocsik kereke gyorsan bevágódott, ami folyamatosan rontotta az útminőséget.<sup>1012</sup>

A szombathelyi városvezetés részéről történtek ugyan próbálkozások az úthálózat rendbehozatalára, de a kampányszerűen elvégzett tűzoltó-jellegű munkálatok semmiféle előrelépést nem hoztak. A város törekvései mindössze a szinten tartáshoz voltak elegendőek, s ezzel az évtizedek óta fennálló rendszert konzerválták. Kitérésre lehetőséget a belügyminiszteri jóváhagyással elnyerhető kövezetvám szedési jog megszerzése biztosíthatott volna, ám a város 1869-ben, majd 1872-ben is eredménytelenül próbálkozott ezzel.<sup>1013</sup> Szilárd burkolatú, épített úttest létesítésének gondolata először 1880-ban vetődött fel a városvezetés részéről. A kövező bizottság egy nagy teherforgalmat lebonyolító, a Zanati úttól a vasúti pályaudvarig terjedő, „*síralmas állapotban levő*”<sup>1014</sup> útszakaszt jelölt ki arra célra, hogy azon ki lehessen próbálni a különféle burkolóanyagokat. A munkálatok elvégzésére jelentkező Anton Poschacher bécsi vállalkozó gránit kockakővel, a Kőszénbánya és Téglagyár Társulat keramit téglával kívánta megoldani a 75 méter hosszú úttest burkolását. A gránit időtállósága közismert volt, ám a burkolóanyag magas ára jelentős visszatartó erővel bírt. A keramit valamivel kedvezőbb egységárral készült volna, de tartósságát illetően akkoriban kellő tapasztalat még nem állt rendelkezésre, hiszen ezt a burkolattípust még az innovációban élen járó Budapesten is csak 1878-tól alkalmazták. A település anyagi lehetőségeihez mérten horribilisnek tűnő 5.500, illetve és 5.000 Ft-os árajánlatok láttán végül a város elállt korábbi szándékától és a hagyományos, jóval olcsóbb megoldáshoz visszatérve az utcákon az elkövetkezendő években is bazalt és trahit közúzalékot terített szét.<sup>1015</sup> A hagyományos technológia azonban az utak folyamatos karbantartása mellett sem felelt már meg a korabeli igények-

nek, nem biztosította a kényelmes és biztonságos közlekedés feltételeit. A sajtóban megjelenő publicisztikák is figyelmeztették a városvezetést, hogy „*az utcakövezés ... oly szükségesség, mely elül egy haladni, emelkedni óhajtó városnak kitérni nem lehet.*”<sup>1016</sup> Az 1880-as évek közepére városszerte megszorodtak a panaszos hangok, 1885-ben a közgyűlés is kénytelen volt napirendre tűzni a kérdés tárgyalását.<sup>1017</sup> A képviselők elismerték, hogy a lakosság részéről érkező bírálatok jogosak, s egyes utcák valóban „*oly rossz karban vannak, hogy ma holnap a közlekedés rajtuk lehetetlenné válik.*”<sup>1018</sup> A város szűkös költségvetési kereteit jól ismerő képviselők azonban az úthálózat gyökeres rekonstrukciójának gondolatát fel sem merték vetni, megelégedtek a hagyományos karbantartási munkák elrendelésével.<sup>1019</sup>

### **AZ UTCAKÖVEZÉS KEZDETEI (1885-1895)**

A városvezetés az 1880-as évek közepére jutott el arra a felismerésre, hogy a település úthálózatát az új kor igényeinek megfelelő színvonalra kell emelni, s hogy ezen kötelezettség alól a közgyűlés nem bújhat ki. Bár az utakat egyelőre még továbbra is a hagyományos technológiával gondozták, 1885-ben életre hívtak egy bizottságot, mely a kövezetvám bevezetésének előkészítését kapta feladatául. A vámszedési jog elnyerésétől remélte ugyanis a város, hogy hozzájuthat az úthálózat fejlesztéséhez szükséges anyagi forrásokhoz, mert saját erőből az utcák kikövezését nyilvánvalóan képtelen lett volna megvalósítani. A vámszedési jog elnyeréséért folyamodó kérvényt megszövegező bizottság tagjai sorában ott szerepelt két későbbi polgármester, Szabó Ernő és Éhen Gyula neve is.<sup>1020</sup>

A kövező bizottság 1887 elejére kidolgozta a városi utak burkolási programját. A Széchenyi (*ma Berzsényi*) tértől az Úri (*ma Széchenyi*) utcán, a Horváth Boldizsár téren és Gyöngyös utcán (*ma Fő tér*) át a vasúti pályaudvarig első osztályú gránit kockakő burkolat kiépítését látták célszerűnek. A Forró (*ma Kossuth*), Kőszegi és Óvoda (*ma Rákóczi*) utcákba másod osztályú gránit burkolatot szántak. A közgyűlés támogatta az előterjesztést, és a részletes tervek kidolgozásának előkészületeként utasította a városi mérnököt Szombathely összes utcájának felmérésére.<sup>1021</sup> A városvezetés belátva, hogy „*Szombathely, mint rohamosan fejlődő város, az utcák kövezését már el nem odázhajta*”, s tudva, hogy a vámszedési jog elnyerésére addig nincs esély, míg a munkálatok ténylegesen meg nem indulnak, elrendelte a programban megjelölt útvonalba eső Úri utca burkolását.<sup>1022</sup> Az utca kikövezése a kövezetvám bevezetése felé tett első komoly lépés volt a városvezetés részéről. Ezt felismerték a város fuvarosai is, akik természetesen ellenérdekeltek voltak a majdan általuk fizetendő új vám kivetésében, ezért Deutsch I. M. gabonakereskedő vezetésével megfellebbezték a városi közgyűlés határozatát. Legfelsőbb jogorvoslati fórumként egészen a

belügyminiszterig jutott ügyük, de kérvényüket végül elutasították, így a burkolási munkálatok megindításának semmi sem állhatta útját. A Poschacher cég által 5 Ft 65 kr/m<sup>2</sup> áron szállított és lerakott gránit köveket a járdákhoz hasonlóan homokágyba fektették. A közel 923 m<sup>2</sup> útburkolatért 5.200 Ft-ot fizetett a város. A beruházás finanszírozásához az e célra elkülönített költségvetési kereten túl szükség volt a kövezési pénztár tartalékának, valamint a fogyasztási adók után befolyó jövedelemnek és a közmunkaváltság bevételeinek felhasználására is.<sup>1023</sup>

1888-ban a Szépítő Bizottmány Éhen Gyula elnök vezetésével a városi járdák mellett az úttestek állapotának feljavítására is kidolgozott egy intézkedési tervet. Javasolták, hogy a várost 10 körzetre osszák fel, s mindegyiknek külön útkaparója legyen. Szükségesnek látták továbbá egy vashenger beszerzését is, az úttestek letömörítésére. Az előterjesztést elfogadva a város fel-emelte az útkaparók számát, és önálló tételként felvette a költségvetésbe a vashenger beszerzésének költségét is. Több külföldi és hazai cégtől beszerezett árajánlat láttán azonban pénzhányra hivatkozva később a henger megvásárlásától eltekintettek.<sup>1024</sup>

A községi utcahálózat karbantartása szempontjából lényeges előrelépést jelentett az 1890-ben megalkotott I. törvénycikk. Az útdóról rendelkező jogszabály 48. § alapján Szombathely városa községi közútjai fenntartására ettől kezdve igénybe vehette a lakosság közmunka szolgáltatását. Az 52. § szerint az említett utak felügyeletét a rendőrség, műszaki ügyekben a városi mérnöki hivatal látta el. A természetbeni szolgáltatás pénzben is megváltható volt, a 2 fogatú ígás munkát 3 Ft, az egyfogatút 1 Ft 50 kr, a kézi munkát 50 kr lefizetésével helyettesíthették a polgárok. Az ingyenesen rendelkezésre álló munkaerő, illetve a rendszeres pénzbevétel lényegesen megkönnyítette a város számára az úthálózat karbantartását.<sup>1025</sup>

Az utcakövezés ügye az 1890-es évekre összekapcsolódott a városban akkoriban kulmináló közegészségügyi, köztisztasági törekvésekkel. A burkolatlan úttestek tisztán tartása meglehetősen nehéz feladat volt, a felületükön összegyűlő vizet, állati ürüléket és szemetet a kortárs szakemberek súlyos fertőzési veszélyforrásnak tekintették. 1885-ben egy hatósági jelentés azt hangsúlyozta, hogy burkolat hiányában „*a szombathelyi főtér és általában az utszák szemetesek, büzősen beivódottak*” a lovak ürülékétől.<sup>1026</sup> A burkolatlan utak következtében a kövezett járdák tisztántartása is ellehetetlenül, mert a gyalogosok az útról rendszeresen felhordták a sarat. 1891-ben a település közegészségügyi helyzetének feltárására létrehozott vizsgálóbizottság a városzerte tapasztalható különféle problémák orvoslására több javaslatot fogalmazott meg, ezek némelyike az utcahálózatot is érintette. A bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az utcákat minél előbb kövezni kellene, hogy a csatornákból az utcákra kiáradó fertőzésveszélyes gázokat büzelzáró szifonok beépítésével lehessen visszatartani. Burkolatlan utcák esetén szifonokat nem

lehetett beépíteni, mert a felszínről bemosódó kavicsos, sáros törmelékek azok gyors eltömődéséhez, tönkremeneteléhez vezettek volna.<sup>1027</sup>

Az utcakövezés ügye tehát az 1890-es évektől kezdve már nem pusztán közlekedési, környelmi kérdés volt, hanem közegészségügyi problémaként is kezelték. A burkolási program megindítását a város közvéleménye egyöntetűen szükségesnek tartotta, de az anyagi alapok előteremtése ügyében a városvezetésnek még nem sikerült előbbre lépnie. A kérdés megoldásának egyetlen lehetséges útját tisztán látva Szabó Ernő polgármester 1891-ben a közgyűlés előtt kifejtette: *„A város utcáinak kiköveztetésétől a képviselő testület köztisztasági tekintetből noha ... kedvező eredményeket vár, annak létrehozását a vámszedési jog elnyerésétől kell függővé tennie, mert különben hiányoznak az eszközök, ezen nagymérvű beruházások fedezésére.”*<sup>1028</sup> A kövezetvámot kivetésére az 1886. évi XXII. tc. alapján szerezhettek jogot a rendezett tanácsú városok. A vámjövedelmek felhasználásának feltételeiről az 1890. évi I. tc. rendelkezett. A szombathelyi polgármesteri hivatalban az 1890-es évek elején lázasan folyt az adatgyűjtés, hogy a különböző burkolási módokról, és azok költségeiről tiszta képet kapjanak. A levélben megkeresett települések közül Budapest, Eger és Győr városa értékes információkkal szolgált az aszfalt és keramit útburkolatokkal kapcsolatos tapasztalatokról. Szombathely városi mérnöke, Müllner Ignác 1892 februárjára elkészítette a város útburkolási programját, illetve az ehhez kapcsolódó részletes műszaki leírást. Ebben kifejtette, hogy a poros és sáros makadám utak már nem elégítik ki polgárság jogos igényeit, s e helyzetben a város anyagi gyengesége folytán csak a kövezetvám bevezetésével lehet javítani. Müllner Ignác a korábbi évek teherforgalmi adatai alapján a vámtételek nagyságára vonatkozó számításokat is csatolt jelentéséhez. A vámszedési jog elnyerésére beadandó kérvény megfogalmazásának alapfeltételeként a városi mérnök pontosan kijelölte a kövezendő utcák listáját és meghatározta a szükséges költségeket is. A főközlekedési útvonalakat 4 km hosszúságban, 9 méteres szélességben, egyéb forgalmas belvárosi utcákat 4,5 km hosszúságban, 7,5 méteres szélességben, további 1,7 km hosszúságú mellékutat 6 m szélességben, a Piacteret és a Széchenyi teret teljes kiterjedésében burkolandónak jelölte ki. A kövezettel ellátandó terület összesen 84.000 m<sup>2</sup>-t tett ki. A mérnöki hivatal a különböző burkolatok egységárai alapján előzetes kalkulációt végzett a várható kiadások megbecsülésére. A teljes területre vonatkozóan a gránit kockaköburkolat 882.000 Ft, a keramit burkolat 672.000 Ft, trachit köburkolat 588.000 Ft, az aszfalt double coulée 504.000 Ft összeget igényelt volna.<sup>1029</sup> A városi tanács egyöntetűen magáévá tette a tervezetet, kijelentve, hogy a továbbiakban Szombathely *„sáros és poros utcái és terei a közforgalom, tisztaság és a közegészségügy által támasztott fokozott igényeket ki nem elégítik.”*<sup>1030</sup>

Hosszú évek vajúdása után végre a megvalósulás küszöbére érkezett az utcaburkolás ügye, a tanács előterjesztése azonban az 1892. március 30-31-i közgyűlésen váratlanul heves ellenállásba ütközött. A sajtótudósításokból kiderül, hogy a képviselők körében szokatlan, *„jelentékenyen túlnyomó ellenzéki hangulat uralta a kedélyeket.”* A közgyűlés egymás után vetette el a tanács javaslatait, erre a sorsra juttatva a kövezetvám és az utcaburkolási program ügyét is. *„A kereskedők, gyárosok, nagyiparosok, s mindazok, kiknek foglalkozása szállítási ügyletekkel kapcsolatos: érdekeik súlyos sérelmét látták a javaslatban, s ezeken kívül ... hangoztatták a jelentékeny közgazdasági hanyatlást, mely annak elfogadása esetén nyomban előállana.”* - kommentálta a sajtó az eseményeket.<sup>1031</sup>

Szabó Ernő polgármester és a tanács négy tagja tehetetlenségében a megingott közbizalomra hivatkozva lemondott tisztségéről. A gazdasági érdekcsoportok által összekovácsolt ellenzéki többség győzelme a város érdekeivel ellentétes irányba fordította az események folyását, megakasztva Szombathely infrastrukturális fejlődését. Az 1887-ben kikövezett Úri utca így a megbuktatott kövezési program torzója maradt.<sup>1032</sup>

1895-ig, Éhen Gyula polgármester megválasztásáig, a város utcáinak rendezésére irányuló erőfeszítések az ismertett anyagi és technológiai okok miatt csak rendkívül szerény eredményeket hoztak. A járdahálózat a belvárosban egybefüggő rendszerré kapcsolódott össze, s a gyalogos közlekedés számára biztosította a minimális feltételeket, de minőségében és külső képében meglehetősen eklektikus képet mutatott. Az útburkolatok terén ugyanakkor semmi érdemi előrelépés nem történt, az úthálózat teljes rekonstrukcióra szorult. Az utakat továbbra is bazalt zúzalékkal, folyami kavicssal és fővennyel terítették be. A megyei és állami utakat lovakkal vontatott hengerrel tömörítették, a városnak azonban még mindig nem volt saját vashengere.<sup>1033</sup> Szombathely utcái a 19. század végén meglehetősen elhanyagolt képet mutattak, a város egy nagy falu benyomását keltette. Az 1897-es tiltó rendelkezésig a mindennapi élet része volt a város utcáin ballagó tehéncorda is. Kortársak beszámolóí szerint a Kőszegi hegység felől érkező szelek *„akkora port kavartak föl, hogy mire az ember a Rohonczy út felől a megyeháza elé ért, olyan volt, mint egy Saharában vándorló sivatagi jövevény, akit az utcák pora a fejébujjától ... a cipője orráig vastagon belepert.”*<sup>1034</sup> Dr. Thallóczy Lajos kormánytanácsos és akadémikus ezidőtájt egy alkalommal dunántúli városokat beutazva eljutott Szombathelyre is. A városközpontba vezető rázós omnibusz-utazás olyan mély nyomokat hagyott emlékezetében, hogy könyvében is említést tett a szombathelyi utcákról, melyek *„...szörnyű rosszul vannak kövezve”*.<sup>1035</sup> Esős időszakban a városban megbénult a közlekedés. Ilyenkor a kocsik és az omnibuszok rendre elakadtak a sárban, s az is előfordult, hogy emiatt a vasútra igyekvő utasoknak gyalog kellett kimenniük az állomásra.

Főleg tavasszal és ősszel állt elő ez a helyzet, mely nemcsak a személyforgalmat akadályozta, hanem a kereskedők, fuvarosok munkáját is nagyon megnehezítette. Gyakran megtörtént, hogy az utak állapota miatt nem tudták tartani a záros határidőket, és emiatt károkat szenvedtek.<sup>1036</sup>

Az Éhen Gyula polgármester infrastruktúra-fejlesztő programja keretében lezajlott, sok földmunkával járó csatorna- és vízvezeték építés miatt az utcák állapota még tovább romlott. 1899-re a közművesítési munkák nagy része elkészült, az utcarendezés kérdése újra időszerűvé, sőt elodázhatalanná vált. A nagy költséggel létesített csatornahálózat védelme megkövetelte az utak burkolását, hogy a vízbeömlők bűzelzáró szifonjai ne tömődhessenek el, és a vezetékrendszer ne iszapoldjon fel az utcákról bemosódó sárral, törmelékkel.<sup>1037</sup> Az utcarendezés megindítását sürgették a városlakók is, akik a vízvezeték és csatorna nyújtotta kényelmet, biztonságot hamar megszokták, de a vezetékek fektetése miatt feltúrt, amúgy is rossz állapotú utcák okozta kellemetlenségeket egyre nehezebben tűrték. A lakosság kezdte megelégedni, hogy „*Szombathely számos utcáján végig bokáig érő sárban gázol a közönség, mikor ilyesminek szezonja van*”.<sup>1038</sup> Az utak rendbetételét a polgárok presztízsszemponatok miatt is követelték, polgári büszkeségüket sértette, hogy a városba látogató idegenek előtt kénytelenek voltak elismerni, „*hogy városunk sárfészek*.”<sup>1039</sup> Az utak burkolásától azt remélte a közvélemény, hogy a rendezett utcahálózatnak köszönhetően a város külső képében is nagyvárosias jelleget ölt, s elnyeri „*valahára a régen áhitott urbánus jelleget*.”<sup>1040</sup>

A balesetmentes és kényelmes közlekedés biztosítása és a polgárság elvárásainak kielégítése érdekében tervszerű útburkolási és utcaszabályozási programra volt szükség. Éhen Gyula polgármester az utcahálózat rendezésével zárta városépítő munkáját.

#### **AZ ÁLTALÁNOS UTCABURKOLÁSI PROGRAM ELŐKÉSZÍTÉSE – A KÖVEZETVÁM BEVEZETÉSE**

Éhen Gyula megválasztása után a korábbi években töretlenül zajló járdaaszfaltozások egy időre lekerültek a napirendről, s az útburkolás kérdése sem került terítékre. A munkák szünetelése azonban nem a tétlenség jele volt. A városban teljes erővel folyt a csatornázás és a vízvezeték kiépítése, ezek elkészülte előtt ésszerűtlen lett volna nagyobb utcaburkolási munkálatokat kezdeni.

Éhen Gyula polgármester ismételen a közgyűlés elé kívánta terjeszteni a kövezetvám 1892-ben elbuktatott ügyét. A megváltozott mentalitású képviselő testület ezúttal már nem gördített akadályt az események útjába és a polgármester előterjesztését támogatva 1896-ban határozatot hozott a kövezetvám-szedési jog elnyerése érdekében.<sup>1041</sup> Ez a mozzanat már az Éhen Gyula által kidolgozott átfogó utca- és városrendezési program nyitánya volt. Az általános utcaburkolási

terv anyagi fedezetét pótható emelés nélkül – a város minden szabad forrásának lekötöttsége miatt – csak a kövezetvám biztosíthatta. (Ezt az utat választotta Sopron, Győr, Nagykanizsa, Pécs, Székesfehérvár és Pápa is.)<sup>1042</sup> A vámszedési jog elnyeréséért folyamodó kérvény megszavaztatásakor a polgármesternek nem volt nehéz dolga, mert a képviselőtestület tisztában volt azzal, hogy „... Szombathely város fejlődése és lakosságának rohamos szaporodása s egyúttal ipari és kereskedelmi forgalmának fellendülése folytán a közegészségi és köztisztasági követelmények gondos ápolása mellett, a közlekedés érdekeinek előmozdítása és modern színvonalra emelése s az úttesteknek egyöntetű kezelése is a hatóság egyik legeminensebb gondoskodásának tárgyát és föladatát képezi.” A kövezetvám kérvénnyel összekapcsoltan született meg az elvi döntés a város összes utcájának szilárd anyaggal történő burkolásáról is. E határozat alapján megbízták a polgármestert, hogy készítse el a konkrét terveket, s azokat a költségvetéssel együtt terjessze majd a közgyűlés elé.<sup>1043</sup>

A vámdíjak megállapítása körül óriási vita és harc bontakozott ki nemcsak a képviselőtestületben, hanem a város összes iparosa és kereskedője körében is. A kövezetvám ugyanis a „*viselje ki-ki oly arányban az ut fentartás költségeit, mint aminő arányban az utakat igénybe veszi*” elvén alapult.<sup>1044</sup> Az 1890. évi I. tc. 81. § alapján a kövezetvámot a kövezett utak használata fejében szedték. A vám tervezett bevezetése a városban tevékenykedő kereskedők, valamint az alapanyagokat és árucikkeket szállító iparosok alapvető érdekeit sértette, kiadásait növelte volna. Többen közülük (a nagyecenki cukorgyár, Deutch I. M. gabonakereskedő és érdektársai) ezért fellebbezést nyújtottak be a Kereskedelemügyi Minisztériumhoz, arra hivatkozva, hogy a vám bevezetése súlyosan veszélyezteti a helyi iparosok és kereskedők megélhetését. A tiltakozók az 1886. évi XXII. tc. 132. pontjába kapaszkodtak, miszerint egy község csak akkor vethet ki vámot, illetéket, ha azzal az ipar és a kereskedelem érdekeit nem sérti. A fellebbezés figyelmen kívül hagyva a minisztérium a vámszedésre az előzetes elvi engedélyt még 1896 őszén megadta Szombathelynek. A városi közgyűlés 1898 nyarán állapította meg a vámtételeket, melyeket jóváhagyásra a minisztériumhoz terjesztettek fel. A képviselők egyúttal az időközben elkészült előzetes tervek alapján elrendelték a város összes utcájának szilárd anyaggal történő burkolását is. A kövezetvámot ténylegesen életbe léptető miniszteri engedély 1899. áprilisában érkezett meg Szombathelyre. Ennek alapján a város a vasúti teherpályaudvaron fel- és leadott árucikkek után 50 évre terjedő vámszedési jogot nyert. A kövezetvámot a Déli Vasúti társaság szedte be és adta át a városnak. Az eredeti tervek között szerepelt, hogy a településre bevezető közutakon is vámsorompókat állítanak fel, de a közgyűlés később úgy ítélte meg, hogy ez megdrágítaná a vidékről Szombathelyre behozott élelmiszerek árát, és a helyi kereskedelmet és ipart hátrányosan érintené,



ezért ettől a lépéstől eltekintettek. A kövezetvám szedését 1899. május 1-jén kezdték meg. Árucikkenként eltérő vámtételeket alkalmaztak, a díjat a szállított áruk súlyának arányában vetették ki. (Gyorsárúk után 10 krajcárt, gabonaféléknél 1,5 krajcárt, egyéb áruknál 25 krajcárt szedtek métermázsánként.) A vámtételeket először csak ideiglenesen vezették be. A helybeli iparosok és kereskedők díjtételekkel kapcsolatos sorozatos fellebbezései miatt a Kereskedelmi Minisztérium 1900-ban egyeztető tárgyalást rendelt el a vállalkozók és a városi hatóság között. Ennek eredményeként a város 1901-ben kompromisszumkész gesztussal csökkentette a vámtételeket, így a korábbi évi 53.000 koronás bevétele 45.000-46.000 koronára esett vissza. A vám kezeléséről az 1899-ben elfogadott és következő évben miniszteri jóváhagyást nyert szabályrendelet intézkedett. A bevételeket az ún. „vámhárgyak”, azaz a vámszedés jogalapját jelentő, a díjat fizető szállítók által használt, burkolattal ellátott közlekedési utak fenntartására kellett fordítani. 1901-re a város legforgalmasabb utcáit és tereit vámhárgynak nyilvánították.<sup>1045</sup>

A vámszedési jog megszerzésével jelentős előrelépés történt a burkolási program megvalósításának irányába. A kövezetvámából évente befolyó jövedelmek nagysága (30.000-64.000 Ft) azonban önmagában nem volt elegendő a rövid idő alatt nagy ráfordítást igénylő utcarendezési munkálatok költségeinek fedezetére, legfeljebb csak hitelek törlesztésére. Az 1899. decemberben összeállított költségvetés szerint a burkolási program megvalósításához 764.148 Ft-ot (1.497.099 K 52 f) kellett előteremteni. A város válaszút elé került. Dönthetett az útburkolási program fokozatos keresztülvitele mellett, évről-évre csak annyi munkát elvégeztetve, amennyit a kövezetvámából befolyó összeg fedezni tudott. Az úthálózat leromlott állapota, a lakosság növekvő elégedetlensége, és az Éhen Gyula temperamentuma által diktált munkatempó azonban az azonnali és végérvényes megoldás irányába terelte az eseményeket. A burkolási program haladéktalan megindítására és teljes véghezvitelére a város újabb kölcsönöket vett fel. A kiadások fedezésére első lépésként 1899-ben 100.000, 1900-ban 500.000, 1901-ben további 120.000 korona, 5,75-6%-os függő kölcsönök felvételére került sor helyi pénzintézetektől. Az első hitelt a Szombathelyi Általános Takarékpénztár, a másodikat a Szombathelyi Takarékpénztár, az utóbbit a Vasmezei Takarékpénztár nyújtotta. 1901-ben a helyi pénzintézetek függő kölcsöneinek felváltására és az esedékes útburkolási költségek kifizetésére a közgyűlés a polgármester előterjesztése alapján egy 1 millió Koronás, 50 éves lejáratú, 5,35%-os kamatú amortizációs kölcsön felvételét szavazta meg. A hitelező az elmúlt évek gyakorlatának megfelelően ezúttal is a Magyar Jelzálog- és Hitelbank volt, fedezetként a jelzálogot a város összes ingatlanára kiterjesztették a kölcsönösszeg erejéig. A 64.200 koronás évi törlesztő részlet fedezetéül a kövezetvámából befolyó jövedelmen kívül lekötötték az állam és a megye által Szombathelynek fizetett évi 16.000 korona körüli út-

fenntartási járulékot is, melyet a város területén átvonuló, korábban a Királyi Államépítészeti Hivatal kezelésében levő törvényhatósági és állami utak fenntartásának, javításának átvállalása fejében kapott a város.<sup>1046</sup>

Szombathely forgalmas, belvároson is áthaladó jelentős utcái közül nagyon sok állami illetve törvényhatósági út volt, melyek kezelését a város 1899-ben átvette, abból a célból, hogy a település úthálózatát egységesen, egy terv keretében tudják rendezni. Hasonló megfontolásból szünt meg ebben az évben az Utcanyitási és Rendezési Társulat is, és jutottak ennek nyomán a keleti városrész utcái tulajdonjogilag is a város birtokába. A Déli Vasút Társaság és a MÁV tulajdonában álló, vasútállomásra vezető utca a századforduló után került a város kezelésébe. A korábbi fenntartóktól tulajdonjogilag, vagy csak kezelésre átvett utcákat a továbbiakban a város gondozta. A kövezetvám szabályrendelet értelmében az állami és törvényhatósági utakat érintő munkálatok végrehajtásakor a városnak egyeztetnie kellett a kezelésükért felelős Államépítészeti Hivatallal. A Szombathely tulajdonában levő községi utak közé tartozott néhány belvárosi utca, és az újonnan nyitott déli, nyugati és keleti városrészen valamennyi útvonala. Ezek együttes hossza az 1890-es évek végén 15 km-t tett ki. A községi kezelésébe átadott állami közutak hossza 3,9 km, a megyei törvényhatósági utaké 3,6 km, vasútállomásra vezető utca hossza 0,6 km volt, így a századfordulón már 23,3 km kiterjedésű utcahálózat volt a város gondozásában. A 21. számú térkép a város utcahálózatának összetételét mutatja, az utak tulajdonosait, illetve eredeti fenntartóit eltérő színekkel ábrázolva. (Az utcák tételes felsorolását lsd. a lábjegyzetben.)<sup>1047</sup>

A település úthálózatának városi kezelésbe vétele és a kövezetvám, illetve a felvett kölcsönök által biztosított anyagi fedezet lehetővé tette a nagyszabású az út- és járdahálózat fejlesztési terv beindítását.

#### **AZ ÁLTALÁNOS UTCABURKOLÁSI PROGRAM KIDOLGOZÁSA**

Az általános utcaburkolási program kidolgozásának előkészületei 1897-ben kezdődtek meg. A Szombathelyi Államépítészeti Hivatal ez év tavaszára elkészítette az úthálózat előzetes felmérését. Az utcák hossz- és keresztzelvényeit Zoltán Győző főmérnök rajzolta meg. A tervezési folyamat akkori állása szerint a városban túlnyomórészt kockakő burkolat létesítésével számoltak. Csak a belvárosba szántak aszfalt, esetleg keramit burkolatot, az innen kivezető utakra közepes teherbírású kockakövet, a várost körülszerűen körülölelő teherforgalmi utakra a legkeményebb kövezet alkalmazását tervezték. A belvárosban a kerékpárosok számára az úttest és a járda között egy külön forgalmi sávot szándékoztak kialakítani. A körvonalazódó tervek birtokában a város már 1897 júliusában kiírta az utcaburkolásra vonatkozó pályázatot, de egyelőre csak azért,



21. TÉRKÉP SZOMBATHELY UTCAHÁLÓZATA AZ UTAKAT KEZELŐ HATÓSÁGOK SZERINT (19. SZ. VÉGE)

hogy felmérje a várható költségeket. A város felhívására három ajánlat érkezett, a Magyar Asphalt Rt., a Hazai Aszfaltipar Rt. és a Magyar Kerámia Gyár Rt. részéről. A választás a legolcsóbb ajánlatot (195.730 Ft) benyújtó, a városban már több alkalommal bizonyított Magyar Asphalt Rt-re esett, a másik két céget drágaságuk, kétesebb megbízhatóságuk és a kerámia-burkolat elvetése miatt utasították vissza. A munkálatok kivitelezésére vonatkozó megbízást azonban a Magyar Asphalt Rt. csak két évvel később, az útburkolási program tényleges megindításakor kapta meg, mert 1897-ben még több feltétel hiányzott a munkák elkezdéséhez. A folyamatban levő közműépítkezés miatt egyelőre nem lehetett elkezdni a burkolást, és az időtájt még a kövezetvám kérdése is függőben volt. Ezenkívül a pontos burkolási tervek sem készültek még el, s a megfelelő burkolóanyagok kiválasztása érdekében is csak ez után indultak meg a konkrét kezdeményezések. Éhen Gyula 1897-ben Budapest főpolgármesteréhez, a szombathelyi származású Márkus Józsefhez fordult műszaki segítségért. A főpolgármester burkolási ügyekben járatos főmérnökét, Mihályfi Józsefet augusztusban Szombathelyre küldte, hogy gyakorlati tanácsokkal lássa el a városvezetést. A budapesti szakember útmutatása alapján 1897. szeptemberében Zoltán Győző állami főmérnök térképre vetített burkolási tervet készített, mely már kizárólag csak aszfalt és makadám utak létesítésével számolt. Ezután másfél éves kényszerű várakozás következett, majd a soron következő érdemi lépések megtételére 1899 tavaszán, a közművesítési munkálatok lezárultával került sor. Az áprilisi közgyűlés ekkor megbízta a tanácsot egy gőzhenger és egyéb útépitéshez szükséges eszközök beszerzésével, a mérnöki hivatalt pedig utasították a tervrajzok elkészítésére. Mivel Szombathelynek nem volt pontos, a rendezéshez felhasználható térképe, ezért a közművesítés alkalmával készült szintezési felméréseket felhasználva megrajzoltatták ezt Szilárd Emil városi főmérnökkel, aki pontos hossz- és keresztshelvényeket is készített az utcákról.<sup>1048</sup>

Annak érdekében, hogy a lehető legmegbízhatóbb és legkorszerűbb eljárásokat lehessen majd alkalmazni az útburkolás során, a városi költségvetés terhére egy helyi szakemberekből álló bizottságot küldtek külföldi tanulmányútra. A Szilárd Emil városi főmérnök, valamint Trummer János és Wälder Alajos építőbizottsági tagok alkotta háromfős delegáció 1899 júniusában utazott Németországba. A Bécs, München, Stuttgart, Karlsruhe, Linz, Mainz, Wiesenbaden, Frankfurt, Köln, Bréma, Berlin, Hannover, Halle, Lipcse, Drezda, Boroszló útvonalat végigjárva tapasztalatokat gyűjtöttek a különféle kövezési módszerekről, burkolóanyagokról. Mivel Szombathely környékén elérhető közelségben és nagyobb mennyiségben bazalt kő állt rendelkezésre, különösen a Rajna mentén található bazaltbányákat illetve a környékbeli városok burkolatát tanulmányozták. Az itt szerzett tapasztalatokat a város később jól tudta kamatoztatni, de nélkülözhetetlen volt Mihályfi József segítése is, akinek az útmutatása alapján készült el a rendezés pontos menet-

rendje. A végleges tervek 1899 őszére alakultak ki, melyeket minisztériumi jóváhagyásra Budapestre küldtek.<sup>1049</sup>

A „Szombathely r. t. város általános kövezéséhez” készült műszaki leírás tíz oldalban foglalta össze a célkitűzéseket és a burkolási program terveinek megalkotásakor figyelembe vett alapelveket. Az úttestek irányának kijelölésekor eltekintettek a meglévő adottságoktól, a hagyományos nyomvonalak követésétől, az egyöntetűség és a szabályszerűség érdekében. Az úttestet mindenhol az utcák közepén helyezték el, és lehetőség szerint úgy jelölték ki vonalát, hogy irányát minél kevesebb alkalommal változtassa, s azt is a korábbi éles töréspontok helyett íves átvezetéssel. Az útpályák hossz-szelvényében a szintkülönbségeket igyekeztek minimálisra szorítani, amit helyenként leásással, az esetek túlnyomó többségében azonban feltöltéssel értek el. A burkolatok domború, bogárhát kereszt-szelvényvel készültek, ami megkönnyítette a csapadékvizek lefolyását. A kocsutak szélességét a forgalom nagyságának figyelembe vételével 6-10 méter között állapították meg. Az úttestek és a járdák közé fasorok ültetését tervezték.<sup>1050</sup>

Az útburkoló anyagok megválasztásakor több szempontra is figyeltek. Az alapvető célkitűzés az volt, hogy az egyes utcák a forgalomnak és az igénybevételnek megfelelő burkolatot kapjanak. Figyelemmel kellett lenni ugyanakkor a város anyagi erejének korlátaira, és arra is, hogy a felhasználható kőanyagot lehetőleg olcsón és közlelő lehessen beszerezni. „Általánosságban az utburkolatok nemét és anyagát ... a forgalom nagyságának figyelembe vételével felmerülő összköltségek” határozták meg.<sup>1051</sup> Ezt az alapelvet követve a legnagyobb kiterjedésben bazalt makadám utak létesítését irányozták elő, mivel az ehhez szükséges közúzalék Szombathelyen olcsón beszerezhető volt. A döntéshozók Mihályfi József szakvéleményének ismeretében tudatában volt annak, hogy ez a burkolattípus nem a legkiválóbb minőségű, de a realitásokra való tekintettel a város egyelőre nem vállalkozhatott ennél költségesebb beruházásra. A bazaltmakadám utak létesítését azonban csak ideiglenes megoldásnak, a kövezés kezdeti lépésének tekintették. A hengerelt makadám úttest ugyanis alkalmas volt arra, hogy a később kiépítendő, a németországi tapasztalatok szerint igen kedvező tulajdonságokkal rendelkező bazalt kiskockakő burkolatok számára erős alapot teremtsen. A makadám burkolat szintjét ezért a szükségesnél némileg alacsonyabbra tervezték, hogy az úttest a kockakő burkolat majdani ráhelyezése után is megfelelő magasságú maradjon. A burkolási program összhangban volt a város 1897-ben kidolgozott közlekedésszervezési koncepciójával is, melynek legfőbb célkitűzése az volt, hogy a teherforgalmat a belvárost körülölelő elkerülő utakra terelje. Az érintett utak és a Gyöngyös és Perint patakokat átívelő nagy teherbírású betonhidak egy összefüggő rendszer egymásba kapcsolódó elemeit alkották, lehetővé téve, hogy a környező falvakból érkező megrakott teherszállító

kocsik a belváros érintése nélkül jussanak vasúti teherpályaudvarra. Elsősorban ezeket az utakat kívánták a burkolási program keretében makadám rendszerben kiépíteni. A Szombathelyre északról bevezető Pinkafői úton (*ma Rohonci út*) érkező teherszállító járművek számára a Faludy Ferenc (*ma Petőfi*), Gyár (*ma Semmelweis*), Vörösmarty és Szent Márton utca útvonalat jelölték ki. A nyugati irányból érkező Nárái, illetve délnyugatról befutó Körmendi út felől a forgalom az Árvaház (*ma Dózsa*) utca, Nagypark utcai betonhíd, Rohonci (*Magyar László*) utca irányban csatlakozott az előbbieken említett Faludy Ferenc utcai útvonalba. A Szombathelyre délről bejövő Rumi utca forgalmát a Hosszú (*ma Thököly*) és Fürdő (*ma Aréna*) utcán át a Gyöngyös, majd a Szent Márton utcán át terelték a teherpályaudvar felé. A teherforgalomtól mentesített belvárosi utak mérsékeltebb mechanikai igénybevétele lehetővé tette lágyabb burkolóanyag alkalmazását. A túlnyomó részt személyforgalmat lebonyolító utcákon Mihályfi József javaslata alapján az aszfalt makadámnál tartósabbnak bizonyult aszfalt double coulée burkolat alkalmazása mellett döntöttek. A városképi, esztétikai megfontolásokon túl a nagyforgalmú belvárosi üzletek, közintézmények, valamint látogatóik által támasztott elvárások is az aszfalt felhasználása mellett szóltak. Az aszfalt ugyanis rendkívül előnyös tulajdonságokkal rendelkezett. Karbantartást csak ritkán igényelt, por és sár nem képződött felületén, könnyen tisztán lehetett tartani, és lényegesen csökkentette a lakosságra nehezedő zajterhelést, mert a patkolt lovak és a vasalt kerekű lovaskocsik világában összehasonlíthatatlanul csendesebb közlekedést biztosított, mint bármely más burkolat. A nagy forgalmú vasúti teherpályaudvarra vezető Szent Márton utcában ezzel szemben a rendkívül ellenálló és kevés fenntartást igénylő gránit kockakő burkolat kiépítését látták célravezetőnek, mely elkészülte után 20-25 éven át karbantartás nélkül is jó közlekedési feltételeket szavatolt. Negyedik burkolattípusként a város a Berzsényi Dániel utcát bazaltbetonnal kívánta burkolni. Ez a technológia Nyugat-Európában is újdonságnak számított, s bár Lipcsében akkor már évek óta jól bizonyított, kellő tapasztalat hiányában a város csak egy utcát kívánt ilyen burkolattal ellátni. Később még ezt a kockázatot sem vállalták, így betonozott úttest Szombathelyen nem létesült.<sup>1052</sup>

#### AZ ÁLTALÁNOS UTCABURKOLÁSI PROGRAM VÉGRAHAJTÁSA

A burkolási program kivitelezésére a város ütemtervet készített. Legsürgősebb feladatnak a vasút felé irányuló közlekedési lehetőségek javítását tekintették. A burkolási munkálatok 1899 június végén, a Faludy Ferenc (*ma Petőfi*) utcában vette kezdetét, majd a Rohonci (*ma Magyar László*), Árvaház (*ma Dózsa*), és Gyufagyár (*ma Semmelweis*) utcában folytatódott. Ezzel párhuzamosan a vasúti teherpályaudvar felé vezető Szent Márton és Erzsébet királyné utcák állapotát a végső ren-

dezésig ideiglenesen feljavították. Mindezek az intézkedések a Rohonc és Pinkafő községek felől a vasútra irányuló teherközlekedés zavartalanná tételét szolgálták. Az ütemterv kiemelt helyre rangsorolta a személypályaudvarra irányuló közlekedési útvonalak rendbetételét, a Király és Széll Kálmán utcák aszfaltozását is. A kivitelezők erőltetett tempót diktáltak, hogy még az őszi esőzések beköszönte előtt elkészüljön az új burkolat. Ennek érdekében a Magyar Asphalt Rt. munkásai Bergsmann Miksa mérnök vezetésével még éjjel, elektromos világítás mellett is dolgoztak. Az év végére a Széll Kálmán és Király utca aszfalt útjai és járdái elkészültek, s aszfaltjárda létesült a Hosszú (*ma Thököly*), Vasút, Fürdő (*ma Aréna*), és Óperint utcában, valamint a Külsikátorban is. 1899 folyamán összesen 12.150 m<sup>2</sup> aszfalt útburkolat és 5.500 m<sup>2</sup> járdaburkolat létesült.<sup>1053</sup>

A következő évben nyár elejétől folytatódtek a munkák, a közgyűlés januári határozata alapján. Szeptemberre teljesen elkészült a Szent Márton utca 800 méter hosszú gránit burkolata a Sabaria szállótól a teherpályaudvarig. Aszfalt útburkolatot kapott a Kőszegi, Szily János, Iskola (*ma Hollán Ernő*), Kiskar, Kereszt (*ma Kiskar*), Kossuth és Berzsényi (*ma Széchenyi*) utca, Széchenyi (*ma Berzsényi*) tér. Makadám burkolat létesült az Óperint, Kálvária, Kövi (*ma Esze Tamás*), Körmendi, Nárai, Rumi (*ma Mátyás király*), Légszeszgyár, Fürdő (*ma Aréna*), Hosszú (*ma Thököly*), Kereszt (*ma Kiskar*), Vízi és Vízmelléki (*ma Sorok*), Rohonci (*ma Magyar László*), és a Vörösmarty utcában. Aszfalt járdák készültek a Kálvária utca mindkét oldalán, a gyalogsági laktanyáig, valamint a Kossuth és a Légszeszgyár utcában. 1900 folyamán 7.000 m<sup>2</sup> gránit útburkolat, 1.690 m hosszúságú, 12.600 m<sup>2</sup> területű aszfaltozott úttest, és 4.520 fm hosszú, 35.600 m<sup>2</sup> területű makadám út és 4.000 m<sup>2</sup> aszfaltjárda létesült.<sup>1054</sup>

A burkolási program 1901-ben is folytatódott, a januári közgyűlés rendelkezései szerint. A legnagyobb szabású munka ebben az évben a Horváth Boldizsár tér és az Erzsébet királyné utca (*ma Fő tér*), azaz a városmag rendezése volt. A háromszög alaprajzú tér körül 2-3 méter széles aszfalt járdát fektettek. Ezen belül egy-egy 8 méter széles aszfalt kociút vonult végig a Király utcától a városi bérházig (a villamos sínek mellett), illetve a déli oldalon a Kossuth utcáig. A tér közepe felé a kociutakat nem látták el kiálló szegéllyel, az úttestek által közrefogott középső térséget a munkák során felszedett régi járdakövekkel és aszfalt-sávokkal fedték. Ezen a területen működött tovább a piac. A kövezés beosztása egyúttal a sátrak elhelyezését is jelezte. A Fő tér rendezése szeptemberre fejeződött be. Az év folyamán aszfalt úttest készült még az új vasútállomás előtti téren, a Belsikátorban, és a Széchenyi (*ma Berzsényi*) téren a Városháza előtt. A Vasút és Szelestey utcában, valamint a vasútállomás előtt makadám utat építettek. Az aluljárón keresztül a vasúton túli városrész felé meghosszabbították a Szent Márton utca gránit burkolatát,

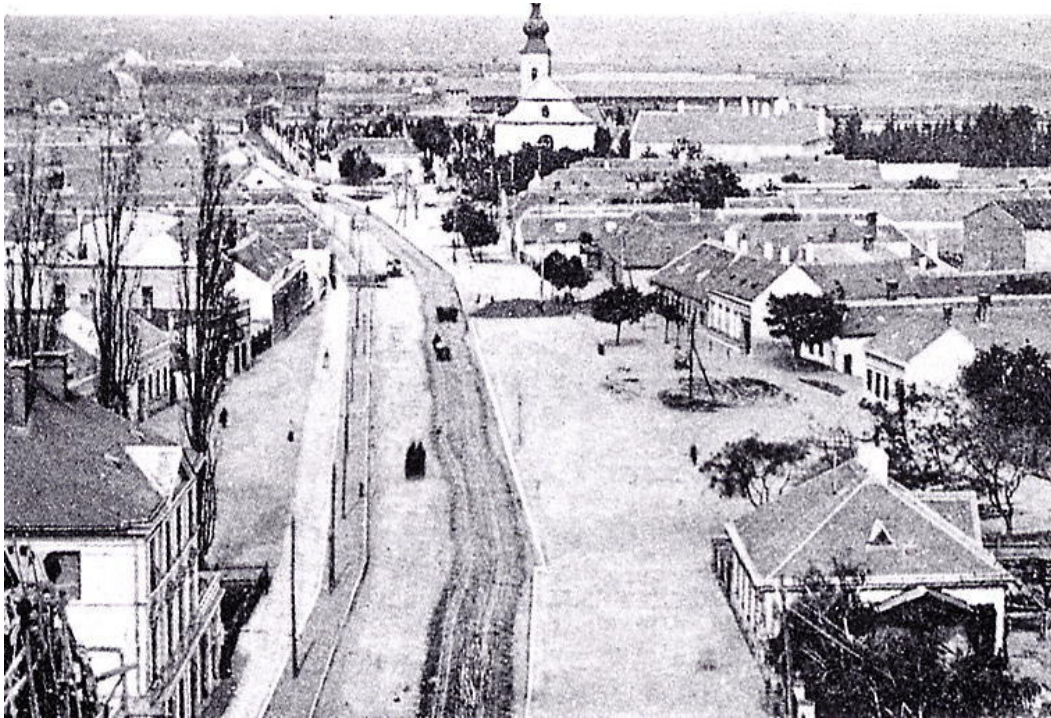
300 méterrel. Régi, felszedett kőjárdák helyén 700 fm hosszan aszfaltoztak, új járda létesült a Faludy és Rózsa utcák között, a vasútállomás előtt, a Szent Márton utca déli oldalán a Temető utcától a temető bejáratáig, és a Vörösmarty utcában.<sup>1055</sup> Ez utóbbi utcában maguk a háztulajdonosok kérvényezték a járdaburkolást: „*érezzük az asphalt járda hiányát, s azért, hogy nincs rendes járdánk házaink előtt, illetve utcánkban, lakásainkat is olcsóbbért, s csak nagy nehezen tudjuk bérbeadni, mert félnek az arra járó kelők, hogy nedves idő beálltával kénytelenek lesznek velünk együtt a sarat bokáig taposni.*”<sup>1056</sup> 1901 folyamán összesen 1.155 fm hosszú, 10.400 m<sup>2</sup> területű aszfalt út, 1.278 fm hosszú, 11.950 m<sup>2</sup> kiterjedésű makadám burkolat, 300 méter hosszú 1.800 m<sup>2</sup> területű gránit kövezet és 2.714 fm aszfaltjárda létesült, 7.345 m<sup>2</sup>-en. A város Fő terét 5.464 m<sup>2</sup> területen kövezték és aszfaltozták.<sup>1057</sup>

1902-re maradt a Kiskar, Nagykar, Hollán Ernő, Torna (*ma Zrínyi Ilona*), Óvoda (*ma Rákóczi*). és Nádasdy utca makadám útjának kiépítése, illetve meghosszabbítása. A Vízmellék (*ma Sorok*), Bűrű, Híd (*ma Szabadságharcos*), Wesselényi, Nádasdy, Gyámolda (*ma Kisfaludy*), és Söptei (*ma Welther Károly*) utcákban kavicsolt úttest létesült. A Magyar Asphalt Rt. a nyár folyamán a Nagykar utca déli oldalán létesített járdát. A Paragvári és Árvaház utcában egy-két háztulajdonos ellenállása miatt nem készült járda, a Hegy (*ma Gagarin*), Csillag (*ma Szinyei Merse Pál-Katona József*) és Söptei (*ma Welther Károly*) utcában viszont éppen az ott lakók kérésére épültek gyalogjárók. Az év folyamán 2.740 fm hosszúságú, 15.758 m<sup>2</sup> területű makadám és kavicsolt úttest készült. A bő három év alatt lezajlott burkolási program eredményeként alig maradt burkolatlan utca a városban.<sup>1058</sup>

### ÚT- ÉS JÁRDABURKOLAT TÍPUSOK

Az eredeti elképzelések szerint a város több nagy teherforgalmú útvonalát is gránit kövezettel szándékoztak ellátni, azonban költségtakarékossági okok miatt ettől el kellett tekinteni. A burkolási program ezért kizárólag a teherpályaudvarra vezető Szent Márton utcára írta elő e kemény kőburkolat alkalmazását. A kerámia burkolatot az anyag törékenysége és túlzott zajkeltése miatt vetették el. A pályázati felhívására jelentkező magyar vállalkozók csak viszonylag lágy, kopásra hajlamos kőanyagok (bazalt, trachit) szállítását tudták volna vállalni, a város ezért Mihályfi József javaslatára az ajánlatok közül a legmegbízhatóbb, ugyanakkor legdrágább megoldást választotta, és az ausztriai Mauthausenből, Anton Poshacher kőbánya tulajdonostól rendelte meg a kitűnő minőségű gránit kockaköveket. A szállítmányt Pozsonyig olcsó vízi úton szállították, onnan vasúti tehervagonokban érkezett meg. A kőburkolat első, vasúti aluljáróig terjedő 800 méteres szakaszát a bécsi céget képviselő Adolf Stigler mérnök, a későbbi 300 m-es meghosszabbítást





20. KÉP A SZENT MÁRTON UCTA KAVICSOLT ÚTTESTJE AZ 1890-ES ÉVEK VÉGÉN



21. KÉP A SZENT MÁRTON UTCA GRÁNIT KÖVEZETE (1900)

egy szombathelyi kövezőmester, Sinkovics János vezetésével építették, a vállalkozók 2 éves jótállási kötelezettsége mellett. A kockaköveket a 15 cm vastagságú folyami kavics rétegre terített 4-6 cm vastag homokágyba fektették. A 18x18x18 és 18x18x28 cm-es kockákat 10-12 mm-es fugaközökkel rakták le. A sorok nem a közlekedés irányával párhuzamosan futottak, hanem az út tengelyével 45 fokos szöveget zártak be, így a kocsikerek kisebb igénybevételnek tették ki a köveket. Az hozzávetőlegesen 1 km hosszú, 10 méter szélességű úttest területe 8.280 m<sup>2</sup>-t tett ki. A kövezet létesítése 21 K/m<sup>2</sup> egységár mellett 174.000 koronára rúgott. A Szent Márton utcán kívül gránit burkolat volt még az 1898-ban kikövezett Berzsényi téren, és a Fő tér középső részén is.<sup>1059</sup>

Aszfalt double coulée útburkolat a kisebb forgalmi terhelésnek kitett, főként belvárosi utcákban és tereken létesült. (Az utcák és terek tételes felsorolását lsd. a lábjegyzetben.) A 15 cm vastag betonra húzott 2-2 cm (összesen 4 cm) vastag aszfalt rétegbe a kopásállóság növelésére borsó méretű kavicsot kevertek. Az úttest a Széll Kálmán utcában 10 méter, kisebb forgalmú és szűkebb utcákban 6-8 méter széles volt. A Magyar Aszfalt Rt 5 évig ingyenes, további 20 évre kedvezményes karbantartást szavatolt, 20 f/m<sup>2</sup> áron. Ez a díjszabás a korabeli viszonyok között rendkívül jutányos, minden más burkolat karbantartási igényénél alacsonyabb tarifa volt. Az aszfalt kocsutak javításáért a város az öt éves jótállás letelte után évente 6.800 K körüli átalányt fizetett a vállalatnak. Az 1899-1901 között létesített 4,1 km hosszúságú aszfalt kocsutak összterülete elérte a 34.000 m<sup>2</sup>-t. A 11 K/m<sup>2</sup> egységáron készült burkolat bekerülési költsége megközelítette a 400.000 koronát.<sup>1060</sup>

A belvárost elkerülő utak bazalt-makadám burkolatot kaptak. (Az utcák és terek tételes felsorolását lsd. a lábjegyzetben.) A kőzúzalékot a Sümegi Bazaltbánya Rt. sághegyi bányájából Wittmann Adolf szállítmányozási vállalkozó fuvarozta a kiscelli állomásig, ahonnan vasúton érkezett Szombathelyre. A makadám utak alapját szorosan egymás mellé illesztett sámfalvi mészkődarabokból rakták ki. Erre a 20 cm vastag alapra terítették a 3-5 cm-es darabokból álló bazaltzúzalékot, melyet bő öntözés közben gőzhengerrel tömörítettek. A művelet végeztével a 15 cm vastagságúra hengerelt bazaltréteg tetején homokot terítettek szét. A nagy gondossággal készített szombathelyi makadám úttesteket független szakértők is elsőrangúnak minősítették. A makadám utakat a város saját gőzhengerével és szakembereivel készítette és tartotta karban. Az úthengert magyar, német és angol cégektől beszerzett árajánlatok összehasonlítása után az erős nemzetközi piaci pozícióval és magyarországi telephellyel is rendelkező John Fowler & Co. vállalattól vásárolták meg. A vízzel töltött állapotban 13 tonna üzemsúlyú, magas és alacsony nyomású (compound-szerkezetű) gőzgéppel hajtott úthenger vételára 7.800 Ft volt. A bazalt-makadám



22. KÉP ÚTÉPÍTÉS A SZILY JÁNOS UTCÁBAN

GŐZHAJTOTTA ÚTIHENGER.



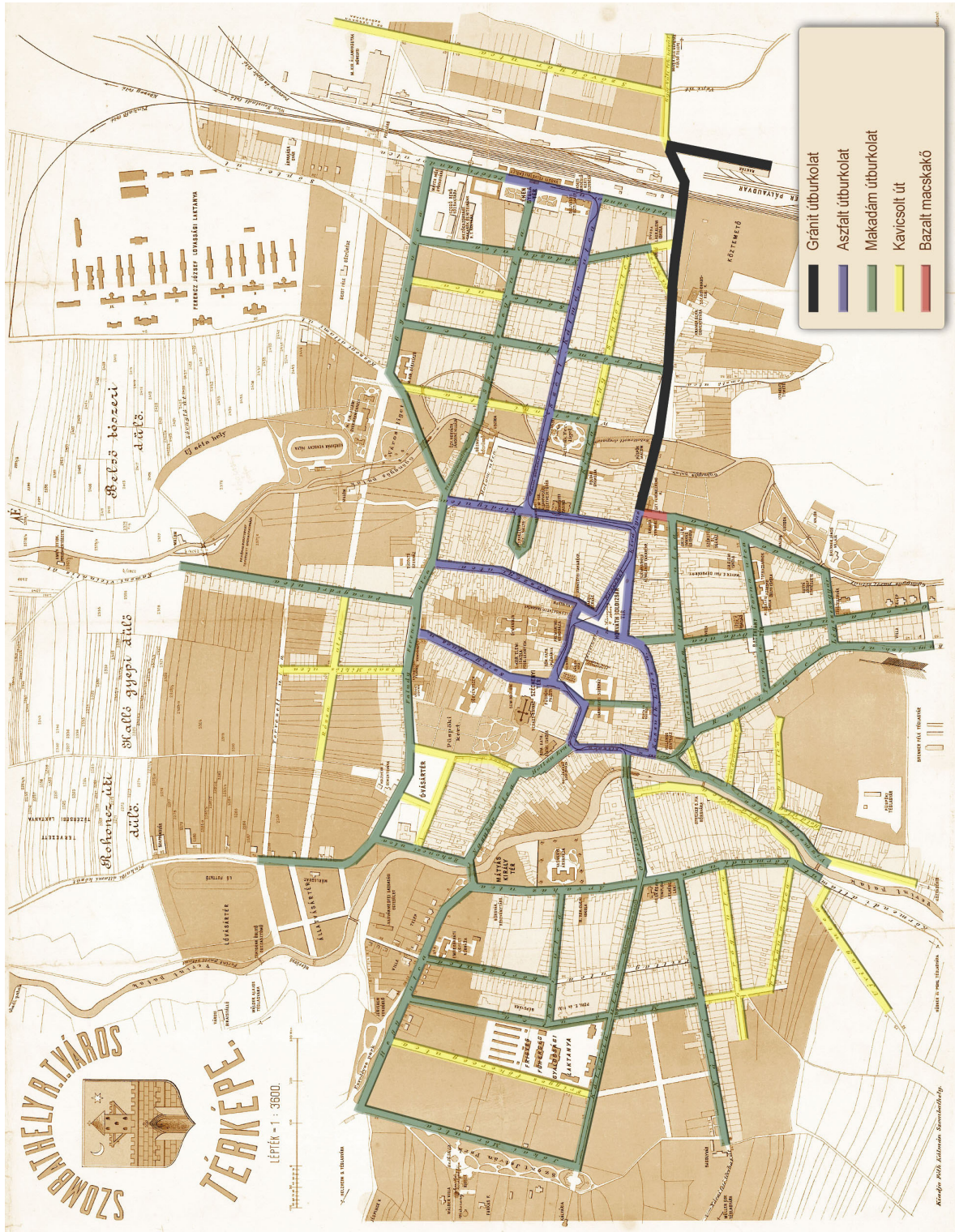
23. KÉP KÖZÚTI GŐZHENGER

úttest 7 K/m<sup>2</sup> egységáron készült. 1902-ig mintegy 66.000 m<sup>2</sup> területű makadám burkolat épült ki, közel félmillió koronás költséggel.<sup>1061</sup> A külső, kisebb forgalmú, vámtárgynak nem minősülő mellékutcákat folyami kavicssal burkolták. (Az utcák tételes felsorolását lsd. a lábjegyzetben.) A Perintből kitermelt kavicsot közmunka felhasználásával szállították a helyszínre és elterítés után lehengerelték. 1902-ig hozzávetőlegesen 20.000 m<sup>2</sup> területű kavicsolt úttest létesült, 2 K 30 f/m<sup>2</sup> egységáron, 50.000 K körüli költséggel.<sup>1062</sup>

A város 1902-ig valamivel több mint 1 millió koronát fordított útépitésre. A legdrágábban a gránit kövezet létesült, kétszeresen felülmúlva az egyéb kockakövezetek, illetve az aszfaltburkolat, háromszorosan a bazalt-makadám egységárát. Az úttestek szélessége 6-8-10 m volt, az utcák szélességéhez, illetve a forgalmi igényekhez igazodva. Szegélykönek gránit, keramit és bazalt köveket alkalmaztak. Valamennyi úttest bogárhát szelvénnel készült, a burkolatról lefolyó csapadékvizeket az utak szélén kialakított kövezett folyókák vezették a 80-100 méterenként elhelyezett, vasráccsal fedett víznyelő aknáig. A villamos síneket a sérülékeny aszfaltburkolatot megszakítva bazalt kockakövek közé ágyazták. A sínek között 5 sor, a sínek külső oldala mentén 2-2 sor kockakövet helyeztek el. A vágány a kövezettel együtt 1,5 m széles volt.<sup>1063</sup>

A város utcáit – a városi főmérnök irányítása alatt – az útmester felügyelte, az utcák tisztítását a századfordulón a város alkalmazásában álló 11 utcaseprő és 11 útkaparó végezte. Az utakat vízvezetéki vízzel is locsolták, tisztították. Az útburkolatok javítására, tisztán tartására évi 58.000-60.000 koronát költött a város. A makadám utak javítása, fejlesztések évi két-három hónapos időszakot vettek igénybe, e munkákat a városi gőzhengert kezelő géppésszel végeztették. A vámtárgyak közé fel nem vett községi utak kavicsolásához a város az ígás és kézi közmunkát is igénybe vette. A pénzüsszeggel megváltott „közmunkaváltság” bevételeit a közúti alapba gyűjtötték, s az utak fenntartására fordították. A város gondosan figyelt az utak állapotára, az aszfalt utak védelme érdekében még a kocsik kerekének szélességét is rendeletileg szabályozták.<sup>1064</sup>

A járdák többségét – egy-két középület előterétől eltekintve, ahol megmaradt a régi gránit kockakő – aszfalttal burkolták. Szélességük általában 2 méter volt, a 10 cm-es beton alapra a legtöbb helyen 2 cm, erősebb forgalmú utcákban 3 cm vastag aszfaltréteget húztak. Az aszfaltba apró kvarckavicsokat kevertek a kopásállóság javítására. A keramit szegéllyel ellátott járdák az úttest szintjénél 12 cm-el magasabban feküdtek, az úttest és a járda közti burkolatlan részt befűvesítették. A Magyar Asphalt Rt. 15 éves jótállást vállalt műveire. A járdákat az évtizedes gyakorlatnak és a városi építési szabályrendelet előírásainak megfelelően nem a város, hanem az illető háztulajdonosok költségére létesítették. A közgyűlés által elrendelt járdaburkolások költségeit az illető utca háztulajdonosoktól végső esetben végrehajtás útján is beszedte a város. A járdák gon-

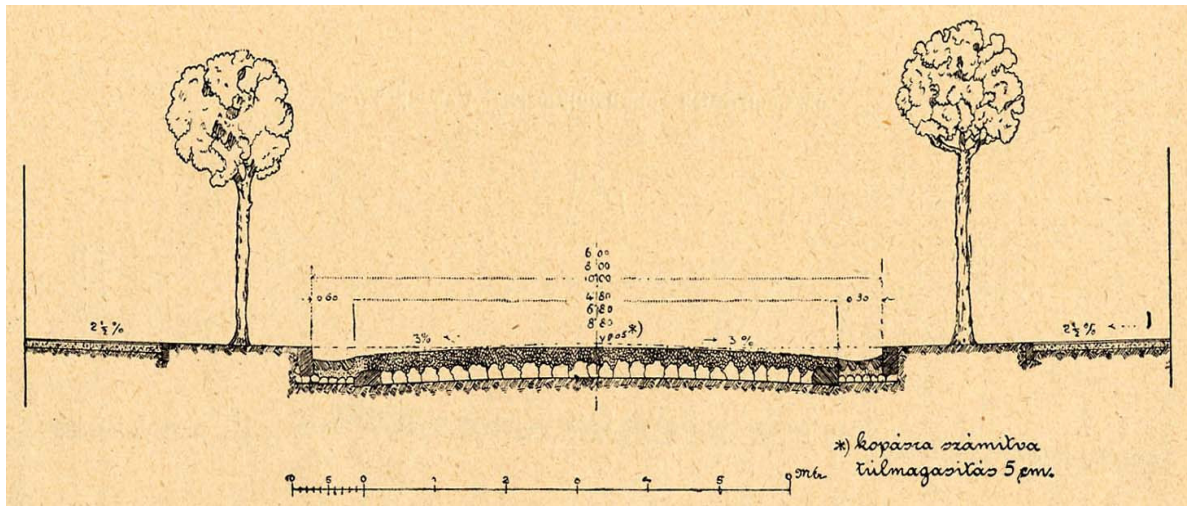


22. TÉRKÉP SZOMBATHELY ÚTBURKOLATAI (1914)

dozását, tisztítását eredetileg a háztulajdonosok végezték, az 1910-es évektől a város vette át. 1899 és 1902 között mintegy 18.000 m<sup>2</sup> aszfaltjárdát építettek ki, 7 K/m<sup>2</sup> egységáron, közel 130.000 K-t meghaladó költséggel. A városban 1902-re az eredeti 7.000 m<sup>2</sup>-ből csak 2.300 m<sup>2</sup> kiterjedésű kockaköves járda maradt meg. Ezen kívül – az 1890-es évek első felében aszfaltozott 12.000 m<sup>2</sup> járdával együtt – 30.000 m<sup>2</sup> aszfaltjárda és 300 m<sup>2</sup> betonozott járda volt még a városban.<sup>1065</sup>

Szombathely utcáinak burkolása kapcsán sok városképileg meghatározó intézkedés és létesítmény született. A várost átszelő Gyöngyös és Perint patakon új hidakat építettek, melyek képesek voltak a kövezet súlyát viselni, és a megnövekedett forgalmat átengedni. Az első modern betonhíd a Perinten épült 1897-ben, a Nagykar és a Hegy utca között. 1900. szeptemberében a Gyöngyös patakon két új, városképileg meghatározó hidat adtak át a forgalomnak. A Szent Márton úti boltozott betonhíd 27 méter hosszú volt. Az út szintjébe süllyesztve, teljes utcaszélességben épült, a korábbi keskeny és magasabban álló vashíd helyén. (A betonhíd eredeti korlátai ma is állnak.) Az utca képe ezáltal egészen átalakult, az addigi falusias környék a kortársak megfogalmazása szerint hirtelen „boulevardszerű” külsőt öltött. A hasonlóképpen szintbe süllyesztett Széll Kálmán utcai vasbeton híd 20 méteres szélességével szintén átfogta az egész utcát. A kor legmodernebb technológiájával, a budapesti földalatti beboltozásának mintájára, vasgerendákra ültetett beton elemekkel készült, s ezzel az országban akkoriban egyedülálló volt. Ennek a létesítménynek köszönhetően épülhetett ki a Széll Kálmán utca közel 800 méter hosszú impozáns sugárútként, nagyvárosias külsővel, a város leggazdagabb polgárainak emeletes bérpalotáival. 1901-ben a Gyöngyös patakon a Széll Kálmán és Szent Márton utca között párhuzamosan futó Gyámolda utcában is építettek egy hasonló kialakítású vasbeton hidat. A fenti létesítményeket kivétel nélkül az olasz származású budapesti vállalkozó, Melocco Leonardo építette, mérnöke, Lenarducci Luigi vezetésével. (Az Éhen Gyula polgármester és Melocco Leonardo nevét megörökítő felirat ma is olvasható a Széll Kálmán utcai jobb oldali hídfő külső felén.) A Gyöngyös mellékének rendezése szempontjából rendkívüli jelentősége volt annak, hogy a hidak építésével egyidőben a patak árvizeit levezető ún. árapasztó csatornát is beboltozták, a Gyámolda és Szent Márton utca közötti részen. Városképi szempontból nagy változást eredményezett, hogy egyszeriben eltűnt a környéket addig elcsúfító, a közlekedést és a terület rendezését, beépítését korábban lehetetlenné tevő árok, melynek funkcióját egy felszín alá bújtatott betonvezeték vette át. Az árapasztó csatornája és az említett négy híd az útburkolatokhoz hasonlóan a kövezetvám terhére épült, 130.000 korona összköltséggel.<sup>1066</sup>

A hidakon kívül maguk az útépitések is átformálták a város arculatát. Az úttestek burkolása során feltöltötték a sok egyenetlen utcát, eltüntették a szintkülönbségeket. A régi házak né-



24. KÉP SZOMBATHELYI MAKADÁM ÚTBURKOLAT KERESZTMETSZETI RAJZA



25. KÉP A SZÉLL KÁLMÁN UTCAI BETONHÍD ÉPÍTÉSE (1900)

melyikének kapuküszöbe az út színe alá került. Törekedtek az utcák kiegyenesítésére, az éles kanyarok megszüntetésére, melyek helyett a szebb látványt nyújtó íveket alkalmazták (például a Szily és az Iskola utca felől a Berzsényi utcába vezetett úttesteknél, vagy a Fő téren a Hungária szálló előtt. A csatornázásnak köszönhetően megoldódott a csapadékvizek elvezetése, ami szükségtelessé tette az utakat, járdákat kísérő, helyenként keresztező felszíni vízvezető árkok és hidak további fenntartását. A burkolási program során ezeket feltöltötték, eltüntették, a rajtuk keresztülvezető áthidalásokkal együtt. Éhen Gyula polgármestersége alatt felgyorsultak a már korábban megindult utcafejlesztések és utcavonal szabályozások, városi parkok, sétányok, és ligetek létesültek.<sup>1067</sup> A megvalósult fejlesztések átformálták a várost. A belterületek utcái, terei máig is őrzik a századforduló táján elnyert végleges elrendezést, beosztást. Szombathely nemcsak közművei tekintetében, hanem külső képében is modern várossá vált.

### AZ ÚT- ÉS JÁRDABURKOLATOK FEJLESZTÉSE 1903-1918

A város az út- és járdaburkolatok fejlesztését a századforduló után a közművesítési programmal összehangoltan végezte. A munkálatok nagyrészt a dinamikusan növekvő keleti városrészre koncentráálódtak. Az érintett utcák esetében csak a csatornázás és a vízvezeték kiépítése után láttak hozzá az útburkolatok végleges rendezéséhez, mert a vezetékek lefektetése előtt ésszerűtlen lett volna ilyen célra pénzt áldozni. Drága gránit és aszfalt útburkolatok Szombathelyen az első világháborúig már nem létesültek, kizárólag makadám és folyami kavicsos utak, városi kivitelezésben. A járdák aszfaltozását a bevált gyakorlatoknak megfelelően a Magyar Aszfalt Rt végezte.<sup>1068</sup>

1903-ban Csillag (*ma Szinyei Merse Pál*) utca északi részén a Hegy (*ma Gagarin*) utcáig, és innen – a Hegy utca még burkolatlan részén – a betonhídig építettek makadám utat. A Csillag utca többi részét és a Temető (*ma Bercsényi*) utcát folyami kavicssal terítették be. 1904-ben a Széll Kálmán utca végén található Színház teret (*ma Mártírok tere*) két oldalról közrefogó makadám burkolat készült, a Nádasdy utcát kavicsolták.<sup>1069</sup> 1906-ban, miután „*a város keleti részén levő új utcák már nagyrésztben kiépültek, és a csatorna és vízvezetési hálózat is mindegyikbe bevezettetett, ... azok szilárd anyaggal való burkolását*” rendelte el a közgyűlés.<sup>1070</sup> A határozat alapján a Kisfaludy, Wesselényi, Nádasdy, Söptei (*ma Welther Károly*) és a Görög (*Szigligeti Ede*) utcák még burkolatlan részein kb. 1,5 km hosszúságú folyamkavicsos burkolat létesült, kölcsön terhére.<sup>1071</sup> 1909-1910-ben felvetődött a vasúton túli városrészen kiépülőfélben levő Sas és a Szövőgyár utcák burkolásának szükségessége, de a csatorna és vízvezetési csövek lefektetése előtt a város –érthető módon – nem fogott bele a munkálatokba. 1910-ben a Paragvári, 1912-ben a Malom utcában, 1913-ban a Kisfaludy utca nyugati szakaszán, a 13 város és a Posta utcában,



valamint a város nyugati külterületén húzódó Homok úton, 1914-ben a Híd (*ma Szabadságharcos*) utcában készült makadám út. 1913-ban kísérleti jelleggel – a város hosszútávú terveinek megfelelően – makadám útalapra fektetett bazalt kiskockakő (macskakő) burkolatot készítettek a Brenner János (*ma Aréna*) utcának a Thököly utcától északra eső rövid, nagy teherforgalomnak kitett szakaszán. 1913-ban – ugyancsak kísérleti célból – kátránnyal bevont makadám úttest létesült a Faludy Ferenc (*ma Petőfi*) utcának a Paragvári utca és a Gyöngyös híd közti szakaszán. 1903-1914 között 2,5 km hosszúságú, 15.000 m<sup>2</sup> területű makadám és 3,6 km hosszúságú, 22.000 m<sup>2</sup> területű kavicsolt útburkolat létesült.<sup>1072</sup>

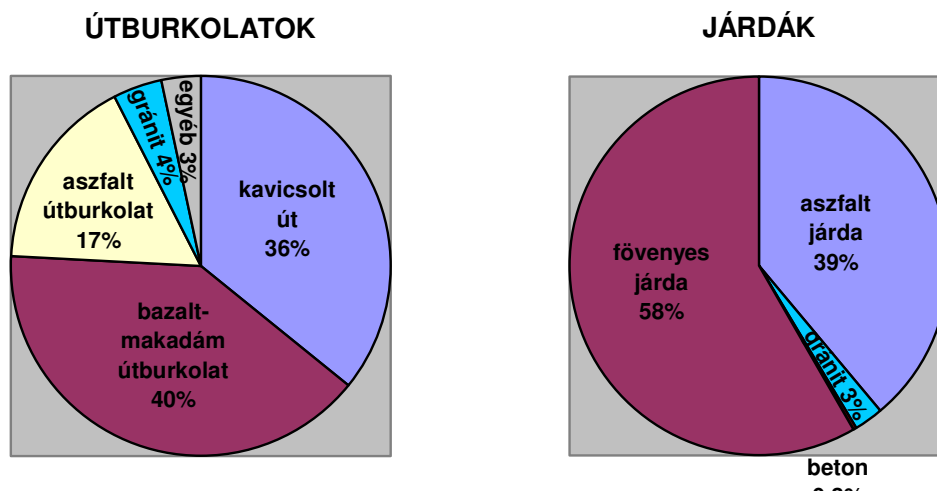
A járdahálózat fejlesztése legtöbb esetben a lakosság kifejezett kérésére, nyomására történt. 1903-ban a sajtó a Hegy utcában létező fővenyezett járdák aszfaltozását sürgette, felhívva a figyelmet, hogy esőzések alkalmával a fővény „*ocsmány gyurmává alakul át, a járda pedig közlekedésre alkalmatlanná válik.*”<sup>1073</sup> Ezzel egyidőben a Paragvári utcai háztulajdonosok arra hivatkozva, hogy „*a közönség következetesen tartózkodik attól, hogy oly utcában vegyen fel lakást, ahol az év nagy részén át valóságos sártengeren kell keresztül gázolni*”, kérvényezték járdáik aszfaltozását.<sup>1074</sup> A város még ebben az évben el is rendelte az élénk gyalogosforgalmat lebonyolító utca bal oldalán egy 2 méter széles aszfaltjárda fektetését.<sup>1075</sup> Ugyanez a történet ismétlődött meg a Nádasdy utca esetében is, ahol a lakók szintén arról panaszkodtak, hogy a járdák rossz állapota a kényelmetlenségen túl egzisztenciális nehézségeket is generál: „*az egész út egy sártenger, a melyen gyalog ... közlekedni majdnem lehetetlen. Ezen állapotok miatt ma már oda jutottunk, hogy lakásainkat képtelenek vagyunk kiadni.*”<sup>1076</sup> A város 1904-ben itt is aszfaltjárdát létesített. 1905-ben a Wesselényi utca már majdnem teljesen kiépült, vízvezetékekkel és csatornával ellátott északi részén rendelték el a járdák aszfaltozását. 1905-ben a Malom utcában a háztulajdonosok kérésére egy szakaszon portlandcementből készült betonjárda. 1910-ben városszerte kiterjedt munkálatok zajlottak. A háztulajdonosok kezdeményezésére aszfaltozták a közművekkel ellátott Kisfaludy, Szelestey, Nádasdy, és Árvaház (*ma Dózsa*) utcák mindkét oldalát, valamint a Szabó Miklós utca nyugati, a Wesselényi utca keleti, és a Március 15. tér északi felét. Ahol már létezett járda, ott az utcák teljes hosszában kiegészítették a burkolatot. A következő évben a Söptei (*ma Welther Károly*) utca egész vonalában, az üres telkek előtt is aszfaltozták a járdát. 1912-ben a Kisfaludy utcai betonhíd, majd a gőz- és kádfürdő miatt nagy forgalmú Malom utca járdái kerültek sorra. 1915-ben a Városliget (*ma Pelikán park*) mentén és a gyalogsági lakannya előtt burkolták a járdákat. A korszakban az utolsó nagyszabású aszfaltozási munkálatokat 1918-ban, a Szent Márton, Király, Paragvári, Kisfaludy és Erzsébet királyné utcákban, valamint a Horváth Boldizsár téren végezték. A burkolási munkálatok mellett 1904-ben a Wesselényi utcá-

ban három utcaszélességű betonhidat, 1912-ben a Tizenhárom város és a Szelestey utcák között egy vasbeton hidat is létesített a város.<sup>1077</sup>

A Magyar Aszfalt Rt által 1891-ben készített járdákat a város 1906-ban, még a 15 éves jótállási idő letelte előtt felülvizsgáltatta. A járdák eredetileg 20 mm vastagságú járőfelülete a 15 évi használat után átlagosan 10-12 mm vastagságúra kopott le, de ez a burkolat további használhatóságát és minőségét nem befolyásolta. A századfordulón készített járdák esetében azonban már 6-8 év elteltével olyan problémák jelentkeztek, melyek miatt a vállalat helyenként kénytelen volt újraönteni a burkolatokat. Az aszfalt anyagába ugyanis a korábbinál nagyobb szemű kavicsokat kevertek, melyek könnyen kilazultak, kipotyogtak. A hézagokba jutó víz miatt a téli fagy hatására a burkolat több helyütt összerepedezett. Ezt a jelenséget felismerve a város 1910 után kötelezte a Magyar Aszfalt Rt-t, hogy csak rendkívül apró, búzaszemnél nem nagyobb kavicsanyaggal készítse járdáit. A vállalat ettől kezdve a korábbi 15 év helyett már csak 10 évre vállalt garanciát a burkolatokra, egységárait pedig 1913-ban 7 K 35 f/m<sup>2</sup>-re emelte.<sup>1078</sup>

Az utcák burkolására és a hidak építésére a város 1897 és 1902 között 1.121.000 koronát költött. 1903-tól az első világháború kitöréséig ilyen célra már csak 140.000 koronát, az előbbi összeg mindössze 12,5%-át fordították. A beruházási összeg nagyságrendjének drasztikus csökkenése részben az anyagi gondokkal küszködő város kényszerű takarékoskodásából adódott, de a jelenység valójában azzal magyarázható, hogy a századfordulón viharos gyorsasággal lebonyolított utcaburkolási program eredményei évtizedeken át lényegesebb fejlesztések nélkül is kielégítették a város igényeit.<sup>1079</sup>

15. ÁBRA AZ ÚTBURKOLATOK ÉS JÁRDÁK BURKOLÓANYAG SZERINTI ÖSSZETÉTELE, 1910<sup>1080</sup>



Az útburkolási program keretében a városi utcák közel kétharmada jó minőségű, erős alapozással ellátott útburkolatot nyert. (15. ábra) Az épített utak közül a legnagyobb területet a bazalt-makadám burkolatok foglalták el, majd sorrendben az aszfalt coulée, a gránit kockakő, végül a különféle egyéb kockakövek következtek. Az első világháború idején Szombathelyen kb. 83.000 m<sup>2</sup> bazalt-makadám, 72.000 m<sup>2</sup> kavicsolt, 33.924 m<sup>2</sup> aszfaltozott és 8.280 m<sup>2</sup> gránit útburkolat volt.<sup>1081</sup>

A járdahálózat az 1910-es években a városban összesen 89.000 m<sup>2</sup> kiterjedésű volt. Ennek több mint felét tették ki a külvárosi, részben még kiépületlen utcákban található fövényezett járdák. A belvárosi és a frekventált külterületi utcák viszont már kivétel nélkül szilárd járdaburkolattal bírtak. 34-35.000 m<sup>2</sup> területet foglaltak el az aszfaltozott gyalogjárók, 2.300 m<sup>2</sup>-t a gránit kockakövezet, 300 m<sup>2</sup>-t a betonozott járdák. A századfordulótól az első világháborúig terjedő időszakban az aszfaltozott gyalogjárók hálózata jelentős arányban bővült. Az aszfalt járdák területe – a beruházott összegek és az egységár alapján kalkulálva – 1918-ra meghaladta az 50.000 m<sup>2</sup>-t, ami a teljes járdahálózat közel 50%-át tette ki.<sup>1082</sup>



26. KÉP A FŐ TÉR ASZFALT ÉS GRÁNIT KOCCAKŐ BURKOLATA

## INFRASTRUKTURÁLIS BERUHÁZÁSOK ÉS A VÁROS PÉNZÜGYEI

### SZOMBATHELY VÁROSGAZDÁLKODÁSA A ZÁRSZÁMADÁSOK TÜKRÉBEN

A városi háztartás valós állapotáról, a gazdálkodás tényleges eredményeiről a zárszámadások adnak reális képet, míg a költségvetések csak a remélt bevételek és a prognosztizálható kiadások több-kevesebb sikerrel megvalósítható tervezetének tekinthetők. Szombathely esetében a dualizmus kori zárszámadások nem maradtak fenn hiánytalanul, de a pénztári bevételi és kiadási főkönyvek bejegyzései alapján csaknem teljeskörűen rekonstruálhatók voltak az adatok. Egy város gazdálkodásáról akkor lehet teljesebb, hitelesebb képet alkotni, ha a házipénztár mérlegén kívül figyelembe vételnek az elkülönítetten kezelt egyéb pénzeszközök is. Ebből a megfontolásból kiindulva az elemzés alapjául szolgáló adatsorok összeállítása alkalmával a házipénztár számadásain túl évente beszámításra kerültek a város által külön kezelt alapok (pénztárak) közül azoknak az eredményei is, melyek közfeladatok finanszírozására illetve városi intézmények fenntartására szolgáltak. Különösen is indokoltá tette ezek figyelembe vételét az a tény, hogy bizonyos alapok csak rövid ideig működtek, s megszűnésük után az addig általuk kezelt pénzeszközöket a házipénztár rovataiban számolták el. Ezen túlmenően arra is volt példa, hogy a város által beruházási célra felvett kölcsön kezelésére hoztak létre külön alapot. A számadatok összesítésénél figyelemmel kellett lenni arra, hogy az egyes alapok, illetve a házipénztár között is volt pénzmozgás. Néhány alap rendszeresen járulékot fizetett a házipénztárnak, de ellenkező irányú pénzmozgások is történtek, mert a házipénztár évente dotált bizonyos alapokat. Az is gyakran előfordult, hogy az alapokban felhalmozott, fel nem használt pénztartalékokat kölcsönvették a házipénztárnál, vagy más alapnál jelentkező hiányok fedezésére, utólagos visszatérítési kötelezettség mellett. Az alapok, illetve a házipénztár között mozgó pénzeszközök – a valóság hű végeredmény érdekében – csak egyszer lettek számításba véve. A városgazdálkodás tényleges évi bevételi és kiadási összegeinek kiszámításához a házipénztáron túl az 1870-1880-as években 2-3 alap eredményeit kellett feldolgozni, majd az 1890-es évektől ezek száma tíz fölé emelkedett. A szóban forgó alapok közül legnagyobb múltra a szegénygondozási költségeket kezelő „alamizna alap”, valamint a „polgári gyámolda alap” tekintett vissza. Hasonló szociális feladatokat látott el a később létrehozott „szegény alap” és „szegénykonyha alap” is. Számításba kellett venni az infrastrukturális fejlesztésekre elkülönített pénztárak számadásai is. A „közmunka” vagy „közúti” pénztár a természetbeni közmunkát és az annak megváltásából befolyó összegeket kezelte és fordította a községi úthálózat karbantartására. Ez az alap bizonyos időszakokban önállóan működött, máskor pénzeszközei fölött a házipénztár rendelkezett. A járdák és átjárók kövezésére felvett kölcsönt a

„kövezési alap” kezelte, a csatorna-csatlakozási díjakból befolyt, a hálózat fejlesztésére szolgáló összegeket a „csatorna alap”, a közegészségügyi célú intézmények létrehozására és finanszírozására elkülönített forrásokat a „közegészségügyi alap” akkumulálta, illetve utalta ki a beruházásokra. Egy ideig elkülönítetten tartották nyilván az 1890-es évek elején a fogyasztási és italmérségi adókból befolyó összegeket, majd ezek hamarosan a házipénztár rovataiban lettek elszámolva. Az 1890-es évek elején rövid ideig működött a pénzügyigazgatóság felépítésére felvett városi kölcsönt kezelő „pénzügyi palota alap”. Külön alapban kezelték a kövezetvámából befolyó jövedelmet is, melyet a századfordulón felvett kölcsön törlesztésére és új utcák burkolási költségeinek fedezésére fordítottak. A vízvezeték kiépítése után a századfordulón létrehozták a létesítmény gazdálkodását felügyelő „vízmű alap”-ot. 1908-tól a külön kezelt pénztárak sorát gyarapította a 200.000 K, majd 400.000 K forgótőkével működő városi zálogház is, mely rendkívül gyenge üzleti eredményeket produkált. A zálogintézeti mérlegekből a nyereség és veszteség került beszámításra. A nagyobb pénzeszközökkel gazdálkodó „városi tisztviselők nyugdíjalapja” mellett a kisebb jelentőségű „vadászati”, „erdei”, „mezőgazdasági”, „temető”, valamint az iskolák fenntartását szolgáló alapok eredményei is feldolgozásra kerültek. Az első világháború idején a város létrehozta az önálló pénztárral rendelkező jéggyárat, s a lakosság étel- és ital-ellátásának biztosítására megalapította a „közélelmezési alappénztárt”, valamint a városfejlesztési célokat szolgáló „létesítményi alap”-ot, melyek közül az utóbbi kettő több millió koronás pénzeszközök felett diszponált.<sup>1083</sup>

Az imént felsoroltakon kívül létezett még néhány alap, illetve alapítvány, ezek többsége azonban vagy nem közfeladatok finanszírozására szolgáló városi pénzek fölött rendelkezett, vagy működésük nem érintette közvetlenül a város gazdálkodását, ezért mérlegeik eredményei nem kerültek be az összesített adatokba. Ebbe a körbe tartoztak a városi kezelésben álló, többnyire iskolai ösztöndíjakat folyósító magánalapítványok, az árvák vagyonaát kezelő „gyámpénztár”, és a háztulajdonosok által fizetendő járdaburkolási díjakat beszedő és a kivitelező Magyar Aszfalt Rt felé átutaló „aszfalt pénztárak”. Nem lettek figyelembe véve a letéti pénztárak sem, melyek nagyrészt átfutó pénzeszközöket, vállalkozói óvadékokat, továbbá magánszemélyek alapítványait, és egy időben a városi törzsvagyont kezelték. A törzsvagyontól és a letétben elhelyezett egyéb értékpapírokból származó jövedelem a letéti pénztárak figyelmen kívül hagyása ellenére sem tűnt el az adatok összesítésekor, mert a vagyonnevelésből itt keletkező összegek a házi pénztárban, illetve egyes alapoknál bevételként lettek elkönyvelve, tehát ott már egyszer beszámításra kerültek. A közfeladatok ellátásához hozzájáruló alapok által kezelt pénzeszközök az 1870-1880-as években átlagosan mintegy 10%-át tették ki a házipénztár bevételi vagy kiadási főösszegének. Az

1890-es évektől a város gazdasági erejének növekedése és az ellátandó feladatok differenciálódása megnövelte az alapok számát, és bennük kezelt tőke nagyságát. A pénztárak ezáltal a város gazdálkodásában egyre fokozottabb jelentőségre tettek szert, egyre nagyobb arányban (30-50%) részesedtek az összbevételből illetve -kiadásból. Néhány esetben – például 1900, 1901, 1917-ben – az alapok terhére felvett kölcsönök révén ez a részarány az 50%-ot is túlhaladta, sőt ezekben az években kivételesen nagyobb pénzeszközök voltak az alapok kezelésében, mint a házipénztárban.

A házipénztár és az alapok zárszámadási adatait a függelék 2. sz. táblázata tartalmazza. A város bevételeinek és kiadásainak időbeli változásáról a 11. sz. táblázat tájékoztat. A dualizmus időszakában bekövetkezett nagyarányú növekedés nem egyenletes ütemben zajlott le; a makrogazdasági konjunkturális folyamatokkal, illetve gazdasági depressziókkal fennálló szoros korreláció világosan kirajzolódik. A bevételi és kiadási főösszegek évtizedenkénti változását szemlélítető adatsor alapján a városgazdálkodásban is kimutatható az 1890-es évektől a század végéig tartó dinamikus gazdasági növekedés hatása. A millennium környékén kulmináló gazdasági-pénzpiaci fejlődéssel éles kontrasztban állt a századforduló után bekövetkezett recesszió, ami a bevételi és kiadási főösszegek átmeneti visszaesését is maga után vonta. A világháború időszakára eső újabb, példátlan arányú felívelés a hadigazdasági megrendelések által előidézett konjunktúra beköszöntével, illetve az egyre gyorsuló ütemű pénzromlással függött össze.

1867 és 1914 között a bevételek 56-szorosára, a kiadások 45-szörösére nőttek. 1918-ig vizsgálva a változást – a háború hatására szélsőséges mértékben felerősödő inflációs hatások révén – a dualizmus fél évszázada alatt a bevételek esetében 201-szeres, a kiadásoknál 159-szeres növekedés mutatható ki. A bevételek szaporodása tehát még a kiadási oldalon mutatkozó impozáns növekedési arányt is felülmúlta. Mindeközben a lakosság száma „csak” alig valamivel több mint 4-szeresére nőtt, ami az egy lakosra jutó bevételek és kiadások szembetűnő emelkedését eredményezte. A városgazdálkodás volumenének rendkívül gyors növekedésére tehát önmagában nem ad magyarázatot a lakosság számának országos átlagot meghaladón emelkedése, de az inflációs hatások sem. A nagyságrendek emelkedése egyrészt a bevételek szaporodásából, új típusú jövedelmi források megjelenéséből, a fokozódó kölcsönfelvételekből származott, míg másik oldalról a szolgáltatásszervező város modelljének megfelelően funkcionális értelemben kibővülő városi feladatkörrel, és az ezzel együtt járó nagyberuházásokkal, növekvő kiadásokkal függött össze.

*11. TÁBLÁZAT SZOMBATHELY VÁROS BEVÉTELEINEK ÉS KIADÁSAINAK ALAKULÁSA KORONÁBAN  
KIFEJEZVE, 1867-1918<sup>1084</sup>*

ÉV	BEVÉTEL			KIADÁS		
	ÖSSZES BEVÉTEL (ALAPOKKAL EGYÜTT) (K)	ÖSSZES BEVÉTEL NÖVEKEDÉSE (LÁNCINDEXEK) (%)	EGY LAKOSRA JUTÓ BEVÉTEL (K)	ÖSSZES KIADÁS (ALAPOKKAL EGYÜTT) (K)	ÖSSZES KIADÁS NÖVEKEDÉSE (LÁNCINDEXEK) (%)	EGY LAKOSRA JUTÓ KIADÁS (K)
1867	62.156	100	8	60.671	100	8
1880	133.144	214	12	127.564	210	12
1890	502.119	377	29	403.513	316	23
1900	1.807.358	360	73	1.781.964	442	72
1910	1.561.804	86	50	1.511.800	85	49
1918	12.518.840	802	361	9.624.971	637	277

### A VÁROS BEVÉTELEI

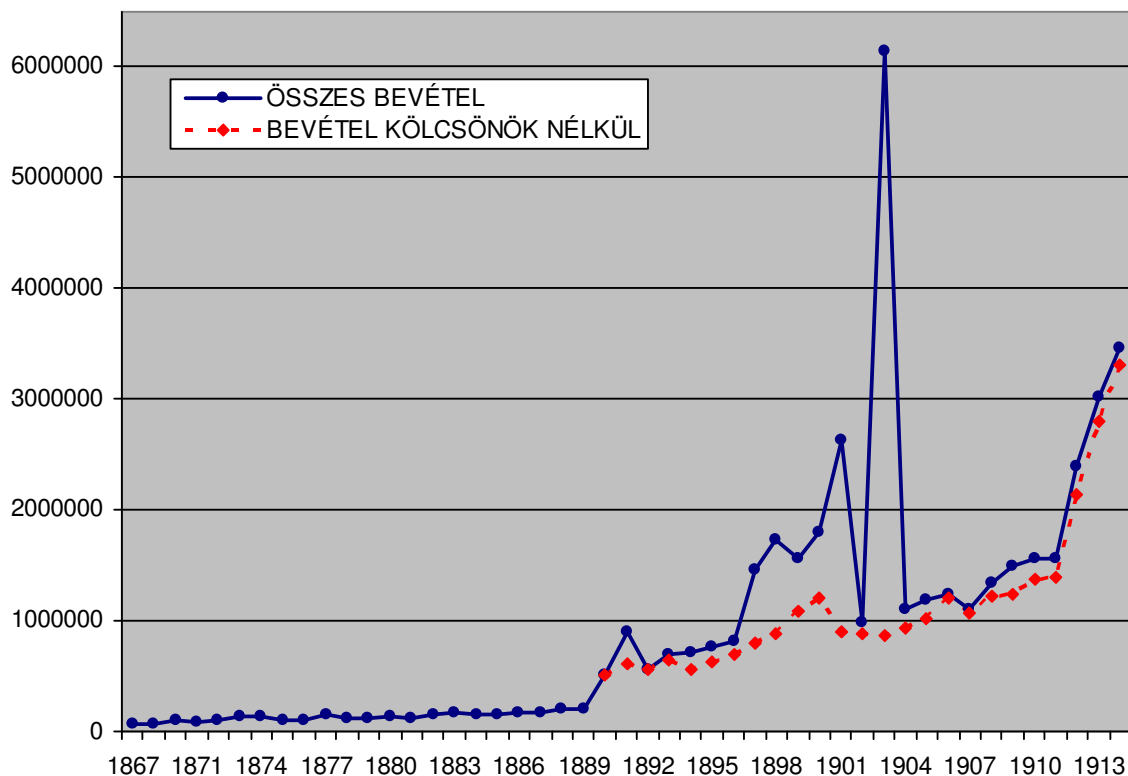
A bevételek alakulásának időbeli eloszlását a 16. sz. ábra mutatja. A grafikon folyamatos vastag vonallal ábrázolja az éves összbevételeket. A századfordulón mutatkozó átmenet nélküli hirtelen kiugrások az Éhen Gyula polgármester infrastruktúra-fejlesztő programja finanszírozásához igénybe vett nagyszámú beruházó-kölcsönök felvételét, illetve az ezeket konvertáló 1903. évi 4 milliós kölcsön bevétel-növelő hatását jelzik. Az összbevételt ábrázoló görbe alatt haladó szaggatott vonal 1890-től a felvett kölcsönök értékétől megtisztítva mutatja a város házipénztárának és alapjainak együttes bevételét. Ez utóbbi görbe kiegyenlítettebb futású, mentes a kölcsönfelvételek okozta extrém ingadozásoktól, és valós képet ad a város rendszeres jövedelmeinek gyarapodásáról, a városi háztartás számára potenciálisan rendelkezésre álló „belső” erőforrások nagyságáról, lehetővé téve a gazdasági konjunktúra alakulása és a város bevételeinek változása között fennálló összefüggések vizsgálatát.

Az 1867-től meginduló folyamatos jövedelemgyarapodás hatására 1873-ra a bevételek megduplázódtak, 120.000-130.000 koronára nőttek, összefüggésben a gazdasági konjunktúrával és a város hitelfelvételeivel. Az 1873-tól kibontakozó gazdasági világválság azonban megtörte az ígéretesen induló fejlődést és az addigi fokozatos felívelést hosszú évekre elnyúló visszaesés és stagnálás követte. Az egy évtized múltán bekövetkező újabb, lassú növekedési periódus eredményeként a város bevételei az 1880-as évek végén elérték a 200.000 K-t, majd 1890-ben hirtelen ugrással az 500.000 K-t. Az 1890-es évtized gazdasági prosperitása a városi jövedelmeinek gyarapodásában is tükröződött. A századfordulóig tartó dinamikus növekedés hatására a kölcsönök nélkül számolt bevételek egy évtizednél rövidebb idő alatt megduplázódtak, elérve az 1 millió koronás nagyságrendet. Az 1900. évi 1,2 millió koronás csúcspont elérése után azonban a konjunktú-

ra kifulladásával a folyamat ismét megszakadt, az országban kibontakozó gazdasági depresszió hatására a bevételek visszaestek, és évekig 900.000 korona körül stagnáltak. Az 1900-as évek derekától – a javuló makrogazdasági környezetben – a megelőző évtizedben tapasztaltakhoz hasonló ütemű növekedés indult meg, aminek következtében az 1910-es évek elejére a bevételek átlépték a 2 millió koronás küszöböt. Az 1910-es években mutatkozó, minden korábbit felülmúló növekedés a háború teremtette konjunktúra és az infláció erősödésének következménye volt, a kölcsönügyletek ebben a felfutásban már nem játszottak érdemi szerepet.

A Szombathely rendelkezésére álló gazdasági erőforrások gyarapodásának dinamizmusát jelzi, hogy 1890-1913 között a bevételek összege 502%-kal növekedett (kölcsönök nélkül 457%-kal). Ezzel egyidőben a rendkívül gyorsan fejlődő fővárosban – Sipos András kutatásai szerint – ennél szerényebb, 381%-os, illetve kölcsönök nélkül 325%-os növekmény mutatkozott.<sup>1085</sup>

16. ÁBRA SZOMBATHELY VÁROS BEVÉTELEINEK ALAKULÁSA KORONÁBAN KIFEJEZVE, 1867-1918<sup>1086</sup>



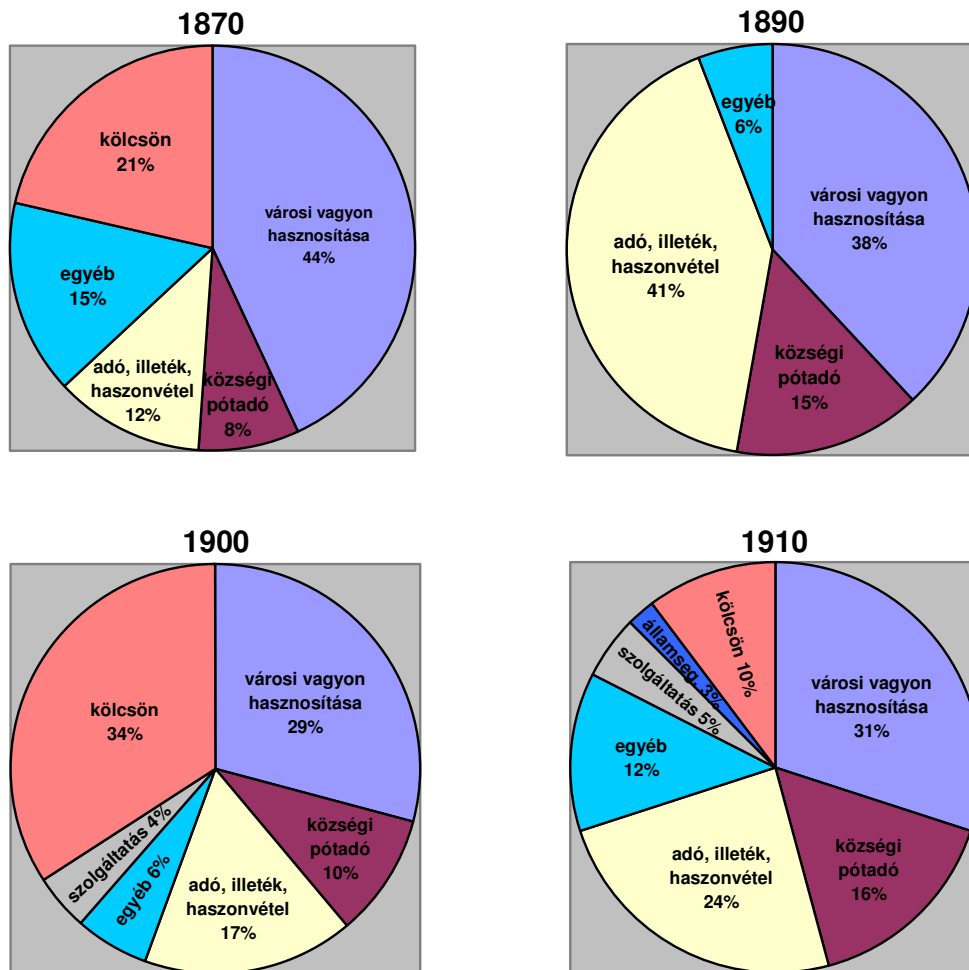
A dualizmus időszakában Szombathely város bevételeinek egy jelentős hányada hagyományosan a községi vagyonból, a köztulajdon jövedelmeiből és a város gazdálkodási tevékenységéből származott. Az idő előrehaladtával egyre nagyobb arány tettek ki az adókból, vámokból, illetékekből befolyó jövedelmek, emellett a bevételi oldal egy sajátos, növekvő súlyú elemét képezték



a kölcsönök. A modernizálódó városgazdálkodás jeleként a 19. század végétől önálló tételként kimutathatóak a költségvetésben a városi kézben levő szolgáltatásokból származó bevételek is. Az állami szubvenció, mint bevételi forrás az országos trendekkel megegyezően csak a korszak végétől jelent meg, és elenyészően alacsony arányt képviselt. A bevételi oldal szerkezetének összetételét és annak időbeli változását a 17. ábra kördiagramjai szemléltetik.<sup>1087</sup>

17. ÁBRA A VÁROSI BEVÉTELEK SZERKEZETE SZOMBATHELYEN AZ 1870., 1890., 1900. ÉS 1910.

ÉVBEN<sup>1088</sup>



A dualizmus időszakának kezdetén, az 1870-es években a városi ingatlanvagyon hasznosításából (épületek, boltok, szántóföldek) bérbeadásából, telkek eladásából, ipari, mezőgazdasági, kereskedelmi gazdálkodó tevékenységből (bor, zab, széna, tűzifa, trágya, tégl, kavics és homok értékesítéséből) és a város törzsvagyonához tartozó tőkék kamatoztatásából származó jövedelmek adták a bevételek közel felét. Ez az arány a későbbiekben az egyéb jövedelmi források előtérbe

kerülésével lényegesen csökkent, de 30% körül állandósuló részesedésével a dualizmus időszakában mindvégig az egyik legnagyobb önálló és stabil tétel volt a bevételi szerkezetben. Ez nagyjából megfelelt a rendezett tanácsú városok átlagának, de lényegesen fölötte maradt a budapesti értékeknek, ahol a századfordulón a vagyon hasznosításából származó bevételek csak 5-10% között voltak. Szombathelyen a bevételi kategórián belül a legtöbb jövedelem a városi tulajdonú épületek bérletéből folyt be, ami a századfordulótól a világháborúig terjedő időszakban 80.000 K körül mozgott évente.<sup>1089</sup>

A vizsgált félévszázados periódusban a bevételi oldal állandó elemei közül a különféle adókból, díjakból, illetékekből, bírságokból és vámokból beszedett jövedelem aránya növekedett a legnagyobb mértékben. Míg a korszak kezdetén a bevételek mintegy 20%-a származott ilyen forrásból, ez a részesedés az 1890-es évekre meghaladta az 50%-ot, majd a századforduló után 40%-os érték körül állapodott meg, s ezzel a bevételi oldal legnagyobb önálló tétele volt. (Ha a város kölcsönpenzek nélküli saját rendszeres jövedelmeit tekintjük, a részesedés ennél is nagyobb részt tett volna ki.) Ez az arány nagyjából megegyezett a korabeli magyar városokban, illetve a fővárosban tapasztalt részesedéssel.<sup>1090</sup>

Szombathelyen az 1870-1880-as években e bevételi kategórián belül az egyik legmagasabb jövedelem (8.000-24.000 K) a piaci helypénzből folyt be. (Az árusoktól a díjakat hasznbérli vállalkozók szedték be, és ebből évente fix összegű járandóságot utaltak át a városi pénztárba.) Összege 1898-ban ugrásszerűen megnőtt a korábbi 34.000 K-ról 54.000 K-ra, annak köszönhetően, hogy Éhen Gyula polgármester kezdeményezésére beszedését házi kezelésbe vették. A helypénzjövedelem a költségvetés számára az első világháborúig jelentős bevételi forrást jelentett, bár a különféle adónemek kivetése illetve gyorsabb növekedése révén egyre kisebb arányt tett ki az összbevételből.<sup>1091</sup>

Az 1890-es évek elejétől új bevételi forrásként tűntek fel a különféle fogyasztási adók, melyek együttes összege fölülmúlta a helypénzjövedelmet. A bor-, sör-, szeszesital-, hús- és cukorfogyasztási állami adókat a város a kincstárnak fizetendő fix összegű hozzájárulásért cserébe szedhette be. Az adók behajtását a város kezdetben hasznbérliőkre bízta, de Éhen Gyula polgármester kezdeményezésére 1897-től házi kezelésbe vette, ami lényegesen megnövelte az adószedésből származó hasznot. Ezen a jogcímen 1897-ben 71.000 K, 1898-ban már 117.000 K tiszta jövedelemhez jutott a városi háztartás. A fogyasztási adók jelentős mértékben hozzájárultak a város összbevételei terén az 1890-es években tapasztalható ugrásszerű növekedéshez. Kedvezőtlen fordulatot eredményezett azonban, hogy 1899-től az állam a sör, az égetett szeszesitalok, valamint a cukor fogyasztási adójának kezelését magához vonta, így a hazai városok – köztük Szom-

bathely is – elestek e kulcsfontosságú jövedelmi forrástól. Ettől kezdve már csak a bor- és húsfogyasztási adó maradt városi kezelésben, ami az államnak fizetett megváltási összeg lefizetése mellett évi 20.000-30.000 K hasznot hajtott. 1906-ban a város új adónemet, ún. fogyasztási adópótlékot vetett ki a városi alkalmazottak fizetésemelésének fedezetére. A kormányzattól szerzett engedély alapján az állami boritaladóra 20%, a húsfogyasztási adóra 25%-os községi adópótlékot róttak ki, ami évi 30.000-40.000 K pluszbevételt eredményezett.<sup>1092</sup>

A bevételek további növelése céljából a város 1909-ben belügyminiszteri engedéllyel bevezette a házbérfillért, azaz az egyenes állami házbéradó után kivetett községi pótdadót, ami igen jelentős, 90.000 K körüli jövedelmet hozott a kasszának, s ezzel a harmadik legnagyobb adójellegű bevételi forrássá vált. A városi költségvetés stabil és igen jelentős nagyságrendű bevételre tett szert a szilárd burkolatú utak használatáért szedett kövezetvámából is, mely a századfordulón 50.000, az 1910-es években már 70.000 K feletti tiszta bevételt hozott. Ezen kívül 10.000-12.000 K folyt be a városiakok közmunka váltságából, és hasonló nagyságrendű jövedelem az 1909-ben bevezetett 1%-os ingatlan-átírási díjakból. 5.000-7.000 K származott a házbér adó után kivetett 2%-os tűzoltói járulékból, és hozzávetőlegesen fele ekkora összeg az ebadó, és a bírságpénzek behajtásából. 1918-ban a város a bevételek gyarapítására bevezette a színházi jegyadót, a villamosjegy adót, és a pezsgő-adót is.<sup>1093</sup>

Az előbbieken felsorolt adók és vámok mellett a legnagyobb mértékű bevétel a dualizmus időszakában a községi pótdadóból folyt be. Ez az egyenes adó nemcsak nagyságrendje miatt érdemel külön figyelmet, hanem azért is, mert kulcsfontosságú szerepet játszott a városi költségvetés egyensúlyban tartása szempontjából. A költségvetési előirányzatok elfogadásakor ugyanis a fedezeti és a szükségleti oldal közötti különbséget, azaz a várható kiadások alapján a bevételi oldalon mutatkozó hiányt a községi pótdadóval fedezték. A községi törvény értelmében pótdadót a minden lakost egyaránt érintő közigazgatási költségek fedezése céljából szedhették be a városok. A pótdadót az állami egyenes adók (föld-, házbér-, kereseti-, tőkekamat adó) után vetették ki, százalékos kulcsát a fedezendő hiány mértékének megfelelően évről-évre, a költségvetés tervezésekor állapították meg. A pótdadó mértéke lélektani szempontból is kiemelt jelentőséggel bírt, hiszen a lakosság érthető módon élénk figyelemmel kísérte a legsúlyosabb terhet jelentő helyi adó kulcsának alakulását. Az adókulcs százaléka a városgazdaság állapotának illetve a lakosság megterhelésének egyik fokmérője, indikátora volt, mely könnyen összehasonlíthatóvá tette a szombathelyi helyzetet más városokéval. A városvezetés ezért önmérsékletet tanúsítva lehetőségeihez mérten igyekezett kordában tartani az adó emelését, és a költségvetési hiány csökkenése esetén a kivetési kulcs mérséklésére is sor került. Néhány alkalommal – például 1895-ben, Török Sándor

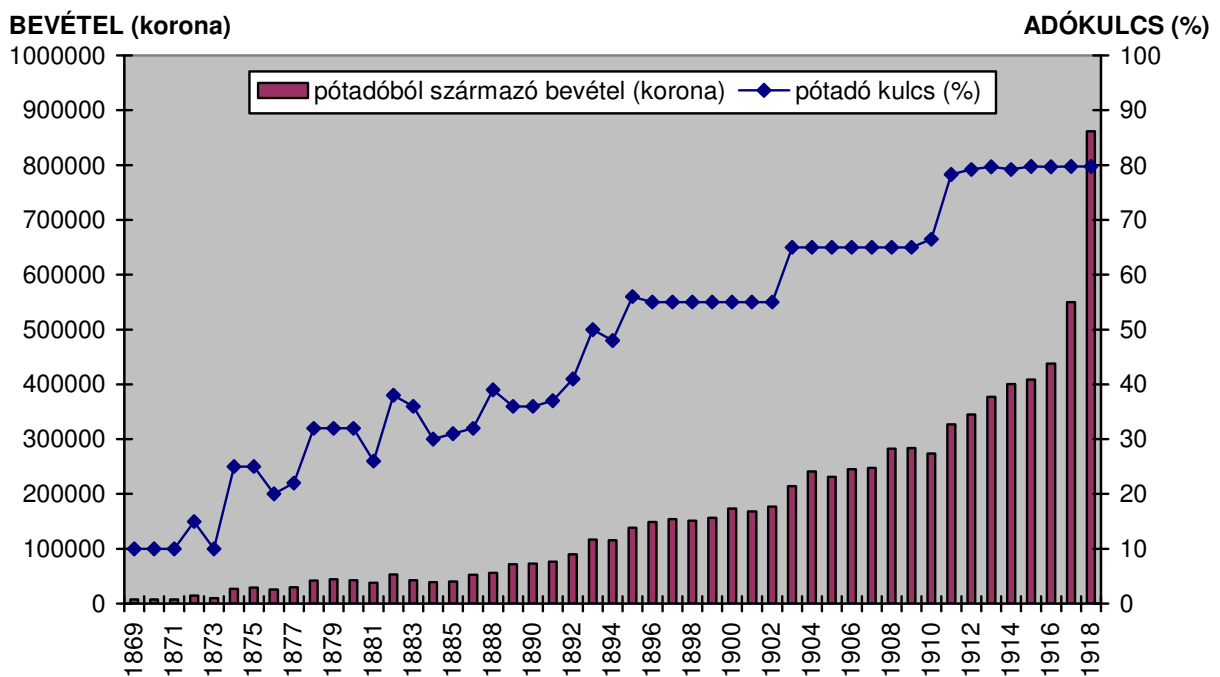
polgármester idejében – kifejezetten a választók megnyerése érdekében, népszerűség-hajhászó célzattal szállították le a pótdadót. A századfordulón lebonyolított nagyszabású infrastruktúra-fejlesztési munkálatok alkalmával Éhen Gyula polgármester is kénytelen volt minden alkalmat megragadni az adófizetők illetve a nekik felelős képviselőtestület megnyugtatóására, és megnyerésére, azt az ígéretet téve, hogy a beruházási program a pótdadó emelése nélkül kivitelezhető lesz. Valójában az adóemelés pénzügyi szempontból mindenképpen indokolt lett volna, de propagandisztikus célok miatt ezt a lépést a városvezetés a lehető legvégső időig halogatta.<sup>1094</sup>

Kiemelkedő jelentőségénél fogva a pótdadót a bevételi szerkezetet ábrázoló kördiagramokon a többi adónemtől elkülönítve tüntettük fel. Az ábrák alapján látható, hogy a dualizmus időszakának elején a pótdadó 10% alatti részesedésével alárendelt feladatot töltött be a városi háztartás számára szükséges működési költségek, anyagi feltételek előteremtésében. A kiadási oldalon mutatkozó szükségletek növekedésével azonban a város hagyományos típusú bevételi források nem tudtak lépést tartani, a fokozódó nagyságú költségvetési hiány fedezésére a város az 1870-es évek végétől kénytelen volt egyre nagyobb mértékben a pótdadóra támaszkodni. A pótdadó kulcsát 1870-1890 között több mint háromszorosára emelték, miáltal a bevételi szerkezeten belül aránya megduplázódott. 1890-ben a város jövedelmeinek már 15%-a pótdadóból származott. A pótdadó relatív jelentősége a századfordulótól – a fogyasztási adókból származó jövedelmek elapadása miatt – tovább nőtt, különösen, hogy kulcsát is folyamatosan emelték. Mindezek eredményeként az 1900-as években a kölcsönpénzek növekvő aránya ellenére a város bevételeinek már 15-20%-át biztosította a pótdadó, melynek jövedelme háromszorosan múlta fölül a nagyságrendben közvetlenül utána következő legnagyobb tétel, a borítal- és húsfogyasztási adó értékét, három és félszeresen a házbérfillér, hatszorosan a helypénzjövedelem és tízszeresen a fogyasztási adópótlék mértékét. Az összes adóbevétel 40-50%-át tette ki a pótdadó, ami némileg meghaladta a Budapesten szokásos 30-40% közötti részesedést. A pótdadó-bevételek azért játszottak Szombathelyen hangsúlyosabb szerepet, mert a fővárosban alkalmazott adókulcs (1908 előtt 25%, azután 33%) – a szombathelyivel ellentétben – országos szinten a legalacsonyabbak közé tartozott.<sup>1095</sup>

A pótdadóból befolyó jövedelem és a pótdadó kivetésének kulcsa a dualizmus kori Szombathelyen változó ütemben ugyan, de folyamatos emelkedést mutatott. Az adóbevételek látványos növekedése egyszerre származott az alkalmazott adókulcs emelkedéséből és a városi lakosság, azaz az adóalanyok számának gyors gyarapodásából. A pótdadó mértéke az 1870-es évek elején mindössze 10%-ot tett ki, majd az 1873. évi gazdasági világválság előidézte pénzügyi nehézségek közepette a város kénytelen volt mértékét egyszeriben duplájára emelni. Az 1880-as években 30% feletti kulcs állandósult, a 40%-os küszöböt először 1892-ben lépte át, majd egy évvel

később az 50%-ot is. Az 1890-es évek végén lebonyolított infrastruktúra-fejlesztési program idején a póttadó még sikerült 55%-on stabilizálni, ami a korabeli győri (58%), vagy soproni (63%) érték alatt maradt. A kölcsönökből megvalósított beruházások azonban olyan mértékben megemelték a város adósságállományát, hogy a deficit fedezésére a póttadót 1903-tól kezdve 65%-ra kellett emelni. 1910-ben a kivetési kulcs elérte a 70%-ot, majd az évtized hátralevő részében megközelítette a 80%-ot. (1904-től a póttadó korábbi kivetési gyakorlatán is módosítottak az igazságosabb teherviselés érdekében. Korábban ugyanis minden állami adó, azaz a földadó, ház-béradó, kereseti adók, gazdasági társaságok adója, tőkekamat- és járulékadó után egységesen vették ki az adókulcsot, függetlenül attól, hogy a befolyó jövedelmekből milyen típusú kiadásokat fedeztek. 1904-től kezdve aztán a város minden lakosát érintő közigazgatási kiadások fedezetére minden állami adóra egységes kulcsot alkalmaztak, majd a földbirtokokkal kapcsolatos kiadások fedezésére a földadóra kivetettek egy újabb pótléket, végül a földadó kivételével az összes egyéb állami adóra kiróttak egy további százalékot a város közbiztonsági, rendészeti feladatainak ellátására. A társadalmi igazságosság elve alapján a földtulajdonnal is rendelkező polgárok az 1910-es évektől a többi adózónál összességében magasabb, 110-130%-os kulcs alapján fizettek.) A dualizmus időszakát tekintve a póttadó mértéke nyolcszorosára, az ilyen jogcímen befolyó jövedelem – részben az inflációs hatások révén – 227-szeresére növekedett.<sup>1096</sup>

18. ÁBRA A KÖZSÉGI PÓTTADÓ JÖVEDELMÉNEK ÉS KULCSÁNAK VÁLTOZÁSA SZOMBATHELYEN, KORONÁBAN, FOLYÓ ÁRON KIFEJEZVE, 1869-1918<sup>1097</sup>



A szolgáltatásból származó jövedelmek Szombathelyen a századfordulótól, a közműrendszerek kiépítésétől kezdve váltak önállóan megjeleníthető tétellé a bevételi szerkezetben. E kategória elkülönülése egyértelmű jele volt a városgazdálkodás modernizációjának, és hűen tükrözte az újszerű feladatokat felvállaló szolgáltatásszervező város modelljének gyakorlati térnyerését. A szolgáltatásból származó jövedelem azonban meglehetősen szerény nagyságrendet képviselt, az összbevételek mindössze 4-6%-át tette ki, ami messze elmaradt az e téren mintaadónak tekinthető főváros eredményeitől, ahol az 1890-1913 közötti időszakban 15-20%-os részesedési arány volt jellemző. Ennek a nagyságrendi különbségnek az volt az oka, hogy Szombathelyen a községesítési törekvések a magántőke ellenállása, és a város anyagi gyengesége miatt zátonyra futottak, így az igazán nagy bevételt termelő monopolisztikus szolgáltató vállalatok (gáz- és elektromos művek, villamosvasút) közül egy sem került városi kezelésbe. A községesítési program félbeszakadása volt okolható amiatt is, hogy míg Budapesten a közüzemek együttesen jelentős bevételi többletet termelve növelték a város bevételeit, a szombathelyi vízmű egymagában veszteséges vállalkozás maradt. A századfordulón a szolgáltatásból származó jövedelem 60%-át a vízmű pénztár, 16%-át a csatorna alap biztosította. A közbiztonság 17%-kal járult a bevételekhez, a fennmaradó rész a temetkezési szolgáltatásból, jégeladásból és a pöcegödörök tisztításából folyt be. Az 1900-as években a személyszállítási üzem megindulásával, a népfürdő megnyitásával, majd 1913-tól a csatornajáráruk bevezetésével nőttek az ilyen típusú jövedelmek és erősödött a bevételi szerkezetben a szolgáltatások aránya. Az 1910-es években a csatornajárárukat is kezelő vízműből 100.000-170.000 K, a jéggyárból 90.000-100.000 K személyszállítási díjból 20.000-30.000, a csatorna alapból 60.000-80.000 K folyt be.<sup>1098</sup>

A bevételi oldal állandó 10-12%-os részesedésű elemét képezték az „egyéb” címszó alatt összefoglalt jövedelmek, melyek a különféle jogcímeken a városnak juttatott vármegyei hozzájárulást, idegen hatóságok és a hadsereg költségterítéseit, magánszemélyek adományait, a bevételi oldal átfutó tételeit és az ún. „vegyes jövedelmeket” foglalták magukban.<sup>1099</sup>

Az 1910. évi adatokat ábrázoló kördiagramon új elemként tűnik fel a mindössze 3%-os részesedésű államsegély, jelezvén, hogy a magyar állam a nyugat-európai normáktól eltérően mennyire minimális pénzügyi támogatásban részesítette a városokat. Az 1909-től kezdve éves rendszerességgel kiutalt összeget minden városnak, így Szombathelynek is a városi közigazgatási alkalmazottak bérezésére kellett fordítania. Szombathely 1909-ben 20.000 K, 1913-ban már 30.000 K államsegélyt kapott a Belügyminisztériumtól. A támogatást Szombathely vezetése aránytalanul kevésnek érezte, teljes joggal, hiszen ugyanakkora dotációban részesült, mint Komárom, Selmecebánya, vagy Kiskunfélegyháza, holott a vasi megyeszékhely rendőrségi, adókeze-

lési, katonai, és közegészségügyi kiadásai – ami alapján elvileg folyósították az államsegélyt – 100.000 koronát tettek ki, míg az említett kisvárosokban csak 70-80.000 koronát. Az állam tehát meglehetősen alulfinanszírozta Szombathelyt, ami azzal függhetett össze, hogy a városnak az 1900-as évek végén már nem volt olyan jó az érdekérvényesítő képessége, mint évtizedekkel korábban. Hiányoztak azok az országos politikai befolyással rendelkező patrónusok, akik kijárhatók volna a város számára kedvező döntéseket. 1913-tól a belügyminiszter Szombathely évi 160.000 koronás rendőrségi kiadásaihoz is hozzájárult, kezdetben 8.000 korona, majd 24.000 korona segélyt kiutalva az állomány javadalmazására.<sup>1100</sup>

A bevételi oldal eddig tárgyalt szegmensei a város gazdálkodásának olyan állandó, főként saját erőforrásokra támaszkodó elemei voltak, amelyek többé-kevésbé előre kiszámítható összegű rendszeres jövedelmet biztosítottak. A külső forrásnak minősülő kölcsönökből ezzel szemben évről-évre szélsőségesen ingadozó nagyságú és arányú bevételek származtak, mint ez a 17. ábra kördiagramjain is megfigyelhető. E sajátos jelenség magyarázatát az adta, hogy a kölcsönműveletek a városi háztartás folyamatosan változó igényeihez, aktuális pénzügyi kondícióihoz igazodtak. Általában egy-egy nagyösszegű beruházás finanszírozásának biztosítása, vagy a háztartási hiány kezelésének szükségszerűsége eredményezett olyan helyzetet, hogy a város a költségvetés kereteit túlhaladó kiadásokra kényszerült, és e célból bevételeit kénytelen volt külső források bevonásával megnövelni. A dualizmus időszakának egészét mérlegre téve megállapítható, hogy a hitelintézetek által folyósított pénzeszközök Szombathely városgazdálkodásának egyik nélkülözhetetlen pillérét alkották. A kölcsönöknek a bevételi oldal többi eleméhez viszonyított relatív súlya, illetve a kölcsönösszegek funkcionális hasznosulásának iránya azonban a vizsgált félévszázados intervallumon belül lényeges időbeli eltéréseket mutatott, csakúgy, mint a futamidők hosszúsága és a hitelkamatok mértéke.

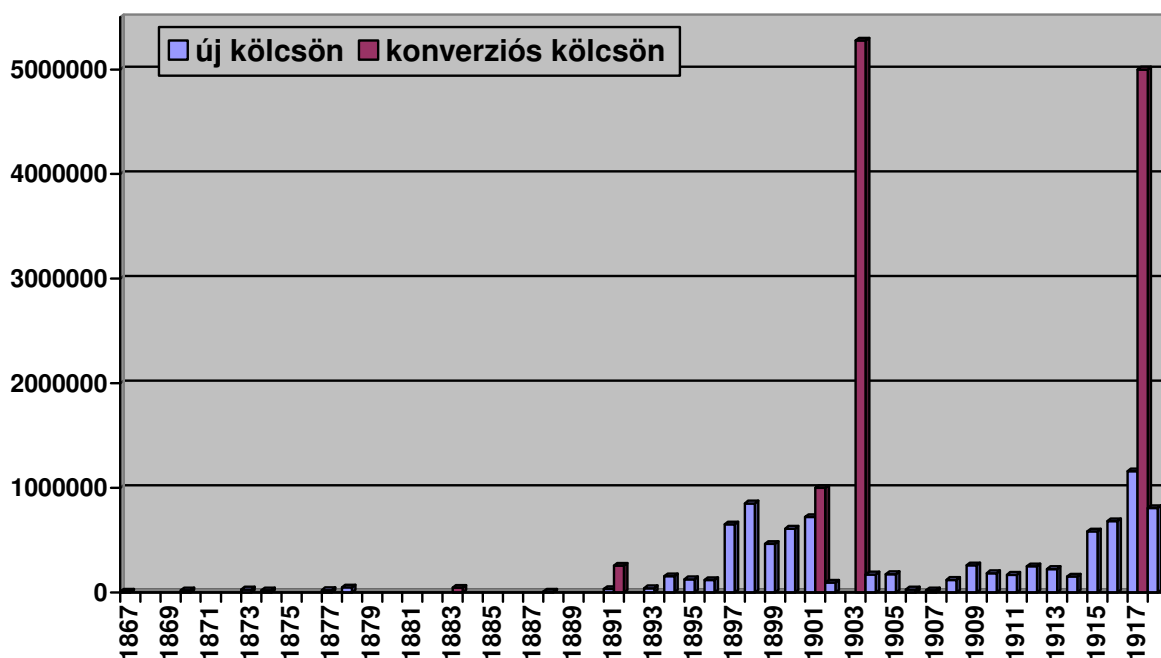
A függelék 2. és 3. sz. táblázatai alapján látható, hogy az 1870-1880-as években a város viszonylag ritkán folyamodott kölcsönök igénybevételéhez. Ha mégis erre kényszerült, elsősorban relatíve alacsony értékű, néhány tízezer koronás összegek felvételére került sor, melyek részesedése a költségvetés éves összbevételéből csak ritkán haladta meg a 20%-ot. A város hitelezői főként helyi pénzintézetek voltak, de az 1870-es években nagy hangsúlyt kaptak az állami forrásból származó kamatnélküli kölcsönök is. Ez utóbbiakat a községi tulajdonú iskolák építésére biztosította az államkincstár. A pénzintézeti hitelek kamata ekkortájt 8% volt, az általuk folyósított pénzeszközöket a város járdakövezésre, az új városháza felépítésére és a házipénztár likviditási gondjainak áthidalására fordította. A felvett kölcsönök értéke és az ügyletek esetszáma az innovációban élen járó Budapesthez hasonlóan Szombathelyen is 1890-es évek elejétől indult lát-

ványos szaporodásnak. Ez a jelenség nyilvánvaló összefüggésben állt a gazdasági konjunktúrával és ebből adódóan a korábbiaknál lényegesen kedvezőbb hitelfelvételi kondíciókkal, az 5-6%-ra visszaesett kamatszint és a bőséges pénzügyi kínálat nyújtotta lehetőségekkel. Ezzel egyidőben a kedvezményes állami hitelek eltűntek, és a tőkeerős helyi pénzintézetek mellett legfőbb hitelezőként megjelent a községi kölcsönökre specializálódott Magyar Jelzálog-Hitelbank. A gazdasági prosperitás előidézte optimista várakozások légkörében a dinamikus növekvő népességű és bővülő intézményhálózatú Szombathely nagyszámú beruházó-kölcsönöket vett fel, túlnyomórészt jelzálog-hitel formájában, 50-60-65 éves lejáratra. A város ezekből finanszírozta a központi funkciók bővülésével járó nagy volumenű középítkezések sorozatát és a századfordulón megvalósított infrastruktúra-fejlesztő programot is. A kölcsönösszegek a korábbi évtizedben megszokott nagyságrend többszörösére rúgtak, a többszázézes illetve milliós tételek aránya a századforduló éveiben a költségvetési összbevétel 50%-át is meghaladta. A helyi takarékpénztáraknál felvett, gyorsan mobilizálható rövid lejáratú folyószámla-hitelek és függőkölcsönök felváltására a város időről-időre nagyszámú, hosszú futamidejű, alacsonyabb kamatú törlesztéses (amortizációs) kölcsönöket vett fel. E konverziók lebonyolítását általában hosszas előkészítő tárgyalások előzték meg, és a városra nézve kedvező feltételek kialakításához Szombathely rendszeresen igénybe vette politikai tőkét, elsősorban Széll Kálmán segítségét, aki hosszú közéleti pályafutása során nemcsak a pénzügyminiszteri, miniszterelnöki, hanem a Magyar Jelzálog-Hitelbank elnöki székében is megfordult. A város e háttértámogatás birtokában a kedvező pénzügyi konstellációkat kivárva hajthatta végre a konverziókat, és válthatta át tartozását alacsonyabb kamatú kölcsönökre. Az első igazán komoly nagyságrendet képviselő 4,3 millió koronás konverziós kölcsönt 1903-ban vették fel, ez legnagyobb részben az infrastruktúra-fejlesztő program finanszírozására igénybe vett különféle eredetű, futamidejű és kamatlábú hiteleket egyesítette. A századforduló után a város a korábbi időszakhoz hasonló nagyságrendű beruházó-kölcsönöket már csak elvett igénybe, ehelyett – a pénzügyi válság és az eladósodás jeleként – nem egyszer a költségvetési deficit eltüntetéséhez kényszerült hitelek felvételére. Sajátos gyakorlattá vált továbbá, hogy a házipénztár likviditási gondjainak áthidalására, és kisebb beruházások finanszírozására a jelentősebb pénztartalékok felhalmozó városi alapoktól vettek kölcsön néhány tízezer koronás nagyságrendű összegeket, rövid futamidővel, egy-tíz éves lejáratral. A város ezeket a kölcsönöket is szabályos keretek között tartotta nyilván. E „belső kölcsönök” felvétele a város számára több előnnyel is járt. Egyrészt nem növekedett tovább a kifelé fennálló tartozás, másrészt a viszonylag kis összegű hitelekhez a város igen gyorsan, a piaci kamatoknál olcsóbban, minimális adminisztráció mellett juthatott hozzá, és rendkívül rugalmasan kezelhette azok felhasználását. Ez a hitelfelvéte-



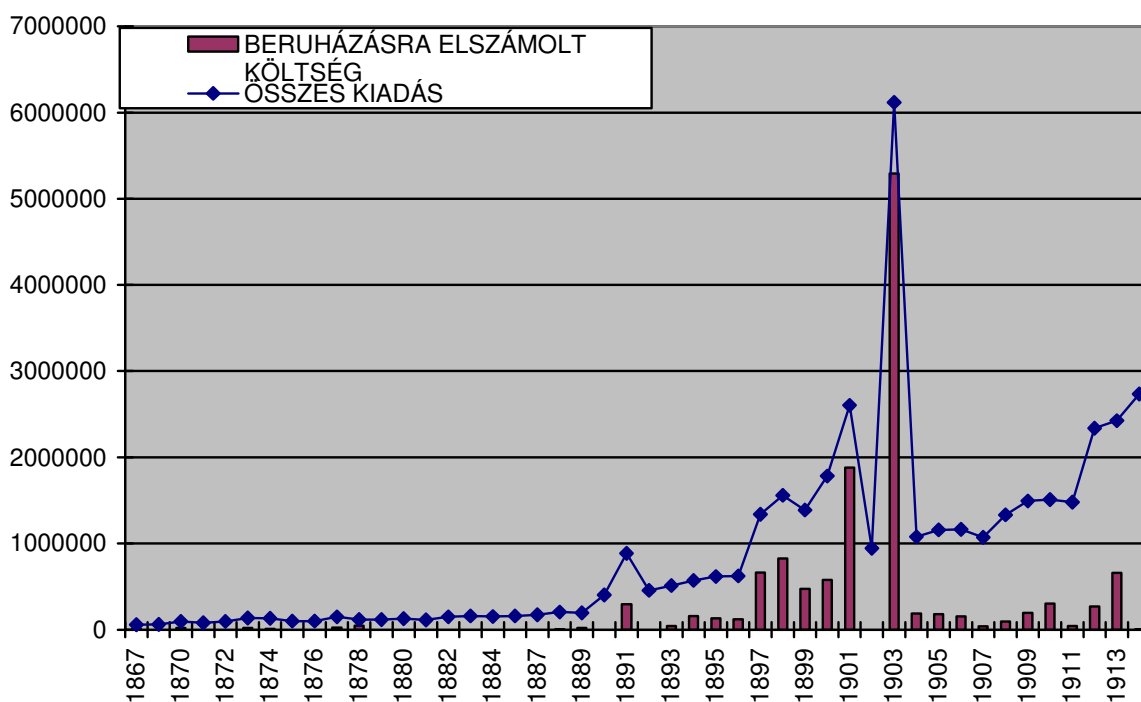
li gyakorlat a korszakban Magyarországon nem volt ismeretlen, az eljárást több forráshiánnyal küzdő városban is alkalmazták. A város az 1890-es évtizedben 5 millió korona értékű hitelt vett igénybe. Az 1903. évi nagy konverzió után a kölcsönfelvételek üteme lefékeződött, ami egyrészt az országban kialakult kedvezőtlen pénzügyi helyzetnek, másrészt a város eladósodásának és nem utolsósorban annak a következménye volt, hogy a századfordulón megvalósított fejlesztések a település sok problémájára megoldást nyújtottak, és újabb nagyberuházásokra jó ideig nem volt szükség. A kölcsönpenzek igénybevételének mérséklődő ütemét jelezte, hogy egy újabb 5 millió koronás konverzióra csak 1917-ben került sor. A város azonban a szigorú költségvetési fegyelem ellenére soha többé nem tudta már nélkülözni a külső forrásokból származó jövedelmeket; a kölcsönök így az 1890-es években elkezdődött gyakorlatnak megfelelően a bevételi oldal állandó elemévé váltak. A város hiteligénye az első világháború éveiben ismét megnőtt. Szombathely vezetése ugyanis feladatának érezvén a lakosság ellátásának megszervezését, több milliós összegeket fordított a közéletre, szociális célokra és ugyancsak hitelek felvételével teremtette elő a hazafias kötelességből jegyzett állami hadikölcsön kötvények vételárát is. Ebben az időszakban egyre gyakoribbá vált, hogy az eladósodott, jelzáloggal terhelt ingatlanvagyonú város romló hitelképességi megítélése miatt az újabb kölcsönök felvétele érdekében kénytelen volt egyéb vagyontárgyait is „elzálogosítani”, és letétbe helyezett értékpapírai fedezete ellenében lombard kölcsön formájában juthatott csak bevételhez.<sup>1101</sup>

19. ÁBRA SZOMBATHELY VÁROS HITELFELVÉTELEI A DUALIZMUS KORÁBAN KORONÁBAN KIFEJEZVE, 1867-1918<sup>1102</sup>



## A VÁROS KIADÁSAI

A 16. és 20. ábrát összevetve megállapítható, hogy a bevételi és kiadási oldalon mutatkozó elmozdulások, változási tendenciák egymással teljes összhangban álltak, a két görbe szinte teljesen megegyező vonalat futott be, igazodva a gazdasági konjunktúra alakulásához. A görbék 1890-1902 között tapasztalható hirtelen felívelése azonban nem pusztán a kedvező makrogazdasági folyamatok helyi leképeződéseként értelmezhető, hanem a városigazgatásban bekövetkezett gyökeres szemléletváltás, a szolgáltatásszervező város irányába történt elmozdulás jeleként. A város kiadásai ugyanis korábban, az 1870-1880-as években, még túlnyomórészt a hagyományosan értelmezett rendészeti feladatokból származtak. A kötelezően ellátandó közigazgatási, közbiztonsági, közegészségügyi, oktatási, és szociális feladatok költségei, valamint a városrendezésre, az úthálózat karbantartására, a közvilágítás működtetésére, a város gazdálkodási tevékenységére és a tulajdonában álló épületek fenntartására fordítandó összegek határozták meg együttesen az éves kiadást. Ezen túlmenően azonban a város nem nagyon költött más célokra, nem vállalkozott nagyobb beruházásokba. Mindössze két iskolaépítésbe fogott bele, miután e célra állami támogatást sikerült szereznie, majd 1878-1879-ben az új városháza felépítése került sorra, évtizedes halogatás után. Az 1890-es évek aztán gyökeres fordulatot hoztak. Városszerte nagyszabású középítkezések kezdődtek, majd a századfordulón Éhen Gyula polgármester vezényletével korszerű infrastrukturális intézményeket teremtett magának Szombathely. A település stratégiai érdekei, polgárságának megnövekedett elvárásai, új típusú igényei, és a városvezetés szemléletváltása, a szolgáltatásorientált város eszményének egyre szélesebb körű térnyerése voltak tehát azok a döntő tényezők, melyek előidéztek a kiadási oldalon a szükségletek növekedését, ami a bevételi oldalon forráshiányt generált, és elindította a korábbiakban már bemutatott kölcsönfelvételi hullámot.<sup>1103</sup> A 20. ábra oszlopdiagram segítségével mutatja be a beruházásokra fordított összegek nagyságrendjét és időbeli eloszlását, a teljes kiadással összevethető módon. A diagramon látható, hogy a összkiadások értéke és a beruházások nagysága a századfordulón kulminált. Az ekkortól az első világháborúig terjedő időszak ugyan szerényebb eredményeket hozott, de a meglévő infrastrukturális rendszerek folyamatos bővítése és néhány újabb középítkezés lebonyolítása révén a fejlesztések állandóan napirenden maradtak, így a város pénzügyi nehézségei ellenére a beruházásra fordított összegek a kiadási oldal állandó elemévé váltak.

20. ÁBRA A KIADÁSOK ÉS BERUHÁZÁSOK ALAKULÁSA SZOMBATHELYEN, 1867-1918<sup>1104</sup>

A beruházásokra fordított összegek részarányának időbeli változása a kiadási oldal szerkezeti összetételét bemutató 21. ábra kördiagramjain követhető nyomon. Az 1870. évi 21%-os beruházási arány az 1870-1880-as évek viszonylatában nem számított tipikus értéknek, inkább ritka kivételnek. A korszakban a kiadási oldalról ugyanis ez a tétel általában hiányzott, amint ez a jelenleg még az 1890. évi, a századvégi városfejlesztési program megindítása előtti állapotot rögzítő diagramon is tükröződik. Az Éhen Gyula polgármester ciklusa alatt zajló közművesítési program hatására aztán a századfordulón a beruházások már az összes kiadás 30-50-70%-át tették ki. Ennek az értéknek a nagyságrendjét jól érzékelteti, hogy az innováció terén minta- és mértékadónak számító fővárosban ugyanekkor 30-40% volt a beruházási hányad. A nagyszabású munkálatok befejeztével természetesen ez a kiugróan magas részesedés jelentősen visszaesett, és az 1900-as években Szombathelyen 10-20% közötti arányok állandósultak, ami nagyjából megfelelt a korabeli budapesti értéknek. A jórészt kölcsönökből finanszírozott beruházások túlnyomó részét – különösen az Éhen Gyula polgármesteri ciklusára eső időszakban – infrastrukturális fejlesztésekre, a csatornahálózat, a vízmű és a szilárd burkolatú úthálózat kiépítésére és folyamatos fejlesztésére fordították. Emellett középítkezések, hivatali épületek, laktanyák, iskolák és a városi bérház kivitelezése valósult meg kölcsönpénzből. Városrendezési célra jóval kevesebbet áldoztak, mint Budapesten, kórház- és kislakás-építési beruházási programra pedig egyáltalán nem került sor Szombathelyen.<sup>1105</sup>

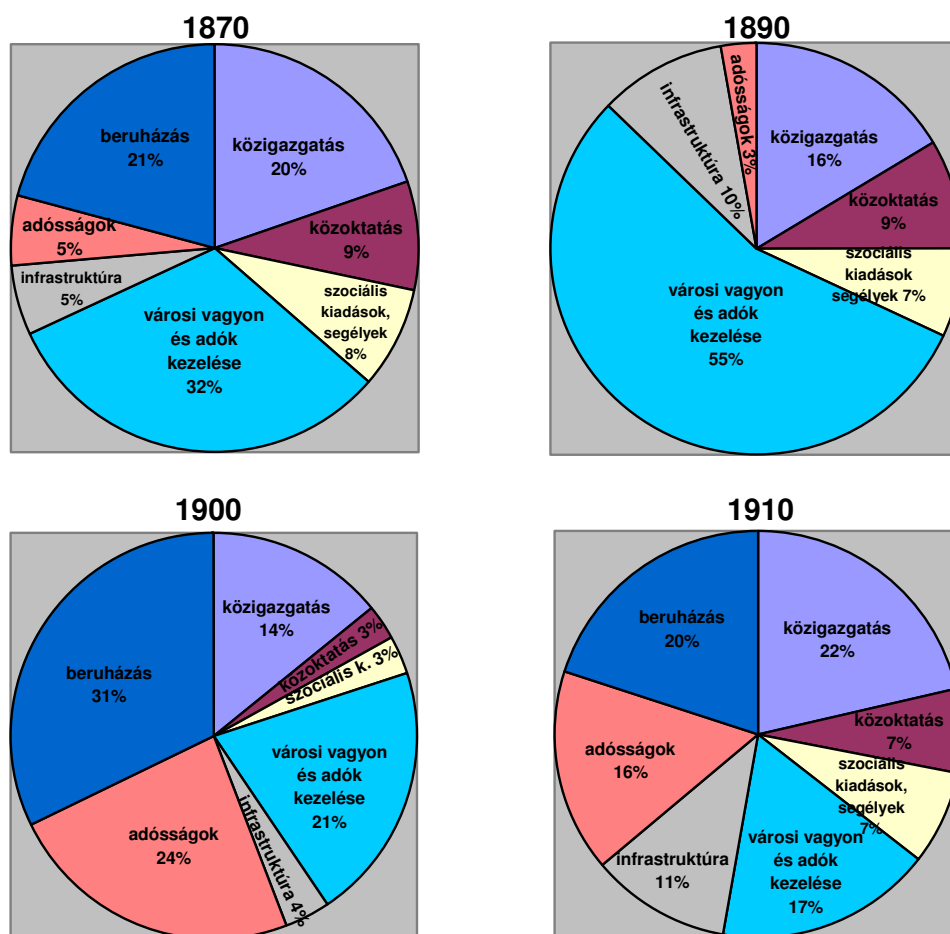
A modern közműrendszerek kiépítése jelentősen megemelte a város infrastrukturális célú kiadásait, melynek részaránya az 1870-es évekhez viszonyítva a 20. század elejére megduplázódott, 11-12%-ra nőtt. Valójában azonban még ennél is jóval nagyobb arányú volt a növekedés, mert a kördiagramokon infrastrukturális kiadások címen feltüntetett értékek a csatorna-, vízvezetéki-, közvilágítási hálózat és az útburkolatok esetében csak a fenntartási, működtetési költségeket tartalmazták, elfedve azt a tényt, hogy a beruházásokra és adósságszolgálatra fordított hatalmas összegek mögött jórészt szintén infrastrukturális fejlesztések álltak. Ezeket a kiadási tételeket is számításba véve megállapítható, hogy a századfordulótól kezdve a város erőforrásainak, éves költségvetési keretének 25-30%-át közvetlenül, vagy közvetve infrastrukturális célokra fordították. A közművesítés tehát Szombathelyen a városfejlesztési koncepció központi elemévé vált, annak bizonyságaként, hogy a városvezetés felismerte a modern városi életforma alapjául szolgáló infrastrukturális intézmények jelentőségét.

A beruházó kölcsönök nagyarányú felvétele természetszerűleg maga után vonta a város adósságállományának drasztikus emelkedését, ami a kiadási oldalon az adósságszolgálati terhek fokozódásával járt együtt. Míg a kölcsönök törlesztésére fordított összeg az 1870-es években a kiadások mindössze 3-5%-át tette ki, a századfordulón már a város éves költségvetési keretének egynegyedét kellett ilyen célra fordítani. Az 1900-as években végrehajtott előnyös konverziókkal és a bevételek erőteljes emelésével a törlesztőrészek részaránya ugyan visszaesett 15-16%-ra, de a kölcsönök visszafizetése mindvégig komoly megterhelést jelentett a városi háztartás számára.

A kiadási oldal szerkezetében a dualizmus évtizedei alatt bekövetkezett legmarkánsabb változások a beruházások arányának és az adósságszolgálati terheknek az emelkedése, valamint az infrastrukturális létesítmények és szolgáltatások részesedésének bővülése volt, ami a városgazdálkodás és városigazgatás korszerűsödésének jeleként értelmezhető. A városgazdálkodás volumenének növekedése, a kölcsönpénzek formájában megjelenő külső erőforrások bevonása együtt járt a városi vagyonhasznosítás hagyományos formáinak súlyvesztésével, az ingatlanvagyonra, mezőgazdasági jellegű tevékenységre és az adókezelésre eső kiadási hányad drasztikus csökkenésével. A közigazgatással, szegénygondozással, oktatással, a hagyományos rendészeti jellegű feladatokkal kapcsolatos kiadások aránya azonban a dualizmus évtizedei alatt lényegesen nem módosult. A városi adminisztráció működtetése, a dologi kiadások, valamint a tisztviselők, a rendőrségi és közegészségügyi személyzet bérezése a város mindenkori kiadásainak mintegy 15-20%-át vette igénybe. Szociális juttatásokra (árva- és szegénygondozás) és közoktatási célokra egyaránt 7-9% körüli részesedés esett. A kiadási szerkezetet a budapesti adatokkal összehasonlítva a közigazgatási és oktatási szegmensek tekintetében lényegbevágó különbséggé mutak-

zik, hogy a fővárosban az iskolákra és óvodákra fordított összegek meghaladták a városi adminisztráció működtetésének költségeit. Szombathelyen – bár a város a törvényi kötelezettségekben előírt összeg többszörösét fordította az iskolákra – az oktatási célú kiadások messze az országos átlag (11%) alatt maradtak, ami egyértelműen utal arra a korábban már jelzett tényre, hogy a vasi megyeszékhely nem volt igazi iskolaváros, e területen nem rendelkezett erős pozíciókkal. A szociális jellegű kiadások terén a főváros nem büszkélkedhetett kimagasló eredményekkel, ugyanakkor Szombathely még ezt az eredményt is alulmúlta. A városi költségvetésben az árvák ellátására, az elszegényedett idős emberek gondozására és a szegénykonyha működtetésére meglehetősen szerény összegek álltak rendelkezésre, s ráadásul ezek nagy része nem is a város saját forrásaiból, hanem adományokból, és magánszemélyek által létrehozott alapítványok kamataiból származott. E tekintetben Szombathelyre is érvényes volt Sipos András fővárosra vonatkoztatott megállapítása, miszerint a korszakban tovább élt a hagyományos szemléletű, szegényellátás, és nem indult meg a modern szociális ellátórendszerek kiépülése.<sup>1106</sup>

21. ÁBRA A VÁROSI KIADÁSOK SZERKEZETE SZOMBATHELYEN AZ 1870., 1890., 1900. ÉS 1910. ÉVBEN<sup>1107</sup>



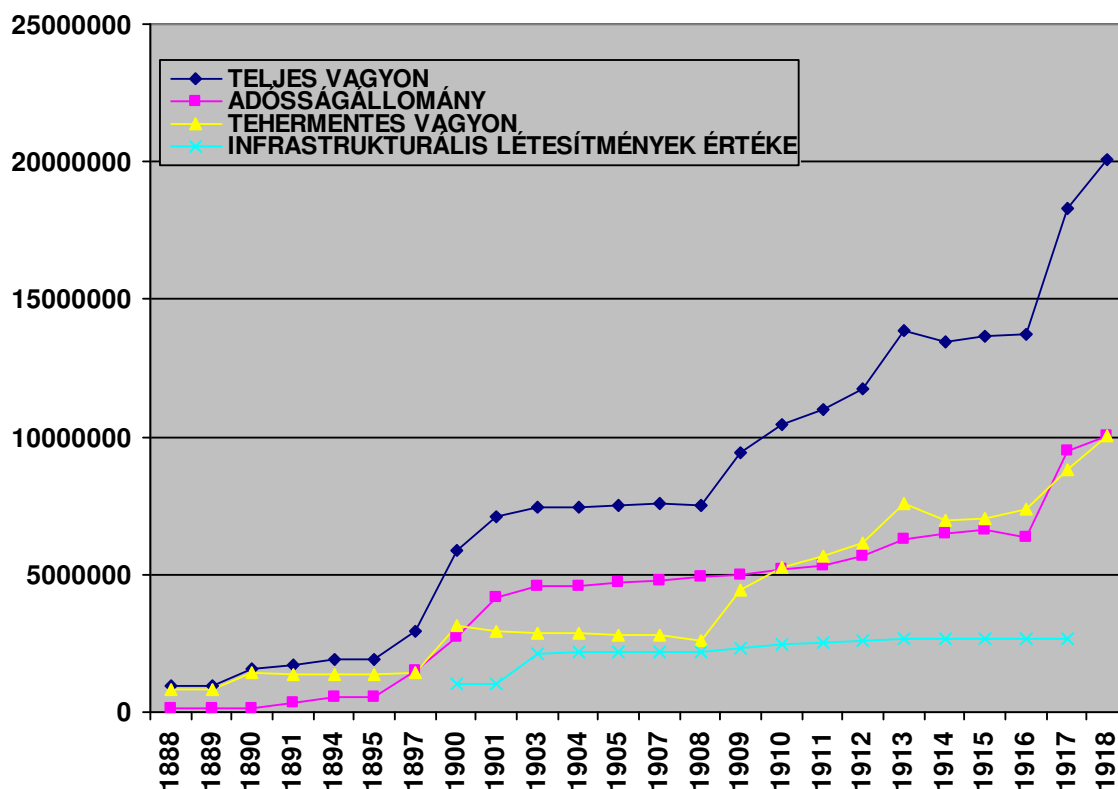
## A VÁROSA VAGYONA ÉS ADÓSSÁGÁLLOMÁNYA

Szombathely dualizmus kori városgazdálkodásának eredményeiről a vagyonleltárak adnak hű képet, bemutatva a vagyongyarapodást (esetleges fogyást), valamint az adósságállomány időbeli változását, illetve ezek egymáshoz való viszonyát. A város vagyonkimutatásában „cselekvő vagyon” címszó alatt tüntették fel a teljes vagyonértéket, a „szenvedő vagyon” rovatban számolták el a város kölcsönpenzek felvételéből elkönyvelt vagyongyarapodását, azaz a felhalmozódott adósságállományt, és „tisztá vagyon” néven szerepeltették a teljes vagyon tehermentes, tartozásokon fölüli részét. Szombathely első teljeskörű vagyonkimutatása 1888-ból ismeretes. Ezt megelőzően csak az ingó és ingatlan vagyont tartották számon, az egyéb vagyoni elemeket, illetve adósságokat nem tüntették fel a leltárakban. A korai adatok ezért csak korlátozottan használhatók, nem adnak teljeskörű tájékoztatást a város vagyoni állapotáról, bár tény az is, hogy a korszakban az ingóságok és ingatlanok a város vagyonának legalább 90%-át kitették. Az 1888-tól rendelkezésre álló komplex kimutatások alapján a három fő vagyont kategória egymáshoz való viszonyát, illetve ezek időbeli változását a 22. ábra tünteti fel. Az összes vagyon alakulását ábrázoló legfelső görbe futása alapján szembetűnő, hogy a város vagyongyarapodása a századfordulón, Éhen Gyula polgármesteri ciklusa alatt, 1895 és 1902 között volt a legdinamikusabb. A 20. század elejének dekonjunkturális időszakában egy hosszabb stagnáló periódus következett be, majd az ország gazdasági-pénzügyi helyzetének stabilizálódása után, az 1900-as évek végétől egy újabb erőteljes gyarapodási szakasz köszöntött be. A világháború első éveiben a bevételek és kiadások emelkedése ellenére a beruházások leálltak, megtakarítások nem képződtek, ez az időszak nem kedvezett a felhalmozásnak. A városi vagyon értékének 1917-től bekövetkező gyors emelkedése sem takart valós eredményeket, a kortársak is hangsúlyozták, hogy ez a látszólagos gyarapodás mindössze a felerősödött inflációs hatások következménye volt. 1888 és 1918 között a város vagyona 20,6 szorosára nőtt, az 1870-es évek elejének értékeihez viszonyítva közel 80 szoros volt a gyarapodás.<sup>1108</sup>

A tehermentes vagyon és a szenvedő vagyon alakulását bemutató görbék érzékelhetővé teszik, hogy az 1890-es évek elejéig, a nagyösszegű beruházó kölcsönök felvételéig a város vagyona csaknem teljes egészében tehermentes volt. Ettől kezdve azután megindult a város adósságállományának folyamatos növekedése, ami a századfordulóra azt a helyzetet eredményezte, hogy a város saját forrásokból származó tiszta vagyona és a kölcsönpenzekből gyarapodó szenvedő vagyon értéke kiegyenlített, sőt az 1900-as évek elejétől az adósságállomány már mintegy másfélszeresen meghaladta a tehermentes vagyon összegét. A két vagyont kategória között bekövetkező órségyváltás azt jelezte, hogy a város gazdaságának finanszírozásában mind nagyobb

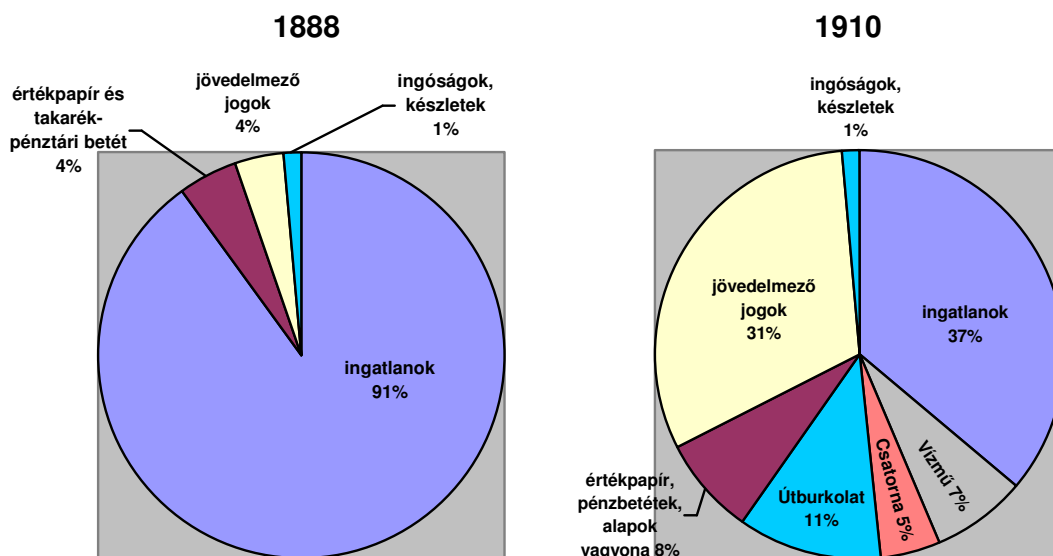
teret nyertek a kölcsönpénzek, illetve az eladósodás egyre súlyosabb méreteket öltött. A kedvezőtlen tendencia 1909-1910 folyamán torpant meg, és az 1910-es évektől a város tiszta vagyona már újra meghaladta az adósságállomány összegét. Ez a fordulat több okkal is magyarázható. A város egyrésztől lényegesen visszafogta a kölcsönfelvételek nagyságrendjét, másfelől olyan új adójövedelmeket rendszeresített, melyek a vagyonkimutatásban is szerepeltek. Mindez egybeesett az 1900-as évek közepétől fokozatosan megszűnő dekonjunktúrával, a makrogazdasági környezet javulásával. Szombathely adósságállománya csak az 1917. évi konverziós hitel felvételével emelkedett meg ismét ugrásszerűen, de ezzel a növekedési ütemmel a tehermentes vagyon gyarapodása is lépést tudott tartani. Az 1888-1918 között eltelt három évtized alatt a tehermentes vagyon 12-szeres, az adósságállomány 80,5-szeres emelkedést mutatott. A grafikon legalsó görbéje a város műszaki infrastruktúrájának vagyonértékét tünteti fel. A századfordulón megteremtett létesítmények az első világháborúig csak szerény mértékű fejlesztésre szorultak, így a teljes városi vagyonból való relatív részesedésük fokozatosan csökkent ugyan, de még ennek ellenére is számottevő értéket képviseltek.

22. ÁBRA A VÁROSI VAGYON ÉS ADÓSSÁGÁLLOMÁNY ALAKULÁSA, 1888-1918<sup>109</sup>



Szombathely városának 1888. évi vagyonszerkezeti összetételét a 23. ábra első kördiagramja mutatja. A diagramon egy tipikus tradicionális struktúra tárul fel, ahol a város vagyona túlnyomórészt ingatlanokban, jövedelmező és nem jövedelmező földekben, építési telkekben és épületekben feküdt. A második legnagyobb tételt a részvényekben és államkötvényekben elhelyezett megtakarítások, illetve takarékpénztári betétben őrzött városi törzsvagyon képezte. A vagyonhoz sorolták a „jövedelmező jogokat” is, azokat a haszonvételi, illeték-, vám- és adószedési jogosítványokat, melyek rendszeres bevételt hoztak a városi pénztár számára (piaci helypénz, ebadó, mázsálási díj, cenzus megváltási díj). A legkisebb értéket a különféle ingóságok, anyag- és terménykészletek képviselték. A városgazdálkodás modernizációja hatására a 20. század elejére a hagyományos vagyonszerkezet alapvetően átrétegződött. A városi ingatlanvagyon részesedése alig felére zsugorodott, miközben a jövedelmező jogok aránya nyolcszorosára nőtt. Ez utóbbi változás a fogyasztási adópótlék, az ingatlan-átruházási illeték és a kövezetvám-szedési jog megszerzéséből eredt. (A vámszedési jognak köszönhetően például 1.000.000 K-val nőtt a város vagyona, mert a vámból évente befolyó 40.000-50.000 K jövedelem ekkora összeg 4-5%-os éves kamatával volt egyenértékű.) Az ingóságok aránya 1888-1910 között nem változott, a tőkemegtakarításokban őrzött vagyonhányad – különösen az alapoknál felhalmozódott összegeknek köszönhetően – azonban megduplázódott. A tradicionális vagyonszerkezet átstrukturálódásához a jövedelmező jogok mellett legnagyobb mértékben az infrastrukturális elemek járultak hozzá, melyek a századforduló előtt lényegében nem léteztek, 1910-ben viszont a csatornahálózat, a vízmű és útburkolatok értéke a város teljes vagyonának már közel egynegyedét tette ki.<sup>1110</sup>

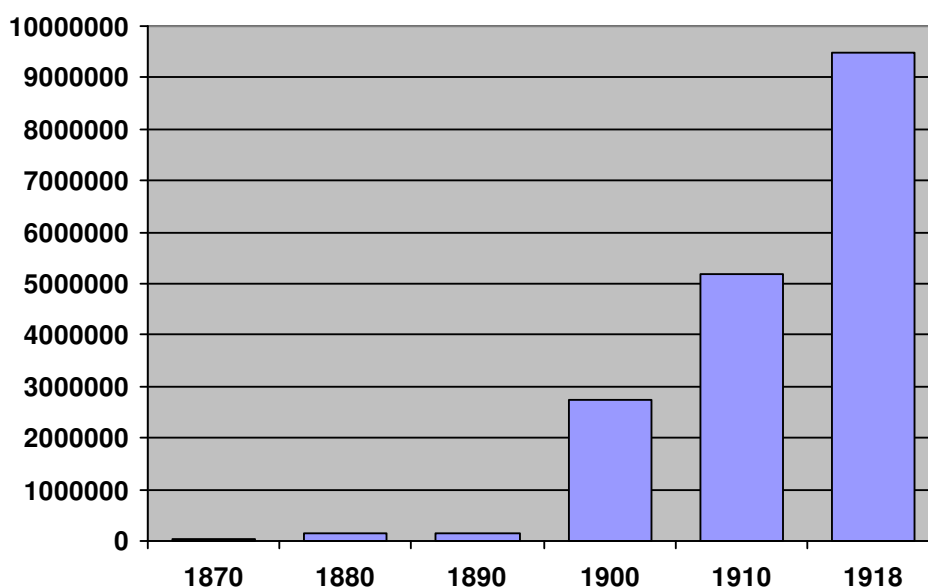
23. ÁBRA A VÁROSI VAGYONSZERKEZET SZOMBATHELYEN AZ 1888. ÉS 1910. ÉVBEN<sup>1111</sup>



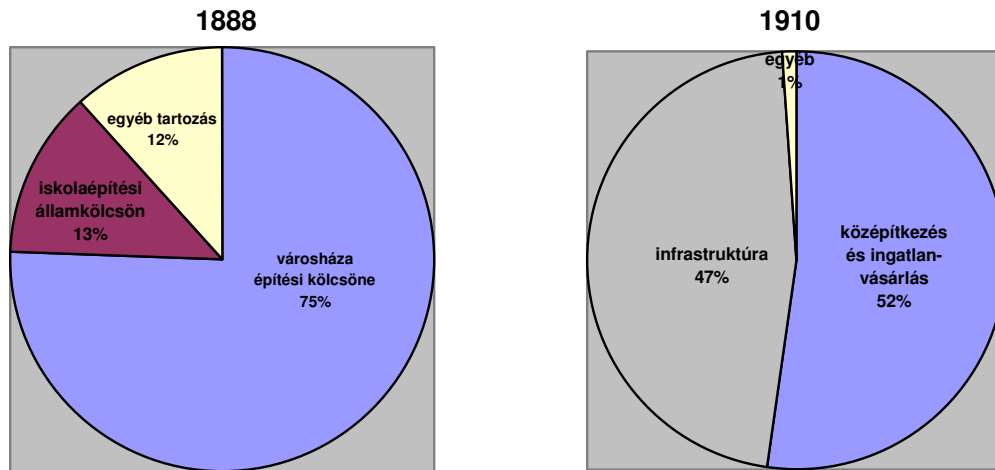


A dualizmus korának egész időszakára vonatkozóan a 24. ábra oszlopdiagramja szemlélteti Szombathely adósságállományának növekedését. Az 1890. és 1900. évi adatok közti közel húszszoros nagyságrendi különbség a századfordulón végrehajtott infrastruktúra-fejlesztési program, és néhány középítkezés finanszírozására igénybe vett kölcsönök hatását tükrözi. 1900 és 1910 között az adósságállomány közel kétszeresére emelkedett. Ez a növekedés jórészt szintén infrastrukturális célú beruházásokból, az 1902-ben lezárult utcaburkolási program költségeiből és közműhálózatok bővítésére felvett újabb kölcsönökből adódott. 1910 és 1918 között az adósságállomány növekedése meghaladta a 80%-ot. Ebben az időszakban az infrastrukturális fejlesztések már háttérbe szorultak, a legnagyobb összegű kölcsönöket városrendezési célok miatt stratégiai fontosságúnak ítélt ingatlanok megvásárlására, a háború „finanszírozására” kibocsátott állami hadikölcsön kötvények jegyzésére, valamint a háború miatt szükségessé vált közellátási rendszer működtetésére és szociális kiadásokra fordították. A város vagyona ezekben az években nagy kiterjedésű ingatlanokkal és közlelési üzemekkel is gyarapodott.<sup>1112</sup>

24. ÁBRA SZOMBATHELY ADÓSSÁGÁLLOMÁNYÁNAK NÖVEKEDÉSE, 1870-1918<sup>1113</sup>



A város szenvedő vagyonának gyors növekedése együtt járt az adósságállomány szerkezeti összetételének lényegesen módosulásával is. 1888-ig a kölcsönpenzek közel 90%-át középítkezések finanszírozására fordították, és ezen belül 13%-ot képviseltek az állami forrásból folyósított hitelek. 1910-re az állami kölcsönök aránya minimálisra csökkent, ugyanakkor a pénzeszközök felhasználásának iránya is lényegesen módosult, amennyiben a középítkezések részesedése 52%-ra esett vissza, miközben az infrastrukturális beruházások aránya elérte a 47%-ot.

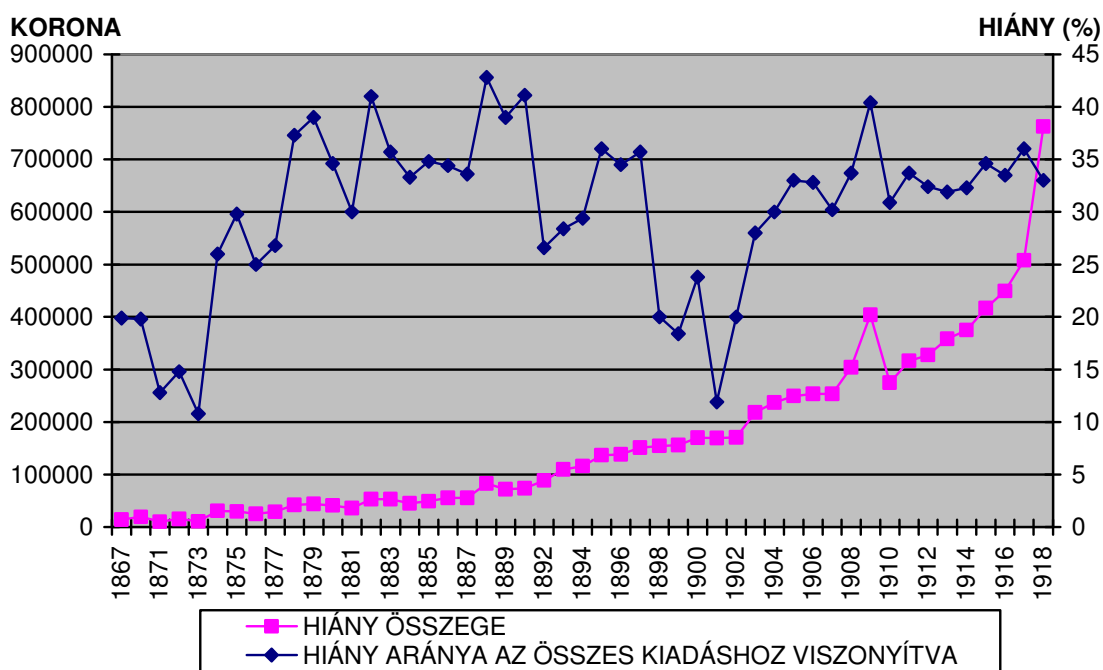
25. ÁBRA A SZOMBATHELY ADÓSSÁGÁLLOMÁNYÁNAK ÖSSZETÉTELE AZ 1888. ÉS 1910. ÉVBEN<sup>1114</sup>

### A VÁROSI HÁZTARTÁS PÉNZÜGYI EGYENSÚLYA ÉS A GAZDÁLKODÁS TÖRTÉNETE

Szombathelyen a dualizmus időszakában a költségvetés kiadási oldalának tételei eltérő ütemben ugyan, de folyamatosan emelkedtek. Ez a jelenség egyrészt a városlakók számának gyarapodásából és a település területi terjeszkedéséből adódott, ami megnövelte az ellátandó feladatok nagyságrendjét és költségkihatásait. Másrészt azonban a kiadások növekedése a hagyományos rendszeti jellegű tevékenységen túlmutató új típusú feladatok felvállalásából, a városi hatóságnak a modern kor igényei által megkövetelt kibővült szerepköréből fakadt. A városlakók részéről megfogalmazódó növekvő elvárások, a városi környezet minősége iránti érzékenység és figyelem fokozódása, valamint a település központi szerepköréből adódóan megszorodó középítkezések együttesen olyan volumenű többletkiadást eredményeztek melyek finanszírozására a város önréből nem volt képes. A dinamikusan fejlődő város bevételei ugyan impozáns ütemben emelkedtek, de ezek csak a rendes kiadások fedezetét teremtették elő. Amint a város az 1870-es évektől hozzáfogott a települési infrastruktúra fejlesztéséhez, és nagyobb középítkezések indultak, a kölcsönök felvétele elkerülhetetlenné vált. A város erőforrásainak végességét mutatta, hogy a beruházásokra szánt összegeken túl a házipénztár likviditási gondjainak kezelésére is több alkalommal kellett rövid lejáratú áthidaló kölcsönöket igénybe venni, a fizetőképessége megőrzése érdekében. Az 1880-as évektől kezdve aztán a gazdaságilag megerősödő város ilyen tranzakciókra már nem szorult rá, és csak az 1900-as évek végétől, a súlyos adósságszolgálati kötelezettségekkel összefüggésben került sor áthidaló kölcsönök felvételére, illetve kedvezőtlenebb tendenciák jeleként feltűntek a hiány finanszírozására fordított kölcsönök is. A városvezetés a külső pénzforrások bevonásával párhuzamosan növelte a városi lakosságra nehezedő adóterhelést is,

hiszen a háztartás pénzügyi egyensúlyát alapvetően a pótdóból befolyó jövedelmekkel lehetett fenntartani, illetve a kölcsönök mellett ezzel a direkt eszközzel tudott a város beavatkozni a bevételek növelése érdekében. A beruházási költségek, illetve a felvett kölcsönök törlesztőrészelei miatt a normális ütemnél gyorsabban növekvő kiadások egyre nagyobb hiányt eredményeztek, melyet a város a pótdó kulcsának emelésével tudott csak kompenzálni. Néhány esetben a városvezetés, illetve egyes polgármesterek a kiadások drasztikus visszafogásával, szigorú takarékosági program eröltetésével próbálták meg úrrá lenni a helyzeten, de ezek a kezdeményezések csak korlátozott eredményeket hoztak. A pótdó leszállításával ugyan el lehetett nyerni az adófizető népesség rokonszenvét, de a város fejlődését az ilyen megszorításokkal nem lehetett lefékezni, és az élet által diktált növekedési ütem hamarosan szétfeszítette a mesterségesen szűkre szabott költségvetési kereteket. A megoldást tehát nem a kibontakozást megakadályozó restriktív pénzügyi politika kínálta, hanem az „előre menekülés”, a konjunktúra kínálta lehetőségek meglovgolása, a város gazdaságának dinamizálása és a bevételek lehetőségekhez mért maximalizálása jelentette. A tapasztalat azt mutatta, hogy a közakarat Szombathelyen mindig olyan személyeket juttatott vezető pozícióba, akik a fejlődés útjára terelték a várost. Ha volt is érzékelhető elégedetlenség a lakosság részéről a fokozódó adóterhek miatt, a város nem sokáig tűrte meg az olyan polgármestereket, akik a költségek visszafogásával, a pótdó csökkentésével egyidejűleg vegetálásra kényszerítették a jó adottságokkal rendelkező, fejlődésre hivatott várost.

26. ÁBRA A KÖLTSÉGVETÉSI HIÁNY ÖSSZEGÉNEK ÉS ARÁNYÁNAK ALAKULÁSA SZOMBATHELYEN, 1867-1918<sup>115</sup>



A város költségvetési hiányának alakulásáról a 26. ábra tájékoztat. A hiány koronában, folyó áron megadott összegét feltüntető görbe az 1870-es évek elején egy stagnáló állapotot mutat, majd az évtized közepétől megindult a folyamatos, évtizedenként gyorsuló ütemű növekedés, amit görbe időarányosan tekintve egyre meredekebben felívelése jelez. 1867-1918 között a hiány mértéke 54-szeres emelkedést mutatott, ami tekintélyes növekedésnek minősíthető, de aránya jóval elmaradt a bevételek és a kiadások növekedésétől. A városgazdálkodás egyensúlya szempontjából vizsgálva a kérdést, ez kedvező jelenség volt, mert a hiány kezelhetőségét tükrözte. A hiány az összes kiadáshoz viszonyított aránya az évtizedek alatt erős ingadozásokat mutatott, de bizonyos jellemző tendenciák megragadhatóak. A költségvetési hiány százalékos értékei az 1870-es évek elején 10-20% között mozogtak, majd 1873 után hirtelen felszökve az elkövetkezendő évtizedekben 25-40% közötti értékek domináltak. Ez a tendencia csak a századforduló éveiben tört meg átmenetileg, amikor a nagyszámú hitelfelvételek a költségvetés főszámaint annyira megemelték, hogy az abszolút értékben változatlan összegű hiány relatív részaránya visszaesett, eltorzítva ezzel a valós helyzetet, amit a beruházási ciklus után visszaálló 30-40% közötti értékek képviseltek.

A költségvetési egyensúly alakulásának történetiségét vizsgálva az 1870-es évek eleje a rendkívül alacsony, 10-12% közötti hiányszinttel tűnt ki. Ez az érték azért volt tartható, mert a város a nem kezdett beruházásokba, és csak a hagyományos rendészeti feladatok ellátását finanszírozta meg. Amint a város az 1870-es évek közepén a járdakövezési program megindításával az első lépéseket megtette a tradicionális városigazgatási szerepkörből következő funkciók körének kitérítésére, a hiány azonnal elérte a 30%-ot és további növekedése megállíthatatlan volt. A járdaburkolási program finanszírozása a mai viszonyok között szinte elképzelhetetlenül nagy feladatot, aránytalanul nagy pénzügyi megterhelést jelentett a város számára. A burkolóanyag beszerzéséhez, a munkálatok költségeinek finanszírozásához a fizetésképtelen házipénztárnak hitelek felvételéhez kellett folyamodnia, s ezzel egyidőben a pótdót is drasztikusan megemelték a korábbi 10%-ról 25%-ra. Az 1870-es évek végén került sorra az új városháza felépítése, ami egy nagyságrendjében minden korábbit felülmúló beruházás volt. Újabb kölcsönt kellett felvenni, ami hozzájárult ahhoz, hogy a hiány mértéke megközelítette a 40%-ot, a pótdót pedig emiatt 32%-ra kellett emelni. A városi háztartás egyensúlyának megbillenéséhez mindazonáltal áttételesen hozzájárult az 1873. évi tőzsdekrach után kibontakozó, elhúzódó pénzügyi válság is.<sup>1116</sup>

Az 1880-as évek közepére a kedvező irányú makrogazdasági folyamatok eredményeként, és mivel újabb kölcsönök felvételére nem került sor, a városi háztartás pozíciói megerősödtek. 1886-ban ugyan – első alkalommal a város dualizmus kori történetében – pótköltségvetést kellett

készíteni, ezt nem a városgazdálkodás belső problémái idézték elő, hanem Óperint és Szentmárton falvak Szombathelyhez csatolása. A két község adminisztrációjának átvétele ugyanis közel 20%-kal megnövelte a költségvetés főszámaiban, ami szükségessé tette az új előirányzat elkészítését, de – mint a grafikonon is látható – ez a momentum a város gazdálkodására nézve semmiféle negatív hatást nem gyakorolt. Az 1880-as évek végére azonban Szombathely dualizmus kori történetének legnagyobb arányú, 43%-os hiányát volt kénytelen elkönyvelni. Ennek következtében a város első koncepciózus polgármesterének, az 1885-ben megválasztott Varasdy Károlynak a tevékenységével függött össze. A politikus által megindított városfejlesztési program ugyanis három éven belül másfélszeresére emelte a város kiadásait. Megszaporodtak a középítkezések, út- és járdaburkolatok készültek, növekedtek a városszépítésre fordított összegek, miközben Óperint és Szentmárton csatlakozása is hozzájárult némileg a kiadások szaporodásához, a szükségszerűen megemelt közigazgatási személyzeti létszám és közoktatási költségek miatt.<sup>1117</sup> A túlköltekezés miatt Varasdy Károlyt hírlapi támadások is érték, de a polgármester kiállt törekvései mellett, megfogalmazva azt a hitvallást, amit későbbi városépítő utódai – így Éhen Gyula is – követtek: *„midőn nálunk az egész vonalon megindított a tevékenység, hogy e várost valóban a városok színvonalára emeljük, és oly kevés anyagi áldozatokkal érünk el a messze jövőre kiható intézményeket; ha némi áldozatkészséget, s kiadást kell tennünk, csodálkozni nem lehet mert semmiből semmi sem lesz. Ki akarja a célt: akarnia kell az eszközöket is.”*<sup>1118</sup> Varasdy Károly 1887-ben távozott a polgármesteri székéből, egy sor kifizetetlen számlát örökül hagyva utódjának. Az 1888. évi hiány fedezésére ezután pótköltségvetést kellett készíteni, s a pótdadót 30%-ról 39%-ra emelték.<sup>1119</sup> *„Ezen pénzügyi műtét mentette ki a várost ... nyomasztó helyzetéből.”* – kommentálta az eseményeket a helyi sajtó.<sup>1120</sup>

Varasdy Károly távozásával a város visszafogta a költekezést, aminek következtében a pénzügyi helyzet fokozatosan stabilizálódott, és az 1890-es évek elejére a hiány mértéke 25% alá esett vissza. Az évtized második felében, az Éhen Gyula polgármester ciklusa alatt felvett nagy összegű beruházókölcsönök törlesztőrészletei ugyan hozzájárultak a kiadások növekedéséhez, a hiány mégsem nőtt látványosan, sőt a századfordulón stagnált az értéke. Ezzel egyidőben ráadásul dinamikusabban nőttek a város oktatási költségei a szaporodó gyermeklétszám miatt, és a szociális kiadások a szegénykonyha felállítása kapcsán. Költségnövelő hatású volt továbbá a közigazgatási személyzet létszámának és fizetésének emelése, s az újonnan létrehozott közműrendszerek működtetése is. A háztartás pénzügyi egyensúlya mégsem ingott meg, mert a '90-es évek gazdasági prosperitása, illetve a korábban már részletesen bemutatott új jövedelmi források megszerzése révén a bevételek növekedése többé-kevésbé lépést tartott az emelkedő kiadásokkal. A század-

forduló éveiben még a hiány relatív részesedése is visszaesett, a korábban már említett nagyszámú hitelfelvétel aránytorzító hatása miatt. A városi háztartás túlterhelődését jelezte ugyanakkor, hogy 1898-ban több költségvetési rovatnál jelentős túlköltekezés történt, ami pótköltségvetés készítését tette volna indokolttá. A városvezetés ebben a helyzetben azonban úgy döntött, hogy a hiányt a pénztári maradványokból fedezi, és átviszi a jövő évi költségvetésbe. Éhen Gyula polgármester nyilvánvalóan presztízsszempontok, illetve taktikai okok miatt nem vállalta fel a pótköltségvetés beterjesztésével járó kockázatot, mely jelentős bizalomvesztést okozhatott volna a közvéleményben. A polgármester ugyanis – ismerve a választópolgárok és a nekik felelős választott képviselők gondolkodásmódját – azzal az ígérettel tudta a bizonytalankodókat az infrastruktúra-fejlesztő program támogatóinak oldalára állítani, miszerint a beruházások a lakosság pénztárcájának megterhelése nélkül kivitelezhetőek lesznek. Az egyes kölcsönfelvételek megszavaztatása előtt előterjesztéseiben mindig ismertette a számvevősséggel készített precíz számítások eredményeit, annak bizonyítására, hogy a város költségvetése a pótdadó emelése nélkül is képes lesz a fokozódó terhek elviselésére. Ezzel az érveléssel sikerült legyőznie azt a pszichés gátat, amit a város eladósodástól való félelem emelt a képviselőkben, és megnyerni támogatásukat a városfejlesztési program végrehajtásához. (Az ilyen típusú jövedelmezőségi számítások készítése rendkívül korszerű gondolat volt, ez a gyakorlat Budapesten csak egy jó évtizeddel később vert gyökeret.) Vitathatatlan tény ugyanakkor, hogy Éhen Gyula nem csak a szavak embere volt. Az előbbieken ismertetett taktikai megfontolásokon túl az általa hangoztatott elveket nem üres szlogeneknek tekintette és a piaci helypénz és a fogyasztási adók beszédésének városi kezelésbe vételével, a köveztvám behozatalával, és a vármegye pénzügyi hozzájárulásának kieszközlésével valóban olyan új jövedelmi forrásokat sikerült teremtenie, melyek nagyrészt fedezték a felvett hitelek törlesztőrészleteit. A város adósságállományának és kiadásainak gyors növekedése mégis sokakban félelmet keltett, és a városvezetés gazdálkodásával kapcsolatos bizalmatlanság az 1901. évi költségvetés vitája alkalmával a közgyűlésben is felszínre tört. A kiugróan magas főszámok láttán több képviselő is óvatosabb pénzügyi politikát sürgetett, de végül mégis elfogadták ez előterjesztést. Az előző évi költségvetés kiadási főösszegének pontosan kétszeresét irányozták elő 1901-re, de még ez a hatalmas költségvetés sem áll meg, s az év folyamán fellépő hiány fedezésére ezúttal már elkerülhetetlenné vált a házipénztári pótköltségvetés elkészítése is. A problémák sokasodásához hozzájárult a fogyasztási adók állami kezelésbe vételéből és a köveztvám díjtételeink csökkentéséből adódó jövedelem-kiesés is. A városvezetés minden rendelkezésére álló eszközzel igyekezett kezelni a költségvetési egyensúly kibontakozóban levő felborulását. Ennek egyik eszközeként 1901-ben a városi tanács felhatalmazást kapott a képvisel-

lő testülettől, hogy az egyes rovatoknál tapasztalható megtakarításokat más rovatok túlkidadásainak fedezésére fordíthassák. Ez a belső erőátcsoportosítás hatékonyan kezelhetővé tette a háztartás likviditási gondjait, s ekkortól kezdve a dualizmus korának végéig bevett gyakorlattá vált Szombathelyen, hogy az egyes alapoknál keletkező megtakarításokból a legkülönbözőbb célokra vettek fel kölcsönöket, későbbi visszafizetési kötelezettséget vállalva. adóra 25%-os községi adópótlékot róttak ki, ami évi 30.000-40.000 K pluszbevételt eredményezett.<sup>1121</sup>

Az infrastruktúra-fejlesztő program befejezése és Éhen Gyula távozása után a Brenner Tóbiás polgármesterre hárult az nehéz és hálátlan feladat, hogy a látványos eredményekért ünnevelt elődje után hátramarad pénzügyi problémákat kezelje, konszolidálja a városi háztartás helyzetét, felvállalva az olyan elkerülhetetlen, de népszerűtlen intézkedéseket, mint a pótdadó megemelése. 1903-ban, mint a grafikonon is látható, a költségvetési hiány jelentős emelkedésnek indult. Emiatt kellett sort keríteni arra a korábban taktikai célzattal évekig halogatott lépésre, hogy a városvezetés a polgárok felé a szó szoros és átvitt értelmében benyújtsa a számlát, azzal az indokkal, hogy a lakosság ne csak az infrastrukturális intézmények biztosította szolgáltatások előnyeiből, hanem az azok létesítésével járó terhekből is kivegye részét. Ennek jegyében – közel egy évtizedes szünet után – 1903-ban újra megemelte a város a pótdadót, a korábbi 55%-ról 65%-ra. A háztartási hiány visszaszorítására másik lehetőségként az adósságszolgálati terhek csökkentése kínálkozott. A város ezért a nagy beruházási ciklus lezárultával tervbe vette, hogy a több részletben felvett, eltérő futamidejű és kamatú kölcsönöket egy alacsonyabb törlesztőrészeket biztosító konverziós kölcsönben egyesíti. 1903-ban érkezett el a kedvező pillanat, amikor Szombathely egy rendkívül előnyösek tekinthető ajánlatot kapott a Magyar Jelzálog-Hitelbanktól. A 1894-1902 között felvett kilenc kölcsönből még fennálló tartozás konvertálására egy 4.287.400 koronás, 4,6% kamatlábú, minden korábbinál hosszabb futamidejű, 65 éves lejáratú jelzálogkölcsönt vett fel a város, fedezetéül lekötve összes ingatlanát, közjövendelmét és pótdadját. Az alacsonyabb kamat és a hosszabb futamidő a csökkenő törlesztőrészek révén évi 22.254 K megtakarítást eredményezett a városi háztartásnak, ami lehetővé tette, hogy ne kelljen emelni a pótdadót további 6%-kal. A konverziós kölcsön rövidtávú hatásként tehát azonnal és érzékelhetően csökkentette a költségvetési hiányt, hosszútávon számolva pedig a teljes futamidőre vetített megtakarítás elérte a 600.000 koronát, annak ellenére, hogy a konverziós kölcsön a korábbiaknál valamivel nagyobb összeget képviselt.<sup>1122</sup>

Az 1903. évi azonnali válságkezelő intézkedéseken túl a továbbra is erősen emelkedő deficit csökkentésére az elkövetkezendő években újabb lépésekre, bevételnövelő új adónemek kivevésére volt szükség. 1906-ban a városi alkalmazottak fizetésemelése miatt előállt többletkiadás

fedezésére a pótdó terhelés ismételt növelése helyett bevezették az állami fogyasztási adókra kivetett pótlékot. A város iskolaügyi, szociális és az úthálózat karbantartásával kapcsolatos kiadásai azonban olyan gyors ütemben növekedtek, hogy 1908-ra egy válság jelei kezdtek körvonalazódni a városi háztartás körül. 1908-ban ráadásul a tífuszjárvánnyal kapcsolatos rendkívüli kiadások miatt pótköltségvetést is kellett készíteni. A városvezetés ekkor – felismerve a költségvetési egyensúly megingása által jelzett probléma súlyosságát – elrendelte egy újabb adónem, a házbérfillér, az egyenes állami házbéradó után szedett községi pótdó kivetését. Ezt az adót a hivatalos indoklás szerint az utcaöntözés, tisztítás, közvilágítás, sétaterek fásítása, és kulturális kiadások fedezése céljából vezették be. A házbérfillér behajtása csak 1909 második félévétől kezdődött el, azonban az év első felében a házipénztárban már olyan mértékű hiány mutatkozott (v. ö. 26. ábra), hogy a városi kölcsönök után esedékes törlesztőrészeket kiegyenlítésére nem maradt fedezet. A város ezért egy 100.000 koronás áthidaló folyószámla-kölcsön felvételére kényszerült, amit az év második felében a házbérfillér jövedelemből fizetett vissza. A válság súlyosbodásának jeleként 1909-ben is pótköltségvetést kellett készíteni, ráadásul a hiányt – a korábbi hasonló esetektől eltérően – csak kölcsön felvételével tudták fedezni, amire addig a dualizmus kori Szombathely történetében még soha nem volt példa. (A teljes igazsághoz tartozik ugyanakkor, hogy a felvett hitelt egészében beruházási célokra fordították.) Az egyensúly helyreállítása érdekében a városvezetés újabb bevétel-növelő intézkedéseket fogantatott, 1909-ben megemelték az ebadót és a ingatlan-átírások után 1%-os illeték szedését kezdték meg. A jövedelmek emelkedésével 1910-re sikerült stabilizálni a helyzetet, s bár a hiány növekedésének üteme az elkövetkezendő években is magas maradt, a bevételek gyarapodásának köszönhetően a hiány részaránya visszaállt a még kezelhetőnek tekinthető 30-35% közötti szintre.<sup>1123</sup>

Az 1908 és 1909 évi súlyos pénzügyi problémák nem maradtak visszhang nélkül a helyi társadalom és a közgyűlési képviselők körében, többen is fessegetni kezdték a városvezetés felelősségét a kialakult helyzetért. 1909-ben a város főszámvevője öngyilkos lett, ami felkavarta a közvéleményt és különféle találgatásokra adott okot. Olyan hírek kaptak szárnyra, hogy Nyúl Lajos idegeit a város csődközeli helyzete örölte fel, és a pénzügyi válság kezelhetlensége feletti kétségbeesés kergette a sírba. A halálesetet az 1909. április 27-i közgyűlésen hivatalosan bejelentő polgármester hirtelen a városi háztartás problémái miatt bizalmatlanná vált képviselőkkel találta szembe magát, akik azt firtatták, hogy a vezetőség miért követi azt a gyakorlatot, hogy az egyes alapok pénzét nem eredeti rendeltetésüknek megfelelően használja fel, hanem egyéb célokra fordítja. (Brenner Tóbiás polgármestersége alatt valóban általános gyakorlattá vált, hogy az időről-időre szükségessé váló beruházások finanszírozására a város által kezelt különböző alapok



pénztartalékából vettek fel „belső kölcsönt”, ami gyors és olcsó hitelhez juttatta a házipénztárt. Annak ellenére azonban, hogy ezekkel az erőátcsoportosításokkal „házon belül” meg tudták oldani a forráshiányból származó problémákat, az eljárás ugyanúgy fokozta a város eladósodását és növelte hiányát, mintha külső piaci szereplők folyósították volna a kölcsönöket.) A város pénzügyi összeomlásának rémképétől megrettent képviselők a kialakult válsághelyzet áttekintésére, és a városvezetés esetleges felelősségének megállapítására vizsgálóbizottságot hoztak létre, egy független állami ellenőr bevonása mellett. A pénzügyminisztérium által Szombathelyre küldött Szmidá Lajos számtanácsos vezetésével működő grémium áttekintette az 1908. évi zárszámadást, az 1909. évi pótköltségvetést és a város számviteli gyakorlatát. Az 1910. novemberére lezárult vizsgálat csak a különböző alapok pénzének felhasználása körül állapított meg kisebb eljárási szabálytalanságokat, úgy ítélve meg a helyzetet, hogy a városi tanács túlságosan szabad kezet kapott az alapok vagyonának kezelését illetően, és a megengedettnél nagyobb összegeket felvéve túllépte a költségvetés kereteit.<sup>1124</sup> Nyilvánvalóvá vált azonban, hogy pénzügyi jellegű visszaélések nem történtek. A közgyűlés határozatban jelentette ki, hogy *„sem sikkasztás, sem hűtlen kezelés, vagy egyéb rosszakaratu cselekmény nem történt, hanem az összes kiadások tényleg városi célokra fordítottak; ... az évégből – habár szabálytalanul – igénybe vett úgynevezett alapok nem idegen tulajdont képeznek, hanem eredetileg is mint a város tulajdona a város kiadásainak fedezésére voltak szánva és ily célokra használtattak is fel”,* s e pénzalapok igénybevétele nélkül pótköltségvetésekre, illetve a pótdó emelésére lett volna szükség. A képviselők megállapították, hogy *„a tanács és a polgármester jóhiszeműen jártak el”,* s *„az előjárásnak jelzett eljárása – noha formailag nem helyeselhető – a városra anyagi sérelemmel nem járt.”* A költségvetési túllépések és a felhatalmazás nélküli kiadások ügyében felmentették az előljárást. Az egész ügy tanulságaként egy bizottságot is létrehozta a modern számviteli elvek bevezetése, és a számviteli gyakorlat gyökeres átalakítása érdekében. A város a későbbiekben sem tudott azonban teljesen lemondani az alapok pénzének felhasználásáról (*Függelék 3. sz. táblázat*), de ettől kezdve a fedezet nélküli nagyobb kiadásokat szabályos pénzügyi kölcsönökkel igyekeztek finanszírozni.<sup>1125</sup>

A költségvetési hiány összege az 1910-es években a korábbi időszakra jellemző ütemet is meghaladva emelkedett, de a bevételek gyarapodása ezzel nagyjából lépést tartott, így a hiány aránya nem növekedett. A városvezetés ezekben az években már nem fokozhatta tovább a lakosság adóterhelését, inkább jövedelemtermelő községi vállalatok alapításával, a városi zálogintézet, a községi takarékpénztár, és a jéggyár létrehozásával próbált meg többletbevételhez jutni. 1918-ban tervbe vették egy temetkezési vállalat felállítását és a telekérték-emelkedési (betterment) adó behozatalát is. Kedvezőtlen irányú tendenciát jelzett ugyanakkor, hogy a költségvetés különböző

rovatainál keletkező hiányokat több alkalommal hitelből kellett fedezni. Az első világháború kitörésétől kezdve a kölcsönök felvétele újabb lendületet vett. A háborúval kapcsolatos kiadások, a hadikölcsön kötvény jegyzések, a közellátás megszervezése és az emelkedő összegű szociális kiadások több millió koronára emelték a város tartozását, ami 1917-ben egy 5 millió koronás konverziós kölcsön felvételéhez vezetett. Eközben a költségvetési hiány összege is az égbe szökött, de az inflációs hatások a bevételek gyors emelkedését is maguk után vonták, így a város költségvetési egyensúlya nem omlott össze. A válság kezelése érdekében ugyanakkor esetenként drasztikus lépésekre is el kellett szánnia magát a városnak. 1918-ban 1 millió koronáért eladták az Éhen Gyula polgármester idején épített, rendszeres jövedelmet termelő városi bérházat, ami városgazdálkodási szempontból egy rossz irányú folyamat, a vagyonfelélés megindulásának veszélyét hordozta magában.<sup>1126</sup>

Összességében megállapítható, hogy Szombathely városgazdálkodási szempontból pozitív mérleggel zárta a dualizmus időszakát. A település vezetősége sikeresen menedzselte a századforduló után a város fokozatos eladósodásából, a romló makrogazdasági környezetből és a magyar városhálózat egészét sújtó pénzügyi-finanszírozási problémákból adódó válságot, bár kétségtelen, hogy a konszolidáció terheit jórészt az adófizető városi lakosságra kellett hárítani.<sup>1127</sup>

#### **A VÁROS ELADÓSODÁSA ÉS A LAKOSSÁG TERHEI**

A századforduló után Szombathelyen érzékelhető volt, hogy a városvezetést nyomasztotta és óvatosságra intette a hatalmas adósságállomány. A helyzet súlyosságát igyekeztek pénzügyi manőverekkel elfedni, illetve a finanszírozási problémákat pénzügytechnikai eljárásokkal megoldani. A város azonban a nyomasztó súlyú adósságállomány ellenére sem zárkozott be. Ha kisebb elánnal is, de folytatódtak a megkezdett fejlesztések, igyekeztek a belső erőforrásokat mozgósítva, a külső hitelfelvételeket minimalizálva előteremteni a beruházások fedezéséhez szükséges pénzeszközöket. A városvezetés a folyamatos fejlődés szükségszerűségét belátva a pénzügyi egyensúly felborulásának kockázatát is felvállalva irányította a háztartás ügyeit.<sup>1128</sup>

A város bevételei jelentős arányban a lakosságtól különféle jogcímenen befolyó adókból, pótlékokból, illetékekből származtak. Ha a város növelni szándékozta bevételeit, legegyszerűbb módon általában a póttadó emeléséhez, vagy új adónemek kivetéséhez folyamodhatott. Ebből következően a városra nehezedő adósságszolgálati terhek súlyát legközvetlenebbül az adófizetők érezték meg, akik 1903-tól kezdve az adóterhelés folyamatos növekedését szenvedték el.

A szombathelyi polgárokat állami, megyei és városi adók terhelték. A kincstár felé az állampolgárok kereseti adót, a földtulajdonnal rendelkezők földadót, a háztulajdonosok házbéradót fizettek. A megye 8%-os útdadót, 3-6%-os katonai adót és 1%-os kulturpótadót szedett. A város az egyenes állami adókra épülő 55%-os pótadót, a házbéradó után 2%-os tűzoltói járulékot hajtott be, melyet a polgárok természetben kiszolgáltatandó, vagy pénzüsszeggel megváltható közmunka kötelezettsége egészített ki. Az előbbieken felsorolt egyenes adók a századfordulón egy föld- és háztulajdonnal nem rendelkező átlagos szombathelyi polgár éves jövedelmének 22%-át vonták el, míg az ingatlanvagyonnal rendelkezők természetesen ennél is magasabb kulcs alapján adóztak. A fogyasztási- és egyéb közvetett adók, illetékek és járulékok még tovább növelték a jövedelem elvonást.<sup>1129</sup>

Az 1900-as évek folyamán a szombathelyi polgárokra nehezedő városi adók száma és súlya drasztikusan emelkedett. A pótadó kulcsa a századfordulós 55%-ról az 1910-es évekre 80%-ra nőtt, az országos átlagnál magasabb szintet elérve. A tűzoltói járulék mellett 1906-tól bevezették az állami fogyasztási adóra kivetett városi pótlékot, ami közvetett módon növelte a polgárok kiadásait, mert megemelte a város területén forgalmazott bor és hús vételárát. Az 1909-ben bevezetett házbérfillér, az állami házbéradó után szedett községi pótadó, elvileg a vagyonos társadalmi csoportok jövedelmének megcsapolását szolgálta, valójában azonban a bérháztulajdonosok az új adó nagy részét a bérlőkre hárították át, így ez terhelés is az alacsony jövedelmű kispolgárság és munkásság tömegeinek megélhetését nehezítette meg. Ugyanez a jelenség ismétlődött meg az 1913-ban bevezetett csatorna járulék esetében is, melyet a lakbérek után rótt ki a város. Az 1909-ben bevezetett 1%-os ingatlan-átírási díj az adásvételi ügyleteket lebonyolító polgárok költségeit növelte meg. A lakosság bizonyos rétegeit érintette még a szemétkihordási díj, az ebadó, és a különféle bírságpénzek. A város olyan arányban növelte meg a lakosságra nehezedő terheket, hogy az 1910-es évekre a házipénztár rendes bevételeinek nagyobbik fele már adókból folyt be (30% a községi pótadóból, 30% a többi adóból). Az ingatlantulajdonnal nem rendelkező polgárok egyenes adókból származó jövedelem elvonása a század eleji 22%-ról az 1910-es évekre 25%-ra nőtt, de a közvetett adók még ennél is nagyobb arányban nőttek.<sup>1130</sup>

A növekvő terhek miatt elégedetlenkedő lakosság az okokat, illetve felelőst keresve – részben érthető módon – a századfordulós infrastruktúra-fejlesztési programban, illetve Éhen Gyula személyében vélte megtalálni meg a bajok fő forrását. Szombathelyen – még a helytörténettel foglalkozó kutatók körében is – napjainkig él az a leegyszerűsítő megállapítás, hogy Éhen Gyula volt az egyszemélyi felelős a város eladósodásáért. Ez a kijelentés azonban több ponton sem állja meg helyét, és revízióra szorul. Kétségtelen, hogy a századfordulós városfejlesztési

program közel 4 millió koronás költsége döntő módon hozzájárult a város eladósodásához, de nem lehet figyelmen kívül hagyni azt a tényt, hogy Éhen Gyula elődei és különösen utódai is tevékenyen hozzájárultak az adósságállomány növekedéséhez, sőt az 1918-re 9,5 millióra növekedett kölcsönállománynak csak a kisebbik fele származott az Éhen-i érából. 1918-ban, Kiskos István polgármester idejében ráadásul csak egy hajszálon múltott egy újabb 7 millió koronás beruházó-kölcsön felvétele, amit kizárólag az októberben kitört forradalom következtében kialakult belpolitikai zűrzavar hiúsított meg. Az Éhen Gyula személyes felelősségét hangsúlyozó felfogás hívei elfeledkeznek arról az alapvető tényről is, hogy a polgármester egymaga nem dönthetett a város sorskérdéseiben, és a kölcsönök felvételét elrendelő határozatokat a városi képviselőkől álló közgyűlés hozta meg. A város gazdálkodásának egészét áttekintve az is nyilvánvalóvá válik, hogy a kiadások drasztikus növekedése nem kizárólag az adósságszolgálati terhek növekedésének a következménye volt. A korszakban igen gyorsan emelkedtek a közigazgatási, oktatási és szociális feladatok ellátásának költségei, és súlyos megterhelést jelentett az állam által a városokra kötelező jelleggel leosztott, de finanszírozás nélküli hagyott feladatok egyre növekvő nagyságrendje is. Ezen túlmenően a Szombathelyen a 20. század elején tapasztalható pénzügyi problémák összefüggtek a romló makrogazdasági környezet hatásával, és tipikusnak számítottak a korabeli magyar városhálózat egészére nézve. Az állami segítségnyújtás hiánya, a városok tömeges arányú eladósodása és pénzügyi válságának elmélyülése önmagában elegendő magyarázatot adott a lakosságra nehezedő adóterhek emelésére, ami érthető módon rossz közhangulatot szült Szombathelyen is. Éhen Gyula „védelmében” meg kell még emlékezni arról a tényről is, hogy a polgármester precízen kidolgozta a hitelek törlesztésének konstrukcióit, előre meghatározva azokat a nagyrészt neki köszönhetően elérhetővé vált új bevételi forrásokat, melyeket az adósságszolgálat céljára le kellett kötni. A kölcsönök felvételekor senki sem számolhatott olyan előre nem látható fordulatokkal, melyek néhány évvel később a város jövedelmeinek drasztikus elapadását idézték elő. A gazdasági konjunktúra megtörésével, a kövezetvámtételek leszállításával és a fogyasztási adók beszedési jogának állami visszavonásával több tízezer koronás rendszeres évi veszteség érte a város háztartását, és ezt a hiányt a korabeli viszonyoknak megfelelően csak a lakosságra nehezedő adók emelésével lehetett fedezni.<sup>1131</sup>

A Vasvármegye című lap a realitások talaján állva 1901-ben a következő, ma is irányadónak tekinthető megállapításokban foglalta össze az egész kérdéskörrel, a polgármester és a képviselőtestület felelősségéről, a lakosság megterheléséről, és beruházások jelentőségéről alkotott véleményét: *„Szombathely város közönségének absolute nincsen joga kétségbeesetten sivalkodni a terhek felszaporodása ellen, mivel azoknak összehalmozásához a képviselőtestület jóformán*

*egyhangulag hozzájárult. Továbbá azért sem, mert az életbelépett nagy reformművek örökértékű, alapvető dolgok, melyek meg is érik, amibe kerültek. Végül tény az is, hogy a város jövődő fejlődésében, forgalmának emelkedésében majd későbbi generációk bő kárpótlást találnak a most vállalt terhekkkel szemben.”*<sup>1132</sup>

Szombathely a rendezett tanácsú város között ugyan a harmadik legnagyobb adósságállománnyal „büszkélkedhetett”, a város gazdasága mégsem roppant össze a tartozások súlya alatt, miközben más városok sokkal mélyebb adósságválságba jutottak, és esetenként a kölcsöntörlesztések felfüggesztését kellett kérniük.<sup>1133</sup> Szombathely városának, illetve polgárainak csak két évtizedig kellett nyögnie az adósságok terheit, mert a világháború és az azt követő földcsuszamlás-szerű változások, a gazdasági összeomlás és a hiperinfláció eltörölte a régi világot, annak minden előnyével, és terhes örökségével, adósságtérheivel együtt. Az 1917-től felgyorsuló, az 1920-as évek elejére teljesen elszabaduló inflációs spirál megállíthatatlan pénzromlást, a békeidőkben felvett hitelek reálértékének folyamatos devalvációját idézte elő. Ez Szombathely szempontjából rendkívül kedvező folyamat volt, hiszen automatikusan megszabadította a várost a korábban felvett kölcsönök terhétől, miközben természetesen óriási tőkeveszteséget idézett elő a másik oldalon, a pénzintézeteknél. A megváltozott nagyságrendeket érzékeltette, hogy Szombathely az 1920-as évek elején – a város gazdasági összeomlásának megelőzése érdekében – működési költségekre és új beruházásokra már egy 120 millió Koronás hitel felvételére kényszerült. Ehhez képest eltörpült a háború előtti időszakban felhalmozódott, egykor hihetetlenül magasnak tűnő 10 millió koronás adósságállomány, melynek visszafizetése nem is okozott különösebb gondot. 1923-24 folyamán – az infláció okozta pénzűzés és pénzpiaci konjunktúra csúcspontján – egy mindössze 2.000 ö1<sup>2</sup> kiterjedésű városi tulajdonú ingatlan értékesítéséből, építési telek eladásából származó bevételből vissza tudta téríteni Szombathely azokat az elértéktelenedett kölcsönöket, melyek a dualizmus fél évszázada alatt halmozódtak fel, s felvételük időszakában eredetileg még olyan nagyságrendet képviseltek, hogy egy egész város teljes körű közműhálózatának megteremtését és nagyszabású középítkezéseket tettek lehetővé. A városvezetése ekkoriban már nem is annyira a visszatérítendő kölcsönök nagysága, mint inkább hosszú futamidejük lélektanilag nyugtalanító hatása miatt szorgalmazta a mielőbbi felmondást; hogy ne kelljen a beláthatatlanul távolinak tűnő 1970-es évekig törleszteni a dualizmus kori beruházásokat lehetővé tevő kölcsönöket. (Ilyen módon ezzel egyidőben sok magyar város szabadult meg adósságaitól, köztük az infrastrukturális fejlesztések révén Szombathelyhez hasonlóan tetemes adósságállományt felhalmozó Marosvásárhely is.)<sup>1134</sup>

## A MODERNIZÁCIÓ EREDMÉNYEI – SZOMBATHELY INFRASTRUKTÚRÁLIS FEJLŐDÉSE ORSZÁGOS MÉRLEGEN

### SZOMBATHELY MŰSZAKI INFRASTRUKTÚRÁJA ORSZÁGOS MÉRLEGEN

Szombathely a 20. század első évtizedében Pozsony, Budapest, és Nagyvárad társaságában a legfejlettebb színvonalú, komplex műszaki infrastruktúrával ellátott települések szűk köréhez tartozott. A magyar városhálózat infrastrukturális fejlettség alapján felállítható hierarchia-rendjében Szombathely nyilvánvalóan előkelő helyezést birtokolt, az árnyaltabb képalkotás érdekében még is célszerű eredményeit összevetni a város szűkebb páttriája, az ország egyik legfejlettebb régiójának számító Nyugat-Dunántúl többi, hasonló nagyságrendet képviselő településének adataival. E célból a következőkben a Délnyugat-Dunántúl elsőrangú kereskedelmi és forgalmi csomópontja, Nagykanizsa, a Szombathelytől északra fekvő egykori szabad királyi város, Sopron, és az Északnyugat-Dunántúl regionális központi szerepének birtoklására törekvő, Sopronnal és Szombathellyel állandó pozícióharcot folytató, valamivel nagyobb lakosságú, de a középvárosi kategóriát még át nem lépő Győr infrastrukturális mutatóinak összevetésére kerül sor.<sup>1135</sup>

Az első szombathelyi közüzemi szolgáltató vállalat, a légszeszgyár a soproni (1866) és győri (1868) gázművek alapításához viszonyítva néhány éves késéssel, 1872-ben alakult meg, de hazai viszonylatban így is a korai, első alapítási hullámban létesült gyárak közé tartozott. E városok lakosságának innovatív fogékonyságát jelzi, hogy mindhárom településen a helyi polgárság összefogásával hozták létre a gyárakat. Nagykanizsának a hazai városok többségéhez hasonlóan nem volt gázműve, Magyarországon az első világháborúig csak a városok 20%-ában valósult meg a gázszolgáltatás. A szombathelyi üzem a győrinél és a soproninál valamivel alacsonyabb kapacitással termelt és országos szinten is a kisebb gyárak közé tartozott. Termelésének volume nem vehette fel a versenyt a népesebb nagyvárosok igényeihez méretezett gyárakkal, de a város ellátása szempontjából ez nem is volt lényeges szempont, mert kizárólag annak volt jelentősége, hogy a gyár helyi szinten maximálisan kielégítette a lakossági és ipari szükségleteket, és technikai színvonala is megfelelt a kor követelményeinek. A szombathelyi vállalat életképességéről tanúskodik, hogy azon kevés magyarországi gázgyár közé tartozott, mely a két világháborút túlélve még a 20. század második felében is üzemelt.<sup>1136</sup>

A gáz mellett az áramszolgáltatás is korán meghonosodott Szombathelyen. 1897-ben, az elektromos közvilágítás megindulásakor Magyarországon a városi elektromos művek száma alig valamivel haladta meg a húszat. A Nyugat-Dunántúlon elsőként Nagykanizsán, 1894-ben létesít-

tettek villamos művet és utcai villanyvilágítást, majd Szombathely után sorrendben Sopron (1898) és Győr (1904) következett. Az első világháború kitörésekor a magyar városok 70%-ában működött villamos mű.<sup>1137</sup>

A Vasvármegyei Elektromos Művek által Szombathelyen 1897-ben üzembe helyezett városi közúti villamosvasút a budapesti és pozsonyi után országos sorrendben harmadikként kezdte meg működését, egyidőben a bécsi és prágai, és négy évvel a londoni villamos megindulása előtt. A Nyugat-Dunántúlon csak Sopronban létesült még villamos 1900-ban, Győrben és Nagykanizsán e korszerű tömegközlekedési eszköz nem jelent meg. A dualizmus időszakában összesen 18 magyar település, a városok 13%-a rendelkezett villamosvasúttal, közülük Szombathely volt a legkisebb lélekszámú.<sup>1138</sup>

A városi telefonhálózat elsőként Sopronban (1890), majd Győrben (1891), azután Nagykanizsán (1892) és utolsóként Szombathelyen (1893) kezdte meg működését. A századfordulón Szombathely a vezetékossz, az előfizetők száma és a telefonhasználati gyakoriság alapján az országos rangsorban a 14.-15. helyet foglalta el a városok között, a Dunántúlon csak Győr és Sopron előzte meg.<sup>1139</sup>

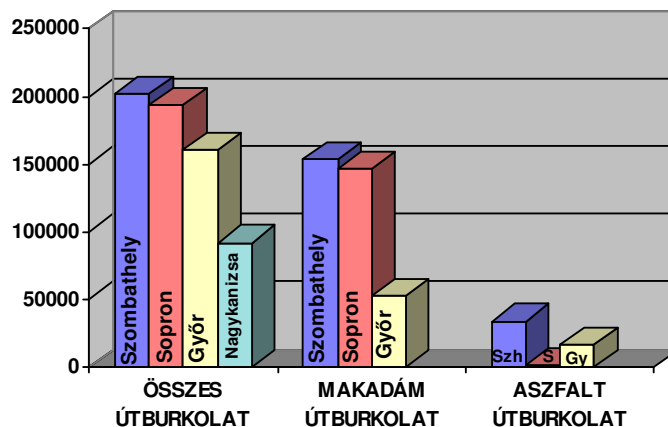
Az 1898-ban kiépített modern szombathelyi beton csatornahálózat a korabeli Magyarországon még ritkaságszámba ment, a vasi megyeszékhelyen kívül mindössze hét városban működött ilyen korszerű létesítmény. A hazai városoknak 1908-ig is csak alig több mint 10%-a létesített modern csatornarendszert. A Nyugat-Dunántúlon Szombathelyt után csak Győrött épült ki hasonló beton vezetékrendszer. Sopronban a századfordulón elkészültek ugyan az egész városra kiterjedő csatornahálózat tervei, de a kivitelezésre a dualizmus időszakában már nem került sor, mint ahogy Nagykanizsán is csak a két világháború között valósult meg ez az infrastrukturális szegmens.<sup>1140</sup>

1898-ban, a szombathelyi vízmű átadásakor az országban még csak alig húsz városban működött vezetékes vízszolgáltatás. A nyugat-dunántúli városok közül Győrben már 1884, Sopronban 1892 óta üzemelt korszerű vízmű, Nagykanizsán azonban hosszas vajúdas után csak az első világháború után sikerült a vízvezetéket kiépíteni.<sup>1141</sup>

Az Éhen Gyula polgármestersége alatt lebonyolított szombathelyi út- és járdaburkolási program tervszerűségét és nagyságrendjét tekintve a korszakban országos viszonylatban szinte egyedülálló vállalkozás volt, mely időben megelőzte a hasonló megfontolásból 1904-ben megindított fővárosi utcaburkolási programot is. A nagyszabású beruházás eredményeként Szombathely a 20. század elején az aszfaltburkolatok kiterjedése tekintetében az országos rangsor nyolcadik helyén állt, épített makadám útjaival pedig a negyedik helyet foglalta el, nemcsak a nyugat-

dunántúli középvárosokat, hanem több, jóval nagyobb területű és lélekszámú hazai települést is maga mögé utasítva. (27. ábra)<sup>1142</sup>

27. ÁBRA AZ ÚTBURKOLATOK KITERJEDÉSE A NYUGAT-DUNÁNTÚLI KÖZÉPVÁROSOKBAN, 1908<sup>1143</sup>



Az adatok összesítése alapján megállapítható, hogy a négy város közül Nagykanizsa infrastruktúrája volt a legelmaradottabb. Előnyös közlekedéscsoporthoz tartozó földrajzi fekvése és kiemelkedő kereskedelmi-pénzügyi központi funkciói ellenére a település infrastrukturális szempontból országos viszonylatban is csak közepes fejlettségűnek minősült. A másik három város fejlettségi szintje jóval magasabb volt, és közelebb is állt egymáshoz. Az évszázados urbánus gyökerekkel rendelkező Sopronnal, és a távolsági kereskedelmi útvonalak tradicionális központjával, Győrrel ellentétben Szombathely egy új városgenerációt képviselt. Az egykori püspöki mezőváros dinamikus fejlődésével a dualizmus évtizedei alatt emelkedett a regionális központi funkciókat birtokló középvárosok közé. A hosszabb időszakra visszatekintő komolyabb urbánus tradíciókat birtokló Sopron és Győr a műszaki infrastruktúra fejlesztése terén lépéselőnyben volt Szombathellyel szemben. A hagyományos típusú falazott csatornák és kövezett utcák vonatkozásában különösen Sopron érte el már a 19. század közepére is komoly eredményeket. A dualizmus időszakának kezdetén tehát Győr és Sopron fejlettebb alapokról indult és ennek megfelelően a városi lakosság igény szintje is magasabb szolgáltatási nívót várt el, mint Szombathelyen. Ezt mutatja az első modern vezetékes közüzemi hálózatok, a gázművek kiépítésének folyamata, ahol a vezető pozícióját őrző Sopron volt a kezdeményező, az 1860-as évek közepén, majd ezt követően rövidesen Győr következett. Szombathely csak a következő évtizedben csatlakozott a gázgyárral rendelkező városok csoportjához, de hazai viszonylatban még ez az időpont is viszonylag korainak számított, ami a városban megindult fejlődés első egyértelmű jeleként értelmezhető. Az infrastruktúrá-



lis elemek közül soron következő lépésként Győrben az 1880-as évek közepén a korszerű vízmű kiépítése történt meg, ami Sopronban csak a következő évtizedben valósult meg. Ez a mozzanat a két város viszonylatában bekövetkezett őrsváltást, Sopron innovációs képességének hanyatlását mutatta, ami a város dualizmus korában kimutatható súlyos gazdasági problémáival és városhálózaton belüli bekövetkező fokozatos szerepvesztésével függött össze. Szombathely a vízvezeték kiépítésével is harmadik helyre szorult, de a város az 1890-es évek közepére „beérett” és ettől kezdve már az infrastrukturális fejlesztés ütemének diktálását is átvette. Az elektromos utcai közvilágítás, a villamos és a modern csatornarendszer elsőként Szombathelyen valósult meg, miközben Győrben a villamos, Sopronban a beton csatornahálózat kiépülése teljesen elmaradt. A századfordulón levezényelt szombathelyi útburkolási programhoz hasonlítható beruházás egyik városban sem valósult meg.

A dualizmus időszakában Szombathely részéről egy folyamatos felzárkózási folyamat zajlott le, melynek eredményeként a jobb innovációs képességekkel rendelkező, „fiatalos lendületű” város infrastrukturális téren beírta, majd a századfordulón le is hagyta a két nagyobb múltira visszatekintő, lassabb ütemben fejlődő települést. Szombathelyen a dualizmus időszakában teljes körűen kiépült a modern városi életforma alapját megteremtő közműhálózatok rendszere, ami a korszakban, hazai viszonylatban ritkaságszámba ment. A gázüzemű és elektromos közvilágítás, a tömegközlekedési eszközök: az omnibusz és a villamos közúti vasút, a közegészségügyi szempontból meghatározó jelentőségű vízvezeték és csatornahálózat, valamint a szilárd utcaburkolatok Szombathelyen a 19-20. század fordulójára egy heterogén elemekből álló, funkcionális szempontból mégis egységes rendszerré, komplex városi infrastruktúrává épültek össze.

### **SZOMBATHELY MŰSZAKI INFRASTRUKTURÁJÁNAK JELLEMZŐI**

A 20. század elejére Szombathely az egyik legfejlettebb műszaki infrastruktúrával rendelkező magyar várossá vált. Létesítményei a korabeli mérnöki tudomány legkorszerűbb módszereivel és olyan kiviteli minőségben készültek el, hogy annak bizonyos elemei (pl. a csatornarendszer és a vízvezeték egyes szakaszai, valamint az északi vízműtelep) még ma is használatban vannak. A századfordulós eredményekre építkezve a város még a 20. század végén is őrizte előkelő helyezését az ország városai között a csatorna-ellátottsági mutató alapján.<sup>1144</sup>

Szombathely infrastrukturális létesítményei azonban nemcsak technikai színvonaluk tekintetében voltak modernnek és mintaszerűek. Külön figyelmet érdemelt az a tény is, a századfordulós infrastruktúra-fejlesztési program minden eleme (csatornázás, vízvezeték, utcaburkolás) egyaránt az „általános” jelzőt viselte. A gyakorlatban ez azt jelentette, hogy az olcsóbb megoldás,

a korábbi rendszerek toldozgatása helyett a gyökeres modernizációt és a város egész területére kiterjedő korszerű hálózatok létrehozását választották. A kitűzött célon túlmutatva a közműveket még a kevésbé kiépült utcákba is bevezették, a csatornák becsatlakozó csöveit sok helyen egészen az üres házhelyek széléig kiépítették. A vízvezeték eleve nem a korabeli lakosság, hanem – a kibővítés lehetőségének biztosításával – egy 30 ezres város igényeinek megfelelően készült.<sup>1145</sup> A Vasvármegye című helyi újság hasábjain így írtak erről: „...A csatornázás, vízvezeték és útéptetés nem szorítkozott ... kizárólag a teljesen beépített és lakott területre, hanem végigvonul mind azon vonalakon, melyeknek betelepítése a közeli évtizedekben joggal remélhető.”<sup>1146</sup> A dualizmus korában a hazai településekre éppen ezzel ellentéte tendencia volt jellemző, költségtakarékossági okok miatt csak részleges rendszerek épültek ki, legtöbbször csak a belvárosi utcák voltak közművesítve, a külterületi városrészek falusias állapotban maradtak.<sup>1147</sup>

Szombathely városvezetése a létesítmények tervezéskor és kivitelezéskor hosszú távon, a település érdekeit messzemenően szem előtt tartva gondolkodtak. A döntéshozók tisztában voltak a többletberuházások terheivel, de megtérülésével is. Az infrastruktúra-telepítéssel óriási lökést adtak egyes városrészek, illetve az egész település fejlődésének. A város műszaki infrastruktúrája mindennek következtében nemcsak technikai színvonala, hanem komplexitása és kiterjedtsége tekintetében is mintaértékűvé vált.

### **KÖZSÉGESÍTÉSI TÖREKVÉSEK - KÖZMŰVEK A VÁROS TULAJDONÁBAN**

A városi vállalkozásként létesített, vagy magántársaságoktól utólag megvásárolt közüzemek elterjedése Nyugat-Európában és Németországban a 19. század második felében már általános jelenség volt, hazánkban azonban e folyamat akkor még csak kezdeti stádiumánál tartott. A községi hullám évtizedes késésekkel bontakozott ki. Éhen Gyula a városi tulajdonú közművek elkötelezett híveként a funkcionális értelemben is modernizálódó, szolgáltatásszervező város egyik legkorábbi hazai ideológusa volt. Neki köszönhetően Szombathely a hazai városok sorában az elsők között ismerte fel a közművek községiítésének kedvező hatásait, s törekedett az eszme gyakorlati megvalósítására.<sup>1148</sup>

A infrastruktúra-fejlesztő program során Szombathelyen minden tekintetben a polgármester modern koncepciója érvényesült. Éhen Gyula a hazai urbanizáció egyik elméleti és gyakorlati úttörőjeként kortársait megelőzve ismerte fel, hogy egy város maga is sikeresen bocsátkozhat olyan vállalkozásokba, melyekről a közfelfogás addig azt tartotta, hogy azok csak részvénytársasági formában, magántőkével jöhetnek létre (pl.: vízművek, gázgyárak). A polgármester a közművek, szolgáltatások működtetését a város feladatának tekintette, s ez az elv vezérelte a moder-



nizációs program lebonyolításakor is. Szombathely városa maga kezelte csatornarendszerét, vízművét és teljes utcahálózatát. Éhen Gyula a városi tulajdonlástól illetve a hatósági kontrolltól remélte, hogy „...a magánfogyasztó közönség érdeke is megóva lesz.”<sup>1149</sup> A fejlesztési program keretében létesült szombathelyi közművek a szó szoros értelmében „köz-művek” voltak, azaz a város tulajdonában és kezelése alatt álltak, s elsődleges feladatuk nem a haszontermelés, hanem a polgárság szolgálata volt. A korszak elsőszámú vízügyi szaktekintélye, Kvassay Jenő is mintául állította a korabeli városok elé Szombathely példáját, nemcsak a létesítmények korszerűsége tekintetében, hanem azért is, mert a város „közegészségügyi munkálatait nem szolgáltatta ki a vállalkozók nyereszkedésének, hanem házi kezelésben, olcsón maga készítette el és tartja üzemben.”<sup>1150</sup>

A nyugat-európai várospolitikusokhoz hasonlóan Éhen Gyula a városi kezelésbe vett, hatósági ellenőrzés alatt álló közművekben egyszerre látta a fogyasztók védelmének hathatós eszközét, s egyúttal jövedelemkiegészítő forrást az amúgy szűkös költségvetésből gazdálkodó önkormányzatok számára. Kezdeményezésére vette tervbe a város 1900-ban egy városi tömegközlekedési vállalat létesítését is, mely megvalósulása esetén a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt által üzemeltetett villamosvasút konkurense lehetett volna, a terv azonban – finanszírozási nehézségek miatt – nem vált valóra. A polgármester 1900-ban megpróbálta elérni a légszeszgyár városi kezelésbe vételét is. A gázszolgáltatási piacon vetélytárs nélkül álló nyereséges vállalat megszerzésével a város egy olyan jól jövedelmező bevételi forráshoz juthatott volna, mely idővel megkönnyíthette volna a felvett városi kölcsönök törlesztését. Éhen Gyula szándékait fogyasztóvédelmi megfontolások is vezérelték, mert úgy vélte, hogy a gázárak megfelelő szinten tartása és a hálózat város igényeinek megfelelő fejlesztése csakis akkor remélhető, ha a gázmű nem nyereségorientált magánvállalkozásként, hanem városi közüzemként működik. A gázgyár megváltásának ügyében azonban a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt közbelépése miatt a város vereséget szenvedett. A város kudarca megakasztotta a jó irányba elindult folyamatokat, majd két év múlva a koncepciós polgármester távozása végérvényesen megakadályozta a modern várospolitikai, városgazdálkodási koncepció kiteljesedését. Eizméinek hatása azonban tovább élt a mindenkori városvezetésben. Amikor Éhen Gyula, 1909-ben javaslatot dolgozott ki egy városi tulajdonú villamos mű létrehozására, felvetése a városi közgyűlésben is komoly visszhangra talált. 1910-ben a város tervbe vette a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt megvásárlását, illetve alternatívaként egy önálló városi áramfejlesztő telep létrehozását.<sup>1151</sup> A vállalkozás végül a magántőke ismételt ellenállása és a város anyagi erejének korlátai miatt nem valósult meg. A város törekvéseinek megghiúsulását Brenner Tóbiás polgármester a realitások talaján maradva 1912-ben e szavakkal értékelte: „*azt a meggyőződést valljuk, hogy a közegészségügyi, köztisztasági, közéletmelzési,*



28. KÉP ÉHEN GYULA POLGÁRMESTER ARCKÉPE

*világítási és közlekedési üzemeket községeket kell, de csak akkor és ott, amikor és ahol annak meg van a lehetősége. Ahol azonban valamely üzem községeket csak nagy anyagi áldozatokkal jár, ott le kell mondani s a vállalkozóval kötendő szerződésben kell gondoskodni azon közérdekek megóvásáról, amelyek a világítási, közlekedési stb. üzemekhez fűződnek. Ahol az üzemek városi kezelésbe vétele kivihetetlen, ott csak pusztá jelszó marad. Jelszavakért pedig nem szabad a város polgárainak anyagi romlást okozni.*"<sup>1152</sup> A községeket ideája azonban a kudarcok ellenére is kitörölhetetlenül gyökeret vert a közgyűlési képviselőkben. A város pénzügyi helyzetének javítása, többletjövedelmek becsatornázása érdekében a közgyűlés 1908-ban megalapította a városi zálogházat, majd 1911-ben a községi takarékpénztárat, hangot adva azon meggyőződésének, hogy *„egy modern város ... jogositott, sőt jövedelmei fokozása céljából kötelezett is az ipari, kereskedelmi, forgalmi és gazdasági élet terén felmerülő közszükségletek ellátására a magánvállalatok mellett is hasonló célu intézmények, üzemek felállítására.*"<sup>1153</sup> A világháború időszakában a községi szocializmus másik arca került előtérbe. A háborús viszonyokra tekintettel már nem elsősorban nyereségtermelési céllal alapítottak újabb városi közszolgáltató vállalatokat, hanem a szociális gondoskodás jegyében, a lakosság élelmezése és a közellátás jobb megszervezése érdekében. 1915-ben városi mőjéggyár, a húsellátás javítására városi sertéshizlaló telep és városi húspároló üzem létesült. 1916-ban a tejellátás megszervezésére városi tejszarnok, a lakosság zöldség- és gyümölcsellátásának és az árak hatóságai kontrolljának biztosítására városi ellenőrzés alatt működtetendő árusító szarnok építését vették tervbe. 1918-ban községi temetkezési vállalat megalapítása is napirendre került<sup>1154</sup>

A „községeket” elvi és gyakorlati propagálásával a 19-20. század fordulóján Szombathely aktív szerepet játszott az akkoriban még Nyugat-Európában is korszerűnek számító eszme magyarországi meghonosításában. Hogy e propagandamunkára milyen szükség volt, azt jelezte a városi tulajdonú vállalatok európai összehasonlításban meglehetősen alacsonynak számító ára. A községeketéstől való idegenkedés tipikus példája volt, hogy az infrastrukturális szempontból fejlettnak számító Sopron városa még a minisztériumi szakértők kifejezett ajánlása ellenére sem volt hajlandó házi kezelésben létesíteni vízművét az 1890-es években.<sup>1155</sup> A szombathelyi példa, majd a Bárczy-éra alatt Budapesten is gyakorlatban megvalósult községeketési törekvések hathatósan hozzájárultak a hazai városok mentalitásának megváltozásához. 1907-ben a Vasvármegye így tudósított a modern eszme térnyeréséről: *„A városok egymásután vásárolják össze, gyakran óriási áldozatok árán a közszolgáltatásokat teljesítő közlekedési, közvilágításai vállalatokat, és folytatják azokat házi kezelésben, jelentékeny erkölcsi és anyagi haszonnal. Míg ellen-*

*ben azok a városok, melyek a gazdasági irány felé gravitáló kor intő szavát meg nem értik, végzetes dekadenciába esnek.*”<sup>1156</sup>

#### **AZ INFRASTRUKTÚRA HATÁSMECHANIZMUSA**

Az infrastrukturális elemek komplex módon hatottak egymásra, a város gazdaságára és a lakosság életmódjára. A magántársaságok által alapított és működtetett infrastrukturális intézmények (légszuszgyár, áramszolgáltató vállalat, villamos közúti vasút) alapvetően üzleti alapon működő, profittermelő vállalkozások voltak, de ettől függetlenül meghatározó szerepet játszottak a város modernizációjában, és a városlakók életmódjának átformálásában. E szolgáltató vállalatok megjelenését a lakosság minden esetben nagy lelkesedéssel fogadta, létrejöttüket a fejlődés jeleként értelmezték. A társaságok részvényesei és vezetői többnyire a megyei és városi kötődésű elit tagjai közül kerültek ki, akik az anyagi haszonszerzés reményén túl gyakran lokálpatrióta érzelmektől vezérelve, a város fejlődése iránti elkötelezettségükből adódóan vettek részt a vállalatok megalapításában. A helyi polgárság aktív szerepvállalása a társaságok vezetésében hozzájárult ahhoz, hogy e szolgáltató intézmények működésük során nem csak saját üzletpolitikai céljaikat érvényesítették, hanem figyelemmel voltak a város és a fogyasztók érdekeire is. Ezt az attitűdöt legtisztábban a Légszuszvilágítási Társulat városhoz fűződő viszonyában lehetett kitapintani, míg az utólagosan egy külföldi tőkéscsoport érdekeltségi körébe került Vasvármegyei Elektromos Művek Rt sokkal keményebben védte üzleti érdekeit, többször is összeütközésbe kerülve a városvezetéssel. A város által megvalósított infrastrukturális beruházások közül mindössze a vízvezeték számított olyan típusú létesítménynek, mely jelentős profitot tudott termelni, s ezért a szombathelyi példával ellentétben sok városban a magántőke bevonásával épült ki. A szombathelyi vízmű a szociálpolitikai megfontolások miatt alacsonyan tartott vízdíjak mellett nem működött rentábilisan, a városvezetés ugyanis mindvégig fontosabbnak tartotta a lakosság számára olcsón elérhetővé tenni a vezetékes vízszolgáltatást, mint nyereségessé alakítani a vállalat gazdálkodását. A városi kezelés alatt álló csatornarendszer és úthálózat jellegénél fogva eredendően nem közvetlen haszontermelésre szolgált. Bár a város számára új jövedelmi forrásokat is megnyitottak (csatorna csatlakozási díj, csatorna járulék, kövezetvám), az így befolyó pénzüsszegek nem fedezték a beruházási és fenntartási költségeket. Sokkal lényegesebb volt alépítményi funkciójuk, minek köszönhetően közvetett anyagi hasznot is hajtottak, mert elősegítették olyan ipari üzemek és kereskedelmi vállalkozások működését, amelyek adóalanyként a városi kassza befizetői voltak, illetve munkahelyeket teremtve, a dolgozók kereseti adója révén juttatták további bevételekhez a várost. A magántársaságok kézben levő infrastrukturális létesítmények, különösen a gáz- és villamos mű szintén hozzájárultak különféle

szintén hozzájárultak különféle energiaigényes ipari vállalkozások megtelepedéséhez, de maga a légszuszgyár és a VEMR is a nagyobb szombathelyi ipari üzemek közé tartozott, és jelentős összegű adó befizetésével gazdagította a városi pénztárt. A telefonhálózat az információáramlás felgyorsításával javította az üzleti szféra, különösen a városban tevékenykedő kereskedelmi vállalkozások versenyképességét.

A vezetékes közüzemi hálózatok fokozatosan átformálták a polgárok életvitelét, gondolkodásmódját és igény szintjét. Szombathelyen az első vezetékes szolgáltató hálózat a gázmű volt, amely a külterületi és beltéri használat révén egyaránt érdemi változásokat indukált a korabeli városlakók életében. A rendszeres és színvonalas közvilágítás javította a közlekedés- és közbiztonságot, a városi nyilvános terek használata meghosszabbodott, a közterek és utcák az esti órákban sem néptelenedtek el, hanem a polgárság társasági életének egyik kedvelt színhelyévé váltak. Az olaj- és petróleumlámpák gyenge fényét felváltó gázlámpák az ipari létesítményekben lehetővé tették a munkaidő meghosszabbítását, a termelési kapacitás növelését. A gázvilágítás a magánlakásokban is megnyújtotta az aktívan tölthető időszak hosszát, a gáztűzhelyek, gázkályhák és gázüzemű vízmelegítők megjelenése, s ezzel egyidőben a korábbi fa- és széntüzelésű berendezések visszaszorulása lényegesen komfortosabbá tette a polgári otthonokat. Az elektromos izzók elterjedése tovább fokozta a lakások kényelmét, a villanymotorral hajtott berendezések térhódítása új távlatokat nyitott a helyi ipar fejlődése előtt. A telefon használata a vezetékekrendszer kiépítése után rövid idő alatt igen nagy arányokat öltött, az információáramlás forradalma hozzájárult a város életritmusának felgyorsulásához. A vízvezeték- és csatornarendszer kiépülése gyökeresen megváltoztatta a közegészségügyi viszonyokat és a lakosság higiénés szokásait. Az utcákról eltűnt az állandó sár, a csapadék- és szennyvizek folyamatos elvezetésével és a büzelzáró szifonok alkalmazásával visszaszorult az utcákról a korábban évszázadokon át uralkodó bűz. A tiszta ivóvíz fogyasztásával javultak a városlakók egészségi kilátásai. Korlátlan mennyiségben rendelkezésre állt a víz még az emeleti lakásokban is, ami elősegítette a higiéniai kultúra fejlődését. A vízöblítéses WC-k használata kötelezővé vált, s egyre több lakásban alakítottak ki fürdőszobát is. A vízvezetéki hálózat a nagy vízigényű ipari létesítmények ellátását, az utcák rendszeres öntözését és a tűzoltóság hatékony működését is biztosította. A szilárd burkolatú utcahálózat biztonságosabbá és kényelmesebbé tette a gyalogos és a közúti közlekedést, elősegítette a közterületek hatékony tisztán tartását és nem utolsósorban esztétikai jelentőséggel is bírt, emelte a város urbanus képét.

Az infrastrukturális intézmények egymásra is jótékony hatással voltak. A városban egymás mellett létező különféle infrastrukturális elemek kölcsönösen felételezték egymást, működé-



sük több ponton is összekapcsolódott. Ez a kölcsönös egymásrautaltság legtisztább formában a csatornahálózat és a vízvezeték sajátos szimbiózisában volt tetten érhető. Az úszató rendszerű csatornahálózat működését a vízvezeték használatának köszönhetően a csővezetékbe jutó nagy mennyiségű öblítővíz biztosította, ami nélkül a rendszer működése csődöt mondott volna. Csatornázás hiányában ugyanakkor a vízvezeték által a város területére szállított hatalmas folyadék-mennyiség kezelhetetlensége okozott volna leküzdhetetlen problémát. Gyártelepeik csatornázására és vezetékes vízellátására nagy szüksége volt mind a légszeszgyárnak, mind az elektromos műveknek, de a vízmű működése is leállt volna, ha az elektromos szivattyúk nem kapnak áramot a VEMR-től. A felszíni csapadékvizeket elszállító csatornahálózat biztosította az utcákon és köztereken a sár- és akadálymentes közlekedést, ugyanakkor a vezetékrendszer fennakadásmentes működése megkövetelte a szilárd út- és járdaburkolatok kiépítését, mert ezek hiányában a föld alatti vezetékek gyorsan feliszapolódtak volna a felszínről bemosódó szennyeződések üledékétől. Hasonló módon a burkolt úttestek tették lehetővé az eltömődésre hajlamos bűzelzáró szifonok kialakítását is, biztosítva ezzel, hogy a város levegője mentesüljön a csatornákból kiáradó kellemetlen és járványveszélyesnek tartott szagoktól. Az út- és járdaburkolatok hatékony tisztántartását a bőségesen rendelkezésre álló vezetékes vízszolgáltatás biztosította. A villamos sínek biztonságos rögzítéséhez erős alépitményre, épített útalapra volt szükség, a kocsik közlekedéséhez az energiaforrást az elektromos vezetékrendszer szolgáltatta. A közúti vasút vonalvezetése hatással volt az utcahálózat fejlődésére is. A villamos felgyorsította a nyomvonalán fekvő utcák kiépülését, és a járművek közlekedésének helyigénye több szűk városi utcaszakasz kiszélesítését is kikényszerítette. A telefonos összeköttetés azonnali kapcsolatot biztosított a vízmű szivattyúháza és a rendszer működését folyamatosan felügyelő mérnöki hivatal között, de a gyors információ-áramlást lehetővé tevő telefonhálózat bármelyik közműrendszer üzemzavara esetén elősegítette a mielőbbi hibaelhárítást. A villamos, a közvilágítási rendszer, a telefon, csatorna és vízvezetéki hálózat, a szilárd út- és járdaburkolatok kiépítése egyaránt hozzájárult a település városrészeinek szorosabb integrációjához, a külvárosi utcák gyorsabb kiépüléséhez.

Az infrastruktúra kiépítése a beruházott tőke, illetve a létesítmények bekerülési költségét meghaladó arányban járult hozzá a város, és a városlakók vagyonának növekedéséhez. Az infrastruktúra-telepítés révén az építési telkek és lakóingatlanok felértékelődtek. A kortársak becslése szerint a közművesítésnek köszönhetően a századfordulóra a város belterületén tízszeres értéknövekedés következett be.<sup>1157</sup> Az infrastrukturális létesítmények komplex módon hozzájárultak a város fejlődéséhez. Újabb vállalkozások megtelepedését indukálták, növelték a foglalkoztatást, megemelték a város adóbevételeit, javították a település közegészségügyi helyzetét és a la-

kosság életszínvonalát. A korszerű szolgáltatórendszerek megléte növelte a város esélyeit az állami által vidékre telepítendő intézmények, hivatalok megszerzésére. Az infrastruktúra fejlettsége javította a város versenyképességét abban a stratégiai pozícióharcban, melyet Szombathely a nyugat-dunántúli regionális vezető szerep megszerzése érdekében Győrrel folytatott.

#### A MODERNIZÁCIÓS PROGRAM FINANSZÍROZÁSA

Szombathely városa a 19. század végén válaszut elé került. A korszerű infrastruktúra kiépítésének szükségszerűsége általános közmegegyőződéssé vált, de nyilvánvaló volt, hogy a város rendszeres jövedelmi forrásai elégtelenek a beruházások finanszírozására. A város teljes éves költségvetési keretét többszörösen meghaladó nagyságrendű beruházásokat önerőből Szombathelynél gazdagabb települések sem tudták volna megvalósítani. A város előtt két alternatíva állt. Vagy megelégszik a fennálló rendszerrel, és lemond a lakosság által évtizedek óta szorgalmazott fejlesztésekről, vidékies, kisvárosi nívón konzerválva a szombathelyi közállapotokat, vagy Budapest és Bécs példáját illetve a korabeli európai trendet követve kölcsönpenzek igénybevételével megvalósítja a beruházási programot.<sup>1158</sup> A város dilemmáját a Vasvármegye újságírója így foglalta össze: *„Szombathely fekvésénél, viszonyainál és erőforrásainál fogva kettős alternatíva előtt állott. Vagy megmarad régi kezdetleges városi szerkezetében és mivoltában, s ez esetben nem sok az amit várhat és jogszerűen igényelhet a jövőtől, vagy megalkotja az urbánus jelleget megadó intézményeket, s bátran előretör és helyet viv ki magának a provinciális nagyvárosok sorában.”*<sup>1159</sup> Szombathely fejlődni akart, s ehhez pénzre, külső erőforrások bevonására volt szükség. A századforduló látványos infrastruktúra-fejlesztési programját teljes egészében kölcsönpenzekből finanszírozta meg a város. A kölcsönök felvétele az adott körülmények között szükségszerű volt, s tekintettel az 1890-es évekre jellemző gazdasági prosperitásra és optimista várakozásokra, nem is számított felelőtlen pénzügyi lépésnek. Éhen Gyula a lehetetlent megkísérelve a lakosság megterhelése nélkül próbálta meg keresztülvinni a közművesítési programot. Ez átmenetileg sikerült is, mert a polgármester a törlesztőrészletek fedezésére új pénzügyi forrásokat talált (kövezetvám, városi kezelésbe vett piaci helypénz és fogyasztási adók, megyei hozzájárulások kieszközlése, kommunális intézmények díjbevételei.) A konjunktúra megtörése, illetve az állami jövedelemelvonás fokozódása következtében azonban a patikamérlegben kimért kényes egyensúly az 1900-as évek elején felborult, és a város csökkenő bevételei pótlására kénytelen volt a lakosság adóterhelését fokozni.<sup>1160</sup>

Szombathely – részben az infrastruktúra-fejlesztési program következtében – a 20. század elején egyre jobban eladósodott. Ezzel a problémával azonban nem állt egyedül, mert míg a ma-

gyar városok többsége a 19. század végén még elzárkózott a beruházó-kölcsönök felvételétől, addig néhány éves fáziskéséssel, a 20. század első évtizedétől egyre több település lépett a hitel-felvétel, illetve eladósodás útjára.<sup>1161</sup> E tömegessé váló jelenségről 1910-ben a Vasvármegye cikkírója is megemlékezett „*A városok, melyeknek polgársága megköveteli a legmodernebb intézményeket, nagy költséggel csinálják meg csatornázásukat, vízvezetéküket, közvilágításukat és kórházukat, valamennyit kölcsönpénzből.*”<sup>1162</sup> Az eladósodás országos probléma volt, ami összekapcsolódott a városok finanszírozásának megoldatlanságával, az állam által áthárított terhek okozta problémája pénzügyi válság állandósulásával.

A dualizmus korának véget vető első világháború, illetve az azt követő események ismeretében kijelenthető, hogy Szombathely súlyos eladósodása ellenére pozitív egyenleggel zárta a korszakot. A város kifejezetten jól gazdálkodott a felvett kölcsönökkel, mert azokat szinte kivétel nélkül jövőbemutató, további fejlődést serkentő beruházásokra fordította, és nem élte fel a költségvetési hiány fedezésére. Az ország pénzügyi rendszerének összeomlása illetve a hiperinfláció következtében aztán az 1920-as évek elején egycsapásra megszabadult az évtizedek alatt felhalmozott adósságok terhétől, és más városokhoz viszonyítva jelentős helyzeti előnnyel, egy komplett műszaki infrastruktúra birtokában lépett át a világháború lezárását követő új korszakba, melynek súlyos gazdasági problémái közepette a városok még nehezebb körülmények között, nagy anyagi áldozatok árán tudták csak közműrendszereik elmaradt fejlesztését bepótolni.<sup>1163</sup>

#### **SZOMBATHELY INFRASTRUKTURÁLIS FEJLŐDÉSÉNEK INDUKÁLÓ TÉNYEZŐI**

Az országos viszonylatban is kiemelkedő eredményeket felmutató infrastrukturális fejlődés Szombathelyen több tényező szerencsés együttállásának következtében valósulhatott meg. Az infrastruktúra modernizációja elválaszthatatlan részét képezte a város minden területre kiterjedő dualizmus kori fejlődési folyamatának, gazdasági-demográfiai növekedésének, központi funkciói bővülésének és városhierarchián belül elfoglalt javuló pozíciójának. Az infrastrukturális fejlesztéseket szükségessé tevő problémák legnagyobb arányban a demográfiai növekedésben gyökereztek. A város népességének viharos ütemű emelkedése túlsúlyfolttságot és közegészségügyi válsághelyzetet generált, a populáció és a népsűrűség növekedésével az egyre nagyobb mennyiségben felhalmozódó szennyvizek és ürülékek kezelése és a megfelelő mennyiségű tiszta ivóvíz biztosítása egyre nehezebb feladatot jelentett. Komoly gondokat okoztak továbbá a városszerte jelentkező közlekedési nehézségek, hiányoztak a gyalogos és közúti forgalom zavartalanságának feltételei. A harmadik krónikus problémagócot a fejletlen közvilágítási rendszer képviselte. Az összetett problémakör megfelelő színvonalú kezeléséhez a polgárság gyarapodó anyagi ereje, a vá-

ros fokozatosan növekvő gazdasági potenciálja, majd a 19. század végén a pénzpiaci konjunktúra, az olcsó hitelek elérhetősége biztosította a finansziális hátteret. Ahhoz, azonban, hogy a ténylegesen fennálló közlekedési, közvilágítási és közegészségügyi problémák megoldására a város valóban mozgósítsa a potenciálisan rendelkezésre álló erőforrásokat, szükség volt a lakosság ilyen irányú igényére, változtatási szándékára, a civil összefogásra, és a városvezetés cselekvési hajlandóságára. Ez volt az a pont, ahol a város egy olyan többlettel rendelkezett, ami döntő szerepet játszott az infrastrukturális fejlesztések kibontakozásában.

A szombathelyi polgárság igény szintjének és elvárásainak növekedése az 1870-es évektől erősödött fel. Miután bebizonyosodott, hogy a város vezetése nem képes a közvilágítási rendszer gyökeres megújítását keresztülvinni, a helyi polgárság összefogása teremtette meg azt az alapot, ami lehetővé tette a légszuszgyár létrehozását. A lakosság részéről már az 1870-es évektől nyilvánult egy fokozódó környezeti tudatosság, mely a közegészségügyi kérdést és a közlekedési hálózat problematikáját a figyelem középpontjába állította, és folyamatosan felszínen tartotta a kérdések megoldásának igényét is. A polgárság és a városvezetés ilyen irányú affinitása és elkötelezettsége illetve a közegészségügyi és közlekedési helyzet tarthatatlanná válása az 1890-es évek közepére érlelte meg azt a határozott közakaratot, ami a problémakör végleges rendezését elvárva Éhen Gyulát juttatta a polgármesteri székbe és megvalósulásra segítette a modernizációs programot, a csatornahálózat, a vízmű és a szilárd burkolatú utcahálózat megteremtését. Ugyancsak ez az évtized hozta el Szombathelyen az áramszolgáltatás és a villamos közlekedés megindulását, miután a városi lakosság körében lebonyolított igényfelmérés egyértelműen jelezte a fizetőképes kereslet meglétét.

Az infrastrukturális fejlődés legfőbb indukáló tényezői tehát a polgárság által megfogalmazott elvárások voltak. A szombathelyi városlakók igényeit a vasúti csomópont szereppel illetve az élénk forgalommal összefüggésben kívülről érkező impulzusok is felerősítették. A közelben található fejlettebb városok (Sopron, Graz, Bécs) infrastruktúrájával szembesülő szombathelyi polgárok természetes vágya lehetett, hogy a korszerű létesítményeket saját lakóhelyükön is meghonosítsák. A külső minták ösztönző hatása a szombathelyi polgárok infrastruktúrával kapcsolatos elvárásait a magyarországi átlagnál magasabb szintre emelték. Budapest mellett csak néhány olyan város volt a századfordulós Magyarországon aki Szombathely modernizációs programjához értékelhető szakmai segítséget tudott nyújtani. Ezért amikor a csatornarendszer, majd az utcaburkolási program tervezése napirendre került, Szombathely megfelelő színvonalú hazai minták hiányában külföldön gyűjtött tapasztalatokat, az infrastrukturális fejlődésben élenjáró Németországba indított delegációkat. A polgárság magas szintre helyezett elvárásai az egészsé-

ges motiváló erőt biztosító polgári büszkeségben is gyökereztek. A hirtelen nagyra nőtt várost egyfajta utolérési kényszer hajtotta, a nagyszabású beruházások mögött időnként presztízsszem-pontok is meghúzódtak. A város minden lehetséges eszközt megragadva tudatosan törekedett a provincializmus ellensúlyozására.

Az innováció iránt fogékony hivatali elit, a magas színvonalon képzett városi mérnöki kar, a megfelelő felkészültséggel és vezetői képességekkel rendelkező polgármesterek alkották a modernizáció intellektuális hátterét, humán infrastruktúráját. A városi főmérnökök közül kiemelkedett a Németországban diplomázott Bodányi Ödön alakja, aki jól ismerte az idegen nyelvű szakirodalmat, rendszeresen megfordult külföldi tanulmányi utakon. Európai kitekintéssel rendelkező szakember volt, akinek publikációs tevékenységét országosan ismerték. A nagyformátumú programalkotó polgármesterek sorából a rövid ideig tevékenykedő Varasdy Károly, és a századforduló városfejlesztési munkaprogramját kidolgozó Éhen Gyula személye emelhető ki. Éhen Gyula a korszak emblematisz figurája, a hazai nagy „városépítő” polgármesterek egyike volt, aki a települési infrastruktúrát, városgazdálkodást és a városigazgatás reformját érintő kérdésekben jelentős szakirodalmi tevékenységet is kifejtett. Újságírói gyakorlatának köszönhetően célkitűzései nyilvánosságra hozatalára, a közvélemény formálására ügyesen alkalmazta a sajtót is, mint a propaganda eszközét. Elméleti munkássága mellett kiváló gyakorlati érzékkel, nagy munkabíró képességgel volt megáldva. Személyesen járta be a fejlettebb infrastruktúrájú vidéki városokat, hogy az ottani eredményeket felhasználhassák Szombathely fejlesztése során. A koncepciózus polgármester komplex infrastrukturális rendszerekben gondolkodott, nem kistípusú megoldásokat keresett, így a takarékoság sem tartozott a tevékenységét meghatározó fő vezérelvek közé. A logikusan felépített modernizációs programot kemény következetességgel, erőltetett ütemben hajtotta végre, karizmatikus személyiségének és öntörvényű városvezetési gyakorlatának köszönhetően. Ha a helyzet úgy kívánta meg, szembefordult a felettes megyei vezetéssel, nem várta be a városi közgyűlési határozatok felsőbb jóváhagyását. Ügyvédi gyakorlata ellenére nem egyszer polgármesteri hatáskörét túllépve, a jogszabályokkal ellentétes eljárást követett, amiért fegyelmi eljárást is akasztottak a nyakába.<sup>1164</sup> A kortársak egy alkalommal a Napkirály mondását szájába adva tömören így jellemezték személyiségét: „A város én vagyok.”<sup>1165</sup> A felmutatott eredmények azonban kétségtelenül a polgármester általa követett stratégia eredményességét igazolták.

Éhen Gyula képességeinek, személyiségének kétségtelenül meghatározó jelentősége volt a századfordulós modernizációs program sikerében, de az érdemek nem kizárólag a polgármestert illették. A városfejlesztés eredményei a város polgárságának, mint megrendelőnek az akara-

tából és összefogásából születtek meg, a polgármester, mint a kivitelezéssel megbízott szakértő irányításával. Éhen Gyula munkássága a korábbi évtizedek folyamatosan akkumulálódó szellemi tőkére és gyakorlati eredményeire épített, betetőzve a város több évtizede tartó infrastrukturális fejlődését. Tevékenységét felkészült munkatársak segítették, a stratégiai döntések meghozatalában ott álltak mögötte a koncepcióját támogató közgyűlési képviselők.<sup>1166</sup> Hamis az a kép, mely azt sugallja, hogy városfejlesztési elképzeléseit despotaként erőszakolta volna rá a városra. Valójában Éhen Gyula és a hozzá hasonló nagyformátumú tisztviselők alakját a város „termelte ki” maga számára, és juttatta vezető pozícióba, a település stratégiai céljainak megvalósítására. A szombathelyi infrastruktúra-fejlesztő program a progresszív szellemiségű, innovációra nyitott polgárság és a cselekvőképes hivatali-politikai elit összefogásával valósult meg.

### **MODELLÉRTÉKŰ MODERNIZÁCIÓ**

A 19. század közepén még fejletlen infrastruktúrával rendelkező Szombathely az évszázad végére lemaradását fokozatosan felszámolta és felzárkózott az innováció élvonalába. A csatornahálózat, vízmű és útburkolatok fejlesztési programjának kidolgozásához és megvalósításához Budapest, Pozsony, Kecskemét, Szeged, Arad, Kolozsvár és Temesvár eredményeire, hasznosítható tapasztalataira épített a város, de a legkorszerűbb ismeretek és eljárások alkalmazása érdekében a német városok gyakorlatát is tanulmányozva született meg a végleges koncepció. Szombathely ilyen módon hathatósan hozzájárult a Nyugat-Európában kifejlesztett technológiák importjához és magyarországi adaptációs folyamatához.<sup>1167</sup>

A nagy körültekintéssel kidolgozott és következetesen végrehajtott infrastruktúra fejlesztési program végeredményéből nem csak a helyi lakosság profitált. Szombathely egy más városok számára is követhető modernizációs modellt mutatott fel. Sikeres példája bizonyosságát adta annak, hogy a korabeli Magyarországon nem csak a reprezentációs célokból fejlesztett főváros, vagy a kormányzati segélyekből újjáépített Szeged előtt nyílt meg az fejlődés lehetősége, hanem a direkt állami támogatást nélkülöző, a vasi megyeszékhelyhez hasonló adottságú rendezett tanácsú középvárosok számára is. A kölcsönpénzekből megvalósított beruházási program nem csak helyi szinten, hanem országos viszonylatban is modellértékű volt. Szombathely közműveinek illetve infrastruktúra-fejlesztési programjának mintaszerűsége több síkon nyilvánult meg. A létesítmények magas színvonalon, a legkorszerűbb technológiával épültek ki, logikus rendben, nagyfokú tervszerűséggel. A város teljeskörű, komplett műszaki infrastruktúrát teremtett magának, amit példátlanul rövid idő alatt, lényegében zöldmezős beruházásként hoztak létre. Példaértékű volt a koncepció nagyvonalúsága, hogy minden infrastrukturális intézmény általános, az egész

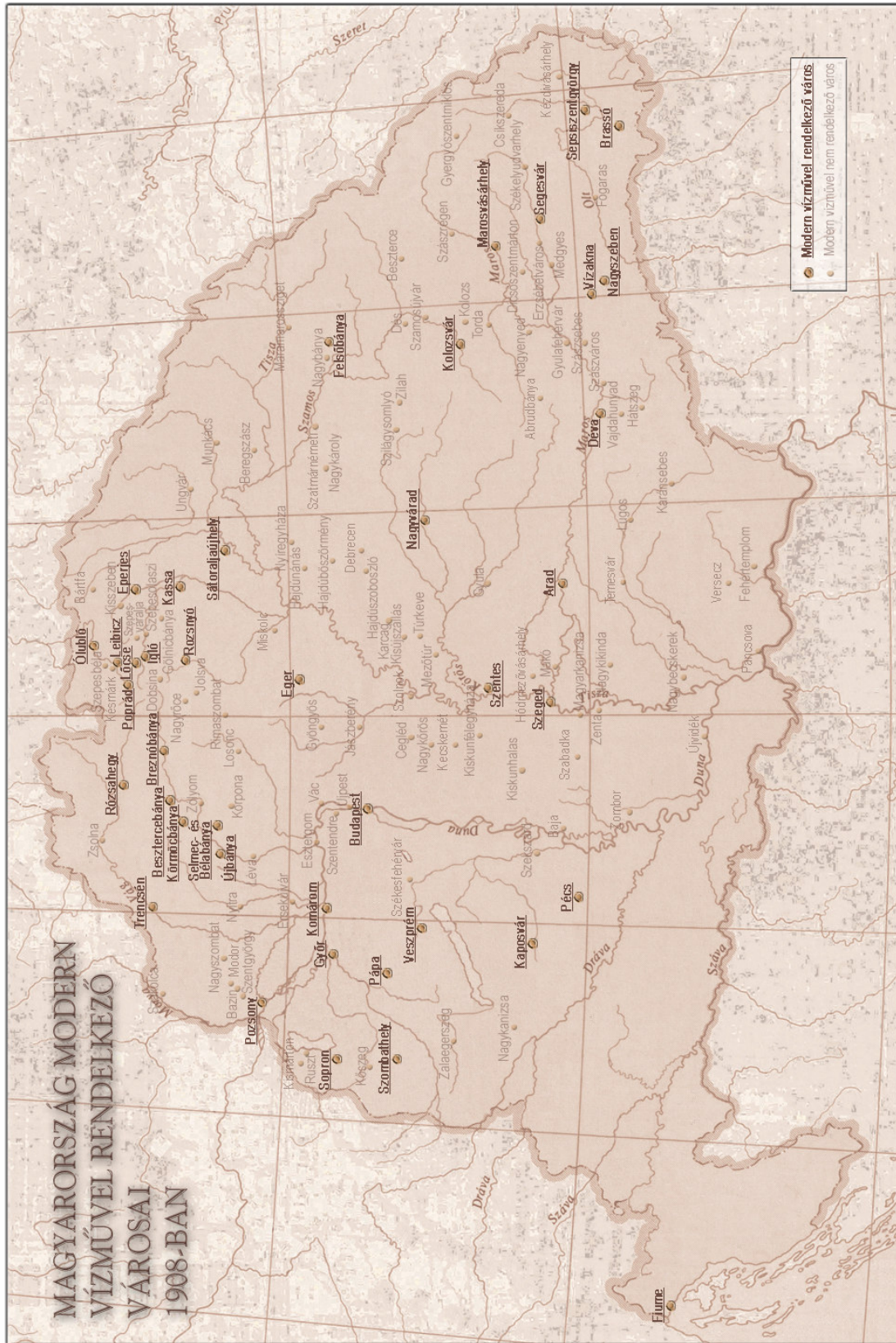
várost behálózó rendszerként létesült. Végezetül követésre méltó volt az a gyakorlat is, hogy a szolgáltatás-orientált város korszerű koncepciójából következően a közműveket önkormányzati tulajdonú közüzemként létesítették és működtették.

A mintaszerű modernizációs program eredményei rövid időn belül országszerte közzismertté váltak. Míg korábban Szombathely szorult segítségre, más városok tapasztalatainak átvételére, a századfordulón a folyamat ellentétes irányúra fordult: „*Özönével érkeznek hatóságunkhoz a vidéki városok kérdő levelei városunk példaszerű intézményei iránt.*” – adott hírt a sajtó a helybeliek számára szokatlan jelenségről.<sup>1168</sup> Küszöbön álló beruházásaihoz Győr, Komárom, Esztergom, Eperjes, Dobsina, Selmechánya, Újbánya, Miskolc, Sátoraljaújhely, Debrecen, Kolozsvár, Temesvár és Marosvásárhely kért felvilágosítást (műszaki és költségvetési adatokat, terveket, szerződések és szabályrendeletek szövegét). Az írásbeli megkeresések mellett a városban egyre-másra tűntek fel a tapasztalatgyűjtő delegációk is. Magyarország legtávolabbi településeiről érkeztek küldöttségek, hogy élőben figyelhessék meg a közművek összehangolt, organizmus-szerű működését, a „mintavárosnak” is nevezett település életét. Elsőként 1898-ban egy esztergomi küldöttség tanulmányozta Szombathelyen az elektromos világítás és a villamosvasút létesítményeit, majd Pécs polgármestere látogatott a városba, hogy megtekintse a középítkezéseket. A következő évben a soproni vízmű igazgatója tett látogatást Bodányi főmérnök vezetése mellett a helyi vízműnél. 1900-ban a város a szakma legrangosabb képviselői előtt is bemutatkozhatott, amikor a Magyar Mérnök és Építész Egylet tagjai tekintették meg a középítkezéseket, a vízvezeték, csatornarendszert, útburkolatokat és elektromos műveket.<sup>1169</sup> 1901-ben Nagyvárad polgármestere járt Szombathelyen a város műszaki létesítményeinek, elsősorban vízmű és a közvilágítási rendszerek tanulmányozására, majd a látogatás hatására a következő évben egy újabb küldöttség élén a város főmérnöke is ide érkezett, a város „*építkezéseinek és egyes műszaki berendezéseinek tanulmányozása céljából, ... hogy Nagyváradot is a fejlődés ily irányába tereljék.*”<sup>1170</sup> A későbbiekben Székesfehérvár főmérnöke, majd Szolnok polgármestere is Szombathelyen járt, hogy a közműveket személyesen tanulmányozza.<sup>1171</sup> A szombathelyi tapasztalatok közkinccsé tételében szakirodalmi munkásságával szerepet játszott Bodányi Ödön városi főmérnök is, aki 1910-ben közreadta a város infrastruktúráját mérnöki precizitással bemutató „*Szombathely város fejlődése és műszaki létesítményei 1895-1910-ig*” címet viselő kötetét, és a városépítészet valamint a közművesítés időszerű kérdéseit, németországi és hazai tapasztalatait taglaló további könyveit is rendszeresen megküldte felhasználásra minden városi mérnöki hivatalnak.<sup>1172</sup> Ez az információ-áramlás, illetve a tapasztalatok megosztása a városhálózat egészének fejlődése szempontjából rendkívül hasznos folyamat volt. Éhen Gyula erről így vélekedett: „*A bővülő ismeretek*

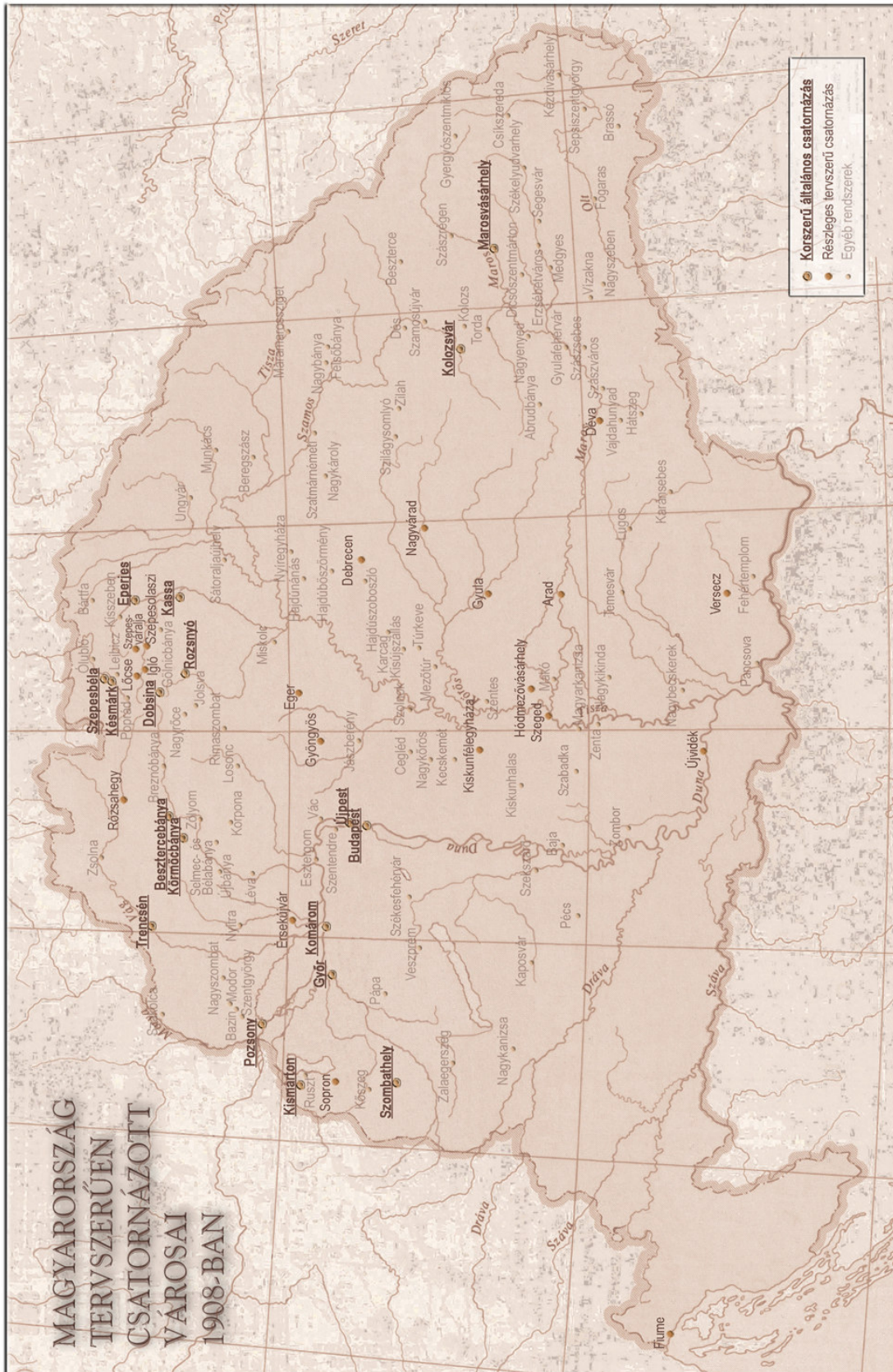
*és tapasztalatok hatása alatt könnyű lesz minden ... városnak sorsa, mert a kezdeményezés nehézségeivel nem kell úgy megküzdenie, mint Szombathely városának.*"<sup>1173</sup> A helyi sajtó nem kis büszkeséggel tudósított arról, hogy „a többi vidéki városoknak a belügyminiszterium is Szombathely intézményeit állítja oda példaképen.”<sup>1174</sup> A város eredményeinek elismeréseként 1902-ben az Országos Közegészségügyi Egyesület kitüntette Szombathelyt „közegészségügyi példányszerű intézményeiért és berendezéseiért.”<sup>1175</sup>

Szombathely egyike volt azon hazai településeknek, melyek úttörő szerepet játszottak a műszaki infrastruktúra fejlesztésében, felvállalták a kísérletezésben, a kiforratlan tapasztalatokban rejlő buktatók veszélyeit és tapasztalataikat megosztották a többi magyar várossal is. A település infrastrukturális intézményei nem csak a helyi lakosságot szolgálták, az innovációs tevékenység hatása kisugárzott az egész hazai városhálózatra. Szombathely példája minden progresszív szellemiségű város számára bizonyosságot szolgáltatott arra, hogy nem csak kormányzati támogatással, hanem a helyi erők összefogásával is lehetséges volt a korabeli viszonyok között a felzárkózás. Szombathely kijelölte az utat, és gyakorlatban is működőképes, tanulmányozható, követhető példát állított a modernizáció útjára lépő magyar városok elé. 1901-ben Boncza Miklós a Magyar Közigazgatás című országos lap szerkesztője egy vezércikkében a következő megállapítással summázta a város teljesítményének jelentőségét: „a legutolsó években egy város sem mutat fel oly szembeszökő fejlődést, mint éppen Szombathely, mely egy modern város minden alapfeltételének megszerzésével betartotta az okszerű fejlődés törvényeit és oly szerencsés intencióval jelölte meg fejlődésének irányát, hogy ma ez a város szolgálhat minta gyanánt minden hasonló viszonyok között küzdő városunknak.”<sup>1176</sup>

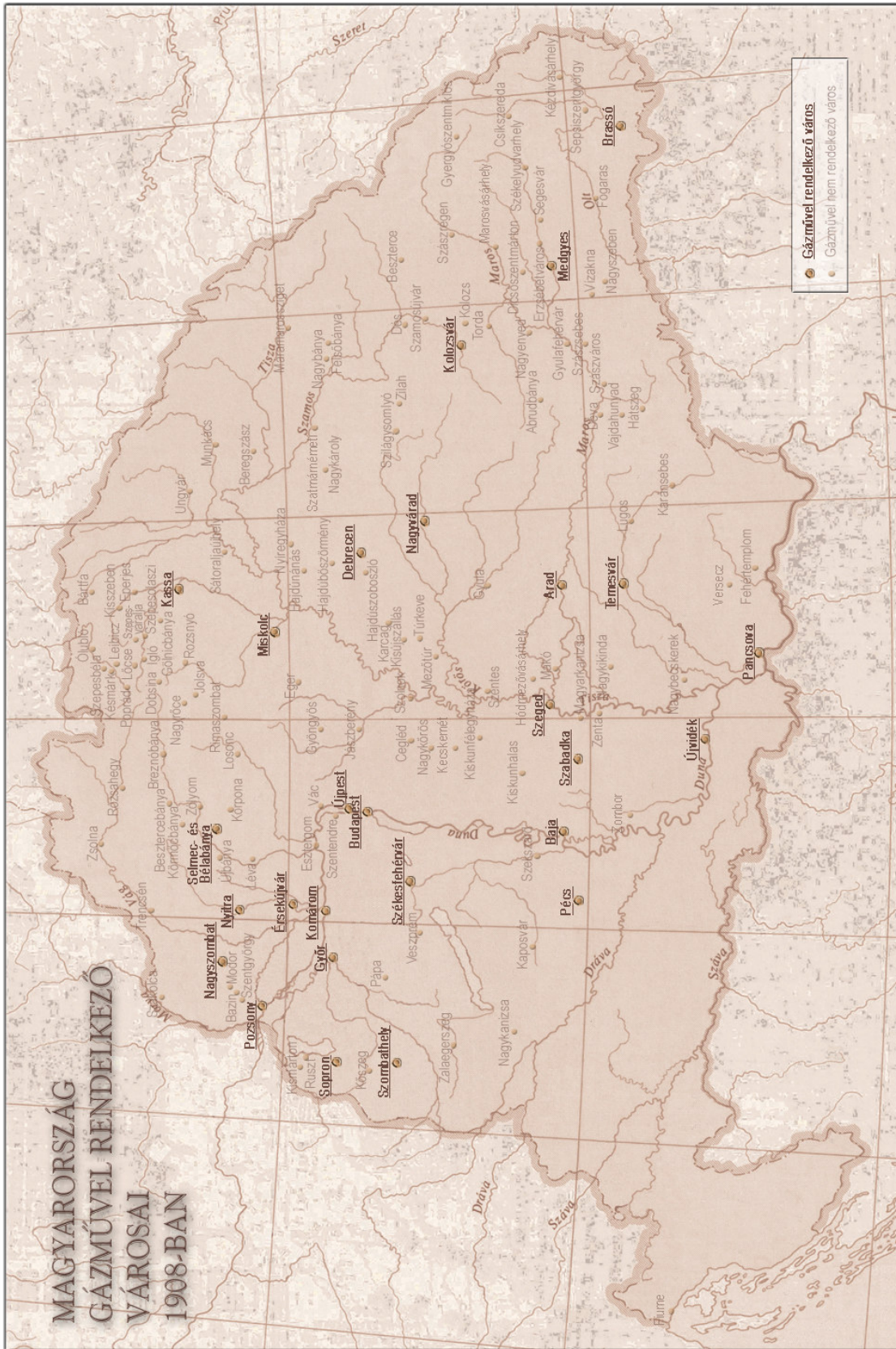


Függelék 1. sz. térkép *MAGYARORSZÁG VÍZMŰVEL RENDELKEZŐ VÁROSAI (1908.)*

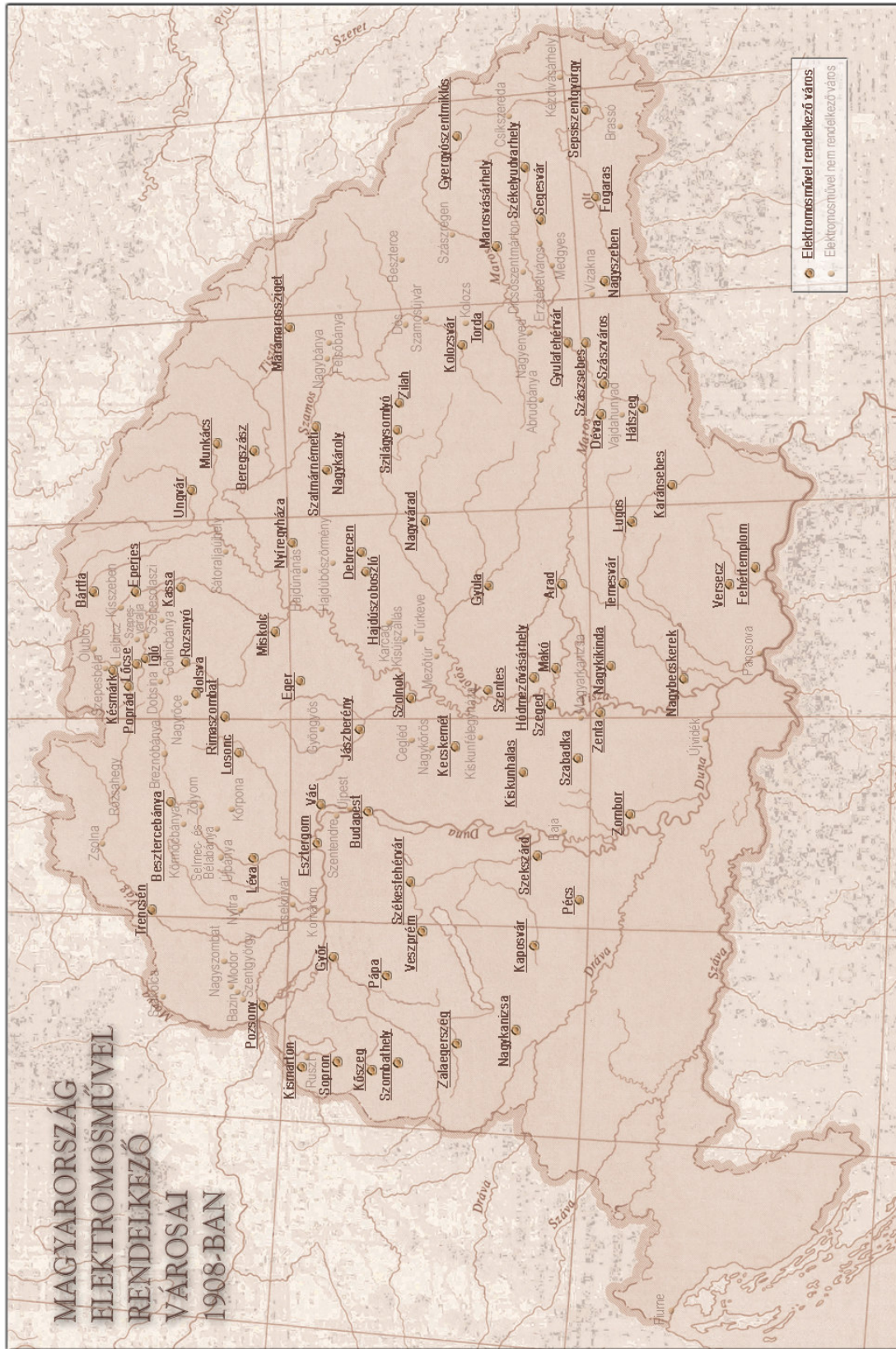
Függelék 2. sz. térkép **MAGYARORSZÁG TERVSZERŰ CSATORNAHÁLÓZATTAL RENDELKEZŐ VÁROSAI (1908.)**



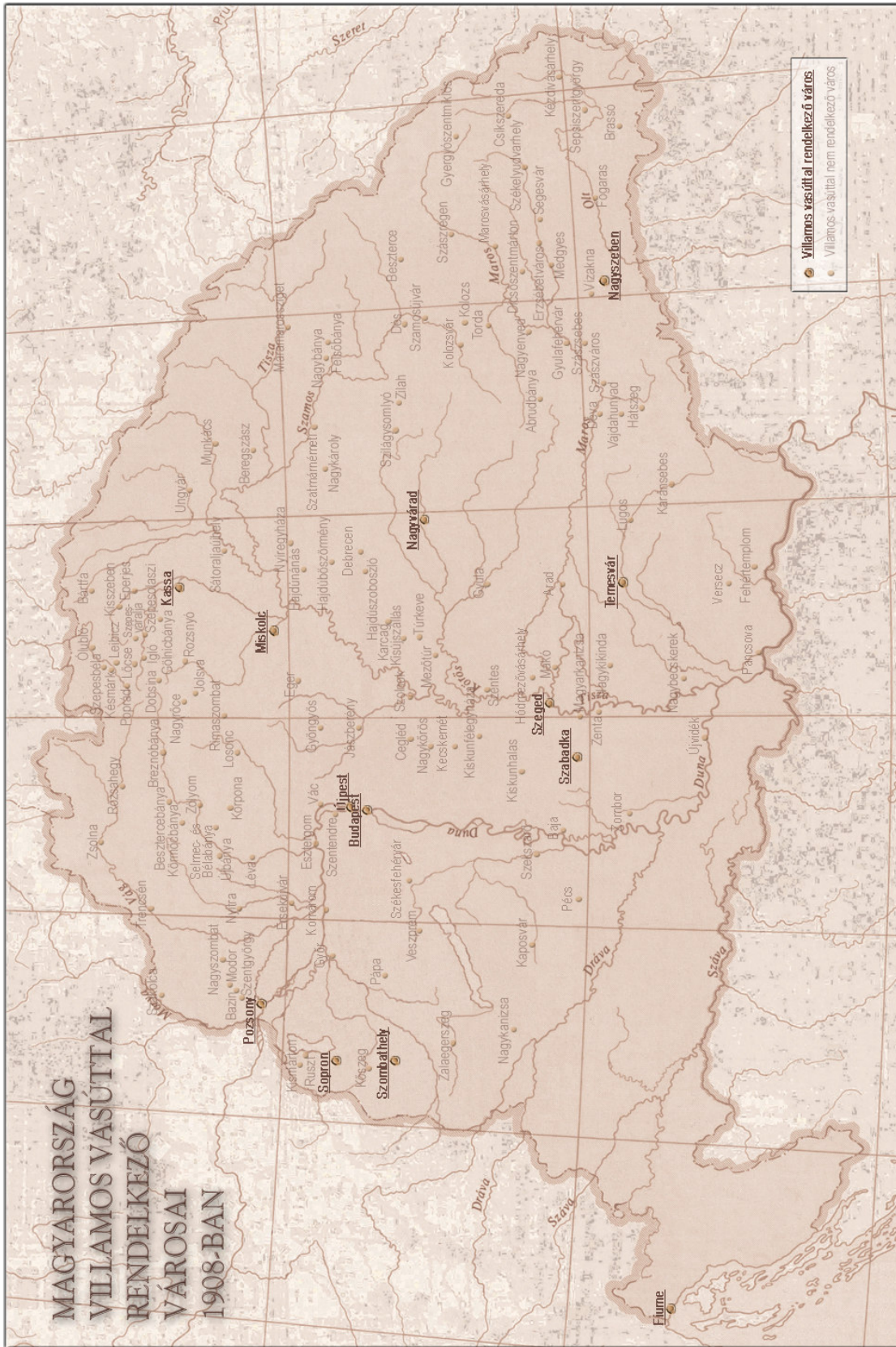
Függelék 3. sz. térkép **MAGYARORSZÁG GÁZMŰVEL RENDELKEZŐ VÁROSAI (1908)**



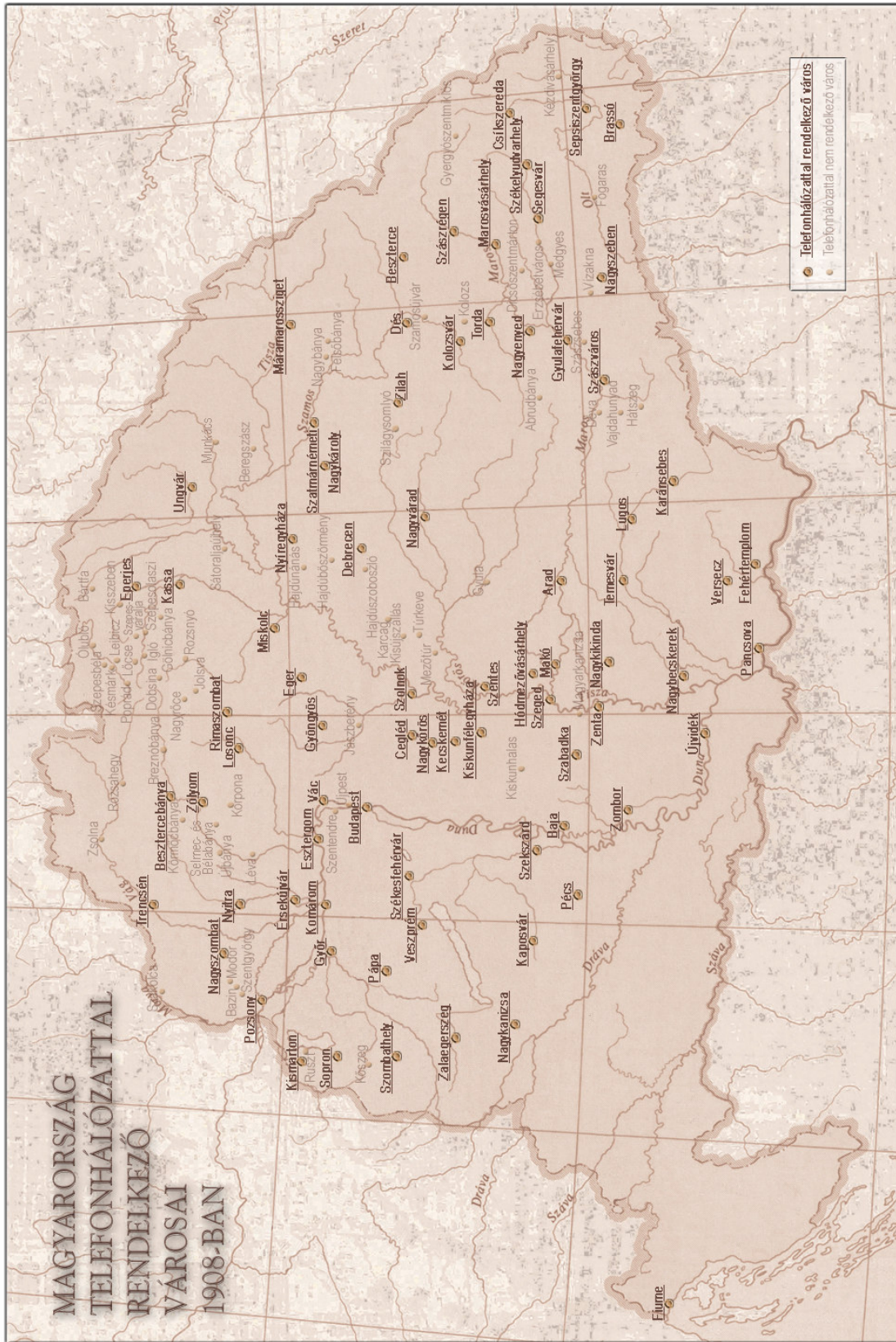
Függelék 4. sz. térkép **MAGYARORSZÁG ELEKTROMOSMŰVEL RENDELKEZŐ VÁROSAI (1908.)**



Függelék 5. sz. térkép **MAGYARORSZÁG VILLAMOSVASÚTTAL RENDELKEZŐ VÁROSAI (1908.)**

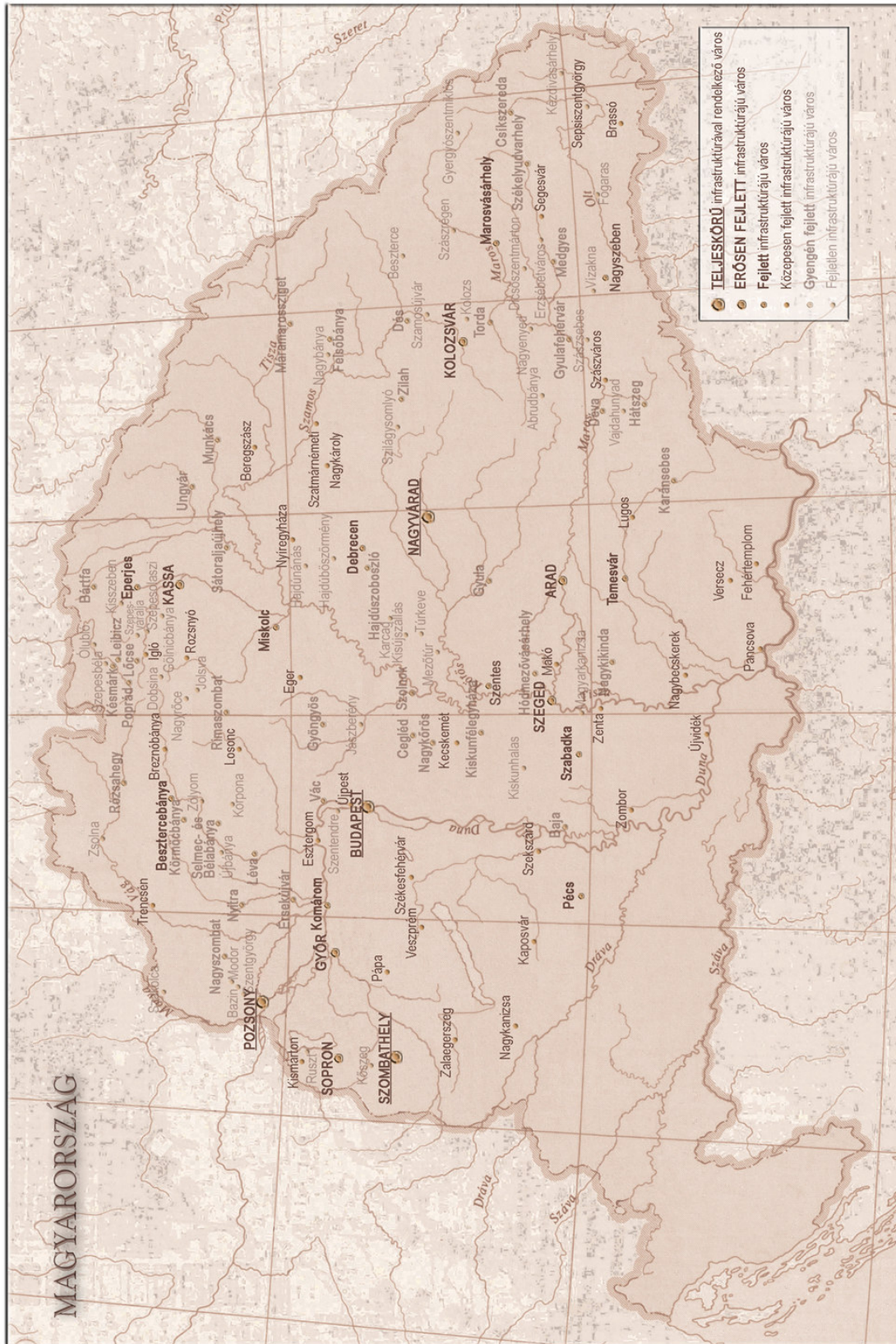


Függelék 6. sz. térkép **MAGYARORSZÁG TELEFONHÁLÓZATTAL RENDELKEZŐ VÁROSAI (1908.)**





Függelék 8. sz. térkép A MAGYAR VÁROSHÁLÓZAT INFRASTRUKTURÁLIS FEJLETTSÉGE (1908)





Függelék 9. sz. térkép SZOMBATHELY UTCAHÁLÓZATA (1904)





**Függelék 1. sz. táblázat A MAGYAR VÁROSHÁLÓZAT INFRASTRUKTURÁLIS FEJLETTSÉGE 1908-BAN<sup>1177</sup>**

A táblázat fejlécében szereplő rövidítések feloldása:

- Ssz. - a hierarchikus rangsort jelző sorszám
- K - infrastrukturális fejlettségnek megfelelő kategória
- Ny. - nyitott csatorna
- H - hagyományos rendszerű közmű
- K - korszerű rendszerű közmű
- Á - általános, az egész várost behálózó vezetékrendszer
- G - gázmű
- E - elektromosmű
- Ob. - omnibusz
- Lv. - lóvasút
- Gv. - gőzüzemű közúti vasút
- Fv. - földalatti vasút
- Vv. - villamos közúti vasút
- V - vegyes összetételű burkolóanyagok
- Gr. - gránit kockakő burkolat
- Asz. - aszfalt burkolat
- V. t. - városi tulajdonú közüzem

Sz.	K	Város	Csatornázás				Vízvezeték				Közüvilágítás-energiaellátás				Tömegközlekedés						Útburkolat			Járdák		Telefonhálózat	Pontszám	
			Ny	H	K	Á	H	K	Á	V. t.	H	G	V. t.	E	V. t.	Ob.	Lv.	Gv.	Vv.	Fv.	V. t.	V	Gr.	Asz.	V			Asz.
1.	I	Budapest	-	-	4	2	-	4	2	1	1	4	-	4	-	1	2	3	4	4	1	1	2	4	1	4	4	44
2.	I	Pozsony	-	-	4	2	-	4	2	1	1	4	1	4	1	1	-	-	4	-	-	1	2	4	1	4	4	41
3.	I	Nagyvárad	-	-	4	-	-	4	2	1	-	4	-	4	1	-	-	3	4	-	1	1	2	4	1	4	4	39
3.	I	Szombathely	-	-	4	2	-	4	2	1	1	4	-	4	-	-	-	-	4	-	-	1	2	4	1	4	4	39
4.	II	Kassa	-	-	4	2	-	4	2	1	-	4	-	4	-	-	-	3	-	-	-	1	2	4	1	4	4	38
5.	II	Kolozsvár	-	-	4	2	-	4	2	1	-	4	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	2	4	1	4	4	37
6.	II	Arad	-	-	4	-	-	4	2	-	-	4	-	4	-	1	2	-	-	-	1	1	2	4	-	4	4	35
6.	II	Sopron	-	2	-	-	-	4	2	1	1	4	-	4	-	-	-	-	4	-	-	1	2	4	1	4	4	35
6.	II	Szeged	1	2	4	-	-	4	-	1	1	4	-	4	-	-	-	3	4	-	-	1	2	4	1	4	4	35
7.	II	Győr	-	-	4	2	-	4	2	1	1	4	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	34
8.	III	Marosvásárhely	-	-	4	2	-	4	2	1	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	2	4	1	4	4	32
9.	III	Besztercebánya	-	-	4	2	-	4	2	1	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	31
9.	III	Komárom	-	-	4	2	-	4	2	1	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	31	
9.	III	Pécs	1	-	-	-	-	4	2	1	1	4	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	2	4	1	4	4	31
10.	III	Eperjes	-	-	4	2	-	4	2	1	-	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	30
10.	III	Miskolc	-	2	-	-	-	-	-	-	1	4	-	4	-	-	-	-	4	-	-	1	-	4	1	4	4	30
11.	III	Debrecen	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	1	4	1	-	2	3	-	-	-	1	-	4	1	4	4	29
11.	III	Temesvár	-	2	-	-	-	-	-	-	-	4	1	4	1	-	-	-	4	-	1	1	-	4	1	4	4	29
12.	III	Nagyszében	-	-	-	-	-	4	2	1	1	-	-	4	-	-	-	-	4	-	-	1	-	4	1	4	4	28
13.	III	Szentés	-	2	-	-	-	4	2	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	2	4	1	4	4	27
14.	III	Szabadka	-	2	-	-	-	-	-	-	1	4	-	4	-	-	-	-	4	-	-	1	-	4	1	4	4	26
15.	IV	Pápa	-	-	-	-	-	4	2	1	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	25
15.	IV	Segesvár	-	-	-	-	-	4	2	1	1	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	4	-	4	4	25
16.	IV	Brassó	-	-	-	-	-	4	2	1	1	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	24
16.	IV	Eger	-	2	-	-	-	4	-	-	1	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	24
17.	IV	Kaposvár	-	2	-	-	-	4	2	1	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	4	23

Ssz.	K	Város	Csatornázás				Vízvezeték				Közvilágítás-energiaellátás					Tömegközlekedés					Útburkolat			Járdák		Telefon-hálózat	Pontszám
			Ny	H	K	Á	H	K	Á	V.t.	H	G	V.t.	E	V.t.	Ob.	Lv.	Gv.	Vv.	Fv.	V.t.	V	Gr.	Asz.	V		
17.	IV	Székesfehérvár	-	2	-	-	-	-	-	-	4	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	23
17.	IV	Veszprém	-	2	-	-	-	4	2	1	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	4	23
18.	IV	Igló	-	-	4	-	-	4	2	1	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	-	-	21
19.	IV	Esztergom	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	20
19.	IV	Kismarton	-	-	4	2	2	-	-	1	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	4	20
19.	IV	Versec	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	4	-	4	4	20
19.	IV	Zombor	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	20
20.	IV	Fehértemplom	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	2	4	1	4	4	19
20.	IV	Makó	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	2	4	1	4	4	19
20.	IV	Pancsova	-	2	-	-	-	-	-	-	1	4	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	19
20.	IV	Szatmárnémeti	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	19
20.	IV	Trencsén	-	-	4	2	2	-	-	1	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	19
20.	IV	Újpest	-	-	4	2	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	4	-	-	-	1	-	-	1	4	-	19
21.	IV	Nyíregyháza	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	18
21.	IV	Rozsnyó	-	-	4	2	-	4	2	1	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	18
22.	IV	Breznóbánya	-	-	4	-	-	4	2	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	-	17
22.	IV	Losonc	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	17
22.	IV	Nagybecskerek	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	4	17
22.	IV	Nagykároly	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	4	4	17
22.	IV	Sepsiszentgyörgy	-	-	-	-	2	-	-	1	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	4	17
22.	IV	Szászváros	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	17
22.	IV	Szekszárd	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	4	4	17
22.	IV	Zalaegerszeg	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	4	17
22.	IV	Zenta	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	4	17
23.	IV	Beregszász	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	-	16
23.	IV	Kecskemét	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	4	16
23.	IV	Lugos	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	4	4	16
23.	IV	Nagykanizsa	-	2	-	-	-	-	-	-	1	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	4	16

Ssz.	K	Város	Csatornázás				Vízvezeték				Közvilágítás- energiaellátás					Tömegközlekedés					Útburkolat			Járdák		Telefon- hálózat	Pont- szám
			Ny	H	K	Á	H	K	Á	V. t.	H	G	V. t.	E	V. t.	Ob.	Lv.	Gv.	Vv.	Fv.	V. t.	V	Gr.	Asz.	V		
23.	IV	Újvidék	-	-	4	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	.	.	4	16
24.	V	Déva	-	-	4	-	-	4	2	1	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	.	-	.	.	.	15	
24.	V	Gyöngyös	-	-	4	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	4	15	
24.	V	Késmárk	-	-	4	2	2	-	-	1	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	15	
24.	V	Nagykikinda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	2	-	1	4	15	
24.	V	Rózsashegy	-	-	4	-	-	4	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	15	
24.	V	Torda	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	15	
24.	V	Ungvár	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	4	1	-	15	
25.	V	Érsekújvár	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	14	
25.	V	Hódmezővásárhely	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	14	
25.	V	Karánsebes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	4	14	
25.	V	Kiskunfélegyháza	-	-	4	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	14	
25.	V	Körmöcbánya	-	-	4	2	-	4	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	14	
25.	V	Lőcse	-	2	-	-	-	4	2	1	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	14	
25.	V	Nagyszombat	-	2	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	2	-	1	-	14	
25.	V	Székelyudvarhely	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	14	
25.	V	Szolnok	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	14	
26.	V	Bártfa	-	2	-	-	2	-	-	1	-	-	4	1	1	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	13	
26.	V	Gyulafehérvár	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	13	
26.	V	Máramarossziget	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	4	13	
26.	V	Nagykőrös	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	1	-	4	1	4	13	
26.	V	Selmec-és-Békbánya	-	2	-	-	-	4	-	1	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	13	
26.	V	Vác	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	13	
26.	V	Zilah	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-	4	13	
27.	V	Baja	-	2	-	-	-	-	-	1	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	-	12	
27.	V	Csíksereda	-	2	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	4	12	
27.	V	Hajduszoboszló	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	4	-	1	-	-	-	-	-	1	2	-	1	4	12	







Függelék 2. sz. táblázat A VÁROS BEVÉTELEI ÉS KIADÁSAI FOLYÓ ÁRON, KORONÁBAN KIFEJEZVE, 1867-1918<sup>1178</sup>

ÉV	BEVÉTEL (K)				KIADÁS (K)		
	HÁZIPÉNTTÁR	ALAPOK	BEVÉTELBŐL KÖLCSÖN	ÖSSZES BEVÉTEL	HÁZIPÉNTTÁR	ALAPOK	ÖSSZES KIADÁS
1867	62.156	n. a.	10.000	62.156	60.671	n. a.	60.671
1868	64.003	n. a.	-	64.003	62.625	n. a.	62.625
1869	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.	n. a.
1870	97.895*	n. a.	20.000	97.895	97.895*	n. a.	97.895*
1871	87.681	n. a.	-	87.681	81.848	n. a.	81.848
1872	96.290	9.264	-	105.554	88.336	8.073	96.409
1873	131.081	9.138	30.000	140.219	127.712	8.912	136.624
1874	119.054	11.803	22.000	130.857	115.005	16.345	131.350
1875	96.403	9.527	-	105.930	94.248	8.188	102.436
1876	94.568	10.650	-	105.218	92.023	8.931	100.954
1877	147.529	10.379	24.000	157.908	142.871	8.003	150.874
1878	113.057	8.006	50.000	121.063	111.269	7.074	118.343
1879	113.127*	6.955	-	120.082	113.127*	5.715	118.842
1880	120.735	12.409	-	133.144	117.320	10.244	127.564
1881	119.015	n. a.	-	119.015	113.558	n. a.	113.558
1882	143.565	13.890	-	157.455	138.219	12.255	150.474
1883	149.234	14.997	47.200	164.231	145.588	14.469	160.057
1884	142.675	12.861	-	155.536	140.644	12.126	152.770
1885	131.901	14.667	-	146.568	n. a.	14.101	n. a.
1886	154.504	7.522	-	162.026	152.827	6.974	159.801
1887	161.627	15.013	-	176.640	160.708	14.601	173.309
1888	208.450	n. a.	8.400	208.450	205.905	n. a.	205.905
1889	193.006	7.102	-	200.108	190.984	5.508	196.492
1890	183.899	318.220	-	502.119	181.180	222.333	403.513
1891	483.748	419.123	289.868	902.871	482.504	404.536	887.040
1892	340.858	217.751	-	558.609	340.740	117.703	458.443
1893	505.780	184.880	40.000	690.660	467.156	46.405	513.561

ÉV	BEVÉTEL (K)				KIADÁS (K)		
	HÁZIPÉNZTÁR	ALAPOK	BEVÉTELBŐL KÖLCSÖN	ÖSSZES BEVÉTEL	HÁZIPÉNZTÁR	ALAPOK	ÖSSZES KIADÁS
1894	534.162	184.393	156.343	718.555	525.961	46.045	572.006
1895	532.421	229.557	126.568	761.978	528.827	87.088	615.915
1896	556.080	256.061	120.000	812.141	538.934	85.084	624.018
1897	1.179.648	273.284	651.594	1.452.932	1.178.635	159.890	1.338.525
1898	1.456.062	272.126	850.829	1.728.188	1.425.783	132.772	1.558.555
1899	1.077.147	476.866	464.293	1.554.013	1.038.859	351.669	1.390.528
1900	831.075	976.283	610.707	1.807.358	809.295	972.669	1.781.964
1901	615.987	2.009.634	1.722.066	2.625.621	613.169	1.991.097	2.604.266
1902	900.520	81.882	94.556	982.402	887.032	57.536	944.568
1903	5.999.145	143.794	5.277.050	6.142.939	5.986.311	132.464	6.118.775
1904	1.001.215	99.399	173.594	1.100.614	981.994	96.745	1.078.739
1905	1.062.171	131.774	175.617	1.193.945	1.049.911	107.082	1.156.993
1906	1.129.686	103.154	28.687	1.232.840	1.092.188	74.382	1.166.570
1907	956.073	140.142	22.394	1.096.215	935.600	134.066	1.069.666
1908	1.179.014	161.265	121.622	1.340.279	1.176.785	156.318	1.333.103
1909	1.346.240	153.548	259.160	1.499.788	1.343.501	151.561	1.495.062
1910	1.104.506	457.298	183.672	1.561.804	1.067.582	444.218	1.511.800
1911	1.089.940	475.706	170.431	1.565.646	1.010.395	470.878	1.481.273
1912	1.457.234	932.648	251.073	2.389.882	1.362.086	977.291	2.339.377
1913	1.836.524	1.187.140	224.832	3.023.664	1.748.754	675.908	2.424.662
1914	2.259.041	1.197.924	152.500	3.456.965	2.237.245	497.483	2.734.728
1915	4.027.551	1.189.791	585.000	5.217.342	3.932.656	624.607	4.557.263
1916	5.130.450	1.204.384	680.977	6.334.834	5.079.911	595.817	5.675.728
1917	5.552.801	11.740.725	6.158.250	17.293.526	5.540.700	9.611.805	15.152.505
1918	7.800.355	4.718.485	806.432	12.518.840	7.584.199	2.040.772	9.624.971

\*költségvetési adat

Függelék 3. sz. táblázat A VÁROS KÖLCSÖNFELVÉTELEI KORONÁBAN KIFEJEZVE, 1867-1918<sup>1179</sup>

KÖZGYŰLÉSI HATÁROZAT SZÁMA	A KÖLCSÖN FELVÉTELÉNEK CÉLJA	A HITELEZŐ MEGNEVEZÉSE	KAMATLÁB	FUTAMIDŐ	A KÖLCSÖN ÖSSZEGE (K)	A FELVETT KÖLCSÖNÖK TELJES NÉVÉRTÉKE (K)
79/1867	A Hosszú utca kiszélesítése, vágóhid építése			10 év	10.000	10.000
62/1870	Községi népiskola építése	Államkincstár	kamatmentes	20 év	20.000	30.000
53/1873.	Áthidaló kölcsön folyó kifizetésekre	Szombathelyi Takarékpénztár	8 %	1 év	10.000	40.000
109/1873	Járdakövezés	Soproni Iparbank csődgondnoka			20.000	60.000
1/1874	Járdakövezés	Szombathelyi Általános Takarékpénztár	8 %	10 év	12.000	72.000
77/1874	Áthidaló kölcsön folyó kifizetésekre	Szombathelyi Ipari és Kereskedelmi bank		1 év	10.000	82.000
27/1876.	Polgári leányiskola építése	Államkincstár	kamatmentes	20 év	24.000	106.000
28/1878.	Városháza építése	Szombathelyi Takarékpénztár			50.000	156.000
43/1883.	<b>Konverziós kölcsön</b> A járdakövezési kölcsönök felváltására	Szombathelyi Takarékpénztár	6 %	20 év	<b>47.200</b>	<b>203.200</b>
126/1888	Vásártér rendezése	Városi törzsvagyon			8.400	211.600
81/1890	<b>Konverziós kölcsön</b> Minden korábbi adósság felváltására, a pénzügyigazgatósági székház építésére, utcakövezésre	Magyar Jelzálog-Hitelbank	5,45 %		<b>254.000</b>	<b>254.000</b>
33/1893	Hozzájárulás a Főgimnázium építési költségeihez	Magyar Jelzálog-Hitelbank			40.000	294.000
37/1894	Líceum épület megvásárlása	Magyar Jelzálog-Hitelbank			40.000	334.000
38/1894	MÁV üzletvezetőség felépítése	Magyar Jelzálog-Hitelbank			240.000	574.000
57/1896	Gyalogsági laktanya építése	Magyar Jelzálog-Hitelbank	5,35 %	50 év	670.000	1.244.000
20/1897	Városi bérház építése	Magyar Jelzálog-Hitelbank	5 %	50 év	294.000	1.538.000
2/1898.	Csatornázás kiépítése	Magyar Jelzálog-Hitelbank	4,95 %	50 év	240.000	1.778.000

KÖZGYŰLÉSI HATÁROZAT SZÁMA	A KÖLCSÖN FELVÉTELÉNEK CÉLJA	A HITELEZŐ MEGNEVEZÉSE	KAMATLÁB	FUTAMIDŐ	A KÖLCSÖN ÖSSZEGE (K)	A FELVETT KÖLCSÖNÖK TELJES NÉVÉRTÉKE (K)
63/1898	Vízvezeték létesítése	Magyar Jelzálog-Hitelbank	5,30 %	50 év	560.000	2.338.000
38/1899	Csatornahálózat bővítése	Magyar Jelzálog-Hitelbank	5,35 %	50 év	300.000	2.638.000
68/1899	Útburkolási program	Szombathelyi Általános Takarékpénztár	6 %	1 év	100.000	2.738.000
4/1900	Útburkolási program	Szombathelyi Takarékpénztár	6 %	1 év	500.000	3.238.000
27/1901	Útburkolási program	Vas Megyei Takarékpénztár	6 %	1 év	120.000	3.358.000
100/1901	<b>Konverziós kölcsön</b> Az útburkolási program függő kölcsöneinek felváltására	Magyar Jelzálog-Hitelbank	5,35 %	50 év	<b>1.000.000</b>	<b>3.638.000</b>
99/1902	<b>Konverziós kölcsön</b> Városi alapok függő kölcsöneinek felváltására és új beruházásokra: Aszfalt útburkolatok létesítése, Szövőgyár telkének vételára és a gyár támogatása, Kisfaludy utcai betonhíd építése, Laktanya bővítéséhez és a Mező utca fejlesztéséhez kisajátítási költség, Az Éhen Gyula tér, a Deák tér és a Szent István park létesítési költségei, Az Állatvásártér bővítése, Az új színháza tervei, A felső kereskedelmi iskola építése	Magyar Jelzálog-Hitelbank	5,04 %	60 év	<b>850.000</b>	<b>4.488.000</b>
95/1903	<b>Konverziós kölcsön</b> Az 1903 előtt felvett összes kölcsön felváltására (kivéve 81/1890 és 33/1893.)	Magyar Jelzálog-Hitelbank	4,6 %	65 év	<b>4.287.400</b>	<b>4.581.400</b>

KÖZGYŰLÉSI HATÁROZAT SZÁMA	A KÖLCSÖN FELVÉTELÉNEK CÉLJA	A HITELEZŐ MEGNEVEZÉSE	KAMATLÁB	FUTAMIDŐ	A KÖLCSÖN ÖSSZEGE (K)	A FELVETT KÖLCSÖNÖK TELJES NÉVÉRTÉKE (K)
95/1903	Vasmegyei Gazdasági Egyesület alapítói tagdíja	Vasmegyei Gazdasági Egyesület			240	4.581.640
80/1904	Wesselényi utca csatornázása, vízvezeték és 3 betonhíd építése	Tiszti nyugdíjalap	4 %		20.177	4.601.817
22/1905	Kioszk építése	Szegényalap	4 %	21,5 év	39.512	4.641.329
40/1905	Kikaker-féle házak vételára	Szombathelyi Általános Takarékpénztár	5 %		73.500	4.714.829
49/1905	Kioszk bútorzata	Gőzhenger alap	4 %		5.407	4.720.236
103/1905	I. kerületi elemi iskola és óvoda építése	Szombathelyi Általános Takarékpénztár	4,9 %		92.000	4.812.236
8/1906	Nádasdy utca csatornázása és vízvezeték építése	Közös iskola alap	4 %		4.441	4.816.667
30/1906	Útépités	Tiszti nyugdíjalap	4 %		18.775	4.835.452
31/1906	Tűzoltószeres beszerzése	Tiszti nyugdíjalap	4 %	13 év	12.000	4.847.452
	Gyermekmenhely víztelenítése	Államkincstár	kamatmentes		14.000	4.861.452
84/1906	Óvásártér vízvezetéke	Tiszti nyugdíjalap	4 %		1.025	4.862.477
39/1907	Polgári fiúiskola bővítése	Tiszti nyugdíjalap	4 %		23.243	4.885.720
62/1907	Kioszk bővítése	Szegényalap	4 %	21,5 év	8.120	4.893.840
94/1907	Építési segély a Sport Egyletnek	Tiszti nyugdíjalap	4 %	10 év	12.000	4.905.840
129/1907	Városi zálogház tőkájére	Szombathelyi Takarékpénztár	6,25 %		50.000	4.955.840
135/1907	Telekvásárlás városrendezési célra	Törzsvagyon	5 %		11.814	4.967.654
4/1908	Múzeum építése	Szombathelyi Takarékpénztár	6,25 %		20.000	4.987.654
		Birhány István alapítvány			12.000	4.999.654
15/1908	Állatvásártéri istállók építése	Birhány István alapítvány		15 év	10.094	5.009.748
25, 26/1908	Tífuszjárvány költségeinek fedezésére	Tiszti nyugdíjalap			10.000	5.019.748
		Vadászati alap			10.000	5.029.748
		Közegészségügyi alap			10.000	5.039.748
37/1908	Telekvásárlás	Tiszti nyugdíjalap, Horváth Boldizsár ösztöndíj alap			19.100	5.058.848
56/1908	Vízvezeteki artézi kút és próbakút fúrások	Szombathelyi Takarékpénztár	5,75 %		50.000	5.108.848

KÖZGYŰLÉSI HATÁROZAT SZÁMA	A KÖLCSÖN FELVÉTELÉNEK CÉLJA	A HITELEZŐ MEGNEVEZÉSE	KAMATLÁB	FUTAMIDŐ	A KÖLCSÖN ÖSSZEGE (K)	A FELVETT KÖLCSÖNÖK TELJES NÉVÉRTÉKE (K)
61/1908	Vízvezetési áramszolgáltatás és berendezés költségeire	Szegényalap			11.031	5.119.879
63/1908	Tüdővész Ellen Védekező Vasvármegyei Egyesület gyermekelepedének építési költsége	Tüdővész Ellen Védekező Vasvármegyei Egyesület	4 %	10 év	2.940	5.122.819
133/1908	Városi zálogház tőkájére	Szombathelyi Takarékpénztár	5,75 %		50.000	5.172.819
48/1909	Áthidaló kölcsön	Szombathelyi Takarékpénztár	5,75 %	1 év	100.000	5.272.819
135/1909	Színházi tervekért	Színházalap			5.000	5.277.819
93/1909	Fürdő utcai elemi iskola építése	Szombathelyi Takarékpénztár	5,75		97.485	5.375.304
188/1909	Pótköltségvetési hiány fedezésére (vízvezetési kútfúrás, tűzoltó szertár, polgári fiúiskola bővítése)	Mezőgazdasági Takaréék és Hitelbank	5,75 %	1 év	56.887	5.432.191
36/1910	Kataszteri munkálatokra	Szombathelyi Takarékpénztár	5,5 %		10.000	5.442.191
73/1910	Városi zálogház tőkájére	Szombathelyi Takarékpénztár	5,5 %		50.000	5.492.191
104/1910	Vízmű kútfúrásra	Mezőgazdasági Takaréék és Hitelbank			50.000	5.542.191
141/1910	Vízmű kibővítésére	Szombathelyi Takarékpénztár	5,4 %		100.000	5.642.191
2/1911	Vízmű kibővítésére	Szombathelyi Takarékpénztár			100.000	5.742.191
3/1911	Kataszteri munkálatokra	Szombathelyi Takarékpénztár	5,5 %		10.000	5.752.191
51/1911	Temető vételára és kerítés építése	Birhány István alapítvány			18.819	5.771.010
73/1911	Tábori mozgókonyhák elhelyezése, kataszteri munkálatok	Szombathelyi Takarékpénztár			16.252	5.787.262
75/1911	Vízvezeték	Csatorna alap	4 %		991	5.788.253
143/1911	A Janzsó-ház vételára	Szombathelyi Takarékpénztár			25.000	5.813.253
201/1911	Vízműpénztár 1911. évi hiányának fedezésére	Szombathelyi Takarékpénztár	5,5 %		30.000	5.843.253
	Tisztviselők fizetésére	Szombathelyi Takarékpénztár	5,5 %	1 év	30.000	5.873.253
2/1912	A városrendezési céllal megvásárolt Horváth-villa vételára	Szombathelyi Takarékpénztár	6 %		115.000	5.988.253

KÖZGYŰLÉSI HATÁROZAT SZÁMA	A KÖLCSÖN FELVÉTELÉNEK CÉLJA	A HITELEZŐ MEGNEVEZÉSE	KAMATLÁB	FUTAMIDŐ	A KÖLCSÖN ÖSSZEGE (K)	A FELVETT KÖLCSÖNÖK TELJES NÉVÉRTÉKE (K)
48/1912	Tüzérlaktanya terveire	Szegényalap	4%		12.000	6.000.253
		Tiszti nyugdíjalap	4%		5.600	6.005.853
106/1912	A Stirling-ház vételára	Tiszti nyugdíjalap			25.500	6.031.353
191/1912, 28/1913	A Kisfaludy Sándor utcai betonhíd burkolása	Birhány István alapítvány	4%	10 év	6.000	6.037.353
100, 234/1912	A Szelestey utcai betonhíd építése	Birhány István alapítvány			14.000	6.051.353
223/1912, 143/1913	Közigazgatási Tanfolyam és Internátus létesítésére	Színház-alap			50.000	6.101.353
		Nigszty-Nikics árvaház- alap			71.802	6.173.155
		Csatorna-alap			20.000	6.193.155
		Közüti-alap			10.000	6.203.155
		Temető-alap			20.000	6.223.155
		Kupai-kút-alap			10.000	6.233.155
		Jégverem építési-alap			7.000	6.240.155
		Közös iskola-alap			8.000	6.248.155
		Szombathelyi Takarékpénztár			133.000	6.381.155
255/1912	Városi zálogház tőkéjére	Tiszti nyugdíjalap	5 %		20.000	6.214.268
279/1912, 2/1913	Vízműpénztár 1912. évi hiányának fedezésére	Tiszti nyugdíjalap			21.000	6.401.155
	Óvásártéri vízvezeték kiépítésére	Tiszti nyugdíjalap			1.024	6.402.179
	Vízvezeteki áramszolgáltatás és berendezés költségeire	Szegényalap			11.031	6.413.210
118/1913	A Kisfaludy Sándor utcai betonhíd korlátja	Birhány István alapítvány		10 év	991	6.414.201
143/1913	Börgyár vételára	Szombathelyi Takarékpénztár			26.000	6.440.201
	Koller Ernőtől vásárolt telek vételárára	Nigszty-Nikics árvaház- alap			38.817	6.479.018
	Kohn Lipóttól vásárolt ház vételárára	Tiszti nyugdíjalap			7.638	6.486.656
	Korándy Józseftől vásárolt ingatlan vételárára	Nigszty-Nikics árvaház- alap			18.085	6.504.741

KÖZGYŰLÉSI HATÁROZAT SZÁMA	A KÖLCSÖN FELVÉTELÉNEK CÉLJA	A HITELEZŐ MEGNEVEZÉSE	KAMATLÁB	FUTAMIDŐ	A KÖLCSÖN ÖSSZEGE (K)	A FELVETT KÖLCSÖNÖK TELJES NÉVÉRTÉKE (K)
143/1913	Posta utca megnyitása	Színház-alap			60.429	6.565.170
	Polgári fiúiskola kibővítésére	Szombathelyi Takarékpénztár			26.400	6.591.570
	A Szelestey utcai betonhíd építése	Birhány István alapítvány			1.897	6.593.467
235/1913	Gyalogsági laktanya bővítése	Szombathelyi Takarékpénztár			22.200	6.615.667
238/1913	Vízmű kibővítésére	Szombathelyi Takarékpénztár			44.000	6.659.667
236/1913	Vízműpénztár 1913 évi hiányának fedezésére	Szombathelyi Takarékpénztár			17.000	6.676.667
239/1913	Városi zálogház tőkájére	Brenner János alap			30.000	6.706.667
		Horváth Boldizsár ösztöndíj alap				
108/1914	Közbádoghíd átalakítása	Szombathelyi Takarékpénztár			2.500	6.709.167
145/1914	Állami járadékkötvény vásárlás	Osztrák-Magyar Bank	5,5 %		150.000	6.859.167
31/1915	Városi jéggyár létesítése	Városi alapok		10 év	80.000	6.939.167
32/1915	Városi sertéshízlaló telep létesítése	Városi alapok		10 év	100.000	7.039.167
36/1915	Városi húspároló üzem létesítése	Városi alapok		10 év	5.000	7.044.167
69/1915	II. Hadikölcsön kötvény jegyzése	Városi alapok			100.000	7.144.167
147/1915	III. Hadikölcsön kötvény jegyzése	Szombathelyi Takarékpénztár (lombard kölcsön)			100.000	7.244.167
84/1915	Városi lakosság lisztellátására	Városi alapok és alapítványok			200.000	7.444.167
47/1916	Vízmű kútúrásra (közbádoghíd)	Vízmű pénztár			5.000	7.449.167
51/1916	Főreáliskola telkének vételára	Szombathelyi Takarékpénztár			34.427	7.483.594
52/1916	Belsikátor 4. sz. ház vételára	Szombathelyi Általános Takarékpénztár			46.000	7.529.594
75/1916	IV. Hadikölcsön kötvény jegyzése	Nigszty-Nikics árvaház- alap			10.000	7.539.594
108/1916	A főreáliskola ideiglenes épületének átalakítása	Szombathelyi Takarékpénztár			35.000	7.574.594
112/1916	Közélelmezési költségekre	Városi alapok			160.000	7.734.594
		Szombathelyi Általános Takarékpénztár	5 %		140.000	7.874.594



KÖZGYŰLÉSI HATÁROZAT SZÁMA	A KÖLCSÖN FELVÉTELÉNEK CÉLJA	A HITELEZŐ MEGNEVEZÉSE	KAMATLÁB	FUTAMIDŐ	A KÖLCSÖN ÖSSZEGE (K)	A FELVETT KÖLCSÖNÖK TELJES NÉVÉRTÉKE (K)
75/1916	V. Hadikölcsön kötvény jegyzése	Vármegyei Központi Takarékpénztár (lombard kölcsön)	4,5 %		47.750	7.922.344
179/1916	Városi sertéshízlaló telep működtetésére	Szombathelyi Takarékpénztár	4,95 %		200.000	8.122.344
187/1916	Csatorna építés	Vízműpénztár			2.800	8.125.144
73/1917	<b>Konverziós kölcsön</b> Az 1903-1916 között pénzintézetektől és városi alapoktól felvett függő kölcsönökből 2.043.912 K kiváltására, és ingatlanok vásárlására	Pesti Magyar Kereskedelmi Bank és a Pesti Hazai Első Takarékpénztár Egyesület	<b>5,1 %</b>	65 év	<b>5.000.000</b>	<b>11.081.232</b>
77/1917	VI. Hadikölcsön kötvény jegyzése (lombard kölcsön)	Vármegyei Központi Takarékpénztár	4,5 %		71.625	11.152.857
		Iparosok Takarékpénztára	4,5 %		71.625	11.224.482
154/1917	Közélelmezési költségekre	Városi alapok			200.000	11.424.482
193/1917	A Ciffrák és a Ritter-féle ingatlanok megvásárlására (lombard kölcsön)	Szombathelyi Takarékpénztár	4,5 %		600.000	12.024.482
227/1917	VII. Hadikölcsön kötvény jegyzése	Városi alapok			65.000	12.089.482
228/1917	A Közélelmezési alapnál mutatókozó hiány áthidalására	Szombathelyi Takarékpénztár	4,5 %	3 hónap	150.000	12.239.482
113/1918	Tartalékalap képzésre	Szombathelyi Egyházmegyei Takarékpénztár	4,5 %		100.000	12.339.482
132/1918	VIII. Hadikölcsön kötvény jegyzése	Tiszti nyugdíjalap			50.000	12.389.482
244/1918	Lakásépítésre és segélyek kiutalására	Oszták-Magyar Bank (lombard kölcsön)	5 %		500.000	12.889.482

Függelék 4. sz. táblázat A VÁROS VAGYONA ÉS ADÓSSÁGÁLLOMÁNYA KORONÁBAN KIFEJEZVE, 1867-1918<sup>1180</sup>

ÉV	ÖSSZES (CSELEKVŐ) VAGYON ÉRTÉKE (K)	INFRASTRUKTURÁLIS LÉTESÍTMÉNYEK		ADÓSSÁGÁLLOMÁNY (SZENVEDŐ VAGYON)		TEHERMENTES (TISZTA) VAGYON	
		ÉRTÉKE (K)	RÉSZESEDÉSE A TELJES VAGYONBÓL (%)	ÖSSZEGE (K)	RÉSZESEDÉSE A TELJES VAGYONBÓL (%)	ÉRTÉKE (K)	RÉSZESEDÉSE A TELJES VAGYONBÓL (%)
1888	973.016	-		124.820	13	848.196	87
1889	956.723	-		139.529	15	817.194	85
1890	1.561.565	-		152.861	10	1.408.704	90
1891	1.692.046	-		333.157	20	1.358.889	80
1894	1.930.271	-		572.049	30	1.358.222	70
1895	1.938.047	-		568.002	29	1.370.045	71
1897	2.923.227			1.517.082	52	1.406.145	48
1900	5.896.899	998.988	17	2.732.696	46	3.164.203	54
1901	7.106.858	1.005.238	14	4.159.821	59	2.947.036	41
1903	7.446.652	2.138.300	29	4.585.935	62	2.860.717	38
1904	7.411.538	2.159.110	29	4.560.561	62	2.850.977	38
1905	7.526.661	2.159.110	29	4.747.077	63	2.779.584	37
1907	7.585.110	2.171.374	29	4.781.768	63	2.803.342	37
1908	7.528.170	2.171.284	29	4.935.665	66	2.592.505	34
1909	9.445.852	2.292.843	24	5.014.218	53	4.431.634	47
1910	10.417.477	2.453.097	24	5.173.194	50	5.244.283	50
1911	10.998.374	2.557.125	23	5.320.388	48	5.677.985	52
1912	11.780.506	2.569.363	22	5.661.785	48	6.118.721	52
1913	13.857.542	2.654.817	19	6.290.047	45	7.567.495	55
1914	13.480.728	2.671.835	20	6.523.193	48	6.957.535	52
1915	13.648.908	2.667.539	20	6.591.734	48	7.057.174	52
1916	13.716.754	2.673.977	19	6.371.676	46	7.345.078	54
1917	18.288.310	2.692.539	15	9.472.212	52	8.816.098	48
1918	20.084.837			10.053.559	50	10.031.277	50

## FELHASZNÁLT IRODALOM

### Magyar nyelvű irodalom:

A fővárosi közmunkák tanácsa és Budapest, a nemzeti és regionális főváros. Benkes Réka, Bojár Iván András, Gerő András, Hanák Péter, Marinovich Sándor, Preisich Gábor, Ráday Mihály, Sipos András, Tamás Pál beszélgetése.= Budapesti Negyed. Lap a városról. 1996. 4. sz.

A Magyar Korona Országában az 1881. év elején végrehajtott népszámlálás főbb eredményei megyék és községek szerint. Bp., 1882. 354. p.

A Magyar Korona Országainak Gyáripára az 1898. évben. XVIII. köt. Vegyészeti ipar I. Szerk. Sztérényi József. Bp. 1901. 169. p.

A Magyar Korona Országainak Gyáripára az 1898. évben. VI. köt. Villamossági ipar. Szerk. Sztérényi József. Bp. 1901. 119. p.

A Magyar Korona Országainak Gyáripára az 1898. évben. XV. köt. Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása II. Czukorgyártás. Szerk. Sztérényi József. Bp. 1901. 171. p.

A Millenniumi Magyarország. Album korabeli fotográfiákkal. Szerk. Tóth Emese. Bp., 1998. 129. p.

Andai Pál: A mérnöki alkotás története. A mélyépítés 5000 éve. Bp. 1959. 243. p.

Andai Pál: A technika fejlődése az őskortól az atomkor küszöbéig. Bp. 1965. 597. p.

A technika krónikája. Szerk. Felix R. Paturi. Bp. 1991. 671. p.

Az asphalt mint építő anyag. Külön lenyomat a Gazdasági Mérnök 1887. évi 40. számából. Bp., 1887. 13. p.

Ágoston Péter: A községi üzemek Németországban. = Városi Szemle, 1909. 514-531. p.

A higiéné tankönyve. Szerk. Bakács Tibor-Jeney Endre. Bp. 1960. 912. p.

Balla Jenő: Az állami segítése és a rendezett tanácsú városok. = Városi Szemle 1910. 109-121. p.

Barbarits Lajos: Nagykanizsa, Bp., 1929. 394. p.

Barcza Károly: Közegészségügyi Mérnöki Szolgálat. Barcza Károly tb. kulturfőmérnök jelentése 1890. évi működéséről és külföldi tanulmányutjáról. Bp. 1891. 43. p.

Bauer Jenő: Éhen Gyula és kora. Szombathely, 1934. 96. p.

Baumann József: A soproni gázmű története (1865-1978) = Soproni Szemle 1981. 1. sz. 1-31., 2. sz. 97-128., 3. sz. 193-217. p.

Bácskai Vera: Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX. század elején Bp., 1988. 231. p.

Bácskai Vera: A magyarországi városkutatás helyzete és feladatai. In: Kőfallal, sárpalánkkal... Várostörténeti tanulmányok. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 7.) Debrecen, 1997. 9-14. p.

Bácskai Vera: Városok Magyarországon az iparosodás előtt. Bp. 2002. 171. p.

Bácskai Vera: A várostörténet újabb dilemmái. In: Várostörténet, helytörténet. Elmélet és módszertan. Szerk. Vonyó József. Pécs, 2003. 13-18. p. (Tanulmányok Pécs történetéből; 14.)

- Bálint Sándor: Az autóbuszforgalom kezdetei. In: A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk. Bencze Géza-Koroknai Ákos-Sudár Kornélia-Szekeres József. Bp. é. n. 271-276. p.
- Beluszky Pál: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: Tér- idő-társadalom. Szerk. Tóth József. Pécs. 1990. 92-133. p.
- Beluszky Pál: Századforduló-sorsforduló. Az alföldi városhálózat a 20. század küszöbén. = Alföldi Társadalom, 1992. 3. sz. 7-33. p.
- Beluszky Pál: A Felvidék városhálózata a 20. század elején. In: A Felvidék történeti földrajza. Szerk. Frisnyák Sándor. Nyíregyháza, 1998. 439-454. p.
- Beluszky Pál: A modernizáció területi differenciái a századelő Magyarországon. In: „... Ahol a határ elválaszt.” Trianon és következményei a Kárpát-medencében. Szerk. Pásztor Cecília. Balassagyarmat-Várpalota, 2002. 9-30. p.
- Beluszky Pál-Győri Róbert: „A város a láz, a nyugtalanság, a munka és a fejlődés.” Magyarország városhálózata a 20. század elején. = Korall 2003. 11-12. sz. 199-238. p.
- Beluszky Pál-Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Budapest-Pécs, 2005. 232. p.
- Sándor Békési: Urbane Mobilität im Netzwerk. Zur Entstehung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien der franzisko-josephinischen Ära. A „Bécs-Budapest. Műszaki haladás, innováció és városi infrastruktúra a 19. században” című 2005. november 16-án Budapesten megrendezett konferencián elhangzott előadás.
- Bencze Károly (szerk.): Száz éves a szombathelyi gázgyártás. Szombathely, 1973. 79. p.
- Berend T. Iván-Ránki György: A magyar gazdaság száz éve. Bp. 1972. 329. p.
- Bernát Tivadar-Bora Gyula-Fodor László: Világvárosok, nagyvárosok. Bp. 1973. 533. p.
- Bezerédy Győző: A városkép és városszerkezet alakulása Pécsen. In: Baranyai Helytörténetírás. 1982. Szerk. Szita László. Pécs, 1983. 265-293. p.
- Bezerédy dr. Hertelendy Magdolna-dr. Hencz Aurél-dr. Zalányi Sámuel: Évszázados küzdelem hazánk egészségügyéért. Bp. 1967. 495. p.
- Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Levéltári kiállítás katalógusa. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 227-260. p.
- Birtalan Győző: Óriáslépések az orvostudományban. Bp. 1989. 174. p.
- Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése és műszaki létesítményei 1895-1910-ig. Bp., 1910. 225. p.
- Bodányi Ödön: A magyar polgármesterek 1911-ik évi prágai, drezdai és berlini tanulmányútjáról jelentés. Bp. 1911. 167. p.
- Bodányi Ödön: Az 1912. évi düsseldorfi Városok Kiállításáról jelentés. Bp. 1913. 159. p.
- Bodányi Ödön: Az 1913. évi lipcsei Nemzetközi Építő Kiállításáról jelentés. Bp. 1914. 126. p.
- Boronkai Pál: Sopron vízellátása. = Soproni Szemle 1959. 3. sz. 205-221. p.
- Boronkai Pál: Sopron csatornázása. = Soproni Szemle 1964. 1. sz. 57-66. p.

- Breinich Gábor: A magyar városok szövetkezése a dualizmus korszakában. In: Tanulmányok Budapest múltjából XXV. Szerk. Szvoboda Dománszky Gabriella. (Budapest várostörténeti monográfiái, XXXIV.) Bp. 1996. 85-113. p.
- Brenner János: Szombathely városépítéstörténete a XIX. század második felétől az első világháborúig. = Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények. 1959. 1-2. sz. Hasonmás kiadás Szombathely, 2000. 62. p.
- Budapest Enciklopédia. Szerk. Tóth Endréné. Bp. 1981. 553. p.
- Budapest műszaki útmutatója. Szerk. Edvi Illés Aladár. Bp. 1896. 606. p.
- Budapest története a márciusi forradalomtól az őszirózsás forradalomig. Szerk. Vörös Károly. Bp. 1978. 809. p. (Budapest története, 4.)
- Czére Béla: Közlekedés és hírközlés. In: Magyar Tudomány, 1989. 10-11. sz. 863-877. p.
- Czoch Gábor-Szabó Gábor-Zsinka László: Változások a magyar város-és településrendszerben 1784 és 1910 között. In: Kőfallal, sárpalánkkal... Várostörténeti tanulmányok. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 7.) Debrecen, 1997. 25-49. p.
- Csapó Tamás-Kocsi Zsolt: Szombathely településföldrajza. Szombathely, 2006. 178. p.
- Császár László: Korai vas és vasbeton építészetünk. Bp. 1978. 142. p.
- Csenár János: Széchenyi cenki kastélyának gázvilágítása. = Soproni Szemle 1968. 2. sz. 172-176. p.
- Leonardo Benevolo: A város Európa történetében. Bp., 1994. 245. p.
- Peter Csendes: Város és technika. A tudomány eredményei a városfejlődésben. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 5-14. p.
- Peter Csendes: Városfejlődés és várostervezés Bécsben a 19. században. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 37-43. p.
- Csetri Elek-Jenei Dezső: Technikatörténeti kronológia. Kolozsvár, 1998. 732. p.
- Csizmadia Andor: A magyar városi jog. Reformtörekvések a magyar városi közigazgatásban. Kolozsvár, 1941. 227. p.
- Csorba László: A folyamatos gyarapodás időszaka: 1815-1873. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1998. 2-3. sz. 64-68. p.
- Csurgai Horváth József: Székesfehérvár városképi alakulása a dualizmus korában. In: Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában. Veszprém, 2002. 279-301. p.
- Dalmady Ödön: Az ikervári villamos művek. Bp. 1900. 154. p.
- Demeter Zsófia: Székesfehérvár Anno. Székesfehérvár, 1990. 229. p.
- Déry Attila: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (1870-1948). Egy független városrendező hatóság. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1995. 3. sz. 77-96. p.
- Dobrossy István: Miskolc írásban és képekben. 2. köt. Miskolc, 1995. 218. p.
- Dobrossy István: Miskolc írásban és képekben. 10. köt. Miskolc, 2003. 300. p.
- Egyed Ákos: Erdély civilizációja a dualizmus korában. In: Magyar Tudomány, 1994. 1. sz. 20-30. p.

- Egyed Ákos: Kolozsvár modernizációja a dualizmus idején. In: Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára. Főszerk. Hanák Péter. Pécs, 1997. 237-246. p.
- Eperjessy Kálmán: Városaink múltja és jelene. Bp. 1971. 308. p.
- Erdei Gyöngyi: A mintaadó polgármester. Bárczy István beruházási programja (1906-1914). = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1995. 3. sz. 97-116. p.
- Erdösi Ferenc: A közlekedési hálózat fejlődésének hatása Zala megye településeire. = Nagykanizsai Városi Tanácsi Híradó. 1984. 58-64. p.
- Éhen Gyula: Emlékirat Szombathely r. t. város általános csatornázása tárgyában. Szombathely, 1897. 8. p.
- Éhen Gyula: A modern város. Szombathely, 1897. 132. p.
- Éhen Gyula: Emlékirat a városi vízvezeték létesítése tárgyában. Szombathely, 1898. 10. p.
- Éhen Gyula: Öt év Szombathely rend. tan. város fejlődésének történetéből kapcsolatban az 1900. évi zárószámadásokkal. Szombathely, 1901. 128. p.
- Éhen Gyula: A városok. 1-2. köt. Szombathely, 1903. 776. p.
- Éhen Gyula: Vas vármegye közgazdasági leírása. Bp. 1905. 50. p.
- Fabó Beáta: Építkezés a reprezentáció szolgálatában: középületek és terek. In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk. Gyáni Gábor. Bp., 1998. 164-212. p.
- Jubiláris Emlékalbum. Szombathely 1777-1927. Szerk. Fehér Károly. Szombathely, 1927. 272. p. LXXI.
- Feiszt György: Szombathely utcanevei és utcanév változásai. Szombathely, 1995. 126. p.
- Filippinyi Gábor-Papp József: A városépítés története 1944-1990. In: Debrecen története. 5. köt. Tanulmányok Debrecen 1944 utáni történetéből. (Debrecen története öt kötetben.) Főszerk: Orosz István. Debrecen, 1997. 85-120. p.
- Fleisz János: Város, kinek nem látni mását. Nagyvárad [1996.] 207. p.
- Fodor József: A közegészségügy Angolországban. Tekintettel az orvosügyre, orvosi rendészetre és törvényszéki orvosi ügyre, valamint a hazai viszonyokra. (A Magyar Orvosi Könyvkiadó-Társulat Könyvtára, XX. köt.) Bp. 1873. 507. p.
- Fodor József: A közegészségügy. Hivatalos jelentés a Párizsban 1878-ban tartott Egyetemes Kiállításról. Bp. 1879. 85. p.
- V. Fodor Zsuzsa: Vállalkozások és városfejlődés a század eleji Veszprémben. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk. V. Fodor Zsuzsa. Veszprém, 1995. 160-167. p.
- Foki Ibolya: Zalaegerszeg rendezett tanácsú várossá válása 1885-ben. In: Végvárból megyeszékhely. Tanulmányok Zalaegerszeg történetéből. Zalaegerszeg, 2006. 146-168. p.
- Fonyódi Mariann: L'ésprit de géométrie. Az ortogonális városháló mint városi attribútum. In: Terek és szövegek. Újabb perspektívák a városkutatásban. Szerk. N. Kovács Tímea-Böhm Gábor-Mester Tibor. Bp. 2005. 11-28. p.
- Forbáth Imre: A városok világítása. = Városi Szemle 1908. 145-168, 250-264. p.
- Forbáth Imre: Pótlás a bécsi gázkérdéshez. = Városi Szemle 1908. 329-354. p.
- Frisnyák Sándor: Magyarország történeti földrajza. Bp., 1990. 213. p.

- Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII. 2001-2002. Bp., 2003. 305-320. p.
- Frisnyák Zsuzsa: Közlekedési folyosók és városi térszerkezet Budapesten. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 119-124. p.
- F. Szabó Géza (szerk.): Vas vármegye és Szombathely megyei város általános ismertetője és címtára az 1931-32. évre. Bp., 1931. 429. p.
- Gál Éva: A rózsadombi villanegyed kezdetei (1880-90-es évek). In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk. Gyáni Gábor. Bp., 1998. 230-262. p.
- Gál Zoltán: A magyarországi városhálózat vizsgálata a banki betétforgalom alapján 1910-ben. In: Kőfallal, sárpalánkkal... Várostörténeti tanulmányok. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 7.) Debrecen, 1997. 50-65. p.
- Gál Zoltán: A magyarországi városhálózat pénzügyi funkciói a századfordulón. A kandidátusi értekezés tézisei. Pécs, 1997. 29. p.
- Gerard Kearns – W. Robert Lee – John Rogers: Politikai és gazdasági tényezők kölcsönhatása a városi közegészségügy fejlődésében. In: A modern város történeti dilemmái. Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen, 1995. 127-157. p.
- Gerő László: Pest-Buda építészete az egyesítéskor. Bp. 1973. 223. p.
- Géra Eleonóra: A fertőző gyermekbetegségek leküzdése hazánkban és a nagyvilágban (19-20. század.) = Sic Itur ad Astra 2004. 3. sz. 159-190. p.
- Granasztói Pál: Építészet és urbanisztika. Településtudományunk néhány mai problémája. Bp. 1973. 118. p.
- Granasztói Pál: Városfejlődés, infrastruktúra Magyarországon a dualizmus korában. In: Építészet, városépítés, társadalom. Szerk. Granasztói Pál. Bp. 1982. 144-154. p.
- Greguss Ferenc: Élhetetlen feltatálók, halhatatlan találmányok. Debrecen, 1997. 608. p.
- Güntner Péter: A soproni polgár otthona és nyilvános élete. = Műhely, 1998. 1. sz. 66-71. p.
- Gyáni Gábor: Bérkaszárnya és nyomortelep. Bp., 1992. 213. p.
- Gyáni Gábor: Az ipari vállalkozás szerepe a dunántúli városfejlődésben. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk. V. Fodor Zsuzsa. Veszprém, 1995. 7-18. p.
- Gyáni Gábor: Bevezető. In: A modern város történeti dilemmái. Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen, 1995. I-II. p.
- Gyáni Gábor: Iparosodás és urbanizáció Magyarországon. In: Kőfallal, sárpalánkkal... Várostörténeti tanulmányok. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 7.) Debrecen, 1997. 15-24. p.
- Gyáni Gábor: Az egyesített főváros nagyvárossá fejlődése. In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk. Gyáni Gábor. Bp., 1998. 7-31. p.
- Gyáni Gábor: Az utca és a szalon. Társadalmi térhasználat Budapesten, 1870-1940. Bp., 1998. 216. p.
- Gyáni Gábor: Budapest története 1873-1945. In: Bácskai Vera-Gyáni Gábor-Kubinyi András: Budapest története a kezdetektől 1945-ig. Várostörténeti tanulmányok. Bp. 2000. 253. p.

- Gyáni Gábor: Mai várostörténet-írásunk: teljesítmény és irányzatok. In: A társadalomtörténet-írás helyzete hazánkban. Ipar és társadalom a 18-20. században. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 10.) Salgótarján-Budapest, 2003. 35-49. p.
- Gyáni Gábor: A városbiográfia és a mikrotörténet. In: Várostörténet, helytörténet. Elmélet és módszertan. Szerk. Vonyó József. Pécs, 2003. 19-28. p. (Tanulmányok Pécs történetéből; 14.)
- Hanák Péter: Polgárosodás és urbanizáció. Bécs és Budapest városfejlődése a 19. században. In: A kert és a műhely. Bp., 1988. 17-62. p.
- Hanák Péter: Magyarország társadalma a századforduló idején. In: Magyarország története, 1890-1918. Főszerk. Hanák Péter. Bp. 1978. 403-515. p. (Magyarország története tíz kötetben; 7/1.)
- Harrer Ferenc: A városok állami segélyezése. Városi Szemle 1910. 1-32. p.
- Heckenast János: Szombathely város rendezési terve. = Vasi Szemle, 1964. 4. sz. 481-501.p.
- Heckenast János: A magyar urbanisztikai irodalom nyitánya. In: Vasi Szemle 1997. 4. sz. 395-404. p.
- Heimlich Ferenc (szerk.): Szombathely rendezett tanácsú város 1900. évi lak- és czimtára. Szombathely, 1900. 115. p.
- Helmár Ágost: Pozsony és a városépítés elvei a múltban és a jelenben. In: Városszabályozási kérdések. Pozsony, 1909. 25-48. p.
- Horváth Ferenc: Szombathely harmadik városrendezési terve. I. rész. = Vasi Szemle, 1969. 4. sz. 590-600. p.
- Horváth Ferenc: Szombathely város harmadik városrendezési terve. = Vasi Szemle. 1970. 3. sz. 429-441. p.
- Horváth Ferenc: Szombathely város fejlődése a dualizmus korában. In: Vas Megye múltjából [1982.] Szerk. Horváth Ferenc. Szombathely, 1982. 167-194. p. (Levéltári évkönyv; 2.)
- Jóó István: Közegészségügyi mérnöki munkálatok In: Technikai Fejlődésünk Története 1867-1927. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet. Bp., 1929.
- Juhász István: Kecskemét város építéstörténete. Kecskemét, 1998. 362. p.
- Kalocsai Péter: A 130 éve megindult szombathelyi omnibusz közlekedés története. = VHHK 1995. 3. sz. 37-50. p.
- Kalocsai Péter: A városi tömegközlekedés kezdete Szombathelyen: az omnibusz. = Városi Közlekedés. 1997. 1. sz. 36-41. p.
- Kalocsai Péter: 100 éve indult meg a villamosközlekedés Szombathelyen. = Városi Közlekedés. 1997. 2. sz. 99-107. p.
- Kalocsai Péter: A villamosvasút szerepe Szombathely dualizmus kori urbanizációjában. = Vasi Szemle, 1997. 4. sz. 435-450. p.
- Kalocsai Péter: Ló- és gőzvontatású közúti vasúttervek Szombathelyen 1883 és 1894 között. = VHHK 1997. 2. sz. 49-56. p.
- Kalocsai Péter: Az Éhen-telep, egy vasutas munkástelep létesítése. In: „Alkotni, teremteni kell” Éhen Gyula emlékezete. Szerk. Köbölkuti Katalin. Szombathely, 2004. 77-114. p.
- Kalocsai Péter: A szombathelyi villamosvasút járműparkja. = Lapok Szombathely Történetéből. 2005. 131. sz. 6. p.



- Kaposi Zoltán: Az európai gazdaság és társadalom fejlődése a 18-20. században. Pécs, 1995. 200. p.
- Kaposi Zoltán: Az angliai közlekedési rendszer átalakulása (1750-1850). In: Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára. Pécs, 1997. 211-225. p.
- Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete 1700-2000. Budapest-Pécs, 2002. 255. p.
- Kaposi Zoltán: Pécs gazdasági fejlődése, 1867-2000. Pécs, 2006. 326. p.
- Katona Attila: Fordulat a várospolitikában Szombathelyen, 1885-ben. I. rész. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2006. 1. sz. 49-75. p.
- Katona Attila: Fordulat a várospolitikában Szombathelyen, 1885-ben. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények. 2006. 2. sz. 71-82. p.
- Katus László: Magyarország gazdasági fejlődése, 1890-1914. In: Magyarország története, 1890-1918. Főszerk. Hanák Péter. Bp. 1978. 263-401. p. (Magyarország története tíz kötetben; 7/1.)
- Katus László: A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. In: Magyarország története, 1848-1890. Főszerk. Kovács Endre. Bp. 1979. 913-1038. p. (Magyarország története tíz kötetben; 6/2.)
- Katus László: Pécs népessége 1848 és 1920 között. In: Tanulmányok Pécs történetéből. 1. Szerk. Vonyó József. Pécs, 1995. 37-94. p.
- Károlyi Antal-Szentlélek Tihamér: Szombathely városképei-műemlékei. Bp. 1967. 147. p.
- Kárpáti Kelemen: Szombathely-Savaria Rend. Tanácsu Város Monographiája. II. rész. Szombathely, 1894. 531. p.
- Kmety Károly: A magyar közigazgatási jog kézikönyve. Bp. 1902. 970. p.
- Komárom szab. kir. város tekintetes Tanácsához jelentése Domány János városi főjegyző, mint előadónak a köz- és magánvilágításra vonatkozólag hirdetett pályázat folytán beérkezett ajánlatok, más városok által a világítás biztosítása tárgyában kötött szerződések és egyéb adatok ismertetése tárgyában. Komárom, 1898. 25. p.
- Kovacsics József: Magyarország történeti statisztikai helységnévtára. 4. Vas megye. Bp., 1993. 455. p.
- Kovács Tibor: A városi növekedés és a városkörnyéki népességtömörülés folyamatának vizsgálata Szombathely példáján. = Területi Statisztika. 1972. 6. sz. 629-643. p.
- Kovácsyné Dr. Medveczki Ágnes: Vidéki városaink tömegközlekedésének kialakulása és fejlődése 1914-ig. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve. IX. (1988-1992.) Szerk. Hüttl Pál. Bp., 1994. 181-221. p.
- Kozári Mónika: Budapest a békeidőkben. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1995. 3. sz. 153-172. p.
- Körner Zsuzsa-Nagy Márta: A városrendezési szabályozások története Magyarországon. Budapest, 2004. 147. p.
- Kubinszky Mihály: Sopron építésze a 20. században. Szeged-Tatabánya, 2003. 151. p.
- Kunics Zsuzsa: A nagykanizsai Deák tér története a város fejlődésének tükrében. In: Zalai Múzeum 4. Zalaegerszeg, 1992. 205-222. p.
- Kunics Zsuzsa: Köz- és magánépítkezések, városfejlődés Nagykanizsán a dualizmus időszakában. In: Zalai Múzeum 12. Szerk. Horváth László. Zalaegerszeg, 2003. 223-254. p.

- Lakner Judit: A halál a századfordulón. Bp. 1993. História Könyvtár. Monográfiák 3. 38-58. p.
- Laky József: A lámpa története. Bp. 1988. 194. p.
- Andrew Lees-Lynn Hollen Lees: Bevezető. In: Budapesti Negyed. Lap a városról. 1994. 4. sz., 1995. 3-8. p.
- Lukács Ödön: Városaink háztartásának rendezése. = Városi Szemle, 1909. 457-485. p.
- Lukács Ödön: A magyar városok vagyona és tartozása. = Városok Lapja, 1909. jún. 26. 2-3. p.
- Madarassy-Beck Gyula: A városok hitelügye. = Városi Szemle 1909. 673-727. p.
- Magyar Nagylexikon 2. köt. Főszerk. Élesztős László. Bp. 1994. 831. p.
- Magyar Nagylexikon 8. köt. Szerk. Biz. eln. Glatz Ferenc. Bp. 1999. 930. p.
- Magyar Törvénytar. 1836-1868. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1896. 600. p.
- Magyar Törvénytar. 1869-1871. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp. 1896. 508. p.
- Magyar Törvénytar. 1872-1874. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp. 1896. 390. p.
- Magyar Törvénytar 1875-1876. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp. 1896. 528. p.
- Magyar Törvénytar 1881. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1896. 386. p.
- Magyar Törvénytar. 1884-1886. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp. 1897. 490. p.
- Magyar Törvénytar 1896-1907. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp. 1896. 1301. p.
- Majdán János: Az útdó története. In: A Dunántúl településtörténete. PAB-VEAB Értesítő. 9. köt. Veszprém, 1992. 177-180. p.
- Majoros István: Fejlődési utak a 19. századi Európában. Pécs, 1995. 136. p.
- Makoviczky Gyula: Nagykanizsa várostelepülésföldrajza. Városföldrajzi tanulmány. Nagykanizsa, 1934. Geographia Pannonica III. 37. p.
- Matlekovits Sándor: Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállása-kor. II. köt. Bp. 1898. 1124. p.
- Mazsu János: Urbanizáció és dezurbanizáció. Debrecen városiasodása a századforduló évtizedeiben. In: Vera (nem csak) a városban. Tanulmányok a 65 éves Bácskai Vera tiszteletére. Szerk. Á. Varga László. Rendi Társadalom-Polgári társadalom. Supplementum. Debrecen, 1995. 193-211. p.
- Medveczki Ágnes: A villamosvasút térhódítása. In: A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk. Bencze Géza-Koroknai Ákos-Sudár Kornélia-Szekeres József. Bp. é. n. 169-185. p.
- Medveczky Ágnes: A földalatti vasút. In: A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk. Bencze Géza-Koroknai Ákos-Sudár Kornélia-Szekeres József. Bp. é. n. 187-200. p.
- Megyeri Anna: Építkezések Zalaegerszegen a dualizmus idején. In: Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában. Veszprém, 2002. 325-345. p.
- Meggyesi Tamás: A városépítés útjai és tévútjai. Bp. 1985. 141. p.
- Gerhard Meißl: Vernetzung und Stadtraum. Die Modernisierung der technischen Infrastrukturen und ihr Beitrag zur Wiener Stadtentwicklung in der franzisko-josephinischen Ära. A „Bécs-Budapest. Műszaki haladás, innováció és városi infrastruktúra a 19. században” című 2005. november 16-án Budapesten megrendezett konferencián elhangzott előadás

- Mészáros Pál: Települések közművesítése. Bp., 1983. 209. p.
- Moravánszky Ákos: Építészet az Osztrák-Magyar Monarchiában. Bp. 1988. 226. p.
- Mózes Mihály: Az urbanizáció főbb jellemzői a dualizmus kori Erdélyben, a Bánátban és a Tiszántúlon. In: Alföldi Társadalom 1991. 2. sz. 136-156. p.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. 1893-1915 között megjelent számok Bp. 1894-1916.
- Nyugat-európai gazdaság- és társadalomtörténet. H. A. Diederiks et al. Bp. 1995. 346. p.
- Eva Offenthaler: A tömegközlekedés Bécsben. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 131-142. p.
- Eva Offenthaler: Gázhasználat és gázellátás Bécsben. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 191-198. p.
- Eva Offenthaler: Az áramellátás Bécsben. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 199-204. p.
- Olajos Csaba: Miskolc második szabályozási terve? Az 1921-es tervpályázat I. díjas terve. In: Levéltári Évkönyv XII-XIII. Miskolc, 2005. 231-250. p.
- Donald J. Olsen: A nagyváros, mint műalkotás. In: Változás és folytonosság. Tanulmányok Európa XIX. századi társadalmáról. (Történelmi Figyelő; 3.) Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen. 1992. 61-80. p.
- Orbán Ignác: Városépítés különös tekintettel a hazai vidéki városokra. Makó, 1902. 73. p.
- Pallas Nagy Lexikona. 2. köt. Bp. 1893. 837. p.
- Pallas Nagy Lexikona 7. köt. Bp. 1894. 965. p.
- Palóczy Antal: A városi terek elrendezése és kiképzése. Különnyomat a Magyar Mérnök és Építész Egylet 1904. évfolyamának X. füzetéből. 16. p.
- Palóczy Antal: Szakvélemény Sopron szab. kir. városnak Wälder József főmérnök által szerkesztett városszabályozó és fejlesztő tervéről. Sopron, 1906. 36. p.
- Palóczy Antal: Pozsony szabad királyi város szabályozásáról. In: Városszabályozási kérdések. Pozsony, 1909. 21. p.
- Pannon Enciklopédia. Magyar ipar és technikatörténet. Főszerk. Fehér Katalin. Bp. 2000. 357. p.
- Pál Judit: Városfejlődés a Székelyföldön 1750-1914. Csíkszereda, 2003. 655. p.
- Pál Judit: Városok, városkép a Székelyföldön a 18. század vége és a 20. század eleje között. = Limes 2004. 1. sz. 31-47. p.
- Párniczky Ilona: Urbanizáció Székesfehérváron 1868-1890 között. In: A Magyar Tudományos Akadémia Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottságának Értesítője. (Dunántúl Településtörténete; IV. (1867-1900) Veszprém, 1982. 198-208. p.
- Pásztor Ágnes: A Szombathelyi Szépítő Egyesület története, 1885-1946. In: A Szombathelyi Szépítő Egyesület története 1885-2000. Szerk. Mayer László. Szombathely, 2002. 224. p.
- Perényi Imre: Városépítéstan. Bp. 1978. 625. p.
- Pilkhoffer Mónika: Pécs építésze a századfordulón (1888-1907.) Pécs, 2004. 327. p.

- Pölöskei Ferenc: A rendezett tanácsú városok kialakítása Magyarországon a polgári korban. In: Társadalomtörténeti tanulmányok a közeli és a régmúltból. Emlékkönyv Székely György 70. születésnapjára. Szerk. Sz. Jónás Ilona. Bp. 1994. 172-178. p.
- Rados Jenő: Magyar építészettörténet. Bp. 1975. 518. p.
- Rácz Gyula: Közhasznú üzemek az angol városok kezelésében. = Városi Szemle, 1908. 356-394. p.
- Dr. Regöly-Mérei Gyula: Akik legyőzték a betegségeket. Bp. 1963. 322. p.
- Ripka Ferenc: A városi közüzemek és azok szervezése. = Városi Szemle, 1910. 122-149. p.
- Sali Emil: Budapest közműrendszerei. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1994. 3. sz. 218-243. p.
- Sarlós Béla: Közigazgatás és hatalompolitika a dualizmus rendszerében. Bp., 1976. 227. p.
- Az európai fővárosok építéstörténeti forrásai. Bp. 1980. Szerk. Ságvári Ágnes. 358. p.
- Sápi Lajos: Debrecen városépítése és belterületének fejlődése, 1850-1918. In: Debrecen története 1849-1919. 3. köt. (Debrecen története öt kötetben.) Főszerk: Orosz István. Debrecen, 1997. 65-75. p.
- Schindler András: Sopron közüzemi politikája. = Soproni Szemle. 1942. 3. sz. 153-176, 4. sz. 257-270. p.
- Carl E. Schorske: A Ringstrasse, bírálói és a modern város születése. In: Carl E. Schorske: Bécsi századvég. Politika és kultúra. Bp. 1998. 33-109. p.
- Wolf Schneider: Városok Urtól Utópiáig. Bp. 1973. 323. p.
- Siklóssy László: Hogyan épült Budapest? (1870-1930.) A Fővárosi Közmunkák Tanácsa története. Bp. 1931. 623. p.
- Sipos András: Várospolitikai és városigazgatás Budapesten 1890-1914. Bp., 1996. 276. p.
- Sipos András: A koerajvány, és ahogy a város válaszol. In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk. Gyáni Gábor. Bp., 1998. 109-138. p.
- Sipos András: Járvány, városi környezet és a közegészségügy megszervezése. In: Egy nagyváros születése. Pest, Buda, Óbuda az egyesítés idején. Tanulmányok Budapest múltjából XXVII. Bp. 1998. 51-60. p. (Budapest várostörténeti monográfiái XXXVI.)
- Straub Sándor: Magyarország és Horvát-Szlavonországek közcélra való elektromos Áramfejlesztő telepei és elektromosan megvilágított helységei az 1911-ik évben. Bp. 1911. 93. p.
- Sudár Kornélia: Az omnibusz. In: A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk. Bencze Géza-Koroknai Ákos-Sudár Kornélia-Szekeres József. Bp. é. n. 20-32., 44-65. p.
- Anthony Sutcliffe: A környezet ellenőrzése és tervezése az európai fővárosokban 1850-1914 között: London, Párizs, Berlin. In: A modern város történeti dilemmái. Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen, 1995. 107-126. p.
- Anthony Sutcliffe: Növekvő hatósági beavatkozás a brit városi környezetbe a 19. század során: strukturális megközelítés. In: A modern város történeti dilemmái. Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen, 1995. 158-170. p.
- Szablya Ferenc: Csatornázás. Bp. 1978. 330. p.
- Szabó Csaba: Budapest hídjai. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 97-107. p.

- Szabó Dezső-Keller László: A lóvasút. In: A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk. Bencze Géza-Koroknai Ákos-Sudár Kornélia-Szekeres József. Bp. é. n. 138-168. p.
- Szabó Gábor: Demográfiai változások és urbanizációs folyamatok a dualizmus kori Szombathelyen. In: VHHK 1996. 2. sz. 26-32. p.
- Szabó Gábor: Szombathely népesedési folyamatai a dualizmus korában. Kézirat. Szombathely, 2006. 25. p.
- Szeged története. 1849-1919. 3/1. köt. Szerk. Gaál Endre. Szeged, 1991. 631. p.
- Székely Nándor: A villamos világítás kérdése Nagykanizsán. Nagykanizsa, 1907. 46. p.
- Székely Sándor: Az orvostudomány története. Bp. 1961. 272. p.
- Szigetváry Ferenc: Szombathely patikáinak története a magyarországi gyógyszerészet fejlődésének tükrében 1850-1950. = Vasi Szemle 1992. 2. sz. 264-284. p.
- Szilágyi István: Szombathely városépítés- és építészettörténete a dualizmus korában. Szombathely, 2005. 256. p.
- Szilágyi László: Gázipari kézikönyv. Bp., 1971. 541. p.
- Technikai Lexikon. Szerk. Lósy-Schmidt Ede-Barát Béla. Bp. 1928. 1. köt. 824. p.
- Thirring Gusztáv: A magyar városok statisztikai évkönyve. Bp., 1912. (A Magyar Városok Országos Kongresszusának Iratai; 2.) 686. p.
- Tikos Imre: Statisztikai adatok Magyarország városai és nagyobb községeinek közvilágítási állapotáról. Debrecen, 1898. 9. p.
- Tilcsik György: Szombathely kereskedelmi szerepe és jelentősége a reformkorban. In: Korall 2003. 11-12. sz. 111-134. p.
- T. Mérei Klára: Nagykanizsa, Somogy kapuja a dualizmus korában. In: Somogy Megye múltjából. Szerk. Kanyar József. (Levéltári Évkönyv; 20.) Kaposvár, 1989. 125-162. p.
- Tolnai Új Világlexikona 5. köt. Bp., 1926.
- Tomka Béla: A magyarországi pénzügyintézetek rövid története (1836-1947). Bp. 1996. 132. p.
- Tóth János: Szombathely város fejlődésének rövid története. = Magyar Építőművészet. 1943. szept. 199. p.
- Tóth László: Zechmeister Károly, a vállalkozó győri polgármester. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk. V. Fodor Zsuzsa. Veszprém, 1995. 192-211. p.
- Tóth Zoltán: Építészet-városépítészet. Hagyományok és modernizáció. Pécs, 2001. 195. p.
- Új idők lexikona Bp., 1936. 3-4. köt.
- Ulrich B. J. árjegyzéke (termékkatalógus) Bp. 1906.
- Vadas Ferenc: Városrendezés Budapesten a 19. században. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 21-32. p.
- Vadas Ferenc: Gázgyárak és villanytelepek Budapesten. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. 179-190. p.

- Varga Éva: A „modernizáció” Kaposváron a városkép változásainak tükrében. In: *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában.* Veszprém, 2002. 359-380. p.
- Vasmegeye 1870-ik évi népszámlálásának eredménye. Szombathely, 1871. 64. p.
- Vasvármegye. Balogh Gyula et al. (Magyarország Vármegyéi és városai; 3.) Bp. 1898. 622. p.
- Gáztechnikai kézikönyv. Szerk. Vida Miklós. Bp., 1991. 1003. p.
- Gróf Széchenyi István naplói. Szerk. Vizsota Gyula. Bp. 1925. 1. köt. 927. p.
- Vonyó Anita: Kaposvár ivóvíz-ellátásának problémái a 19-20. század fordulóján. In: *Somogy Megye Múltjából. Levéltári Évkönyv 36.* Kaposvár, 2005. 179-190. p.
- Vörös Károly: Mit ittunk, hova pisiltünk? = *História*, 1990. 4. sz. 34-35. p.
- Vörös Károly: Városépítészeti modell Kelet-Európában. = *Budapesti Negyed*. 1993. 1. sz. 33-42. p.
- Vörös Károly: A világváros útján: 1873-1918. = *Budapesti Negyed. Lap a városról*. 1998. 2-3. sz. 106-110. p.
- François Walter: A város meghatározásának problémái a 19. századi Európában. = *Korall*, 2003. 11-12. sz. 183-198. p.
- Wälder József: Indokló jelentés Sopron sz. kir. város általános szabályozási és fejlesztési tervéhez. Sopron, 1906. 59. p.
- Hermann Heinz Wille: A szakócától a dinamóig Bp., 1988. 350. p.
- Winkler Gábor: Sopron építészete a 19. században. Bp., 1988. 243. p.
- Winkler Gábor: Városépítészet a historizmusban. In: *A historizmus művészete Magyarországon.* Szerk. Zádor Anna. Bp., 1993. 31-48. p.
- Winkler Gábor: Győr városépítészete a dualizmus korában. In: *Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában.* Veszprém, 2002. 381-392. p.
- Zoltán Zoltán: Az infrastruktúra térbeli rendszerei és területi hatásmechanizmusa. Bp., 1979. 188. p.

### **Idegen nyelvű irodalom:**

- Banks, J. A.: The Contagion of Numbers. In: *The Victorian City. Images and Realities. Vol. 1.* H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 105-122. p.
- Best, G. F. A.: Another Part of the Island. In: *The Victorian City. Images and Realities. Vol. 1.* H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 389-411. p.
- de Bono, Edward: *Eureka! An Illustrated History of Inventions From the Wheel to the Computer.* London, 1974. 248. p.
- Bracegirdle, Brian: *The Archaeology of the Industrial Revolution.* London, 1974. 201. p.
- Brockington, C. Fraser: *A Short History of Public Health.* London, 1956. 235. p.
- Burton, W. K.: *Water supply of towns and the construction of waterworks.* London, 1907. 318. p.
- Cannadine, David: *Victorian cities: how different?* In: *The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914.* London-New York. 1993. 114-146. p.
- Cherry, Gordon E.: *Town Planning in Britain since 1900.* Oxford-Cambridge, Massachusetts, 1996. 260. p.

- Cossons, Neil: *The BP Book of Industrial Archaeology*. London-Vancouver. 1975. 489. p.
- Cullingworth, J. Barry-Nadin, Vincent: *Town and Country planning in Britain*. London, New York. 1994.
- Die Gas-, Wasser- und Elektrizitäts-Werke der Stadt Hannover. Hannover. 1904. 50. p.
- Dyos, H. J.-Reeder, D. A.: Slums and Suburbs. In: *The Victorian City. Images and Realities*. Vol. 1. H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 359-386. p.
- Flinn, M. W.: Introduction. In: *Report on the Sanitary Condition of the Labouring Population of Great Britain by Edwin Chadwick, 1842*. M. W. Flinn (ed.). Edinburgh, 1965.
- Fox, Celina (ed.): *London-World City 1800-1840*. Yale University Press New Haven & London, 1992. 624. p.
- Frazer, Derek: *Urban Politics in Victorian England*. Leicester, 1976. 154-175. p.
- Frazer, Hamish: Municipal socialism and social policy. In: *The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914*. London-New York. 1993. 258-280. p.
- Hardy, Anne: Urban famine or urban crisis? Typhus in the Victorian city. In: *The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914*. London-New York. 1993. 209-240. p.
- Kellett, J. R.: The railway as an agent of internal changes in Victorian cities. In: *The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914*. London-New York. 1993. 181-208. p.
- Krabbe, Wolfgang R.: Die Entfaltung der kommunalen Leistungsverwaltung in deutschen Städten des späten 19. Jahrhunderts. In: *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*. Hans Jürgen Teuteberg (hg.). Köln-Wien, 1983. 373-391. p.
- Krabbe, Wolfgang R.: *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*. Göttingen, 1989. 224. p.
- Krabbe Wolfgang R.: Städtische Wirtschaftsbetriebe im Zeichen des „Munizipalsozialismus“. Die Anfänge der Gas- und Elektrizitätswerke im 19. und frühen 20. Jahrhundert. In: *Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik*. Hans Heinrich Blotvogel (hg.). Köln-Wien, 1990. 117-134. p.
- Ladd, Brian: *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*. Cambridge, Massachusetts-London, England. 1990. 326. p.
- Lampard, Eric E.: The Urbanizing World. In: *The Victorian City. Images and Realities*. Vol. 1. H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 3-57. p.
- Lampard, Eric E.: The Nature of Urbanization. In: *The Pursuit of Urban History*. Derek Fraser, Anthony Sutcliffe (ed.). London, 1983. 3-53. p.
- Laux, Hans-Dieter: Demographische Folgen des Verstädterungsprozesses: Zur Bevölkerungsstruktur und natürlichen Bevölkerungsentwicklung deutscher Städtetypen 1871-1914. In: *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*. Hans Jürgen Teuteberg (hg.). Köln-Wien, 1983. 65-93. p.
- Lee, J. J.: Aspects of Urbanization and Economic Development in Germany 1815-1914. In: *Towns in Societies*. Philip Abrams, E. A. Wrigley (ed.). Cambridge, London, New York, Melbourne. 1978. 279-293. p.
- Lees, Lynn: Metropolitan Types. London and Paris compared. In: *The Victorian City. Images and Realities*. Vol. 1. H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 413-428. p.

- Marcus, Steven: Reading the Illegible. In: The Victorian City. Images and Realities. Vol. 1. H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 257-276. p.
- Matzerath, Horst: Kommunale Leistungsverwaltung. Zu Bedeutung und politischer Funktion des Begriffs im 19. und 20. Jahrhundert. In: Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik. Hans Heinrich Blotevogel (hg.). Köln-Wien, 1990. 3-24. p.
- McPherson, J. A.: Waterworks Distribution. London, 1907. 161. p.
- Melinz, Gerhard-Zimmermann, Susan: Die aktive Stadt. Kommunale Politik zur Gestaltung städtischer Lebensbedingungen in Budapest, Prag und Wien (1867-1914). In: Wien-Prag-Budapest. Blüherzeit der Habsburgermetropolen; Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918). Gerhard Melinz-Susan Zimmermann (hg.). Wien, 1996. 140-176. p.
- Morris, R. J.: Urbanization. In: The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914. London-New York. 1993. 43-72. p.
- Morris, R. J.-Rodger, Richard: An introduction to British urban history, 1820-1914. In: The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914. London-New York. 1993. 1-39. p.
- Pelling, Margaret: Cholera, Fever and English Medicine 1825-1865. Oxford University Press, 1978. 342. p.
- Porter, Dorothy: Health, Civilization and the State. A history of public health from ancient to modern times. London-New York, 1999. 361. p.
- Rosen, George: A History of Public Health. New York. 1958. 535. p.
- Rosen, George: Disease, Debility, and Death. In: The Victorian City. Images and Realities. Vol. 2. H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 625-667. p.
- Thienel-Saage, Ingrid: Städtische Raumplanung 1850-1920: Der Bebauungsplan von den Umgebungen Berlins. In: Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik. Hans Heinrich Blotevogel (hg.). Köln-Wien, 1990. 183-201. p.
- Schoenwald, Richard L.: Training Urban Man. A hypothesis about the sanitary movement. In: The Victorian City. Images and Realities. Vol. 2. H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 669-675. p.
- von Simson, John: Water Supply and Sewerage in Berlin, London, and Paris: Developments in the 19th Century. In: Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte. Hans Jürgen Teuteberg (hg.). Köln-Wien, 1983. 429-439. p.
- Sonnemann, Ralf (hg.): Geschichte der Technik. Leipzig, 1978. 502. p.
- Sunderland, David: 'Disgusting to the imagination and destructive of health'? The metropolitan supply of water 1820-1852. = Urban History 2003. 3. sz. 359-380. p.
- Suttcliffe, Anthony: Towards the Planned City. Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914. Oxford, 1981. 230. p.
- Sutcliffe, Anthony: Urban Planning in Europe and North America before 1914: International Aspects of a Prophetic Movement. In: Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte. Hans Jürgen Teuteberg (hg.). Köln-Wien, 1983. 441-474. p.
- Sutcliffe, Anthony: Paris. An Architectural History. New Haven-London. 1993. 221. p.



Thompson, F. M. L.: The rise of suburbia. In: The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914. London-New York. 1993. 149-180. p.

Witzler, Beate: Großstadt und Hygiene. Kommunale Gesundheitspolitik in der Epoche der Urbanisierung. Stuttgart, 1995. 264. p.

Wohl, Anthony S.: Unfit for Human Habitation. In: The Victorian City. Images and Realities. Vol. 1. H. J. Dyos-Michael Wolff (ed.). London, 1973. 603-624. p.

**A szerző disszertáció témakörében megjelent tanulmányai:**

Melega Miklós: A századfordulós Szombathely infrastruktúrájáról. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények 1996. 2. sz. 33-44. p.

Melega Miklós: Modernization of a provincial middle town - Building up the technical infrastructure in Szombathely, at turn-of-century. In: Abstract of papers ICOHTEC '96. (23<sup>rd</sup> Symposium of the International Comitee for the History of Technology) Budapest, 1996. 39.p.

Melega Miklós: A modern város főmérnöke. Adalékok Bodányi Ödön életrajzához = Vasi Szemle 1999. 2. sz. 254-266. p.

Melega Miklós: A városi vízellátás kérdése. Néhány magyar kezdeményezés a 19. században. In: Kutatási Füzetek 5. Pécs, 1999. 74-101.p.

Melega Miklós: Fejezetek a Szombathelyi Légszszvilágítási Társulat történetéből. I. rész. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények 2001. 1. sz. 31-51. p.

Melega Miklós: Fejezetek a Szombathelyi Légszszvilágítási Társulat történetéből. II. rész. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények 2001. 2. sz. 36-49. p.

Melega Miklós: Fejezetek a Szombathelyi Légszszvilágítási Társulat történetéből. III. rész. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények 2001. 3. sz. 26-38. p.

Melega Miklós: Éhen Gyula lakóháza(i). (Pontosítások egy évforduló apropóján) = Vasi Szemle 2002. 3. sz. 398-404. p.

Melega Miklós: „Szombathely Andrassy útja.” A Széll Kálmán utca története a dualizmus korában. In: Egy emberöltő Kőszeg szabad királyi város levéltárában. Tanulmányok Bariska István 60. születésnapjára. Szerk. Mayer László, Tilcsik György. Szombathely, 2003. 455-483. p.

Melega Miklós: Éhen Gyula polgármester infrastruktúra-fejlesztő programja. In: „Alkotni, teremteni kell.” Éhen Gyula emlékezete. Szerk. Köbölkuti Katalin. Szombathely, 2004. 42-76. p.

Melega Miklós: Mérnökök a szombathelyi városvezetésben 1886 és 1945 között. In: Előadások Vas megye történetéről. IV. Szerk. Mayer László, Tilcsik György. Szombathely, 2004. 267-295. p. (Archivum Comitatus Castriferrei; 1.)

Melega Miklós: Egy elfeledett szombathelyi építőipari vállalkozó, Szabovics Ottó 1854-1904. In: Előadások Vas megye történetéről. IV. Szerk. Mayer László, Tilcsik György. Szombathely, 2004. 355-374. p. (Archivum Comitatus Castriferrei; 1.)

Melega Miklós: A szombathelyi Fő téri házak építéstörténete a dualizmus korában. In: Előadások Vas megye történetéről. IV. Szerk. Mayer László, Tilcsik György. Szombathely, 2004. 447-470. p. (Archivum Comitatus Castriferrei; 1.)

Melega Miklós: Egy mintautca születése. A Széll Kálmán utca története az első világháborúig. = Vasi Építész. A Vas Megyei Építész Kamara lapja. 2005. 4. sz. 8-11. p.

Melega Miklós: A légszeszgyártás kezdetei a Nyugat-Dunántúlon. In: IV. Természet-, Műszaki- és Gazdaságtudományok Alkalmazása Nemzetközi Konferencia előadásai. Szerk. Puskás János. (CD rom)

Melega Miklós: Egy vidéki középváros, Szombathely modernizációs programja (1895-1902). In: URBS. Magyar Várostörténeti Évkönyv II. Főszerk. Á. Varga László. Budapest, 2007. 107-151. p.

### **RECENZÍÓK**

Melega Miklós: "Szombathely igazi modern város" - Bodányi Ödön munkásságának értékelése egykor és ma - = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények 1998. 4. sz. 82-87. p.

Melega Miklós: Várostervezés és polgári rend Németországban (1860-1914). (Brian Ladd könyvének ismertetése) In: Kutatási Füzetek 4. Pécs, 1998. 84-97.p.

Melega Miklós: "Balra tarts, jobbra előzz!" Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon. (Kalocsai Péter és Molnár József könyvének ismertetése) = Vasi Szemle 2002. 4. sz. 528-529. p.

## KÉPEK LELŐHELYEI

1. kép Képeslap, a szerző gyűjteményéből
2. kép Vasvármegye. Balogh Gyula et al. (Magyarország Vármegyéi és városai; 3.)  
Bp. 1898. 461. p.
3. kép Szombathelyi Savaria Múzeum fényképgyűjteménye
4. kép VaML Képeslapgyűjtemény 210. sz.
5. kép VaML A Szombathelyi Légszeszvilágítási Társulat iratai. 1. dob. 367. fol.
6. kép VaML A Szombathelyi Királyi Törvényszék iratai. Társas cégek. Légszeszgyári iratok.
7. kép Dalmady Ödön: Az ikervári villamos művek. Bp. 1900. 41. p.
8. kép Dalmady Ödön: Az ikervári villamos művek. Bp. 1900. 92. p.
9. kép Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése 1895-1910-ig és műszaki létesítményei.  
Bp. 1910. 127. p.
10. kép Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése 1895-1910-ig és műszaki létesítményei.  
Bp. 1910. 131. p.
11. kép Közművesítési földmunkák alkalmával feltárt csatorna, a szerző felvétele (2005.)
12. kép Épületbontás alkalmával feltárt csatorna, a szerző felvétele (2007.)
13. kép Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése 1895-1910-ig és műszaki létesítményei.  
Bp. 1910. 50. p.
14. kép Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése 1895-1910-ig és műszaki létesítményei.  
Bp. 1910. 68. p.
15. kép Molnár József magángyűjtő képeslapgyűjteménye
16. kép Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése 1895-1910-ig és műszaki létesítményei.  
Bp. 1910. 78. p.
17. kép A szerző felvétele (2008.)
18. kép Szombathelyi Savaria Múzeum fényképgyűjteménye (Knebel fotók)
19. kép Szombathelyi Savaria Múzeum fényképgyűjteménye (Knebel fotók)
20. kép Szombathely régi képes levelezőlapokon. Szerk. Karácsonyi Gréta.  
Bp. 1994. 23.p. 30. sz. kép
21. kép VaML Vizmathy Géza fotógyűjteménye
22. kép VaML Vizmathy Géza fotógyűjteménye
23. kép VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 160/1900.
24. kép Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése 1895-1910-ig és műszaki létesítményei.  
Bp. 1910. 43. p.
25. kép Szombathelyi Savaria Múzeum fényképgyűjteménye (Vizmathy fotók)
26. kép VaML Képeslapgyűjtemény
27. kép Bodányi Ödön: Szombathely város fejlődése 1895-1910-ig és műszaki létesítményei.  
Bp. 1910. 44. p.
28. kép Pittmann Lászlóné gyűjteményéből

## JEGYZETEK

- <sup>1</sup> v. ö. Gyáni Gábor: Bevezető. In: A modern város történeti dilemmái. Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen, 1995. (továbbiakban: Gyáni, 1995.a) I.-II. p.; Bácskai Vera: A várostörténet újabb dilemmái. In: Várostörténet, helytörténet. Elmélet és módszertan. Szerk. Vonyó József. Pécs, 2003. 13. p. (Tanulmányok Pécs történetéből; 14.); Gyáni Gábor: A városbiográfia és a mikrotörténet. In: Várostörténet, helytörténet. Elmélet és módszertan. Szerk. Vonyó József. Pécs, 2003. 21-24. p. (Tanulmányok Pécs történetéből; 14.)
- <sup>2</sup> Sipos András: A városok „behálózása” a 19. században. A „Bécs-Budapest. Műszaki haladás, innováció és városi infrastruktúra a 19. században” című 2005. november 16-án Budapesten megrendezett konferencián elhangzott előadás. (továbbiakban: Sipos, 2005.); Neil Cossons: *The BP Book of Industrial Archaeology*. London-Vancouver, 1975. 489. p.; Brian Bracegirdle: *The Archaeology of the Industrial Revolution*. London, 1974. 201. p.
- <sup>3</sup> Sipos, 2005.
- <sup>4</sup> Lewis Mumford: *A város a történelemben. Létrejötté, változásai és jövőjének kilátásai*. Bp., 1985. (továbbiakban: Mumford, 1985.) 444. p.
- <sup>5</sup> Sipos, 2005.
- <sup>6</sup> Zoltán Zoltán: Az infrastruktúra térbeli rendszerei és területi hatásmechanizmusa. Bp., 1979. 9, 13. p.; Gerhard Melinz-Susan Zimmermann: *Die aktive Stadt. Kommunale Politik zur Gestaltung städtischer Lebensbedingungen in Budapest, Prag und Wien (1867-1914)*. In: *Wien-Prag-Budapest. Blüherzeit der Habsburgermetropolen; Urbanisierung, Kommunalpolitik, gesellschaftliche Konflikte (1867-1918)*. Kiad. Gerhard Melinz-Susan Zimmermann. Bécs, 1996. (továbbiakban: Melinz-Zimmermann, 1996.) 140. p.
- <sup>7</sup> Brian Ladd: *Urban Planning and Civic Order in Germany, 1860-1914*. Cambridge, Massachusetts-London, England. 1990. (továbbiakban: Ladd, 1990.) 4. p.; Pál Judit: *Városfejlődés a Székelyföldön 1750-1914*. Csíkszereda, 2003. 655. p. (továbbiakban: Pál, 2003.) 17-27. p.
- <sup>8</sup> v. ö. Gyáni, 1995.a I.-II. p.
- <sup>9</sup> Pál, 2003. 18. p.
- <sup>10</sup> Gyáni Gábor: Mai várostörténet-írásunk: teljesítmény és irányzatok. In: *A társadalomtörténet-írás helyzete hazánkban. Ipar és társadalom a 18-20. században*. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 10.) Salgótarján-Budapest, 2003. 38-47. p.
- <sup>11</sup> Bácskai Vera: A magyarországi városkutatás helyzete és feladatai. In: *Kőfallal, sárpalánkkal... Várostörténeti tanulmányok*. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 7.) Debrecen, 1997. 9-14. p.; v. ö. Gyáni, 1995. I.-II. p.
- <sup>12</sup> Anthony Sutcliffe: *Towards the Planned City. Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914*. Oxford, 1981. (továbbiakban: Sutcliffe, 1981.) 1. p.; Andrew Lees-Lynn Hollen Lees: Bevezető. In: *Budapesti Negyed. Lap a városról*. 1994. 4. sz., 1995. 1. sz. (továbbiakban: Lees, 1995.) 3. p.; R. J. Morris-Richard Rodger: An introduction to British urban history, 1820-1914. In: *The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914*. London-New York. 1993. (továbbiakban: Morris-Rodger, 1993.) 1-2. p.; Eric E. Lampard: *The Nature of Urbanization*. In: *The Pursuit of Urban History*. Szerk. Derek Fraser, Anthony Sutcliffe. London, 1983. (továbbiakban: Lampard, 1983.) 4. p.; Wolfgang R. Krabbe: *Die deutsche Stadt im 19. und 20. Jahrhundert*. Göttingen, 1989. (továbbiakban: Krabbe, 1989.) 69. p.; Bernát Tivadar-Bora Gyula-Fodor László: *Világvárosok, nagyvárosok*. Bp. 1973. (továbbiakban: Bernát-Bora-Fodor, 1973.) 21. p.; Kaposi Zoltán: *Az európai gazdaság és társadalom fejlődése a 18-20. században*. Pécs, 1995. (továbbiakban: Kaposi, 1995.) 6-7., 20-21., 48. p.; Gyáni, 1995. I.-II. p.; Pál, 2003. 9-15. p.
- <sup>13</sup> Eric E. Lampard: *The Urbanizing World*. In: *The Victorian City. Images and Realities*. I. köt. Szerk. H. J. Dyos-Michael Wolff. London, 1973. (továbbiakban: Lampard, 1973.) 4-13. p.; Hans-Dieter Laux: *Demographische Folgen des Verstädterungsprozesses: Zur Bevölkerungsstruktur und natürlichen Bevölkerungsentwicklung deutscher Städtetypen 1871-1914*. In: *Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte*. Kiad. Hans Jürgen Teuteberg. Köln-Wien, 1983. 65. p.; Ladd, 1990. 11-14., 85. p.; Sutcliffe, 1981. 2-4. p.; G. F. A. Best: *Another Part of the Island*. In: *The Victorian City. Images and Realities*. I. köt. Szerk. H. J. Dyos-Michael Wolff. London, 1973. (továbbiakban: Best, 1973.) 390. p.; Krabbe, 1989. 121. p.; J. J. Lee: *Aspects of Urbanization and Economic Development in Germany 1815-1914*. In: *Towns in Societies*. Szerk. Philip Abrams, E. A. Wrigley. Cambridge, London, New York, Melbourne. 1978. (továbbiakban: Lee, 1978.) 279-282. p.; Morris-Rodger, 1993. 23. p.; F. M. L. Thompson: *The rise of suburbia*. In: *The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914*. London-New York. 1993. (továbbiakban: Thompson, 1993.) 150-157., 174-176. p.; J. A. Banks: *The Contagion of Numbers*. In: *The Victorian City. Images and Realities*. I. köt. Szerk. H. J. Dyos-Michael Wolff. London, 1973. (továbbiakban: Banks, 1973.) 107-108., 112. p.; Lynn Lees: *Metropolitan Types. London and Paris compared*. In: *The Victorian City. Images and Realities*. I. köt. Szerk. H. J. Dyos-Michael Wolff. London, 1973. (továbbiakban: Lees, 1973.) 414-418. p.; J. R. Kellett: *The railway as an agent of internal changes in Victorian cities*. In: *The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914*. London-New York. 1993. (továbbiakban:

Kellett, 1993.) 181-208. p.; Mumford, 1985. 416., 435. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 144. p.; Anthony Sutcliffe: A környezet ellenőrzése és tervezése az európai fővárosokban 1850-1914 között: London, Párizs, Berlin. In: A modern város történeti dilemmái. Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen, 1995. (továbbiakban: Sutcliffe, 1995. a) 113. p.; Gyáni Gábor: Budapest története, 1873-1945. In: Bácskai Vera-Gyáni Gábor-Kubinyi András: Budapest története a kezdetektől 1945-ig. Várostörténeti tanulmányok. Bp. 2000. (továbbiakban: Gyáni, 2000.) 128-129. 189. p.; Perényi Imre: Városépítéstan. Bp. 1978. (továbbiakban: Perényi, 1978.) 171. p.; Bácskai Vera: Városok Magyarországon az iparosodás előtt. Bp. 2002. (továbbiakban: Bácskai, 2002.) 168. p.; Majoros István: Fejlődési utak a 19. századi Európában. Pécs, 1995. (továbbiakban: Majoros, 1995.) 85-87. p.; Kaposi, 1995. 55. p.; Bernát-Bora-Fodor, 1973. 21., 108. p.; Lees, 1995. 3. p.; Budapest műszaki útmutatója. Szerk. Edvi Illés Aladár. Bp. 1896. (továbbiakban: Edvi, 1896.) 37-38. p.

<sup>14</sup> Beluszky Pál: Századforduló-sorsforduló. Az alföldi városhálózat a 20. század küszöbén. = Alföldi Társadalom, 1992. 3. sz. (továbbiakban: Beluszky, 1992.) 12. p.; Gyáni Gábor: Az ipari vállalkozás szerepe a dunántúli városfejlődésben. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk. V. Fodor Zsuzsa. Veszprém, 1995. (továbbiakban: Gyáni, 1995. b) 7. p., Hanák Péter: Magyarország társadalmi a századforduló idején. In: Magyarország története, 1890-1918. Főszerk. Hanák Péter. Bp. 1978. 411. p. (Magyarország története tíz kötetben; 7/1.); Beluszky Pál-Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Budapest-Pécs, 2005. (továbbiakban: Beluszky-Győri, 2005.) 66-70., 102., 114. p.; Breinich Gábor: A magyar városok szövetkezése a dualizmus korszakában. In: Tanulmányok Budapest múltjából XXV. Szerk. Szvoboda Dományszky Gabriella. (Budapest várostörténeti monográfiái, XXXIV.) Bp. 1996. (továbbiakban: Breinich, 1996.) 85. p.; Bácskai, 2002. 164. p.; François Walter: A város meghatározásának problémái a 19. századi Európában. = Korall, 2003. 11-12. sz. (továbbiakban: Walter, 2003.) 192. p., Beluszky Pál-Győri Róbert: „A város a ház, a nyugalanság, a munka és a fejlődés.” Magyarország városhálózata a 20. század elején. = Korall 2003. 11-12. sz. (továbbiakban: Beluszky-Győri, 2003.) 212., 218. p.; Kaposi Zoltán: Magyarország gazdaságtörténete 1700-2000. Budapest-Pécs, 2002. (továbbiakban: Kaposi, 2002.) 255. p.; Magyar Statisztikai Évkönyv (továbbiakban MSÉ) 1914. Bp. 1916. 11. p.

<sup>15</sup> Csorba László: A folyamatos gyarapodás időszaka: 1815-1873. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1998. 2-3. sz. (továbbiakban: Csorba, 1998.) 64-68. p.; Vörös Károly: A világváros útján: 1873-1918. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1998. 2-3. sz. (továbbiakban: Vörös, 1998.) 106-110. p., Egyed Ákos: Erdély civilizációja a dualizmus korában. In: Magyar Tudomány, 1994. 1. sz. (továbbiakban: Egyed, 1994.) 26-27. p.; Mózes Mihály: Az urbanizáció főbb jellemzői a dualizmus kori Erdélyben, a Bánáton és a Tiszántúlon. In: Alföldi Társadalom 1991. 2. sz. (továbbiakban: Mózes, 1991.) 137-138. p.; Moravánszky Ákos: Építészet az Osztrák-Magyar Monarchiában. Bp. 1988. (továbbiakban: Moravánszky, 1988.) 23. p.; Budapest Enciklopédia. Szerk. Tóth Endréné. Bp. 1981. (továbbiakban: Tóth, 1981.) 209. p.; Gyáni Gábor: Bérkaszárnya és nyomortelep. Bp., 1992. (továbbiakban: Gyáni, 1992.) 213. p.; Gyáni, 2000. 142., 189. p.; Kaposi, 1995. 56. p.; Lees, 1995. 3. p.; Morris-Rodger, 1993. 2-3. p.; R. J. Morris: Urbanization. In: The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914. London-New York. 1993. (továbbiakban: Morris, 1993.) 47. p.; Bácskai, 2002. 168-169. p.; Breinich, 1996. 858. p.; [Szombathely esetében a Statisztikai Hivatal által közölt 141 %-os lakosságnövekedési értéket a valóságnak megfelelően korrigáltuk. V. ö. Vas megye 1870-ik évi népszámlálásának eredménye. Szombathely, 1871. 4. p.; MSÉ 1914. Bp. 1916. 8-11. p.; MSÉ 1905. Bp. 1906. 13-15. p.; Thirring Gusztáv: A magyar városok statisztikai évkönyve. Bp., 1912. (A Magyar Városok Országos Kongresszusának Iratai; 2.) (továbbiakban: Thirring, 1912.) 55-57. p.; Vas megye 1870-ik évi népszámlálásának eredménye. Szombathely, 1871. 4. p.; Kovacsics József: Magyarország történeti statisztikai helységnevtára. 4. Vas megye. Bp., 1993. (továbbiakban: Kovacsics, 1993.) 307. p.]

<sup>16</sup> Beluszky-Győri, 2003. 220-223. p.; Beluszky-Győri, 2005. 131-132. p.; Bácskai, 2002. 166-167. p.; Morris, 1993. 49-50. p.; Mózes, 1991. 136. p.

<sup>17</sup> Gyáni, 1992. 38. p.; Gyáni, 1995. b 7-9. p.; Gyáni, 2000. 160-162. p.; Gyáni Gábor: Iparosodás és urbanizáció Magyarországon. In: Köfállal, sárpalánkkal... Várostörténeti tanulmányok. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 7.) Debrecen, 1997. 15-24. p.; Tóth László: Zechmeister Károly, a vállalkozó győri polgármester. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk. V. Fodor Zsuzsa. Veszprém, 1995. (továbbiakban: Tóth, 1995.) 193-194. p.; Brenner János: Szombathely városépítéstörténete a XIX. század második felétől az első világháborúig. = Építés- és Közlekedéstudományi Közlemények. 1959. 1-2. sz. (továbbiakban: Brenner, 1959.) 142-144. p.; V. Fodor Zsuzsa: Vállalkozások és városfejlődés a század eleji Veszprémben. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk. V. Fodor Zsuzsa. Veszprém, 1995. (továbbiakban: Fodor, 1995.) 160-161. p.; Erdősi Ferenc: A közlekedési hálózat fejlődésének hatása Zala megye településeire. = Nagykanizsai Városi Tanács Híradó. 1984. 58-60. p.; Megyeri Anna: Építkezések Zalaegerszegen a dualizmus idején. In: Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában. Veszprém, 2002. (továbbiakban: Megyeri, 2002.) 327-328. p.; Kaposi, 2002. 256. p.; Beluszky Pál: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: Tér- idő-társadalom. Szerk. Tóth József. Pécs. 1990. (továbbiakban: Beluszky, 1990.) 93., 99., 109-110. p.; Beluszky, 1992. 7. p.; Beluszky Pál: A Felvidék városhálózata a 20. század elején. In: A Felvidék történeti földrajza. Szerk. Frisnyák Sándor. Nyíregyháza, 1998. (továbbiakban: Beluszky, 1998.) 451. p.; Beluszky-Győri, 2003. 223. p.; Beluszky-Győri, 2005. 54--65., 133. p.; Bácskai, 2002. 167-169. p.; Katus László: Pécs népessége 1848 és 1920 között. In: Tanulmányok Pécs történe-

Bácskai, 2002. 167-169. p.; Katus László: Pécs népessége 1848 és 1920 között. In: Tanulmányok Pécs történetéből. 1. Szerk. Vonyó József. Pécs, 1995. (továbbiakban: Katus 1995.) 37-38. p.

<sup>18</sup> Beluszky, 1990. 94-127. p.; Beluszky, 1992. 9-14., 23-27. p.; Beluszky, 1998. 439-454. p.; Gyáni, 1995.b 9-11. p.; Beluszky-Györi, 2005. 86-88., 114., 117-121., 128-129., 212. p.

<sup>19</sup> Gerard Kearns-W. Robert Lee-John Rogers: Politikai és gazdasági tényezők kölcsönhatása a városi közegészségügy fejlődésében. In: A modern város történeti dilemmái. Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen, 1995. (továbbiakban: Kearns-Lee-Rogers, 1995.) 129-143. p.; Sipos András: A kolerajárvány, és ahogy a város válaszol. In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk. Gyáni Gábor. Bp., 1998. (továbbiakban: Sipos, 1998. a) 111-116. p.; Sipos András: Járvány, városi környezet és a közegészségügy megszervezése. In: Egy nagyváros születése. Pest, Buda, Óbuda az egyesítés idején. Tanulmányok Budapest múltjából; XXVII. Bp. 1998. (továbbiakban: Sipos, 1998. b) 51. p. (Budapest várostörténeti monográfiái; XXXVI.); Perényi, 1978. 143. p.; Mumford, 1985. 402-403., 414-415., 418., 425-434. p.; Steven Marcus: Reading the Illegible. In: The Victorian City. Images and Realities. I. köt. Szerk. H. J. Dyos-Michael Wolff. London, 1973. (továbbiakban: Marcus, 1973.) 266. p.; Margaret Pelling: Cholera, Fever and English Medicine 1825-1865. Oxford University Press, 1978. (továbbiakban: Pelling, 1978.) 1-3., 63. p.; Anne Hardy: Urban famine or urban crisis? Typhus in the Victorian city. In: The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914. London-New York. 1993. (továbbiakban: Hardy, 1993.) 210-231. p.; M. W. Flinn: Introduction. In: Report on the Sanitary Condition of the Labouring Population of Great Britain by Edwin Chadwick, 1842. Szerk. M. W. Flinn. Edinburgh, 1965. (továbbiakban: Flinn, 1965.) 8-12., 76. p.; Dorothy Porter: Health, Civilization and the State. A history of public health from ancient to modern times. London-New York, 1999. (továbbiakban: Porter, 1999.) 79-92., 113-114. p.; George Rosen: A History of Public Health. New York. 1958. (továbbiakban: Rosen, 1958.) 201-206. p.; Ladd, 1990. 36. p.; George Rosen: Disease, Debility, and Death. In: The Victorian City. Images and Realities. II. köt. Szerk. H. J. Dyos-Michael Wolff. London, 1973. (továbbiakban: Rosen, 1973.) 630-648. p.; Beate Witzler: Großstadt und Hygiene. Kommunale Gesundheitspolitik in der Epoche der Urbanisierung. Stuttgart, 1995. (továbbiakban: Witzler, 1995.) 34-35., 63. p.

<sup>20</sup> C. Fraser Brockington: A Short History of Public Health. London, 1956. (továbbiakban: Brockington, 1956.) 13-25. p.; Flinn, 1965. 1-8., 31-35., 46-150. p.; Richard L. Schoenwald: Training Urban Man. A hypothesis about the sanitary movement. In: The Victorian City. Images and Realities. II. köt. Szerk. H. J. Dyos-Michael Wolff. London, 1973. (továbbiakban: Schoenwald, 1973.) 675-683. p.; Mumford, 1985. 439. p.; A higiéné tankönyve. Szerk. Bakács Tibor-Jeney Endre. Bp. 1960. (továbbiakban: Bakács-Jeney, 1960.) 43. p.; Székely Sándor: Az orvostudomány története. Bp. 1961. (továbbiakban: Székely, 1961.) 202-203. p.; Dr. Regöly-Mérei Gyula: Akik legyőzték a betegségeket. Bp. 1963. (továbbiakban: Regöly, 1963.) 127-133., 210-211. p.; Birtalan Győző: Óriáslépések az orvostudományban. Bp. 1989. (továbbiakban: Birtalan, 1989.) 78., 93-94. p.; Porter, 1999. 83-87. 96., 106-108., 115-119. p.; Best, 1973. 401. p.; John von Simson: Water Supply and Sewerage in Berlin, London, and Paris: Developments in the 19th Century. In: Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte. Kiad. Hans Jürgen Teuteberg. Köln-Wien, 1983. (továbbiakban: Simson, 1983.) 432-439. p.; Witzler, 1995. 11., 69-75. p.; Pelling, 1978. 2-7., 30-32., 166-221., 234-235., 284. p.; Rosen, 1958. 194., 215., 233., 258-259., 285-287., 627-628. p.; Rosen, 1973. 285., 636-641. p.; Ladd, 1990. 36-45., 52-57., 73-76. p.; Sipos, 1998. a 114-115. p.; Sipos, 1998. b 51. p.

<sup>21</sup> Porter, 1999. 79-81., 113-114. p.; Rosen, 1958, 201-206. p.; Rosen, 1973. 625-626., 649-654. p.; Kearns-Lee-Rogers, 1995. 129-132., 135-139., 142., p.; Marcus, 1973. 266. p.; Witzler, 1995. 37-38.; 63-66., 91. p., 239., 248-249. p.; Birtalan, 96-101. p.; Edvi, 1896. 244-245. p.; Lampard, 1973. 10., 19-21. p.; Ladd, 1990. 44. p.; Nyugat-európai gazdaság- és társadalomtörténet. H. A. Diederiks et al. Bp. 1995. (továbbiakban: Diederiks, 1995.) 163., 176., 182. p.

<sup>22</sup> Bezerédyné dr. Hertelendy Magdolna-dr. Hencz Aurél-dr. Zalányi Sámuel: Évszázados küzdelem hazánk egészségügyéért. Bp. 1967. (továbbiakban: Bezerédyné-Hencz-Zalányi, 1967.) 101-105. p.; Sipos, 1998. b 58-59. p.; Budapest története a márciusi forradalomtól az öszirózsás forradalomig. Szerk. Vörös Károly. Bp. 1978. (továbbiakban: Vörös, 1978.) 207-208. p. (Budapest története, 4.); Lakner Judit: A halál a századfordulón. Bp. 1993. 39. p. (Historia Könyvtár. Monográfiák 3.); Edvi, 1896. 242-243., 253. p.; Gyáni, 2000. 155. p.; MSÉ 1873. Bp. 1874. 84-95. p.; Thirring, 1912, 183-185., 192-194., 198-200., 224. p.; Barcza Károly: Közegészségügyi Mérnöki Szolgálat. Barcza Károly tb. kulturfőmérnök jelentése 1890. évi működéséről és külföldi tanulmányutjáról. Bp. 1891. (továbbiakban: Barcza, 1891.) 9-10. p.; Katus, 1995. 44. p.

<sup>23</sup> Fodor József: A közegészségügy Angolországban. Tekintettel az orvosügyre, orvosi rendszetre és törvényszéki orvosi ügyre, valamint a hazai viszonyokra. (A Magyar Orvosi Könyvkiadó-Társulat Könyvtára, XX. köt.) Bp. 1873. (továbbiakban: Fodor, 1873.) 242-243., 261-289. p.; A közegészségügy. Hivatalos jelentés a Párizsban 1878-ban tartott Egyetemes Kiállításról. Bp. 1879. (továbbiakban: Fodor, 1879.) 15. p.; Pettenkofer. = Vasvármegye (továbbiakban: V) 1889. márc. 17. 1. p.; Bakács-Jeney, 1960. 43., 51-52. p.; Párniczkyne Nuczás Ilona: Urbanizáció Székesfehérváron 1868-1890 között. In: A Magyar Tudományos Akadémia Pécsi és Veszprémi Akadémiai Bizottságának Értesítője. (Dunántúl Településtörténete; IV. 1867-1900.) Veszprém, 1982. (továbbiakban: Párniczkyne, 1982.) 204-

205. p.; Székely, 1961. 226-232. p.; Bezerédyné-Hencz-Zalányi, 1967. 25-46., 77-93., 451-453. p.; Sipos, 1998. a 124-126. p; Sipos, 1998. b 57-58. p.

<sup>24</sup> Rosen, 1973. 630-638. p.; Rosen, 1958. 286-287. p.; Schoenwald, 1973. 669-670., 675. p.

<sup>25</sup> Simson, 1983. 429. p.; Flinn, 1965. 8-10., 61, 75-109, 135. p.; Rosen, 1958. 194., 259., 285-286. p.; Porter, 1999. 72-73. p.; Pelling, 1978., 109. p.; Sipos, 1998. a 116-117. p.; Rosen, 1973. 633. p.; Sutcliffe, 1995. a 109-126. p.; Donald J. Olsen: A nagyváros, mint műalkotás. In: Gyáni Gábor (szerk.): "Változás és folytonosság." Tanulmányok Európa XIX. századi társadalmáról. KLTE Debrecen, 1992. (Történelmi Figyelő; 3.) (továbbiakban: Olsen, 1992.) 61-80. p.; Lampard, 1973. 21. p.

<sup>26</sup> London-World City 1800-1840. Szerk. Celina Fox. Yale University Press New Haven & London, 1992. (továbbiakban: Fox, 1992.) 290-291. p.; David Sunderland: 'Disgusting to the imagination and destructive of health'? The metropolitan supply of water 1820-1852. = Urban History, 2003. 3. sz. (továbbiakban: Sunderland, 2003.) 359-371. p.; W. K. Burton: Water supply of towns and the construction of waterworks. London, 1907. (továbbiakban: Burton, 1907.) 6-17. p.; Joó István: Közegészségügyi mérnöki munkálatok. In: Technikai Fejlődésünk Története 1867-1927. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet. Bp., 1929. 269. p.; Fodor, 1873. 248-249., 289. p.; Mumford, 1985., 429., 442. p.; Flinn, 1965. 136-142. p., Morris, 1993. 56-57. p.; Hardy, 1993. 232. p.; Lampard, 1973. 21-22. p.; Simson, 1983. 430., 435. p.; Ladd, 1990. 48-52. p., Rosen, 1958. 232. p.; Rosen, 1973. 633, 639-640. p.; Sipos András: Várospolitikai és városigazgatás Budapesten 1890-1914. Bp., 1996. (továbbiakban: Sipos, 1996.) 213. p.

<sup>27</sup> Ladd, 1990. 48-51. p.; Witzler, 1995. 70-81., 251-253. p.; Die Gas-, Wasser- und Elektrizitäts-Werke der Stadt Hannover. Hannover. 1904. 21. p.; Wolfgang R. Krabbe: Die Entfaltung der kommunalen Leistungsverwaltung in deutschen Städten des späten 19. Jahrhunderts. In: Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte. Kiad. Hans Jürgen Teuteberg. Köln-Wien, 1983. (továbbiakban: Krabbe, 1983.) 377. p.; Krabbe, 1989. 121. p.; Rosen, 1958. 257-258. p.; Simson, 1983. 430., 438. p.; Barcza, 1891., 9-15., 20-21. p.; Kearns-Lee-Rogers, 1995. 149. p.; J. A. McPherson: Waterworks Distribution. London, 1907. 2. p.; J.J. Lee: Aspects of Urbanization and Economic Development in Germany 1815-1914. In: Towns in Societies. Szerk. Philip Abrams-E. A. Wrigley. Cambridge University Press, Cambridge-London-New York-Melbourne, 1978., 279-293. p.

<sup>28</sup> Leonardo Benevolo: A város Európa történetében. Bp., 1994. (továbbiakban: Benevolo, 1994.) 186. p., Az európai fővárosok építéstörténeti forrásai. Bp. 1980. Szerk. Ságvári Ágnes. (továbbiakban: Ságvári, 1980.) 234-236. p.; Fodor, 1879. 26. p.; Simson, 1983. 429-437. p.; Perényi, 1978, 146. p.

<sup>29</sup> Gerhard Meißl: Vernetzung und Stadtraum. Die Modernisierung der technischen Infrastrukturen und ihr Beitrag zur Wiener Stadtentwicklung in der franzisko-josephinischen Ära. A „Bécs-Budapest. Műszaki haladás, innováció és városi infrastruktúra a 19. században” című 2005. november 16-án Budapesten megrendezett konferencián elhangzott előadás. (továbbiakban: Meißl, 2005.); Peter Csendes: Város és technika. A tudomány eredményei a városfejlesztésben. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlesztés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Csendes, 2005.a) 7-9. p.; Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlesztés a 19. században. Levéltári kiállítás katalógusa. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlesztés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Csendes-Sipos, 2005.) 256. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 146., 155. p.

<sup>30</sup> Thirring, 1912. 432-433. p.; Vas Megyei Levéltár (továbbiakban: VaML) Szombathely Város Polgármestere iratai. (továbbiakban: SZV Pg.) Közigazgatási iratok (továbbiakban: Közig. ir.) III. 106/1893., I. 302/1894.

<sup>31</sup> Sali Emil: Budapest közműrendszerei. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1994. 5. sz. (továbbiakban: Sali, 1994.) 218-219. p.; Gyáni Gábor: Az egyesített főváros nagyvárossá fejlődése. In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk. Gyáni Gábor. Bp., 1998. (továbbiakban: Gyáni, 1998.a) 19. p.; Gyáni, 2000. 153-154. p.; Kozári Mónika: Budapest a békeidőkben. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1995. 3. sz. 161-162. p.; Vörös, 1978. 204-205. p.; Edvi, 1896. 249., 307-333. p.; Vörös Károly: Mit ittunk, hova pisiltünk? = História, 1990. 4. sz. (továbbiakban: Vörös, 1990.) 34-35. p.; Vörös, 1998. 161. p.; Tóth, 1981. 404-406. p.; Ripka Ferenc: A városi közüzemek és azok szervezése. = Városi Szemle (továbbiakban: VÁSZ) 1910. (továbbiakban: Ripka, 1910.) 128-129. p.; Sipos, 1998.a 123-134. p.; Sipos, 1998.b 52-54. p.

<sup>32</sup> Barcza, 1891. 5-7. p.; Ripka, 1910. 128-129. p.; Thirring, 1912. 431-433. p.; Barbarits Lajos: Nagykanizsa. Bp., 1929. (továbbiakban: Barbarits, 1929.) 134-136. p.; Schindler András: Sopron közüzemi politikája. = Soproni Szemle. (továbbiakban:SSZ) 1942. 3.-4. sz. (továbbiakban: Schindler, 1942.) 159., 165., 257-261. p.; Boronkai Pál: Sopron vízellátása. = Soproni Szemle 1959. 3. sz. (továbbiakban: Boronkai, 1959.) 206. p.; Kaposi Zoltán: Pécs gazdasági fejlődése, 1867-2000. Pécs, 2006. (továbbiakban: Kaposi, 2006.) 122-123. p.; Fleisz János: Város, kinek nem látni mását. Nagyvárád [1996.] (továbbiakban: Fleisz, 1996.) 105-106. p.; Dobrossy István: Miskolc írásban és képekben 10. Miskolc 2003. (továbbiakban: Dobrossy, 2003.) 273-275. p.; Vonyó Anita: Kaposvár ivóvíz-ellátásának problémái a 19-20. század fordulóján. In: Somogy Megye Múltjából. Levéltári Évkönyv 36. Kaposvár, 2005. (továbbiakban: Vonyó, 2005.) 179-190. p.; Egyed, 1994. 27. p.; Egyed Ákos: Kolozsvár modernizációja a dualizmus idején. In: Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára. Főszerk. Hanák Péter. Pécs, 1997. (továbbiakban: Egyed, 1997.) 240. p., Pál, 2003. 439-440. p.; Pilkhoffer Mónika: Pécs építésze a századfordulón

(1888-1907.) Pécs, 2004. (továbbiakban: Pilkhoffer, 2004.) 71. p.; Sipos, 1996. 122-123. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 106/1893., I. 302/1894.

<sup>33</sup> Barcza, 1891. 22-24. p.; Pelling, 1978. 2-3. p.; Witzler, 1995. 81. p.; Simson, 1983. 429. p.; Sipos, 1998. a 114-115. p.; Sipos, 1998. b 51. p.; Bakács-Jeney, 1960. 386-387. p.

<sup>34</sup> Flinn, 1965. 59-61., 80-82., 106-107. p.; Simson, 1983. 429-436. p.; Best, 1973. 392. p.; Sunderland, 2003. 375. p.; Fox, 1992. 291. p.; Edward de Bono: Eureka! An Illustrated History of Inventions From the Wheel to the Computer. London, 1974. (továbbiakban: Bono, 1974.) 144. p.; Kearns-Lee-Rogers, 1995. 144. p.; Sutcliffe, 1995. a 112. p.; Fodor, 1873. 240., 244. p., 261-284. p.; Fodor, 1879. 20-21. p.

<sup>35</sup> Fodor, 1879. 16-19. p.; Ságvári, 1980. 234-236. p.; Benevolo, 1994. 186. p.; Simson, 1983. 429., 437. p.

<sup>36</sup> Bodányi Ödön: Az 1912. évi düsseldorfi Városok Kiállításáról jelentés. Bp. 1913. 23. 145. p.; Bodányi Ödön: A magyar polgármesterek 1911-ik évi prágai, drezdai és berlini tanulmányújáról jelentés. Bp. 1911. (továbbiakban: Bodányi, 1911.) 167. p.; Bodányi Ödön: Az 1913. évi lipcsei Nemzetközi Építő Kiállításról jelentés. Bp. 1914. 126. p.; Barcza, 1891. 9, 11-12. p.; Witzler, 1995. 67-68., 82-89., 253. p.; Simson, 1983. 429-434. p.; Kearns-Lee-Rogers, 1995. 149. p.; Krabbe, 1983. 379. p.; Ladd, 1990. 39., 52-53., 56. p.

<sup>37</sup> Barcza, 1891. 7-8. p.; Edvi, 1896. 334-344. p.; Bono, 1974. 144. p.; Tóth, 1981. 141. p.; Sali, 1994. 221-222. p.; Csendes-Sipos, 2005. 241. p.; Szablya Ferenc: Csatornázás. Bp. 1978. (továbbiakban: Szablya, 1978.) 36., 100. p.; Vörös, 1990. 34. p.; Boronkai Pál: Sopron csatornázása. = SSZ 1964. 1. sz. 57-59. p.; Gyáni, 1998. a 18. p.; Sipos, 1998. a 125-127. p.; Sipos, 1998. b 53-54. p.; Párniczkné, 1982. 201. p.; Vörös, 1978. 205. p.

<sup>38</sup> Szeged története. 1849-1919. 3. köt. Szerk. Gaál Endre. Szeged, 1991. (továbbiakban: Gaál, 1991.) 171. p.; Perényi, 1978. 281. p.; Városaink pénzügyei. = V 1900. dec. 10. 1. p.; Egyed, 1997, 240. p.; Thirring, 1912, 429-430. p.; Kaposi, 2006. 124. p.; Pilkhoffer, 2004. 71. p.

<sup>39</sup> Forbáth Imre: A városok világitása. = VÁSZ 1908. (továbbiakban: Forbáth, 1908.a) 145-150., 167-168., 252. p.; Rác Gyula: Közhasznú üzemek az angol városok kezelésében. = Városi Szemle, 1908. (továbbiakban: Rác, 1908.) 380. p.; Laky József: A lámpa históriája. Bp. 1988. (továbbiakban: Laky, 1988.) 39., 72-75. p.; Gáztechnikai kézikönyv. Szerk. Vida Miklós. Bp., 1991. (továbbiakban: Vida, 1991.) 19.p.; A technika krónikája. Szerk. Felix R. Paturi. Bp. 1991. (továbbiakban: Paturi, 1991.) 139., 166. p.; Greguss Ferenc: Élhetetlen feltatálók, halhatatlan találmányok. Debrecen. 1997. (továbbiakban: Greguss, 1997.) 141., 147-148. p.; Hermann Heinz Wille: A szakócától a dinamóig. Bp., 1988. (továbbiakban: Wille, 1988.) 255-257.p.; Technikai Lexikon. Szerk. Lósy-Schmidt Ede-Barát Béla. Bp. 1928. 2. köt. (továbbiakban: Lósy-Barát, 1928. b) 594. p.; Internet: [http://en.wikipedia.org/wiki/Gas\\_lighting](http://en.wikipedia.org/wiki/Gas_lighting); Krabbe, 1983. 383. p.; Wolfgang R. Krabbe: Städtische Wirtschaftsbetriebe im Zeichen des „Munizipalozialismus“. Die Anfänge der Gas- und Elektrizitätswerke im 19. und frühen 20. Jahrhundert. In: Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik. Kiad. Hans Heinrich Blotvogel. Köln-Wien, 1990. (továbbiakban: Krabbe, 1990.) 119-120. p.; Fox, 1992. 291-293. p.; Eva Offenthaler: Gázhasználat és gázellátás Bécsben. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Offenthaler, 2005. b) 192. p.; Bono, 1974. 144-145. p.; Csetri Elek-Jenei Dezső: Technikatörténeti kronológia. Kolozsvár, 1998. (továbbiakban: Csetri-Jenei, 1998.) 229., 234., 236., 250. p.

<sup>40</sup> Forbáth, 1908.a 145-149., 167., 259-264. p.; Forbáth Imre: Pótlás a bécsi gázkérdéshez. = VÁSZ 1908. (továbbiakban: Forbáth 1908.b) 353-354. p.; Ágoston Péter: A községi üzemek Németországban. Városi Szemle, 1909. (továbbiakban: Ágoston, 1909.) 516. p.; Bodányi, 1911. 56., 80. p.; Laky, 1988. 41, 75., 181. p.; Krabbe, 1983. 181. p.; Krabbe, 1989. 117., 121. p.; Krabbe, 1990. 120-121. p.; Die Gas-, Wasser- und Elektrizitäts-Werke der Stadt Hannover. Hannover. 1904. 1., 7. p.; Wille, 1988. 255-257.p.; Vida, 1991. 19.p.; Greguss, 1997. 147-148. p.; Ságvári, 1980. 55., 233-235. p.; Benevolo, 1994. 186. p.; Geschichte der Technik. Herausgeben Ralf Sonnemann. Leipzig, 1978. (továbbiakban: Sonnemann, 1978.) 328. p.; Lósy-Barát, 1928. b 594. p.; Internet: [http://en.wikipedia.org/wiki/Gas\\_lighting](http://en.wikipedia.org/wiki/Gas_lighting); Offenthaler, 2005. b 194-197. p.

<sup>41</sup> Komárom szab. kir. város tekintetes Tanácsához jelentése Domány János városi főjegyző, mint előadónak a köz- és magánvilágításra vonatkozólag hirdett pályázat folytán beérkezett ajánlatok, más városok által a világítás biztosítása tárgyában kötött szerződések és egyéb adatok ismertetése tárgyában. Komárom, 1898. (továbbiakban: Domány, 1898.) 1-4., 93. p.; A szombathelyi gázgyár 25 éves multjából. = V 1898. jan. 9. 3. p.; VaML SZV Pg. Köz. ir. I. 235/1898; A Magyar Korona Országainak Gyáripára az 1898. évben. XVIII. köt. Vegyészeti ipar I. Bp. 1901. 85-98. p.; Straub Sándor: Magyarország és Horvát-Szlavonországok közcélra való elektromos Áramfejlesztő telepei és elektromosan megvilágított helységei az 1911-ik évben. Bp. 1911. (továbbiakban: Straub, 1911.) 93. p.; Tikos Imre: Statisztikai adatok Magyarország városai és nagyobb községeinek közvilágítási állapotáról. Debrecen, 1898. (továbbiakban: Tikos, 1898.) 3-5. p.; Vadas Ferenc: Gázgyárak és villanytelepek Budapesten. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Vadas, 2005. c) 179-188. p.; Forbáth, 1908.a 167., 329-352. p.; Kaposi, 2006. 121. p.; Csurgai Horváth József: Székesfehérvár városképi alakulása a dualizmus korában. In: Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában. Veszprém, 2002. (továbbiakban: Csurgai, 2002.) 297. p.; Párniczkné, 1982.



- 202-203. p.; Dobrossy, 2003. 276. p.; Lósy-Barát, 1928. b 594. p.; Pilkhoffer, 2004. 70. p.; Csenár János: Széchenyi cenki kastélyának gázvilágítása. = SSZ 1968. 2. sz. 172. p.; Gróf Széchenyi István naplói. Szerk. Viszota Gyula. Bp. 1925. 1. köt., 166.-168. p.; Baumann József: A soproni gázmű története (1865-1978) = SSZ 1981. (továbbiakban: Baumann, 1981.) 193-217. p.; Egyed, 1997. 240. p.; Fleisz, 1996. 107-109. p.; Schindler, 1942. 156-161. p.; Thirring, 1912. 434-435., 442. p.; Vida, 1991. 19. p.; Sali, 1994. 227-229. p.; Demeter Zsófia: Székesfehérvár Anno. Székesfehérvár, 1990. (továbbiakban: Demeter, 1990.) 161. p.; Párniczky, 1982. 202-203. p.; Pál, 2003. 426. p.; Kunics Zsuzsa: A nagykanizsai Deák tér története a város fejlődésének tükrében. In: Zalai Múzeum 4. 1992. (továbbiakban: Kunics, 1992.) 210. p.; Kunics Zsuzsa: Köz- és magánépítkezések, városfejlődés Nagykanizsán a dualizmus időszakában. In: Zalai Múzeum 12. Szerk. Horváth László. Zalaegerszeg, 2003. (továbbiakban: Kunics, 2003.) 231. p.; Barbarits, 1929. 111-112. p.; Dobrossy, 2003. 275. p.; Tóth, 1981. 142., 145. p., Edvi, 1896. 449-458. p.; Laky, 1988. 41., 66., 77-88., 183. p.; Vörös, 1978. 204. p., Greguss, 1997. 148., 290. p.
- <sup>42</sup> Straub, 1911. 93. p.; Thirring, 1912, 52-54., 434-435. p.; Domány, 1898. 15-20., 93. p.
- <sup>43</sup> Forbáth, 1908.a 151-168. p.; Ágoston, 1909. 517. p.; Ripka Ferenc: A városi közüzemek és azok szervezése. = VÁS, 1910. (továbbiakban: Ripka, 1910.) 137. p.; A Magya Korona Országainak gyáripara az 1898. évben. Villamosági ipar. Szerk. Szerényi József. Bp. 1901. (továbbiakban: Szerényi, 1901.) 58-59., 63. p.; Bodányi, 1911. 56., 66. p.; Greguss, 1997. 305-307., 320. p.; Perényi, 1978. 173. p.; Fleisz, 1996. 109. p.; Pannon Enciklopédia. Magyar ipar és technikatörténet. Főszerk. Fehér Katalin. Bp. 2000. (továbbiakban: Fehér, 2000.) 325. p.; Rácz, 1908. 388. p.; Sonnemann, 1978. 291-302., 330. p.; Krabbe, 1983. 384-385. p.; Krabbe, 1989. 117-119. p.; Krabbe, 1990. 120-127., 131. p.; Die Gas-, Wasser- und Elektrizitäts-Werke der Stadt Hannover. Hannover. 1904. 45. p.; Paturi, 1991. 306., 311., 313., 319., 341., 352. p.; Technikai Lexikon. Szerk. Lósy-Schmidt Ede-Barát Béla. Bp. 1928. 1. köt. (továbbiakban: Lósy-Barát, 1928. a) 294. p.; Offenthaler, 2005. b 193. p.; Eva Offenthaler: Az áramellátás Bécsben. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Offenthaler, 2005. c) 199-203. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 150. p.; Pál, 2003. 442. p.
- <sup>44</sup> Szerényi, 1901. 47-88. p.; Straub, 1911. 42., 51., 66., 86-90. p.; Tikos, 1898. 6. p.; Thirring, 1912. 436-441. p.; Barbarits, 1929. 117. p.; 142. p.; Edvi, 1896. 457., 463-492. p.; Sali, 1994. 224-230. p.; Gyáni, 1998. a 19. p.; Tóth, 1981. 142., 146. p.; Laky, 1988. 45., 83-85 p., 186.; Vörös, 1998. 162. p.; Vadas, 2005. c 183-190. p.; Egyed, 1994. 28. p.; Egyed, 1997. 241. p.; Pál, 2003. 440. p.; Fleisz, 1996. 109. p.; Fehér, 2000. 318-325. p.; Pilkhoffer, 2004. 70. p.; Krabbe, 1990. 123. p.; Kunics, 1992. 210. p.; Kunics, 2003. 232-233. p.; Székely Nándor: A villamos világítás kérdése Nagykanizsán. Nagykanizsa, 1907. (továbbiakban: Székely, 1907.) 46. p.; Kovácsné Dr. Medveczki Ágnes: Vidéki városaink tömegközlekedésének kialakulása és fejlődése 1914-ig. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve. IX. (1988-1992.) Szerk. Hüttl Pál. Bp., 1994. (továbbiakban: Kovácsné, 1994.) 184. p.
- <sup>45</sup> Fleisz, 1996. 109-110. p.
- <sup>46</sup> Lampard, 1973. 30. p.; Lampard, 1983. 36. p.; David Cannadine: Victorian cities: how different? In: The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914. London-New York. 1993. (továbbiakban: Cannadine, 1993.) 115-116., 140-141. p.; Thompson, 1993. 174-176. p.; Mumford, 1985. 399-400., 466-467. p.; Kovácsné, 1994. 181. p.; Frisnyák Zsuzsa: Közlekedési folyosók és városi térszerkezet Budapesten. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Frisnyák, 2005.) 120. p.; Kalocsai Péter: A villamosvasút szerepe Szombathely dualizmus kori urbanizációjában. = Vasi Szemle (továbbiakban: VSZ) 1997. 4. sz. (továbbiakban: Kalocsai, 1997. c) 435. p.; Wolf Schneider: Városok Urtól Utópiáig. Bp. 1973. (továbbiakban: Wolf, 1973.) 200-201. p., Gyáni, 2000. 150-151. p.; Anthony Sutcliffe: Növekvő hatósági beavatkozás a brit városi környezetbe a 19. század során: strukturális megközelítés. In: A modern város történeti dilemmái. Szerk. Gyáni Gábor. Debrecen, 1995. (továbbiakban: Sutcliffe, 1995. b) 164-165. p.; Kellett, 1993. 182. p.; Ladd, 1990. 201., 204. p.; Sándor Békési: Urbane Mobilität im Netzwerk. Zur Entstehung öffentlicher Verkehrsmittel in Wien der franzisko-josephinischen Ära. A „Bécs-Budapest. Műszaki haladás, innováció és városi infrastruktúra a 19. században” című 2005. november 16-án Budapesten megrendezett konferencián elhangzott előadás. (továbbiakban: Békési, 2005.)
- <sup>47</sup> Sudár Kornélia: Az omnibusz. In: A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk. Bencze Géza-Koroknai Ákos-Sudár Kornélia-Szekeres József. Bp. é. n. (továbbiakban: Sudár) 20-24., 52.; Szabó Dezső: A lóvasút. A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk. Bencze Géza-Koroknai Ákos-Sudár Kornélia-Szekeres József. Bp. é. n. (továbbiakban: Szabó) 140. p.; Medveczky Ágnes: A földalatti vasút. A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I. köt. A reformkortól 1919-ig. Szerk. Bencze Géza-Koroknai Ákos-Sudár Kornélia-Szekeres József. Bp. é. n. (továbbiakban: Medveczky) 187., 196. p.; Greguss, 1997. 196-199., 332-346. p.; Ságvári, 1980. 236-237. p.; Kovácsné, 1994. 192. p.; Güntner Péter: A soproni polgár otthona és nyilvános élete. = Műhely, 1998. 1. sz. (továbbiakban: Güntner, 1998.) 71. p.; Granasztói Pál: Városfejlődés, infrastruktúra Magyarországon a dualizmus korában. In: Építészet, városépítés, társadalom. Szerk. Granasztói Pál. Bp. 1982. (továbbiakban: Granasztói, 1982.) 146. p.; Lósy-Barát, 1928. a 807. p.; Rácz, 1908. 379. p.; Bodányi, 1911. 53-54. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 154. p.; Eva Offenthaler: A tömegközlekedés Bécsben. In:

Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Offenthaler, 2005. a) 133-141. p.; Békési, 2005.; Paturi, 1991. 371. p.; Ladd, 1990. 202-210. p.; Krabbe, 1983. 388. p.; Krabbe, 1989. 121., 387. p.; Morris, 1993. 62. p.; Sonnemann, 1978. 304-305., 315-320. p.; Wolf, 1973. 200-201. p.; Paturi, 1991. 318. p.

<sup>48</sup> Edvi, 1896. 378-416. p.; Granasztói, 1982. 147. p.; Kovácsyné, 1994. 181-221. p.; Sudár 23-24., 52-54. p.; Szabó 65-72., 81-82.; 152-168.; Medveczky 187-200. p.; Egyed, 1997. 241-242. p.; Czére Béla: Közlekedés és hírközlés. In: Magyar Tudomány, 1989. 10-11. sz. (továbbiakban: Czére, 1989.) 871-873. p.; Gaál, 1991. 358-367. p.; Fleisz, 1996. 40-43. p.; Schindler, 1942. 259-260. p.; Dobrossy István: Miskolc írásban és képekben. 2. köt. Miskolc, 1995. (továbbiakban: Dobrossy, 1995.) 218. p.; Dobrossy, 2003. 273. p.; Thirring, 1912. 52-54., 360-362. p.; Offenthaler, 2005. a 135-136. p.

<sup>49</sup> Matlekovits Sándor: Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor. II. köt. Bp. 1898. (továbbiakban: Matlekovits, 1898.) 744-745. p.; A mikrofon. = Vas megyei Lapok (továbbiakban: VL) 1878. júl. 21. 2. p.; A telefon. = VL 1881. máj. 19. 2. p.; Telephon kísérletek. = VL 1881. jún. 12. 2. p.; Telefonhálózat. = V 1889. febr. 3. 9. p.; A telefon vezeték. = V 1889. febr. 10. 5. p.; Edvi, 1896. 444-449. p.; Czére, 1989. 876. p.; Greguss, 1997. 447-473. p.; Majoros, 1995. 49-50. p.; Sali, 1994. 230-231. p.; Dobrossy, 1995. 249-250. p.; Egyed, 1997. 242. p.; Fleisz, 1996. 45. p.; Gyáni, 1998. a 19. p.; Fehér, 2000. 327. p.; Frisnyák, 2005. 209-216. p.; MSÉ 1893. Bp., 1894. 227. p., MSÉ 1900. Bp 1901. 269-272. p., MSÉ 1914. Bp 1916. 207. p.; Thirring, 1912. 380-381. p.

<sup>50</sup> Sutcliffe 1995. b 161. p.; Gordon E. Cherry: Town Planning in Britain since 1900. Oxford-Cambridge, Massachusetts, 1996. (továbbiakban: Cherry, 1996.) 13. p.; Fodor, 1879. 31. p.; Witzler, 1995. 64., 67. p.; Paturi, 1991. 252. p.

<sup>51</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 178/1884., III. 3/1888., III. 4/1889., III. 10/1900., III. 31/1911.; Zala Megyei Levéltár (továbbiakban: ZML) Nagykanizsa város iratai 598. doboz. Útpályák burkolataira vonatkozó részletes felételek. 28735/1911 K. M. sz. a. kiadott nyomtatvány 6. p.; Az asphalt mint építő anyag. Külön lenyomat a Gazdasági Mérnök 1887. évi 40. számából. Bp., 1887. 5. p.; A Pallas Nagy Lexikona. 2. kötet. Budapest, 1893. 250. p.; Edvi, 1896. 364., 366-369. p.; Magyar Nagylexikon 2. köt. Főszerk. Élesztős László. Bp. 1994. 492. p.; Andai Pál: A mérnöki alkotás története. A mélyépítés 5000 éve. Bp. 1959. (továbbiakban: Andai, 1959.) 243. p.; Lósy-Barát, 1928. a 83. p.; Kaposi, 1995. 42-43. p., Kaposi Zoltán: Az angliai közlekedési rendszer átalakulása (1750-1850). In: Híd a századok felett. Tanulmányok Katus László 70. születésnapjára. Pécs, 1997. (továbbiakban: Kaposi, 1997.) 221-223. p.; Paturi, 1991. 252. p.; Fodor, 1879. 31. p.; Witzler, 1995. 64., 67. p.

<sup>52</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 178/1884., III. 3/1888., III. 4/1889., III. 10/1892., III. 3/1894., III. 10/1900., III. 98/1910., III. 31/1911.; Fodor, 1879. 31. p.; Az asphalt mint építő anyag. Külön lenyomat a Gazdasági Mérnök 1887. évi 40. számából. Bp., 1887. 5-6. p.; Gyalogjárdáink rendezése. = V 1891. márc. 8. 2. p.; Aszfaltjárdáinkról. = V 1891. aug. 30. 5. p.; A Pallas Nagy Lexikona. 2. kötet. Budapest, 1893. 249-250. p.; Edvi, 1896. 364-372. p.; Kmety Károly: A magyar közigazgatási jog kézikönyve. Bp. 1902. (továbbiakban: Kmety, 1902.) 693-707. p.; Vörös, 1978. 205. p.; Csorba, 1998. 87., 91. p.; Kovácsyné, 1994. 182-185. p.; Pármiczkné, 1982. 201-202. p.; Czére, 1989. 870. p.; Mazsu, 1995. 201. p.; Barbarits, 1929. 110, 112-113., 130. p.; Kunics, 1992. 208. p.; Sági Lajos: Debrecen városépítése és belterületének fejlődése, 1850-1918. In: Debrecen története 1849-1919. 3. köt. (Debrecen története öt kötetben.) Főszerk: Orosz István. Debrecen, 1997. (továbbiakban: Sági, 1997.) 69-70. p.; Gaál, 1991. 84-87., 105-106., 126., 171. p.; T. Mérei Klára: Nagykanizsa, Somogy kapuja a dualizmus korában. In: Somogy Megye múltjából. Szerk. Kanyar József. (Levéltári Évkönyv; 20.) Kaposvár, 1989. 142-143. p.; Fleisz, 1996. 96. p.; Pál, 2003. 426-430. p.; Pál Judit: Városok, városkép a Székelyföldön a 18. század vége és a 20. század eleje között. = Limes 2004. 1. sz. (továbbiakban: Pál, 2004.) 31., 34., 39-40. p.; Medveczky 188. p.; Siklóssy László: Hogyan épült Budapest? (1870-1930.) A Fővárosi Közmunkák Tanácsa története. Bp. 1931. (továbbiakban: Siklóssy, 1931.) 165. p.; Szabó Csaba: Budapest hídjai. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Szabó, 2005.) 106. p.

<sup>53</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1888., III. 10/1900.; Gyalogjárdáink rendezése. = V 1891. márc. 8. 2. p.; Thirring, 1912. 414-425. p.

<sup>54</sup> Mumford, 1985. 419-421., 427., 435., 452. p.; Lampard, 1983. 33-35. p.; Morris, 1993. 56. p.; Majoros, 87-89. p.; Bernát-Bora-Fodor, 1973. 22. p.; Gyáni, 1998. a 7. p.; Meggyesi Tamás: A városépítés útjai és tévútjai. Bp. 1985. (továbbiakban: Meggyesi, 1985.) 24. p.; Hanák Péter: Polgárosodás és urbanizáció. Bécs és Budapest városfejlődése a 19. században. In: A kert és a műhely. Bp., 1988. (továbbiakban: Hanák, 1988.) 17. p.; Walter, 2003. 184-185. p.; Gerő, 1973. 62. p.; Perényi, 1978. 136. p.

<sup>55</sup> Hanák, 1988. 18., 22. p.; Gerő, 1973. 63-64. p.; Olsen, 1992. 65., 69. p.; Wolf, 1973. 215. p.; Carl E. Schorske: A Ringstrasse, bírálói és a modern város születése. In: Carl E. Schorske: Bécsi századvég. Politika és kultúra. Bp. 1998. (továbbiakban: Schorske, 1998.) 51-52. p.; Cannadine, 1993. 115-119., 135-140. p.; Gaál, 1991. 169. p.; Perényi, 1978. 144., 172. p.; Moravánszky, 1988. 56-57., 193. p.; H. J. Dyos-D. A. Reeder: Slums and Suburbs. In: The Victorian City. Images and Realities. I. köt. Szerk. H. J. Dyos-Michael Wolff. London, 1973. (továbbiakban:

- Dyos-Reeder, 1973.) 359-380. p.; Lees, 1973. 418. p.; Lampard, 1983. 35. p.; Gyáni, 1998. b, 38-39. p.; Gyáni, 1992. 21. p.
- <sup>56</sup> Sutcliffe, 1995. a 111-112., 123. p.; Gyáni, 1998. a, 13. p.; Schorske, 1998. 35-39., 51. p.; Gyáni, 1992. 20-21. p.; Olsen, 1992. 68., 70-71. p. p.; Winkler Gábor: Városépítészet a historizmusban. In: A historizmus művészete Magyarországon. Szerk. Zádor Anna. Bp., 1993. (továbbiakban: Winkler, 1993.) 35.p.
- <sup>57</sup> J. Barry Cullingworth-Vincent Nadin: Town and Country planning in Britain. London, New York. 1994. (továbbiakban: Cullingworth-Nadin, 1994.) 1. p.; Anthony Sutcliffe: Urban Planning in Europe and North America before 1914: International Aspects of a Prophetic Movement. In:Urbanisierung im 19. und 20. Jahrhundert. Historische und geographische Aspekte. Kiad. Hans Jürgen Teuteberg. Köln-Wien, 1983. (továbbiakban: Sutcliffe, 1983.) 441-474. p.; Anthony Sutcliffe: Towards the Planned City. Germany, Britain, the United States and France, 1780-1914. Oxford, 1981. (továbbiakban: Sutcliffe, 1981.) VIII. p.; Sutcliffe, 1995. a 109. p.; Sutcliffe, 1995. b 167. p.; Ladd, 1990. 83-84., 97-105. p.; Cherry, 1996. 32-35. p.; Granasztói Pál: Építészet és urbanisztika. Településtudományunk néhány mai problémája. Bp. 1973. (továbbiakban: Granasztói, 1973.) 23. p.; Meggyesi, 1985. 25. p.
- <sup>58</sup> Dyos-Reeder, 1973. 359-380. p.; Cherry, 1996. 18-41. p.; Best, 1973. 392. p.; Cullingworth-Nadin, 1994. 2. p.; Sutcliffe, 1983. 441., 464-467. p.; Lampard, 1973. 30-32., 48. p.; Mumford, 1985. 448-458., 476-485. p.; Ságvári, 1980. 182. p.; Perényi, 1978. 137, 144, 174-175. p.; Meggyesi, 1985. 11., 32-42. p.
- <sup>59</sup> Ladd, 1990. 88. p.; Cherry, 1996. 18., 32-33. p.; Sutcliffe, 1983. 441., 464-466., 474. p.; Sutcliffe, 1995. a 117-119. p.; Mumford, 1985. 397-399., 442. p.; Vörös, 1993. 37-38. p., Gyáni Gábor: Az utca és a szalon. Társadalmi térhasználat Budapesten, 1870-1940. Bp., 1998. (továbbiakban: Gyáni, 1998. b) 29. p.; Benevolo, 1994. 182-203. p.; Tóth Zoltán: Építészet-városépítészet. Hagyományok és modernizáció. Pécs, 2001. 99. p.; Gerő, 1973. 61-62. p.; Perényi, 1978. 145-148. p.; Meggyesi, 1985. 40. p.
- <sup>60</sup> Ingrid Thienel-Saage: Städtische Raumplanung 1850-1920: Der Bebauungsplan von den Umgebungen Berlins. In: Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik. Kiad. Hans Heinrich Blotvogel. Köln-Wien, 1990. 183-194. p.; Sutcliffe, 1983. 468-474. p.; Sutcliffe, 1995. a 113., 120-122. p.; Krabbe, 1989. 84. p.; Ladd, 1990. 46., 80-130., 210-227. p.; Cherry, 1996. 18. p.; Wolf, 1973. 215. p.; Perényi, 1978. 151-152. p.; Ságvári, 1980. 73. p.; Meggyesi, 1985. 40. p.; Körner Zsuzsa-Nagy Márta: A városrendezési szabályozások története Magyarországon. Budapest, 2004. (továbbiakban: Körner-Nagy, 2004.) 60. p.
- <sup>61</sup> Ladd, 1990. 83-84., 107-138. p.; Krabbe, 1989. 81-82. p.; Walter, 2003. 185. p.; Offenthaler, 2005. a 133. p.; Helmár Ágost: Pozsony és a városépítés elvei a multban és a jelenben. In: Városszabályozási kérdések. Pozsony, 1909. (továbbiakban: Helmár, 1909.) 34. p.; Wolf, 1973. 215. p.; Granasztói, 1973. 23. p.; Perényi, 1978, 149-150. p.; Ságvári, 1980. 53-55. p.; Meggyesi, 1985. 22-25. p.; Hanák, 1988. 24-28. p.; Olsen, 1992. 64-66. p.; Schorske, 1998. 33-98. p., Moravánszky, 23-34. p.; Körner-Nagy, 2004. 62-63. p.; Csendes, 2005. a 5-6. p.; Peter Csendes: Városfejlődés és városstervezés Bécsben a 19. században. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Csendes, 2005. b) 37-43. p.
- <sup>62</sup> Siklóssy, 1931. 235-262., 266-279. p.; Mumford, 1985. 394-396. p.; Déry, 1995. 84-86. p.; Vörös, 1998. 157. p.; A fővárosi közmunkák tanácsa és Budapest, a nemzeti és regionális főváros. Benkes Réka, Bojár Iván András, Gerő András, Hanák Péter, Marinovich Sándor, Preisich Gábor, Ráday Mihály, Sipos András, Tamás Pál beszélgetése.= Budapesti Negyed. Lap a városról. 1996. 4. sz. (továbbiakban: Benkes, 1996.) 30-31. p.; Edvi, 1896. 430-434. p.; Vadas, 2005. 28-32. p.; Gaál, 1991. 81-82. p.; Szabó, 2005. 101-107. p.; Gyáni, 1998. a 15-16, 25-26. p.; Gyáni, 2000. 149. p.; Granasztói, 1982. 147. p.; Fleisz, 1996., 86-87. p.; Egyed, 1997. 238-239. p.; Bezerédy Győző: A városkép és városszerkezet alakulása Pécsen. In: Baranyai Helytörténetírás. 1982. Szerk. Szita László. Pécs, 1983. (továbbiakban: Bezerédy, 1983.) 288. p.; Winkler, 1993. 31-40. p.; Winkler Gábor: Győr városépítészet a dualizmus korában. In: Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában. Veszprém, 2002. (továbbiakban: Winkler, 2002.) 381-388. p.; Varga Éva: A „modernizáció” Kaposváron a városkép változásainak tükrében. In: Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában. Veszprém, 2002. (továbbiakban: Varga, 2002.) 369. p.; Sági, 1997. 68-69. p.; Pilkhoffer, 2004. 75. p.; Fonyódi Mariann: L'ésprit de géométrie. Az ortogonális városháló mint városi attribútum. In: Terek és szövegek. Újabb perspektívák a városkutatásban. Szerk. N. Kovács Tímea-Böhm Gábor-Mester Tibor. Bp. 2005. (továbbiakban: Fonyódi, 2005.) 11-28. p.; Dobrossy, 2003. 236-237. p., Perényi, 1978. 274., 277. p.; Palóczy Antal: Szakvélemény Sopron szab. kir. városnak Wälder József főmérnök által szerkesztett városszabályozó és fejlesztő tervéről. Sopron, 1906. (továbbiakban: Palóczy, 1906.) 9. p.; Palóczy Antal: Pozsony szabad királyi város szabályozásáról. In: Városszabályozási kérdések. Pozsony, 1909. (továbbiakban: Palóczy, 1909.) 1-21. p.; Palóczy Antal: A városi terek elrendezése és kiképzése. Különnyomat a Magyar Mérnök és Építész Egylet 1904. évfolyamának X. füzetéből. 1-16. p.; Orbán Ignác: Városépítés különös tekintettel a hazai vidéki városokra. Makó, 1902. (továbbiakban: Orbán, 1902.) 1-73. p.; Helmár, 1909. 25-48. p.; Körner-Nagy, 2004. 48-77. p.; Bodányi, 1911. 14. p.; Pál, 2004. 39. p.; Magyar Törvénytár. 1836-1868. évi törvények. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1896. 572-588. p.; Magyar Törvénytár 1881. évi törvények. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1896. 179-200. p.

<sup>63</sup> Edvi, 1896. 45-50. p.; Siklóssy, 1931. 11-17., 69-88., 109., 117-175., 192-199., 220-234. p.; Pest-Buda építészete az egyesítéskor. Bp. 1973. (továbbiakban: Gerő, 1973.) 48-52. p.; Rados Jenő: Magyar építészettörténet. Bp. 1975. (továbbiakban: Rados, 1975.) 290. p.; Granasztói, 1982. 148. p.; Déry Attila: A Fővárosi Közmunkák Tanácsa (1870-1948). Egy független városrendező hatóság. = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1995. 3. sz. (továbbiakban: Déry, 1995.) 77-88. p.; Hanák, 1988. 20-29., 37. p.; Perényi, 1978. 265., 270-274. p.; Tóth, 1981. 200-201, 211-212. p.; Meggyesi, 1985. 23-24., 41-42. p.; Vadas Ferenc: Városrendezés Budapesten a 19. században. In: Bécs-Budapest. Műszaki haladás és városfejlődés a 19. században. Szerk. Peter Csendes-Sipos András. Budapest-Bécs, 2005. (továbbiakban: Vadas, 2005.) 21-30. p.; Medveczky 187-189. p.; Schorske, 1998. 51. p.; Offenthaler, 2005. a 135-136. p.; Moravánszky, 29-35. p., 196-197. p.; Vörös Károly: Városépítészeti modell Kelet-Európában. = Budapesti Negyed. 1993. 1. sz. (továbbiakban: Vörös, 1993.) 34-40. p.; Fabó Beáta: Építkezés a reprezentáció szolgálatában: középületek és terek. In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk. Gyáni Gábor. Bp., 1998. (továbbiakban: Fabó, 1998.) 168-171. p.; Vörös, 1998. 106-108. p.; Gyáni, 1992. 16-17., 25-31., 50-51. p.; Gyáni, 1998. a 7-17. p.; Gyáni, 2000. 134-149., 202. p.; Gál Éva: A rózsadombi villanegyed kezdetei (1880-90-es évek). In: Az egyesített főváros. Pest, Buda, Óbuda. Szerk. Gyáni Gábor. Bp., 1998. 234-235., 253. p.; Winkler, 1993. 33., 37. p.; Benkes, 1996. 10-27. p.; Körner-Nagy, 2004. 51-53. p.

<sup>64</sup> Wälder József: Indokló jelentés Sopron sz. kir. város általános szabályozási és fejlesztési tervéhez. Sopron, 1906. 1-58. p.; Palóczy, 1906. 5-35. p.; Palóczy, 1909. 1-21. p.; Eperjessy Kálmán: Városaink múltja és jelene. Bp. 1971. 163. p.; Varga, 2002. 367. p.; Filippinyi Gábor – Papp József: A városépítés története 1944-1990. In: Debrecen története. 5. köt. Tanulmányok Debrecen 1944 utáni történetéből. (Debrecen története öt kötetben.) Főszerk: Orosz István. Debrecen, 1997. 85-86. p.; Sági, 1997. 68-69., 73. p.; Bezerédy, 1983. 288., 290. p.; Olajos Csaba: Miskolc második szabályozási terve? Az 1921-es tervpályázat I. díjas terve. In: Levéltári Évkönyv XII-XIII. Miskolc, 2005. 231-250. p.; Dobrossy, 1995. 142. p.; Dobrossy, 2003. 215-217., 228-239. p.; Juhász István: Kecskemét város építéstörténete. Kecskemét, 1998. 74., 163-165. p.; Kubinszky Mihály: Sopron építészete a 20. században. Szeged-Tatabánya, 2003. 25-27. p.; Winkler Gábor: Sopron építészete a 19. században. Bp., 1988. 23, 151-152. p.; Winkler, 1993. 31-34., 40-47. p.; Winkler, 2002. 381-388. p.; Granasztói, 1982. 151. p.; Kunics, 1992. 209. p.; Kunics, 2003. 224-225. p.; Barbarits, 1929. 113., 118. p.; Makoviczky Gyula: Nagykanizsa várostelepülésföldrajza. Városföldrajzi tanulmány. Nagykanizsa, 1934. Geographia Pannonica III. (továbbiakban: Makoviczky, 1934.) 24-26. p.; Fonyódi, 2005. 11-28. p.; Párniczky, 1982. 200-201. p.; Güntner, 1998. 67. p.; Körner-Nagy, 2004. 54-59., 66-67., 74-75., 86-87., 108-109. p.; Perényi, 1978. 277-281. p.; Gaál, 1991. 81-82., 156-191. p.; Pilkhoffer, 2004. 65., 74-78. p.; Egyed, 1997. 238-239. p.

<sup>65</sup> Hamish Frazer: Municipal socialism and social policy. In: The Victorian City. A Reader in British Urban History, 1820-1914. London-New York. 1993. (továbbiakban: Frazer, 1993.) 259., 279-280. p.; Derek Frazer: Urban Politics in Victorian England. Leicester, 1976. (továbbiakban: Frazer, 1976.) 154. p.; Lampard, 1983. 38-39. p.; Krabbe, 1990. 120., 124., 134. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 141-143. p.; Mumford, 1985. 431-432., 441-442. p.; Banks, 1973. 106-107. p.; Ladd, 1990. 48. p.; Sutcliffe, 1995. b 162., 164. p.; Rácz, 1908. 357-358., 378-380. p.; Ripka, 1910. 129-131. p.; Forbáth, 1908.a 256-262. p.; Sipos, 1996. 6-7., 10. p.; Sipos, 1998. a 116. p.

<sup>66</sup> Best, 1973. 397-398. p.; Frazer, 1976. 154-175. p.; Fraser, 1993. 260-264., 272-273. p.; Rácz, 1908. 370. 378-388. p.; Forbáth, 1908.a 256-262. p.; Flinn, 1965. 39. p.; Ripka, 1910. 123-125. p.; Barcza, 1891. 41. p.; Madarassy-Beck Gyula: A városok hitelügye. = VáSZ 1909. (továbbiakban: Madarassy, 1909.) 675. p.

<sup>67</sup> Kearns-Lee-Rogers, 1995. 127-157. p.; Porter, 1999. 119-120. p.; Brockington, 1956. 26-27. p.; Rosen, 1958. 220-224. p.; Fraser, 1993. 259-272. p.; Benevolo, 1994. 182. p.; Cherry, 1996. 14. p.; Schoenwald, 1973. 680. p.; Flinn, 1965. 143-150. p.; Burton, 1907. 3-4. p.; Sipos, 1996. 8. p.; Rácz, 1908. 356., 359., 374., 378., 388-389. p.; Forbáth, 1908.a 252. p.; Ágoston, 1909. 514., 519-531. p.; Ripka, 1910. 124-149. p.

<sup>68</sup> Horst Matzerath: Kommunale Leistungsverwaltung. Zu Bedeutung und politischer Funktion des Begriffs im 19. und 20. Jahrhundert. In: Kommunale Leistungsverwaltung und Stadtentwicklung vom Vormärz bis zur Weimarer Republik. Kiad. Hans Heinrich Blotvogel. Köln-Wien, 1990. 10. p.; Krabbe, 1983. 375-388. p.; Krabbe, 1989. 99-126. p.; Krabbe, 1990. 117-130. p.; Ladd, 1990. 8., 16-20., 48-51. 202-203., 237-238. p.; Witzler, 1990. 70-80., 251-253. p.; Barcza, 1891. 39. p.; Sipos, 1996. 5-9, 163, 206. p.; Ágoston, 1909. 515-517. p.; Ripka, 1910. 127-128., 147. p. Bodányi, 1914. 117. p.; Sztérényi, 1901. 51., 57. p.; Forbáth, 1908.a 253-255. p.; Bodányi, 1911. 53-54. p.

<sup>69</sup> Ripka, 1910. 133-135. p.; Sipos, 1996. 8-9. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 150-157. p.; Offenthaler, 2005. b 193-197. p.; Offenthaler, 2005. c 200-203. p.; Forbáth, 1908.a 259-262. p.; Ságvári, 1980. 55. p.; Forbáth, 1908.b 353-354. p.

<sup>70</sup> A Magyar Korona Országainak Gyáripára az 1898. évben. Vegyészeti ipar. 90, 95-98. p.; Domány, 1898. 93. p.; Sipos, 1996. 5-11., 163-173. p.; Schindler, 1942. 155. p.; Városaink közműveiről. = Városok Lapja (továbbiakban: VÁL) 1916. febr. 19. 479-480. p.; Ripka, 1910. 127., 130. p.; Thirring, 1912. 360-362., 432-435. p.; Székely, 1907. 38-39. p.

<sup>71</sup> ZML Nagykanizsa város iratai 516. dob.; Városaink közműveiről. = VÁL 1916. febr. 19. 479-480. p.; Domány, 1898. 15-20. p.; Székely, 1907. 38-39. p.; Ripka, 1910. 128-132. p., 144-148. p.; Schindler, 1942. 160-171. p.; Fleisz, 1996. 109-110. p.; Vörös, 1998. 142-143. p.; Erdei Gyöngyi: A mintaadó polgármester. Bárczy István beruházási programja (1906-1914). = Budapesti Negyed. Lap a városról. 1995. 3. sz. (továbbiakban: Erdei, 1995.) 102-116. p.; Gyáni, 2000. 186-188., 206. p.; Vadas, 2005. c 184., 188-190. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 154. p.; Sipos, 1996. 163-193. p.

<sup>72</sup> Önkormányzati pénzügyek Angliában. = VÁS 1908. 129-130. p.; Rácz, 1908. 365-366., 371., 378-389. p.; Forbáth, 1908.a 252-262. p.; Flinn, 1965. 39. p.; Ripka, 1910. 123-138. p.; Fraser, 1993. 272-273. p.; Frazer, 1976. 154-175. p.; Barcza, 1891. 41. p.; Krabbe, 1990. 131. p.; Offenthaler, 2005. b 194-197. p.; Witzler, 1995. 70-80., 251-253. p.; Ságvári, 1980. 55. p.; Forbáth, 1908.b 353-354. p.; A világítási üzemek. = VÁL 1910. okt. 8. 424-425. p.; Bodányi, 1911. 110. p.; Madarassy, 1909. 674-676. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 155. p.; Sipos, 1996. 8. p.

<sup>73</sup> Sipos, 1996. 7-8., 105., 130-134. p.; Sipos, 1998. a 116. p.; Madarassy, 1909. 676-677. p.

<sup>74</sup> Önkormányzati pénzügyek Angliában. = VÁS 1908. 129-130. p.; Német városok kölcsönei. = VÁS 1908. 136-137. p.; Bodányi, 1911. 54-55. p.; Madarassy, 1909. 683-697. p.; Rácz, 1908. 361-369. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 150. p.; Witzler, 1990. 77. p.; Sipos, 1996. 7. p.; Offenthaler, 2005. b 194-197. p.; Forbáth, 1908.a 259-262.

p.

<sup>75</sup> Domány, 1898. 15-20. p.; Ripka, 1910. 128-132. p.; Lukács Ödön: Városaink háztartásának rendezése. = VÁS 1909. (továbbiakban: Lukács, 1909.) 472-476. p.; Thirring, 1912. 360-361., 432-434., 440., 578-579. p.; Gyáni, 2000. 175-176. p.; Harrer Ferenc: A városok állami segítségével. = VÁS 1910. (továbbiakban: Harrer, 1910.) 2-7., 29-30. p.; Balla Jenő: Az állami segítése és a rendezett tanácsú városok. = VÁS 1910. (továbbiakban: Balla, 1910.) 116-117. p.; Sipos, 1996. 99., 108-109., 118-125., 163. p.

<sup>76</sup> Lukács, 1909. 467-469. p.; Madarassy, 1909. 678. p.; Sipos, 1996. 96., 105. p.; Thirring, 1912. 52-54., 622-637.

p.

<sup>77</sup> Balla, 1910. 109-121. p.; Lukács, 1909. 457-485. p.; Lukács Ödön: A magyar városok vagyona és tartozása. = VÁL 1909. jún. 26. 2-3. p.; Kmety, 1902. 91. p.; Breinich, 1996. 85-111. p.; Harrer, 1910. 1-16., 29-30. p.; Madarassy, 1909. 678-697., 701. 705-709., 725-726. p.; Rácz, 1908. 362. p.; Lukács, 1909. 460-464. p.; Thirring, 1912. 52-54., 601-621. p.; Ripka, 1910. 122-123. p.; Csizmadia Andor: A magyar városi jog. Reformtörekvések a magyar városi közigazgatásban. Kolozsvár, 1941. 178-186. p.; Tóth, 1995. 200-201. p.; Csurgai, 2002. 297. p.; Egyed, 1997. 237-238. p.; Fleisz, 1996., 57. p.; Sipos, 1996. 95-96., 105., 130-148. p.; Vörös, 1998. 142-145. p.; Erdei, 1995. 100-102. p.; Gyáni, 2000. 175-188. p.; Vadas, 2005. c 184. p.; Tomka Béla: A magyarországi pénzügyek rövid története (1836-1947). Bp. 1996. (továbbiakban: Tomka, 1996.) 37-41. p.; Az államsegély városi világításban. = V 1910. jan. 1. 1. p.; Szombathely a városi politikában. = V 1910. jan. 14. 3. p.

<sup>78</sup> Simson 1983. 434., 438. p.; Sutcliffe, 1983. 457-458., 467. p.; Ladd, 1990. 7-10. p.

<sup>79</sup> Gaál, 1991. 365. p.; Schindler, 1942. 160-171. p.; A Magyar Korona Országainak Gyáripára az 1898. évben. Vegyészeti ipar. 90, 95-98. p.; Thirring, 1912. 435., 440-441. p.; Granasztói, 1982. 153. p.; Gyáni, 2000. 156. p.; Párniczky, 1982. 204-205. p.; Bodányi, 1911. 111. p.; Bodányi, 1913. 23. p.; Bodányi, 1914. 126. p.; Pilkhoffer, 2004. 71., 82. p.

<sup>80</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1884.; Beluszky Pál: A modernizáció területi differenciái a századelő Magyarországn. In: „... Ahol a határ elválaszt” Trianon és következményei a Kárpát-medencében. Szerk. Pásztor Cecília. Ballasgyarmat-Várpálya, 2002. (továbbiakban: Beluszky, 2002.) 15., 22-30. p.; Gál Zoltán: A magyarországi városhálózat vizsgálata a banki betétforgalom alapján 1910-ben. In: Köfállal, sárpalánkkal... Várostarténeti tanulmányok. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 7.) Debrecen, 1997. (továbbiakban: Gál, 1997.) 50. p.; Barcza, 1891. 37. p.; Dobrossy, 2003. 274. p.; Éhen Gyula. = V 1898. júl. 17. 7. p.; Tóth, 1995. 199-207. p.; Pál, 2003. 432-437. p.; Pál, 2004. 42-44. p.; Erdei, 1995. 97-116. p.; Vörös, 1998. 141-142. p.; Gyáni, 2000. 185-188. p.; Pilkhoffer, 2004. 64-65. p.

<sup>81</sup> A Magyar Városok Országos Kongresszusa tevékenységének köszönhetően a kiváló statisztikus, *Thirring Gusztáv* szerkesztésében 1912-ben napvilágot látott „A magyar városok statisztikai évkönyve” című kötet, amely adatsoraival komplex képet ad a korabeli magyar városhálózatról, a települések demográfiai helyzetéről, gazdaságáról, pénzügyi állapotáról, az egészségügyi, szociális és kulturális kérdésekről. A kötetnek köszönhetően rendelkezésre áll egy olyan egységes szemléletű, részletekbe menő, nagyjából hiánytalan adatsor, amely alkalmas a magyar városok infrastrukturális fejlettségének összehasonlító vizsgálatára is. A túlnyomórészt 1908-ból származó adatok lehetőséget teremtenek arra, hogy a dualizmus időszakában lezajlott urbanizációs fejlődés eredményeit (ha nem is végeredményét) egy adott időmetszetben minden város esetében szinkronban tanulmányozhassuk. Az infrastruktúra területére vonatkozóan az adatsorok feldolgozására, a városok eredményeinek összevetésére eddig még nem került sor. A Függelék 1. számú táblázata ezt a hiányt igyekszik pótolni. A táblázat minden sora áttekinthető képet ad egy-egy város teljes műszaki infrastruktúrájáról. A sorokat összevetve párhuzamosan szemlélhetőek az egyes városok közötti fejlettségi különbségek. Végezetül a különböző infrastrukturális elemekhez rendelt pontrendszer segítségével számszerűsíthető formában is összehasonlíthatóvá válik a települések teljesítménye, lehetővé téve az eltérő infrastrukturális fejlettségi

szintek következtében kialakult városhierarchia rekonstrukcióját. A táblázat a települési infrastruktúra hét területét: a csatornázás, vízvezeték, közvilágítás-energiaszolgáltatás, tömegközlekedés, útburkolat, járdaburkolat és telefonhálózat előfordulását vizsgálja, a 137 magyar város esetében (4-10. főoszlop). A gondolatjellel kihúzott rovat a megfelelő infrastrukturális elem hiányát, míg a szám feltüntetése annak meglétét jelzi. A táblázat minden aloszlophoz meghatározott szám, illetve pontérték van rendelve. A kezdetlegesebb infrastrukturális elemek 1 pontot, a közepes fejlettségi szintűek 2 pontot érnek, a legkorszerűbb elemek megjelenéséért 4 pont lett számításba véve. Ha az egyes közművezetékek teljes egészében behálózták a települést (erre vonatkozó adatok csak a csatornázás és a vízvezeték esetében állnak rendelkezésre), az érintett városok két kiegészítő pontot kaptak. További egy kiegészítő pont járt azért, ha a közművek városi tulajdonban voltak, mert ez az esetek többségében magasabb szolgáltatási színvonalat eredményezett. Mivel egy adott településen a korszerű elemek megjelenése után is tovább élhettek még egy ideig a hagyományos infrastrukturális intézmények (pl. a gázüzemű közvilágítás mellett a petróleumlámpák, vagy villamos esetén az omnibusz), kategóriánként (főoszloponként) csak egy, természetesen a magasabb pontérték került beszámításra. (A tömegközlekedés esetén a villamos közúti vasúton túl a földalatti vasút megléte esetén további 4 pont járt.) A település összpontszámának kiszámításához figyelembe vett számadatok félkövér betűtípussal szedettek. A települések összesített pontszámai az utolsó oszlopban láthatók, az első oszlopban szereplő sorszámok az infrastrukturális fejlettség szerint felállítható hierarchiát, rangsort jelzik. A második oszlop az infrastrukturális színvonalnak megfelelően felállított hat kategória valamelyikébe történt besorolást tünteti fel, római számmal.; Thirring, 1912. 360-362., 380-381., 414-425., 429-430., 434-442.

<sup>82</sup> Beluszky-Győri, 2005. 214-215. p.; Beluszky, 2002. 22-30. p.; Orbán, 1902. 19. p.

<sup>83</sup> Thirring, 1912. 52-57.p.; MSÉ. 1894. Bp., 1895. 21.p.; Éhen, 1897. 36.p.; Kovacsics, 1993. 307. p.

<sup>84</sup> Vas megye 1870-ik évi népszámlálásának eredménye. Szombathely, 1871. 4. p.; A Magyar Korona Országában az 1881. év elején végrehajtott népszámlálás főbb eredményei megyék és községek szerint. Bp., 1882. 354. p.; Szombathely fejlődése. = V 1901. jan. 20. 5. p.; A népszámlálás eredménye. = V 1901. jan. 20. 7. p.; Éhen Gyula: Öt év Szombathely rend. tan. város fejlődésének történetéből kapcsolatban az 1900. évi zárószámadásokkal. Szombathely, 1901. (továbbiakban: Éhen, 1901.) 4. p.; Az egyéb statisztikai kiadványok 1869-re vonatkozóan nem a valós lakosság számot adják meg, hanem az 1885-ben csatlakozott Óperint és Szentmárton több mint 2000 fős lakosságával együtt, visszavetítve a korábbi évekre. Lsd. Kovacsics, 1993. 307. p., Thirring, 1912. 53. p.

<sup>85</sup> Kovács Tibor: A városi növekedés és a városkörnyéki népességtömörülés folyamatának vizsgálata Szombathely példáján. = Területi Statisztika. 1972. 6. sz. 631. p.; Thirring, 1912. 52-54. p.; MSÉ. 1901. Bp., 1902. 13.p.; MSÉ. 1905. Bp., 1906. 13-14. p.; MSÉ. 1914. Bp., 1916. 8-10. p.; A népszámlálás eredménye. = V 1901. jan. 18. 5. p.; VaML Szombathely város (továbbiakban: SZV) Képviselő-testületének iratai. Közgyűlési (továbbiakban: Közgy.) jegyzőkönyvek (továbbiakban: jkv.) 56/b/1885.

<sup>86</sup> Vas megye 1870-ik évi népszámlálásának eredménye. Szombathely, 1871. 4. p.; A Magyar Korona Országában az 1881. év elején végrehajtott népszámlálás főbb eredményei megyék és községek szerint. Bp., 1882. 354. p.; Szombathely fejlődése. = V 1901. jan. 20. 5. p.; A népszámlálás eredménye. = V 1901. jan. 20. 7. p. Az egyéb statisztikai kiadványok 1869-re vonatkozóan nem a valós lakosság számot adják meg, hanem az 1885-ben csatlakozott Óperin és Szentmárton több mint 2000 fős lakosságával együtt, visszavetítve a korábbi évekre. Lsd. Kovacsics, 1993. 307. p., Thirring, 1912. 53. p.

<sup>87</sup> Vasvármegye népessége. = V 1901. ápr. 26. 5. p., Szabó Gábor: Szombathely népesedési folyamatai a dualizmus korában. Kézirat. Szombathely, 2006. 2-3., 8. p.

<sup>88</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1887., 3/1889., 6/1890., 1/1891., 2/1893., 63/1912., 225/1913., 245/1913., 75/1915., 20/1918., 158/1918.

<sup>89</sup> Thirring, 1912. 52-54. p.; Czoch Gábor-Szabó Gábor-Zsinka László: Változások a magyar város- és településrendszerben 1784 és 1910 között. In: Kőfallal, sárpalánkkal... Várostörténeti tanulmányok. (Rendi társadalom – Polgári társadalom; 7.) Debrecen, 1997. 41. p.

<sup>90</sup> Vas megye 1870-ik évi népszámlálásának eredménye. Szombathely, 1871. 4. p.; A Magyar Korona Országában az 1881. év elején végrehajtott népszámlálás főbb eredményei megyék és községek szerint. Bp., 1882. 354. p.; Szombathely fejlődése. = V 1901. jan. 20. 5. p.; A népszámlálás eredménye. = V 1901. jan. 20. 7. p. Az egyéb statisztikai kiadványok 1869-re vonatkozóan nem a valós lakosság számot adják meg, hanem az 1885-ben csatlakozott Óperin és Szentmárton több mint 2000 fős lakosságával együtt, visszavetítve a korábbi évekre. Lsd. Kovacsics, 1993. 307. p., Thirring, 1912. 53. p.

<sup>91</sup> Bácskai, 1988. 22., 25., 30., 48-51., 197. p., Tilcsik György: Szombathely kereskedelmi szerepe és jelentősége a reformkorban. In: Korall 2003. 11-12. p. (továbbiakban: Tilcsik, 2003.) 111-125. p.

<sup>92</sup> Tilcsik 2003. 125-127., 131., 133. p.

<sup>93</sup> Kárpáti Kelemen: Szombathely-Savaria Rend. Tanácsu Város Monographiája. II. rész. Szombathely, 1894. (továbbiakban: Kárpáti, 1894.) 483-528. p.; Vasvármegye. Balogh Gyula et al. (Magyarország Vármegyéi és városai; 3.) Bp. 1898. (továbbiakban: Balogh, 1898.) 442-444., 449., 466-467. p.; Brenner, 1959, 142-147. p.; Beluszky-Győri, 2005. 60. p.; Erdősi, 1984. 58. p.; Csendes, 2005.a 7. p.; Csapó Tamás-Kocsi Zsolt: Szombathely településföldrajza. Szombathely, 2006. (továbbiakban: Csapó-Kocsis, 2006.) 20. p.; Éhen Gyula: Vas vármegye

- földrajza. Szombathely, 2006. (továbbiakban: Csapó-Kocsis, 2006.) 20. p.; Éhen Gyula: Vas vármegye közgazdasági leírása. Bp. 1905. (továbbiakban: Éhen, 1905.) 1., 35-44. p.; Katus László: A tőkés gazdaság fejlődése a kiegyezés után. In: Magyarország története, 1848-1890. Főszerk. Kovács Endre. Bp. 1979. (továbbiakban: Katus, 1979.) 931. p. (Magyarország története tíz kötetben; 6/2.); Frisnyák Zsuzsa: A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. In: A Közlekedési Múzeum Évkönyve XIII. 2001-2002. Bp., 2003. 314. p.; Gyáni, 2000. 149. p.; Thirring, 1912. 363-369. p.; VaML Vasvármegye Alispánjának iratai. (továbbiakban: Alisp.) Közig. ir. VI. 100/1881; VaML SZV Közgy. jkv. 16/1877.; A város virilistái. = V 1902. okt. 17. 3. p.
- <sup>94</sup> Kárpáti, 1894. 486-528. p.; Balogh, 1898. 455-474. p.; Bodányi, 1910. 202-221. p.; Éhen, 1905, 33-37. p.; Brenner, 1959. 147-148. p.; Thirring, 1912. 300-301. p., Szombathelyi benzinmotorok. = V 1901. máj. 19. 7. p.; Alapítási tervezet a Mayer-féle r.t. ügyében. = V 1902. jan. 26. 4.p.
- <sup>95</sup> Balogh, 1898. 469., 473. p.; Éhen, 1905. 42. p.; Brenner, 1959. 149. p.; Az osztrák-magyar bankfiók. = V 1900. szept. 16. 6. p.; Gál Zoltán: A magyarországi városhálózat pénzügyi funkciói a századfordulón. A kandidátusi értekezés tézisei. Pécs, 1997. 12-15. p.; Gál, 1997. 61-65. p.
- <sup>96</sup> Thirring, 1912. 132-133. p.
- <sup>97</sup> Thirring, 1912. 132. p.
- <sup>98</sup> Gyáni, 1995.b 10. p.; Beluszky, 1990. 102., 114., 118. p.; Beluszky-Győri, 2005. 151., 199. p.
- <sup>99</sup> Tilcsik 2003. 111., 125-127., 131., 133. p.
- <sup>100</sup> Granasztói, 1982. 147. p.; Brenner, 1959, 142-146. p.; Beluszky-Győri, 2005. 60. p.; Erdősi, 1984. 58. p.; Makoviczky, 1934. 26. p.; Csenedes, 2005.a 7. p.; Csapó-Kocsis, 2006. 20. p.; Thirring, 1912. 371. p.
- <sup>101</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 16/1877.
- <sup>102</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 112/1910.; A népszámlálás eredménye. = V 1901. jan. 18. 5. p.
- <sup>103</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 10/1864.
- <sup>104</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 16/1877., 46/1894., 55, 140/1904., 1908. dec. 29.-i közgy.; 67/1909., 10/1910., 79/1911., 101/1912.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1905.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.; A városok nagygyűléséről. = V 1904. máj. 17. 2. p.; A városi párt. = V 1909. jan. 8. 1. p.; A polgári párt értekezlete. = V 1909. márc. 21. 9. p.; A városi főmérnök választás. = V 1909. márc. 25. 2. p.; A polgári párt sorsa. = V 1909. márc. 28. 5. p.; Szombathely a városok egyesületében. = V 1909. máj. 14. 4. p.; Szilágyi István: Szombathely városépítés- és építészettörténete a dualizmus korában. Szombathely, 2005. (továbbiakban: Szilágyi, 2005.) 18-19. p.
- <sup>105</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 154/1918.
- <sup>106</sup> Kárpáti, 1894. 247. p.
- <sup>107</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 7/1868.
- <sup>108</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 10/1868.; Tanácskozmányi jegyzőkönyv. = VL 1868. febr.12. 2. p.; Felhívás. = VL 1868. márc. 4. 1. p.
- <sup>109</sup> Vasmegye közönségének felirata. = VL 1868. márc. 11. 2. p.
- <sup>110</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 15/1868., 21/1868., 7/1869.
- <sup>111</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 61/1885., 73/1885., 1/1886.
- <sup>112</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 46/1886.
- <sup>113</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 66/1886.
- <sup>114</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 12/1889.
- <sup>115</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 40/1889.; Munkára fel! = V 1889. febr. 10. 1. p.; Értekezlet a pozsony-szombathelyi vasút tárgyában. = V 1889. febr. 10. 2. p.
- <sup>116</sup> Szombathely r. t. város rendkívüli közgyűlése f. hó 19-én. = V 1889. febr. 24. 6. p.
- <sup>117</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 6, 28., 88/1890., 94/1891.; Örömmel értesülünk. = V 1889. febr. 17. 2. p.; Vasvármegye és Szombathely város küldöttsége Budapesten. = V 1889. márc. 3. 5. p.; Horváth Boldizsár. = V 1889. márc. 10. 2. p.; A pozsony-szombathelyi vasút megnyitása. = V 1891. nov. 11. 1. p.
- <sup>118</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 119/1888., 96/1898., 130/1901., 82/1906., 117/1911., 103/1912., 150/1913., 50/1914.
- <sup>119</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 40/1889.; Munkára fel! = V 1889. febr. 10. 1. p.; Értekezlet a pozsony-szombathelyi vasút tárgyában. = V 1889. febr. 10. 2. p.
- <sup>120</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 35/1870.; 7/1872., 81/1873.
- <sup>121</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 69/1879., 64/1881., 13/1883., 1885. júl. 28. napirend előtt felszólalás, 73/1885., 87/1888., 67/1889., 10/1890.; Kárpáti, 1894. 304-307. p.; Katona Attila: Fordulat a várospolitikában Szombathelyen, 1885-ben. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények (továbbiakban: VHHK) 2006. 2. sz. (továbbiakban: Katona, 2006. b) 74-75. p.; Körner-Nagy, 2004. 49. p.
- <sup>122</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 38/1893., 62/1894., 9, 39, 48, 57, 78/1896., 75, 88/1897., 2, 82/1899., 19, 117/1901.
- <sup>123</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 32/1903., 44, 139/1904., 27, 89/1908., 48/1912.
- <sup>124</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 26/1890.
- <sup>125</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1, 4, 94/1876., 43/1880., 46, 53/1889., 5, 6, 15, 26/1890.; A királyi tábla ügyéhez. = V 1890. febr. 2. 2. p.; Helyi érdekek harcza. = V 1890. febr. 9. 1. p.; Kárpáti, 1894. 303. p.

- <sup>126</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 39, 81/1890., 96/1891.
- <sup>127</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 68/1888.
- <sup>128</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 3/1889.
- <sup>129</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 12/1889.; Vasvármegye törvényhatóságának közgyűlése. = V 1889. febr. 24. 2. p.
- <sup>130</sup> Vasvármegye és Szombathely város küldöttsége Budapesten. = V 1889. márc. 3. 5. p.
- <sup>131</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 65/1893.
- <sup>132</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 85/1893.
- <sup>133</sup> Szombathely feltámadott! = V 1894. febr. 18. 1. p.
- <sup>134</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 85/1893., 3, 24, 25, 38/1894., 73/1895., 32/1913., 179/1918.
- <sup>135</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 42/1891., 74/1905., 88, 91, 92, 102/1907., 139/1910., 222/1912.; Kárpáti, 1894. 297. p.
- <sup>136</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 58/1869., 38/1873.; 25/1874.
- <sup>137</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 11/1872.
- <sup>138</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25, 26, 50, 64, 65/1886.; Kárpáti, 1894. 267-268. p.
- <sup>139</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 23/1891., 33/1893., 37/1894.
- <sup>140</sup> Iskoláink túltömöttsége. = V 1891. szept. 13. 1. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 26, 27/1891., 105/1896., 33/1897., 114, 115/1898., 126/1899., 100/1900., 113/1901., 32-33/1902., 135, 147/1903., 42, 43/1904., 103/1905., 39, 83/1907., 36/1908., 62/1908., 59/1909., 93/1909.
- <sup>141</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 128/1909., 115/1910., 5, 42, 119, 253/1912., 210/1913., 42, 44/1914., 12, 51., 108/1916., 28, 76, 155, 133/1917., 96/1918.
- <sup>142</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 95., 120, 145, 199, 221/1912., 96/1914.
- <sup>143</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 97/1875., 56, 59/1877., 22/1878., 75/1897., 22, 79, 152/1899., 59, 60/1900., 3, 5, 162/1904., 48/1905., 36/1907., 4, 10, 111/1908., 26, 135/1909., 218/1910., 14, 69, 179/1911., 81/1914., 40/1915., 78, 109/1916.
- <sup>144</sup> Fodor, 1995. 163. p.; Körner-Nagy, 2004. 48. p.; Szombathely, mint gyárváros. = V 1901. dec. 15. 1. p.
- <sup>145</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 8, 13/1872.
- <sup>146</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 43/1894., 63, 100/1896.
- <sup>147</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 2, 85/1893.
- <sup>148</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 70/1899.; Szombathely, mint gyárváros. = V 1901. dec. 15. 1. p.; Az első szövöszék. = V 1900. jan. 25. 1. p.; Bodányi, 1910. 216. p.
- <sup>149</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 118/1899., 30/1900., 6, 47/1901.; Emlékirat a szombathelyi kamara ügyében. = V 1896. márc. 8. 2. p.
- <sup>150</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1901. dec. 21. dr. Engel Sámuel ügyvéd napirend előtti felszólalása
- <sup>151</sup> Szombathely, mint gyárváros. = V 1901. dec. 15. 1. p.; Éhen Gyula. = V 1901. dec. 15. 6. p.; Felhívás a pénzügy-  
zetekhez. = V 1901. dec. 16. 1. p.; A Mayer-gyár. = V 1901. dec. 25. 5. p.; Alapítási tervezet a Mayer-féle r. t. ügyé-  
ben. = V 1902. jan. 26. 4. p.; A Mayer-gyár részvényeseinek statisztikája. = V 1902. márc. 16. 6. p.
- <sup>152</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 85/1901., 11, 132/1906., 11/1908., 74/1909., 3, 105., 135/1910., 5/1911., 48/1914.
- <sup>153</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 16/1877.; Bauer Jenő: Éhen Gyula és kora. Szombathely, 1934. (továbbiakban: Bauer,  
1934.) 68-70. p.; Az osztrák-magyar bankfiók. = V 1900. szept. 16. 6. p.
- <sup>154</sup> Katona, 2006. b 79. p.
- <sup>155</sup> Vasvármegye és Szombathely város küldöttsége Budapesten. = V 1889. márc. 3. 5. p.
- <sup>156</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 46/1879., 1885. júl. 28. napirend előtt felszólalás, 56/b/1885., 50/1886., 87/1888., 6,  
26/1890., 23/1894., 63/1897.
- <sup>157</sup> Az 1870-es évek végén, 1880-as évek elején a megye megakadályozta a pótdadó emelésére, a fejlesztésre fordítha-  
tó bevételek növelésére irányuló városi törekvéseket. V. ö. VaML SZV Közgy. jkv. 75, 92, 93/1878., 64/1879., 11,  
26, 45/1880., 10/1881., 56/1881, 32, 77, 130/1882., 28/1893.; Katona Attila: Fordulat a várospolitikában Szombat-  
helyen, 1885-ben. I. rész. = VHHK 2006. 1. sz. (továbbiakban: Katona, 2006. a) 52. p.
- <sup>158</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 150/1899.
- <sup>159</sup> Szombathely. = VL 1884. aug. 3. 1. p.; Katona, 2006. a 67-68. p.
- <sup>160</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 46/1894.
- <sup>161</sup> Éhen Gyula: A városok. 2. köt. Szombathely, 1903. (továbbiakban: Éhen, 1903.) 528. p.
- <sup>162</sup> Egy egyszerű adásvételi szerződés lebonyolítása is hosszadalmas eljárássá változott, ami rontotta a város tárgya-  
lási pozícióit, csökkentette a városi ingatlanok értékesítési árát. A közcélú kisajátítások esetében még súlyosabb  
károk érték a városokat, a megyei jóváhagyási rendszer következtében gyakran évekig elhúzódó procedúra miatt.  
Mire a kisajátítási eljárás végeztével megállapították e telkek vételárát, a város által kiszemelt telek és környéke az  
eltelt hosszú időszak alatt felértékelődött, s a városnak ezt a megemelt árat kellett megváltásként kifizetnie. Egy di-  
namikusan fejlődő városban előálló közművesítési programok és középítkezések adásvételek, kölcsönfelvételek és  
egyéb szerződéses ügyletek hatalmas tömegének gyors lebonyolítását követelték volna meg. v.ö. Éhen, 1903. 528-  
535. p.



- <sup>163</sup> Éhen, 1903. 532. p.
- <sup>164</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1907.
- <sup>165</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1907. nov. 28. napirend előtt polgármesteri felszólalás
- <sup>166</sup> Pölöskei Ferenc: A rendezett tanácsú városok kialakítása Magyarországon a polgári korban. In: Társadalomtörténeti tanulmányok a közeli és a régmúltból. Emlékkönyv Székely György 70. születésnapjára. Szerk. Sz. Jónás Ilona. Bp. 1994. 178. p.
- <sup>167</sup> Szombathely város-törvényhatóság. = V 1907. nov. 29. 2. p.
- <sup>168</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 126/1907., Szombathely-törvényhatóság. = V 1907. nov. 28. 1. p.
- <sup>169</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 159/1907., 80, 150/1908.; Szombathely törvényhatóság. = V 1908. szept. 19. 1. p.
- <sup>170</sup> Városi ügyek. = V 1895. máj. 26. 3. p.
- <sup>171</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 15/1868., 21/1868., 7/1869., 18/1901., 132/1901.; Bodányi, 1910. 20. p.
- <sup>172</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 2/1867., 113/1898.; Horváth Boldizsár. = V 1889. márc. 10. 2. p.; Bodányi, 1910. 20. p.
- <sup>173</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 6/1886.
- <sup>174</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 15/1868., 21/1868., 7/1869., 16/1877., 18/1901., 132/1901.; Bodányi, 1910. 20. p.
- <sup>175</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 47/1875.
- <sup>176</sup> VaML SZV Közgy. 46/1879., 1885. júl. 28. napirend előtt felszólalás, 56/b/1885., 50/1886., 87/1888., 1899. február 23. napirend előtti felszólalás, 6, 26/1890., 23/1894., 39/1896., 63/1897., 100/1901., 95., 120, 145, 199, 221/1912., 96/1914.; Bodányi, 1910. 20. p.
- <sup>177</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 23/1894.
- <sup>178</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 141/1911., 95, 186/1912.
- <sup>179</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 23/1894.
- <sup>180</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.; VaML SZV Közgy. jkv. 1897. nov. 9. napirend előtti polgármesteri felszólalás.; A városi utzakövezéshez. = V 1897. aug. 12. 4.p.; Az utzakövezés ügye. = V 1897. aug. 26. 7.p.; Bodányi, 1910. 39. p.; Sipos, 1996. 40, 66. p.
- <sup>181</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 31, 58, 61, 76, 79/1867., 7, 10, 21, 40/1868., 7, 17, 25, 49/1869., 4, 8, 18, 19, 43, 51/1870., 4/1871.
- <sup>182</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1872.
- <sup>183</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 17, 53, 67/1872., 16, 27, 30, 31, 43, 68, 93/1873., 1, 39, 37, 41, 60/1874., 16, 62, 72/1877., 16, 28/1878.
- <sup>184</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 34, 75, 83/1878., 46, 48, 60, 68, 74/1879., 25, 48, 51, 56/1881., 77, 116/1882., 3, 43, 111/1883., 7, 86/1884., 7/1885.
- <sup>185</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 22, 37, 38, 39, 55, 57, 61, 64, 73, 85, 89, 91/1885., 1, 11, 12, 23, 30, 32, 36, 50, 52, 64, 65, 91/1886., 1, 7, 63/1887.; Városi ellenzék. = V 1901. márc. 29. 2. p.; Katona, 2006. b 78. p.
- <sup>186</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 33, 34, 37, 39/1885.; 67, 68, 69/1887., 33, 86/1888., 3, 46/1889., 22/1894.; Sár. = VL 1887. nov. 10. 2. p.
- <sup>187</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 12, 14, 21, 112, 119, 124/1888., 3, 11, 59, 67, 92/1889., 6, 8, 30, 73/1890.; 1, 23, 26, 42, 98, 106/1891.
- <sup>188</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 31, 32/1892.; Szombathely közállapotai. = V 1893. júl. 2. 1. p.; Viharos városi közgyűlés. = V 1892. ápr. 3. 1. p.; Legujabb. = V 1892. ápr. 10. 2. p.; Városi ellenzék. = V 1901. márc. 29. 2. p.
- <sup>189</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 34, 40, 72/1892., 2, 28, 33, 38, 53, 56, 65/1893., 23, 62/1894.; Az új polgármester. = V 1892. máj. 29. 1. p.; Járdáink állapota. = V 1893. máj. 14. 2. p.; Szombathely közállapotai. = V 1893. júl. 2. 1. p.; A visszahatás. = V 1893. júl. 20. 2. p.; Szerencsés Szombathely! = V 1893. okt. 8. 1. p.
- <sup>190</sup> Szombathely közállapotai. = V 1893. júl. 2. 1. p.
- <sup>191</sup> Kemény szavak. = V 1893. okt. 15. 1. p.
- <sup>192</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 74/1895.; Dr. Török Sándor polgármester lemondott. = V 1895. szept. 5. 1. p.
- <sup>193</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1895. november 14.-i közgy.; A jövőendő igényei. = V 1895. szept. 26. 2. p.; A kövezetvám és Szombathely. = V 1896. máj. 28. 1. p.; A haladó város. = V 1896. márc. 12. 1. p.
- <sup>194</sup> A haladó város. = V 1896. márc. 12. 1. p.
- <sup>195</sup> A karicsi híd történetéhez. = V 1897. júl. 8. 2. p.; Városunk új parkja. = 1898. febr. 27. 2. p.; Vizvezetékünk. = V 1899. jan. 1. 9.p.
- <sup>196</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 63/1896., 70, 118/1899., 30, 67, 99, 142/1900., 3, 6, 24, 47/1901.
- <sup>197</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1902. május 3. Éhen Gyula polgármester lemondása 40/1902.; A vízvezeték ellen. = V 1898. máj. 15. 6. p.; Szombathely jövője. = V 1898. máj. 29. 4. p.; Város és polgármester. = V 1898. júl. 17. 1. p.; Városi közgyűlés. = V 1898. aug. 28. 3. p.; Denunciáljunk! = V 1898. szept. 8. 1. p.; Vizvezetékünk. = V 1898. szept. 8. 2. p.; Városi ellenzék. = V 1901. márc. 29. 2. p.; Apróságok a városi autonomia köréből. = V 1901. máj. 5. 2. p.; A város jövőjéről. = V 1901. jún. 16. 1. p.; Ki lesz a polgármester? = V 1901. okt. 14. 1. p.; A bucsuzó közgyűlés. = V 1902. máj. 4. 3. p.
- <sup>198</sup> Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.

- <sup>199</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1895. aug. 10. Brenner Tóbiás napirend előtti felszólalása, 88/1895., 1902. júl. 12.-i közgy. Brenner Tóbiás polgármester programbeszéde; 50/1902., 33, 35, 95/1903., 22, 47/1905., 2, 43, 78, 80, 135/1904., 39/1907., 2,028, 59/1909.; Ki lesz a polgármester? = V 1901. okt. 14. 1. p.
- <sup>200</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1908. dec. 29.-i közgy.; A városi párt. = V 1909. jan. 8. 1. p.; A polgári párt értekezlete. = V 1909. márc. 21. 9. p.; A városi főmérnök választás. = V 1909. márc. 25. 2. p.; A polgári párt sorsa. = V 1909. márc. 28. 5. p.
- <sup>201</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 74/1914.
- <sup>202</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1914. május 20.-i közgy.
- <sup>203</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 111/1914., 31, 32, 36/1915., 1915. dec. 18. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 150/1917., 1917. okt. 4. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 154/1917., 67-92, 154/1918.
- <sup>204</sup> Csapó-Kocsis, 2006. 17. p.
- <sup>205</sup> Brenner, 1959, 136., 158. p.; Tóth János: Szombathely város fejlődésének rövid története. = Magyar Építőművészet. 1943. szept. (továbbiakban: Tóth, 1943.) 199. p.; Károlyi Antal-Szentlélek Tihamér: Szombathely városképi-műemlékei. Bp. 1967. (továbbiakban: Károlyi-Szentlélek, 1967.) 56., 68-69. p.; Csapó-Kocsis, 2006. 15-19., 28. p.; Heckenast János: Szombathely város rendezési terve. = VSZ 1964. 4. sz. (továbbiakban: Heckenast, 1964.) 493.p., Horváth Ferenc: Szombathely harmadik városrendezési terve. I. rész. = VSZ 1969. 4. sz. (továbbiakban: Horváth, 1969.) 590. p.
- <sup>206</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 118/1900.; Egy szó a maga idejében. = VL 1870. jún. 12. 1. p.; Városunk lakásviszonyairól. = VL 1878. aug. 22. 1. p.; Utcanyitási mozgalom. = V 1897. jún. 24. 6. p.
- <sup>207</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 140/1904., 98/1907.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1905.; Építkezéseink. = VL 1873. máj. 4. 1. p.; Brenner, 1959, 136., 158., 174. p.; Tóth, 1943. 199. p.; Csapó-Kocsis, 2006. 15-19., 28. p.
- <sup>208</sup> VaML Térképtár. Szombathely térkép 1862, 1880., 1893, 1904.; Brenner, 1959, 179-180. p.; Heckenast, 1964. 497. p.; Károlyi-Szentlélek, 1967. 86-87. p.
- <sup>209</sup> VaML Szombathely Város Mérnöki Hivatalának iratai. (továbbiakban: SZVMH) Igazgatási iratok. (továbbiakban: Ig. ir.) 442/1910.; VaML Térképtár. Szombathely térkép 1904.; Szabó Gábor: Demográfiai változások és urbanizációs folyamatok a dualizmus kori Szombathelyen. In: VHHK 1996. 2. sz. 29-30. p.; Kalocsai Péter: Az Éhen-telep, egy vasutas munkástelep létesítése. In: „Alkotni, teremteni kell” Éhen Gyula emlékezete. Szerk. Köbölkuti Katalin. Szombathely, 2004. (továbbiakban: Kalocsai, 2004.) 82-87. p.; Melega Miklós: Éhen Gyula lakóháza(i). (Pontosítások egy évforduló apropóján) = VSZ 2002. 3. sz. 398-404. p.; Melega Miklós: “Szombathely Andrassy útja.” A Széll Kálmán utca története a dualizmus korában. In: Egy emberöltő Kőszeg szabad királyi város levéltárában. Tanulmányok Bariska István 60. születésnapjára. Szerk. Mayer László, Tilcsik György. Szombathely, 2003. 455-483. p.; Melega Miklós: A szombathelyi Fő téri házak építéstörténete a dualizmus korában. In: Előadások Vas megye történetéről. IV. Szerk. Mayer László, Tilcsik György. Szombathely, 2004. 447-470. p. (Archivum Comitatus Castriferrei; 1.)
- <sup>210</sup> Szilágyi, 2005. 45-84. p.
- <sup>211</sup> Kalocsai, 2004. 77-114. p.
- <sup>212</sup> Thirring, 1912. 22-23. p.
- <sup>213</sup> Thirring, 1912. 20-23. p.
- <sup>214</sup> Egy szó a maga idejében. = VL 1870. jún. 12. 1. p.; Városunk lakásviszonyairól. = VL 1878. aug. 22. 1. p.; Pilkhoffer, 2004. 92-94. p.
- <sup>215</sup> Építkezések Szombathelyen. = V 1895. júl. 21. 4. p.
- <sup>216</sup> Katus László: Magyarország gazdasági fejlődése, 1890-1914. In: Magyarország története, 1890-1918. Főszerk. Hanák Péter. Bp. 1978. (továbbiakban: Katus, 1978.) 264-265. p. (Magyarország története tíz kötetben; 7/1.); Pilkhoffer, 2004. 92-94. p.
- <sup>217</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 86/1897.; VaML SZVMH Ig. ir. 1. dob. Építési nyilvántartó 1899-1905, 1910-1912.; Szombathely forgalma. = V 1896. szept. 26. 3. p.; Nincs építkezés. = V 1908. febr. 27. 4. p.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.; Katus, 1978. 264-265. p.; Katus, 1979. 927-932. p.; Pilkhoffer, 2004. 114.p.
- <sup>218</sup> Építkezések a múlt évben. = V 1901. febr. 3. 3. p.
- <sup>219</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1887., 6/1890., 1/1891., 2/1893., 1897. jan. 9-i közgy. napirend előtt; VaML SZVMH Ig. ir. 1. dob. Építési nyilvántartó 1899-1905, 1910-1912.; Hogyan épül Szombathely? = V 1896. dec. 6. 8. p.; Hogyan épül Szombathely. = V 1898. jan. 16. 6. p.; Szombathely r. t. város polgármesterének jelentése. = V 1889. jan. 6. 4. p.; Szombathely város építkezése. = V 1898. nov. 10. 5. p.; Építkezések a múlt évben. = V 1901. febr. 3. 3. p.; Építési statisztika. = V 1904. jan. 30. 2. p.; Katus, 1978. 266. p.
- <sup>220</sup> Magyar Törvénytár 1836-1868. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp. 1896. 397-402. p.; Magyar Törvénytár 1875-1876. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp. 1896. 64-66. p.; Magyar Törvénytár 1896-1907. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp. 1896. 22-24. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 139/1906.
- <sup>221</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 149/1913.
- <sup>222</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 85/1893., 3, 24/1894.

- <sup>223</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 2/1904.
- <sup>224</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 112/1910., 149/1913.
- <sup>225</sup> Hány ház van Szombathelyen. = V 1895. nov. 3. 5. p.; Thirring, 1912, 25-26. p.; Brenner, 1959, 172. p.; Pilkhoffer, 2004. 104-105. p.
- <sup>226</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.; Zsuptetők Szombathelyen. = V 1897. jún. 20. 6. p.
- <sup>227</sup> Hány ház van Szombathelyen. = V 1895. nov. 3. 5. p.; Thirring, 1912, 28-31. p.; Brenner, 1959, 172. p., Pilkhoffer, 2004. 96-103., 111. p.
- <sup>228</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 20/1884., III. 12/1885.; VaML SZVMH Műszaki iratok (továbbiakban: Műsz. ir.) 1. dob.; VaML Vasvármegye szabályrendeleteinek levéltári gyűjteménye (továbbiakban: VSZLGY) 10. sz. Szombathely Építési Szabályrendelet 1884.; Szilágyi, 2005. 25-26. p.; A Szilágyi István által említett 343 §-ból álló szabályzat valójában egy hibásan datált, századforduló után keletkezett rendelet.
- <sup>229</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1893., 72/1899., 28/1900., 66/1906., 54, 55/1909., 16/1911., 167/1912.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 328/1891., III. 372/1894., III. 256/1905.
- <sup>230</sup> v. ö. Horváth Ferenc: Szombathely harmadik városrendezési terve. I. rész. = VSZ 1969. 4. sz. (továbbiakban: Horváth, 1969.) 590-600. p.; Károlyi-Szentléleky, 1967. 73., 77. p.
- <sup>231</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 10/1864., 22/1864.
- <sup>232</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 10/1864.
- <sup>233</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1864.
- <sup>234</sup> VaML SZV Bizottsági jegyzőkönyvek. A Szépítő Választmány iratai. (továbbiakban: Szép. Vál. ir.) 1/1864.
- <sup>235</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 22/1864.
- <sup>236</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 26, 27/1864.; VaML SZV Szép. Vál. ir. 2, 3, 7, 9/1864.
- <sup>237</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 57/1865.; VaML Szombathely Város Tanácsának iratai. (továbbiakban: SZVT) Acta Miscellanea IV. köt. 30 cs. 36. sz.; VaML SZV Szép. Vál. ir. 59/1865.
- <sup>238</sup> VaML VSZLGY 16. sz.
- <sup>239</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 57/1865., 71/1867., 13/1871., 27/1882., 1/1887.; VaML VSZLGY 16. sz.
- <sup>240</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 27. 1. p.
- <sup>241</sup> VaML SZVT Tanácsulési jegyzőkönyvek. (továbbiakban: Tan. jkv.) 11/1870.
- <sup>242</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 3/1870.
- <sup>243</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 292/1872.
- <sup>244</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 27/1872.
- <sup>245</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 53/1881.
- <sup>246</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 65/1881., 48/1882., 3/1883., 80/1884.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 20/1884.; VaML VSZLGY 10. sz. Szombathely Építési Szabályrendelet 1884.
- <sup>247</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 12/1885.
- <sup>248</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 124/1888.; Uj utcák. = V. 1890. febr. 16. 7. sz. 4. p.; Az utcanyitási tervek. = V 1890. ápr. 6. 14. sz. 3. p.
- <sup>249</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1900.
- <sup>250</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 58/1909.
- <sup>251</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 151/1911.
- <sup>252</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 151/1911.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 78/1912.
- <sup>253</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1914. máj. 20. polgármesteri programbeszéd
- <sup>254</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 108/1914., 11/1916.
- <sup>255</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 3/1917., 38/1917., 12/1918.
- <sup>256</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 83/1917.
- <sup>257</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1917. dec. 6. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 14, 111/1918., 100/1919.; Melega Miklós: A modern város főmérnöke. (Adalékok Bodányi Ödön életrajzához) = VSZ 1999. 2. sz. 254-266. p.
- <sup>258</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 21, 22/1867., 20, 62/1879., 13/1880.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 164/1923.; Napról napra. = VL 1879. nov. 2. 2. p.; Egy nagyjelentőségű utcarendezési kérdés. = V 1896. márc. 8. 3. p.; Brenner, 1959. 164. p.; Tóth, 1943. 199-200. p.
- <sup>259</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 164/1923.; Horváth Ferenc: Szombathely város harmadik városrendezési terve. = VSZ 1970. 3. sz. 429-441. p.
- <sup>260</sup> VaML VSZLGY 10. sz. Szombathely Építési Szabályrendelet 1884.
- <sup>261</sup> Pásztor Ágnes: A Szombathelyi Szépítő Egyesület története, 1885-1946. In: A Szombathelyi Szépítő Egyesület története 1885-2000. Szerk. Mayer László. Szombathely, 2002. (továbbiakban: Pásztor, 2002.) 14-15. p.
- <sup>262</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 50/1861.
- <sup>263</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 1/1864.
- <sup>264</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 260/1873.

- <sup>265</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 69, 70/1865., 41, 66/1867., 9/1870., 18/1872.; VaML SZVMH Műsz. ir. 6. dob.; Melega Miklós: Mérnökök a szombathelyi városvezetésben 1886 és 1945 között. In: Előadások Vas megye történetéről IV. Szerk. Mayer László-Tilcsik György. Szombathely, 2004. 267. p. (Archivum Comitatus Castriferrei, 1.)
- <sup>266</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 21/1873.
- <sup>267</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 28/1893.; Magyar Törvénytár. 1836-1868. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1896. 572-588. p.; Magyar Törvénytár 1881. évi törvénycikkek. Szerk. Márkus Dezső. Bp., 1896. 179-200. p.; Kmety, 1902. 364-369. p.; Körner-Nagy, 2004. 103-104. p.
- <sup>268</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 60/1901., 167/1912., 128/1913.
- <sup>269</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 365/1874.; VaML SZV Közgy. jkv. 85/1874., 20, 78/1875., 59/1880., 17/1886., 24/1901.; Akik utczáinkon. = VL 1875. jan. 24. 2. p.
- <sup>270</sup> A telkek beépítettségét v. ö. VaML Térképtár. Szombathely térkép 1862, 1880., 1893, 1904.; Építkezéseink. = VL 1873. máj. 4. 1. p.
- <sup>271</sup> VaML Térképtár. Szombathely kataszteri térképe, 1857.
- <sup>272</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 42, 51/1865.
- <sup>273</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 19, 20, 31, 32/1865.
- <sup>274</sup> Az 1857-es kataszteri térképen a városi földek a terület déli részén láthatóak, egybefüggő, zöld színű, kifli alakú területként. Az 1862-es várostérképen az egykori Lóvásártér elhelyezkedése is tanulmányozható. V. ö. VaML Térképtár. Szombathely kataszteri térképe, 1857., Szombathely térkép 1862, VaML SZV Tanácsi iratok (továbbiakban: Tan. ir.) 493/1861.
- <sup>275</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 40/1868.
- <sup>276</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1869., 7/1870., 19/1870., 68/1873.
- <sup>277</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1869., 17/1870; VaML SZV Szép. Vál. ir. 2, 7, 12/1870.; Brenner, 1959. 164. p.
- <sup>278</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4/1870.
- <sup>279</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1869., 4, 6, 7/1870., 38/1872., 107/1875.
- <sup>280</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 20/1870., 49/1870., 8/1871., 38/1872.
- <sup>281</sup> Építkezéseink. = VL 1873. máj. 4. 1. p.
- <sup>282</sup> Építkezéseink. = VL 1873. máj. 4. 1. p.; telkek beépítettségét v. ö. VaML Térképtár. Szombathely térkép 1862, 1880., 1893, 1904
- <sup>283</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 136/1885.; Szilágyi, 2005. 32-33. p.
- <sup>284</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 38/1872., 21/1873., 107/1875.
- <sup>285</sup> A névtelen utca a tulajdonos nevééről, illetve 146. sz. házáról azonosítható be az 1857-es kataszteri térkép, és egy 1872-es háztulajdonos-jegyzék segítségével. V. ö. VaML SZV Közgy. jkv. 17/1871.; VaML Kataszteri térképek gyűjteménye. Szombathely belterületi térképe 1857.; VaML Térképtár törzsgyűjtemény. Szombathely térképe 1904.; VaML Úrbéri Törvényszék iratai. 88. doboz. Névjegyzék 1872.; Kárpáti, 1894. 261. p.
- <sup>286</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 353/1896.; VaML Térképtár törzsgyűjtemény. Szombathely térképe 1904.
- <sup>287</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 54/1909.; Tisztviselőtelep Szombathelyen. = V 1909. ápr. 23. 2. p.
- <sup>288</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 54, 127/1909.; VaML SZVMH Ig. ir. 200/1919.
- <sup>289</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 54/1909.
- <sup>290</sup> VaML SZVMH Ig. ir. 200/1919.; Tisztviselőtelep Szombathelyen. = V 1909. ápr. 23. 2. p.
- <sup>291</sup> VaML SZVMH Ig. ir. 200/1919.
- <sup>292</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 44-49, 60, 62, 63/1865.; VaML SZVT Tan. jkv. 42, 486/1872.; VaML SZVT Tan. ir. 42, 486/1872.
- <sup>293</sup> Építkezéseink. = VL 1873. máj. 4. 1. p.
- <sup>294</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 59, 68/1877.; VaML SZVT Tan. Tan. ir. 85/1869., 96, 149, 159, 268, 318, 319, 369, 395, 411, 445, 446, 474, 486, 590/1872.; SZVT Tan. jkv. 141/1872., 261-275/1872., 807/1873.
- <sup>295</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 175/1881.; VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 190/1882., III. 41/1892.; Utczaigazítás. = VL 1883. ápr. 8. 1. p.; Szombathely fejlődése és a vasút felé tervezett utcanyitás. = V 1891. márc. 29. 2. p.; VaML Térképtár törzsgyűjtemény. Szombathely térképe 1880., 1893., 1904.; Kárpáti, 1894. 286. p.; Brenner, 1959, 164-165. p.
- <sup>296</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 99/1888.; SZVMH Műsz. ir. 8. dob. Utcanyitási és telekfelosztási rajzok
- <sup>297</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 328/1891.; VaML SZVMH Műsz. ir. 8. dob. Utcanyitási és telekfelosztási rajzok; Utcanyitás. = V 1892. aug. 28. 1. p.
- <sup>298</sup> A Kanászdomb környéke. = V 1893. márc. 5. 5. p.
- <sup>299</sup> VaML SZVMH Műsz. ir. 8. dob. Utcanyitási és telekfelosztási rajzok
- <sup>300</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1898. aug. 25. napirend előtti polgármesteri felszólalás; 70/1899., VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 176/1899., III. 101/1900.; Utcafejlesztés. = V 1896. jún. 18. 5. p.; A Kövi-düllő rendezése. = V 1897. máj. 27. 3. p.
- <sup>301</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 101/1900.

- <sup>302</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 89/1897., 1898. aug. 25. napirend előtti polgármesteri felszólalás; 70, 83/1899., 14/1900., 111/1902., VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 176/1899., III. 101/1900.; VaML Térképtár törzsgyűjtemény. Szombathely térképe 1904.; VaML SZVMH Műsz. ir. 8. dob. Utcanyitási és telekfelosztási rajzok.; Utcakezlesztés. = V 1896. jún. 18. 5. p.; A Kövi-düllő rendezése. = V 1897. máj. 27. 3. p.
- <sup>303</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 72/1899.
- <sup>304</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 28/1900.
- <sup>305</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 100/1903., 115/1906., 135/1907., 145/1911., 89/1915.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 563/1912.; A Hegy-utcza szabályozása. = V 1904. dec. 4. 5. p.
- <sup>306</sup> V.ö. VaML SZV Közgy. jkv. 89/1865., 19/1866., 63/1869.
- <sup>307</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 1/1864.
- <sup>308</sup> Itt az idő. = VL 1872. febr. 29. 1. p.; Egy hang a tulsó táborból. = VL 1877. jún. 14. 1. p.
- <sup>309</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 99, 100/1883.
- <sup>310</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 111/1883.
- <sup>311</sup> Értesítés. = VL 1884. aug. 10. 2. p.; SZT Márton és Ó-Perint bekebelezése. = VL 1884. aug. 14. 3. p.
- <sup>312</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 56/b/1885.
- <sup>313</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 56/b/1885.; Az a mappa. = VL 1885. máj. 24. 2. p.
- <sup>314</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 55/1885.
- <sup>315</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 56/b/1885.
- <sup>316</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1886.
- <sup>317</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 17/1886.
- <sup>318</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1886.
- <sup>319</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 71, 108/1891., 72/1892.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 85/1894., III. 33/1896., III. 272, 308/1897.
- <sup>320</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 119/1898.
- <sup>321</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 123/1899., 6/1906.
- <sup>322</sup> A SzentMárton-utcza jövője. = V 1908. jún. 3. 3. p.
- <sup>323</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 7, 31/1888., 67/1889., 6, 10/1890.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 124/1889.; VaML Térképtár. Szombathely térkép 1880., 1904.; Áldozatkész városi polgárok. = V 1889. márc. 17. 7. p.
- <sup>324</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 79/1884., 1/1887.; VaML SZVT Tan. jkv. 275, 807/1873.; VaML Kataszteri térképek gyűjteménye. Szombathely bel- és külterületi térképe 1857.; VaML Térképtár. Szombathely térkép 1880., 1893, 1904.; Építkezéseink. = VL 1873. máj. 4. 1. p.
- <sup>325</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 57, 97/1897., 1907. okt. 17. napirend előtti polgármesteri felszólalás, 105/1907.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 220/1897., III. 338/1898., III. 291/1899., 994/1902., III. 126/1908.; Utcanyitási mozgalom. = V 1897. jún. 24. 6. p.; A Rózsa-utcza meghosszabbítása. = V 1907. okt. 13. 9. p.
- <sup>326</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 67/1908., 167/1912., 128/1913.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 73/1913.; A Rózsa-utcza meghosszabbítása. = V 1908. jún. 3. 3. p.; Befagyott az utcanyitás. = V 1908. jún. 18. 5. p.
- <sup>327</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 61/1916., VaML SZVMH Ig. ir. 161/1920.
- <sup>328</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 59/1865.; VaML SZVT Tan. ir. Acta Miscellanea IV. köt. 30. cs. 36. sz.
- <sup>329</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 57/1865.
- <sup>330</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 57/1865.; VaML SZVT Tan. ir. Acta Miscellanea IV. köt. 30. cs. 36. sz.; VaML SZV Szép. Vál. ir. 59/1865.
- <sup>331</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 57/1865.
- <sup>332</sup> Helyi közlekedésünk egyik fő baja. = VL 1870. jan. 9. 1. p.
- <sup>333</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 5/1866.; VaML SZVT Tan. ir. 610/1872.; Szombathely ismét halad. = VL 1871. júl. 6. 3. p.
- <sup>334</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 11/1870.; Kárpáti, 1894. 261. p.; Helyi közlekedésünk egyik fő baja. = VL 1870. jan. 9. 1. p.
- <sup>335</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 27/1871.; VaML SZVT Tan. jkv. 610/1872.
- <sup>336</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 156/1873.
- <sup>337</sup> VaML SZVT Tan. ir. 464/1972.
- <sup>338</sup> VaML SZVT Tan. ir. Acta Miscellanea IV. köt. 30. cs. 36. sz.
- <sup>339</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 57/1865., 28/1897, 41/1898.; Balogh, 1898. 124. p.; Bauer, 1934. 17. p.; Cím nélkül. = VL 1874. jún. 21. 1. p.
- <sup>340</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 124/1888.
- <sup>341</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 124/1888., 1/1890.; VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 246/1889.; Szombathely haladása. = V 1890. febr. 16. 1. p.; Új utcák. = V 1890. febr. 16. 4. p.; Szombathely fejlődése és a vasut felé tervezett utcanyitás. = V 1891. márc. 29. 2. p.
- <sup>342</sup> Horváth Boldizsár városunk terjeszkedésének irányáról és módjairól. = V 1890. febr. 2. 1. p.

- <sup>343</sup> Uj utcák. = V 1890. febr. 16. 4. p.; Az utcanyitási tervek. = V 1890. ápr. 6. 3. p.
- <sup>344</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 109/1890.
- <sup>345</sup> VaML Szombathelyi Utcanyitási és Rendezési Társulat iratai. (továbbiakban: SZUT) Iratok. Tuczentaller Lajos jelentése.
- <sup>346</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1, 109/1890.; VaML Szombathelyi Építőipari Vállalkozók Műszaki iratai. (továbbiakban: SZÉV) 138. doboz.
- <sup>347</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1, 109/1890.; VaML SZÉV 138. doboz.
- <sup>348</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 70/1891.
- <sup>349</sup> VaML SZÉV 135. doboz.; VaML SZV Közgy. jkv. 109/1890. 40/1892.; VaML SZUT iratok. Tuczentaller Lajos jelentése., Szombathely haladása. = V 1890. febr. 16. 1. p., ápr. 13. 2. p.
- <sup>350</sup> Szombathely haladása. = V 1890. febr. 16. 1. p.; Szombathely fejlődése és a vasut felé tervezett utcanyitás. = V 1891. márc. 29. 2. p.; Az utcanyitási tervezet jelen állása. = V 1892. jan. 10. 2. p.
- <sup>351</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 40/1892., 28/1893., 4/1895., 41/1898., 43/1898.; VaML SZÉV 135. doboz.; Szombathely haladása. = V 1890. febr. 16. 1. p., ápr. 13. 2. p.; Az utcanyitás. = V 1892. jan. 17. 6. p.
- <sup>352</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 40, 64, 65/1892., 19, 20/1893.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 38/1895.; VaML SZUT jkv.; Az utcanyitás. = V 1892. jan. 17. 6. p.
- <sup>353</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 20/1893.; VaML SZUT jkv.; Az utcanyitási és rendezési társulat. = V 1893. máj. 14. 4. p.
- <sup>354</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 40/1892., 20/1893., 58/1893., 11/1894., 39/1895.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 38/1895.; VaML SZUT jkv.; Az utcanyitás. = V 1892. jan. 17. 6. p.
- <sup>355</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 20/1893.
- <sup>356</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 38/1895.; Az utcanyitási és rendezési társulat. = V 1893. máj. 14. 4. p.; Bauer, 1934. 17. p.
- <sup>357</sup> V. ö. Károlyi-Szentlélek, 1967. 87. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 23/1894.; Bodányi, 1910. 10. p.; Jubiláris Em-lékalbum. Szombathely 1777-1927. Szerk. Fehér Károly. Szombathely, 1927. (továbbiakban: Fehér, 1927.) 42. p.; Kalocsai, 1997. c 436-438. p.
- <sup>358</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 72/1893.; VaML SZVMH Műsz. ir. 8. dob. Utcanyitási és telekfelosztási rajzok; VaML SZV Közgy. jkv. 44/1894.; Bodányi, 1910. 48. p.
- <sup>359</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 79/1899.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 102/1903.; VaML SZVMH Ig. ir. 169/1915.; Brenner, 1959. 44., 48. p.; Balogh, 1898. 132. p.; A pályaudvar megnyitása. = V 1901. okt. 20. 9. p.
- <sup>360</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 183/1909.; VaML SZV Közgy. jkv. 24/1896., 21/1901.; VaML SZVMH Műsz. ir. 8. doboz. Utcanyitási és telekfelosztási rajzok.; VaML SZUT iratok. Tuczentaller Lajos jelentése.; Horváth Boldizsár városunk terjeszkedésének irányáról és módjairól. = V 1890. febr. 2. 1. p.; Horváth Boldizsár. = V. 1901. 130. sz. 1., 6. p.; Az utcanyitási tervek. = V 1890. ápr. 6. 3. p.; Bodányi. 1910. 194. p.
- <sup>361</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 24/1894.; Építkezések Szombathelyen. = V 1895. júl. 21. 4. p.; Hogyan épül Szombathely? = V 1896. dec. 6. 8. p.; Uj építkezések Szombathelyen. = V 1897. jún. 13. 7. p.; Szombathely város építkezése. = V 1898. nov. 10. 5. p., Építkezések a mult évben. = V 1901. febr. 3. 3. p.; Katus, 1978. 265-266. p.
- <sup>362</sup> A VII. fejezetben felsorolt lakóházak adatainak összesítése; Károlyi-Szentlélek, 1967 93. p.
- <sup>363</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1893., 66/1906., 55/1909.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 372/1894.; III. 256/1905.
- <sup>364</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 63/1897., 24/1899., 25/1899., 78/1899., 94/1899.; A Széll Kálmán utca aszfalt burkolata. = V 1899. okt. 29. 6. p.; Hidterhelési próba. = V 1900. szept. 20. 3. p.; Az utolsó stációnál. = V 1901. máj. 26. 1. p.; Melega Miklós: Fejezetek a Szombathelyi Légszszvilágítási Társulat történetéből. 2. rész. = VHHK 2001. 2. sz. 42. p.; Melega Miklós: A századfordulás Szombathely infrastruktúrájáról. = VHHK 1996. 2. sz. 34., 36., 38., 40. p.; Bodányi, 1910. 48. p., 26. és 38. ábra.; Kalocsai, 1997. c 447-448. p.
- <sup>365</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 20, 58/1893., 4, 60/1895.; Az uj utcák megnyitása. = V 1892. aug. 20. 4. p.; Károlyi-Szentlélek, 1967. 34-37., 69. p.; Winkler, 1993. 42.
- <sup>366</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 28, 53/1893., 9/1895., 28, 51/1897., 41, 43, 56, 69/1898., 30/1903.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 38/1895., III. 11/1898., III. 267/1898., III. 539/1904.; VaML SZUT Iratok. Tuczentaller Lajos jelentése.
- <sup>367</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 46/1895., 10/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 38/1895., III. 147/1903.; VaML SZÉV 138. dob.
- <sup>368</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 24/1896., 56/1898., 60/1901.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 691/1900.
- <sup>369</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 10/1896., 28/1897., 129/1913.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 267/1898., III. 147/1903.; III. 256/1917.
- <sup>370</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 28, 53/1893., 9/1895., 51/1897., 117/1899., 58/1900., 62/1901., 43/1902.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 38/1895.

- <sup>371</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 60/1895., 10/1896., 60, 240/901, 43/1903.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 147/1903.; VaML Térképtár. Szombathely térkép 1880., 1893., 1904.; VaML SZÉV Műsz ir. 138. dob.; Uj híd a Gyöngyösön. = V 1901. máj. 24. 5. p.
- <sup>372</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 28/1897., 56/1898., 58/1900., 62/1901., 43/1902., 100/1912.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 267/1898.
- <sup>373</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4, 60/1895., 144/1899., 17/1901., 25/1905.
- <sup>374</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 118/1899., 30/1900., 6, 47/1901.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III 376/1892.; Balogh, 1898. 455-474. p.
- <sup>375</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 70/1899.
- <sup>376</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1898. aug. 25. napirend előtti polgármesteri felszólalás; 70/1899., 54/1900., 56/1901., 34/1906., 196/1910.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 176/1899., III 98/1904., III 35/1905., III 118/1906., III. 834/1912.; VaML Polgármesteri építési ügyek mutatója (levéltári segédlet); VaML SZVMH Ig. ir. 221/1904., 442/1910.; VaML SZVMH Műsz ir. 8. dob.; Utcafejlesztés. = V 1896. jún. 18. 5. p.; A Kövi-düllő rendezése. = V 1897. máj. 27. 3. p.
- <sup>377</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 834/1912., VaML SZVMH Ig. ir. 221/1904., 442/1910.
- <sup>378</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 834/1912., VaML SZVMH Ig. ir. 221/1904., 442/1910.
- <sup>379</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 131/1907., 59/1909.; VaML SZVMH Ig. ir. 442/1910.; Munkástelep Szombathelyen. = V 1907. júl. 24. 3. p.; Éhen Gyula munkástelepe és a város. = V 1909. ápr. 7. 1. p.; Kalocsai, 2004. 82-106. p.
- <sup>380</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 196/1910., 168/1912., 127/1913., 114, 139/1916.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 834/1912.; VaML SZVMH Műsz ir. 8. dob.; Feiszt György: Szombathely utcanevei és utcanév változásai. Szombathely, 1995. 42. p.
- <sup>381</sup> Cím nélkül. = VL 1874. jún. 21. 1. p.; Utcanyitási mozgalom. = V 1897. jún. 24. 6. p.
- <sup>382</sup> Építkezéseink. = VL 1873. máj. 4. 1. p.
- <sup>383</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 140/1904.; A legújabb utcanyitási terv. = V 1897. febr. 14. 4. p.; Nem sikerült utca nyitás. = V 1897. márc. 25. 6. p.
- <sup>384</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 214/1872.; VaML SZV Közgy. jkv. 140/1904., 81/1910., 69, 146/1911., 47, 148/1912., 194/1913., 83/1914.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 578/1896., III. 3/1905.; Építkezéseink. = VL 1873. máj. 4. 1. p.; Uj utcanyitás. = V 1908. júl. 3. 2. p.; Megbukott a Mikos-átjáró. = V 1909. aug. 1. 10. p.
- <sup>385</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 140/1904., 110/1913.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1905.
- <sup>386</sup> VaML Szép. Vál. ir. 19, 20, 31, 32/1865.; VaML SZV Közgy. jkv. 21, 22/1867., 17/1871., 20, 62/1879., 13/1880.; VaML Térképtár. Szombathely térkép 1880., 1893.; Napról napra. = VL 1879. nov. 2. 2. p.
- <sup>387</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 7, 37/1874., 32, 106/1875., 26/1878.
- <sup>388</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 68/1885.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 34/1886., III. 148/1890., III. 84/1891., III. 154/1892., III. 85/1894.
- <sup>389</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 47/1892., 46/1893.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 328/1891.
- <sup>390</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 32/1897., 61/1898.
- <sup>391</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 94/1896., 67/1898., 3/1899., 48/1900.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 341/1892.
- <sup>392</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 122, 140/1899., 13, 146/1900., 31, 112/1902.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 465/1900., III. 200/1903.; VaML SZVMH Műsz ir. 8. dob.
- <sup>393</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 36/1903., 6/1904., 126/1906.; A Belsikátorról. = V 1903. márc. 4. 1. p.; Drága utcarendezés. = V 1909. márc. 10. 3. p.; A Kuriai döntés. = V 1910. márc. 2. 5. p.
- <sup>394</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 56, 103/1903., 66, 67, 142/1904., 34, 35, 64/1905., 108/1906., 72/1907.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 102/1903., III. 167/1906.
- <sup>395</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 118/1911., 2/1912., 1912. ápr. 4. dr. Geszner Imre interpellációjára adott polgármesteri válasz, 100/1912.; A Szelestey-utca kinyitása. = V 1910. jan. 27. 5. p.
- <sup>396</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 15, 16, 69, 146/1911., 50, 54, 97, 104, 105, 129, 132, 196, 205/1912., 9, 125/1913.
- <sup>397</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 151, 242/1913., 200/1918.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 256/1917.; A Söptei út áthelyezése. = V 1904. nov. 22. 4. p.
- <sup>398</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 64, 82, 88, 124/1914., 113/1916.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 482/1914.; VaML SZVMH Műsz ir. 8. dob.
- <sup>399</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 41/1872., 61/1874., 2/1875., 51/1875., 40, 49/1880., 54/1886.
- <sup>400</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 121/1875., 134/1875., 56/1876., 91/1883., 30/1886.; A nagykar-utczai híd. = V 1897. júl. 8. 2. p.
- <sup>401</sup> Megvan. = V 1889. dec. 22. 5. p.
- <sup>402</sup> Perinti reformok. = V 1889. nov. 24. 4. p.
- <sup>403</sup> A perinti vashid. = V 1900. márc. 18. 7. p.
- <sup>404</sup> A Kanászdomb környéke. = V 1893. márc. 5. 5. p.; A rozzant karicsai híd. = V 1893. ápr. 30. 5. p.; A karicsai híd történetéhez. = V 1897. júl. 8. 2. p.

- <sup>405</sup> A karicsai híd történetéhez. = V 1897. júl. 8. 2. p.
- <sup>406</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 50, 61/1897.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 121/1899.; A nagykar-utczai hid. = V 1897. júl. 8. 2. p.; A nagykar-utcza Perint híd ügyében. = V 1897. aug. 19. 3. p., Egyenes, vagy ferde hid? = V 1897. aug. 22. 3. p.; A karicsai betonhid. = V 1897. aug. 22. 5. p.
- <sup>407</sup> VaML Térképtár. Szombathely térkép 1904.; Uj híd. = V 1902. jan. 22. 4. p.; A rohonci híd. = V 1902. szept. 11. 4. p.
- <sup>408</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 106, 110/1883., 69, 78/1884.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 240/901.; Bodányi, 1910. 48.p.; Az újonnan épült. = VL 1884. júl. 31. 2. p.; Hidépités és utczaszélesítés. = V 1900. júl. 15. 5. p.; Átalakulások a városban. = V 1900. júl. 26. 3. p.; Hidterhelési próba. = V 1900. szept. 20. 3.p.; Egy év a város történetéből. = V 1900. dec. 30. 2. p.
- <sup>409</sup> VaML Térképtár. Szombathely térkép 1880.
- <sup>410</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 11/1894.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 240/901; Hidépités és utczaszélesítés. = V 1900 júl. 15. 5. p.; Átalakulások a városban. = V 1900. júl. 26. 3.p.; Hidterhelési próba. = V 1900. szept. 20. 3.p.; Egy év a város történetéből. = V 1900. dec. 30. 2. p.; Uj hid a Gyöngyösön.=V 1901. máj. 24. 5.p.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.
- <sup>411</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 80/1904., 51/1905., 100/1912.
- <sup>412</sup> A vasuti alagut megnyitása.=V 1899. jún. 8. 4. p.
- <sup>413</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 99/1900.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 902/1907.; A vasúti felüljáró elkészült. = V 1900. 98. sz. 6. p.
- <sup>414</sup> Bodányi, 1910. 222. p.
- <sup>415</sup> Befásításról. = VL 1875. ápr. 25. 1. p.
- <sup>416</sup> Egy kis kérelem. = VL 1875. márc. 11. 2. p.
- <sup>417</sup> Kereskedelmi ifjuságunk. = VL 1882. jún. 4. 2. p.; A szombathelyi szépitő-egylet megalakulása. = VL 1885. jún. 11. 1. p., Bodányi, 1910. 224.
- <sup>418</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 85/1877.; Befásítás. = VL 1877. febr. 8. 2. p.; A Nagy-Karutczát. = 1877. dec. 2. 2. p.; Utczáink. = VL 1878. ápr. 7. 2. p.; Az uj városház. = VL 1879. dec. 7. 2. p.
- <sup>419</sup> A szombathelyi szépitő-egylet megalakulása. = VL 1885. jún. 11. 1. p.
- <sup>420</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 11/1886.; A szombathelyi szépitő-egylet megalakulása. = VL 1885. jún. 11. 1. p.; Pásztor, 2002. 17-24. p.
- <sup>421</sup> A szombathelyi szépitő-egylet megalakulása. = VL 1885. jún. 11. 1. p.
- <sup>422</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 85/1885.
- <sup>423</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 11, 12/1886.; Pásztor, 2002. 24. p.
- <sup>424</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1, 7/1887.
- <sup>425</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 38/1889., 6/1890., 15, 57/1894.; VaML Térképtár. Szombathely térkép 1893.; A szépitő egyesület. = V 1889. márc. 10. 5. p.; A szépitő egylet közgyűlése. = V 1889. márc. 24. 4. p.; A szépitő egyesület közgyűlése. = V 1900. febr. 22. 2. p.; Bodányi, 1910. 223. p.; Pásztor, 2002. 25., 27-28. p.
- <sup>426</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1891.; VaML Térképtár. Szombathely térkép 1893., 1904.; A szépitő egyesület. = V 1889. márc. 10. 5. p.; A szépitő egylet közgyűlése. = V 1889. márc. 24. 4. p.; Bodányi, 1910. 224. p.; Pásztor, 2002. 29-30. p.
- <sup>427</sup> Horváth Boldizsár városunk terjeszkedésének irányáról és módjairól. = V 1890. febr. 2. 1. p
- <sup>428</sup> VaML SZUT iratok. Tuczentaller Lajos jelentése.; Az utcanyitási tervek. = V 1890. ápr. 6. 3. p.; Egy uj közkert terve. = V 1893. okt. 29. 5. p.
- <sup>429</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 24, 97/1896., 26/1898., 21, 117/1901.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.; Bodányi, 1910. 224. p.
- <sup>430</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 11, 12/1886.; Visszapillantás az elmúlt évre. = V 1898. jan. 1. 4. p.; Az Árpád-út romlása. = V 1899. szept. 21. 3. p.; Bodányi, 1910. 224. p.; Pásztor, 2002. 24., 37. p.
- <sup>431</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1891.
- <sup>432</sup> Uj parkirozási tervek. = 1897. máj. 23. 7. p.
- <sup>433</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 135/1907.; Városunk uj parkja. = 1898. febr. 27. 2. p.; Bodányi, 1910. 223. p.; Pásztor, 2002. 50. p.
- <sup>434</sup> Városunk uj parkja. = 1898. febr. 27. 2. p.; Visszapillantás az elmúlt évre. = V 1898. jan. 1. 4. p.
- <sup>435</sup> A szépitő-egylet választmányának ülése. = V 1899. febr. 9. 7. p.; Bodányi, 1910. 224. p.
- <sup>436</sup> A közvilágítás fejlesztése. = V 1899. aug. 6. 7. p.
- <sup>437</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 22/1905.
- <sup>438</sup> Bodányi, 1910. 222., 224. p.; Pásztor, 2002. 24-25. p.; Thirring, 1912. 239. p., 426. p.
- <sup>439</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 23/1861., 5/1868; VaML SZVT Tan. jkv. 579/1868. és 619/1868.; Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2.p.; Cím nélkül. = VL 1870. máj. 22. 1. p.



- <sup>440</sup> A szentmártoni gyalog utat ki kell világítani. = VL 1870. okt. 30. 3. p.; Szent-Gotthárdról. = VL 1872. febr. 22. 2. p.; Lámpabál. = VL 1873. febr. 27. 2. p.
- <sup>441</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 5/1868., 102, 103/1875.; VaML SZVT Tan. jkv. 154/1867., 52/1868., 579/1868., 619/1868., 27/1873., 746/1873.; Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.
- <sup>442</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.; Cím nélkül. = VL 1870. ápr. 3. 3.p. és 1870. máj. 22. 1.p.
- <sup>443</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.; Több világosságot! = VL 1871. okt. 15. 1. p.; A Szentmártonon át. = VL 1872. dec. 1. 3. p.
- <sup>444</sup> Ó-Perint nem világít. = VL 1870. máj. 29. 1. p.; Az örök sötétségben. = VL 1873. okt. 19. 2.p.
- <sup>445</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.; Cím nélkül. = VL 1870. máj. 22. 1. p.; Több világosságot! = VL 1871. okt. 15. 1.p.
- <sup>446</sup> Pesten 1856-tól, Sopronban 1866-tól, Győrben 1869-től létezett városi gázvilágítás. Vö.: Száz éves a szombathelyi gázgyártás. Szerk. Bencze Károly. Szombathely, 1973. (továbbiakban: Bencze, 1973.) 42., 53. p.; Vida, 1991. 19.p.
- <sup>447</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 430/1867. és 453/1867.
- <sup>448</sup> Vida, 1991. 19. p.
- <sup>449</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 267/1869., 280/1869., 28/1872.; VaML SZVT Tan. ir. Iktatókönyv 1869-1871; VaML SZV Közgy. jkv. 30/1869.; Szombathely város. = VL 1869. júl. 4. 3. p.
- <sup>450</sup> A légszuszvilágítás ügye. = VL 1871. dec. 7. 2. p.
- <sup>451</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 28/1872; Szigetváry Ferenc: Szombathely patikáinak története a magyarországi gyógyszerészet fejlődésének tükrében 1850-1950. = VSZ 1992. 2. sz. 277. p.
- <sup>452</sup> A légszuszvilágítás ügye. = VL 1871. dec. 7. 2. p.; A légszuszvilágítás ügyéhez. = VL 1871. dec. 10. 2. p.
- <sup>453</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4/1872., 26/1872.
- <sup>454</sup> A légszuszvilágítás ügyéhez. = VL 1872. febr. 15. 2. p.
- <sup>455</sup> VaML A Szombathelyi Törvényszék iratai. Cégbíróági iratok. Társas cégek. (továbbiakban SZT Cb.) Légszuszgyári iratok.; A légszuszvilágítás ügyéhez. = VL 1872. febr. 22. 2. p.; A szombathelyi légszuszvilágító társulat. = VL 1872. ápr. 21. 2. p.; Straub, 1911. 93. p.; Schindler, 1942. 156-157. p.
- <sup>456</sup> VaML SZVT Tan. ir. 141/1874.; VaML SZV Közgy. jkv. 4, 46/b/1872., 101/1874., 115/1875.; Légszuszvilágítás. = VL 1873. jan. 12. 2.p.; VaML SZVT Tan. ir. 440/1872.; Csenár János: Széchenyi cenki kastélyának gázvilágítása. = SSZ 1968. 2. sz. 172. p.; Kárpáti, 1894. 498-499. p.
- <sup>457</sup> A szombathelyi. = VL 1872. jún. 13. 2. p.; A gázcsövek lerakása. = VL 1872. szept. 8. 2. p.; A légszuszcsövek. = VL 1872. szept. 29. 2. p.; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>458</sup> Légszusz lámpáink. = VL 1872. dec. 22. 2. p.; Légszusz lámpáinknak. = VL 1872. dec. 26. 2. p.; Légszuszvilágítás. = VL 1873. jan. 12. 2. p.
- <sup>459</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 8/1872.; VaML SZVT Tan. jkv. 387/1872.; VaML SZVT Tan. ir. 918/1875.; Bodányi, 1910. 213. p.; Bencze, 1973. 14.p.; Légszuszvilágító társulatunk. = VL 1874. aug. 13. 2. p.
- <sup>460</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 83/1872.; VaML SZVT Tan. jkv. 659/1872., 26/1873, 96/1873, 201/1873; SZV Pg. Közig. III. 14/1888; A gázcsöveknek lerakása. = VL 1872. szept. 8. 2. p.
- <sup>461</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 6/1890., 106/1891., 67/1895., 44/1897., 1909. febr 12-i közgy. napirend előtti interpellációra adott polgármesteri válasz, 79/1910., 1914. június 4 napirend előtti képviselői interpelláció; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 2011/1901.
- <sup>462</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 8/1872., 1908. dec.29. Lingauer Albin napirend előtti felszólalása; VaML SZVT Tan. jkv. 807/1873., 567/1874.; Leccapolandó rondaság. = V 1901. ápr. 28. 7. p.; Bencze, 1973. 13-14. p.
- <sup>463</sup> VaML SZV Pg. Különgyűjtemények. Villamosítási ügyek (továbbiakban: Különgy.); Bodányi, 1910. 213. p.; Bencze, 1973. 13. p.; Légszuszgyártás magyar köszénből. = V 1901. ápr. 19. 5. p.; Soproni Kereskedelmi és Iparkamarának Főjelentése a kamarai kerület kereskedelmi, ipari s forgalmi viszonyairól az 1881. évben. Sopron. 1883. (továbbiakban: Iparkamara, 1883.) 113. p.
- <sup>464</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZV Pg. Közig. I. 2284/1886., III. 311/1887., III. 495/1900.; A Pallas Nagy Lexikona. 7. köt. Bp. 1894. 865. p.; Baumann, 1981. 2. p.; Szilágyi László: Gázipari kézikönyv. Bp., 1971. 119. p.
- <sup>465</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 83/1889.; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 5/1895., III. 316/1897., III. 391/1888., III. 81/1898., III. 21/1900.; Laky, 1988. 83. p.
- <sup>466</sup> Pallas Nagy Lexikona. 7. köt. Bp. 1894. 857. p.; Magyar Nagylexikon 8. köt. Szerk. Biz. eln. Glatz Ferenc. Bp., 1999. 518. p.; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888.; VaML SZV Pg. Különgy. A város szerződése a légszuszgyárral.
- <sup>467</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 311/1887., III. 7/1896.; Laky, 1988. 83. p.
- <sup>468</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 3/1893.; VaML SZVT Tan. jkv. 26/1873.; Légszusz-ügy. = VL 1888. júl. 1. 3. p.
- <sup>469</sup> VaML SZ Pg. Közig. III. 14/1888., III. 3/1893.
- <sup>470</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 18/1888.; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888.

- <sup>471</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 57/1872.; VaML SZVT Tan. jkv. 343/1872., 370/1872.; VaML SZVT Tan. ir. 343/1872., 440/1872.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 2284/1886.; Vetélkedünk. = VL 1873. febr. 20. 3. p.
- <sup>472</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 27, 43/1879.; VaML SZVT Tan. ir. 13/1880.; VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>473</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZV Pg. Közig. III. 4/1891., III. 3/1893.; Bodányi, 1910. 214. p.
- <sup>474</sup> VaML SZV Pg. Különgy. a szerződés szövege; VaML SZV Közgy. jkv. 6/1873., 22/1876., 58/1877., 18/1888.; Soproni Városi Levéltár, Sopron Város Tanácsának iratai. Tanácsi iratok. 1874 Fasc. XXV. No. 18039.
- <sup>475</sup> VaML SZV Pg. Különgy. a szerződés szövege
- <sup>476</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4/1872., 26/1872.
- <sup>477</sup> VaML SZT Cb. 1898. febr. 20-i közgy.; VaML SZV Pg. Közig. III. 3/1893.; Tanulságok. = VL 1886. okt. 21. 1. p.
- <sup>478</sup> VaML SZT Cb. 1898. márc. 6-i közgy.
- <sup>479</sup> Bodányi, 1910. 98. p.; VaML SZT Cb. 1895. febr. 17-i közgy.
- <sup>480</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 43/1894., 100/1896., 101/1896.; Bodányi, 1910. 99. p.
- <sup>481</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 81/1898., III. 106/1900., III. 99/1903., III. 21/1904., III. 38/1906., III. 36/1907., III. 31/1911., III. 245/1912.
- <sup>482</sup> VaML SZV Pg. Különgy. a szerződés szövege; Tanulságok. = VL 1886. okt. 21. 1. p.; Szerintünk. = VL 1886. okt. 31. 3. p.; Gázvilágításunkról. = VL 1887. okt. 23. 3. p.; Légszesz-ügy. = VL 1888. júl. 1. 3. p.
- <sup>483</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 18/1888., és 1895. nov. 14. polgármesteri beiktatás; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 1/1890. III. 4/1891., III. 316/1897.; Légszesz-ügy. = VL 1888. júl. 1. 3. p.
- <sup>484</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 6/1895.; A gáz-ellenőrző állomás. = V. 1889. ápr. 14. 7. p.; A légszesz ellenőrző állomás. = V 1889. jún. 9. 5. p.
- <sup>485</sup> VaML SZT Cb. 1898. márc. 6-i közgy.; A légszeszgyár megváltása. = V 1897. dec. 2. 4. p.; Éhen Gyula: A modern város. Szombathely, 1897. (továbbiakban: Éhen, 1897.) 132. p.; Heckenast János: A magyar urbanisztikai irodalom nyitánya. In: VSZ 1997. (továbbiakban: Heckenast, 1997.) 4. sz. 396. p.
- <sup>486</sup> VaML SZT Cb. 1898. márc. 6-i közgy.
- <sup>487</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900
- <sup>488</sup> VaML SZT Cb. 1900. jún. 10-i közgy.
- <sup>489</sup> VaML SZT Cb. 1900. jún. 10-i közgy.; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>490</sup> VaML SZT Cb. 1900. jún. 10-i közgy.; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.; A légszesztársulat válsága. = V 1900. ápr. 5. 1. p.; VaML SZT Cb. A légszeszgyár megváltásának ügye 1900-1901.
- <sup>491</sup> Schindler, 1942. 160-171. p.; Baumann, 1981. 20-22. p.
- <sup>492</sup> Schindler, 1942. 160-171. p.; Baumann, 1981. 20-22. p.; Megint a légszeszgyár részvényei. = V 1900. ápr. 12. 4. p.; Városi ellenzék. = V 1901. márc. 29. 2. p.
- <sup>493</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 67/1900.; VaML SZT Cb. 1900. jún. 10-i közgy.; A légszeszgyár közgyűlése. = V 1900. jún. 14. 2. p.
- <sup>494</sup> VaML SZT Cb. 1900. júl. 29-i közgy.; VaML Alisp. Közig. ir. VII. 374/1900.
- <sup>495</sup> VaML SZT Cb. 1900. júl. 29-i közgy. és a légszeszgyár megváltásának ügye 1900-1901.; A gázrészvényesek pere. = V 1900. dec. 13. 2. p.; A gázügy állapota. = V 1901. márc. 15. 4. p.; Táblai ítéletek gázügyben. = V 1901. márc. 17. 4. p.; A gázháboru. = V 1901. máj. 22. 3. p.; Kuriai ítéletek a gázügyben. = V 1901. jún. 2. 4. p.; A gázgyár ügyéhez. = V 1901. júl. 28. 4. p.
- <sup>496</sup> VaML SZT Cb. 1900. júl. 29-i közgy. és a légszeszgyár megváltásának ügye 1900-1901.; A gázrészvényesek pere. = V 1900. dec. 13. 2. p.; A gázügy állapota. = V 1901. márc. 15. 4. p.; Táblai ítéletek gázügyben. = V 1901. márc. 17. 4. p.; A gázháboru. = V 1901. máj. 22. 3. p.; Kuriai ítéletek a gázügyben. = V 1901. jún. 2. 4. p.; A gázgyár ügyéhez. = V 1901. júl. 28. 4. p.
- <sup>497</sup> VaML SZT Cb. 1900. júl. 29-i közgy. és a légszeszgyár megváltásának ügye 1900-1901.; A miniszter döntése a gázügyben. = V 1900. nov. 15. 2. p.; A gázrészvényesek pere. = V 1900. dec. 13. 2. p.; A légszesztársulat ingatlanait. = V 1900. dec. 16. 6. p.; A gázgyár vételárát. = V 1900. dec. 30. 6. p.; A gázügy állapota. = V 1901. márc. 15. 4. p.; Táblai ítéletek gázügyben. = V 1901. márc. 17. 4. p.; A gázháboru. = V 1901. máj. 22. 3. p.; Kuriai ítéletek a gázügyben. = V 1901. jún. 2. 4. p.; A gázgyár ügyéhez. = V 1901. júl. 28. 4. p.
- <sup>498</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900; VaML SZT Cb. A légszeszgyár megváltásának ügye 1900-1901
- <sup>499</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1900. okt. 27. Napirend előtti felszólalás; Szombathely város monstre-küldöttsége a miniszterelnök előtt. = V 1900. okt. 28. 2. p.; Ítélet a gázgyár ügyében. = V 1901. jan. 13. 3. p.; A gázbonyodalmakhoz. = V 1901. márc. 8. 5. p.; Gázperek a táblán. = V 1903. febr. 15. 6. p.
- <sup>500</sup> VaML SZT Cb. 1901. febr. 15-i közgy. és a légszeszgyár megváltásának ügye 1900-1901.; VaML Alisp. Közig. ir. VII. 374/1900.; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.; Zárlat a légszesztársulat vagyonára. = V 1901. márc. 24. 4. p.; Zárlati tárgyalás a légszeszügyben. = V 1901. márc. 27. 4. p.; Polgármesterünk fegyelmi ügye. = V 1901. ápr. 5. 2. p.; A gázgyár ügyéhez. = V 1901. jún. 12. 5. p.; A polgármester fegyelmi ügyének befejezése. = V 1901. júl. 28. 6. p.

- <sup>501</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>502</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>503</sup> Forbáth, 1908. a 343-352. p.; Rácz, 1908. 377. p.; Sipos, 1996. 166-172. p.
- <sup>504</sup> VaML SZV Pg. Bizalmas iratok (továbbiakban: Biz.) 18/1905.
- <sup>505</sup> VaML A Brenner család iratai Brenner János naplója 34-35. p.
- <sup>506</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; Iparkamara, 1883. 113. p.
- <sup>507</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; VaML SZV Közgy. jkv. 96/1885., 83/1895.; Szombathely rendezett tanácsú város 1900. évi lak- és czimtára. Szerk. Heimlich Ferenc. Szombathely, 1900. 5-114. p.; Fehér, 1927. 57-67, 218-226, XIV-XVI, XXIX, LLIV. p.
- <sup>508</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 16/1872.
- <sup>509</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Közgy. jkv. 16/1872., 96/1885., 83/1895.; Fehér, 1927. 218. p.
- <sup>510</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900., Vas vármegye és Szombathely megyei város általános ismertetője és címtára az 1931-32. évre. Szerk. F. Szabó Géza. Bp., 1931. (továbbiakban: Szabó, 1931.) 429. p.; Balogh, 1898. 98. p.; A Magyar Korona Országainak Gyáripara az 1898. évben. XV. köt. Élelmezési és élvezeti cikkek gyártása II. Czukorgyártás. Bp. 1901, 3-4, 11. p.; Matlekovics, 1898. 219-221. p.; Patzenhofer Konrád halála. = V 1904. jún. 1. 2. p.
- <sup>511</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; A légszesztársulat válsága. = V 1900. ápr. 5. 1. p.
- <sup>512</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900., Bodányi, 1910. 99. p.; Világosság. = V 1900. máj. 20.
- <sup>513</sup> Bodányi, 1910. 95-97, 136, 144. p.; Szabó, 1931. 12, 32, 49. p.
- <sup>514</sup> V. ö. VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai
- <sup>515</sup> V. ö. VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai
- <sup>516</sup> V. ö. VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; SZV Pg. Különgy; VaML SZV Közgy. jkv. 33/1913, 34/1913, 40/1913
- <sup>517</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai ; VaML SZV Közgy. Jkv. 99/1902, 45/1914
- <sup>518</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900
- <sup>519</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai
- <sup>520</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; Egyesületi élet. = VL 1875. aug. 1. 3. p.; Német szemtelenség. = VL 1880. jan. 1. 2. p.; Szabó, 1931. 42. p.
- <sup>521</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai
- <sup>522</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.
- <sup>523</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; A légszesztársulat köréből. = V 1901. febr. 27. 4. p.; A légszesztársulat új helyiségeinek felavatása. = V 1902. szept. 14. 2. p.
- <sup>524</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; VaML SZV Pg. Közig. III. 281/1918., III. 333/1918., III. 4/1919.; SZV Pg. Különgy.; Bodányi, 1910. 213. p.; A légszesztársulat köréből. = V 1901. febr. 27. 4. p.; A gázművek megvizsgálása. = V 1901. márc. 8. 5. p.; A légszesztársulat új helyiségeinek felavatása. = V 1902. szept. 14. 2. p.
- <sup>525</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; VaML SZV Pg. Közig. III. 281/1918., III. 333/1918., III. 4/1919., III. 29/1921, III. 173/1923.; SZV Pg. Különgy.; Bodányi, 1910. 213. p.; A légszesztársulat köréből. = V 1901. febr. 27. 4. p.; A gázművek megvizsgálása. = V 1901. márc. 8. 5. p.; A légszesztársulat új helyiségeinek felavatása. = V 1902. szept. 14. 2. p.
- <sup>526</sup> VaML SZV Pg. Biz. ir. 5/1900.; VaML SZV Pg. Közig. III. 333/1918.; Légszeszgyártás magyar köszénből. = V 1901. ápr. 19. 5. p.
- <sup>527</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; Bodányi, 1910. 213. p.; VaML SZV Pg. Közig. I. 739/1900.; A légszesztársulat. = V 1889. febr. 24. 9. p.; Légszeszvilágító társulatunk. = VL 1874. aug. 13. 2. p.; Légszesz-világítási társulatunk. = V 1893. febr. 26. 6. p.; Légszesz. = V 1895. febr. 17. 4. p.; A légszesztársulat közgyűlése. = V 1900. márc. 1. 2. p.; Iparkamara, 1883. 114. p.; Katus, 1978. 265, 293. p.
- <sup>528</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; Bodányi, 1910. 213. p.; VaML SZV Pg. Közig. I. 739/1900.; A légszesztársulat. = V 1889. febr. 24. 9. p.; Légszeszvilágító társulatunk. = VL 1874. aug. 13. 2. p.; Légszesz-világítási társulatunk. = V 1893. febr. 26. 6. p.; Légszesz. = V 1895. febr. 17. 4. p.; A légszesztársulat közgyűlése. = V 1900. márc. 1. 2. p.; Iparkamara, 1883. 114. p.
- <sup>529</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; Bodányi, 1910. 213. p.; VaML SZV Pg. Közig. I. 739/1900., III. 495/1900.; A légszesztársulat. = V 1889. febr. 24. 9. p.; Légszeszvilágító társulatunk. = VL 1874. aug. 13. 2. p.; Légszeszvilágítási társulatunk. = V 1893. febr. 26. 6. p.; Légszesz. = V 1895. febr. 17. 4. p.; A légszesztársulat közgyűlése. = V 1900. márc. 1. 2. p.
- <sup>530</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.
- <sup>531</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; VaML SZV Pg. Közig. III. 173/1923.; Baumann, 1981. 14. p.
- <sup>532</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 26/1873., 96/1873., 201/1873.; SZV Pg. Közig. III. 311/1887., III. 14/1888.; Horváth Ferenc: Szombathely város fejlődése a dualizmus korában. In: Vas Megye múltjából. Szombathely, 1982. 168. p. (Levéltári évkönyv; 2.)

- <sup>533</sup> VaML SZT Cb.; Az örök sötétségben. = VL. 1873. okt.19. 2. p.; Légszesz világításunk. = VL 1882. aug. 10. 2. p.; A vasúti indóházhoz. = VL 1882. aug. 27. 2. p.; Légszesz-társulatunk. = VL 1882. szept. 17. 2. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 104/1882.; VaML SZV Pg. Közig III. 45/1882.
- <sup>534</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 30/1890.; VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>535</sup> Gázvilágítás Ó-perintben. = V 1891. aug. 23. 6. p.; A perinti főutca. = V 1891. nov. 29. 6. p.
- <sup>536</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 106/1891; VaML SZV Pg. Közig III. 3/1893.; III. 6/1895.; III. 7/1896.; III. 316/1897., 393/1902., III. 4/1919.
- <sup>537</sup> A Hosszu utcái gázmérgezések. = V 1901. jan. 25. 3. p.; A gázmérgezések és csőtörések kérdéséhez. = V 1901. jan. 27. 4. p.; Gázcsövek állapota az Erzsébet királyné utcában. = V 1901. jún. 12. 6. p.; A légszeszvilágítási társulat. = V 1901. jún. 19. 6. p.; VaML SZV Pg. Közig 393/1902.
- <sup>538</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; A légszeszhálózat kibővítése. = V 1905. szept. 8. 4. p.
- <sup>539</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai
- <sup>540</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900., Gázmérgezés az Árvaház-utcában. = V 1909. febr. 25. 3. p.; Pallas Nagylexikona 7. köt. Bp. 1894. 865. p.
- <sup>541</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 3/1893., III. 4/1891., 393/1902., III. 4/1919.; Az elektromos világítás. = V 1894. aug. 5. 2. p.
- <sup>542</sup> A táblázat az alábbi források alapján lett szerkesztve: VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 3/1893., I. 203/1891., III. 7/1896., I. 739/1900., 393/1902., III. 20/1904.; Légszesz-világítási társulatunk. = V 1893. febr. 26. 6. p.; Légszesz. = V 1896. febr. 17. 4. p.; A szombathelyi légszesz-világítási társulat. = V 1898. febr. 13. 7. p.; A légszeszgyár mérlege. = V 1902. febr. 26. 3. p.; A Szombathelyi Savaria Múzeum Legújabbkori Osztálya, A Szombathelyi Légszeszvilágítási Társulat XVIII-ik mérleg- és üzletkimutatása. Szombathely, 1892.
- <sup>543</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 3/1893., III. 4/1891., 393/1902., III. 4/1919.; Az elektromos világítás. = V 1894. aug. 5. 2. p.
- <sup>544</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 7/1896., III. 495/1900., 128/1901., 393/1902.; VaML SZV Pg. Biz. 18/1905.; VaML SZV Pg. Különgy.; Fényes világítás. = V 1896. febr. 13. 4. p.; A légszeszvilágítás közegészségi hátrányai a villamos fényvel szemben. = V 1896. ápr. 12. 4. p.; Brillians utcavilágítás. = V 1897. okt. 31. 7. p.; Visszapillantás az elmúlt évre. = V 1898. jan. 1. 4.p.; Baumann, 1981. 15. p.; Andai Pál: A technika fejlődése az őskortól az atomkor küszöbéig. Bp., 1965. 309-310. p.; Wille, 1988. 258. p.; Pallas Nagy Lexikona 7. köt. Bp. 1894. 859. p.; Új idők lexikona Bp., 1936. 3-4. köt. 586-587. p.; Laky, 1988. 41. p.
- <sup>545</sup> Új gázlámpák a piacon. = V 1901. aug. 20. 5. p.; VaML SZV Pg. Közig. 393/1902., III. 388/1912.
- <sup>546</sup> Laky, 1988. 83. p.; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 5/1895., III. 316/1897., III. 391/1888., III. 81/1898., III. 21/1900., III. 4/1919.; VaML SZV Közgy. jkv. 83/1889.
- <sup>547</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 316/1897. III. 81/1898., III. 21/1900., 393/1902., III. 653/1910.
- <sup>548</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; VaML SZV Pg. Közig. I. 203/1891., III. 4/1891.; Légszesz. = V. 1895. febr. 17. 4. p.
- <sup>549</sup> Villamosság és Szombathely. = V 1894. júl. 15. 5. p.; A nagy értekezlet. = V 1894. júl. 24. 1. p.; A légszeszvilágítás közegészségi hátrányai a villamos fényvel szemben. = V 1896. ápr. 9. 2. p. és ápr. 12. 4. p.; Elektromos ügyek. = V 1896. okt. 11. 6. p.; VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Közgy. jkv. 100/1896.; Bodányi, 1910. 98. p.
- <sup>550</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Pg. Közig. III. 14/1888., III. 7/1896.; VaML SZV Pg. Különgy.; A gázzal való fűtés és főzés. = V 1901. okt. 25. 2. p.; Bodányi, 1910. 214. p.; Thirring, 1912. 434-435. p.; A Pallas Nagy Lexikona 7. köt. Bp. 1894. 858, 865. p.
- <sup>551</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; A gázzal való fűtés és főzés. = V 1901. okt. 25. 2. p.; Bodányi, 1910. 214. p.; VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>552</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai
- <sup>553</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai.; VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZV Pg. Közig. III. 3/1893., I. 989/1904., 128/1901.; A béke akadályai. = V 1900. szept. 27. 2. p.; Baumann, 1981. 6. p.
- <sup>554</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZV Pg. Közig. III. 3/1893., I. 989/1904., 128/1901.; SZV Pg. Biz. ir. 18/1905.; Thirring, 1912. 434-435. p.; A gázzal való fűtés és főzés. = V. 1901. okt. 25. 2. p.
- <sup>555</sup> VaML SZT Cb. Tc. 13. Légszeszgyár iratai
- <sup>556</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 83/1895.; A Szombathelyi Légszeszvilágítási Társulat mérlege. = V 1908. febr. 4. 7. p.
- <sup>557</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>558</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>559</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>560</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>561</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.
- <sup>562</sup> VaML SZT Cb. Légszeszgyár iratai; VaML SZV Pg. Közig. III. 495/1900.

- <sup>563</sup> Légszszelvilágítás. = VL 1873. jan. 12. 4. p.; A város mostohája. = VL 1874. aug. 20. 2. p.
- <sup>564</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 4/1891., 393/1902.
- <sup>565</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 390/1891., III. 381/1892., III. 81/1898.; Az örök sötétségben. = VL 1873. okt. 19. 2. p.
- <sup>566</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 374/1888., 422/1889., III. 390/1891.; Mire valók a gázlámpák? = VL 1884. jan. 24. 2. p.
- <sup>567</sup> A légszszelvilágítással. = VL 1888. dec. 9. 3. p.; Brillians utcavilágítás. = V 1897. okt. 31. 7. p.; Visszapillantás az elmúlt évre. = V 1898. jan. 1. 4. p.
- <sup>568</sup> VaML SZV Pg. Közig. I. 203/1891.; Pallas Nagylexikona. 7. köt. Bp. 1894. 865-866. p.
- <sup>569</sup> A nagy értekezlet. = V 1894. júl. 24. 1. p.; A légszszelvilágítás közegészségi hátrányai a villamos fényvel szemben. = V 1896. ápr. 9. 2. p. és ápr. 12. 4. p.; Elektromos ügyek. = V 1896. okt. 11. 6. p.; Elektromosság és gáz. = V 1897. nov. 26. 3. p.
- <sup>570</sup> A gázzal való fűtés és főzés. = V 1901. okt. 25. 2. p.; Az iparkiallításról. = V 1903. aug. 27. 2. p.
- <sup>571</sup> VaML SZT Cb. Légszszelgyár iratai
- <sup>572</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 245/1912.
- <sup>573</sup> Légszszel robbanás. = VL 1889. dec. 29. 5. p.; Légszszel robbanás. = V 1894. dec. 16. 6. p.; Gázömlés. = V 1900. jan. 11. 5. p.
- <sup>574</sup> Ujabb gázmérgezések a Hosszu utcában. = V 1901. jan. 23. 4. p.; Gázmérgezések jegyében. = V 1901. jan. 25. 4. p.; A Hosszu-utcai gázmérgezések. = V 1901. jan. 25. 3. p.; A gázmérgezések és csőtörések kérdéséhez. = V 1901. jan. 27. 4. p.; Vizsgálat a gázcsövek állapota tárgyában. = V 1901. jan. 27. 6. p.; A gázművek megvizsgálása. = V 1901. márc. 8. 5. p.; Per a légszszelvilágítási társulat ellen. = V 1901. ápr. 19. 5. p.; Életveszélyes gázömlés. = V 1906. dec. 13. 5. p.; Gázmérgezés az Árvaház-utcában. = V 1901. febr. 25. 3. p.
- <sup>575</sup> VaML SZV Pg. Közig. I. 235/1898.
- <sup>576</sup> VaML SZV Pg. Közig. I. 235/1898.; VaML SZT Cb. Légszszelgyár iratai; Thirring, 1912. 434-435. p.
- <sup>577</sup> Kereskedelmi. = VL 1882. jún. 4. 2. p.
- <sup>578</sup> A villanyos vigalom. = VL 1882. jún. 15. 2. p.
- <sup>579</sup> Elektromosság vízerőmű által. = VL 1883. jan. 25. 2. p.
- <sup>580</sup> A bécsi burgszínház electromos világítása. = V 1889. ápr. 21. 6. p.; Az electromos világításról. = V 1889. jún. 9. 5. p.
- <sup>581</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 49/1894., III. 326/1895.; Villamos világítás. = V 1894. jan. 21. 5. p.; A nagy értekezlet. = V 1894. júl. 24. 1. p.; Barbarits, 1929. 117. p.
- <sup>582</sup> Értekezlet a villamos világítás ügyében. = V 1894. júl. 8. 6. p.; Villamosság Szombathelyen. = V 1894. júl. 15. 5. p.
- <sup>583</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok; Az electromos művek. = V 1894. júl. 29. 5. p.; Villamosság Szombathelyen. = V 1894. júl. 15. 5. p.; Electromos művek részvénytársasága. = V 1894. júl. 22. 3. p.; A nagy értekezlet. = V 1894. júl. 24. 1. p.; Villamossági értekezlet. = V 1894. szept. 9. 5. p.; Villamos ügyek. = V 1894. okt. 7. 6. p.; Bodányi, 1910. 95-97. p.
- <sup>584</sup> A nagy értekezlet. = V 1894. júl. 24. 1. p.; A légszszelvilágítás közegészségi hátrányai a villamos fényvel szemben. = V 1896. ápr. 9. 2. p., ápr. 12. 4. p.
- <sup>585</sup> Villamossági értekezlet. = V 1894. szept. 9. 5. p.; A villamos műveket. = V 1894. aug. 19. 4. p.; A villamos művek. = V 1894. szept. 9. 6. p.
- <sup>586</sup> A villamos társaság alakuló közgyűlése. = V 1895. márc. 28. 2. p.
- <sup>587</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>588</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok; A villamosság korszaka. = V 1895. márc. 28. 1. p.; A villamos társaság alakuló közgyűlése. = V 1895. márc. 28. 2. p.; A villamos kérdéséhez. = V 1895. ápr. 2. 5. p.; A villamos-társulat közgyűlése. = V 1895. aug. 25. 2. p.; A villamos társaság igazgatósági össziülése. = V 1896. jún. 21. 4. p.; A Vasvármegyei Electromos Művek Részvénytársaság I. közgyűlése. = V 1896. júl. 16. 1. p.
- <sup>589</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>590</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>591</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>592</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok; Bodányi, 1910. 99., 141-144. p.; Schindler, 1942. 160-171. p.; Baumann, 1981. 20-22. p.; Gaál, 1991. 365. p.
- <sup>593</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>594</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>595</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>596</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 149/1898.
- <sup>597</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 43/1894.
- <sup>598</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 31/1911.; A város és a villamos társaság. = V 1909. dec. 8. 2. p.

- <sup>599</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 99/1903.
- <sup>600</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 100/1896.
- <sup>601</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 43/1894., 100/1896., 101/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 81/1898., III. 106/1900., III. 99/1903., III. 21/1904., III. 38/1906., III. 36/1907., III. 31/1911.
- <sup>602</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 100/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 484/1903.; III. 99/1903., III. 31/1911., III. 245/1912.
- <sup>603</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.
- <sup>604</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 100/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 484/1903.; III. 99/1903., III. 31/1911., III. 245/1912.; A villamos társaság és a város. = V 1909. okt. 31. 2. p.; A város és a villamos társaság. = V 1909. dec. 8. 2. p.
- <sup>605</sup> Az elektromos művek építése. = V 1895. szept. 5. 2. p.; Az ikervári elektromos-művek nagy vízduzzasztójának ünnepélyes megnyitása. = V 1896. máj. 12. 9. p.; Az ikervári elektromos-áram Szombathelye. = V 1897. jan. 3. 6. p.; Bodányi, 1910. 95-99., 103., 116. p.; Kalocsai, 1997. b 102. p.; Balogh, 1898. 461-462. p.
- <sup>606</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 309/1919., III. 5/1921.
- <sup>607</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 309/1919.
- <sup>608</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok, VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 309/1919.; Dalmady Ödön: Az ikervári villamos művek. Bp. 1900. (továbbiakban: Dalmady, 1900.) 84-85. p.; Bodányi, 1910. 122. p.
- <sup>609</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 171/1895.; A villamos művek. = V 1895. febr. 5. 4. p.; Az elektromos-társaság. = V 1896. febr. 23. 4. p.; Elektromos ügyek. = V 1896. ápr. 12. 6. p.; A Vasvármegyei Elektromos Művek Részvénytársaság I. közgyűlése. = V 1896. júl. 16. 1. p.; Bodányi, 1910. 98., 124-125. p.; Dalmady, 1900. 89-91. p.
- <sup>610</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 171/1895.; A villamos művek. = V 1895. febr. 5. 4. p.; Az elektromos-társaság. = V 1896. febr. 23. 4. p.; Elektromos ügyek. = V 1896. ápr. 12. 6. p.; Az ikervári elektromos művek. = V 1900. ápr. 22. 4. p.; A Vasvármegyei Elektromos Művek Részvénytársaság I. közgyűlése. = V 1896. júl. 16. 1. p.; Dalmady, 1900. 85, 89-94. p.; Bodányi, 1910. 98., 124-125. p.
- <sup>611</sup> A Vasvármegyei Elektromos Művek Részvénytársaság összes műveinek kibővítése. = V 1899. júl. 13. 2. p.; Hírek az elektromos művek kibővítéséről. = V 1899. okt. 29. 6. p.; Az ikervári elektromos művek. = V 1900. ápr. 22. 4. p.; Dalmady, 1900. 107. p.; Bodányi, 1910. 132. p.
- <sup>612</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok; VaML SZV Pg. Különgy.; A vasvármegyei elektromos művek. = 1902. dec. 17. 4. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 184/1903., III. 245/1912., III. 12/1913., III. 482/1914.; Bodányi, 1910. 124. p.
- <sup>613</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 149/1898., I. 484/1903.; I. 223/1909., III. 245/1912., III. 5/1921.; VaML SZV Pg. Különgy.; Engedély a villamos vezetékek elhelyezésére. = V 1894. okt. 7. 6. p.; A villamos társaság alakuló közgyűlése. = V 1895. márc. 28. 2. p.; Az elektromos művek építése. = V 1895. szept. 5. 2. p.; Az elektromos ügyek fejlődése. = V 1896. márc. 15. 5. p.; Az elektromos fővezeték közigazgatási bejárása. = V 1896. márc. 19. 4. p.; Az elektromos társaság. = V 1896. márc. 29. 5. p.; Elektromos ügyek. = V 1896. ápr. 12. 6. p.; A villamos világítás ügye. = V 1896. jún. 14. 5. p.; A Vasvármegyei Elektromos Művek Részvénytársaság I. közgyűlése. = V 1896. júl. 16. 1. p.; Az ikervári elektromos művek. = V 1900. ápr. 22. 4. p.; A közigazgatási bizottság ülése. = V 1901. júl. 12. 3. p.; Dalmady, 1900. 83-84., 98. p.; Bodányi, 1910. 121., 126-127. p.
- <sup>614</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 149/1898., I. 484/1903.; I. 2234/1904.; I. 223/1909., III. 12/1913., III. 363, III. 1514/1914.; III. 281/1918.; VaML SZV Pg. Különgy.; A közvilágítás kiterjesztése. = V 1899. aug. 6. 7. p.; A villamos hálózat kibővítése. = V 1904. júl. 24. 6. p.; Villanyvilágítás a Wesselényi-utczában. = V 1906. szept. 27. 3. p.
- <sup>615</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 149/1898., I. 484/1903.; I. 2234/1904.; I. 223/1909., III. 245/1912., III. 12/1913., III. 363, III. 1514/1914.; III. 281/1918.; VaML SZV Pg. Különgy.; A villamos hálózat kibővítése. = V 1904. júl. 24. 6. p.; Villanyvilágítás a Wesselényi-utczában. = V 1906. szept. 27. 3. p.
- <sup>616</sup> Bodányi, 1910. 126. p.; Thirring, 1912. 436. p.
- <sup>617</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 101/1896., 1897. nov. 9. napirend előtti polgármesteri felszólalás; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 484/1903., III. 99/1903.; Villamos közvilágítás. = V 1897. aug. 1. 6. p.; Visszapillantás az elmúlt évre. = V 1898. jan. 1. 4. p.
- <sup>618</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 87/1914., 156/1916., 156/1917.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 81/1898., III. 106/1900., I. 484/1903., III. 99/1903., III. 21/1904., III. 38/1906., III. 36/1907., III. 31/1911., III. 281/1918.; Visszapillantás az elmúlt évre. = V 1898. jan. 1. 4. p.; Villamosvilágítás a jégpályán. = V 1906. nov. 11. 6. p.; Villanyvilágítás a Wesselényi-utczában. = V 1906. szept. 27. 3. p.; Thirring, 1912. 436. p.; Straub, 1911. 64. p.
- <sup>619</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 281/1918.
- <sup>620</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 3/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1897., III. 12/1913, III. 363/1914.; Elektromos-fénnyel világított templom. = V 1896. márc. 22. 5. p.; A vármegyei villamos világítása. = V 1896. ápr. 26. 5. p.; Villamos világítási próbák. = V 1896. jún. 11. 3. p.; Elektromos ügyek. = V 1896. okt. 11. 6. p.; Gyalázatos üzelmek. = V 1896. okt. 22. 7. p.; Színház világítás. = V 1897. jan. 17. 5. p.; Elektromos világítás a vármegyei házában. = V 1897. febr. 14. 5. p.; Villanyvilágítás az árvaházban. = V 1897. máj. 27. 7. p.; Elektromos világítás a bába

- képezdében. = V 1897. szept. 2. 6. p.; Elektromosság és gáz. = V 1897. nov. 26. 3. p.; A villamos világítás hódítása. = V 1898. febr. 3. 4. p.; Villamos világítás a vasúti műhelyben. = V 1899. szept. 14. 4. p.; Az ikervári elektromos művek. = V 1900. ápr. 22. 4. p.; Elektromos világítás a vasuton. = V 1900. máj. 20. 9. p.; Dalmady, 1900. 99. p.
- <sup>621</sup> VaML SZT Cb. Tc. 13. Légszeszgyár iratai.; Elektromos ügyek. = V 1896. okt. 11. 6. p.; Gyalázatos üzelmek. = V 1896. okt. 22. 7. p.; Thirring, 1912. 436., 439. p.; Straub, 1911. 64. p.
- <sup>622</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 50/1919.; VEMR hirdetés. = V 1898. ápr. 17. utolsó oldal; Az izzólámpák ára. = V 1900. nov. 11. 8. p.; VEMR árjegyzék. = V 1904. márc. 6.; VEMR hirdetése. = V 1908. márc. 8. 15. p.
- <sup>623</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 31/1911., III. 245/1912.; A VEMR világítási szabályzata. = 1896. febr. 23. 9-10. p.; A vasvármegyei elektromos művek r. t. világítási díjszabályzatához. = V 1896. febr. 27. 2. p.; A város és a villamos társaság. = V 1909. dec. 8. 2. p.
- <sup>624</sup> Az elektromos világítási díj leszállítása. = V 1901. nov. 1. 3. p.
- <sup>625</sup> Az elektromos szerelés árát leszállították. = V 1906. márc. 25. 5. p.
- <sup>626</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 100/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 81/1898., III. 106/1900., I. 484/1903., III. 99/1903., III. 21/1904., III. 38/1906., III. 36/1907., III. 31/1911., III. 245/1912., III. 50/1919.
- <sup>627</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 156/1917., 174/1918.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 31/1911.; III. 309/1919.
- <sup>628</sup> Éhen Gyula 1909. évi előterjesztése, Simon Pál magángyűjteménye; VaML SZV Közgy. jkv. 1909. szept. 1 és okt. 15. dr. Geszner Imre napirend előtti felszólalásai; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.
- <sup>629</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 484/1903.; III. 31/1911., III. 245/1912.; A villamos társaság és a város. = V 1909. okt. 31. 2. p.; A város és a villamos társaság. = V 1909. dec. 8. 2. p.
- <sup>630</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 5/1910., 1911. ápr. 6. napirend előtti polgármesteri beszámoló
- <sup>631</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 31/1911.
- <sup>632</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 33, 35, 40/1913.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 31/1911.; VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>633</sup> VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>634</sup> VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>635</sup> VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>636</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 33, 35, 40/1913., 1913. június 5. napirend előtti polgármesteri beszámoló; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 31/1911., III. 245/1912.; VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>637</sup> VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>638</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 175/1918.
- <sup>639</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 5/1921.
- <sup>640</sup> VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>641</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 309/1919.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok.
- <sup>642</sup> VaML Szihelyi Járásbírórság iratai. (továbbiakban: SZJB) Peren kívüli iratok (továbbiakban: Pk. ir.) I. 5401/1920.; A villamos társaság és a város. = V 1909. okt. 31. 2. p.; Bodányi, 1910. 144. p.
- <sup>643</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZT Cb. Tc. 13. Légszeszgyár iratai.
- <sup>644</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok.; Bodányi, 1910. 141. p.
- <sup>645</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 33, 35, 40/1913.; VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok.; Bodányi, 1910. 143-144. p.
- <sup>646</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZT Cb. Tc. 13. Légszeszgyár iratai.
- <sup>647</sup> Kalocsai Péter: A 130 éve megindult szombathelyi omnibuszközlekedés története. = VHHK 1995. 3. sz. (továbbiakban: Kalocsai, 1995.) 38-39. p.; Kalocsai Péter: A városi tömegközlekedés kezdete Szombathelyen: az omnibusz. = Városi Közlekedés. 1997. 1. sz. (továbbiakban: Kalocsai, 1997.a) 36. p.
- <sup>648</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.
- <sup>649</sup> VaML VSZLGY 7. sz.; Közérdekű. = VL 1873. jan. 23. 2. p.; Kalocsai, 1995. 40-41. p.; Kalocsai, 1997.a 36. p.
- <sup>650</sup> A „Zöldfű”-hoz címzett vendéglő. = VL 1874. júl. 30. 2. p.; Kalocsai, 1995. 41. p.; Kalocsai, 1997.a 37. p.
- <sup>651</sup> VaML VSZLGY 49. sz.; Kalocsai, 1995. 42. p.; Kalocsai, 1997.a 37-38. p.
- <sup>652</sup> VaML VSZLGY 49. sz.; Omnibusz az utcán. = V 1895. 36. sz. 5. p.; Városi közgyűlés. = V 1896. ápr. 26. 3. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 244/1896.; Kalocsai, 1995. 43-44. p.; Kalocsai, 1997.a 37. p.
- <sup>653</sup> Városunké a jövő. = V 1896. júl. 30. 1-2. p.; Összeütközés a villamossal. = V 1901. dec. 4. 5. p.; A közúti villamos vasút meghosszabbítása. = V 1904. jan. 28. 2. p.; Kalocsai, 1995. 44., 47. p.; Kalocsai, 1997.a 38., 40. p.
- <sup>654</sup> Szállodai omnibusz. = V 1904. aug. 5. 1. p.
- <sup>655</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 42/1897.; Kalocsai, 1995. 47. p.; Kalocsai, 1997. a. 39. p.
- <sup>656</sup> Közúti vasút Szombathelyen. = V 1890. nov. 9. 6. p.; Lóvasút Szombathelyen. = V 1891. dec. 25. 4. p.; Kalocsai Péter: Ló- és gőzvontatású közúti vasútervek Szombathelyen 1883 és 1894 között. = VHHK 1997. 2. sz. 50-54. p.; Kalocsai, 1997. a 38. p.; Kalocsai Péter: 100 éve indult meg a villamosközlekedés Szombathelyen. = Városi Közlekedés. 1997. 2. sz. (továbbiakban: Kalocsai, 1997. b) 99. p.
- <sup>657</sup> Értekezlet a villamos világítás ügyében. = V 1894. júl. 8. 6. p.

- <sup>658</sup> Villamosság Szombathelyen. = V 1894. júl. 15. 5. p.; A nagy értekezlet. = V 1894. júl. 24. 1. p.; Kalocsai, 1997. b 99. p.
- <sup>659</sup> A villamos műveket. = V 1894. aug. 19. 4. p.; A villamos művek. = V 1894. szept. 9. 6. p.; Kalocsai, 1997. b. 99. p.
- <sup>660</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>661</sup> VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.; Kalocsai, 1997. 99-100. p.
- <sup>662</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 63, 69/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.
- <sup>663</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912., III. 5/1921.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>664</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912., III. 5/1921.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>665</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.; Dalmady, 1900. 102. p.; Kalocsai, 1997. b 100-101. p.; Kalocsai, 2003. 390. p.
- <sup>666</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 63, 69/1896.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; Kalocsai, 1997. b. 101-102. p.
- <sup>667</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.
- <sup>668</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 67/1898., 3/1899.; Utczarendezés és villamos vasút kiterjesztése. = V 1899. aug. 17. 6. p.
- <sup>669</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 71/1899.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912., III. 12/1913.; Elektromos közuti vasutunk műtanrendőri bejárása. = V 1900. ápr. 12. 4. p.; Kalocsai, 1997. b 101-105. p.
- <sup>670</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 245/1912.; A közuti villamos vasút meghosszabbítása. = V 1904. jan. 28. 2. p.; Kalocsai, 1997. b 106. p.; Kalocsai, 2003. 391. p.
- <sup>671</sup> VaML Térképtár. Szombathely térkép 1904.; Bodányi, 1910. 129. p.; Kalocsai, 1997. b. 102. p.; Kalocsai, 1997. c 438-439. p.; Kalocsai, 2003. 391. p.
- <sup>672</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.
- <sup>673</sup> Bodányi, 1910. 143. p.; Az elektromos társaság köréből. = V 1907. márc. 17.
- <sup>674</sup> VaML SZV Pg. Különgy.
- <sup>675</sup> VaML SZV Pg. Különgy.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.
- <sup>676</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; Az aszfalt és a villamos. = V 1904. nov. 10. 4. p.; Aszfalt és villamos. = V 1905. júl. 21. 2. p.; A villamos vasút- és az utcزابurkolat. = V 1905. okt. 13. 3. p.; Javitják a villamos útját. = V 1906. márc. 13. 2. p.; Az aszfaltjárdák kijavitása. = V 1907. jún. 27. 4. p.; Kövezik a villamos útját. = V 1909. ápr. 6. 4. p.; Dalmady, 1900. 104. p.; Bodányi, 1910. 128-129. p.; Kovácsyné, 1994. 207. p.; Kalocsai, 1997. b. 102. p.; Kalocsai, 1997. c 438-439. p.; Kalocsai, 2003. 391. p.
- <sup>677</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; Dalmady, 1900. 106. p.; Bodányi, 1910. 130. p.; A villamos póna vörösre van festve. = V 1904. júl. 9. 3. p.
- <sup>678</sup> Dalmady, 1900. 100. p.
- <sup>679</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>680</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 83/1916.
- <sup>681</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 5/1921.; Dalmady, 1900. 104-107. p.; Bodányi, 1910. 129-131., 143. p.; Kalocsai, 1997. b 102-105. p.; Kalocsai Péter: A szombathelyi villamosvasút járműparkja. = Lapok Szombathely Történetéből. 2005. 131. sz. 6. p.
- <sup>682</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.
- <sup>683</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; Dalmady, 1900. 104. p.; Kalocsai, 1997. c 440. p.
- <sup>684</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.; III. 12/1913.; Az elektromos társaság köréből. = V 1907. márc. 17.; Kalocsai, 1997. b 101-102., 104-106. p.
- <sup>685</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok.; A villamosvasut forgalma. = V 1902. jan. 5. 2. p.; Thirring, 1912, 360-361. p.; Kalocsai, 1997. b 106. p.; Kalocsai, 2003. 393. p.
- <sup>686</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok.; A villamosvasut forgalma. = V 1902. jan. 5. 2. p.; Thirring, 1912, 360-361. p.; Kalocsai, 1997. b 106. p.; Kalocsai, 2003. 393. p.
- <sup>687</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok.; A villamosvasut forgalma. = V 1902. jan. 5. 2. p.; Thirring, 1912, 360-361. p.; Kalocsai, 1997. b 106. p.; Kalocsai, 2003. 393. p.
- <sup>688</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok.; A villamosvasut forgalma. = V 1902. jan. 5. 2. p.; Thirring, 1912, 360-361. p.; Kalocsai, 1997. b 106. p.; Kalocsai, 2003. 393. p.
- <sup>689</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 129/1917.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>690</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok
- <sup>691</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 129/1917.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; Kalocsai, 1997. b. 107. p.; Kalocsai, 1997. c 442-443. p.
- <sup>692</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZT Cb. ir. Tc. 198. VEMR iratok.; Kalocsai, 1997. b 107. p.
- <sup>693</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; VaML SZV Pg. Különgy.



- <sup>694</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 99/1900.
- <sup>695</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 245/1912. III. 5/1921.; VaML SZVMH Ig ir. V. 106/1900.; Városi közgyűlés. = V 1900. aug. 12. 4. p.
- <sup>696</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 175/1918.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 5/1921.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>697</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>698</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>699</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>700</sup> VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.
- <sup>701</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 71/1923.
- <sup>702</sup> Összeütközés a villamossal. = V 1901. dec. 4. 5. p.; A villamos kocsivezető bravurja. = 1904. szept. 21. 3. p.; Kisiklott villamoskocsi. = V 1904. okt. 23. 6. p.; Kalocsai, 1997. c 447. p.
- <sup>703</sup> A mikrofon. = VL 1878. júl. 21. 2. p.; A telefon. = VL 1881. máj. 19. 2. p.; Telephon kísérletek. = VL 1881. jún. 12. 2. p.; A szombathely-herényi telefon-vezetés. = VL 1883. ápr. 15. 2. p.
- <sup>704</sup> Telefonhálózat. = V 1889. febr. 3. 9. p.; A telefon vezeték. = V 1889. febr. 10. 5. p.
- <sup>705</sup> Telefon Szombathelyen. = V 1891. szept. 27. 7. p.; Telefon Szombathelyen. = V 1892. júl. 24. 5. p.
- <sup>706</sup> Telephon-állomások a vidéken. = VL 1888. okt. 28. 3. p.
- <sup>707</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 2, 9/1893.; VaML SZV Pg. Közig ir. I. 190/1893.; Telefon Szombathelyen. = V 1892. aug. 28. 5. p.; Telefon. = V 1892. nov. 6. 5. p.; Balogh, 1898. 444. p.
- <sup>708</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 190/1893.; Telefon. = V 1893. máj. 7. 7. p.
- <sup>709</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 190/1893.
- <sup>710</sup> Az állami telefon hálózat. = V 1893. jún. 18. 4. p.
- <sup>711</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 190/1893.; Telefon Szombathelyen. = V 1892. nov. 13. 6. p.; A szombathelyi állami távbeszélő előfizetőinek névsora. = V 1893. jún. 4. 5. p.; Az állami telefon hálózat. = V 1893. jún. 18. 4. p.; Kárpáti, 1894. 479. p.
- <sup>712</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 190/1893.; Telefon Szombathelyen. = V 1892. nov. 13. 6. p.; Az állami telefon hálózat. = V 1893. jún. 18. 4. p.; Balogh, 1898. 444. p.; Matlekovits, 1898. 744. p.
- <sup>713</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 190/1893., I. 908/1895.; A vezetékhozz adatai a térkép alapján lettek kiszámítva.
- <sup>714</sup> A városok közti telefon. = V 1894. nov. 25. 5. p.
- <sup>715</sup> Telephon. = V 1894. dec. 9. 5. p.
- <sup>716</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 908/1895.
- <sup>717</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 908/1895., A vezetékhozz adatai a térkép alapján lettek kiszámítva.
- <sup>718</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. III. 102/1904.
- <sup>719</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 1662/1900.
- <sup>720</sup> VaML SZVMH Ig. ir. 67/1901.; Uj 50 huzalos telefonvezeték. = V 1901. febr. 6. 5. p.
- <sup>721</sup> Uj telefon központ. = V 1903. febr. 19. 3. p.
- <sup>722</sup> VaML SZV Pg. Közig ir. I. 1835/1907.; VaML SZVMH Ig. ir. 563/1914.; VaML SZVMH Műsz. ir. 7. dob.; Telefonhálózat a föld alatt. = V 1905. jún. 16. 3. p.; Telefonvezeték a föld alatt. = V 1905. okt. 5. 3. p.; A fölturt utcák helyreállítása. = V 1905. okt. 21. 3. p.; A távirda és távbeszélő kábelek célja. = V 1905. nov. 1. 3. p.; Távirda- és távbeszélő-kábelek lefektetése. = V 1906. júl. 12. 4. p.
- <sup>723</sup> Telefon Szombathely-Grác között. = V 1907. jan. 1. 4. p.; Telefonösszeköttetés Trieszttel. = V 1909. okt. 23. 4. p.; Közvetlen telefon Szombathelyről Budapestre. = V 1909. aug. 17. 4. p.; Halló! Szombathely- Budapest. = V 1909. okt. 12. 4. p.
- <sup>724</sup> MSÉ 1898. Bp. 1899. 229-230. p.; MSÉ 1899. 257-258. p.; MSÉ 1900. Bp. 1901. 269-272. p.; MSÉ 1901. 257-20.p.; MSÉ 1902. 283-285. p.; MSÉ 1903. 284-286. p., MSÉ 1904. 290-292. p., MSÉ 1905. Bp. 1906. 280-282. p.; MSÉ 1906. 274. p.; MSÉ 1907. 264. p.; MSÉ 1908. 281. p.; MSÉ 1909. 282. p.; MSÉ 1910. 269. p.; MSÉ 1911. 284. p.; MSÉ 1912. 303. p.; MSÉ 1913. 207. p.; MSÉ 1914. Bp. 1916. 207. p.; MSÉ 1915. 200. p., Telefon. = V 1897. júl. 1. 6. p.; Matlekovits, 1898. 744. p.
- <sup>725</sup> MSÉ 1898. Bp. 1899. 229-230. p.; MSÉ 1899. 257-258. p.; MSÉ 1900. Bp. 1901. 269-272. p.; MSÉ 1901. 257-20.p.; MSÉ 1902. 283-285. p.; MSÉ 1903. 284-286. p., MSÉ 1904. 290-292. p., MSÉ 1905. Bp. 1906. 280-282. p.; MSÉ 1906. 274. p.; MSÉ 1907. 264. p.; MSÉ 1908. 281. p.; MSÉ 1909. 282. p.; MSÉ 1910. 269. p.; MSÉ 1911. 284. p.; MSÉ 1912. 303. p.; MSÉ 1913. 207. p.; MSÉ 1914. Bp. 1916. 207. p.; MSÉ 1915. 200. p., Az 1893. és 1895. évi vezetékhozz adatai a VaML SZV Pg. Közig ir. I. 908/1895. aktában szereplő térkép alapján lettek kiszámolva.; Telefon. = V 1897. júl. 1. 6. p.; Matlekovits, 1898. 744. p.
- <sup>726</sup> MSÉ 1898. Bp. 1899. 229-230. p.; MSÉ 1899. 257-258. p.; MSÉ 1900. Bp. 1901. 269-272. p.; MSÉ 1901. 257-20.p.; MSÉ 1902. 283-285. p.; MSÉ 1903. 284-286. p., MSÉ 1904. 290-292. p., MSÉ 1905. Bp. 1906. 280-282. p.; MSÉ 1906. 274. p.; MSÉ 1907. 264. p.; MSÉ 1908. 281. p.; MSÉ 1909. 282. p.; MSÉ 1910. 269. p.; MSÉ 1911. 284. p.; MSÉ 1912. 303. p.; MSÉ 1913. 207. p.; MSÉ 1914. Bp. 1916. 207. p.; MSÉ 1915. 200. p., Telefon. = V 1897. júl. 1. 6. p.; Matlekovits, 1898. 744. p.

- <sup>727</sup> MSÉ 1898. Bp. 1899. 229-230. p.; MSÉ 1899. 257-258. p.; MSÉ 1900. Bp. 1901. 269-272. p.; MSÉ 1901. 257-20.p.; MSÉ 1902. 283-285. p.; MSÉ 1903. 284-286. p., MSÉ 1904. 290-292. p., MSÉ 1905. Bp. 1906. 280-282. p.; MSÉ 1906. 274. p.; MSÉ 1907. 264. p.; MSÉ 1908. 281. p.; MSÉ 1909. 282. p.; MSÉ 1910. 269. p.; MSÉ 1911. 284. p.; MSÉ 1912. 303. p.; MSÉ 1913. 207. p.; MSÉ 1914. Bp. 1916. 207. p.; MSÉ 1915. 200. p., Telefon. = V 1897. júl. 1. 6. p.; Matlekovits, 1898. 744. p.
- <sup>728</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4/1879., 12/1880., 30/1881., 70/1881., 6/1890., 1/1891., 2/1893.; VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 318/1882.
- <sup>729</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 48/1881., 34/1882., 93/1890., 1/1891.; VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 318/1882., III. 35/1882., I. 238/1884.; I. 2326/1886., I. 560/1887., I. 120/1888., I. 140/1890.; Orvosi jelentés. = VL 1873. jan. 26. 3. p., febr. 9. 2. p. és febr. 23. 2. p.; A kolera már Szombathelyen is mutatkozik. = VL 1873. aug. 24. 3. p.; A napokban Szombathelyen. = VL 1873. szept. 14. 2. p.; Városunkban. = VL 1879. dec. 7. 2. p.; Typhus. = VL 1888. nov. 4. 2. p.; A védhímlőoltás. = V 1891. ápr. 26. 4. p.; A járvány. = 1891. szept. 20. 2. p.; Az ázsiai kolera. = V 1892. júl. 31. 1. p.; Kolera-statisztika 1873-ból. = V 1892. okt. 9. 6. p.; Hagymáz. = V 1895. márc. 14. 3. p.; Hagymáz Szombathelyen. = V 1895. márc. 21. 3. p.; Tifuszban meghalt. = V 1895. szept. 19. 1. p.; Hagymáz. = 1897. jún. 13. 8. p.; Járványok Szombathelyen. = V 1906. jan. 19. 2. p.; Géra Eleonóra: A fertőző gyermekbetegségek leküzdése hazánkban és a nagyvilágban (19-20. század.) = Sic Itur ad Astra 2004. 3. sz. 159-182. p.
- <sup>730</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 38/1883., 56/1884., 1/1887., 81/1892., 2/1893.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 22/1883., I. 696/1884., I. 969, I. 1291/1885., I. 136, I. 299/1888., I. 140/1890., I. 1210/1892., I. 120/1893.; Előintézkedés a cholera ellen. = VL 1871. szept. 7. 1. p.; A kolera. = VL 1884. júl. 6. 3. p.; Közegészség-ügy. = VL 1884. júl. 10. 2. p.; A kolera-járvány behurcolása ellen. = V 1892. júl. 31. 1. p.; A kolera terjedése. = V 1892. szept. 18. 5. p.; A kolera ellen. = V 1892. okt. 9. 2. p.
- <sup>731</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 696/1884.
- <sup>732</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 345/1867., 700/1874., 329/1878., 431/1878.; VaML SZV Közgy. jkv. 17/1871.; A járvány. = V 1891. szept. 20. 2. p.
- <sup>733</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 65/1886.
- <sup>734</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 68/1874., 73/1874., 57, 73/1885., 65/1886., 1/1887.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 1724/1886.; A Perint partjain. = V 1892. aug. 14. 5. p.
- <sup>735</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 140/1890.
- <sup>736</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 140/1890., I. 1/1892.; Typhus. = VL 1888. nov. 4. 2. p.; Szombathely közegészség-ügye. = V 1891. jan. 25. 5. p.; A járvány. = V 1891. szept. 20. 2. p.; Közegészségügyünk érdekében. = V 1891. szept. 27. 1. p.; Közegészségügyi levél. = V 1891. okt. 11. 3. p.; Szombathely közegészségi állapota. = V 1894. jan. 28. 2. p.; Közegészségi állapot. = V 1896. jan. 23. 4. p.
- <sup>737</sup> Szombathely közegészségi állapota. = V 1894. jan. 28. 2. p.
- <sup>738</sup> Közegészségügyünk érdekében. = V 1891. szept. 27. 1. p.
- <sup>739</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 140/1890.; Közegészségügyi levél. = V 1891. okt. 11. 3. p.; Szombathely közegészségi állapota. = V 1894. jan. 28. 2. p.; Közegészségi állapot. = V 1896. jan. 23. 4. p.; Thirring, 1912, 198-200. p.
- <sup>740</sup> Száz emberi élet. = V 1899. okt. 22. 1. p.; A népszámlálás eredménye. = V 1901. jan. 20. 7. p.; Tíz év statisztikája. = V 1901. jan. 27. 4. p.; Anyakönyvi statisztika. = V 1902. jan. 5. 6. p.; Az alispán jelentése a tifuszról. = V 1908. máj. 14. 5. p.; Thirring, 1912. 53., 183-185., 192-194. p.; MSÉ 1873. Bp. 1874. 84-95. p.; Barcza, 1891. 9-10. p.; Katus, 1995. 44. p.
- <sup>741</sup> Tíz év statisztikája. = V 1901. jan. 27. 4. p.
- <sup>742</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 135/1885., I. 299/1888., I. 102/1889., I. 140/1890.; Népszerű oktatás. = VL 1872. szept. 19. 1. p., 1873. júl. 24. 1. p., Hasznos tudnivaló. = VL 1874. márc. 5. 3. p., márc. 12. 3. p.; Pusztulunk, vesszünk. = VL 1876. szept. 17. 1. p.; A hagymázról. = VL 1877. ápr. 19. 3. p.; A kolera. = VL 1883. júl. 19. 3. p.; Mi az a kolera. = VL 1886. júl. 11. 1. p.
- <sup>743</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 68/1874., 73/1874., 57, 73/1885., 65/1886., 1/1887.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 136/1888., I. 299/1888., I. 102/1889., I. 140/1890., I. 140/1890.; VaML VSZLGY 33. sz.
- <sup>744</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 74/1888.
- <sup>745</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1891.
- <sup>746</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1891. aug. 19-i közgy. a polgármester napirend előtti felszólalása
- <sup>747</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1891.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 1/1892.
- <sup>748</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1891.
- <sup>749</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 2/1891.; VaML VSZLGY 31. sz.; Szombathely r. t. város közegészségügyi és köztisztasági szabályrendelete. = V 1892. febr. 28. 7. p., márc. 6. 7. p.
- <sup>750</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 1210/1892.; A kolera terjedése. = V 1892. szept. 18. 5. p.; Küszöbünkél a veszedelem. = V 1892. okt. 9. 1. p.
- <sup>751</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 1210/1892.

- <sup>752</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 2/1892., 2/1893.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 2/1891., I. 1210/1892., I. 120/1893.; A rondaság statisztikája. = V 1892. aug. 20. 4. p.; A barakk-kórház. = V 1892. okt. 16. 2. p.
- <sup>753</sup> Éhen, 1901. 7. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 140/1890.
- <sup>754</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 7, 19, 34, 36-39/1885., 68, 69/1887., 18/1888., 1895. nov. 14.; Szombathely város kövezés ügye. = VL 1888. ápr. 22. 1. p.; Légszesz ügy = VL 1888. júl. 1. 3. p.; Horváth Ferenc: Szombathely város fejlődése a dualizmus korában. In: Vas Megye múltjából. Szerk. Horváth Ferenc. Szombathely., 1982. (továbbiakban: Horváth, 1982.) 168-169. p. (Levéltári Évkönyv; 2.)
- <sup>755</sup> Emlékirata. = V 1896. júl. 19. 2. p.; Éhen, 1897. 132. p.; Éhen, 1901. 7. p.
- <sup>756</sup> Éhen, 1897. 53. p.
- <sup>757</sup> Éhen, 1897. 54-57., 103. p.
- <sup>758</sup> Éhen, 1897. 77. p.
- <sup>759</sup> Éhen, 1897. 75-77., 100.p.
- <sup>760</sup> Éhen, 1897. 58., 75-77., 80-87., 90-100. p.; A kövezetvám ügyéhez. = V 1896. okt. 18. 3. p.
- <sup>761</sup> Éhen, 1897. 127., 130.p.; Éhen, 1901. 20-28. p.; Katus, 1978. 265. p.
- <sup>762</sup> A polgármester könyve. = V 1897. márc. 18. 1. p.
- <sup>763</sup> Granasztói, 1973. 23. p.; Heckenast, 1997. 395-404. p.
- <sup>764</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1902. júl. 12.-i közgy., Brenner Tóbiás polgármester programbeszède; 1914. május 20.-i közgy.; V. ö. Ladd, 1990. 46. p.
- <sup>765</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 78/1904., 47/1905., 29/1906.; A városi népfürdő. = V 1904. aug. 7. 6. p.
- <sup>766</sup> Gőzfürdő Szombathelyen. = V 1893. nov. 12. 6. p.; A népfürdő építése. = V 1905. máj. 13. 3. p.; A népfürdő megnyitása. = V 1905. júl. 1. 4. p.; A népfürdő forgalma. = V 1905. aug. 6. 7. p.; Megnyílt a népfürdő. = V 1906. jún. 19. 3. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 78/1904., 47/1905., 29/1906.
- <sup>767</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 31/1915.
- <sup>768</sup> Mentőintézmény Szombathelyen. = V 1904. febr. 6. 1. p.; A mentőkocsi első munkája. = V 1904. ápr. 7. 3. p.
- <sup>769</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 26/1909.; 74/1911.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 176, I. 2960/1909., III. 122/1910.
- <sup>770</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 157/1917.
- <sup>771</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1918. okt. 3. napirend előtti polgármesteri beszámoló
- <sup>772</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 79/1887., I. 102/1889.
- <sup>773</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 5/1861.
- <sup>774</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 12/1861., 36/1872., 48/1878., 57/1908.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 35/1882., III. 22/1883., III. 128/1885., I. 210, I. 238/1884., III. 176/1909.
- <sup>775</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 48/1878., 136/1882., 112/1901., 57/1908., 68/1911., 97/1918.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 128/1885., I. 1210/1892., I. 120/1893., III. 176/1909.
- <sup>776</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 92/1876., 32/1884., 26/1891.
- <sup>777</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 55/1865., 49/1872., 38/1884., 3/1885., 6/1890., 87/1895.; VaML SZVT Tan. jkv. 629/1872., 661/1872., 137/1875.; Javaslat egy „utca-tisztító társulat” alakítása érdekében. = VL 1868. nov. 19. 1. p.; Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.
- <sup>778</sup> Csodálkozunk. = VL 1874. júl. 16. 2. p.
- <sup>779</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4/1871., 98/1884.
- <sup>780</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 12/1888.
- <sup>781</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 87/1895., 64/1897., 33/1898.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 272/1901., VaML SZVMH Ig ir. 108/1902.; Az utcák öntözése Szombathelyen. = V 1896. máj. 17. 5. p.; Városunk utcáinak öntözése. = V 1899. márc. 19. 8. p.; Szombathely utcaöntözése. = V 1908. aug. 9. 5. p.; Nem lesz por. = V 1910. jún. 11. 5. p.; Bodányi, 1910. 46-47. p.
- <sup>782</sup> Piszkosak az utcák. = V 1905. júl. 12. 3. p.
- <sup>783</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1910. júl. 28. napirend előtti polgármesteri felszólalás.; Utcaöntözés olajjal. = V 1908. jún. 28. 8. p.; Szombathely utcaöntözése. = V 1908. aug. 9. 5. p.; Az utcák portalanitása. = V 1909. jún. 10. 5. p.; Nem lesz por. = V 1910. jún. 11. 5. p.
- <sup>784</sup> Megyei hírek. = VL 1868. jún. 24. 3. p.
- <sup>785</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 520/1878.
- <sup>786</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 123/1882.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 120/1893., III. 128/1903.; VaML VSZLGY 33. sz.
- <sup>787</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 58/1870.
- <sup>788</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 108, 135/1900., 114/1901., 83/1902., 131/1903., 101/1906., 248/1912., 207/1913., 33/1916., 100/1918.; VaML SZVT Tan. jkv. 275/1881.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898., 272/1901., VaML SZVMH Ig ir. 108/1902.; VaML VSZLGY 50. sz.; A szemétkihordásról. = V 1901. jún. 9. 6. p.
- <sup>789</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 72/1888.
- <sup>790</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 28/1889.

- <sup>791</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 22/1897.
- <sup>792</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 494/1873., 394/1874., 51/1878., 329/1878.
- <sup>793</sup> Az új városrész rendezése. = V 1896. ápr. 1. 4. p.
- <sup>794</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 186/1869., 32/1877., 506/1880.; Közegészségügyünk érdekében. = V 1891. szept. 27. 1. p.
- <sup>795</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 345/1867.
- <sup>796</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 32/1877., 506/1880.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 237/1886.
- <sup>797</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 186/1869.
- <sup>798</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 140/1890.
- <sup>799</sup> Burkolt szennyvíz. = V 1895. ápr. 28. 6. p.
- <sup>800</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 102/1896.
- <sup>801</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 35/1895., 36/1895.
- <sup>802</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 17/1871.; VaML SZVT Tan. jkv. 611/1879.
- <sup>803</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 59/1889.; A rendőrség figyelmébe. = VL 1878. szept. 26. 2. p.
- <sup>804</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 59/1889.
- <sup>805</sup> A közegészségügy egyik fontos, de eddig elhagyott ága. = VL 1885. júl. 2. 2. p.; Szombathely közegészségügye. = V 1891. febr. 1. 2. p.
- <sup>806</sup> Szombathely közegészségügye. = V 1891. febr. 1. 2. p.
- <sup>807</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.
- <sup>808</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.; A közegészségügy egyik fontos, de eddig elhagyott ága. = VL 1885. júl. 2. 2. p.; Szombathely közegészségügye. = V 1891. febr. 1. 2. p.
- <sup>809</sup> Éhen Gyula: Emlékirat Szombathely r.t. város általános csatornázása tárgyában. Szombathely, 1897. (továbbiakban: Éhen, 1897. b) 2-3. p.
- <sup>810</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 533/1875., 542/1878.; VaML SZVT Tan. ir. 406/1875.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 1210/1892., I. 407/1895., III. 30/1900., 326/1902.; Éhen, 1897. b 2-3. p.
- <sup>811</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 511/1869., 50, 379, 459/1870., 520, 595, 603/1872., 207/1873., 357, 621, 710, 739, 785, 814/1873., 700/1874., 876/1877., 431/1878.; VaML SZV Közgy. jkv. 69/1865., 68/1873., 93/1873, 50, 647/1874., 2/1875.; Menekülés a csatornán át. = V 1889. jún. 9. 5. p.
- <sup>812</sup> Szombathely közegészségügye. = V 1891. jan. 25. 5. p.
- <sup>813</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 225, 232/1868., 186/1869., 379, 424, 459/1870., 424, 535/1872., 326/1880.; VaML SZV Közgy. jkv. 22/1864., 63, 72, 86/1865., 39/1872., 68, 93, 710, 739, 785, 804./1873., 50360, 567/1874., 2/1875., 4, 24, 51/1881.; VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 81/1882.; III. 243/1891.
- <sup>814</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 22/1864., 63, 72, 86/1865., 93/1873.; VaML SZVT Tan. jkv. 379/1870., 710/1873.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 30/1900.; Éhen, 1897. b 2. p.; VaML SZVMH Műsz. ir. 12.dob.
- <sup>815</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 93/1873.
- <sup>816</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 50/1870., 470/1870.
- <sup>817</sup> Szombathelyről Szombathely városának. = VL 1887. szept. 25. 1. p.
- <sup>818</sup> Szombathely közegészségügye. = V 1891. febr. 1. 2. p.
- <sup>819</sup> Szombathely közegészségügye. = V 1891. jan. 25. 5. p., febr. 1. 2. p.
- <sup>820</sup> Küzdelem az egészségért. = V 1893. júl. 16. 1. p.
- <sup>821</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 1210/1892.
- <sup>822</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 33/1890.; III. 83/1894.; A Perint szabályozása. = VL 1870. máj. 22. 1. p.; VaML SZVT Tan. jkv. 685/1880.
- <sup>823</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 65/1886.
- <sup>824</sup> A Perint River partjairól. = V 1890. máj. 25. 4. p.
- <sup>825</sup> A Perint patak. = V 1890. jún. 1. 5. p.
- <sup>826</sup> A Perint partjain. = V 1892. aug. 14. 5. p.
- <sup>827</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 54/1886., 84/1888., 11/1889., 45/1889.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 33/1890., I. 407/1895., III. 16/1898.; Éhen, 1897. b 2-3. p.; Éppen most folynak. = V 1889. jan. 6. 2. p.; A laktanya bizottság. = V 1889. jan. 20. 2. p.; Szombathely r. t. város tisztújító közgyűlése. = V 1889. jan. 27. 4. p.; A városi egészségügyi bizottság. = V 1889. febr. 17. 8. p.; Pettenkofer. = V 1889. márc. 17. 1. p.; A laktanya bizottság. = V 1889. márc. 24. 6. p.; Szombathely közegészségügye. = V 1891. febr. 1. 2. p.
- <sup>828</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 14/1890., 73/1891., 98/1891.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 284/1889., I. 33/1890., I. 407/1895.; A laktanya bizottság. = V 1889. márc. 24. 6. p.; Szombathely közegészségügye. = V 1891. febr. 1. 2. p.; Éhen, 1897. b 3. p.
- <sup>829</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1891. aug. 19. Török Károly közgy. képviselő napirend előtti felszólalása
- <sup>830</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 46/1891.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 139/1891., III. 83/1894.; Polgármesteri jelentés az 1891.-ik évről. = V 1892. jan. 31. 4. p.

- <sup>831</sup> Éhen, 1897. b 3. p.
- <sup>832</sup> A jövődő igényei.=V 1895. szept. 26. 2. p.
- <sup>833</sup> Éhen, 1897. b 4. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 1897. szept. 23. 118. p.; Az általános csatornázás és vízvezeték ügye. = V 1896. jún. 4. 4. p.; Szombathely város lejtmerése. =V 1896. jún. 28. 5. p.
- <sup>834</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 48/1896., 63/1897.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 454/1897.; A csatornázás kezdete. = V 1897. máj. 16. 7. p.; Csatornázás. = V 1897. jún. 20. 5. p.; A csatornázási munkálatok kiadása. = V 1897. jún. 24. 5. p.; A városi csatornázás kezdete. = V 1897. júl. 8. 6. p.
- <sup>835</sup> Emlékirat Szombathely rendezett tanácsú város általános csatornázása tárgyában. = V 1897. szept. 30. 2. p.; A városi csatornázás kezdete. = V 1897. júl. 8. 6. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 1897. szept. 23.
- <sup>836</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 77/1897.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 30/1900.; Éhen, 1897. b 6-7. p.
- <sup>837</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 63/1897.
- <sup>838</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 63/1897., 2/1898., 38/1899.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898., III. 30/1900.; Szombathely általános csatornázása és a vármegye. = V 1898. jan. 30. 3. p.; Katus, 1979. 972-973. p.; Katus, 1978. 265. p.; Berend T. Iván-Ránki György: A magyar gazdaság száz éve. Bp. 1972. 28. p.
- <sup>839</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. 1898. III. 16/1898.
- <sup>840</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. 1898. III. 16/1898.
- <sup>841</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 16/1898.; A város általános csatornázása. = V 1898. márc. 13. 4. p.; Rendkívüli városi közgyűlés. = V 1898. ápr. 3. 3. p.; A csatornázási vállalat. = V 1898. ápr. 17. 6. p.; Vármegyei közgyűlés. = V 1898. máj. 5. 2. p.; A vízvezeték ellen. = V 1898. máj. 15. 6. p.; A városi csatornázás és vízvezeték ügye a belügyminiszter előtt. = V 1898. jún. 16. 4. p.; Szombathely mesés szerencséje. = V 1901. márc. 6. 43. p.
- <sup>842</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 16/1898.
- <sup>843</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 16/1898.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898. Általános építési és árlejtési feltételek.; Császár László: Korai vas és vasbeton építészetünk. Bp. 1978. 97-101. p.; Andai, 1959. 317. p.; Medveczky 191-194. p.; A Millenniumi Magyarország. Album korabeli fotográfiákkal. Szerk. Tóth Emese. Bp., 1998. 129. p.
- <sup>844</sup> VaML SZVMH Műsz. ir. Csatornázási iratok. 1897-1900. Csatorna Építési Napló
- <sup>845</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898., III. 30/1900., 326/1902.; VaML SZV Közgy. jkv 25/1899.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9., 13. dob.; VaML SZVMH Ig. ir. 699/1901.
- <sup>846</sup> Az általános csatornázási munkálatok.=V 1898. máj. 29. 6. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 30/1900., III. 16/1898.; Vízvezetékünk. = V 1899. nov. 27. 6. p.
- <sup>847</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 30/1900., 615/1901., 326/1902.; VaML SZV Közgy. jkv. 26/1902.; Egy év a város történetéből. = V 1900. dec. 30. 2. p.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.; A gázgyár csatornázása. = V 1901. jún. 16. 7. p.
- <sup>848</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1898., 25, 131/1899., 108/1900., 86/1901.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898., III. 30/1900. 326/1902.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; A csatornázás és vízvezeték nagybbszabású művei. = V 1899. aug. 13. 6. p.
- <sup>849</sup> Az 1900 végéig csatornázott utcák a következők voltak: Kossuth, Szabó Miklós, Rózsa (*ma Deák*), Faludy Ferenc (*ma Petőfi*), Paragvári, Kőszegi, Széll Kálmán, Vörösmarty, Király, Gyámolda (*ma Kisfaludy*), Nádasdy, Söptei (*ma Welther*), Vasút, Szelestey, Tizenháromváros (*ma Szelestey*), Malom, Gyár (*ma Semmelweis*) utcák, a Kőszegi út (*ma Honvéd és 11-es Huszár út*), Szent Márton, Kis, Szily, Berzsenyi Dániel (*ma Széchenyi*), Belsikátor, Külsikátor, Iskola (*ma Hollán Ernő*), Rohonci (*ma Magyar László*), Kis- és Nagykar, Kereszt (*ma Kiskar*) utcák, az Erzsébet királyné utca és Horváth Boldizsár (*ma Fő tér*), Széchenyi (*ma Berzsenyi*) tér, Batthyány tér, Régi vásártér (*ma Ady tér*), valamint a Bűrű, Vízi és Vízmelléki (*ma Sorok*), Gyep (*ma Károly Róbert*), Hosszú (*ma Thököly*), Légszeszgyár, Fürdő (*ma Aréna*), Rumi (*ma Mátyás király*), Torna (*ma Zrínyi*), Óvoda (*ma Rákóczi*), Komáromi (*ma Fraknó*), Óperint, Híd (*ma Szabadságharcos*), Árvaház (*ma Dózsa*), Hegy (*ma Gagarin*), Jókai, Kálvária, Pap (*ma Győrffy István*), Körmendí, Mező (*ma Táncsics*), Nárái, Görög (*ma Szigligeti Ede*), Csillag (*ma Szinyei-Katona József*), Kórház (*ma Szinyei*), és Kövi (*ma Esze Tamás*) utcák. A hálózatba beolvasztották a lovassági laktanya 1889-ben és a gyalogsági laktanya 1897-ben készült csatornáit is.; v. ö. VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 407/1895., 615/901., 56/1901.; VaML SZVMH Műsz. ir. 13. dob.; Éhen, 1897. b 3. p.; Bodányi, 1910. 58. p.; A városi csatornák végleges átvétele. = V 1901. jan. 25. 4. p.; A csatornahálózat végleges átvétele. = V 1901. jan. 30. 4. p.
- <sup>850</sup> Bodányi, 1910. 49., 56-58. p.; Éhen, 1897. 56. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 30/1900., III. 42/1900., III. 67/1904.; A tanács intézkedései a városi vízművek kezelése tárgyában. = V 1899. nov. 2. 3. p.; Szablya, 1978. 29. p.
- <sup>851</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898., III. 30/1900., 3355/1901.; SZVMH Műsz. ir. 13. dob.; VaML SZVMH Ig. ir. 699/1901.; Bodányi, 1910. 53-58. p.; Éhen, 1901. 14. p.; Szablya, 1978. 91., 95. p.
- <sup>852</sup> Az általános csatornázási munkálatok. = V 1898. máj. 29. 6. p.; Bodányi, 1910. 49., 58-59. p.
- <sup>853</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 118/1900., 7/1902.; VaML SZVMH Műsz. ir. 13. dob.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 407/1895., III. 16/1898., III. 328/1907., III. 118/1909., III. 12/1914.; Pettenkofer. = V 1889. márc. 17. 1. p.; Szombathely város általános csatornázása és a vármegye. = V 1898. jan. 30. 3. p.; A szennyvíztisztító készülék ügye a napirenden. = V 1901. jan. 30. 2. p.; Éhen Gyula. = V 1901. febr. 10. 5. p.; A városi csatornákkal kapcsolatba hozandó

- öntöző mű. = V 1901. febr. 24. 5. p.; A szennyvizek levezetése. = V 1901. márc. 17. 7. p.; Éhen, 1897. 57.p.; Bodányi, 1910. 49., 58-59. p.
- <sup>854</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 42/1901., 51/1902., 59/1903., 94, 255/1912., 138/1913., 118, 158/1914., 148, 174/1916., 79/1917., 94/1918., 107/1919.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898.; Bodányi, 1910. 59-61. p.; Éhen, 1901. 14. p.
- <sup>855</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898.; VaML Szombathely Város Számvevőségének iratai (továbbiakban: SZVVSZ) Zárszámadások. (továbbiakban: Zsz.) 1901., 1914., 1916, 1917.; A tanács intézkedései a városi vízművek kezelése tárgyában. = V 1899. nov. 2. 3. p.; A csatornahálózat végleges átvétele. = V 1901. jan. 30. 4. p.; Csatornák és a nagy viz. =V 1902. aug. 20. 2. p.; Kitüntetett város. = V 1902. dec. 19. 1. p.; Városi középítkezések és a mérnöki hivatal működése az 1902-ik évben. = V 1902. dec. 14. 2. p.; Bodányi, 1910. 59-61. p.
- <sup>856</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 80, 135/1904., 7, 8/1906., 167/1912., 7, 127, 128, 191/1913., 84/1914., 164/1917.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 67/1904., III. 432/1906., III. 59/1907., III. 43/1908., III. 12/1914.; A Wesselényi-utca csatornázása. = V 1904. szept. 21. 3. p.; A városi mérnöki hivatal 1904. évi működése. = V 1904. dec. 20. 2. p.
- <sup>857</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 61/1903.
- <sup>858</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 33/1903.
- <sup>859</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 80, 135/1904., 7, 8/1906.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 67/1904., III. 59/1907.; VaML SZVVSZ Zsz. 1913. 173. p.; A Wesselényi-utca csatornázása. = V 1904. szept. 21. 3. p.; A városi mérnöki hivatal 1904. évi működése. = V 1904. dec. 20. 2. p.
- <sup>860</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 153/1909.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 43/1908., III. 465/1912.; VaML SZVVSZ Zsz. 1913. 174. p.; VaML SZVVMH Műsz. ir. 13. dob.
- <sup>861</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1913. jún. 5. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 1914. június 4. napirend előtti képviselői interpelláció és polgármesteri válasz; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 414/1916.; VaML SZVVMH Műsz. ir. 13.-14. dob.
- <sup>862</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 144, 192/1913., 84, 85/1914., 187, 188/1916., 32, 164/1917., 107, 152/1918., 4/1919.; VaML SZVVMH Műsz. ir. 13.-14. dob.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 407/1913., III. 12/1914.
- <sup>863</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 50/1916., 111/1918.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898., III. 12/1914., III. 1144/1918.; VaML SZVVSZ Zsz. 1913. 173. p.; Csatornázásunk és vízvezetékünk. = V 1901. máj. 3. 2. p.; Bodányi, 1910. 59-61. p.
- <sup>864</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 41/1891.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 278/1897., III. 30/1900.; Közegészségügyünk érdekében. = V 1891. szept. 27. 1. p.
- <sup>865</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 86/1901.
- <sup>866</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 84/1902., 1905. okt. 3. és 1907. júl. 5., 1910. júl. 28., 1911. júl. 11.-kgy. napirend előtti felszólalások, 197/1911., 1912. okt. 3. napirend előtti felszólalás; Tervezik már az illemhelyet. = V 1909. szept. 10. 4. p.
- <sup>867</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 137/1914.
- <sup>868</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1917. június 8. napirend előtti felszólalás
- <sup>869</sup> Horváth, 1982. 172. p.
- <sup>870</sup> Miniszteri kiküldöttek Szombathelyen. = V 1908. ápr. 24. 1. p.; VaML SZVVMH Műsz. ir. 12. dob.
- <sup>871</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 30/1886.
- <sup>872</sup> Szombathely közegészségügye. = V 1891. jan. 25. 5. p.
- <sup>873</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 136/1888., I. 1210/1892.
- <sup>874</sup> Typhus. = VL 1888. nov. 4. 2. p.
- <sup>875</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 120/1888.
- <sup>876</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 1210/1892.; Hagymáz. = 1897. jún. 13. 8. p.; Kut betömése. = V 1897. jún. 17. 6. p.
- <sup>877</sup> Mi a város? = V 1898. márc. 27. 1. p.
- <sup>878</sup> Szombathely közegészségi viszonyai 1896-ban.=V 1897. febr. 7. 2. p.; Éhen Gyula: Emlékirat A városi vízvezeték létesítése tárgyában. Szombathely, 1898. (továbbiakban: Éhen, 1898.) 1. p.
- <sup>879</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 27/1879.; Elektromos vízvezeték. = V 1897. febr. 14. 5. p.; Az első elektromos vízvezeték. = 1897. ápr. 18. 10. p.
- <sup>880</sup> Vízvezeték a megyeházán.=V 1901. dec. 1. 7. p.
- <sup>881</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 49/1884., 86/1884.
- <sup>882</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 106/1893.
- <sup>883</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1891.
- <sup>884</sup> VaML SZV Pg. ir. III. 63/1891., III. 106/1893., I. 302, I 642/1894., I. 123/1896.
- <sup>885</sup> VaML SZV Pg. ir. III. 63/1891., III. 106/1893.
- <sup>886</sup> Az általános csatornázás és vízvezeték ügye. = V 1896. jún. 4. 4. p.; A vízvezeték részletes terve. = V 1898. márc. 20., Bauer, 1934. 47. p.; Bodányi, 1910. 64. p.

- <sup>887</sup> Vizvezetési furások. = V 1896. aug. 27. 6. p.; A vízvezeték ügye. = V 1896. szept. 17. 5. p., 1896. dec. 6. 8. p., 1898. máj. 8. 8. p.; Vizvezetékünk. = V 1897. márc. 28. 7. p., 1897. okt. 7. 8. p.; A vízvezeték részletes terve. = V 1898. márc. 20.; A városi vízvezeték ügyében. = V 1898. márc. 24. 5. p.; Éhen, 1898. 2. p.; Bodányi, 1910. 64. p.
- <sup>888</sup> Éhen, 1898. 1. p.
- <sup>889</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 63/1897, 15/1898.; VaML SZVMH Műsz. ir. 12. dob.; Éhen, 1898. 6-9. p.; Bauer, 1934. 57. p.
- <sup>890</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 15/1898.
- <sup>891</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 39/1898., 63/1898., 117/1901., 101/1902.; Éhen, 1898. 7. p.; A vízvezeték ellen. = V 1898. máj. 15. 6. p.; A városi csatornázás és vízvezeték ügye a belügyminiszter előtt. = V 1898. jún. 16. 4. p.
- <sup>892</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 39/1898., 12/1899.; VaML SZVMH Műsz. ir. 12. dob.; Árlejtési hirdetmény. = V 1898. máj. 8. 8. p.; A vízvezeték versenytárgyalása. = V 1898. máj. 29. 7. p.
- <sup>893</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 5/1899.; A szombathelyi vízmű. = V 1898. dec. 15. 2. p.; Bodányi, 1910. 73. p.
- <sup>894</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 39/1898.; A vízvezetési munkálatok. = V 1898. aug. 25. 6. p.; A szombathelyi vízmű. = V 1898. dec. 15. 2. p.
- <sup>895</sup> Vizvezetékünk. = V 1898. nov. 17. 5. p.; Vizvezetékünk üzemképes. = V 1898. dec. 18. 4. p.
- <sup>896</sup> Vizvezetékünk. = V 1899. jan. 1. 9. p.
- <sup>897</sup> A Jókai és a Hegy utca folytatásában, az Óvoda és Rumi utcában, a Komáromi, Mező, Pap, Görög, Tizenháromváros, Vörösmarty, Söptei, Szelestey, Nádasdy, Nárai, Szabó Miklós, Rózsa, Malom és Fürdő utcában készült, ill. a toronyvezetékkel bővült a hálózat. v. ö. VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 1180/1898., III. 5/1899., III. 42/1900.
- <sup>898</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 120/1898., 57/1893., 24/1899., 121/1899., 4, 117/1901., 49/1902.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 5/1899., III. 42/1900., 142/1901., 236/1901.; Csatornázási és vízvezetési kölcsönök. = V 1899. ápr. 30. 7. p.; Az építési bizottság ülése. = V 1900. dec. 15. 4. p.; Egy év a város történetéből. = V 1900. dec. 30. 2. p. és 1902. jan. 1. 2. p.; Az építő bizottság ülése. = V 1901. jan. 16. 2. p.; Benzinmotor a szivattyúházban. = V 1901. aug. 9. 2. p.
- <sup>899</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 166/1903.
- <sup>900</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4/1901., 1904. jan. 28-i közgy. napirend előtti polgármesteri felszólalás.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 236/1901.; A városi vízvezeték felülvizsgálata. = V 1899. okt. 26. 4. p.; A tanács intézkedései a városi vízművek kezelése tárgyában. = V 1899. nov. 2. 3. p.; A városi vízművek felülvizsgálata és végleges átvétele. = V 1903. dec. 13. 3. p.
- <sup>901</sup> A századfordulón kövekező utcák voltak vízvezetékkel ellátva: Kossuth, Szabó Miklós, Rózsa (*ma Deák*), Faludy Ferenc (*ma Petőfi*), Paragvári, Kőszegi, Széll Kálmán, Vörösmarty, Király, Gyámolda (*ma Kisfaludy*), Nádasdy, Söptei (*ma Welther*), Vasút, Szelestey, Tizenháromváros (*ma Szelestey*), Gyár (*ma Semmelweis*) utcák, a Kőszegi út (*ma Honvéd*), Szent Márton, Kis, Szily, Berzsenyi Dániel (*ma Széchenyi*), Belsikátor, Iskola (*ma Hollán Ernő*), Rohonci út, Kis- és Nagykar, Kereszt (*ma Kiskar*) utcák, az Erzsébet királyné utca és Horváth Boldizsár (*ma Fő tér*), Széchenyi (*ma Berzsenyi*) tér, Batthyány tér, valamint a Vízi és Vízmelléki (*ma Sorok*), Gyep (*ma Károly Róbert*), Hosszú (*ma Thököly*), Légszeszgyár, Fürdő (*ma Aréna*), Rumi (*ma Mátyás király*), Torna (*ma Zrínyi*), Óvoda (*ma Rákóczi*), Komáromi (*ma Fraknó*), Óperint, Árvaház (*ma Dózsa*), Hegy (*ma Gagarin*), Jókai, Kálvária, Pap (*ma Gyórfy István*), Körmendi, Mező (*ma Táncsics*), Nárai, Görög (*ma Szigligeti Ede*), Csillag (*ma Szinyei-Katona József*), és Kövi (*ma Esze Tamás*) utcák.; v. ö. VaML SZVMH Műsz. ir. 12. dob.; Bodányi, 1910. 59, 64., 73. p. VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 5/1899., III. 42/1900., 3769/1902.
- <sup>902</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 120/1898, 57, 121/1899, 74/1901., 84/1902.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 79/1902.; VaML SZVMH Ig. ir. 182/1902.; VaML SZVMH ir. Műsz. ir. 12. dob.; A szombathelyi vízmű. = V 1898. dec. 15. 2. p.; Benzinmotor a szivattyúházban. = V 1901. aug. 9. 2. p.; Bodányi, 1910. 64-71. p.; Frisnyák Sándor: Magyarország történeti földrajza. Bp., 1990. 107. p.
- <sup>903</sup> Közutat állítottak fel a Gyöngyös utcában, Szent Márton utcában a Harmat utcával szemben, Vasút utcában az állomás előtt, Kőszegi út és Gyár utca sarkán, a Templom téren a Szeminárium előtt, az Óperint utca végén, az Új vásártér közelében a rohonci úton, a Hegy utcában a Milleniumi park előtt és a Vízmellék utca közepén; v. ö. VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 42/1900., 236/1901., III. 29/1904., III. 465/1912.; VaML SZVMH Ig. ir. II. 568/1900., 699/1901.; VaML SZVMH Műsz. ir. 12. dob.; Vizvezetékünk. = V 1898. nov. 17. 5. p.; A szombathelyi vízmű. = V 1898. dec. 15. 2. p.; Vizvezetékünk üzemképes. = V 1898. dec. 18. 4. p.; Tűz a városban. = V 1899. dec. 21. 4. p.; A városi mérnöki hivatal 1904. évi működése. = V 1904. dec. 21. 1. p.; Ássák a közutakat. = V 1908. máj. 13. 4. p.; A szombathelyi tifusz. = V 1908. jún. 26. 1. p.; Bodányi, 1910. 70-72. p.
- <sup>904</sup> Bodányi, 1910. 69., 79. p.; A szombathelyi vízmű. = V 1898. dec. 15. 2. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 42/1900., III. 29/1904.; VaML SZVMH Műsz. ir. 12. dob.
- <sup>905</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 162/1899., 142/1900, 1901. július 1.-i tisztújító közgy.; VaML SZVMH Műsz. ir. 12. dob.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 79/1902., III. 34/1903.; Vízmérő próbaállomás. = V 1901. dec. 1. 7. p.; A városi vízvezeték. = V 1902. máj. 29. 4. p.; A vízművek személyzete. = V 1902. jún. 27. 6. p.; Vizórák. = V 1902. szept. 10. 4. p.; Bodányi, 1910. 77. p.

- <sup>906</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 39/1898.; 84/1901., 125/1906., 68/1907., 79/1917., 142/1918.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 5/1899., 23/1902., I. 440/1905., III. 477/1906.; III. 28/1908., III. 63/1912.; A város zárszámadásai. = V 1902. máj. 18. 10. p.; Vizórák. = V 1902. szept. 10. 4. p.; Mennyi a város vagyona? = V 1907. jún. 6. 1. p.; VaML SZMH Ig. ir. II. 2/1899., 621/1901.; Éhen, 1898. 8.p.; Thirring, 1912. 431-433. p.
- <sup>907</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. 79/1902., III 328/1907.; VaML SZV SZS Zsz. 1915., 1916., 1917.; VaML SZVMH ir. Műsz ir. 12. dob.; Vizvezetékünk. = V 1899. jan.1. 9.p.; Vizvezetékünk üzemképes. = V 1898. dec. 18. 4. p.; A vízvezeték tisztítása. = V 1901. nov. 24. 6. p.; Mennyi a város vagyona? = V 1907. jún. 6. 1. p.; Nyílt levél. = V 1908. máj. 15. 1. p.; Bodányi, 1910. 65-66, 74-77. p.; Éhen, 1901. 13. p.; Thirring, 1912. 431-433. p.
- <sup>908</sup> Bodányi, 1910. 77. p.
- <sup>909</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 5/1899., III. 42/1900.; A vízvezeték tisztítása. = V 1901. nov. 24. 6. p.; A tanács intézkedései a városi vízművek kezelése tárgyában. = V 1899. nov. 2. 3. p.; Hogyan kezeljük a vízvezeték. = V 1901. jan. 6. 4. p.; Bodányi, 1910. 74.p.
- <sup>910</sup> A városi vízvezeték felülvizsgálata. = V 1899. okt. 26. 4. p.; A vízvezeték tisztítása. = V 1901. nov. 24. 6.p.; A városi vízvezeték. = V 1902. nov. 1. 6. p.
- <sup>911</sup> Vizvezetékünk. = V 1899. nov. 23. 2. p.
- <sup>912</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 39/1898.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 29/1904., III. 8/1906., III. 28/1908., III. 63/1912.; VaML SZV SZS Zsz. 1917.; Mire jó a vízvezeték! = V 1899. márc. 16. 6. p.; A csatornázás és a vízvezeték nagyszabású művei. = V 1899. aug. 13. 6. p.; A vízvezeték igénybevétele. = V 1901. szept. 6. 108. sz. 6. p.; A városi mérnöki hivatal 1904. évi működése. = V 1904. dec. 21. 1. p.; Mennyi a város vagyona? = V 1907. jún. 6. 1. p.; A kibontakozás útján. = V 1908. máj. 20. 1. p.; Nehéz nyár küszöbén. = V 1908. máj. 21. 1. p.; Bodányi, 1910. 73. p.
- <sup>913</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 104, 141/1910., 1910. jún.20. szám n., 199/1911., 278/1912., 208/1913., 158, 160/1914., 59, 174, 201/1916., 79/1917., 111, 142/1918., 119/1919.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 440/1905., III. 63/1912.; VaML SZVMH Műsz ir. 22. dob.; VaML SZV SZS Zsz. 1901., 1905. 1911-1917.; Vizvezetékünk. = V 1899. jan.1. 9.p. ; Vizvezetékünk üzemképes. = V 1898. dec.18. 4.p.; A város zárszámadásai. = V 1902. máj. 18. 10. p.; Mennyi a város vagyona? = V 1907. jún. 6. 1. p.; Nyílt levél. = V 1908. máj. 15. 1. p.; Bodányi, 1910. 74-76. p.; Éhen, 1901. 14. p.; Thirring, 1912. 431-433. p.
- <sup>914</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 135/1904., 7, 8, 84/1906., 167/1912., 84/1914.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 59/1907.; A városi mérnöki hivatal 1904. évi működése. = V 1904. dec. 21. 1. p.
- <sup>915</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 33/1903., 80/1904.; Vizvezeték a Wesselényi-utcában. = V 1904. aug. 31. 3. p.; A városi mérnöki hivatal 1904. évi működése. = V 1904. dec. 21. 1. p.
- <sup>916</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 80/1904.
- <sup>917</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 7, 8, 84, 109/1906., 153/1909., 18, 75, 150/1911., 194/1912., 1912. ápr. 4. dr. Geszner Imre interpellációjára adott polgármesteri válasz., 84/1914., 88/1915., 189/1916., 32/1917.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 43/1908., III. 460/1911., III. 1058/1911., III. 465/1912.; VaML SZVMH Műsz ir. 13. dob.; VaML SZV SZS Zsz. 1913. 171-172. p.; Vizvezeték a vásártéren. = V 1906. júl. aug. 1. 3. p., Bodányi, 1910. 73.p.; Thirring, 1912. 431-433. p.
- <sup>918</sup> Tifusz a városban. = V 1902. júl. 6. 7. p.; Hagymáz Szombathelyen. = V 1902. dec. 14. 5. p.; Tifusz Szombathelyen. = V 1904. dec. 1. 4. p.; Hagymáz Szombathelyen. = V 1905. jan. 4. 4. p.; Tifusz a huszárlaktanyában. = V 1905. nov. 1. 5. p.; Járványok Szombathelyen. = V 1906. jan. 19. 2. p.; Védekezés a tifuszjárványok ellen. = V 1908. febr. 14. 4. p.; Az alispán jelentése a tifuszról. = V 1908. máj. 14. 5. p.
- <sup>919</sup> A vízvezeteki víz dicsérete. = V 1906. márc. 15. 3. p.
- <sup>920</sup> Tifusz Szombathelyen. = V 1908. jan. 8. 3. p.
- <sup>921</sup> Nincs tifuszjárvány Szombathelye. = V 1908. jan. 9. 3. p.; A tanács a tifusz ellen. = V 1908. jan. 10. 3. p.; A vízvezeték bacziillusmentes. = V 1908. jan. 23. 2. p.
- <sup>922</sup> Ujabb tifuszbeteg. = V 1908. jan. 14. 4. p.; Ujabb tifusz esetek Szombathelyen. = V 1908. jan. 16. 3. p.; Három újabb tifusz eset Szombathelyen. = V 1908. jan. 17. 3. p.; Ujabb tifusz megbetegedések Szombathelyen. = V 1908. jan. 19. 6. p.; A tifusz első halottja. = V 1908. jan. 19. 7. p.; Ujabb tifusz betegek Szombathelyen. = V 1908. jan. 22. 3. p.; A tifusz halottja. = V 1908. jan. 23. 4. p.; A tifusz áldozata. = V 1908. jan. 28. 3. p.
- <sup>923</sup> A tanács a tifusz ellen. = V 1908. jan. 10. 3. p.; A szombathelyi tifusz megbetegedések. = V 1908. jan. 15. 2. p.; Védekezés a tifusz ellen. = V 1908. jan. 16. 2. p.; A közegészségi bizottság ülése. = V 1908. jan. 21. 1. p.; A falusi tej ellen. = V 1908. jan. 21. 2. p.
- <sup>924</sup> Védekezés a hastifusz ellen. = V 1908. jan. 26. 1. p.; Holttetem a viztoronyban. = V 1908. jan. 21. 2. p.; A csepregi rágalmazó. = V 1908. máj. 21. 2. p.
- <sup>925</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1908. ápr.16., máj. 9., júl. 9-i közgy. napirend előtti polgármesteri beszámoló; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 569/1908.; Sopron savanyúvizet iszik. = V 1899. febr. 16. 4. p.; A tifusz halottja. = V 1908. febr. 5. 3. p., febr. 12. 3. p., febr. 26. 4. p.; Megszűnt a tifuszjárvány. = V 1908. márc. 5. 3. p.; Tifusz megbetegedések városunkban. = V 1908. ápr. 9. 1. p.; Védekezés a tifusz ellen. = V 1908. ápr. 10. 1. p., ápr.



15. 1. p., ápr. 22. 2. p.; Terjed a tifuszbajárvány. = V 1908. ápr. 12. 5. p.; A szombathelyi tifuszbajárvány. = V 1908. ápr. 14. 1. p.; A szombathelyi tifuszbajárvány. = V 1908. ápr. 16. 1. p., ápr. 17. 3. p., ápr. 19. 1. p.; Falra hányt borsó. = V 1908. ápr. 18. 1. p.; A bajárvány igazi állása. = V 1908. ápr. 19. 1. p.; Vizvezetékünk vize. = V 1908. ápr. 19. 1. p.; A tifuszbajárvány. = V 1908. ápr. 23. 1. p., máj. 3. 1. p.; Miniszteri kiküldöttek Szombathelyen. = V 1908. ápr. 24. 1. p.; Aujeszky dr. a vizről. = V 1908. ápr. 24. 4. p.; Szombathely város kutjai. = V 1908. ápr. 26. 1. p.; Milyen a Szombathelyi víz? = V 1908. ápr. 28. 1. p.; A tegnapi események. = V 1908. ápr. 29. 1. p.; Az alispán jelentése a tifuszbajról. = V 1908. máj. 14. 5. p.; Hivatalos értesítés. = V 1908. jún. 25. 2. p.; A szombathelyi vízvezeték. = V 1908. máj. 31. 1. p.; Szablya, 1978. 15. p.
- <sup>926</sup> Witzler, 1995. 254. p., Rosen, 1973. 640.p., VaML SZV Közgy. jkv. 1909. jan. 26. szám n., 1913. okt. 2. 201/1913., 1910. jún. 18., júl. 4. napirend előtti polgármesteri felszólalás; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 2276/1910.; Tifuszbajfészek a Nagykar-utcában. = V 1909. aug. 28. 4. p.; Szombathelyi tifuszesetek. = V 1909. szept. 12. 9. p.; A kiütéses tifusz. = V 1910. febr. 26. 6. p.; Tifusz megbetegedések. = V 1910. jún. 16. 6. p.; Tíz tifuszbajbeteg. = V 1910. jún. 21. 7. p.; Nyitva a vízvezeték. = V 1910. jún. 28. 6. p.; Megszűnt a tifusz. = V 1910. júl. 6. 6. p.
- <sup>927</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1908. máj. 9. közgy. napirend előtti polgármesteri beszámoló 26/1908., 1908. júl. 9. 56/1908., 86/1909.; A tanács a tifusz ellen. = V 1908. jan. 10. 3. p.; A közegészségügyi bizottság ülése. = V 1908. jan. 21. 1. p.; A szombathelyi vízvezeték kibővítése. = V 1908. jan. 26. 2. p.; Vízvezetékünkről. = V 1908. ápr. 25. 1. p.; Tifusz a vidéken. = V 1908. ápr. 26. 6. p.; Memorandum a tifuszbajról. = V 1908. máj. 5. 1. p.; A tifuszbajjárvány oka. = V 1908. máj. 8. 1. p.; A jövő veszedelme. = V 1908. máj. 10. 1. p.; A vármegye közigazgatása. = V 1908. máj. 14. 1. p.; Az alispán jelentése a tifuszbajról. = V 1908. máj. 14. 5. p.; Vége a fegyelmi vizsgálatnak. = V 1908. júl. 10. 3. p.; Alexy és Bodányi fegyelmije. = V 1908. júl. 23. 3. p.; Kezdődik a leszámolás. = V 1908. aug. 13. 1. p.; Szombathely egészségügye rendben van. = V 1908. okt. 25. 2. p.; Alexy és Bodányi fölmentése. = V 1909. jan. 14. 3. p.
- <sup>928</sup> VaML SZVMH Műsz. ir. 20. dob.
- <sup>929</sup> Csatornázásunk és vízvezetékünk. = V 1901. máj. 5. 4. p.; A szombathelyi vízvezeték. = V 1908. máj. 31. 1. p.; A szombathelyi tifusz. = V 1908. jún. 26. 1. p.
- <sup>930</sup> VaML SZVSZ Zsz. 1910. 5. p.; A kibontakozás útján. = V 1908. máj. 20. 1. p.; Nehéz nyár küszöbén. = V 1908. máj. 21. 1. p.; Beszüntetik a vízfordást. = V 1909. jan. 3. 6. p.; A vízvezeték vizét újra megvizsgálják. = V 1909. ápr. 11. 7. p.; Tanácskozás a vízhiányról. = V 1909. ápr. 22. 3. p.; A mélykutak a vízvezetékben. = V 1909. aug. 4. 3. p.; Nyitva a vízvezeték. = V 1910. jún. 28. 6. p.
- <sup>931</sup> A vízvezeték vizét újra megvizsgálják. = V 1909. ápr. 11. 7. p.
- <sup>932</sup> Irás Brenner Tóbiásnak. = V 1909. okt. 24. 1. p.
- <sup>933</sup> A szombathelyi vízvezeték kibővítése. = V 1908. jan. 26. 2. p.; Szombathely közegészségügye. = V 1908. febr. 13. 3. p.; A szombathelyi tifusz. = V 1908. jún. 26. 1. p.; Barcza, 1891. 11. p.
- <sup>934</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 56/1908.; A vízvezeték sorsa. = V 1908. máj. 22. 2. p., máj. 26. 1. p.
- <sup>935</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1909. jan. 26., ápr. 27., jún. 3. és szept. I. szám n., 1909. okt. 15. 130/1909.; VaML SZVMH Műsz. ir. 20. dob.; Bodányi, 1910. 80. p.; A vízvezeték sorsa. = V 1908. máj. 26. 1. p.; A szombathelyi kutfürás csődje. = V 1908. szept. 27. 7. p.; A kutfürások csődje. = V 1908. okt. 29. 4. p.; Megbukott a mélykutrendszer. = V 1909. aug. 12. 2. p.; Menjünk Kőszegre vízért. = V 1909. aug. 15. 1. p.; Döntés a vízszerezés ügyében. = V 1909. szept. 1. 2. p.; Bodányi, 1911. 37. p.; Szabó, 2005. 104. p.; Vonyó, 2005. 183-186. p.
- <sup>936</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1909. nov. 10., 1910. ápr. 21. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 104/1910., 127/1910., 39/1913.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 131/1914.; VaML Szombathely város közművei. Víz- és csatornaművek iratai 2. dob.; VaML SZVMH Műsz. ir. 20., 21. dob.; Az artézi kutak furását. = V 1908. szept. 8. 4. p.; A vízvezeték átalakítása. = V 1909. ápr. 21. 3. p.; Az új vízművek kutfürásai. = V 1909. nov. 18. 5. p.; A vízvezeték kibővítése. = V 1910. febr. 18. 5. p.; A vízszerező bizottság felolvasásai. = V 1910. márc. 25. 4. p.; Karácsonyra késsen lesz a vízvezeték. = V 1910. júl. 31. 6. p.; Bodányi, 1910. p.
- <sup>937</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 201/1913.; VaML SZVMH Műsz. ir. 13-14. dob.
- <sup>938</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 113/1910.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 63/1911.; Új vízvezetékot kap a vasút. = V 1910. júl. 28. 4. p.
- <sup>939</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 144/1911., 191, 200, 234/1913., 1914. febr. 5. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 76/1916, 29, 30/1917., 111/1918.; Bodányi, 1910 Ö.: 79. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 2960/1909., III. 122/1910., III. 131/1914., III. 4/1916.; A vízvezeték vize jó. = V 1910. ápr. 23. 4. p.; VaML SZVMH ir. Műsz. ir. 22. dob.
- <sup>940</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 76, 183/1916., 111, 145/1918.
- <sup>941</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 47, 147/1916., 31, 129, 130/1917., 111, 142/1918., 1918. aug. 1. napirend előtti polgármesteri beszámoló; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 4/1916., III 84/1916.; VaML Szombathely város közművei. Víz- és csatornaművek iratai 2. dob.
- <sup>942</sup> VaML SZV Szép. Vál. ir. 80/1865., 20/1870.; Ujdonságok. = VL 1867. okt. 29. 6. p.; Tájékozás városi járdáink és közutaink érdekében. = VL 1868. márc. 18. 1. p.; Városunk egy hiányáról. = VL 1868. júl. 22. 2. p.; Sár. = VL 1887. nov. 10. 2. p.; Tóth, 1943. 199. p.

- <sup>943</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 22/1864., 62, 64, 81/1865.
- <sup>944</sup> Tájékoztató városi járdáink és közutaink érdekében. = VL 1868. márc. 18. 1. p.
- <sup>945</sup> Ujdonságok. = VL 1867. okt. 29. 6. p.
- <sup>946</sup> Tájékoztató városi járdáink és közutaink érdekében. = VL 1868. márc. 18. 1. p.; Városunk egy hiányáról. = VL 1868. júl. 22. 2. p.; Gyalogjárók a Hegy-utczában. = V 1903. aug. 20. 4. p.; Néhány szó a tifuszfertőzés forrásainak kereséséhez. = V 1908. febr. 9. 1. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 39/1872.
- <sup>947</sup> Városunk egy hiányáról. = VL 1868. júl. 22. 2. p.
- <sup>948</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.
- <sup>949</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 11/1869., 24/1869., 29/1869., 4, 22/1871., 39/1872.; VaML SZV Szép. Vál. ir. 80/1865., 20/1870.; Tájékoztató városi járdáink és közutaink érdekében. = VL 1868. márc. 18. 1. p.; Könnyeznek a tyukszemek. = VL 1871. ápr. 2. 2. p.; A járdakövezés. = VL 1873. nov. 16. 2. p.
- <sup>950</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 53/1872.
- <sup>951</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 28, 53, 67/1872., 16, 30, 31, 43, 48/1873., 392/1874.
- <sup>952</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 43/1873.
- <sup>953</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 8/1884.
- <sup>954</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 84/1872., 27, 43, 122/1873., VaML SZVT Tan. jkv. 621/1873., 739/1873., 36/1874.; Járdakövezésünk. = VL 1873. máj. 4. 2. p.; Járdáink. = VL 1873. okt. 12. 2. p.; A járdakövezés. = VL 1873. nov. 16. 2. p.; A városi. = VL 1874. ápr. 23. 2. p.
- <sup>955</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 43/1873.
- <sup>956</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 69, 91, 93, 100, 109, 117, 126/1873., 1, 15/1874., 39, 40/1877., 62/1879.; VaML SZVT Tan. jkv. 102/1874., 193/1874., 220/1874., 253/1874., 593/1874., 150/1878.
- <sup>957</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 41/1874.
- <sup>958</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 46/1874., 36/1877., 456/1877., 852/1877., 895/1877., 148/1878., 150/1878., 190/1878., 429/1879., 649/1879., 102/1880.; VaML SZV Közgy. jkv. 43/1879.
- <sup>959</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 46/1874., 36/1877., 456/1877., 852/1877., 895/1877., 148/1878., 150/1878., 190/1878., 429/1879., 649/1879., 102/1880.; VaML SZV Közgy. jkv. 43/1879.; A déli vaspálya. = VL 1878. máj. 25. 2. p.; Az utolsó stációnál. = V 1901. máj. 26. 1. p.
- <sup>960</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 36/1877.; VaML SZV Közgy. jkv. 8/1884., 3/1887., 26/1888.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 4/1889.; Kövezés. = VL 1887. júl. 3. 2. p.; Kövezésünk. = VL 1887. júl. 21. 3. p.
- <sup>961</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 7, 30, 50/1887.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1888., III. 19/1887., III. 4/1889.
- <sup>962</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1888., 52/1890.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1888., III. 4/1889.; Szombathely város kövezés-ügye. = VL 1888. ápr. 22. 1. p.; Asphalt vagy kő. = VL 1888. júl. 12. 3. p.; Kövezés. = VL 1888. aug. 26. 2. p.
- <sup>963</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1888., 1/1891.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 4/1889.; Sár, sár és sár. = VL 1888. márc. 15. 3. p.; Kő helyett aszfalt. = V 1890. máj. 25. 4. p.; Járdáink állapota. = V 1891. febr. 22. 3. p.
- <sup>964</sup> Egy indítvány. = VL 1870. szept. 25. 1. p.
- <sup>965</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 43/1879.
- <sup>966</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1887.
- <sup>967</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1888., 52/1890.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1888., III. 4/1889.; Szombathely város kövezés-ügye. = VL 1888. ápr. 22. 1. p.; Asphalt vagy kő. = VL 1888. júl. 12. 3. p.; Kövezés. = VL 1888. aug. 26. 2. p.
- <sup>968</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 91/1890.
- <sup>969</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 91/1890.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 4/1889.; VaML SZVMH Ig. ir. 94/1890.; Az aszfalt járda. = V 1890. nov. 23. 7. p.
- <sup>970</sup> Az aszfalt járda. = V 1890. nov. 23. 7. p.
- <sup>971</sup> Járdáink állapota. = V 1891. febr. 22. 3. p.
- <sup>972</sup> Az úri-utcai aszfaltjárda. = V 1891. jan. 4. 5. p.
- <sup>973</sup> Járdáink állapota. = V 1891. febr. 22. 3. p.; Gyalogjárdaink rendezése. = V 1891. márc. 8. 2. p.
- <sup>974</sup> Járdáink állapota. = V 1891. febr. 22. 3. p.
- <sup>975</sup> Járdáink állapota. = V 1891. márc. 1. 4. p.; Járda-próba. = V 1891. márc. 8. 5. p.; Közönség köréből. = V 1893. aug. 20. 6. p.
- <sup>976</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1891.
- <sup>977</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1891., 52/1892.; Aszfaltjárdainkról. = V 1891. aug. 30. 5. p.
- <sup>978</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1891.
- <sup>979</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 25/1891.; Az aszfaltozási munkálatok. = V 1891. márc. 29. 2. p.; Az aszfaltozás. = V 1891. ápr. 19. 5. p., máj. 3. 5. p.; Az aszfalt járda. = V 1891. jún. 21. 6. p.; Polgármesteri jelentés az 1891-ik évről. = V 1892. jan. 31. 4. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 12/1897.
- <sup>980</sup> Az aszfaltozás. = V 1891. ápr. 19. 5. p.

- <sup>981</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 73/1891.; A Magyar Aszfalt Rt hirdetése. = V 1891. ápr. 19.
- <sup>982</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 206/1893.
- <sup>983</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 47/1891.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 206/1893.; A szépitő egyesület közgyűlése. = V 1889. márc. 24. 4. p.; Betonjárda. = V 1891. szept. 13. 5. p.; Bodányi, 1910. 45., 222. p., Thirring, 1912. 420-421. p.
- <sup>984</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 41/1893.
- <sup>985</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 56/1893.; VaML SZVMH Műsz ir. 5. dob.
- <sup>986</sup> A déli vaspálya. = VL 1878. máj. 25. 2. p.; Járdát a vasút felé! = V 1891. ápr. 19. 5. p.; Az utolsó stációnál. = V 1901. máj. 26. 1. p.
- <sup>987</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 56/1893.
- <sup>988</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 70/1893., 28/1894.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1894., I. 37/1896.; Járdáink. = V 1893. okt. 22. 4. p.; Az aszfalt járdák. = V 1893. okt. 29. 5. p.; Az aszfaltozás. = V 1894. szept. 9. 6. p.
- <sup>989</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 35/1895.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1894., III. 37/1895., I. 37/1896.; Aszfaltjárdáink minősége. = V 1895. jan. 24. 2. p.; Az aszfalt járdák fektetését. = V 1896. ápr. 1. 5. p.
- <sup>990</sup> Tájékoztás városi járdáink és közutaink érdekében. = VL 1868. márc. 18. 1. p.
- <sup>991</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1887.
- <sup>992</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1887.; Sár. = VL 1887. nov. 10. 2. p.
- <sup>993</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 779/1873., 190/1878.; VaML SZV Közgy. jkv. 4/1887.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1887., III. 4/1889.
- <sup>994</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 7/1887., 30/1887., 50/1887.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1887., III. 4/1889.; Kövezés-folytatás. = VL 1887. aug. 4. 2. p.
- <sup>995</sup> Megyei hírek, s különféle. = VL 1868. márc. 4. 3. p.
- <sup>996</sup> Megyei hírek. = VL 1868. szept. 9. 2. p.
- <sup>997</sup> A por. = VL 1878. júl. 25. 3. p.
- <sup>998</sup> Utczáinkról. = VL 1883. máj. 20. 2. p.
- <sup>999</sup> Az Ujvilág-utczáról. = VL 1879. máj. 8. 2. p.
- <sup>1000</sup> Utmiseriák. = VL 1878. okt. 31. 2. p.
- <sup>1001</sup> Egypár őszinte szó Szombathely városáról Szombathely városához. = VL 1887. szept. 8. 1. p.
- <sup>1002</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 268/1874.; Egy hiány. = VL 1878. szept. 26. 2. p.; A város mostohája, a Nárai-utca. = VL 1874. aug. 23. 3. p.
- <sup>1003</sup> A város mostohája, a Nárai-utca. = VL 1874. aug. 23. 3. p.
- <sup>1004</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1887.
- <sup>1005</sup> Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.; Helyi közlekedésünk egyik fő baja. = VL 1870. jan. 9. 1. p.; A Szent Mártonon át. = VL 1870. szept. 18. 2. p.; Utkalmitások. = VL 1885. dec. 10. 2. p.
- <sup>1006</sup> Helyi közlekedésünk egyik fő baja. = VL 1870. jan. 9. 1. p.
- <sup>1007</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 411/1870., 207/1873.; VaML SZV Közgy. jkv. 876/1861., 19/1866., 39/1872., 59/1898.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1892.; Tájékoztás városi járdáink és közutaink érdekében. = VL 1868. márc. 18. 1. p.; Gyalogjárók a Hegy-utczában. = V 1903. aug. 20. 4. p.; Néhány szó a tifuszfertőzés forrásainak kereséséhez. = V 1908. febr. 9. 1. p.
- <sup>1008</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1887.; A Szent Mártonon át. = VL 1870. szept. 18. 2. p.; Mióta. = VL 1872. szept. 8. 2. p.; A vasúti indóházakhoz. = VL 1874. aug. 27. 2. p.; Bizony. = VL 1877. jan. 25. 2. p.; Az állami utakról. = VL 1877. febr. 22. 2. p.; Utmiseriák. = VL 1878. okt. 31. 2. p.; A szentmártoni. = VL 1881. okt. 30. 2. p.
- <sup>1009</sup> Utczáink burkolása és a kövezeti vám. = V 1892. márc. 20. 4. p.
- <sup>1010</sup> Közegészségügyi tanácskozmány f. hó 22-én. = V 1891. szept. 27. 4. p.
- <sup>1011</sup> Utczáink burkolása és a kövezeti vám. = V 1892. márc. 20. 4. p.
- <sup>1012</sup> VaML SZVT Tan. jkv. 411/1870., 207/1873.; VaML SZV Közgy. jkv. 876/1861., 13/1882.; VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 143/1882.; III. 10/1892.; Megyei hírek. = VL 1868. szept. 9. 2. p.; Szombathely csinosodása érdekében. = VL 1869. jún. 20. 2. p.; Utkalmitások. = VL 1885. dec. 10. 2. p.; Egypár őszinte szó Szombathely városáról Szombathely városához. = VL 1887. szept. 8. 1. p.; Szombathely jövője. = V 1892. szept. 4. 2. p.; Kárpáti, 1894. 476-478. p.
- <sup>1013</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 11, 29/1869., 22/1871.28, 39/1872.; VaML SZVT Tan. jkv. 661/1872.
- <sup>1014</sup> Szombathely jövője érdekében. = VL 1881. júl. 3. 1. p.
- <sup>1015</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 50/1880., 25/1881., 13/1882.; VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 143/1882., II. 178/1884.; Kövezés. = VL 1881. máj. 15. 2. p.
- <sup>1016</sup> Szombathely jövője érdekében. = VL 1881. júl. 3. 1. p.
- <sup>1017</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1885.; VaML SZV Pg. Közig. ir. II. 51/1884.
- <sup>1018</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1885.
- <sup>1019</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1885., 1/1886.
- <sup>1020</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 39/1885.; 30/1886., 1/1887.

- <sup>1021</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 4/1889.; VaML SZV Közgy. jkv. 1/1887.
- <sup>1022</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4/1887.
- <sup>1023</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4/1887.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 19/1887., III. 4/1889.
- <sup>1024</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 12, 14, 33/1888., 22/1894., 36/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1888., I. 166/1897.; VaML SZV Közgy. jkv. 12/1888.; A városi. = VL 1888. márc. 18. 3. p.
- <sup>1025</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 11, 100/1891., 12/1893., 12/1897., 129/1899., 116/1901., 43/1918.
- <sup>1026</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 969/1885.
- <sup>1027</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1891., 56/1893.; Sáros járdák. = V 1890. nov. 9. 7. p.; Szombathely közegészségügye. = V 1891. jan. 25. 5. p.; A járvány. = V 1891. szept. 20. 2. p.; Közegészségügyi tanácskozmány f. hó 22-én. = V 1891. szept. 27. 4. p.; Szombathely jövője. = V 1898. máj. 22. 1. p.
- <sup>1028</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1891.
- <sup>1029</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1891., 31/1892.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1892.; Utcáink burkolása és a kövezeti vám. = V 1892. márc. 20. 4. p.
- <sup>1030</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1892.
- <sup>1031</sup> Viharos városi közgyűlés. = V 1892. ápr. 3. 1. p.
- <sup>1032</sup> Legujabb. = V 1892. ápr. 10. 2. p.
- <sup>1033</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 12, 14 33/1888., 22/1894., 36/1896.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 3/1888., I. 166/1897., III. 316/1897.; A tanácsból = V 1889. jan. 20. 6. p.; A kövezetvám ügyéhez.=V 1896. okt. 18. 86. sz. 3. p.
- <sup>1034</sup> Fehér, 1927. 43. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 22/1897.
- <sup>1035</sup> Városunké a jövő. = V 1896. júl. 30. 1-2. p.
- <sup>1036</sup> A kövezetvám ügyéhez. = V 1896. okt. 18. 3.p.; Horváth, 1982. 174.p.; Bauer, 1934. 18.p. Fehér, 1927. 43. p.
- <sup>1037</sup> Szombathely közegészségügye. = V 1891. jan. 25. 5. p.; A járvány. = V 1891. szept. 20. 2. p.
- <sup>1038</sup> A járdafejlesztés ügye. = V 1896. ápr. 23. 6. p.
- <sup>1039</sup> Sáros járdák. = V 1890. nov. 9. 7. p.
- <sup>1040</sup> A kövezés ügyéhez. = V 1899. máj. 4. 1. p.
- <sup>1041</sup> Viharos városi közgyűlés. = V 1892. ápr. 3. 1. p.; VaML SZV Közgy. jkv. 60/1896.
- <sup>1042</sup> Emlékirata. = V 1896. júl. 19. 2. p.
- <sup>1043</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 60/1896.
- <sup>1044</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 59/1898.
- <sup>1045</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 60/1896., 59/1898., 24, 49, 78, 157/1899., 3/1900., 89, 100/1901.; VaML SZV Sz. Zs. 1901. 1903.; A kövezetvám ügyéhez. = V 1896. okt. 18. 3. p.; A szombathelyi kövezetvám ügyéhez. = V 1896. dec. 6. 5. p.; A kövezetvám életbeléptetése. = V 1899. ápr. 30. 7. p.; A szombathelyi kövezetvám ellen. = V 1899. szept. 24. 9. p.; Egyeztetési tárgyalás a szombathelyi kövezetvám ügyében. = V 1900. jún. 3. 4. p.; A szombathelyi kövezetvám végleges díjtételei. = V 1901. máj. 15. 4. p.; A kövezetvám végleges díjtételeinek életbe léptetése. = V 1901. máj. 30. 6. p.; Éhen, 1901. 122. p.; Sarlós Béla: Közigazgatás és hatalompolitika a dualizmus rendszerében. Bp., 1976. 110. p.
- <sup>1046</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 24, 157/1899., 89, 100/1901.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1900., 613/1902.; VaML SZV MH Műsz. ir. 9. dob.; Éhen, 1901. 121. p.
- <sup>1047</sup> Állami utak: a Szombathelyről Kőszegre, illetve Körmentre kivezető Pozsony-Varasdi közút városon áthaladó részét képezte a Tizenháromváros (*ma Szelestey*) utca, a Faludy Ferenc (*ma Petőfi*) utca a Kámoni (*ma Szily*) utcáig, a Kámoni utca, a Templom és Széchenyi (*ma Berzsenyi*) tér, az Iskola (*ma Hollán Ernő*), Kiskar, Óperint, és Körmenti utca. A Szombathely-Pinkafői állami közút a Kámoni és Faludy utca sarkán kezdődött és az új Vásártérig húzódtott. Állami út volt a Pozsony-Varasdi útból a Kőszegi útnál (*ma Honvéd utca*) kiágazó, a Déli vasút pályaudvaráig vezető Gyár (*ma Semmelweis*) utca. Törvényhatósági (megyei) utak: A Szombathely-Győr törvényhatósági út a Széchenyi tér keleti felétől indult, s az Úri (*ma Széchenyi*) utca, Horváth Boldizsár tér és Gyöngyös utca (*ma Fő tér*), Szent Márton utca nyomvonalon nyugat-keleti irányban szelte át a várost, Zanat község felé folytatva útját. A Szombathely-Söpte-Tömörd törvényhatósági út része volt a Gyár utcából kiágazó Söptei út. A Nárai utca a Pozsony-Varasdi államútból kiágazó Szombathely-Pornó-Pinkamindszent megyei út városon áthaladó szakaszát alkotta. Szombathely-Rum törvényhatósági út városi átkelési szakasza szintén a Pozsony-Varasdi államútból ágazott ki, és az Óperint és Kereszt (*ma Kiskar*) utca találkozási pontjától a Rumi (*ma Mátyás király*) utcán át Szöllös község határig húzódtott. A vasúti állomáshoz járó utak közé a Vasút utca tartozott. A községi utak a következők voltak: A belvárosban a Horváth Boldizsár tér két oldala (*ma Fő tér*), Kőszegi, Kossuth, Mészárszék (*ma Bejczy*), a Hollán Ernő utca nyugati fele, Nagykar, Sörház utca, Régi vásártér (*ma Ady tér*), és Rohonci (*ma Magyar László*) utca. A nyugati városrészen az Árvaház (*ma Dózsa*), Kálvária, Kövi (*ma Esze Tamás*), Kórház (*ma Szinyei-Merse Pál-Fürdő*), Csillag (*Katona József*), Mező (*Géfin Gyula-Táncsics Mihály*), Görög (*Szigligeti Ede*), Frigyes főherceg (*ma Szent László király*), Jókai, Hegy (*ma Gagarin*), Újvilág (*ma Jáki*), Híd (*ma Szabadságharcos*) utca. A déli városrészen a Hosszú (*ma Thököly*), Óvoda (*ma Rákóczi*), Torna (*ma Zrínyi Ilona*), Légszesz, Fürdő (*ma Aréna*) utca, Batthyány

tér, Dél (*ma Juhász Gyula*), Hold (*ma Móricz Zsigmond*), Komáromi (*ma Fraknó*), Bürü, valamint a Vízi és Vízmelléki (*ma Sorok*) utca. A keleti városrészen a Temető (*ma Bercsényi*), Széll Kálmán, Malom, Tizenháromváros (*ma Szelestey*), Szelestey, Kisfaludy, Király, Wesselényi, Nádasdy, Söptei (*ma Welther Károly*), Kis utca; és a Vasút utcának a Gyár utcától északra eső, a felüljárón át a MÁV műhelyig terjedő része. Az északi városrészen a Paragvári, Szabó Miklós és Rózsa (*ma Deák*) utca. V. ö. VaML SZV Közgy. jkv. 44/1894., 59/1898., 24, 114/1899., és 1899. ápr. 18. napirend előtti polgármesteri beszámoló; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1892., I. 166/1897.; III. 10/1900., 399/1902., 613/1902.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; VaML SZVMH Ig. ir. 631/1898.; Éhen, 1897. 89.p.

<sup>1048</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 78, 90/1899.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1900.; VaML SZVMH Műsz. ir. 6. dob.; Az utca-kövezés előmunkálatai. = V 1897. márc. 7. 6. p.; Utcakövezés. = V 1897. márc. 25. 6.p.; Városunk utca-kövezése. = V 1897. júl. 4. 7. p.; A városi utzakövezéshez. = V 1897. aug. 12. 4. p.; és Az utzakövezés ügye. = V 1897. aug. 26. 7.p.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob. Aszfaltozási tervek 1899-1903; Bodányi, 1910. 38. p.

<sup>1049</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 6, 24, 78, 132, 157, 161/1899.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; Utczáink burkolása. = V 1899. ápr. 16. 3. p.; Az utca-tervezéshez. = V 1899. jún. 4. 2. p.; Külföldi tanulmányút a kövezés ügyében. = V 1897. jún. 4. 5.p.; A szombathelyi kövezési bizottság külföldön. = V 1897. jún. 18. 7. p.; Az általános utca-kövezés tervei. = V 1899. aug. 13. 5. p.; Az utczakövezési tervek végleges megállapítása. = V 1899. szept. 10. 5. p.; Bodányi, 1910. 38-39. p.

<sup>1050</sup> VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; Utczarendezés. = V 1902. ápr. 4. 3. p.; Bodányi, 1910. 40. p.

<sup>1051</sup> VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob. Szombathely általános kövezésének műszaki leírása

<sup>1052</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 61/1897., 116, 57, 78/1899., 246/1912.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 561/1901., III. 278/1903.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob. Szombathely általános kövezésének műszaki leírása.; VaML SZVMH Ig. ir. 644/1901.; Az utczakövezés ügye. = V 1897. aug. 26. 7. p.; Előkészületek az általános kövezéshez. = V 1899. márc. 26. 3. p.; Bodányi, 1910. 38-39, 47. p.

<sup>1053</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 59/1898., 78, 94/1899.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob. Aszfaltozási tervek 1899-1903.; A gőzhenger teljes akcióban. = V 1899. jún. 29. 6. p.; Az ideai utca kövezés. = V 1899. aug. 17. 6. p.; Kövezés világitásnál. = V 1899. okt. 8. 7. p.; A Széll Kálmán utca aszfalt burkolata. = V 1899. okt. 29. 6. p.; Az aszfaltművek átvétele. = V 1899. dec. 10. 2. p.; A városi aszfaltmunkák átvétele. = V 1901. nov. 20. 4. p.

<sup>1054</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 4, 82/1900.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 41/1901.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; Utcza-burkolás. = V 1900. júl. 15. 1. p.; Városi utczaburkolat. = V 1900. aug. 26. 6. p.; Utcza-burkolás és utczarendezés. = V 1900. szept. 16. 7. p.; Egy év a város történetéből. = V 1900. dec. 30. 103. sz. 2.p.

<sup>1055</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 2, 3, 62/1901.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 414/1901., III. 167/1906.; A piacztér rendezése. = V 1901. szept. 22. 7. p.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.; Utczák burkolása. = V 1902. márc. 28. 4. p.; Bodányi, 1910. 40. p.

<sup>1056</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. 414/1901., 213/1902.

<sup>1057</sup> Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.

<sup>1058</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 31/1902.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 213/1902.; Aszfaltozás. = V 1901. nov. 22. 4. p.; Utczák burkolása. = V 1902. márc. 28. 4. p.; Utczák aszfaltozása. = V 1902. jún. 25. 3. p.; Aszfaltozás. = V 1902. nov. 1. 6. p.; Városi középítkezések és a mérnöki hivatal működése az 1902. évben. = V 1902. dec. 14. 2. p.

<sup>1059</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 59/1898., 44/1900.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1900., 561/1901., III. 278/1903., III. 604/1903.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; A kövezetvám ügyéhez. = V 1896. okt. 18. 3. p.; Utczáink burkolása. = V 1899. ápr. 16. 3. p.; Építési felülvizsgálatok. = V 1900. dec. 11. 4. p.; Bodányi, 1910. 41, 47. p.

<sup>1060</sup> 1902-ig aszfaltozott kocsutak: Szily János, Bercsényi (*ma Széchenyi*) utca, Belsikátor, Külsikátor, Kőszegi, Király, Széll Kálmán utca, Kossuth Lajos, Hollán Ernő, Kiskar, Kereszt (*ma Kiskar*) utca, az Óperint és a Gyámolda (*ma Kisfaludy*) utcai betonhíd, a Széchenyi tér, a Városháza előtere, az Éhen Gyula tér, a Horváth Boldizsár tér és az Erzsébet királyné utca (*ma Fő tér*). V. ö. VaML SZV Közgy. jkv. 90/1899.; VaML SZV Pg. Közig. ir. 414/1901., III. 434/1903., III. 81/1906., III. 96/1908., III. 98/1910., III. 132/1914.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; Utczáink burkolása. = V 1899. ápr. 16. 3. p.; Bodányi, 1910. 39-42, 47.p.; Thirring, 1912. 414-419. p.

<sup>1061</sup> 1902-ig létesített bazalt-makadám utak listája: Faludy Ferenc (*ma Petőfi*) utca, Kőszegi út (*ma Honvéd utca*) egy része, Paragvári, Gyár (*ma Semmelweis*) utca, a Szelestey, Gyámolda (*ma Kisfaludy*) és Wesselényi utcák egy részén, a Vörösmarty utca, Söptei (*ma Welther*) és Nádasdy utcák egy része, a Vasút utca, az Éhen Gyula tér egy része, a Fürdő (*ma Aréna*), Óvoda (*ma Rákóczi*), Kereszt (*ma Kiskar*), Rumi (*ma Mátyás király*), Vízi és Vízmelléki (*ma Sorok*) utca egy része, Hosszú (*ma Thököly*), Torna (*ma Zrínyi Ilona*), Batthyány tér, Légszeszgyár, Bürü, Óperint, Kálvária, Nárai, Híd (*ma Szabadságharcos*), Árvaház (*ma Dózsa*), Hegy (*ma Gagarin*), Körmendí, Mező (*ma Tánccsics*), Jókai, Kövi (*ma Esze Tamás*), Hollán Ernő, Nagykar, Rohonci (*ma Magyar László*), Szent Márton utca vége. V. ö. VaML SZV Közgy. jkv. 45/1900.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; VaML SZVMH Ig. ir. 196/1902.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1900., III. 160/1900., 561/1901., 6/1902., 613/1902., I. 484/1903., 278/1903., III. 78/1904., III. 453/1906., III. 12/1907.; A városi hatóság előmunkálatai a kövezés érdekében. = V 1899. ápr. 2. 9. p.; Utczáink burkolása. = V 1899. ápr. 16. 3. p.; A gőzhenger átvétele. = V 1899. máj. 18. 5. p.; A kövezés tényleges

megkezdése. = V 1899. ápr. 20. 5. p.; Egy év városunk történetéből. = V. 1902. jan. 1. 2. p.; Városi középítkezések és a mérnöki hivatal működése az 1902-ik évben. = V 1902. dec. 14. 2. p.; Bodányi, 1910. 39-47.p.

<sup>1062</sup> 1902-ig folyamkavicccsal burkolt utcák: a Söptei (*ma Welther*), Nádasdy, Wesselényi és Gyámolda (*ma Kisfaludy*), utcák egy része, a Sörház, Malom, Mező (*ma Géfin Gyula*), Csillag (*ma Szinyei Merse Pál-Katona József*), Hold (*ma Móricz Zsigmond*), Dél (*ma Juhász Gyula*), Újvilág (*ma Jáki*), Komáromi, Szövőgyár, Zanati, Rózsa (*ma Deák*), Szabó Miklós, Tizenhárom város (*ma Szelestey*), Kis, Temető (*ma Bercsényi*), Gyep (*ma Károly Róbert*), Frigyes főherceg (*Szent László király*), Görög (*ma Sziglieti Ede*), Óvásártér (*ma Deák tér*), Paragvári, és Plébánia (*ma Győrffy István*) utca., v. ö. VaML SZV Pg. Közig. ir. 561/1901., III. 278/1903.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; Utczáink burkolása. = V 1899. ápr. 16. 3. p.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.; Bodányi, 1910. 47.p.

<sup>1063</sup> Bodányi, 1910. 39-48. p.; A városi hatóság előmunkálatai a kövezés érdemében. = V 1899. ápr. 2. 9. p.; A gőzhenger átvétele. = V 1899. máj. 18. 5. p.; A kövezés tényleges megkezdése. = V 1899. ápr. 20. 5. p.; Városi középítkezések és a mérnöki hivatal működése az 1902-ik évben.=V 1902. dec. 14. 2. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 160/1900., 561/1901., 6/1902., 613/1902., I. 484/1903., III. 78/1904., III. 453/1906., III. 12/1907.; VaML SZVMH Ig ir. 196/1902.

<sup>1064</sup> VaML Közgy. jkv. 12/1897; 33, 91/1898; 19/1899., 37, 142/1900., 7/1901., 134/1906.; Bodányi, 1910. 46-48. p.; Majdán János: Az útdadó története. In: A Dunántúl településtörténete. PAB-VEAB Értesítő. 9. köt. Veszprém, 1992. 179. p.

<sup>1065</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. 414/1901.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 37/1895., 414/1901., 213/1902., III. 128/1903., III. 96/1908., III. 98/1910., III. 132/1914.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; Járda tisztogatás és hintés. = V 1899. dec. 10. 10. p.; Pázsit az utcán. = V 1906. máj. 12. 3. p.; Bodányi, 1910. 42.-45. p.; Thirring, 1912. 420-421. p.

<sup>1066</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 50/1897.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 121/1899., 240/1901.; A Nagykar-utczai hid. = V 1897. júl. 8. 2. p.; Hidépités és utczaszélesítés. = V 1900. júl. 15. 5. p.; Átalakulások a városban. = V 1900. júl. 26. 3. p.; Hidterhelési próba. = V 1900. szept. 20. 3. p.; Uj hid a Gyöngyösön. = V 1901. máj. 24. 5. p.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9., 13. dob.; Bodányi, 1910. 48. p.

<sup>1067</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 28, 57/1897., 39, 63/1898., 14/1900., 24, 60/1901.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1900.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; Városunk új parkja. = V 1898. febr. 27. 2. p.; A piacztér aszfaltozása. = V 1901. júl. 28. 7. p.; Egy év városunk történetéből. = V 1902. jan. 1. 2. p.; Bauer, 1934. 65.p.; Bodányi, 1910. 38.p.

<sup>1068</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 7/1906.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 108/1905.

<sup>1069</sup> VaML SZV Sz. 1913. 169. p.; A városi nyilvános munkák. = V 1903. júl. 9. 6. p.; Gyalogjárók a Hegy-utcában. = V 1903. aug. 20. 4. p.; A színháztér rendezése. = V 1904. ápr. 29. 3. p.

<sup>1070</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 30/1906.

<sup>1071</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 118/1906.

<sup>1072</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1909. febr.12., 1912. ápr. 4-i közgy. napirend előtti interpellációra adott polgármesteri válasz, 49, 72/1910., 151, 193, 246/1912., 116, 193, 194/1913., 124/1914.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 407/1913.; VaML SZVMH Műsz ir. 13. d.; VaML SZV Sz. 1913. 169. p.; Makadámurkolat a Paragvári utcában. = V 1910. júl. 7. 6. p.

<sup>1073</sup> Gyalogjárók a Hegy-utczában. = V 1903. aug. 20. 4. p.

<sup>1074</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 108/1905.

<sup>1075</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 35/1903.

<sup>1076</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 256/1917.

<sup>1077</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 80/1904., 51, 52/1905.; 49, 128, 146/1910., 100, 191, 193/1912.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 12/1907., III. 191/1910., III. 31/1911., III. 31/1912., III. 59/1919.; VaML SZV Sz. 1915. 5. p.; A városi mérnöki hivatal 1904. évi működése. = V 1904. dec. 18. 3. p.; Az új utcák aszfaltozása. = V 1910. jan. 23. 11. p.; Az utcák aszfaltozása. = V 1910. márc. 23. 5. p.

<sup>1078</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 241/1913.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 12/1907.; III. 31/1911.; Bodányi, 1910. 43-45. p.

<sup>1079</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 80/1904., 30/1906., 100, 193, 246/1912.; 116, 193/1913.; Bodányi, 1910. 48. p.

<sup>1080</sup> Bodányi, 1910. 47-48. p.

<sup>1081</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 151, 193, 246/1912., 116, 193, 194/1913., 124/1914.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 407/1913.; VaML SZVMH Műsz ir. 13. d.; Bodányi, 1910. 47. p.

<sup>1082</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 128, 146/1910.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 96/1908., III. 191/1910., III. 31/1911., III. 31/1912., III. 59/1919.

<sup>1083</sup> VaML SZV Sz. 1901-1917.; Éhen, 1901. 1-128. p.

<sup>1084</sup> VaML SZV Sz. Házipénztári naplók 1867-1868.; VaML SZV Sz. 1910., 1918.; VaML SZV Sz. Alapok és alapítványok számadásai. (továbbiakban: Al. sz.); VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 211/1891.; VaML SZV Közgy. jkv. 85/1883., 35/1891.; Éhen, 1901. 10. p.; Thirring, 1912. 53. p.; MSÉ 1919-1922. Bp. 1925. 9. p.

<sup>1085</sup> Sipos, 1996. 95. p.

<sup>1086</sup> VaML SZVSZ Házipénztári naplók 1867-1868., 1871., 1872., 1873., 1874., 1875., 1882., 1886.; VaML SZVSZ Pénztári bevételek főkönyvei 1874-1918., pénztári kiadások főkönyvei 1874-1918.; VaML SZVSZ Zsz. 1901., 1903-1905., 1907-1918.; VaML SZVSZ Al. sz.; VaML SZV Közgy. jkv. 76/1867., 79/1867., 3, 75, 92, 93/1878., 24/1879., 60/1880., 85, 86/1883., 35/1891., 38/1892., 33, 35/1893., 13/1894., 29/1896., 27/1897., 17/1898., 36/1899., 51/1902., 52/1907., 59/1908., 188/1910., 94, 255/1912., 138/1913., 118/1914., 108, 158/1914., 148, 174/1916., 79/1917., 94/1918., 107/1919.; VaML SZVT Tan. jkv. 485/1868.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 146/1883., II. 204/1884., III. 172/1889., I. 383/1890., I. 211/1891., III. 119/1896., III. 209/1898.; Éhen, 1901. 1-128.

<sup>1087</sup> Madarassy, 1909. 674-676. p.

<sup>1088</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 211/1891.; VaML SZVSZ Költségvetések. (továbbiakban: Költs.) 1870-1918.; VaML SZVSZ Zsz. 1910.; Éhen, 1901. 1-128. p.

<sup>1089</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 42, 65, 72, 116, 143, 144/1903.; VaML SZVSZ Költs. 1870-1918.; VaML SZVSZ Zsz. 1901-1918.; Sipos, 1996. 97-99. p.

<sup>1090</sup> Sipos, 1996. 99. p.

<sup>1091</sup> VaML SZVSZ Költs. 1870-1918.; VaML SZVSZ Zsz. 1901-1918.; Éhen, 1901. 16. p.

<sup>1092</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 82/1892., 2/1897., 1898. nov. 5. közgy., 81/1906., 33/1907.; VaML SZVSZ Zsz. 1901-1910.; Éhen, 1901. 16. p.

<sup>1093</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 130/1908., 48, 49, 132, 171/1909., 1918. jún. 27., szept. 17. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 141/1918.; VaML SZVSZ Zsz. 1901-1918.; Éhen, 1901. 128. p.; A város csődje. = V 1898. nov. 3. 1. p.

<sup>1094</sup> Szerencsés Szombathely! = V 1893. okt. 8. 1. p.; Szombathely város házipénztárának jövő évi költségvetése. = V 1901. okt. 20. 4. p.; Éhen, 1901. 7, 16. p.; Kmety, 1902. 223-232. p.

<sup>1095</sup> Sipos, 1996. 100-110. p.

<sup>1096</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 65, 132/1903., 99/1904., 81/1906., 278/1912., 208/1913.; A város csődje. = V 1898. nov. 3. 1. p.

<sup>1097</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 6/1869., 13/1869., 3/1870., 4/1871., 26, 46/b/1872., 93/1873., 2, 101/1874., 115/1875., 82/1876., 63/1877., 75, 92, 93/1878., 64/1879., 11, 26, 45/1880., 10, 56/1881., 32, 77, 116, 130/1882., 101/1883., 97/1884., 24, 91/1886., 60/1887., 14, 33, 45, 107/1888., 3, 97/1889., 71/1890., 42, 84/1891., 82/1892., 90/1893., 22, 64/1894., 88/1895., 90/1896., 77/1897., 92/1898., 127/1899., 118/1900., 20, 109/1901., 132/1903., 99, 134/1904., 80/1905., 81, 121/1906., 98/1907., 91, 130/1908., 188/1909., 72/1910., 61, 199/1911., 278/1912., 208/1913., 160/1914., 59, 201/1916., 111/1918., 119/1919.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 49, 54/1886.; III. 172/1889., I. 383/1890., I. 211/1891., III. 119/1896., III. 209/1898.; VaML SZVSZ Költsv. 1870-1918.; VaML SZVSZ Pénztári bevételek főkönyvei 1874-1918., VaML SZVSZ Zsz. 1901., 1903-1905., 1907-1918.; Éhen, 1901. 26. p.; Szombathely város költségvetése. = VL 1870. febr. 13. 1. p.; Szombathely város költségeloirányzatát. = V 1891. szept. 13. 2. p.; Szerencsés Szombathely! = V 1893. okt. 8. 1. p.

<sup>1098</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 81/1878., 130/1908., 48, 49/1909., 191/1913., 7, 108, 158/1914., 148, 174/1916., 79/1917.; VaML SZVSZ Költs. 1870-1918.; VaML SZVSZ Zsz. 1901, 1903-1905, 1907-1918.; Éhen, 1901. 128. p.; Domány, 1898. 15-20. p.; Ripka, 1910. 128-132. p.; Lukács, 1909. 472-476. p.; Madarassy, 1909. 674-676. p.; Sipos, 1996. 97., 118-125., 145-146. p.

<sup>1099</sup> SZVSZ Költs. 1870-1918.; VaML SZVSZ Zsz. 1901, 1903-1905, 1907-1918.

<sup>1100</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1, 71, 190/1910., 130/1911., 6, 7, 225/1912., 38/1913., 78/1914., 72/1915., 15/1916.; Az államsegély városi világitásban. = V 1910. jan. 1. 1. p.; Szombathely a városi politikában. = V 1910. jan. 14. 3. p.

<sup>1101</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 76/1867., 79/1867., 62/1870., 12/1871., 2, 53, 69, 100, 109/1873., 1, 15, 23, 76, 77, 115/1874., 5/1875., 27/1876., 44/1877., 28, 43/1878., 74/1879., 53/1880., 61/1881., 43/1883., 81/1890., 10, 23/1891., 33/1893., 37, 38, 42/1894., 57/1896., 20, 63/1897., 2, 63/1898., 15, 38, 68, 70/1899., 4, 67, 139/1900., 27, 44, 100, 117/1901., 33, 84, 99/1902., 95/1903., 43, 80/1904, 22, 40, 49, 103/1905., 7, 8, 30, 31, 63, 81, 82, 84/1906., 39, 62, 83, 94, 98, 129, 135/1907., 4, 15, 36, 37, 56, 133/1908., 48, 93, 188/1909., 36, 73, 104, 141/1910., 2, 3, 73, 75, 201/1911., 2, 100, 106, 191, 199, 202, 223, 227, 234, 255/1912., 2, 28, 109, 118, 142, 201, 235, 236, 238, 239/1913., 39, 108, 111, 145/1914., 31, 32, 36, 69, 84, 147, 148/1915., 47, 48, 50, 51, 52, 75, 108, 112, 177, 179, 187/1916., 32, 73, 74, 77, 83, 84, 127, 133, 154, 191, 193, 195, 227, 228/1917., 14, 107, 111, 113, 132, 170, 189, 205, 244, 247/1918.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 49, 54/1886.; III. 172/1889., I. 383/1890., I. 211/1891., III. 119/1896., III. 209/1898.; VaML SZVSZ Zsz. 1901-1918.; Sipos, 1996. 91-93., 130. p.; Harrer, 1910. 3. p.; Éhen, 1901. 1-128. p.

<sup>1102</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 6/1869., 13/1869., 3/1870., 4/1871., 26, 46/b/1872., 93/1873., 2, 101/1874., 115/1875., 82/1876., 63/1877., 75, 92, 93/1878., 64/1879., 11, 26, 45/1880., 10, 56/1881, 32, 77, 116, 130/1882., 101/1883., 97/1884., 24, 91/1886., 60/1887., 14, 33, 45, 107/1888., 3, 97/1889., 71/1890., 42, 84/1891., 82/1892., 90/1893.,

22, 64/1894., 88/1895., 90/1896., 77/1897., 92/1898., 127/1899., 118/1900., 20, 109/1901., 132/1903., 99, 134/1904., 80/1905., 81, 121/1906., 98/1907., 91, 130/1908., 188/1909., 72/1910., 61, 199/1911., 278/1912., 208/1913., 160/1914., 59, 201/1916., 111/1918., 119/1919.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 49, 54/1886.; III. 172/1889., I. 383/1890., I. 211/1891., III. 119/1896., III. 209/1898.; VaML SZV SZV Költsv. 1870-1918.; VaML SZV SZV Pénztári bevételek főkönyvei 1874-1918., VaML SZV SZV Zsz. 1901., 1903-1905., 1907-1918.; Éhen, 1901. 26. p.; Szombathely város költségvetése. = VL 1870. febr. 13. 1. p.; Szombathely város költségelőirányzatát. = V 1891. szept. 13. 2. p.; Szerencsés Szombathely! = V 1893. okt. 8. 1. p.

<sup>1103</sup> v. ö. Sipos, 1996. 134. p.

<sup>1104</sup> VaML SZV SZV Házipénztári naplók 1867-1868., 1871., 1872., 1873., 1874., 1875., 1882., 1886.; VaML SZV SZV Pénztári bevételek főkönyvei 1874-1918., Pénztári kiadások főkönyvei 1874-1918.; VaML SZV SZV Zsz. 1901., 1903-1905., 1907-1918.; VaML SZV SZV Al. sz.; VaML SZV Közgy. jkv. 76/1867., 79/1867., 3, 75, 92, 93/1878., 24/1879., 60/1880., 85, 86/1883., 35/1891., 38/1892., 33, 35/1893., 13/1894., 29/1896., 27/1897., 17/1898., 36/1899., 51/1902., 52/1907., 59/1908., 188/1910., 94, 255/1912., 138/1913., 118/1914., 108, 158/1914., 148, 174/1916., 79/1917., 94/1918., 107/1919.; VaML SZVT Tan. jkv. 485/1868.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 146/1883., II. 204/1884., III. 172/1889., I. 383/1890., I. 211/1891., III. 119/1896., III. 209/1898.; Éhen, 1901. 1-128.

<sup>1105</sup> Sipos, 1996. 95-96., 146-160. p.

<sup>1106</sup> v. ö. VaML SZV Közgy. jkv. 42/1891.; Éhen, 1903. 685-690. p.; Sipos, 1996. 161-162. p.

<sup>1107</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. I. 211/1891.; VaML SZV SZV Költ. 1870-1918.; VaML SZV SZV Al. sz. 1872.; Éhen, 1901. 1-128. p.; VaML SZV SZV Zsz. 1910.

<sup>1108</sup> VaML SZV SZV Vagyonleltárak 1871-1891.; VaML SZV SZV Zsz. 1917.

<sup>1109</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 94, 255/1912., 138/1913., 118, 158/1914., 158/1914., 148, 174/1916., 79/1917., 94/1918., 107/1919.; Éhen, 1901. 1-128. p.; VaML SZV SZV Zsz. 1900-1918.

<sup>1110</sup> VaML SZV SZV Vagyonleltárak 1871-1891.; VaML SZV SZV Zsz. 1901.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 172/1889.

<sup>1111</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 172/1889.; VaML SZV SZV Zsz. 1910. 172-173. p.

<sup>1112</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 172/1889., I. 383/1890., III. 119/1896.; VaML SZV SZV Zsz. 1901., 1903-1905., 1907-1918.; Éhen 1901. 1-128. p.; Tomka, 1996. 63-64. p.

<sup>1113</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 172/1889., I. 383/1890., III. 119/1896.; VaML SZV SZV Zsz. 1901., 1903-1905., 1907-1918.; Éhen 1901. 1-128. p.

<sup>1114</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 172/1889.; VaML SZV SZV Zsz. 1910. 172-173. p.

<sup>1115</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 6/1869., 13/1869., 3/1870., 4/1871., 26/1872., 46/b/1872., 93/1873., 2, 101/1874., 115/1875., 82/1876., 63/1877., 75, 92, 93/1878., 64/1879., 11, 26/1880.; 10, 56/1881., 32, 77, 116, 130/1882., 101/1883., 97/1884., 24, 91/1886., 60/1887., 14, 33, 45/1888., 3, 97/1889., 71/1890., 42, 84/1891., 82/1892., 90/1893., 64/1894., 88/1895., 90/1896., 77/1897., 92/1898., 127/1899., 118/1900., 20, 109/1901., 84/1902., 132/1903., 99, 134/1904., 80/1905., 81, 121/1906., 98/1907., 91, 130/1908., 188/1909., 72/1910., 61, 199/1911., 278/1912., 208/1913., 160/1914., 59, 201/1916, 111/1918., 119/1919.; VaML SZV SZV Zsz. 1910. 172-173. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 49, 54/1886., III. 172/1889., 22/1894.; VaML SZV SZV Költsv. 1870-1918.; Szombathely város költségvetése. = VL 1870. febr. 13. 1. p.; Szerencsés Szombathely! = V 1893. okt. 8. 1. p.

<sup>1116</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 53, 69, 91, 93, 100, 109, 117, 126/1873., 1, 2, 15, 23, 76, 77/1874., 39, 40/1877., 62/1879.; VaML SZVT Tan. jkv. 102/1874., 193/1874., 220/1874., 253/1874., 593/1874., 63/1877., 75, 92, 93, 150/1878.

<sup>1117</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 49, 54/1886., III. 4/1889.; VaML SZV Közgy. jkv. 30, 36, 91/1886., 1/1887.

<sup>1118</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1/1887.

<sup>1119</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 60/1887., 14, 33, 45/1888., 3/1889.

<sup>1120</sup> Szombathely r. t. város polgármesterének jelentése. = V 1889. jan. 6. 4. p.

<sup>1121</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 82/1892., 2, 63/1897., 39, 92/1898., 15, 127/1899., 118/1900., 19, 20, 109/1901., 1902. május 3.-i közgy., Éhen Gyula polgármester lemondó levele, 81/1906., 33/1907.; VaML SZV SZV Zsz. 1901-1910.; Szombathely város zárszámadása. = V 1899. márc. 23. 2. p.; Éhen, 1901. 15-16., 82. p.; Sipos, 1996. 142. p.

<sup>1122</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 84, 99/1902., 95/1903., 98/1907.

<sup>1123</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 81/1906., 91, 130/1908., 48, 49, 132, 171/1909., 7/1914., 1918. jún. 27., szept. 17. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 141/1918., 48, 188/1909.; VaML SZV SZV Zsz. 1901-1918.; Éhen, 1901. 128. p.; A város csődje. = V 1898. nov. 3. 1. p.

<sup>1124</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 33/1903., 43, 80/1904., 22, 40, 49/1905., 7, 8, 30, 31, 63, 84/1906., 39, 62, 83, 94, 135/1907., 15, 36, 37/1908., 1909. ápr. 27. közgy. napirend előtti polgármesteri felszólalás és határozat, 131/1909., 4, 137, 188/1910., 1910. nov. 10. napirend előtti polgármesteri beszámoló; Megbukott a pótköltségvetés. = V 1909. nov. 16. 1. p.; Városi közgyűlés előtt. = V 1909. nov. 24. 2. p.

<sup>1125</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 188/1910.



- <sup>1126</sup> VaML SZV Közgy. jkv. VaML SZV Közgy. jkv. 104, 139, 141/1910., 2, 62, 73, 75, 201/1911., 2, 48, 94, 100, 106, 191, 199, 202, 223, 227, 234, 255/1912., 2, 28, 109, 118, 142, 201, 235, 236, 238, 239/1913, 108, 145/1914., 31, 32, 36, 69, 84, 147/1915., 47, 48, 50, 51, 52, 75, 108, 112, 177, 179, 187/1916., 32, 73, 77, 83, 84, 133, 154, 193, 195, 227, 228/1917., 107, 111, 113, 170, 132, 189, 244, 247/1918.; A városi takarékpénztár. = V 1908. okt. 16. 2. p.
- <sup>1127</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1907.
- <sup>1128</sup> Szabálytalanságok a városnál. = V 1909. ápr. 18. 3. p.
- <sup>1129</sup> A város csődje. = V 1898. nov. 3. 1. p.; Adókitetés Szombathelyen. = V 1899. jún. 25. 2. p.
- <sup>1130</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 82/1892., 2/1897., 1898. nov. 5. közgy., 81/1906., 33/1907., 130/1908., 48, 49, 132, 171/1909., 1918. jún. 27., szept. 17. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 141/1918.; VaML SZVSZ Zsz. 1901-1910.; A város csődje. = V 1898. nov. 3. 1. p.; Éhen, 1901. 16. p.; Éhen, 1903. 685-690. p.; Sipos, 1996. 109-110. p.
- <sup>1131</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 60/1896., 59/1898., 24, 49, 78, 157/1899., 3, 62/1900., 89, 100/1901., 111, 170/1918., 1918. nov. 21. napirend előtti polgármesteri beszámoló; VaML SZVSZ Zsz. 1901-1918.; A közeztvám életbeléptetése. = V 1899. ápr. 30. 7. p.; A szombathelyi közeztvám ellen. = V 1899. szept. 24. 9. p.; Egyeztetési tárgyalás a szombathelyi közeztvám ügyében. = V 1900. jún. 3. 4. p.; A szombathelyi közeztvám végleges díjtételei. = V 1901. máj. 15. 4. p.; A közeztvám végleges díjtételeinek életbe léptetése. = V 1901. máj. 30. 6. p.; Éhen, 1901. 16., 122. p.; Sipos, 1996. 148. p.
- <sup>1132</sup> A konverzió. = V 1901. máj. 24. 3. p.
- <sup>1133</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1907.
- <sup>1134</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 98/1907., 151, 152, 244, 350/1923., 132/1925.; VaML SZJB Pk. ir. I. 5401/1920.; Thirring, 1912. 52-54. p.; Tomka, 1996. 62., 71-72., 74., 79-82. p.; Pál, 2004. 44. p.
- <sup>1135</sup> A perintparti metropólis. = V 1900. júl. 5. 1. p.; Győr zokog, Szombathely nevet. = V 1900. júl. 8. 4. p.; Győr-Szombathely ellen. = V 1901. márc. 31. 5. p.
- <sup>1136</sup> Straub, 1911. 93. p.; Thirring, 1912, 434-435. p.; Melega Miklós: Fejezetek a Szombathelyi Légszszvilágítási Társulat történetéből. III. rész. = VHHK 2001. 3. sz. 32-35. p.
- <sup>1137</sup> Thirring, 1912. 436-437. p.; Straub, 1911. 42., 66., 86., 89. p.
- <sup>1138</sup> Szabó, 140. p.; Medveczky, 173. p.; Greguss, 1997. 344. p.; Kalocsai, 1997. b 101. p.; Offenthaler, 2005. a 135-138. p.; Melinz-Zimmermann, 1996. 149., 153. p.; Güntner, 1998. 71. p.; Kovácsyné, 1994. 186-187., 191. p.; Thirring, 1912. 52-54., 360-361. p.
- <sup>1139</sup> Az állami telefon hálózat. = V 1893. jún. 18. 4. p.; MSÉ 1898. Bp. 1899. 229-230. p.; MSÉ 1899. 257-258. p.; MSÉ 1900. Bp. 1901. 269-272. p.; MSÉ 1901. 257-20.p.; MSÉ 1902. 283-285. p.; MSÉ 1903. 284-286. p., MSÉ 1904. 290-292. p., MSÉ 1905. Bp. 1906. 280-282. p.; MSÉ 1906. 274. p.; MSÉ 1907. 264. p.; MSÉ 1908. 281. p.; MSÉ 1909. 282. p.; MSÉ 1910. 269. p.; MSÉ 1911. 284. p.; MSÉ 1912. 303. p.; MSÉ 1913. 207. p.; MSÉ 1914. Bp. 1916. 207. p.; MSÉ 1915. 200. p., Telefon. = V 1897. júl. 1. 6. p.; Matlekovits, 1898. 744. p.
- <sup>1140</sup> Éhen, 1903. 652-654. p.; Thirring, 1912, 429-430. p.; Városaink pénzügyei. = V 1900. dec. 10. 1. p.; Schindler, 1942. 267-269. p.; Barbarits, 1929, 137-138. p.; Kunics, 1992. 212. p.
- <sup>1141</sup> Barcza, 1891. 5-7. p.; Thirring, 1912. 432-433. p.; Shindler, 1942. 159., 165., 257-261. p.; Barbarits, 1929, 134-136. p.; Boronkai, 1959. 206. p.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 106/1893., I. 302/1894.
- <sup>1142</sup> Thirring, 1912. 414-419., 429-433. p.; Sipos, 1996. 156-157. p.
- <sup>1143</sup> Thirring, 1912. 414., 418. p.
- <sup>1144</sup> Szablya, 1978. 20-21. p.
- <sup>1145</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 24/1899.; VaML SZVMH Műsz. ir. 9. dob.; Közintézményeinkről. = V 1902. nov. 13. 1. p.; Bodányi, 1910. 6. p.
- <sup>1146</sup> Közintézményeinkről. = Vvm 1902. nov. 13. 1. p.
- <sup>1147</sup> Barcza, 1891. 7-8. p.; Granasztói, 1982. 152. p.
- <sup>1148</sup> Sipos, 1996. 5-11. p., Thirring, 1912. 432-442. p.
- <sup>1149</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 67/1900.
- <sup>1150</sup> Vizezetékünk. = V 1899. nov. 23. 2. p.
- <sup>1151</sup> VaML SZVMH Ig. ir. V. 106/1900.; Éhen Gyula 1909. évi előterjesztése, Simon Pál magángyűjteménye; VaML SZV Közgy. jkv. 5/1910.; Kalocsai Péter: A 130 éve megindult szombathelyi omnibuszközlekedés története. = VHHK 1995. 3. sz. 45. p.; Melega Miklós: Fejezetek a Szombathelyi Légszszvilágítási Társulat történetéből. I. rész = VHHK 2001. 1. sz. 40-47. p.
- <sup>1152</sup> VaML SZV Pg. Közig. III. 245/1912.
- <sup>1153</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 62/1911.
- <sup>1154</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 94/1912., 31, 32, 36, 70/1915., 1915. aug. 5. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 43, 111, 145, 179/1916., 4/1917., 1917. aug. 2. napirend előtti polgármesteri beszámoló, 170/1918., 1918. ápr. 4. és nov. 21. napirend előtti polgármesteri beszámoló
- <sup>1155</sup> Barcza, 1891. 5. p.

- <sup>1156</sup> Szombathely szeméjte. = V 1907. jan. 4. 2. p.
- <sup>1157</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 65/1903.
- <sup>1158</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1901. máj. 1. Horváth István napirend előtti felszólalása; Thirring, 1912. 600-620. p.; Éhen, 1897. a. 38. p.; Sipos, 1996. 7-8., 15-21. p.; Városaink helyzete. = VÁL 1906. júl. 15. 4-5. p.
- <sup>1159</sup> A konverzió. = V 1902. dec. 18. 1. p.
- <sup>1160</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 84/1902.
- <sup>1161</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1901. máj. 1. Horváth István napirend előtti felszólalása; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 297/1909.; Barcza, 1891. 5. p.; Thirring, 1912. 600-620. p.; Éhen, 1897. a. 38. p.; Sipos, 1996. 7-8., 15-21. p.; Városaink helyzete. = VÁL 1906. júl. 15. 4-5. p.
- <sup>1162</sup> Miért nem konvertálnak Szombathelyen? = V 1910. máj. 19. 3. p.
- <sup>1163</sup> Schindler, 1942. 267-269. p.
- <sup>1164</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 118/1900., 194/1910.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 10/1900.; Éhen Gyula. = V 1898. júl. 17. 7. p.; Éhen Gyula. = V 1900. okt. 21. 6. p., 1901. febr. 10. 5. p.; Polgármesterünk fegyelmi ügye. = V 1901. ápr. 5. 2. p.; A polgármester fegyelmi ügyének befejezése. = V 1901. júl. 28. 6. p.; A bucsuzó közgyűlés. = V 1902. máj. 4. 3. p.
- <sup>1165</sup> Apróságok a városi autonomia köréből. = V 1901. máj. 5. 2. p.
- <sup>1166</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 1901. máj. 1. Horváth István prépost plébános napirend előtti felszólalása; 1902. júl. 12. Brenner Tóbiás polgármester programbeszéde
- <sup>1167</sup> Éhen Gyula. = V 1898. júl. 17. 7. p.
- <sup>1168</sup> Éhen Gyula vagy Blaskovich. = V 1905. jan. 26. 2. p.
- <sup>1169</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 16/1898., III. 42/1900., 79/1902., III. 96/1908., I. 223/1909.; VaML SZVMH Ig. ir. 108. 182/1902.; A pécsi polgármester Szombathelyen. = V 1898. szept. 8. 4. p.; A soproni vízvezetési művek igazgatója. = V 1899. okt. 29. 6. p.; A magyar mérnök- és építészegylet. = V 1900. jún. 17. 5. p.; Szombathely mintaváros. = V 1902. febr. 9. 6. p.; Egy modern magyar város. = Vas 1901. máj. 2. 1-3. p.; Éhen Gyula vagy Blaskovich. = V 1905. jan. 26. 2. p.
- <sup>1170</sup> Nagyváradiai Szombathelyen. = V 1902. jan. 17. 3. p.
- <sup>1171</sup> A szolnoki polgármester Szombathelyen. = V 1908. okt. 9. 4. p.
- <sup>1172</sup> Melega Miklós: A modern város főmérnöke. Adalékok Bodányi Ödön életrajzához = VSZ 1999. 2. sz. 254-266. p.
- <sup>1173</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 118/1909.
- <sup>1174</sup> Szombathely „mintaváros.” = V 1902. febr. 9. 6. p.
- <sup>1175</sup> Kitiüntetett város. = V 1902. dec. 19. 1. p.
- <sup>1176</sup> Egy modern magyar város. = Vas 1901. máj. 2. 15. sz. 1-3. p.
- <sup>1177</sup> Thirring, 1912. 360-362., 380-381., 414-425., 429-430., 434-442.; Fleisz, 1996. 106. p.; Gaál, 1991. 185. p.
- <sup>1178</sup> VaML SZV SZV Házipénztári naplók 1867-1868., 1871., 1872., 1873., 1874., 1875., 1882., 1886.; VaML SZV SZV pénztári bevételek főkönyvei 1874-1918., pénztári kiadások főkönyvei 1874-1918.; VaML SZV SZV Zsz. 1901., 1903-1905., 1907-1918.; VaML SZV SZV Al. sz.; VaML SZV Közgy. jkv. 76/1867., 79/1867., 3, 75, 92, 93/1878., 24/1879., 60/1880., 85, 86/1883., 35/1891., 38/1892., 33, 35/1893., 13/1894., 29/1896., 27/1897., 17/1898., 36/1899., 51/1902., 52/1907., 59/1908., 188/1910., 94, 255/1912., 138/1913., 118/1914., 108, 158/1914., 148, 174/1916., 79/1917., 94/1918., 107/1919.; VaML SZVT Tan. jkv. 485/1868.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 146/1883., II. 204/1884., III. 172/1889., I. 383/1890., I. 211/1891., III. 119/1896., III. 209/1898.; Éhen, 1901. 10., 44-54. p.; Szombathely város költségvetése. = VL 1870. febr. 13. 1. p.; Szombathely r. t. város rendes közgyűlése f. hó 2-án. = V 1889. júl. 7. 3. p.; Városi zárszámadás. = V 1897. ápr. 11. 6. p.; A város zárszámadásai. = V 1902. máj. 18. 10. p.; A város számadása. = V 1903. máj. 14. 3. p.
- <sup>1179</sup> VaML SZV Közgy. jkv. 76/1867., 79/1867., 62/1870., 12/1871., 2, 53, 69, 100, 109/1873., 1, 15, 23, 76, 77, 115/1874., 5/1875., 27/1876., 44/1877., 28, 43/1878., 74/1879., 53/1880., 61/1881., 43/1883., 81/1890., 10, 23/1891., 33/1893., 37, 38, 42/1894., 57/1896., 20, 63/1897., 2, 63/1898., 15, 38, 68, 70/1899., 4, 67, 139/1900., 27, 44, 100, 117/1901., 33, 84, 99/1902., 95/1903., 43, 80/1904., 22, 40, 49, 103/1905., 7, 8, 30, 31, 63, 81, 82, 84/1906., 39, 62, 83, 94, 98, 129, 135/1907., 4, 15, 36, 37, 56, 133/1908., 48, 93, 188/1909., 36, 73, 104, 141/1910., 2, 3, 73, 75, 201/1911., 2, 100, 106, 191, 199, 202, 223, 227, 234, 255/1912., 2, 28, 109, 118, 142, 201, 235, 236, 238, 239/1913., 39, 108, 111, 145/1914., 31, 32, 36, 69, 84, 147, 148/1915., 47, 48, 50, 51, 52, 75, 108, 112, 177, 179, 187/1916., 32, 73, 74, 77, 83, 84, 127, 133, 154, 191, 193, 195, 227, 228/1917., 14, 107, 111, 113, 132, 170, 189, 205, 244, 247/1918.; VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 119/1896.; VaML SZV SZV Zsz. 1901-1918.; Éhen 1901. 12-13. p.
- <sup>1180</sup> VaML SZV Pg. Közig. ir. III. 172/1889., I. 383/1890., III. 119/1896.; VaML SZV SZV Vagyonleltár 1891.; VaML SZV SZV Zsz. 1901., 1903-1905., 1907-1918.; Éhen 1901. 1-128. p.