

KÖNYVSZEMLE / BOOK REVIEWS

Melega Miklós: A modern város születése Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában (Vas Megyei Levéltár, Szombathely, 2012. 479 o.)

BRENNER JÁNOS

BRENNER János: címzetes egyetemi tanár, Budapesti Műszaki Egyetem; építésügyi igazgató, Szövetségi Közlekedési, Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium, Berlin; brennerjanos@googlemail.com

János BRENNER: honorary professor, Budapest University of Technology and Economics; Baudirektor, Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development, Berlin; brennerjanos@googlemail.com

Kevés olyan könyvvel találkozik az olvasó, mint Melega Miklós könyve, amely egy meglehetősen száraz és helyenként csaknem „számszaki” témát érdekesítően és ugyanakkor vaskos tudományos apparátussal dolgoz fel. A közép-európai város lakó manapság el sem tudja képzelni, hogy lakóhelyének belvárosában vagy 130-140 éve még a belső udvarokban disznót hizlaltak, a szennyvíz pöcegödörbe folyt (ha nem közvetlenül az utcára) és szennyezte a szomszédos kutat, amelyből az ivóvizet nyerték, felmenőinek későn hazatérve pedig közvilágítás híján jó volt vigyázni, nehogy lábtöréssel végződjön az este. Vagyis olyan műszaki és higiéniai állapotok uralkodtak, amelyek gyakran alig különböztek a középkortól, ugyanakkor a robbanásszerűen növekedő népesség igényei miatt szinte egyik napról a másikra tarthatatlanná váltak. Szombathely népessége Melega kimutatása szerint az 1815–1870 közötti 55 évben körülbelül megduplázódott, majd az 1870. évi 7 561 főről 1910-re 30 947 főre szökött fel, vagyis mindössze negyven év leforgása alatt a négyszeresére. A mai urbánus, sőt szuburbánus európai természetesen veszi, hogy átfogó víz-, gáz- és villanyszolgáltatásban részesül, hogy a szennyvíz elvezetése megoldott, legfeljebb néha bosszankodik, ha műszaki hiba miatt átmenetileg nem tud hozzáférni a világhálózathoz. Nem véletlenül említettem a disznótartást: a várost utáló Konrad Lorenz a közművesítettség civilizációs állapotát a velejáró, bár a munkamegosztáson alapuló társadalomban elkerülhetetlen függőség miatt a „Verhausschweinung des



Kulturmenschen” (magyarul szabadon: „a kultúrember házidisznóvá válása”) invektívával illette, holott biológusként éppen neki kellett volna értékelnie a Homo sapiens életében előállt minőségi ugrást. Hogy e közművek milyen, mai szemmel elképesztő erőfeszítéssel és néha erős ellenállással szemben épültek ki, azt jól illusztrálja Melega könyve Szombathely példáján.

A várospolitika élén álló, újítások iránt fogékony Éhen Gyula polgármester (hivatali ideje: 1895–1902) a műszaki infrastruktúra fejlesztését tekintette fő feladatának. A város fejlesztésének Éhen által deklarált fő célja a városi higiénia korszerű megoldása volt, elsősorban a csatornahálózat és a vezetékes ivóvíz ellátási rendszerének megteremtésével. A helyi politika másik súlypontját a város gazdasági teljesítőképességét elősegítő gázellátás (akkori nevén a „légszeszgyár”), a villany bevezetése, az utak burkolata és világítása, valamint a modern közösségi közlekedést megalapozó villamos képezte. Éhen a saját maga által kitűzött célokat nagyrészt el is érte – ehhez természetesen folyamatosan küzdenie kellett a városi képviselő-testületen belül és kívül a politikai támogatásért –, ily módon Szombathelyt a dualizmus korabeli Magyarország városainak fejlettségi élvonalába katapultálva. Melega rendszerezése szerint 1908-ban teljes körű (műszaki) infrastruktúrával Budapesten kívül csak Nagyvárad, Pozsony és Szombathely rendelkezett. Ezt az eredményt csak magas szinten tevékenykedő szakigazgatási profikkal lehetett elérni, akik közül is kiemelkedik az országos szaktekintéllyé vált Bodányi Ödön városi főmérnök.

Mindez persze elkerülhetetlen „kockázatokkal és mellékhatásokkal” járt. Rendkívül érdekes és a mai, az EU egyes déli tagjai államcsődjének fenyegető árnyékában élő, de még az anyagilag viszonylag jól „eleresztett” német önkormányzatok viszonyaiba is belelátó olvasónak igen tanulságos, amit Melega feltár Szombathely pénzügyi helyzetének és hitelképességének alakulásáról. Az infrastrukturális beruházások messze meghaladták a város folyó bevételeit, csak hitelből lehetett azokat finanszírozni, ezért a város – vonzereje és ezzel adóbevételei növekedésének reményében – egyre több kölcsönt vett fel. Eközben, mint Melega precíz kimutatásaiból kiderül, még könyvelési trükköktől sem riadt vissza, pl. saját alapjai (iskolaalap, szegényalap stb.) terhére felvett „belső” kölcsönökkel. A történelem sajátos fintora, hogy az elvesztett világháború utáni inflációban a város Melega közlése szerint egy 2000 négyszögöl méretű ingatlan árából egyszer s mindenkorra megszabadult a békebeli koronában felvett milliós összegű, akkor szinte beláthatatlan ideig, az 1970-es évekig (!) törlesztendő kölcsönöktől.

Melega könyve helyenként olyan, mint ha aktuális német kommunálpolitikai folyóiratot olvasnánk, bizonyos problémák szemlátomást örökzöldek: rövid lejáratú hitelek – melyekkel éppen hogy csak el lehetett kerülni a város fizetéseképtelenségét – éppúgy szerepelnek, mint a felhalmozott adósságállományt kiváltó, kedvezőbb feltételekkel felvett kölcsön. Ez utóbbi megszerzése 1903-ban Brenner Tóbiás polgármester (hivatali ideje: 1902–1914) nevéhez fűződik. Mint Melega írja, rá „hárult az a nehéz és hálátlan feladat, hogy a látványos eredményekért ünnepelt elődje után hátramaradt pénzügyi problémákat

kezelje, konszolidálja a városi háztartás helyzetét, felvállalva az olyan elkerülhetetlen, de népszerűtlen intézkedéseket is, mint a pótdadó megemelése”. Brenner Tóbiásnak lényegében sikerült is a konszolidáció és – bár az Éhen alatti fejlesztési tempónál jóval szerényebb keretek között – folytatni tudta a beruházási programot. Ennek súlypontja elődje programjától eltérően a szociális infrastruktúra volt, amellyel könyvében Melega a saját maga szabta tematikus határok között csak érintőlegesen foglalkozik. A recenzens, noha dédapjával szemben természetesen elfogult, mégis hozzát teszi, hogy az elsősorban iskolákra összpontosító program objektív mércével is igen hasznosnak bizonyult a város társadalmi kohéziója szempontjából.

Az előbbieken részletezett kihívásokkal elbánni még akkor is tiszteletre méltó teljesítmény lett volna, ha a város beépített területe nagyjából megmaradt volna 18. század végi – 19. század eleji kiterjedésében, ehelyett azonban a rohamosan növekvő népesség ismétlődő városbővítési akciókat igényelt. Melega feltárja azt a sajátos körülményt, hogy a dualizmus korában mindez a város egészét átfogó fejlesztési és rendezési terv nélkül történt – ilyen csak 1923-ban született -, viszont Melegát idézve „meglátásainak helyességét az idő igazolta”, hiszen máig előrevetített több, városszerkezeti szempontból meghatározó infrastrukturális döntést. Az új városrészek kiépülése – véletlenül az óramutató járásának megfelelően – délen kezdődött (középpontjában a szép arányú Batthyány térrel) és a nyugati, majd északi városrészen át a keleti városrésszel, illetve annak vasúton túli függelékével fejeződött be. A keleti városrész lett a 19. században szinte klasszikus és csaknem minden európai közép- és nagyvárosban megtalálható, a történelmi belvárost a vasútállomással összekapcsoló városrész. Konceptióját sajnálatos módon éppen a vasút befolyásolta hátrányosan, mert a reprezentatív főútvonalnak szánt Széll Kálmán utca (a német nyelvterületen szintén klasszikus „Bahnhofstrasse”) tengelyéből áthelyezte a felvételi épületet a párhuzamos Szelestey utca tengelyébe. Így módon az utca egyik végét a Savaria Szálló reprezentatív épülete zárja le, de hiányzik az ellenpontja, az utca a városképet tekintve a semmiben végződik.

E helyen emlékezzünk meg a hajdan a Széll Kálmán utcán végighaladó szombathelyi villamosról, melynek kocsijai a helyi bonmot szerint „kerülgették egymást” az egyvágányú pálya kitérőin. Gyerekkori emléeimhez tartozik, hogy egy szombathelyi családi látogatás alkalmából édesapámmal együtt szemléltük a Savaria Szálló egyik ablakából a villamost, amely nekem – fővárosi gyerek létemre – kissé játékszernek tűnt, bár édesapám felvilágosított jelentőségéről. Sajnálatos, hogy a villamost a hetvenes években megszüntették – érdemes lenne megvizsgálni egy modern kötött pályás közlekedési rendszer lehetőségeit, hiszen egyre több európai város „fedez fel” újra a villamost, illetve annak modern változatait.

Melega érdekesen mutatja ki a városbővítés lebonyolítására létrejött konstrukciókat, mint például a keleti városrészben a beszédes nevű Érdekeltséget, amely szorosan – sőt részben személyi összefonódásban – együttműködött a város politikai vezetésével, mivel tagjai részben a közgyűlésnek is tagjai vol-

tak – ezzel kiváltva az önkormányzatokat felügyelő Belügyminisztérium szemöldök-összevonását. Szombathelyen mai szóval élve egy „housing improvement district” működött együtt a várossal, létrehozva a „public private partnership” egyik korai esetét akkor, amikor ezek a fogalmak még az angolszász világban sem léteztek. A városfejlesztés további eszközeként már akkor is „lobbítottak” állami intézmények Szombathelyre telepítése érdekében, ugyanakkor a város képes volt ennek érdekében jelentős anyagi áldozatokat is vállalni, például olcsó vagy ingyenes telkek rendelkezésre bocsátásával.

Tanulságos, hogy egyrészt a telekspekulációval szembeni küzdelem igencsak váltakozó sikerrel folyt, másrészt a város vezetése az építetőkkel szemben virtuóz módon bánt az ostor és mézesmadzag, azaz a közműfejlesztési, illetve útépitési hozzájárulás és az adókedvezmény helyi adottságok szerint kombinált eszköztárával. Talán még többet lehet azonban tanulni Melega könyvének azon részeitől, ahol hibás döntésekkel, nehézségekkel foglalkozik. Ezek egyik klasszikus esete a „légszeszgyár” városi tulajdonba vételének meghiúsult kísérlete, átfedésben helyi és külföldi érdekcsoportok harcával. Az 1871/72-ben alakult, részvénytársaságként működő „szombathelyi légszeszvilágító társulat”, amelynek a gázzal (de csak a gázzal) történő közvilágításra monopóliumhelyzetet biztosító szerződése volt a várossal, nem számolt a műszaki fejlődéssel, nevezetesen a versenytársként fellépő Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (VEMR) 1895. évi megalakulásával. 1897-ben Éhen Gyula a „municipálszocializmus” szellemében fogyasztóvédelmi és pénzügyi megfontolások alapján a város nevében vételi ajánlatot tett a légszeszgyárnak, amelyet annak társulati közgyűlése 1898-ban – a város szempontjából igen kedvező vételárral – el is fogadott. A kölcsönösen egyetértő szándéknyilatkozatból azonban 1900-ig nem lett szabályszerűen megkötött szerződés, mert a város ismét pénzszűkében volt és nem látta értelmét kapkodni. Közben a VEMR mögött álló belga tőkés csoport csöndben, részben strómanok útján elkezdte a légszeszgyár részvényeinek felvásárlását. A légszeszgyár azon kísérlete, hogy a monopóliumot tágran értelmezve lesöpörje a konkurenciát, éppúgy kudarcot vallott, mint az a próbálkozás, hogy az új részvényesek szavazati jogának életbe lépése előtt határozatot hozva átadja a céget az 1900-ban végre ismét fizetőképes városnak. Hosszas, a Kúriáig vitt pereskedés után elbukott a város és a légszeszgyár régi részvénytöbbségének jogi álláspontja, miszerint a tulajdonképpeni szerződés már meg volt kötve, és csak annak konkrét részletezéséről kellett volna döntenie. Noha a közvélemény egyértelműen elítélte a VEMR kétes erkölcsi úton szerzett pozícióit, a végeredményen változtatni nem lehetett, a részvénytöbbség a VEMR birtokába került. Brenner János építész, volt gázgyári igazgató és részvényes (a későbbi polgármester bátyja) jelképes tiltakozásként haláláig nem engedte bevezetni házába a villanyáramot. Noha Éhen igencsak tartott az immár egyesült VEMR–légszeszgyári monopólium esetleges visszaéléseitől, az új tulajdonosok nem akarták túlfeszíteni a húrt, és Melega szerint „nem bizonyultak rossz gazdának”.

Másik, nem anyagi, hanem egészségügyi és ezért sokkal súlyosabb válsághelyzet lépett fel 1908-ban, amikor – Melega szerint máig sem egyértelműen tiszt-

tázott okokból – tífuszjárvány tört ki, amelyért a közvélemény és a szakértők egy része a Perint-patak erősen szennyezett vizének a részben a Perint alatt húzódó vízgyűjtő galériába történt behatolását okolta. A szennyeződést valóban ki lehetett mutatni, a tífusz kórokozóját azonban nem. Feltehetően szerepet játszott a rendszer hiányos karbantartása is. A gyakori halálesetek után a városban drámai jelenetek játszódtak le, sokan szinte menekültek, Camus Pestiséhez hasonló állapotok uralkodhattak. Végül új kutak fúrásával és a galériarendszer Perint alatti szakaszának elzárásával sikerült úrrá lenni a helyzeten, a közbizalom helyreállása azonban még jó darabig eltartott. Mindez jól mutatja, hogy milyen nehéz volt a műszaki és szervezési problémákkal megbirkózni, ha hiányzott a kellő tapasztalat – hiszen nemcsak Szombathelyen, hanem szinte az akkori egész Európában innovatív megoldásokat kellett alkalmazni. Melega nem véletlenül nevezi „modellértékű modernizációnak” azt, ami a dualizmus korában Szombathelyen történt, rámutatva arra, hogy ezzel kockázatokat is kellett vállalni, de arra is, hogy Szombathely a korabeli Magyarországon szinte urbanisztikai tudásközpontként működött, tapasztalatait megosztva a többi, érdeklődő és „good practice” példát kereső várossal. Melega könyve arra is biztat, hogy a város – tradíciói birtokában és azok Melegának is köszönhetően jobb ismeretében – lépjen minél erőteljesebben a városfejlesztési innováció útjára.