

# AZ INFRASTRUKTÚRA KIÉPÍTÉSE SOPRONBAN A XIX. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN

## URBANIZÁCIÓ ÉS AZ INFRASTRUKTÚRA FEJLESZTÉSE

A XIX. század egész Európában a modern városi infrastruktúra megteremtésének korszaka volt. Ebben az időszakban az összes európai országban mind a városi lakosok aránya, mind a városok száma emelkedett. A gyors urbanizáció azonban súlyos egészségügyi problémákat okozott. A városok egészségügyi infrastruktúrájának kiépülése nem követte a városok fejlődését. A közművek hiányában a városok az egészségre kifejezetten ártalmasak voltak. A szennyezett folyók és patakok nem látták el a városi lakosokat megfelelő ivóvízzel, és az egyes városokban meglévő kezdetleges csatornahálózat nem gyűrte le a nagy járványokat. A növekvő egészségügyi problémák megmutakoztak a magas halálzási rátában, a csecsemőhalandóságban és más tipikus városi betegségekben, mint pl. a tuberkulózis, amelyeket a városok „büntetésének” tekintettek.<sup>1</sup>

Az infrastruktúra kiépítésében az élenjárók az angol városok voltak. Az urbanizáció és iparosodás hirtelen koncentrációja miatt Angliában jelentkeztek először megdöbbentően a városi problémák. A nagyon gyors népességnövekedés súlyos környezeti és egészségügyi defektusokat eredményezett. Egészséges ivóvíz híján a kolera bizonyult az egyik legsúlyosabb betegségnek. A legfontosabb feladatok közé tartozott a közművek építése: a vízellátás és a csatornázás biztosítása. Ezek kiépítése nemcsak a városok számára jelentett kihívást, hanem a XIX. század közepére nemzeti ügyé vált. A növekvő egészségügyi problémákra Angliában háromféle válasz született: az állami szerepvállalás, a magántőke és a városi aktivitás. A XIX. század első évtizedeiben a magáncégek tűntek ki infrastrukturális beruházásokkal, a második harmadban a közegészségügy terén a kormányzati erőfeszítéseket kell kiemelni, az utolsó harmadban pedig a városi aktivitás nőtt folyamatosan és vált meghatározóvá.<sup>2</sup>

Míg Angliában az 1840-es években egy közegészségügyi mozgalom formálódott, addig Magyarországon a közegészségügy csak a kiegyezés után kapott kiemelt figyelmet annak ellenére, hogy a gondok még nagyobbak voltak, mint Angliában. A közegészségügy minden területén hiányosságok mutatkoztak, ezek pl. súlyos járványok kitörésében jelentkeztek. Az 1876:XIV. tc. a közegészségügy rendezéséről a közegészségügyet nem deklarálta állami feladatnak, így a városok egészségügyi állapota az egyes városok feladatvállalásától függött.<sup>3</sup> Fontos hangsúlyozni, hogy a közművek építése nem vált politikai kérdéssé és mozgalmá. Mindazonáltal az urbanizáció és az iparosodás városi problémáira született háromféle angol válasz közül kettő, a városi aktivitás és a magántőke szerepvállalása jelentősnek mondható. Hasonlóan Angliához, először ez utóbbi volt a fontosabb. A nagy privát befektetések az 1850-es és 1860-as években kezdődtek a gázellátás terén, majd az 1890-es években az elektromos áram és a közlekedés biztosításával folytatódtak. A század végén a városi feladatvállalás folyamatosan nőtt, ennek legjobb példájává Szombathely vált. A városok főleg vízvezetékek és csatornák építésében tűntek ki, de az elektromos művek közel felét is birtokolták. Annak ellenére, hogy a városok és a privát tőke is képviseltette magát a közművek kiépítésében, a befektetések nagyon kevésnek bizonyultak. Városaink keveset áldoztak saját fejlődésükre, ami megmutakozott az infrastruktúra kiépítésében is. Ezt a következő adatok jól érzékelték-

tik: 1908-ban csak a városok 13 százaléka (18) rendelkezett általános csatornázással, 33 százalékukban (46) vízmű és 20 százalékukban (27) gázmű működött.<sup>4</sup>

Sopron a Dunántúl egyik vezető városa volt a XIX. század első évtizedeiben. Bácskai Vera számításai alapján a város az 1828. évi összeírásban a városok között kiemelkedő helyet foglalt el, első kategóriájú városként – elsősorban a piacközponti funkciókat figyelembe véve – az ország harmadik városa volt.<sup>5</sup> Beluszky Pál rangsorában viszont Sopron 1900-ban csak a 13. helyen volt a fejlett teljes értékű megyeszékhelyek között.<sup>6</sup> Így a város a korábbi helyéhez képest jelentős visszaesést tanúsított. Sopron a századfordulóra jórészt elvesztette korábbi piacait és a közigazgatási decentralizáció miatt országos hivatalait is. Sopron állatvásárai kikerültek az ország nagy vásárai közül, s jelentős ipara sem alakult ki. Sopron gazdasági teljesítményének elmaradása magyarázható közlekedési problémákkal és a termény- és állatkereskedelem megváltozásával is. A város gazdasági helyzete kihatott polgárai vagyoni helyzetére és a városiasodásra is.

Sopronban az elégtelen közművek nem okoztak ugyan olyan súlyos egészségügyi problémákat, mint az angol városokban, hiányuk azonban a város életében érzékelhető volt. A halálzási ráta és a csecsemőhalandóság nem volt annyira magas, mint az iparosodott magyar városokban.<sup>7</sup> Míg a soproni halálzási ráta az 1900-as években 19,8:1000, addig az országos átlag 25 ezrelék volt.<sup>8</sup> Sőt a halálzási ráta Sopronban az országban az egyik legalacsonyabb volt, csak négy város (Budapest, Besztercebánya, Kismarton, és Szászsebes) előzte meg ebben a tekintetben.<sup>9</sup> A rossz ivóvíz és a hiányos csatornázás mégis járványok kitörését okozta (pl. kolera).

Sopron a XIX. század első kétharmadában fejlesztéseiről volt híres, a modern urbanizáció útjára tudott lépni, annak egyik magyarországi élenjárójaként tartjuk számon. A tanulmány a következőkben arra keresi a választ, hogy a város századvégi gazdasági stagnálása és a városban uralkodó mentalitás hogyan befolyásolta az infrastruktúra kiépülését.

## CSATORNÁZÁS

Sopronban a közművek közül csak az általános csatornázás nem épült meg a hosszú XIX. században. A csatornahálózat magját a középkori rendszer adta, mely tisztán látható egy 1899-ben készült csatornázási térképen. Általános csatornázási terv többször készült ugyan (pl. 1900-ban és 1911-ben), néhány csatorna építésétől eltekintve egyik sem valósult meg.<sup>10</sup> Sopronban, mint ahogy Európa többi városában, melyek fallal voltak körülvéve, már a középkorban is létezett kezdetleges csatornázás. A szennyvíz nyitott utcai csatornákon keresztül a várakokba folyt, és ezekből a várakokból a patakokba került. Így a csatornázás alapját több évszázadon keresztül a patakok képezték. A várárkot a XIX. század első felében befedték, de szerepe a csatornahálózatban megmaradt. A két patak, a Bánfalvi és az Ikva, a századfordulón még hasonló fontossággal bírt. Így a múlt századi soproni csatornázás egyik jellemzőjévé a patakok beboltozása vált. A nyitott patakok rendkívül szennyezettek és bűdösek voltak, az esztétikai szempontokon túl a betegségek terjesztése miatt közegészségügyi szempontból is veszélyt jelentettek. A beboltozásokkal új utcákat és tereket alakítottak ki, amelyek fontos városalakító tényezővé váltak. Az első utca, amit boltozással nyertek, a Torna utca volt 1869-ben.<sup>11</sup> A másik jelentős munka a Deák téren folyt, ahol a Bánfalvi patakot három szakaszban 1876 és 1893 között fedték be.<sup>12</sup> Az így kialakított tér Sopron leghosszabb és legszebb terévé vált. A patakok boltozása azonban rendkívül lassan haladt, a Bánfalvi patak csak 1939-ben végeztek teljesen.<sup>13</sup>

A századvégi csatornázási munkálatait vizsgálva nem lehet kérdéses, hogy a város vezetősége nem szentelt elég figyelmet a csatornázásra, hiszen csak a lakosok nyomására volt hajlandó foglalkozni a kérdéssel. A beboltozatlan patakok ügye már olyan botrányossá vált, hogy néhány lakos saját kézbe vette a kezdeményezést. Mivel a boltozandó szakaszok hossza nem volt elégséges, ezért

pl. dr. Schreiner Károly 2000 forint kölcsönt ajánlott fel a városnak 1893-ban, hogy a boltozat 25 méterrel hosszabban készüljön el. Az építési terv szerint a boltozat ugyanis éppen a háza előtt fejeződött volna be, mely a kiömlő bűz és szenny miatt számára nem lett volna kívánatos. Kérelmében a következőképpen fogalmazott: „...ezen Deák téri árok beboltozását közegészségi és rendőri szempontból sürgős szükségesnek tartom, és ezen beboltozás erős meggyőződésem szerint Sopron városának építkezési fejlődését is hathatósan előmozdítani fogja... a mostani tervezett, és keresztül vezetés alatt lévő 246 méter beboltozás közvetlenül az én Kertem ajtajánál végződik és az ezen beboltozott emésztő csatornán keresztül az összes Deák téri már meglévő és építés alatt lévő lakházakból a mocskok és ganéj éppen az én Kerti ajtóm és építményem előtt fog a nyitott árokba kifolyni és ott megüledni, továbbá a csatorna vége egyéb rondaságoknak lerakódó és rendőr ellenes kihágásoknak keresett helyül fog szolgálni, végre az egész hosszú, semmiféle szellőztetési készülékkel el nem látott csatornában összegyűjtött egészséget és életet rontó gázok fognak kertem előtt kiömleni, és ezáltal a nyári meleg hónapok alatt családom számára üdülő helyül szolgáló, tetemes költséggel fenntartott kertemet és nyári lakásomat fogják egészségtelenné és haszonvehetetlenné tenni, mint a magánjogi elvek, a Sopron város építési rendszabályok, különösen pedig az 1876. évi XIV. t.c.z. foglalt közegészségügyi törvény határozatainál fogva eltűnöm nem szabad, sőt minden úton módón oda kell hatnom, hogy ezen Deák téri ároknak beboltozása legalább a Bauer Antal féle kertentüli fahídnál lévő kanyarulatig, hol a patak már inkább a szántóföldek felé hajlik, még ez évben folytattassék; mindezeknél és ezen beboltozási ügyben már benyújtott számos kérvényeimben felhozott indoknál fogva tiszteletteljesen esedezem a tekintetes városi Tanácshoz”.<sup>14</sup>

Sopronban a csatornázás jórészt nem közpénzből, hanem a lakosok pénzügyi forrásaiból épült. Egy 1875. évi szabályrendelet előírta, hogy azok a háztulajdonosok, akiknek a házaikat a csatornahálózatba bekötötték, hozzájárulást kell fizetniük a költségekhez. Így a városi tanács a lakosokra hárította a költségeket, s mivel a lakosok is vonakodva fizettek, a munkálatok lassan haladtak. A hozzájárulás miatt sok esetben pénzügyi vita zajlott le a tanács és a lakosság között. A lakosok nemegyszer perelték a várost, mivel az jogtalan adót vetett ki rájuk. 1898-ban a tanács pl. visszamenőleges adófizetésre kötelezte a Deák tér lakosait.<sup>15</sup> A lakosoknak azokért a boltozási munkálatokért kellett fizetniük, melyeket még az 1870-es években végeztek el. Érdekes módon a kerttulajdonosokat is kötelezték a járulék megfizetésére, holott a csatornázási szabályrendelet kikötötte, hogy a kerttulajdonosoknak nem kell hozzájárulást fizetniük. Ez az utólagos adó teljesen jogszerűtlennek bizonyult, és a tanács sorra vesztette el a pereket.<sup>16</sup> A soproni csatornázás hiányosságai ellenére – az általános csatornázás nem valósult meg – a város 10,35 kilométer hosszú csatornahálózatot üzemeltetett 1912-ben. Sopron az első világháború előtt a 138 magyar város közül a 20. leghosszabb csatornarendszerrel rendelkezett, pl. 66 város egyetlen méter csatornát sem építtetett.<sup>17</sup>

## VÍZVEZETÉK

Az ivóvízellátás szempontjából Sopron egyik legfontosabb jellemzője, hogy nincs folyója, csak két kisebb patak folyik rajta keresztül. A patakok nem tudtak elegendő vízmennyiséget biztosítani, s szennyezettségük következtében ivóvizet sem lehetett belőlük nyerni. A vízerőművek építését megelőzően magánkutak látták el ivóvízzel a várost. A kutak eleinte elegendő ivóvizet szolgáltatottak, de a XIX. század vége felé a megnövekedett igényeknek már nem tudtak megfelelni. Egyrészt a lakosság száma nőtt, másrészt új intézmények, laktanyák, és ipari telepek jöttek létre, melyek több vizet igényeltek.<sup>18</sup> A fogyasztók számának növekedése miatt a meglévő kutakat mélyítették, hogy a mélyebben fekvő talajvizet elérjék. Az erőfeszítések ellenére az 1880-as években súlyos vízhiány lépett fel.

A probléma megoldására a városi tanács egy vízvezeték megépítését határozta el. 1884. január

9-én egy vízbizottságot hoztak létre (Wassercommission), melyet megbíztak a vízvezeték megépítésének előkészületi munkáival.<sup>19</sup> 1885-ben Carl Schwartzot kérték fel egy komplett terv elkészítésére. Carl Schwartz a tervet 1888-ban befejezte, amit a következő évben könyv formájában Bécsben megjelentettek.<sup>20</sup> A tervezés fő nehézségének a talajvízforrások számbavétele bizonyult. A tanács fontolgatta, hogy a vízvezetékét saját maga építse meg, de a város rossz gazdasági helyzete miatt ez szóba sem jöhetett. Így a város 1889-ben pályázatot írt ki a vízvezeték felépítésére. Érdekes megvizsgálni, hogy a város mely újságokban helyeztetett el pályázatot Rudolf Mosse bécsi hirdetésszervezővel. Rudolf Mossét gyakran kérték fel hirdetések közzétételére, ez már bevált gyakorlatnak számított.<sup>21</sup> A *Wiener Neue fr. Presse*, *Wiener Bautechniker*, *Pester Lloyd*, *Pest Vállalkozók Lapja* és a *Leipziger Bauunternehmer* újságok olvasói köréből reméltek jelentkezőket.<sup>22</sup> A hirdetésekre két érdeklődő jelentkezett: Knuth Károly budapesti lakos, valamint a Schmid, Alber cég brünni és Speidel Keresztély soproni vállalkozó együttes pályázata. Végül az utóbbiak ajánlatát fogadták el. A szerződés a város és a cég között nagyon szigorú és jól előkészített volt. A városi tanács előzőleg a következő városok szerződéseit tanulmányozta: Pozsony, Győr, Zágráb, Brünn, Nürnberg, Bonn és Bamberg. A szerződés 65 pontot tartalmazott, melyet a belügyminisztérium is jóvá hagyott. Többek között az is ki volt köve, hogy a vízművek 50 év működés után, 1941-ben, a város tulajdonába kerül.<sup>23</sup> A vízvezeték építésére egy részvénytársaság alakult 330 000 forint alaptőkével.<sup>24</sup> A soproni polgárok mellett a kivitelező cég 100 000 forint,<sup>25</sup> a város 25 000 forint értékben jegyzett részvényt.<sup>26</sup> A sikeres jegyzés után az építkezés elkezdődhetett, s 1892-ben befejeződött. A formális megnyitót szeptember elsején tartották, de az építkezés egészen 1896-ig elhúzódott: pl. közkutakat és tűzcsapokat kellett még kialakítani.<sup>27</sup> A város az üzemeltetőtől közcélú vízfelhasználásra, pl. az utcák tisztítására, féláron kapta a vizet.<sup>28</sup>

A felállítandó közkutak száma hatalmas vihart kavart a helyi politikai életben. A városi tanács ugyanis csak 16 közkút felállítását tartotta szükségesnek. Dr. Szilvásy Márton, a törvényhatósági bizottság egyik tagja, legalább 24 közkút működését tartotta kívánatosnak. Érvelését arra alapozta, hogy a város alapvető egészségügyi érdeke több közkút használata. Szilvásy a törvényhatósági bizottság döntése ellen fellebbezett, s a fellebbezést a belügyminisztérium elfogadta: a felállítandó közkutak számát 24-re növelte.<sup>29</sup> A törvényhatósági bizottság annak ellenére ragaszkodott a 16 közkúthoz, hogy a vízbizottság is a megemelt számot javasolta. Szilvásy és 22 követője újra fellebbezett a minisztériumhoz, s 1893-ban a város végül 24 közkutat volt kénytelen építeni.<sup>30</sup> A felépült vízmű azonban több problémával küzdött. A bajokat mutatta, hogy 1898-ban és 1900-ban járványos betegségek terjedtek a városban. A szituáció hasonló volt a közeli Szombathelyen, ahol szintén járványok törtek ki a szennyezett ivóvíz miatt. 1900-ban egy királyi vizsgálóbizottság próbált a soproni járványok okaira fényt deríteni. A jelentés több hiányosságot feltárt, pl. a vízművek kútjait nem takarták le, ezek így fertőzéseknek voltak kitéve.<sup>31</sup>

A Sopron Városi Vízvezeték Részvénytársaság (németül Ödenburger Stadt. Wasserleitungs-Actien-Gesellschaft) 1904-ben felajánlotta a városnak, hogy eladják a társaságot. A következő évben a törvényhatósági bizottság döntése alapján a város megváltotta a vízműveket 950 800 koronáért. A vásárlást kölcsön felvétele előzte meg, melyet a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank folyósított és a belügyminisztérium is jóváhagyott. A bizottság hangsúlyozta, hogy a város egy nyereséges vállalat birtokába jutott: az elemzések kimutatták, hogy az éves nyereség átlaga 1892 és 1904 között 50 000 koronát tett ki.<sup>32</sup> A tulajdonosváltás után néhány fejlesztés történt, 1910-ben pl. új közkutakat állítottak és csöveket fektettek le.<sup>33</sup> Mindazonáltal Sopronban sokan megkérdőjelezték a törvényhatósági bizottság szándékait. Feltételezték, hogy a vízmű veszteséges és a vételi ár túlságosan magas.<sup>34</sup> A szerződés nem volt megfelelően előkészítve, s a részvénytársaság becslése nem volt alapos.<sup>35</sup> Köztudott volt, hogy azok az emberek ösztönözték a megváltást a törvényhatósági bizottságban, akik egyben részvényesei is voltak a társaságnak.<sup>36</sup> A részvényektől több hasznot váró tulajdonosok ezúton szerettek volna azoktól jó áron megválni. Mindezek alapján a bizottság több tag-

ja ellenezte a megváltást. A heves tiltakozás ellenére a vásárlást támogatók a szavazást keresztül-vitték. A szavazás így végül botrányos körülmények között zajlott le: az ellenzők kivonultak a helyiségből, s nem vettek részt benne.<sup>37</sup> Az átvétel után kiderült, hogy a vízvezeték a mondottnál kevésbé nyereséges: 1906-ban és 1907-ben az évi profit 20 000 korona volt.<sup>38</sup> Vélemények szerint a vízmű nyereségét csak abban az esetben lehetett volna növelni, ha kötelezővé tették volna a lakosok számára a rendszerbe való becsatlakozást. Erre a lépésre azért lett volna szükség, mert a lakosok közül sokan saját kútjaikat használták.<sup>39</sup> A fentiek alapján a vízvezeték megvásárlásának oka kétséges. Vitatható, hogy nem a város lakosainak érdeke, hanem egy szűk csoporté lett figyelembe véve, akik az eladásból hasznot húztak.

## GÁZMŰVEK, ELEKTROMOS ÁRAM

1918 előtt a soproni gázművek története két korszakra osztható: 1865–1897 és 1897–1918. A közvilágítás története Sopronban a XIX. század elején kezdődött, ekkor jelentek meg az első olajlámpák. A 18. század végén a város két kapuja, az Előkapu és a Hátsókapu gyertyákkal volt kivilágítva. Az angol városok infrastrukturális fejlődésének híre is korán eljutott a városba. A londoni gázvilágítás bevezetésének hatására 1817-ben a város vezetősége megvizsgáltatta a vezetékes gázvilágítás kiépítésének lehetőségeit Sopronban.<sup>40</sup> Az elkészült terv azonban a magas költségek miatt nem valósulhatott meg.

1865-ben a város pályázatot írt ki gázvilágítás létesítésére. A kiírásra több külföldi cég jelentkezett ugyan, a gázműveket végül egy soproni részvénytársaság építette meg. A társaság 120 000 forint névértékű részvényt bocsátott ki, melyeket kivétel nélkül soproni lakosok vásároltak meg. A társaság megszervezésében döntő szerepet játszott Flandorffer Ignác, aki több más hasonló feladatban is kitért.<sup>41</sup> A részvénytársaságtól a gázművek tervezésére és építésére a megbízást Faehndrich nyerte el, aki a bécsi gázműveknél volt mérnöki állásban. 1866-ra elkészült az építési terv, s az év utolsó napján már a város első utcája gázvilágítást kapott. A városi tanács és a Soproni Légszuszívó Részvénytársaság (németül Oedenburger Gas Actien Gesellschaft) között kötött szerződés kikötötte, hogy 75 év elmúltával a gázművek minden költségterítés nélkül a város tulajdonába kerül, de akár hat év működés után a város megvásárolhatja azt.<sup>42</sup>

Az első években az előállított gáz 42 százalékát közvilágításra, 49 százalékát pedig magánvilágításra használták fel. Az előfizetők száma a század utolsó évtizedeiben nem növekedett jelentősen, így a gázvilágítás a magánlakásokban nem vált általánossá. Míg 1868-ban 190 magán-előfizetőt számlált a társaság, addig az 1890-es években kb. 400-at.<sup>43</sup> Az előfizetők száma azért növekedett lassan, mert a gáz ára túlságosan magas maradt. Sopronban a gáz árában nem történt jelentős esés, mint pl. Angliában. Az intézményi előfizetők száma mégis növekedett, a kaszinó, a városháza, a színház, a kávéházak és az éttermek gázvilágítást kaptak. Az alacsony felhasználói kör mutatja, hogy a gáztermelés 1867 és 1897 között szerény ütemben emelkedett: csak megháromszorozódott.

Az 1890-es években már a villanyvilágítás bevezetése került a figyelem középpontjába Magyarországon. 1897-ben a soproni gázművek ajánlatot kapott a Vasvármegyei Elektromos Művek Részvénytársaságtól (németül Erste Eisenburger Electricitaetswerke A. G.) a két cég egyesítésére és az elektromos áram kiépítésére. Az ikervári erőművel a társulat már két várost, Sárvárt és Szombathelyet látta el árammal és a soproni piacot is meg akarta szerezni.<sup>44</sup> A soproni részvénytársaság visszautasította az egyesülést, mert meg akarta őrizni önállóságát. Ezután a vasvármegyei cég elnöke, Batthyány Lajos, a Soproni Légszuszívó Részvénytársaság felvásárlását határozta el. 600 forintos részvényenkénti áron a soproni gáztársaság részvényeinek 94 százalékát megvette. A tulajdonosok az árak nem bírtak ellenállni, a részvények darabjéért ugyanis 200 forintot fizettek, de abból már a társaság 190 forintot visszatérített. Később kiderült, hogy Batthyány mögött belga,

francia és magyar befektetők álltak.<sup>45</sup> A gázgyár nevét megváltoztatták, a Soproni Világítási és Erőátviteli Vállalat nevet kapta. Az új vezetés az alaptőkét felemelte 3 120 000 forintra, s elhatározta a villanytelep azonnali felépítését. Ezért Batthyány a városi vezetőséghez fordult az engedélyezésért. A törvényhatósági bizottság könnyen megadta a szükséges engedélyeket 1897-ben.<sup>46</sup> A város a döntéssel elmulasztotta az elektromos művek városi felépítését. A törvényhatósági bizottságban ugyan néhány képviselő, pl. Zombor Géza, javasolta az erőmű saját költségen való megépítését, véleményükkel azonban kisebbségben maradtak.<sup>47</sup> Annak ellenére, hogy az ikervári vezetéket később adták át, a villanyvilágítás már 1898 végén megindult Sopronban.<sup>48</sup> Az elektromos áram a gáznál sokkal olcsóbb volt, így a gázvilágítást a villanyvilágítás kezdte felváltani. Az 1900-as években a gáz fogyasztása Sopronban mégis emelkedni kezdett, ez összefüggésben állt a gáz szélesebb körű hasznosításának terjedésével. A gázt már nemcsak világításra, hanem főzésre és fűtésre is felhasználták.

A törvényhatósági bizottság döntése eredményeképpen ugyanaz a cég látta el a várost gázzal és árammal. Míg a cég tulajdonosai eleinte főleg belga befektetők voltak, addig az 1910-es években két német pénzügyi csoport, a Gesellschaft für Gasindustrie in Augsburg és a Dresdener Bankfiliale in Augsburg, szerezte meg a részvények többségét.<sup>49</sup> A külföldi tulajdonosok azonban nem szolgálták a város érdekeit. Az árak drágák maradtak, így Sopronban nőtt az a felismerés, hogy a városnak meg kellene vásárolnia az elektromos művet. A megváltásra végül csak 1918-ban került sor, amikor már a Soproni Világítási és Erőátviteli Részvénytársaságnak súlyos pénzügyi és üzemeltetési gondjai voltak.<sup>50</sup>

## KÖZLEKEDÉS

A XIX. század végén a modern tömegközlekedés alapjaiban változtatta meg a városi ember életét. Elsőként a vasút a városok között teremtett gyors összeköttetést, míg a villamos, majd a trolibusz a városban belüli közlekedést forradalmasította. Sopron elsőként figyelt fel a közlekedésben rejlő előnyökre. A Sopron–Wiener Neustadt vasútvonalat 1847. augusztus 20-án nyitották meg.<sup>51</sup> Az 1840-es években napirendre került Bécs és Buda, illetve Pest vasúti összeköttetése. Sopron földrajzi fekvése miatt a Budát és Bécset összekötő vasút Duna-jobbparti terve mellett foglalt állást, mely mögött a Széchenyi támogatását élvező bécsi Sina bankház állt (Sina volt a Lánchíd finanszírozója is).<sup>52</sup> Sopronnak létérdeke volt, hogy a Duna-jobbparti vasutat Sopronon keresztül vezessék, a 1840-es évek elején az országgyűlés azonban a Duna-balparti vasúttervet fogadta el. Ekkor fogott hozzá Széchenyi a Sopron–Bécsújhelyi vasút felépítéséhez, melynek kettős célja volt: egyrészt a már megépült Bécs–Gloggnitz (1842) vonalon keresztül Sopron közvetlen vasúti összeköttetését Béccsel biztosítani, másrészt hogy a vonal Soprontól délre, Nagykanizsa felé való továbbépítésével, Trieszt Béccsel való összekötése az akkori technikai szinten nehezen megoldható semmeringi vonalvezetés helyett Magyarországon keresztül történjen meg.

A korai vasútépítés ellenére a közlekedés fejlődése, a vasútvonalak megépülése Sopron számára kedvezőtlen helyzetet teremtett. A tervezett Bécs–Trieszt vasút 1853-ban végül a Semmeringen keresztül valósult meg (Európa első hegyi vasútjaként), mely elvette a szállítmányozás bevételeinek lehetőségét Soprontól. A Sopron–Kanizsa vonalat 1865-ben átadták, de ez is csak annak az ösztönzésére született meg, hogy az 1859-ben a Győr–Kanizsa vonal megépülésével Győr elragadta a horvátországi és szlavóniai sertéskereskedelem közvetítését.<sup>53</sup> Korábban már a bécs–bruck–győri (1855) és a győr–újszónyi (1856) vasutak Győrt megerősítették már addig is jelentős gabona- és állatkereskedelmi pozíciójában.<sup>54</sup> Az 1873-ban a megépült Szombathely–Graz vasútvonal pedig Szombathely szerepét növelte Sopron rovására.<sup>55</sup>

Sopron az 1890-es években veszítette el az utolsó lehetőséget, hogy vasúti csomóponttá váljon.

A város vezetősége a megépült vasútvonalak kedvezőtlen hatásait látva, a város számára pozitív fordulatot Sopron és Pozsony összeköttetésében remélték. Sopron és Pozsony vasúti összeköttetése lehetővé tette volna – a többi szükséges vonal megépülésével – a felvidéki (a Vág-völgyi vasút révén), esetleg orosz vagy lengyel termékek szállítását egészen az Adriáig. Az észak–déli vasút megvalósítását mindkét város érdeke diktálta. A kanizsa–fiumei vasút megépülte Pozsony és Fiume vasúti kapcsolatát jelentette volna (Sopron–Pozsony szakasz létrejötte esetén), mely vonalat lényegében a drága Bécs–Trieszt vasút versenytársává szándékoztak fejleszteni. A Sopron–Pozsony vasutat az 1860-as években álmodták meg: a vasútra az első előmunkálati engedélyt 1866-ban Gróf Esterházy Antal kapta.<sup>56</sup> 1872-ben az országgyűlés elfogadta a Sopron–Pozsony–Nagyszombat–Trencsén–Zsolna vasút tervezetét, de a szükséges tőke hiányában az 1870-es és az 1880-as években csak a Vág-völgyi vasút valósult meg (Pozsony–Nagyszombat–Trencsén–Zsolna).<sup>57</sup> Fontos említeni, hogy a Sopron–Pozsony vonal komoly alternatívájaként lépett fel a Szombathely–Pozsony vasút terve. A XIX. század utolsó évtizedeire Szombathely a Dunántúl egyik vezető városává vált. Jelentős vasúti csomópontként Szombathely a Pozsony felől érkező áruforgalmat is el szeretne volna venni Soprontól. A város jó érzékkel csapott le a kínálkozó lehetőségre, s fel tudta venni a vonal megteremtéséért folytatott harcot a különböző érdekcsoportokkal. Szombathely a Pozsony–Sopron vonalvezetés bizonytalanságait s a lassú kivitelezést használta ki. A vasúti pálya vezetése ugyanis évekig tartó vihart kavart. A ruszti és a kismartoni vonalvezetést két különböző érdekcsoport támogatta, melyek nem tudtak megegyezésre jutni ebben a kérdésben. A szombathelyiek gyorsabbnak bizonyultak a lobbizásban és a szükséges tőke előteremtésében: 1891-ben nyitották meg a konkurens vasútvonalat. A Pozsony–Szombathely vasutat Mosonmagyaróváron és Csornán keresztül vezették. Ezzel a Pozsony–Sopron vonal megbukott, ahogy ezt Finck János polgármester kijelentette.<sup>58</sup>

A kijelentés ellenére a vonal megépítése az 1890-es években mégis felgyorsult. Két bankcsoport is jelentkezett ugyanis a Pozsony–Sopron vonal megépítésére. Míg a német érdekeltségű Localbahn AG a ruszti, addig a bécsi Länderbank a kismartoni vonalvezetést pártolta.<sup>59</sup> Végül az ellentétes érdekcsoportok közül a herceg Esterházy Pál által vezetett kismartoni vonalvezetés győzelmeskedett. Sopron–Vulkapordány (Wulkaprodersdorf)–Kismarton (Eisenstadt)–Pándorf (Parndorf)–Pozsony vonal épült meg.<sup>60</sup> Ruszt hat kilométeres szárnyvonalal csatlakozott a vonalhoz. A vonalat végül 1897. december 18-án nyitották meg. A vicinális szárnyvonal nem valósíthatta meg az eredeti elképzeléseket. Nem bonyolított le jelentős áruszállítói forgalmat, így a város gazdasági jelentőségén sem változtatható. Ezzel Sopron utolsó próbálkozása, hogy a város jelentős vasúti keresztdőssé, csomóponttá váljon, kudarcba fulladt.

Sopron nemcsak a városok közötti, hanem a városon belüli közlekedés építésével is kitűnt. A vidéki városok közül valószínűleg Sopronban indult meg elsőként omnibusz közlekedés miután 1847-ben átadták a Sopron–Wiener Neustadt vasútvonalat. Az omnibusz a várostól távol eső vasúti pályaudvart és a belvárost kötötte össze.<sup>61</sup> Sopronban a villamos is európai viszonylatban hamar épült ki. Az első magyarországi villamosvonal Budapesten épült 1887-ben, s 10 évvel később sora adták át a vidéki villamoshálózatokat is (Pozsony, Szombathely, Miskolc, Szabadka, Fiume, Temesvár).<sup>62</sup> A több mint négy kilométer hosszú soproni „villamosvasút”-at, a várost teljesen lázba hozó közlekedési eszközt 1900. május elsején adták át. Az érdeklődésre jellemző, hogy a fővonalra (a két vasúti pályaudvar között közlekedett a Várkerületet érintve) az első hónapban több mint 60 000 jegyet váltottak, s a havi átlagos forgalmat 50 000 fölé várták.<sup>63</sup> A fővonalhoz egy mellékvonallal is csatlakozott; a Várkerülettől a Vágóhídig üzemelt a Győri úton.<sup>64</sup> A villamos útvonalának különböző fejlesztési tervei között felmerült, hogy szárnyvonalat építsenek a Lővérekbe és a vágóhídi vonal bővítésével Balfra.<sup>65</sup> A lövéri villamosvonal megépítését elsősorban az ott lakók kezdeményezték, azonban a szintkülönbség legyőzése, az emelkedők beiktatása nagy nehézségekbe került volna. A fizetőképes kereslet, az előre kalkulálható magas utasszám miatt ez a terv közelebb állt a megvalósításhoz, mint a balfi szárny kiépítése. A balfi felsővezetékes villamosvonal kiépítése – a

helyi viszonyokat is figyelembe véve – azonban nem volt reális. Az elgondolást persze Wosinsky István, a balfi fürdő tulajdonosa támogatta, és évi 40 000 menetjegy elhasználását garantálta! Az elképzelés azonban nem valósulhatott meg, mert az alacsony kihasználtság, a be nem váltott remények miatt maga a vágóhídi szárnyvonal is elég hamar, már 1903-ban megszűnt.

## ÖSSZEFOGLALÁS

A századfordulón az infrastruktúra kiépülése a többi magyar városhoz képest előrehaladott volt Sopronban, hiszen a csatornázás kivételével, beleértve a villamosközlekedést is, az összes városi közmű már működött 1900-ban. Első látásra a városi aktivitás döntő szerepet játszott az infrastruktúra megteremtésében. Annak ellenére, hogy a gáz- és vízműveket a privat tőke építette meg, az első világháború előtt a város a vízműveket, majd utána a gáz- és elektromos műveket megváltotta. A város kezdeményezője volt a vízművek alapításának, és részvényeket is vásárolt. A közművek közül a villamosközlekedés is városi tulajdonba került 1920-ban, mely azonban 1923-ban a veszteséges működés miatt megszűnt.<sup>66</sup>

Allítható, hogy Sopron az infrastruktúra építése terén a klasszikus angol modellt követte. Először a magántőke szerepe volt domináns, aztán közszécsesítések zajlottak le. Közlebebról vizsgálva azonban a kérdést, nem kérdőjelezhető meg, hogy a városi feladatvállalás nem volt elegendő. A századvégen Angliában, Németországban vagy az Ausztriához tartozó Csehországban és lengyel területeken is a közművek nagy részét már megváltották, sőt az új beruházásokat többnyire a városok saját maguk valósították meg. A 25 000 feletti cseh és lengyel városokban, egy-két kivételtől eltekintve, a gázműveket eleve a város építette fel vagy az 1890-es évektől kezdve megvásárolták.<sup>67</sup> Hasonlóan a gáziparhoz, az elektromos műveket az 1890-es évektől kezdve döntően a városok alakították ki.<sup>68</sup> Ebben a kontextusban csak Szombathely esete lett volna elfogadható, ahol az erős városi aktivitás révén épült meg az infrastruktúra számos eleme. A szombathelyi fejlesztésekben Éhen Gyulának volt kiemelkedő szerepe, aki a városi modernizációt hirdető propagandista volt. Éhen nézeteit *A modern város* című könyvében összegezte. Kifejtette, hogy a csatornázás hiánya miatt a városok szennyel és piszokkal teltek meg, melyek a járványos betegségek fő forrásai voltak, mint pl. a kolera és a tífusz.<sup>69</sup> Éppen ezért sürgette a csatornázás megvalósítását és az egészséges ivóvíz biztosítását, a lakások építését, a nyílt terek, pl. a parkok számának növelését, az utcák kövezését, a közvilágítás megteremtését, a közfürdők felállítását, a szegénygondozást, a tűzvédelmet és a városok tisztaságának javítását.<sup>70</sup> Modernizációs programjában a városok játszottak döntő szerepet, konklúziója az volt, hogy városainknak saját erőforrásaik felhasználásával kell a fejlesztéseket megvalósítaniuk. Éhen a város anyagi forrásait felhasználva végrehajtotta a város modernizációját. Erőfeszítéseinek köszönhetően Szombathelyen 1895 és 1902 között vízvezeték, csatornahálózatot, parkokat alakítottak ki, és utcákat köveztek.<sup>71</sup> Nemcsak Magyarországon volt komoly visszhangja, hanem külföldön, pl. Olaszországban is felfigyeltek Éhen elképzeléseire.<sup>72</sup>

Sopronban a város vezetősége nem fordított megfelelő figyelmet a csatornázásra, alig költött valamit kialakítására. A városi tanács a vízművek kivételével nem is gondolt az infrastruktúra saját erőből való kiépítésére, még a közművek fejlesztésére is kevésbé hajlott az 1890-es években. Ez megnyilvánult a csatornázási perekben és a közutak számának vitájában. A város megvásárolta ugyan a vízműveket 1905-ben, a vásárlás körülményei azonban botrányosnak mondhatók. Erős a gyanú, hogy a tulajdonosok a felmerülő problémák és a szerény profit miatt mindenképpen el akarták adni. A város vezetősége nem figyelt fel az elektromos áramban rejlő lehetőségekre, az elektromos műveket nem akarta saját kezelésben felépíteni. Sőt az engedélyt ugyanannak a cégnek adta ki, amely már a gázszolgáltatást is biztosította, így a céget monopolhelyzetbe hozta.

A város pedig a századfordulón milliókat ruházott be más építkezésekbe, pl. laktanyák építésé-

be. Igaz, Sopron sokat fordított a maga fejlődésére, a városiasodásra: pl. új városháza és szálloda (Pannónia) épült fel, s a várostornyot is renoválták. Folytatódott a parkosítás, a színházat felújították, s a patakok beboltozásával új utcákat, tereket alakítottak ki (pl. a Deák teret). A városi pótdadó városaink között az egyik legmagasabb, 77 százalék volt, melyből alig költöttek az infrastruktúra fejlesztésére: a város ezen beruházásoktól távol tartotta magát.<sup>73</sup> Közelebbről megvizsgálva a fejlesztéseket kiderül azonban, hogy a város vezetősége sok esetben csak akkor kezdett ezekbe, ha már életveszély állt fent (pl. a várostorony) vagy ha polgárai (pl. a Deák tér boltozása) és más országos hatóságok kényszerítették rá.

Jó példa erre a várostorony renoválásának kérdése. A várostorony az új városháza építéskor sérült meg, s vált életveszélyessé. A renoválás kérdése mégis évekig, 1893-tól egészen 1899-ig húzódott. Ez idő alatt a kérdés országos jelentőségű vált, amit jól jelez a különböző minisztériumok és országos hivatalok bekapcsolódása a vitába. A városi tanács és a szakbizottságok némi késsedelemmel szükségesnek tartották a javítást, de az ellentétes szakvélemények között nem volt könnyű megtalálni a legjobb megoldást. A törvényhatósági bizottságnak azonban nem volt koncepciója a torony sorsát illetően, s csak az országos hivatalok kemény fellépése vezetett a torony renoválását kimondó közgyűlési határozathoz. Hat évig hullottak a különböző nagyságú kövek a toronyból, melyek a város lakosságának életét is veszélyeztették, s a torony emiatt sokszor nem töltötte be fontos közlekedési funkcióját: az átjárón keresztüli kocsiközlekedést pl. be is tiltották. A törvényhatósági bizottság egy csoportja ellenezte a renoválást, sőt a lebontást is el akarták érni. Ebben egyéni érdekek is szerepet játszottak (Róth Gyula), de a többség elutasította a torony felújítását.<sup>74</sup> A közgyűlés dicstelen szerepét az ügyben mindenképpen ki kell emelni. A bizottság más ügyekben is negatív szerepet játszott, mint pl. a balfi fürdő kérdésében.<sup>75</sup> A közgyűlés nem ismerte fel, hogy a város történelmi folytonosságát képviselő jelkép került veszélybe. Nem használta fel az alkalmat, hogy saját történelmi legitimitását és identitását a torony által megteremtse. A közeli német, osztrák városok pedig hasonló jelképeket próbáltak találni legitimitásuk, történelmi helyük és küldetésük igazolására.

Sopronban a községesítések elmaradásának, az infrastruktúra nem kellő fejlesztésének, úgy tűnik, ideológiai okai is voltak. A város pedig olyan német városokkal állt kapcsolatban (Bamberg, Bonn, Nürnberg és Lipcse), ahol az előző fejlesztéseknek prioritásuk volt. Sopronban azonban az infrastruktúra fejlesztésére alacsony volt a hajlandóság, így a német vagy az osztrák szellemiségtől erősen különbözött. Ez azonban nem magyarázható teljes mértékben a gazdaság stagnálásával, hanem a város mentalitását is tükrözi. Mindezek alapján elmondható, hogy a századfordulón Sopronban a fejlesztések kevésnek bizonyultak; Sopron a közművek kiépítésében, a városiasodás folyamatában betöltött magyarországi vezető szerepét elvesztette. Ebben a város gazdasági stagnálása, a városvezetés hibás politikája, valamint a polgárok mentalitása is szerepet játszott.

#### JEGYZETEK

1. A kérdéskör talán legjobb feldolgozása: Robert WOODS és John WOODWARD: *Urban Disease and Mortality in Nineteenth-Century England*. London–New York, 1984.
2. A téma bő irodalmából a következő tanulmányok emelhetők ki. M. E. FALKUS: *The Development of Municipal Trading in the 19th Century*. In: *Business History*, 1977; H. FINER: *Municipal Trading, 1941*; Derek FRASER: *Power and Authority in the Victorian City*. 1979; J. A. HASSAN: *The growth of the British Water Industry in the 19th Century*. *Economic History Review*, 1985; Gerard Kearns, W. Robert Lee és John Rogers: *Politikai és gazdasági tényezők kölcsönhatása a városi közegészségügy fejlődésében*. In: *A modern város történelmi dilemmái*. Szerk.: GYANI Gábor. Budapest, 1995; J. R. KELLETT: *Municipal socialism, enterprise and trading in the Victorian city*. *Urban History Yearbook*, 1978; R. A. LEWIS: *Edwin Chadwick and the Public Health Movement 1832–1854*. Longmans, 1952; Derek MATTHEWS: *Laissez-faire and the London Gas Industry in the 19th Century: Another Look*. *Economic History Review*, 1986; R. J. MORRIS: *Externalities, the market, power structures and the urban agenda*. *Urban History Yearbook*, 1990; Brian WATKIN: *Documents on Health and Social Services 1834 to the Present Day*. 1975.

3. HAHN Géza: A magyar egészségügy története. Budapest, 1960. 59.
4. THIRRING, 1912. 429–436.
5. BÁCSKAI Vera–NAGY Lajos: Piackörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban. Budapest, 1984. 122.
6. BELUSZKY Pál: A polgárosodás törekeny váza – városhálózatunk a századfordulón I. In: Magyarország társadalomtörténete I. Szerk.: KÖVÉR György. Budapest, 1994. 210.
7. Az egyik legiparosodottabb dunántúli város, Pécs halálzási rátája az első világháború kitörését megelőző tíz évben pl. 27 ezrelék volt. KATUS László: Pécs népessége 1848 és 1920 között. In: Tanulmányok Pécs Történetéből I. Szerk.: VONYÓ József. Pécs, 1995. 44.
8. THIRRING Lajos: Magyarország népessége 1869–1949 között. In: KOVACSICS József: Magyarország történeti demográfiája. Budapest, 1963. 234.
9. THIRRING, 1912. 183–185.
10. BORONKAI Pál: Sopron csatornázása. *Soproni Szemle*, 1964. 59–60.
11. HORVÁTH Zoltán: Sopron városias fejlődése a kapitalizmusba való átmenet idején 1–2. *Soproni Szemle*, 1985. 1–2. 135.
12. SVL. IV.1403/c. XXIV. 9845.
13. BORONKAI Pál: A soproni patakokról. *Soproni Szemle*, 1967. 188.
14. SVL. IV.1403/c. XXV. 25 459. Dr. Schreiner Károly levele a városi tanácshoz. 1893. október 12.
15. SVL. IV.1401/a. Köztörvényhatósági bizottsági jegyzőkönyv. 11 973/270. 1898.
16. SVL. IV.1403/c. XXV. 26 863.
17. THIRRING, 1912. 429–430.
18. SVL. IV.1403/d. VIII. 6788.
19. SVL. IV.1403/d. VIII. 6788.
20. Der Wasserversorgung der Königl. freistadt Oedenburg nach dem Projecte der Bauunternehmung Carl von Schwarz in Wien. Wien, 1889.
21. A városi tanács a balfi fürdő bérbeadásakor is Rudolf Mossét bízta meg pl. a hirdetések megszervezésével (GÜNTNER, 1998, 230.).
22. SVL. IV.1403/d. VIII. 6788.
23. Vertrag der König. Freistadt Oedenburg mit der Firma Schmid, Alber und Christian Speidel Bauunternehmer in Betreff des in Oedenburg zu Errichtenden Wasserleitungs-Werkes. Oedenburg, 1891. 24–25.
24. A Sopron városi vízvezetéki részvénytársaság alapszabályai. Sopron, 1891. 4.
25. SCHLINDLER, 1942, 257–258.
26. Sopron szab. kir. város polgármesterének 1891. évi jelentése a város közigazgatás összes ágáról. Sopron, 1892. 18.
27. Sopron szab. kir. város polgármesterének 1896. évi jelentése a város közigazgatás összes ágáról. Sopron, 1897. 21–22.
28. A soproni vízvezeték szabályzata és árjegyzéke. Sopron, 1897. 160–162.
29. SVL. IV.1403/d. VIII. 6788.
30. Sopron szab. kir. város polgármesterének 1893. évi jelentése a város közigazgatás összes ágáról. Sopron, 1894. 14.
31. SVL. IV.1403/d. VIII. 6788.
32. SVL. IV.1401/a. Köztörvényhatósági bizottsági jegyzőkönyv. 11 137/234. 1905.
33. BORONKAI Pál: Sopron vízellátása. *Soproni Szemle*, 1959. 206.
34. Sopron, 1905. szeptember 8.; 1905. szeptember 13. és 1905. október 15.
35. *Soproni Napló*, 1905. október 1.
36. Sopron szab. kir. város köztörvényhatósági bizottságához előterjesztése Dr. Töplér Kálmán Sopron szab. kir. város polgármesterének a Sopron városi vízvezeték megváltása tárgyában. Sopron, 1905. 4.
37. *Soproni Napló*, 1905. október 19.
38. Sopron szabad királyi város vízművének zárószámadása 1906. évről. Sopron, 1907. 18. és Sopron szabad királyi város vízművének zárószámadása 1907. évről. Sopron, 1908. 3.
39. Sopron, 1905. szeptember. 13.
40. MOLNÁR József: A százéves Soproni Gázgyár története. *Soproni Szemle*, 1967. 30.
41. Kiemelendő pl. Flandorffer Ignác szerepe a Soproni Takarékpénztár és a Városszépítő Egyesület alapításában. (HORVÁTH Zoltán: Sopron vállalkozó polgárainak jelentősége a város gazdasági és társadalmi életében az 1858., 1886. és 1911. évi adózás alapján. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk.: V. FODOR Zsuzsa. Veszprém, 1995. 67.)
42. BAUMANN, 1981, 8.
43. Uo. 12–13.
44. Az ikervári erőmű történetére I. DALMADY Ödön: Az ikervári villamos művek. Bp., 1900.
45. SCHLINDLER, 1942, 163.
46. BAUMANN, 1981, 20–22.
47. SVL. IV.1401/a. Köztörvényhatósági bizottsági jegyzőkönyv. 14 596/253. 1897.

48. A soproni kaszinóban a villanyvilágítás pl. 1898. december 31-én indult meg (*Soproni Napló*, 1899. január 5.).
49. SCHLINDLER, 1942, 169.
50. BAUMANN, 1981, 25.
51. PERKOVÁTZ Bódog–KUBINSZKY Mihály: Széchenyi István és a Sopron–Bécsújhely vasút építése. *Soproni Szemle*, 1957. 59.
52. PERKOVÁTZ Bódog–KUBINSZKY Mihály: Széchenyi István és a magyar vasutak. *Soproni Szemle*, 1960. 103.
53. HORVÁTH Zoltán: Sopron gazdasági és politikai gondjai a feudalizmusból a kapitalizmusba való átmenet idején. *Soproni Szemle*, 1989. 103.
54. Uo. 101.
55. KALOCSAI Péter: A dualizmus kori Szombathely. *Vasi Szemle*, 1997. 5. 622.
56. TÓTH 5.
57. ÚJHELYI Géza: A vasútügy története. Bp., 1910. 188–191.
58. TÓTH 16.
59. Uo. 17–19.
60. Uo. 30.
61. KALOCSAI Péter: A városi tömegközlekedés kezdete Szombathelyen: az omnibusz. In: Városi Közlekedés, 1997. 1. 36. (Köszönettel tartozom Kalocsai Péternek, aki a fontos tényre felhívta a figyelmemet.)
62. KALOCSAI Péter: A villamosvasút szerepe Szombathely dualizmus kori urbanizációjában. *Vasi Szemle*, 1997. 4. 442.
63. *Soproni Napló*, 1900. június 3.
64. LOVAS, 1966, 114.
65. *Soproni Napló*, 1901. augusztus 12.
66. LOVAS, 1966, 117–118.
67. Michael FEITH: Beleuchtungswesen im Jahre 1910. In: Österreichisches Staedtebuch. XIV. Band. Wien, 1913. 256–257.
68. Uo. 262–263.
69. ÉHEN Gyula: A modern város. Szombathely, 1897. 71.
70. Uo. 52–118.
71. TOKAJI NAGY Erzsébet: Szombathely urbanizációja a századfordulón. In: Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. Szerk.: V. FODOR, Zsuzsa. Veszprém, 1995. 220–223.
72. Uo. 224.
73. THIRRING, 1912, 602.
74. SVL. IV.1403/c. XXV. 26 845.
75. GÜNTNER, 1998, 239–240.

#### RÖVIDÍTÉSEK JEGYZÉKE

THIRRING, 1912=THIRRING Gusztáv: A magyar városok statisztikai évkönyve. Budapest, 1912.  
 GÜNTNER, 1998=GÜNTNER Péter: A balfi fürdő története 1865–1914. *Soproni Szemle*, 1998. 3.  
 SCHLINDLER, 1942=SCHLINDLER András: Sopron közüzemi politikája. *Soproni Szemle*, 1942.  
 BAUMANN, 1981=BAUMANN József: A soproni gázmű története (1865–1978). *Soproni Szemle*, 1981.  
 LOVAS, 1966=LOVAS Gyula: A soproni villamos vasút. *Soproni Szemle*, 1966.  
 TÓTH=TÓTH Sándor: 100 óra a sopron -Pozsony helyiérdekű vasút kézirat  
 SVL=Győr-Moson- Sopron Megye Soproni Levéltára

*THE BUILDING OF INFRASTRUCTURE IN SOPRON IN THE SECOND HALF OF THE 19TH CENTURY*

*SUMMARY*

The 19th century was the period of the founding of modern, urban infrastructure throughout Europe. During this period, both the proportion of urban population and the number of towns increased at a staggering pace. Fast urbanization, however, caused severe health problems. The development of urban health infrastructure could not catch up with the development of the towns themselves. Without public utilities, towns were distinctly harmful to human health. Polluted rivers and creeks could not supply the urban population with suitable drinking water, and the existing primitive sewage systems could not fight the great epidemics of the time. The growing health problems were indicated in the high mortality rates and infant mortality figures, along with other typical urban diseases, such as tuberculosis, which were all considered as "punishments" for the towns.

Sopron was one of the leading towns of Transdanubia in the first decades of the 19th century. By the turn of the century, however, the town lost its previous markets, and due to administrative decentralization, it was also deprived of its national institutions. Its animal markets also lost their earlier importance, and no remarkable industry developed in the town either. The economic situation of the town also influenced the financial situation of its citizens and the urbanization process. At the turn of the century, the development of the infrastructure was more advanced in Sopron than in the rest of the Hungarian towns, since with the exception of the sewage system, all the public utilities, including a tram service, were already in operation in 1900. Gas supply appeared in 1866, and electricity was established in 1898 as a private investment. At first sight, it might seem that urban initiative played an important role in the establishment of the infrastructure. At a closer look however, it is clear that the commitment of the citizens was insufficient. The town government of Sopron did not pay enough attention to the sewage system, and spent hardly anything on its development. With the exception of the water supply, the town council did not even consider the further development of the infrastructure to be its financial responsibility, and they were hardly even inclined to improve the existing public utilities in the 1890s. This was clearly indicated in the sewage trials and the debate about the number of public wells. Although the town bought the water works in 1905, the circumstances of the purchase were scandalous. The suspicion is great that the owners wanted to sell it under any conditions, because of the reoccurring problems and the meager profit it generated. The town government did not realize the possibilities offered by electricity either, and did not want to develop the electrical company under its own control. Even more, they gave the permit to the same company which had already provided the gas supply, thus creating a monopolistic position for this firm.

The failure of creating settlements around Sopron, and the inadequate development of the infrastructure, apparently had ideological reasons too. Although Sopron had connections with German towns (e.g. Bamberg, Bonn, Nürnberg and Leipzig) where the above-mentioned urban development was always a priority, the ambition of its citizens to develop their infrastructure was very weak. The mentality, therefore, was very different from either the Austrian or the German attitudes. This inactivity cannot be fully explained by the stagnant economy, but rather, it reflects the mentality of the whole town. Relying upon these findings, we can conclude that the development in Sopron at the turn of the century proved insufficient, and the town lost its leading role in Hungary in the fields of public utility development as well as urbanization. The stagnant economy of the town, together with faulty town politics and finally, the passiveness of the citizens, can all be considered as contributing factors in this process.

FLEISZ JÁNOS

## NAGYVÁRAD URBANIZÁCIÓJÁNAK JELLEGZETESSÉGEI A SZÁZADELŐN (1900–1914)

Nagyvárad a Sebes-Körös partján két egymástól eltérő jellegű tájegység, az alföld és a hegység találkozási határmezsgyéjén jött létre. Történelme rendkívül hányatott volt, többször is csaknem teljesen elpusztult. Több virágzó korszakot is átélt, amikor – mint a Partium fővárosa – kiemelkedő helyet vívott ki magának az ország városai között.

A modern város kialakulásának fontos eseménye: 1850-ben felső utasításra egyesítették a közigazgatásilag különálló négy várost – Várad-Újvárost, Várad-Olaszit, Várad-Váralját és Várad-Velencét – Nagyvárad néven.

A dualista államszervezet kialakítása lényegesen befolyásolta a magyarországi városok fejlődési lehetőségeit és a folyamatok dinamikáját. Nagyvárad fejlődése szempontjából a kiegyezés kora kedvező feltételeket teremtett. Ezt az időszakot tekinthetjük Nagyvárad „boldog békekorának” és az alkotások korának. A város tevékeny részese volt az egész régió felzárkózási folyamatának és ekkor lépett át a protoindusztriális stádiumból az ipari szakaszba.

A múlt század közepe felé még kisvárosi jellegű, földszintes házak soraiból álló, közigazgatási és gazdasági szempontból elmaradt Nagyvárad gyors iramban és hatalmas alkotni vágyó erővel fejlődött, s rövidesen az ország egyik legszebb, viszonylag korszerű gazdasági és kulturális központjává vált. Századunk elején a város életében bekövetkezett a prosperitás és a dinamikus fejlődés szakasza. A meginduló konjunktúra kiteljesedése lehetővé tette a városfejlesztő és városépítő erők teljes kibontakozását.

Nagyvárad a késő dualizmus kori Magyarország városhálózatában sajátos helyet foglalt el. Ez egyaránt megmutatkozott a gazdaság, társadalom és a kultúra területén. Ugyanakkor a többi nagyobb városban tapasztalható általános tendenciákhoz képest több hasonlóságot, illetve eltérést mutatott.

### NÉPESSÉGI FOLYAMATOK ÉS MODERNIZÁCIÓ A SZÁZADELŐN. DEMOGRÁFIAI VÁLTOZÁSOK

Nagyvárad a dualizmus korában végig az ország nagyvárosai közé tartozott. Az urbanizációs folyamat országosan is figyelemre méltó eredményeket ért el, s a városfejlődés Budapest központúsága mellett is a vidéki nagyobb városok számottevő növekedést tudtak felmutatni.

Nagyvárad népességének növekedési üteme az 1869–1910 közötti időszakban országosan az egyik legmagasabb. Így, ha az 1910-ben több mint 50 000 lakossal rendelkező városokat vesszük figyelembe, akkor a következő sorrendet kapjuk: