

LOVRA Éva

Jog az első esélyre program

Topolya, Szerbia

drevalovra@gmail.com

## VÁROSOK A KIEGYEZÉS ELŐTT ÉS A MODERN VÁROS 1867 ÉS 1918 KÖZÖTT

*Szemelvények a Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában:  
Városszövet- és várostipológia (1867–1918) című kötetből<sup>1</sup>*

### **Gradovi pre Austrougarske nagodbe 1867. i savremeni grad (1867–1918)**

*Odlomci iz monografije Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában:  
Városszövet- és várostipológia (1867–1918) [Gradovi Austrougarske monarhije:  
Gradsko tkivo i urbana tipologija (1867–1918)]*

### **Cities Prior to the Austro-Hungarian Compromise of 1867 and the Modern City (1867–1918)**

*Extracts from the monograph Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában:  
Városszövet- és várostipológia (1867–1918) [Cities of the Austro–Hungarian  
Monarchy. Urban Tissue and Urban Typology (1867–1918)]*

A tanulmány a *Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában: Városszövet- és várostipológia (1867–1918)* monográfia két fejezetének részeiből áll össze, amely 2019 végén jelenik meg a Terc gondozásában. A tanulmány bemutatja a Magyar Királyság kiegyezés (1867) előtti várostípusait, elemzi a Habsburg Közép-Európa modern városai kialakulását, fejlődéstörténetük mérföldköveit. A leírás egyben várostörténeti összefoglaló is. A tanulmány kiter az épített környezet és a városszerkezet kapcsolatára is az 1867-et megelőző időszak városai

<sup>1</sup> A tanulmány és a tanulmányt magába foglaló kézirat a Vajdaság Autonóm Tartomány, Tartományi Felsőoktatási és Tudományos Kutatási Titkárság Jog az első esélyre posztdoktori programja keretein belül valósult meg.

esetében, a modern várost az infrastruktúra és a várostervezés fejlődése keresztmetszetében magyarázza. A „modernség szimbólumai” (Moravánszky 1998) meghatározták az 1867 és 1918 közötti időszak városképét és városszerkezetét. A kor városképében találhatóak olyan minták, amelyek a szerkezettel együtt értelmezve ismétlődő mintának tekinthetők, ezzel szemben az 1867-et megelőző időszakot a természeti táj által meghatározott városkép és az épített környezet határozta meg.

*Kulcsszavak:* várostipológia, Osztrák–Magyar Monarchia, 1867–1918

Az osztrák–magyar kiegyezés (Ausgleich, 1867) utáni időszak, különösen a XIX. és XX. század fordulójának évtizedei, megteremtették a városok modern képét és szerkezetét. Az ipari forradalom évszázada – kiváltképp a kiegyezést követő periódus – az eddigőtől eltérő városszerkezetet és városszövetet érintő változásokat idézett elő. A kortárs és az örökölt városszerkezet és épített környezet a jelenkor városainak értékes örökségét képviselik, és meghatározzák a városok képét. A tanulmány kísérletet tesz arra, hogy feltárja az örökölt városszerkezet egyes rétegeit és főbb tulajdonságait az 1918. évvel bezárólag, amelyek meghatározzák a Kárpát-medencei városok fejlődésének történetét.

A tanulmány a *Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában: Városszövet- és várostipológia (1867–1918)* monográfia két fejezetének részeiből áll össze, amely 2019 végén jelenik meg a Terc gondozásában.

### *Városok a kiegyezés előtt*

A Magyar Királyság városainak fejlődéstörténete az ország földrajzi és vízrajzi adottságainak sokrétűségét tükrözi, valamint a történelmi változások területre gyakorolt hatását, amelyek megakadályozták az egységes, Magyarország teljes területére jellemző városstruktúra és városkép kialakulását.

A középkori Magyarország jellegzetes várostípusai a mezővárosok<sup>2</sup> (oppidum), a bányászvárosok és a szabad királyi városok (Stadt, civitas), amelyek kiváltságaihoz tartozott – a mezővárosokkal szemben – a várost körülvevő fal építésének joga. A civitas kifejezés az antikvitás kora és a középkor közötti kapocsként jelenik meg, de jelentése a korai középkorban jelentősen megváltozott az ókori jelentéséhez képest. A civitas püspöki székhely volt, de a korai középkorban megerősített települést is jelentett. Az európai vagy nyugati várostípust a középkori strukturális eredete és kiváltságai határozzák meg. A nyugati várostípusnak is két külön fajtáját különböztethetjük meg attól függően, hogy a tatárjárás után a nyugati betelepülők milyen városépítési hagyományokat hoztak magukkal.

---

<sup>2</sup> A mezővárosoknak több, egymástól lényegesen eltérő típusa alakult ki, azonban a kétbeltelkes típus sajátosan magyar, aminek – az eddigi ismeretek szerint – nincs is megfelelője az európai várostörténetben.

A középkori városfejlődés főbb irányvonalait (típusait) összefoglalva elnagyoltnak hat a megállapítás, miszerint azoknak alaprajzi szempontból három alaptípusa van: a sziléziai eredetű négykapus Ring-város, a kétkapus hosszúkás-ovális típus, valamint a mezővárosok. Eltekintve attól, hogy az első két típus a Felvidéken, illetve Erdélyben jelenik meg, a valóság sokkal árnyaltabb. A városok tipológiai elemzése kiterjed olyan városokra is, amelyek nem sorolhatók e három típus közé, így mindenképpen említést kell tenni arról az európai „archetípusról” is, amely a differenciált fejlődés eredménye, a vár-váralji (kétsejtű) város, amelyeknek alapját a középkori erődített helyek mellett fekvő városias mezővárosok (váralják) képezik.

A törökök által megszállt területen, elsősorban az Alföldön megtalálható településstruktúrát az európai alaptípus ellenpéldájaként lehet említeni. A várost körülvevő fal hiánya vagy léte határozza meg az alaptípus-csoportok alapvető különbségét. Ebből adódóan, amikor a kiegyezés előtti városok alaptípusairól beszélünk, akkor a (nyugat)-európai típus alatt azokat a városokat értjük, amelyek jellemzően fallal voltak körülveve, így szerkezetük kompakt, utcáik szűkebbek, s az épületmagasságok felülmúlják a mezővárosok épületeinek magasságát. Az eltérő szövetet nemcsak a történelmi hatások, a városbővítések eltérő jellege (folytonos és tagolt városszövet)<sup>3</sup>, hanem a táj jellege is meghatározta. Az Alföldön általában az alacsony építkezés dominált, hiszen kő hiányában a házak többsége vályogból készült, a városszerkezet laza, széles utcákkal, közterekkel, a tér városszerkezeti elemként meghatározó. A hegyvidéki, lankásabb, a török hódoltság alól részben kívül eső területek (Dunántúl, Felvidék, Erdély) városai a nyugati szerkezethez hasonulnak, megjelenik a kő mint építőanyag. A hegyvidéki városok kiterjedését a terepviszonyok szabják meg, illetve korlátozzák. Beépítésük tömörebb, szabályosabb, meghatározóbb épületmagasságokkal, heterogén szerkezettel, az Alföld homogenitásával ellentétben. Az Alföldön a klaszszicizáló hatású középületek a meghatározóak, amelyek mintegy a széles utcák, tágas utcakepek reakciójaként jöttek létre, megtalálva a terek és a geometriai formák közötti összhangot. A meghatározott típusokat nem változtatták meg azok a szabályozási intézkedések, amelyek a XVIII. század végét és a XIX. század első felét jellemezték. Ezek az intézkedések nem a teljes városszerkezet megváltoztatására törekedtek, a városfejlesztés a város egy-egy meghatározott részére korlátozódott, s az elsődleges problémákat kívánták megoldani.

A városok alaprajza, városépítészeti jellege már a XV. század közepe táján majdnem teljesen kialakult, épített környezete azonban folyamatos átalakulásban volt. Mátyás király uralkodása (1458–1490) alatt a reneszánsz stílusjegyeivel

<sup>3</sup> Tagolt városszövegről abban az esetben beszélünk, ha a fejlesztésre szánt területek nem kapcsolódtak a beépített területekhez, vagy a közeli falvak nőttek össze a város területével.

bővül a középkori városkép, és a városi élet virágzása tovább folytatódik. Város-történeti szempontból a korszak gyakorlatilag passzívnak tekinthető (kivételem Érsekújvár)<sup>4</sup>, mert a felvidéki és erdélyi városok városképe ugyan változott, de szerkezetük alig.

A XVII. század első felében az Erdélyi Fejedelemség aranykorában, a török adókötelezettség ellenére, egy sajátos, gazdag városkultúra alakult ki. A városok származásukat és jellegzetességeiket tekintve három elkülöníthető csoportra oszthatók: a terület középső részén találjuk a dáciai és római kori települési nyomokat, a magyarság megtelepedése után az első városképződési helyeket is: Dés, Kolozsvár, Gyulafehérvár (Dej, Cluj-Napoca, Alba Iulia, RO). A szász<sup>5</sup> városok a Nyugatról hozott városépítő kultúra példái a Kárpát-medencében. A keleti területeken élő székelyek városai a városképük és morfológiai megjelenésük alapján a magyar Alföld mezővárosi eredetű településeire hasonlítanak. Tágas terek, alacsony beépítés, nagyobb kiterjedésű telkek jellemzik a városokat.<sup>6</sup>

A XVIII. század során egy békésebb korszak következett, amely kegyes volt a kibontakozó magyar városfejlődés szempontjából. A XVIII. század vége gyakorlatilag a progresszív betelepítés időszaka, a században a városok fejlődése nem tudta követni a népesség növekedésének ütemét. Az Alföldön a török hódoltság utáni betelepítések következtében települések keletkeztek az addigi elnéptelenedett városok, falvak helyén, viszont nem beszélhetünk új településekről. A török hatalom és fenyegetettség megszűnése után a városi erődítmények, erődített falak feleslegessé váltak, így egy részüket lebontották, a városok ezáltal teret nyertek a fejlődésre, mert ezentúl a falakon kívül is biztonságossá vált a letelepedés. Az ország északi és nyugati területén jelent meg először az új stílus, a barokk formavilág, majd később elterjedt az ország többi részén is. A barokk építészet a városképet alakította át, s csak egy kisebb területre koncentráldott a városon belül, a városok középkori utcahálózata megmaradt.

A városok szerkezeti változásának tényleges időszaka az ipari forradalom évszázadában kezdődött, ami a városok hierarchiai rendszerében is változást eredményezett.

---

<sup>4</sup> A reneszánsz erődítmények egyik érdekes példája a XVI. század második feléből való lakó- és erődítménytelepülés, Érsekújvár (Nové Zámky) 1573-ból. Ha az alaprajzát tanulmányozzuk, látható, hogy hasonlóságot mutat az ideális reneszánsz város, Palma Nova városának alaprajzával, azonban Érsekújvár előbb épült (1593).

<sup>5</sup> A szász városok: Beszterce, Brassó, Medgyes, Nagyszében, Segesvár, Szászsebes és Szászváros (Bistrița, Brașov, Mediaș, Sibiu, Sighișoara, Sebeș, Orăștie, RO).

<sup>6</sup> A tanulmányozott városok közül Marosvásárhely, Székelyudvarhely és Csíkszereda (Târgu Mureș, Odorheiu Secuiesc, Miercurea Ciuc, RO) tartoznak az idegen hatások nélkül létrejött városok közé.

### *A modern város (1867–1918)*

Éhen Gyula, az 1897-ben megjelent, *A modern város* című tanulmányában összegezi azokat az elvárásokat, amelyek a kor (1867–1918), valamint Szombathely polgármesterének egyéni követelményeihez igazodva jellemzik a modern várost:

[...] csatornázás és vízvezeték nélkül egy város sem képzelhető! [...] A régi városok maradványai, keskeny utcáikkal<sup>7</sup> és összezsúfolt házaikkal alig alkalmasak arra, hogy modern városrészekké alakíttassanak át. [...] ki kell azokat [a lakhatásra alkalmatlan épületeket] sajátítani és tereket, befásított sétálóhelyeket kell nyomukba teremtenünk, hogy ily módon is kellemesebbé tegyük a városi életet. Amennyiben tehát modern városról lehet szó, ott a régi városok maradványai mindig, vagy az esetek többségében kihagyandók e fogalom keretéből. S ezen fogalom mértékének meghatározását illetően, csak az újabb időben alakult városrészek értendők, melyek méreteik, helyes beosztásuk és tértakarítási szempontoktól emanczipált építkezési rendszerüknél fogva alkalmasok a modern város fogalmának betöltésére [...] (Éhen 1897, 47–52).

A modern város kialakulásának gazdasági, politikai, társadalmi, szociális és elsődlegesen a szerkezeti-infrastrukturális feltételeit az osztrák–magyar kiegyezés teremtette meg, hiszen új korszak kezdődött Ausztria és Magyarország történetében. Az 1867-es kiegyezés előtt a magyar gazdaságot a birodalmi alárendeltség jellemezte. Az 1850-ben kötött vámunió következtében a vámhatár megszűnésével lehetőség nyílhatott volna az európai gazdasághoz való felzárkózáshoz, a kereskedelembe és iparba való bekapcsolódásba, azonban a megtépázott magyar gazdaság és társadalom erre még képtelen volt. A kiegyezés gazdasági szempontból mindkét félnek kedvező volt, a dualista államszerkezet új jogi rendszerének is köszönhetően Magyarországon nem várt gazdasági, társadalmi fellendülés és modernizációs fejlődés következett, amelynek katalizátorai a városok voltak. A belpolitikai nyugalmat szolgálta az 1868-ban kötött horvát–magyar kiegyezés, amely széles körű autonómiát biztosított a horvátoknak.

A dualizmus korában bontakozott ki az ipari forradalom Magyarországon. A Nyugat első ipari forradalma csak több évtizedes fáziskéséssel érte el az országot, iparának átalakulása csak a második ipari forradalom időszakát (1871–1914) ölelte fel. A magyar városok modernizálása, s a modernizációt lehetővé tevő gazdasági, ipari és társadalmi fellendülés annak is köszönhető, hogy a két ipari

<sup>7</sup> Az idézetek követik a kor helyesírását.

forradalom az első késése miatt ekkor találkozott.<sup>8</sup> A mezőgazdaság továbbra is központi szerepet játszott a gazdaságban, hiszen az élelmiszer-ellátásban és a nyersanyag biztosításában is meghatározó volt. A jobbágyfelszabadítás után a föld nélküli parasztok nagy tömege költözött a városokba.

A fejlődés első jelei nem a gyáriparban mutatkoznak, hanem az infrastruktúra kiépülésében, amely azoknak a gazdasági feltételeknek együttese, „amelyek közvetlenül nem vesznek részt a termelési folyamatban, de annak alapját, előfeltételeit képezik, közvetve befolyásolják a termelés fejlesztésének lehetőségeit, megszabják annak kereteit, határait” (Kovács 1979, 976). A XIX. század második felében az infrastruktúra-fejlesztések két fő irányát különböztetjük meg, amelyek közvetlen a gazdaságra gyakorolt hatásuk miatt közvetlen is kihatottak a városfejlődésre, valamint a fejlődés irányát is meghatározták. A vasútépítési és a vízépitési munkák (folyószabályozás, belvizek levezetése, ármentesítés) az 1840-es években vették kezdetüket, s meghatározták a kiegyezés utáni időszakot, de még a XX. század első évtizedeiben is találkozunk olyan leírásokkal, amelyek arra utaltak, hogy ilyen jellegű munkálatokra még mindig igény mutatkozott (mocsaras területek lecsapolása, folyók szabályozása).

Az 1867. évben a mintegy 2160 km üzembe helyezett vasútvonal elsődlegesen az Alföld területeit kapcsolta össze Béccsel és a trieszti kikötővel, amelyeken keresztül valósult meg a mezőgazdasági termények kereskedelme – a vonalak üzemeltetése szinte teljes mértékben három magántársaság (Osztrák Államvasúttársaság, Déli vasút, Tiszai Vasút Társaság) tulajdonában volt. 1867 és 1873 között 4100 km új vasútvonal épült. Az 1873-as válság megtorpanásra készítette a gyors ütemű vasútépítést, amely csak egy évtized múltán éledt újjá, s 1882 és 1890 között több mint 4000 km új vonal épült. Ebben az időszakban építettek ki a Budapest–Szabadka–Zimony–Belgrád (ma Szerbia területén Subotica–Zemun–Beograd) útvonalat is, amely által létrejött a Balkánnal való összeköttetés. Ennek kiépítésében már maga az állam is szerepet vállalt, s az 1880-as években uralkodóvá vált az államvasúti rendszer. A tervszerű vasútpolitikai elképzelés főleg Baross Gábor államtitkársága (1883–1886) és miniszterelnöksége (1886–1893) idején bontakozott ki, s a vasutak államosítása nemcsak a szállítást tette olcsóbbá és hatékonyabbá, hanem gazdasági potenciált is jelentett az államnak és a városoknak.

A városok szerkezeti átalakulásában a vasútépítéshez szorosan kapcsolódó hídépítés is részt vett; a faszervezetű hidakat fokozatosan felváltották a vasszerkezetű hidak: a budapesti hidakat leszámítva az 1880-as években a Dunán két

---

<sup>8</sup> Ezalatt nemcsak az időbeni eltérés, hanem az ipari forradalom találmányainak teljes körű alkalmazása is értendő.

vasszerkezetű vasúti híd épült Pozsonyban (Bratislava) és Újvidéken (Novi Sad), a Tiszán pedig nyolc. A hidak szerepe kettős a korszak városszerkezetének és épített környezetének fejlődésében és transzformációjában: a gazdasági fejlődést elősegítő, a városrészeket és területeket összekötő funkciójuk mellett, a hídfő és közvetlen környezetének kialakítása, valamint a két part összekötése által fejlődésnek induló városrészek új tervezési feladatot is jelentettek.

A folyók és mellékfolyók szabályozását és az árvízvédelmet kiegészítették a nagy terjedelmű belvizek levezetésére indított munkálatokkal: „Ezek a hatalmas vízépítési munkálatok méreteiket és az érintett területek gazdasági és életviszonyokra gyakorolt hatását tekintve egyedül állottak Európában, s Kvassay Jenő<sup>9</sup> joggal nevezte e vállalkozást »második honfoglalásnak«” (Kovács 1979, 989–990).

A XIX. század második felében fellendülő gazdaság, a kibontakozó tőkés fejlődés következtében az ipari és kereskedővárosok mint forgalmi központok indultak gyors fejlődésnek, új városok alakultak ki, s a demográfiai változásokkal együtt mindez átalakulást eredményezett a települési viszonyokban is. „A kiegyezéskor még fennállott Magyarországon a hagyományos városhálózat: 81 szabad királyi várossal, 88 rendezett tanácsú, illetve kiváltságos várossal és 719 mezővárossal” (Kovács 1979, 1137). A polgári fejlődés szükségessé tette a városok jogi helyzetének (újra)rendezését is, amelyre az 1870-es években került sor. A rendezési törvények<sup>10</sup> értelmében a városok új jogállása törvényhatósági jogú és rendezett tanácsú város, az utóbbiakat a vármegyéknek rendelték alá, valamint megjelentek a nagyközségek; Fiume szabad város maradt, illetve Zágráb főváros (Hauptstadt) és Budapest székesfőváros. A nyolcvanegy szabad királyi város<sup>11</sup> közül mindössze huszonhárom nyerte el az új törvényhatósági státust, ötven rendezett tanácsú város minősítést kapott, hét pedig elveszítette a városi jogállását. Az 1871-es törvény, amely a mezővárosok jogállásáról rendelkezett, gyakorlatilag megszüntette a mezővárosok fogalmát, s három csoportba sorolta a volt mezővárosokat: a) városok, amelyek rendezett tanáccsal bírnak, b) nagyközségek, a rendezett tanáccsal nem rendelkező nagy falvak és c) kisközségek, amelyek körjegyzőségek köré tömörülnek. A jelentősebb mezővárosok közül Baját és Hódmezővásárhelyt törvényhatósági joggal ruházták fel, ötvenhat rendezett tanácsú városi rangot kapott, a többi mezőváros pedig nagyközséggé alakult.

„Az 1886. évi, a törvényhatóságokról szóló 21. tc. teljessé tette a dualizmus kori közigazgatás kereteit és egyben meghatározta önkormányzatukat. A várme-

<sup>9</sup> Kvassay Jenő vezette az 1879-ben szervezett állami kultúrmérnöki szolgálatot, s az ő irányításával folytak – többek között – a nagy terjedelmű belvizek levezetésével kapcsolatos munkálatok.

<sup>10</sup> 1870. évi XLII. törvényzikk a köztörvényhatóságok rendezéséről, 1871. évi XVIII. törvényzikk a községek rendezéséről, 1876. évi XX. törvényzikk némely városi törvényhatóságok megszüntetéséről.

<sup>11</sup> Nyolcvan, ha figyelembe vesszük Buda és Pest 1873-as egyesítését.

gyék létszámát, nevük felsorolásával 63-ban, a törvényhatósági joggal felruházott városok számát 24-ben határozta meg” (Pölöskei 1992, 22). A városi jogállás rendezése után következő néhány évtizedben, a városhálózatban nem következett jelentős változás, ugyanis a városok száma a százharmincegyről (huszonöt törvényhatósági jogú és százhat rendezett tanácsú) 1910-re csak százharminckilencre nőtt. A városi jog, funkció és jelleg sok esetben nem fedte egymást és nem állt egyenes arányban a települések lakosságának számával, így a demográfiai adatok, együtt az épületek száma változásainak figyelembevételével pontosabb képet nyújtanak a városfejlődés folyamatáról és dinamikájáról, mint kizárólag a jogálláson alapuló kategorizálás.<sup>12</sup>

A XIX. század második felében új városfejlesztő tényezők kerültek előtérbe: „Kezdetben, különösen az 50-es és 60-as években, még a mezőgazdasági áruterelés és áruforgalom volt a legfontosabb ösztönzője a városi fejlődésnek. A 80-as években kezdett szerephez jutni a nagyipar, bár ez csak 1880 után vált igazán fontos városfejlesztői tényezővé” (Kovács 1979, 1142). 1914-ig az iparosodás folyamata felgyorsult, s ebben az időszakban vált a gyáripar az ipari termelés uralkodó formájává.

Az 1880-tól meginduló ipari fellendülés nem volt olyan viharos, mint a kiegyezés utáni rövid konjunktúra, de megalapozottabbnak és tartósabbnak bizonyult, és fokozatosan kiterjedt az ipar valamennyi ágára. [...] Ez elsősorban azzal magyarázható, hogy az iparosodás fellendülése egybeesett a magyarországi vasútépítés legtartósabb konjunktúrájával, a városi és középítkezések s a közművesítések megélénkülésével (Hanák 1978, 343).

A városfejlődés mértéke megkövetelte a városok teljes területére érvényes szabályozási és bővítési tervek kidolgozását, s az addig terv nélkül terjeszkedő városrészek urbanizálását és az infrastruktúra kiépítését nemcsak a városok központi területein, hanem a külvárosokban is (ennek hiánya még a XX. században is komoly problémát jelentett). Enyedi György *Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat* című akadémiai székfoglalójában kifejti, hogy

Magyarországon a modern urbanizációs fejlődés – mint jól tudott – késve kezdődött a fejlett tőkés országokhoz viszonyítva. Fontosabb azonban az a sajátosság, hogy a városrobbanási szakasz két részre tagolódik és vagy egy évszázadig tart. [...] olyan innovációk, mint a városi tömegközlekedés, közvilágítás, telefon stb. Nyugat-Európához képest csekély késedelemmel jelentek meg hazánkban (Enyedi 1984, 14–15).

---

<sup>12</sup> Az 1867 és 1918 közötti urbanizációs folyamatok számszerű adatokkal is alátámaszthatók a korszak statisztikai adatainak figyelembevételével.



Míg Nyugat-Európában 1880-ban már elterjedtnek számítottak a vízvezetékek, addig a történelmi Magyarország területén a korszerű<sup>13</sup> vízművek általánossá válása, széles körű elterjedése 1890-től kezdődött. A vizsgált városok közül Budapesten 1856-ban adták át az első modern vízművet, azonban az egész várost ellátó káposztásmegyeri vízmű első része 1893 és 1896 között épült ki, majd 1904-re készült el teljes egészében. A vidéki városok közül Győrben 1884-ben, Körmöcbányán (Kremnica) 1885-ben, Pozsonyban (Bratislava) 1886-ban, Kolozsváron (Cluj-Napoca) 1887-ben létesült vízmű, amelyet 1889-ben az egész városra kiterjedő rendszerre bővítettek. Az 1890-es évektől Sopron (1892), Pécs (1892), Nagyszeben (Sibiu, 1894), Brassó (Braşov, 1894), Nagyvárad (Oradea, 1895), Arad (Arad, 1895), Veszprém (1896), Szombathely (1898), Kolozsvár (Cluj-Napoca, 1898), Lőcse (Levoča, 1898), Selmec- és Bélabánya (Banská Štiavnica-Banská Belá, 1898) is rendelkezett modern vízműrendszerrel, és a századforduló után folytatódott ezek létesítése (Melega 2012). Újvidéken (Novi Sad) azonban még a XX. század második évtizedében sem oldódott meg a vízellátás: 1911 szeptemberében az *Újvidéki Napló* tudósít arról, hogy a városnak végre lesz vízvezetéke. Az évekig tartó elővizsgálatok megállapították, hogy a város területén elegendő a víz, s annak minősége a vastalanítás után emberi fogyasztásra alkalmassá válik, így a város a föld mélyebb rétegeiből nyert víz mellett nem szorul a Duna vizére. Ezután a tényleges munkálatok is elkezdődhettek.

A városok (tisztá) vízzel való ellátása mellett a csapadékvíz és szennyvíz elvezetésének problémája is a közegészségügy megoldandó feladatát jelentette. Még a XIX. század második felében is a városok többségében a nyitott vízvezető árkok domináltak, a településeken átfolyó patakokat, vízfolyásokat használták a szennyvíz eltávolítására. A kezdetleges téglaboltozatos, felszín alatti csatornák után csak 1869-ben jelentek meg a cementtel kisímitott falú téglavezetékek, majd az első betoncsatorna 1870-ben létesült a fővárosban. Annak ellenére, hogy az egész városra kiterjedő modern csatornahálózat kivitelezése már 1869-ben felmerült, a munkálatok csak 1893-ban kezdődtek el.

Budapest mellett néhány vidéki város is jelentős eredményeket ért el a 19. század végén csatornahálózatának fejlesztésében. Kolozsváron a csatornázás a vízvezetékekkel 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 korszerű hálózata. Több település (Sopron, Nagykanizsa, Pécs) azonban csak a tervezés fázisáig jutott el (Melega 2012, 35).

<sup>13</sup> A felvidéki városokban már a középkortól használtak facsöves vízműrendszereket.

A városok többségében azonban csak részben (a város központi területén), vagy egyáltalán nem épült ki modern szennyvízelvezető rendszer, a nyitott csatornák uralták a városképet.

Látványos mérföldkövet jelentett a modern várossá válás útján a közvilágítás (kőolajlámpák, légszeszvilágítás, majd villanyvilágítás) megjelenése. Habár a XIX. század végén még számos városban kőolajlámpákkal világítottak, a légszeszvilágítás<sup>14</sup> a század második felében egyre elterjedtebbé vált. Még a XX. század elején is épültek gázművek: Nagyszombat (Trnava, 1900), Komárom (Komárno, 1901), Medgyes (Mediaș, 1905). 1905-tel azonban le is zárult a légszeszgyárak építésének időszaka. Felváltotta az áramfejlesztő telepek létesítése, amelyek elterjedése az 1890-es évek közepétől nagyobb lendületet vett. „Az első világháború kitörésekor már közel háromszáz településen, köztük hozzávetőlegesen száz városban, azaz a városok 70%-ában működött villamos mű” (Melega 2012, 40). A fejlődés mértékét és a történelmi Magyarország városainak gyors felzárkózását mutatja, hogy a világon elsőként Temesváron (Timișoara) létesült az egész városra kiterjedő elektromos közvilágítás 1884 novemberében, és a kontinens első földalatti vasútját, amelyik Budapest belvárosát kötötte össze a Városligettel, 1896-ban adták át a londoni példát követve (1863), ezután következett csak Párizs (1900), Berlin (1902) és New York (1904).

A XIX. század második felében alakult ki a tömegközlekedés gyakorlata az Osztrák–Magyar Monarchiában. Elterjedésében nagy szerepet játszottak a belvárostól távolabb fekvő pályaudvarok, ezek, valamint a város és a kiránduló-és üdülőhelyek összekötésére is indítottak járatokat (például a Szabadka–Palicsfürdő járat). Az omnibuszok, városi lóvasút és a gőzvontatású városi közúti vasút korszaka után az 1880-as évek végétől beköszöntött a villamos közúti vasutak kora. 1895-től Budapest fokozatosan villamosította a város lóvasút vonalait. Az Osztrák–Magyar Monarchiában elsőként Budapesten (1888–1889) létesült villamos, Szarajevóban (Sarajevo) 1890-ben, Bécsben (Wien) és Prágában (Praha) 1897-ben, Brünnben (Brno) 1901-ben és 1910-ben Zágrábban (Zagreb). A kisebb városok közül Pozsonyban létesítettek villamosvasút-vonalakat (1895), majd Szombathelyen, Miskolcon, Szabadkán (Subotica) 1897-ben és Fiumében (Rijeka) 1899-ben. A következő években Temesvár (Timișoara, 1899), Sopron és Szatmárnémeti (Satu Mare, 1900), Nagyszeben (Sibiu, 1905), Nagyvárad (Oradea, 1906), Szeged (1909), Debrecen, Újvidék és Nyíregyháza (1911), Pécs (1913) és Kassa (Košice, 1914) városok korszerűsítették a tömegközlekedésüket és jelent meg utcáikon a villamos (Melega 2012).

---

<sup>14</sup> A történelmi Magyarországon 1816. június 5-én gyújtak fel először gázlámpák a Nemzeti Múzeum falán, Pesten.

Az urbanizáció eredményességét tekintve a főváros környéke után azok a szabad királyi városok következtek, amelyek forgalmi és közigazgatási központ szerepüket össze tudták kapcsolni a modern iparosodással. Sorrendben: Fiume, Miskolc, Nagyvárad, Győr, Kolozsvár, Pécs, Kassa, Temesvár. [...] Lassúbb ütemű és a modern urbanizáció szempontjából hiányosabb volt az alföldi és a régi erdélyi városok fejlődése (Hanák 1978, 410–411).

A modernizáció igényei újszerű kihívások elé állították a XIX. század második felének progresszív fejlődésű városait, amelyeknek gyorsan kellett alkalmazkodniuk a megváltozott körülményekhez és igényekhez. Ezek között szerepelt a megfelelő építési szabályrendeletek és városrendezési tervek készítése. A „városszabályozáshoz [azonban] mindenekelőtt pontos helyzetrajz és rétegterv szükséges, a tervezőnek pedig ismernie kell a város múltját, jelenét és sejtienie jövőjét, legyen egy személyben historikus, régész, nemzetgazdász és tapasztalt városrendező mérnök” – írja Laubner Gyula, Pozsony város főmérnöke 1905-ben.<sup>15</sup> Az alaptérképek elkészítéséhez lejt mérésre és háromszögelésre van szükség, mert csak ezek birtokában készülhet megbízható, részletes felmérés. A kataszteri felvétel alapján készült térképek nem elegendő pontosak ahhoz, hogy a város szabályozását segítségükkel meg lehessen valósítani. Pozsony város mérnöke szerint a kataszteri térképekre felrakott szabályozási terv ennél fogva inkább csak képnek tekinthető, amelynek megvalósításához a város modern módszerekkel való felmérése okvetlenül szükséges. A kataszteri felvétel jórészt grafikus felvétel, s az általa készített térképek belső területen 1:1440, külsőn 1:2880 léptékkel készülnek bécsi ölből, illetve négyzetölből. Esetlegesen felvételt, nagyobb léptékű rajzokat készítettek, és a napirenden levő szabályozást ezek alapján végezték el, ahogy ez a város teljes területére kiterjedő szabályozási térképek és részletes felmérések elkészülte előtti gyakorlat volt. A városszabályozás szempontjából a kataszteri térképek másik hiányossága, hogy nem rendelkeznek magassági adatokkal, ezek nélkül pedig a változó területi morfológiával rendelkező város pontos városszabályozási térképének elkészítése lehetetlen.

Az egységes városszabályozás az egységes, egymáshoz képest teljes precizitással megállapított pontokon alapszik, ez jelentette a városmérés feladatát. Szesztay László<sup>16</sup> műegyetemi magántanár *A városmérés rendszere és szabályai*<sup>17</sup>

<sup>15</sup> *Nyugatmagyarországi Híradó* 1905. szept. 28. 17 (220): 1–2. Nem véletlen, hogy Pozsony főmérnökét idézi a szerző, ugyanis Palóczy Antal készítette a város szabályozási tervét, amelyben hasonló megoldásokat javasolt, mint az újvidéki tervben. Pozsonyban nem készült el a város pontos felmérése, ellentétben Újvidékkel (Szesztay László, 1908).

<sup>16</sup> Szesztay László jelentős mérnöki munkát végzett a városok felmérése és a városbővítések tervezése területén, többek között Temesvár, Budapest (Újpest), Nyíregyháza, Újvidék, Besztercebánya, Zólyom városmérési és bővítési terveinek készítésével.

<sup>17</sup> Még ugyanabban az évben nyomtatásban is megjelent (Budapest: Pátria Irodalmi Vállalat és Nyomdai Rt.).

című összefoglaló munkáját 1902-ben, a második magyar országos technikus kongresszuson mutatta be. A munka mind elméletben, mind a gyakorlatban foglalkozott a városok felméréseivel és a bővítési tervek elkészítésével. Szorgalmazta a városméréseknél a méterrendszer bevezetését az addig követett örendszer helyett. A kongresszus Szesztay ajánlatára határozatot hozott a hazai városmérésekre vonatkozóan, kötelezővé tették a legkisebb négyzetek módszere szerint való kiegyenlítés alkalmazását a közcélú trigonometrikus munkálatoknál, valamint a méterrendszer használatát. E cél elérése érdekében a kongresszus a Magyar Mérnök- és Építész-Egyletet kérte fel, hogy városmérésre vonatkozó műszaki szabályzatot készítsen, amely a városok felmérési útmutatójaként szolgál. Szesztay az 1909. évi magyar városok országos kongresszusán tartott előadásában hangsúlyozza a városszabályozás alapját képező városmérés fontosságát és nélkülözhetetlen voltát. Tevékenysége megteremtette a korszerű városszabályozás és városbővítés alapjait.

A modern várossá válás útján, amit az infrastruktúra dinamikus fejlődése, a közlekedés és a városok társadalmi szerkezetének átalakulása is kísért, mérföldkövet jelentettek a városok külső képeinek és szerkezetének fokozatos változásai is, amelyek új elveket és elvárásokat hívtak életre.

Nyugat-Európában a fejlett kapitalizmus volt a városok gyökeres átalakulásának motorja. Közép-Európában viszont a nyugat-európaiktól eltérő gazdasági és politikai viszonyok csak részleges megújulást eredményeztek a városfejlődésben. A modernizáció általában nem járt alapvető strukturális átalakulással [az esetek többségében valójában nem, de számos vizsgált város esetében jelentős strukturális átalakulás tapasztalható – a szerző megjegyzése, L. É.], inkább csak a modernség szimbólumainak átvételével. A 19. század végét az különböztette meg a korábbi korszaktól, hogy teljes egészében áthátolta önnön modernitásának tudata (Moravánszky 1998, 63).

A „modernség szimbólumainak átvétele”, mint a korszerű infrastruktúra, városszerkezeti elemek (úthálózat, zöldterületek – közparkok), középületek, stílusok, mind-mind egyet jelentett egy bizonyos fokú univerzalitással, amely az Osztrák–Magyar Monarchia teljes területére több-kevesebb mértékben jellemző volt. Így a kor városképében is találhatóak olyan központi együttes elemek (minták), amelyek a szerkezettel együtt értelmezve ismétlődő mintának tekinthetők, ezzel szemben 1867 megelőző időszakát még mindig uralta a természeti táj (építőanyagok, terület morfológiája) által meghatározott városkép és az épített környezet.

### Irodalom

- Éhen Gyula. 1897 (1997). *A modern város*. Szombathely: Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata.
- Enyedi György. 1984. Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása. Akadémiai székfoglaló, 1982. dec. 6. In *Értekezések, emlékezések*. 14–15. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Hanák Péter szerk. 1978. *Magyarország története, 1890–1918*. 7/1–2. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Kovács Endre szerk. 1979. *Magyarország története 6/2*. Budapest: Akadémiai Kiadó.
- Laubner Gyula. 1905. *Nyugatmagyarországi Híradó*, szept. 28. 17 (220): 1–2.
- Melega Miklós. 2012. *A modern város születése: Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában*. Szombathely: Vas Megyei Levéltár.
- Moravánszky Ákos. 1998. *Versengő látomások: Esztétikai újítás és társadalmi program az Osztrák–Magyar Monarchia építészetében 1867–1918*. Budapest: Vince Kiadó.
- Pölöskei Ferenc. 1992. A városok jogállása a kiegyezés korában. In *Levéltári Szemle* 62 (2): 18–26.

Eva LOVRA

### **GRADOVI PRE AUSTROUGARSKE NAGODBE 1867. I SAVREMENI GRAD (1867–1918)**

*Odlomci iz monografije Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában:  
Városszövet- és várostipológia (1867–1918) [Gradovi Austrougarske  
monarhije: Gradsko tkivo i urbana tipologija (1867–1918)]*

Studija se sastoji od dva poglavlja monografije *Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában: Városszövet- és várostipológia (1867–1918) [Gradovi Austrougarske monarhije: Gradsko tkivo i urbana tipologija (1867–1918)]*, koja izlazi iz štampe krajem 2019. u izdanju Terc-a. Studija predstavlja tipove gradova u Kraljevini Mađarskoj pre nagodbe (1867), analizira stvaranje modernih gradova u habzburškoj centralnoj Evropi i prekretnice u njihovoj istoriji razvoja. Opis je istovremeno i sažetak istorije gradova. Studija takođe raspravlja o odnosu urbane sredine i urbane strukture u gradovima pre 1867. godine, osvetljavajući savremeni grad kao presek infrastrukture i urbanog razvoja. „Simboli savremenosti“ (Moravánszky 1998) definisali su gradski pejzaž i urbanu strukturu perioda 1867–1918. Gradski pejzaž tog razdoblja sadrži obrasce koji se, ako se tumače zajedno sa strukturom, mogu smatrati repetitivnim, dok su period pre 1867. godine određivali prirodni pejzaž i izgrađena sredina.

*Ključne reči:* urbana tipologija, Austrougarska monarhija, 1867–1918

Éva LOVRA

**CITIES PRIOR TO THE AUSTRO–HUNGARIAN COMPROMISE  
OF 1867 AND THE MODERN CITY (1867–1918)**

*Extracts from the monograph Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában:  
Városszövet- és várostipológia (1867–1918) [Cities of the Austro–Hungarian  
Monarchy: Urban Tissue and Urban Typology (1867–1918)]*

The study consists of two chapters of the monograph *Városok az Osztrák–Magyar Monarchiában: Városszövet- és várostipológia (1867–1918) [Cities of the Austro–Hungarian Monarchy: Urban Tissue and Urban Typology (1867–1918)]*, due out by the end of 2019 published by Terc. The study introduces the types of cities in the Hungarian Kingdom before the Compromise (1867), analyzes the formation of the modern cities in Central Europe under the Habsburgs and the milestones of their development. The description is also a summary of city history. The study also discusses the relationship between urban environment and urban structure in cities prior to 1867, clarifying the modern city as a cross-section of infrastructure and urban development. The “symbols of modernity” (Moravánszky 1998) defined the cityscape and urban structure of the period 1867–1918. The cityscape of the time contains patterns that, when interpreted together with the structure, can be considered repetitive, whereas the pre-1867 period was determined by the natural landscape and the built environment.

*Keywords:* urban typology, Austro–Hungarian Monarchy, 1867–1918