

Hajdú Zoltán

A modern magyar nagyvárosok kialakulásának és fejlődésének alapkérdései a dualizmus kori magyar tudományos irodalomban

Bevezetés

A dualizmus időszaka (1867–1918) Ausztria és Magyarország közös (Osztrák–Magyar Monarchia) történetének, a soknemzetiségű Magyarország és az országban együtt élő népek múltjának egyik legösszetettebb időszaka. A korszakban a politikai, gazdasági, társadalmi, szociális, etnikai-nemzetiségi stb. problémák halmazáról, valamint a szinte minden részstruktúrára kiterjedő modernizációs folyamatok valóságos turbulenciájáról kell beszélnünk.

A társadalmi, gazdasági, politikai, közigazgatási rendszerelemek kivétel nélkül megjelentek (mintegy szintetizálódtak) a településhálózat, különösen a városállomány és a városhálózat átalakulásában. A városodás (a városok számának növekedése) és a városiasodás (a városok, különösen a nagyobb városok belső infrastrukturális modernizálódása) kiemelt csomópontjaként jelent meg a változásoknak. Budapest (az ország székesfővárosa) az ország egyetlen, a korabeli európai felfogás szerinti nagyvárosa minden tekintetben egyedi pályát futott be. A belső mércével mért nagyvárosok (1848-ban jogilag is rögzítetten) a 30 ezer főt meghaladó városok voltak, de a kérdéskör társadalmi, gazdasági és funkcionális tartalma ennél lényegesen összetettebben jelent meg.

A korszak egyik meghatározó társadalmi, gazdasági, politikai, települési folyamata a városi népesség számának gyors növekedése. 1869–1910 között a városi népesség száma csaknem megduplázódott, míg a községekben élők száma mindössze 26%-kal gyarapodott. A nagyobb városok lélekszáma erőteljesebben növekedett, s voltak demográfiailag stagnáló városok is.

A dualizmus kori Budapest gyors, kitüntetett, hatalmas fejlődésével szerteágazó (politikai, közigazgatási, gazdasági, társadalmi, városépítési stb.) korabeli szakirodalom foglalkozott. A nagyobb városok fejlődési kérdéseinek átfogó (egy-egy városra vonatkozóan már korábban is megjelentek elemzések) vizsgálata az 1890-es évektől indult meg érdemben. Ettől az időszaktól kezdve a vidéki magyar elitek már úgy látták, hogy Budapest naggyá vált, igazi versenytársa Bécsnek, s a maga erejéből is képes a további fejlődésre. A vidéki politikai elitek elvárásként fogalmazták meg, hogy meg kell kezdeni a vidéki nagyvárosok, a megyeszékhelyek fejlesztését is.

A dualista korszakban született meg lényegében a modern magyar tudomány. Ha csak a városi kérdéskör szempontjából alapvetőket vesszük tekintetbe, akkor a földrajztudomány,

a szociológia, a városigazgatás stb. ebben a korszakban formálódott, s jelentek meg az országos szintű tudományos folyóirataik is. A korszak szinte egészében a Földrajzi Közlemények (1873-tól) folyamatosan foglalkozott a magyar városok kérdéskörével. A Nemzetgazdasági (majd Közgazdasági) Szemle (1877-től) a városok gazdasági kérdéskörében jelentetett meg tanulmányokat. A korszak utolsó két évtizedében a társadalompolitikai, a szociológiai és a települési kérdések megjelenítésében jelentős szerepet játszott a Huszadik Század (1900-tól). Míg a Városi Szemle (1908-tól) a városigazgatás területén jelentetett meg átfogó és részletkérdéseket boncolgató tanulmányokat.

Egészében véve a szűkebb értelemben vett városi kérdéskörben mintegy 200 tanulmányt, elemzést regisztrálhatunk, melyek teljes hivatkozására nincs lehetőségünk. Rövid elemzésünkben azokat a munkákat emeljük ki, amelyek új megközelítéseket hoztak, új szempontokat vetettek fel.

A korabeli tudás és folyamatszemplélet, a recens értékelések feltárása kitüntetően jelenik meg elemzésünkben, nem tudománytörténeti, szakirodalmi előzményként viszonyulunk hozzájuk, hanem elsődleges céllal: értették-e a korszak folyamatait az akkori szereplők, mennyiben látták meg az egyedi esetek és az általánosabb tendenciák sajátosságait, hogyan tekintettek a múltra, a megélt jelenre, és hogyan viszonyultak, képzeltek el a jövőt.

A korszak magyar tudományos képviselői egyszerre figyelték a magyar átalakulás folyamatait, valamint az európai s szűkebb körben az amerikai tudományos elemzéseket. A magyar megközelítésekben leginkább a német tudományos hatások jelentek meg, de nem lehet figyelmen kívül hagyni az angol, a francia, az amerikai, sőt a korszak vége felé az olasz hatásokat sem. (Ha a korszak városkutatással is kapcsolatos folyóiratait megnézzük, akkor a nemzetközi tendenciák és kutatási eredmények magyarországi ismertetését széles körűnek kell tekintenünk.) A korszak magyar tudománya nem bezárkózó, hanem a világra nyitott volt.

A későbbi (retrospektív történeti, várostörténeti, történeti földrajzi stb. elemzések) jobban látják a dualizmus kori folyamatok kifutását, de szükségszerűen – bármennyire tudatosan is szeretnének elvonatkoztatni tőle – a „vég” oldaláról tekintenek azokra.¹ A „korabeli” szemléletek céltudatos és néhány területen részletekben való megismerése jelentősen árnyalhatja a korszakról kialakított képünket.

A korszak egésze nem statikus, hanem minden tekintetben rendkívül dinamikus. Szinte minden lényegi részstruktúra jelentősen, ha nem alapvetően változott 1867–1918 között. Ez vonatkozik a politika, a gazdaság, a társadalom egymással szorosan összefüggő részrendszerre, valamint a városok műszaki, infrastrukturális felszereltségének, „környezetének” alapvető változásaira is. Ha például csak arra utalunk, hogy mennyire más volt a „munkáskérdés” társadalmi súlya a korszak elején s majd a végén, akkor már egyértelművé válik a korszak belső társadalmi és politikai dinamizmusa.

Modernizáció és a modern város

A hazai társadalmi, gazdasági, politikai és tudományos elit jelentős része felismerte, hogy a kiegyezéssel nemcsak egy új államtörténeti és politikai korszak kezdődött meg, hanem jelentős

¹ Beluszky Pál: *Magyarország történeti földrajza* I. Bp.–Pécs 2005; Pál Judit – Fleisz János (szerk.): *Erdélyi várostörténeti tanulmányok*. Csíkszereda 2001.

Hajdú Zoltán

A modern magyar nagyvárosok kialakulásának és fejlődésének alapkérdései a dualizmus kori magyar tudományos irodalomban

Bevezetés

A dualizmus időszaka (1867–1918) Ausztria és Magyarország közös (Osztrák–Magyar Monarchia) történetének, a soknemzetiségű Magyarország és az országban együtt élő népek múltjának egyik legösszetettebb időszaka. A korszakban a politikai, gazdasági, társadalmi, szociális, etnikai-nemzetiségi stb. problémák halmazáról, valamint a szinte minden részstruktúrára kiterjedő modernizációs folyamatok valóságos turbulenciájáról kell beszélnünk.

A társadalmi, gazdasági, politikai, közigazgatási rendszerelemek kivétel nélkül megjelentek (mintegy szintetizálódtak) a településhálózat, különösen a városállomány és a városhálózat átalakulásában. A városodás (a városok számának növekedése) és a városiasodás (a városok, különösen a nagyobb városok belső infrastrukturális modernizálódása) kiemelt csomópontjaként jelent meg a változásoknak. Budapest (az ország székesfővárosa) az ország egyetlen, a korabeli európai felfogás szerinti nagyvárosa minden tekintetben egyedi pályát futott be. A belső mércével mért nagyvárosok (1848-ban jogilag is rögzítetten) a 30 ezer főt meghaladó városok voltak, de a kérdéskör társadalmi, gazdasági és funkcionális tartalma ennél lényegesen összetettebben jelent meg.

A korszak egyik meghatározó társadalmi, gazdasági, politikai, települési folyamata a városi népesség számának gyors növekedése. 1869–1910 között a városi népesség száma csaknem megduplázódott, míg a községekben élők száma mindössze 26%-kal gyarapodott. A nagyobb városok lélekszáma erőteljesebben növekedett, s voltak demográfiailag stagnáló városok is.

A dualizmus kori Budapest gyors, kitüntetett, hatalmas fejlődésével szerteágazó (politikai, közigazgatási, gazdasági, társadalmi, városépítési stb.) korabeli szakirodalom foglalkozott. A nagyobb városok fejlődési kérdéseinek átfogó (egy-egy városra vonatkozóan már korábban is megjelentek elemzések) vizsgálata az 1890-es évektől indult meg érdemben. Ettől az időszaktól kezdve a vidéki magyar elitek már úgy látták, hogy Budapest nagygyá vált, igazi versenytársa Bécsnek, s a maga erejéből is képes a további fejlődésre. A vidéki politikai elitek elvárásaként fogalmazták meg, hogy meg kell kezdeni a vidéki nagyvárosok, a megyeszékhelyek fejlesztését is.

A dualista korszakban született meg lényegében a modern magyar tudomány. Ha csak a városi kérdéskör szempontjából alapvetőket vesszük tekintetbe, akkor a földrajztudomány,

a szociológia, a városigazgatás stb. ebben a korszakban formálódott, s jelentek meg az országos szintű tudományos folyóirataik is. A korszak szinte egészében a Földrajzi Közlemények (1873-tól) folyamatosan foglalkozott a magyar városok kérdéskörével. A Nemzetgazdasági (majd Közgazdasági) Szemle (1877-től) a városok gazdasági kérdéskörében jelentetett meg tanulmányokat. A korszak utolsó két évtizedében a társadalompolitikai, a szociológiai és a települési kérdések megjelenítésében jelentős szerepet játszott a Huszadik Század (1900-tól). Míg a Városi Szemle (1908-tól) a városigazgatás területén jelentetett meg átfogó és részletkérdéseket boncolgató tanulmányokat.

Egészében véve a szűkebb értelemben vett városi kérdéskörben mintegy 200 tanulmányt, elemzést regisztrálhatunk, melyek teljes hivatkozására nincs lehetőségünk. Rövid elemzésünkben azokat a munkákat emeljük ki, amelyek új megközelítéseket hoztak, új szempontokat vetettek fel.

A korabeli tudás és folyamatszemplélet, a recens értékelések feltárása kitüntetten jelenik meg elemzésünkben, nem tudománytörténeti, szakirodalmi előzményként viszonyulunk hozzájuk, hanem elsődleges céllal: értették-e a korszak folyamatait az akkori szereplők, mennyiben látták meg az egyedi esetek és az általánosabb tendenciák sajátosságait, hogyan tekintettek a múltra, a megélt jelenre, és hogyan viszonyultak, képzeltek el a jövőt.

A korszak magyar tudományos képviselői egyszerre figyelték a magyar átalakulás folyamatait, valamint az európai s szűkebb körben az amerikai tudományos elemzéseket. A magyar megközelítésekben leginkább a német tudományos hatások jelentek meg, de nem lehet figyelmen kívül hagyni az angol, a francia, az amerikai, sőt a korszak vége felé az olasz hatásokat sem. (Ha a korszak városkutatással is kapcsolatos folyóiratait megnézzük, akkor a nemzetközi tendenciák és kutatási eredmények magyarországi ismertetését széles körűnek kell tekintenünk.) A korszak magyar tudománya nem bezárkózó, hanem a világra nyitott volt.

A későbbi (retrospektív történeti, várostörténeti, történeti földrajzi stb. elemzések) jobban látják a dualizmus kori folyamatok kifutását, de szükségszerűen – bármennyire tudatosan is szeretnének elvonatkoztatni tőle – a „vég” oldaláról tekintenek azokra.¹ A „korabeli” szemléletek céltudatos és néhány területen részletekben való megismerése jelentősen árnyalhatja a korszakról kialakított képünket.

A korszak egésze nem statikus, hanem minden tekintetben rendkívül dinamikus. Szinte minden lényegi részstruktúra jelentősen, ha nem alapvetően változott 1867–1918 között. Ez vonatkozik a politika, a gazdaság, a társadalom egymással szorosan összefüggő részrendszereire, valamint a városok műszaki, infrastrukturális felszereltségének, „környezetének” alapvető változásaira is. Ha például csak arra utalunk, hogy mennyire más volt a „munkáskérdés” társadalmi súlya a korszak elején s majd a végén, akkor már egyértelművé válik a korszak belső társadalmi és politikai dinamizmusa.

Modernizáció és a modern város

A hazai társadalmi, gazdasági, politikai és tudományos elit jelentős része felismerte, hogy a kiegészéssel nemcsak egy új államtörténeti és politikai korszak kezdődött meg, hanem jelentős

¹ Beluszky Pál: *Magyarország történeti földrajza* I. Bp.–Pécs 2005; Pál Judit – Fleisz János (szerk.): *Erdélyi várostörténeti tanulmányok*. Csíkszereda 2001.

részben a nyugat-európai, német és osztrák folyamatokat mintegy követve, egy alapvető modernizációs időszak is.

A modernizáció egyszerre jelentette a Duna és a Tisza völgyének szabályozását, az ár- és belvízrendezést, melynek révén az ország jelentős részén alapvetően megváltoztak a gazdasági és településfejlődés lehetőségei. Magával hozta a településközi, a regionális, az országos és a nemzetközi közlekedés forradalmát (vasút, hajózás, majd gépkocsi-közlekedés), a városokon belüli infrastrukturális fejlesztések (víz, csatorna, gáz-, majd villanyvilágítás, útkövezés, lakás- és intézményépítés stb.) rendszerszerű megjelenését.

A városok jellemzésével kapcsolatban az 1890-es évektől kezdve több, részben eltérő tartalmú fogalomtársítás is megjelent: nagyváros, fejlett város, gazdag város, modern város. Ezeket a fogalmakat valamilyen módon mindig együtt kezelték a történeti város fogalmával.

A modernizáció szinte mindenre kiterjedő hatásait az elsők között értelmezte, a városok tekintetében Éhen Gyula.² Gazdag várostörténeti, városigazgatási és -üzemeltetési munkássága mellett elméleti (szociológiai) jelleggel foglalkozott a városi modernitás, illetve a modern város kérdéskörével. Alapvető megközelítését már az előszóban világossá tette: „Nemzeti fejlődésünk génusza kijelölte azt az utat, melyen haladnunk kell. [...] hazánk jövőendő fölvirágoztatásának legfőbb alapja a városok életerős fejlődésében keresendő.”³

A város, a városok fejlődése történeti folyamat, minden korszak rajta hagyta nyomát egy-egy városra, illetve a városok állományán. A kiegyezés utáni modernizációs korszak minden korábbinál jelentősebb lehetőségekkel rendelkezik a városok fejlesztését illetően. „A modern város eszménye messze túlhaladja a közönséges város fogalmkörét”,⁴ valójában új minőséget, új létformát teremt. A modern város nem fantom, nem álom, hanem az „arra hivatott tényezőknek együttműködő akarata kell csak ahhoz, hogy a modern város, a meglevő valamiből életre keljen”.⁵

A város modernizálásának legfőbb letéteményese a városvezetés s azon belül a polgármester, aki felismeri a szükségleteket és a lehetőségeket. A modern város megalkotása egészében véve a közösség céltudatos és felelős munkája.

Éhen – mint minden modernizátor mindenütt és mindenkor – szembetalálta magát a történeti múlt hagyatékával, illetve a létező minősítésének és felhasználhatóságának alapkérdésével: „A régi városok maradványai, keskeny utcáikkal és összezsúfolt házaikkal alig alkalmasak arra, hogy modern városrészekké alakíttassanak át. Amennyiben tehát lehetséges: az azokban való lakást tűrhetővé kell tenni. Amely házcsoportok pedig erre sem alkalmasak, ki kell azokat sajátítani és tereket, befásított sétalóhelyeket kell nyomukban teremtenünk, hogy ily módon is kellemesebbé tegyük a városi életet.”⁶

A régi és új, a történelmi/korszerűtlen és a modern, a bontás/rombolás és az építés viszonyrendszere szinte minden városban megjelent a dualizmus időszakában. Erre azért kell felhívunk a figyelmet, mert nem korszakkötött jelenségről és kérdéskörrel van szó.

² Éhen Gyula (1853–1932) jogászként átfogó történeti jelleggel foglalkozott a városok, polgármesterként Szombathely modernizációs és fejlesztési kérdéseivel. Országgyűlési képviselőként országos szinten is megjelenítette a politika berkeiben a városok fejlesztésének a szükségességét. Éhen Gyula: *A modern város*. Szombathely 1897.

³ Éhen Gyula: *A modern város*. Szombathely 1897. 3.

⁴ Éhen Gyula: *i.m.* 38.

⁵ Éhen Gyula: *i.m.* 38.

⁶ Éhen Gyula: *i.m.* 47–48.

Alapvető összegzése: az, hogy az ország 183 korabeli (részben törvényhatósági jogú, nagyjából rendezett tanácsú) városa között alig lehet olyanokat találni, még Budapestet is belevéve, amelyek nagyobb mértékben megfelelnek a modern város fogalmának. Az ország hatalmas városfejlesztési szükségletek előtt áll.

A modernizálódó városoknak egyszerre kellett megteremtenük a modern települési infrastruktúrát (vízvezeték, csatorna, oktatás, közegészségügy, világítás, lakhatás stb.), valamint kezelni a „városba tódulás”, a gyors népességszám-növekedés társadalmi, gazdasági, szociális összefüggéseit. Egyes városok sikeresen, mások kevésbé sikeresen birkóztak meg a hatalmas és komplex feladattal. Éhen Gyula Szombathelyen polgárként, majd polgármesterként jelentős eredményeket volt képes felmutatni.

A városok fejlődése alapvető változásokat hozott a népesség és a munkaerő településközi mozgásában. A Közgazdasági Szemle 1905–1906. évi számaiban folyó vita átfogó jelleggel érintette a városba tömörülés kérdéskörét.⁷ Kováts Ferenc és Heller Farkas közgazdászok a „városba tömörülés okai” elemzésekor a folyamat komplex jellegére hívták fel a figyelmet. A „városba tódulás” nem egyszerűen a népesség számának az átrendeződése, hanem egy minden struktúrában következményekkel járó folyamat volt.

A modernizáció és a modern város kérdésköre állandó jelleggel megjelent a Magyar Városok Országos Kongresszusán, illetve az állandó bizottságok ülésein. A „városi lobby” (a fővárosi mellett a vidéki is) egyre tudatosabban, öntudatosabban fogalmazta meg saját álláspontját, illetve elvárásait. Sorozatban készültek a városi, városfejlesztési tervezetek, melyekről a Városi Szemle folyamatosan beszámolt. A városi és városfejlesztési törvények elméleti megalapozásában kiemelkedő szerepet játszott Haller Ferenc (1874–1969).

A népszámlálások, illetve a pontos statisztikai adatszolgáltatások folyamatosan rákényszerítették a földrajztudomány művelőit, hogy számot vessenek a települési, különösen a városokat érintő folyamatokkal.⁸ A formálódó településföldrajzban a 10 ezer fő feletti településeket tekintették az országban „jelentős”, „fontos”, „embergyűjtő középpont”, avagy „városi-városias jellegű” képződménynek. Hanusz már 1901-ben nyugtázta,⁹ hogy a városokban, az „embergyűjtő középpontokban” részben általános jellegű, esetenként azonban nagyon sajátos egyedi jellegű folyamatok játszódnak le. A népességszám, illetve a sorrendi pozíció változásai mögött (volt olyan település mely 1869 és 1900 között 48 hellyel lépett előre, s volt olyan is, amely 60-nal hátrább a rangsorban) a gazdaság, a város fejlettsége, konkrét lehetőségeinek hatása egyre inkább megjelenik.

1900-ban 125 település lakosság száma haladta meg a tízezer főt, s köztük Budapest kiemelkedett minden tekintetben a maga 713 ezer fős lakosság számával. Szeged lélekszáma egyedül

⁷ Heller Farkas: *A városba tömörülés jelensége Magyarországon I.* Közgazdasági Szemle 32. kötet (1904). 854–863; Heller Farkas: *A városba tömörülés jelensége Magyarországon II.* Közgazdasági Szemle 32. kötet (1904). 907–923; Heller Farkas: *A városba tömörülés jelensége Magyarországon. (Válasz Kováts Ferencz észrevételeire és helyreigazításaira.)* Közgazdasági Szemle 33. kötet (1905). 108–115; Kenéz Béla: *A városba tódulás okai.* Közgazdasági Szemle 34. kötet (1905). 540–559; Kováts Ferenc: *A városba tömörülés jelensége Magyarországon. (Észrevételek Heller Farkas hasonló című értekezéséhez.)* Közgazdasági Szemle 33. kötet (1905). 13–31.

⁸ *A Magyar Korona országaiban az 1870. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei a hasznos háziállatok kimutatásával együtt.* Pest 1871; *A Magyar Szent Korona Országainak 1910. évi népszámlálása. Végeredmények összefoglalása.* VI. rész. Bp. 1920. Magy. Kir. Statisztikai Hivatal. Magyar Statisztikai Közlemények. Új sorozat, 64. kötet.

⁹ Hanusz István: *10,000-nél több lakosú helyeink.* Földrajzi Közlemények. XXIX. kötet (1901). 269–275.

haladta meg a százezer lakost (100 552), Budapest alatt így egyedül ez a város volt „európai mércével mérve” formailag nagyváros.

A századfordulón hét város (Szabadka, Debrecen, Pozsony, Hódmezővásárhely, Zágráb, Kecskemét, Arad) lakosság száma volt 50 és 100 ezer fő között, ők tekinthetők Budapest és Szeged mellett egyfajta nagyvárosnak. A lélekszám nem jelentett egyben kiemelkedő területi szerepkört és kapcsolatrendszert, hiszen Hódmezővásárhely semmilyen érdemi területi szerepkörrel nem rendelkezett.

1910-ben az akkori államterületen 146 település lakosság száma haladta meg a 10 ezer főt, s ezeken a településeken mintegy 4,3 millió fő élt. Az akkori ország lakosságának 23,7%-a élt ebben a településkategóriában.

Egészeiben véve azok a városok váltak sikeressé, melyek vezetése felismerte a szükségletek és a lehetőségek közötti keskeny mozgásteret, s sikeresen csatornáztatta be az állami, a városi és a magángazdasági fejlesztéseket az adott településbe.

A nagyvárosi fejlődés elemei és hajtóerői a korszakban

A település és városfejlődés látszólag távol áll a direkt pártpolitika világtól, de ha részleteikben megnézzük a folyamatokat, akkor világossá válik, hogy a nagyváros kérdése a korszak politikai viszonyrendszerében kiemelkedő jelentőségű helyet kapott. A korszak folyamatait figyelő és azokat rögzítő szereplők egyre szélesebb körben fogalmazták meg, hogy alapvető változások zajlanak a magyar gazdaságban, társadalomban, a demográfiai és területi struktúrákban.

Az államszerkezet átalakításának és a területi-települési közigazgatás-politika hatásai a városokra

Az 1867. évi kiegyezés Ausztria és Magyarország közjogi és kétoldalú politikai viszonyrendszerét rendezte, s azon belül lényegében rögzítette azokat a történelmi területeket, amelyek a Magyar Királysághoz tartoztak. A kiegyezés Budapest számára biztosította a történelmi Magyarországra kiterjedő fővárosi pozíciókat. Az 1868. évi magyar–horvát kiegyezés Magyarország és Horvát-Szlavon-Dalmátország mint társország viszonyait szabályozta. Horvátország széles körű belső autonómiát kapott, Zágráb a társország egyértelmű politikai központjává vált. Fiume kérdésében nem jött létre mindkét fél számára elfogadható megállapodás, így az a koronához csatolt külön test lett, sajátos politikai, nyelvi, kulturális jogokkal. Erdély és az Anyaország ismét egyesült. Az egyesülés egyfajta lokális vesztese Kolozsvár lett, amely fejedelemségi fővárosi státusát elveszítette. (A város politikai-közigazgatási szerepének átrendeződése kapcsán a veszteségtudat megjelent ugyan, de az „Unió” pozitív megéléséhez képest eltörpült.)

1878-tól Bosznia-Hercegovina okkupációja, majd 1908-tól az annexiója még bonyolultabbá tette a Monarchia területi-politikai struktúráját. A közös pénzügyminiszter igazgatása alatt álló tartomány helyzetének alakítására eltérő törekvések bontakoztak ki a Monarchia két felében.

Röviden összefoglalva: az Osztrák–Magyar Monarchia minden tekintetben egy roppant bonyolult politikai és területi képződmény volt, s azon belül a Magyar Királyság (más megfogalmazásban a Magyar Birodalom) maga is egy összetett konstrukciót jelentett. Ennek a politikai-területi berendezkedésnek szükségszerűen jelentős „székvárosi” és településhálózati következményei voltak.

A Bécs–Budapest verseny

A Bécs–Budapest közötti kapcsolatrendszer „tudatos, stratégiai jellegű kezelése” már a kiegészítés előtt megjelent, mégpedig a Bécs, avagy Budapest központú vasúthálózat kiépítésének a vitájában. A korszak szereplői számára világos volt az 1830-as évek közepétől kezdve, hogy a vasúthálózat alapvető változások lehetőségét fogja hordozni nálunk is (az Angliában járók ezt a hatást közvetlenül megtapasztalhatták). Széchenyi már 1847-ben megfogalmazta Budapest megteremtésének és naggyá tételének programját. (Akkor a három különálló város együttesen mintegy 120 ezer lakos számára nyújtott megélhetési keretet.)

1870-ben – még a formálisa egyesítés előtt – fogadta el a magyar országgyűlés a tervezett főváros átfogó rendezéséről szóló törvényt (1870. évi. tc.), amely hosszú távra meghatározta a fejlesztési-rendezési folyamatokat. Budapest belső struktúrájának meghatározó alakítója az egyesítés előtt az országgyűlés s nem a három érintett önkormányzat volt.

Budapestet minden tekintetben fel kellett építeni nemzeti és birodalmi hivatása teljesítésére. Buda, Óbuda, Pest és Margitsziget egyesítése révén 1873-ban létrehozta a magyar kormányzat az új, nagy Budapestet, mely az ország kiemelkedően legnagyobb városa lett azonnal. (Az egyesített város népességszáma mintegy 260 ezer főt tett ki.) Ezzel megvalósult Széchenyi 1847-es elképzelése, hiszen ő már akkor a nagy, fejlett nemzeti főváros vízióját fogalmazta meg a közlekedésfejlesztési, valójában átfogó struktúra- és területfejlesztési koncepciójában.

Budapest fejlesztése nemzet- és kormánypolitikai alaptétellé vált évtizedekre. Budapestnek fel kellett vennie a versenyt Béccsel, hiszen a Magyar Birodalom fővárosa (székesfővárosa) semmiben nem maradhatott el az Osztrák Birodalom, a császárváros fejlettségétől. (Ezzel magyarázható, hogy Budapesten a legtöbb műszaki, technikai újítás Béccsel azonos időben vagy azt meg is előzve épült ki.)

A két város versenyének városvezetői összefüggései is sajátosan jelentek meg a korszak utolsó időszakában. Bárczy István Budapest polgármestere (1906–1918 között) és Karl Lueger Bécs polgármestere (1897–1910 között) föl vállalta saját városának fejlesztési képviselését, sőt a politikai porondon is igyekezett hatásokat generálni a versenytárral szemben. (A nyíltan antiszemita Lueger és a liberális, integrációpárti Bárczy eltérő álláspontja Budapestet a nemzetközi tőke szempontjából inkább felértékelte.)

Budapest – fővárosi szerepkörénél fogva az állami közigazgatási és egyéb központi állami szerepkörök, intézményrendszer megteremtése során – az állami beruházások meghatározó színterévé vált. A kiemelt támogatások (adókedvezmények, vasúti tarifapolitika), valamint a nemzetközi és hazai tőke tömeges megjelenése, a Fővárosi Közmunkák Tanácsa tudatos városfejlesztő és várospolitikai végrehajtó tevékenysége révén rövid idő alatt minden tekintetben egy modern nagyvárossá vált. (A város lélekszáma a századfordulón 730, 1910-ben pedig már 900 ezer főt tett ki.)

Budapest városfejlesztési kérdései a legszélesebb körben jelentek meg, s a korabeli és későbbi feldolgozásuk is a legteljesebbnek tekinthető. A sokféle koncepció közül egy viszonylag alig ismert, „nem hivatalos” építészeti fejlesztési elképzelést emelek ki,¹⁰ mely széles körű vitára hívott mindenkit, kiterjedt a város tervszerű fejlesztésére, a városrendezés összefüggő rendszerére, a városfejlesztés alapkérdéseinek tisztázására, a kívánt jövőkép megtervezésére:

– Nemzetpolitikai alapvetés: Budapest nem csak a fővárosiaké, Budapest az egész országé: „Törődnie kell vele a haza minden fiának.”¹¹ A főváros és az ország egymásra utalt, szervesen csak együtt fejlődhetnek.

– Az elmúlt időszakban történtek várostervezési, városfejlesztési hibák, de „fővárosunk még mindig mintavárossá fejlődhetik”.¹² Budapest modernizációs minta lehet az ország és városai számára egyaránt.

– „Egyedáruság nincs a tudományban.”¹³ Budapest 20. századi fejlesztésének alapkérdéseit csak egy széles körű vita és társadalmi közreműködés keretei között lehet megoldani. Budapest fejlesztése egyszerre politikai, gazdasági, társadalmi, szociális és részben tudományos szakkérdés.

– Budapest helyzetét és fejlesztési kérdéseit nem lehet szűklátókörűen csak Bécshez, hanem Berlinhez, sőt Londonhoz, Párizshoz stb. kell viszonyítani. Az 1 millió fős város létrehozása sok terhet ró a közösségre, a hivatalokra, az egyénekre, de a jövő érdekében elkerülhetetlen.

Egészében véve a korszak legtudatosabb alkotása, a nemzetpolitikai tervezés és fejlesztés sikere a modern, világvárosi jellegű Budapest létrejötte. A világháború kezdetére Budapest mintegy 1 millió fős várossá fejlődött (az akkori Európa tíz legnépesebb városa között volt, s európai szintű városként tartották is számon), s egyben hordozta a gyorsan nagyra nőtt városok minden ellentmondását.

Zágráb: a társországi főváros Kis-Budapestté és Kis-Béccsé vált

A kiegyezéskor Zágráb már Horvátország és részben Szlavonország (Szlavónia) elismert gazdasági, kulturális központja volt. A magyar–horvát kiegyezés egyértelműen megteremtette társországi fővárosi státusát, ennek révén a város települési pozíciója és településhálózati szerepköre megerősödött.

A város szerepköre folyamatosan bővült, a politikai élet központjaként építészeti megjelenésében is hasonlítani akart a császárvároshoz, illetve a királyi székesfővárosához. A város épületállományának jellege szinte megegyezik a két fővárossal, legfeljebb az épületek mérete lényegesen kisebb.

A Budapest–Zágráb–Fiume vasúti tengely megteremtése után a város nagytérsegi lehetőségei erőteljesen kibővültek, szerepköre is jelentősen bővült. A korábbi főiskolai szintű oktatás fokozatosan teljes struktúrájú egyetemi oktatássá fejlődött (1874).

A város gazdasági szerepköre fokozatosan szélesedett, népességszáma erőteljesen növekedett. A város belső területeinek építészeti megoldásai Budapestet és Bécsset követték.

¹⁰ Lord Albert: *Budapest a XX. században*. Bp. 1900.

¹¹ Lord Albert: *i.m.* 14.

¹² Lord Albert: *i.m.* 14.

¹³ Lord Albert: *i.m.* 15.

Fiume

A belső politikai tér újrendezése Fiume esetében hozta a legtöbb sajátosságot. A magyar állam egyetlen jelentősebb kikötőhely-lehetőségét hordozta, így jelentős állami fejlesztések történtek a városban. Fiume valójában a magyar állam „kedvenc gyermeke” lett a korabeli városvezetők megfogalmazásában, nem mindenki értett egyet kiemelt s minden más hasonló nagyságrendű várost felülíró fejlesztésével. A képviselőházban szinte folyamatosan hangoztak el ellenvetések Fiume mindent felülíró fejlesztésével szemben. A „dédélgetett város” a magyar gazdaságpolitika egyik lényegi vitapontjává vált.

Területi közigazgatás – városi jogállás és fejlesztés

A városok kérdésköre nem vált kezdetben elsődleges politikai témává, a törvényhatóságok rendezése (1870) a volt szabad királyi városok helyzetét, a községi törvényben (1871) a rendezett tanácsú városok közigazgatási pozícióját rendezték.

Az 1870. évi XLII. tc. a történeti jogú szabad királyi városokat (46) törvényhatósági jogú várossá nyilvánította, s mellettük az első lelkesedésben még 20 várost emelt törvényhatósági jogú várossá. A húsz új város között lényegi különbségek voltak minden tekintetben, de a törvényhozó ekkor a történelmi érdemeket szerzett városok megbecsülését, a kiemelt státusú városok számának gyarapítását tartotta fontosnak. Több kis lélekszámú erdélyi város is ekkor emelkedett törvényhatósági jogú várossá.

Kolozsvár kitüntetett szerepben volt, mert lényegében Erdély (Erdélyország) politikai és funkcionális „fővárosaként” fogalmazták meg mind országos, mind pedig erdélyi szinten. Az ország második egyetemének létrehozása (1872) jelentős részben ennek a nagyregionális szerepnek szólt. A város modernizációja felgyorsult, s ha nem vált is kiemelkedő ipari központtá, erdélyi vezető kulturális szerepe egyértelműen elismert maradt.

Pozsony („a régi főváros”) jelentős figyelmet kapott országos szinten, de valójában nem került sor „kárpoztására”, a város sok tekintetben a maga bázisán fejlődött, s tette ezt Bécs árnyékában. (Pozsonyban Debrecennel egy időben, 1912-ben hozták létre az egyetemet.)

A földrajzi elemzésekben egyre gyakrabban megjelenő tájközpontok (regionális központok) köre szinte elemzésenként változott, a korszakban e körül semmilyen politikai, avagy tudományos közmegegyezés nem alakult ki. A korszak szereplői sok tekintetben érzékelték, hogy Budapest „alatt” van egy jelentősebb városokból álló városkör, akár szintnek is nevezhetnénk, de meghatározásuk nem történt meg teljes körűen.

Ha megnézzük a korszakban született megye- és városmonográfiákat, akkor a „nagyvárosok” körét szélesebben állapíthatjuk meg, mint azt a szórványos, országos szintű megjegyzések, korabeli vélekedések alapján gondolhatnánk.

Az 1876-os nagy közigazgatási újrendezést az 1870. évi törvényhatósági szabályozástól némileg eltérő értékbázison (a városokkal szemben felértékelődtek a megyék) hajtották végre. Az 1876. évi XX. tc. keretei között az országos politika városok nagy csoportját (47 várost) megfosztotta a törvényhatósági jogállástól. A néhány évvel korábban felemelt városok döntő része elveszítette törvényhatósági jogállását.

1876-tól 24 kiemelt jogi státussal rendelkező várost kell számításba vennünk (1907-től Miskolccal együtt 25-öt). Ezeket nem tekinthetjük egységesen a korszakban népességszám alapján (30 ezer fő) megfogalmazott nagyvárosnak. A jogi kategória homogenitásának bázisán a városi kör „szétfejlődött” a dualizmus időszakában, s ezt a szétfejlődést a kortársak nyugtázták is.

A megyeszékhelyek jelentették a „hivatalos területi funkciókat hordozó” központrendszert, s e tekintetben mind az ország egészét, mind pedig különösen Erdélyt tekintve egyfajta többközpontúságról (mai értelemben vett policentrizmusról) kell beszélnünk. A megyeszékhelyek esetében a városi és a megyei igazgatás, sőt társadalom is részben elkülönült egymástól. A polgári tudattal bíró város és a nemesi tudatot még őrző (dzsentri) hivatalnoki réteg térben is elkülönülten élte életét, bár városi szinten a funkciók teljessége jelent meg.

A megyeszékhelyek esetében az állam igyekezett megteremteni az állami közigazgatás teljes megyei rendszerét (ez szinte hiánytalanul sikerült is), de a szolgáltató jellegű állami oktatási, kulturális, egészségügyi intézmények már csak a nagyobb megyeszékhelyek esetében váltak általánossá intézmények.

A liberális magyar állam felszámolta a feudális eredetű területi autonómiákat. Erdélyben a Székelyföld és a Királyföld (Szászföld) megyésítése nem járt együtt az érintett lakosság teljes lelkesedésével. A Szászföld megyésítésének vesztese Nagyszeben lett.

Külön kérdést jelentett a nem megyeszékhely törvényhatósági jogú városok köre. Ezek a városok jogi-közigazgatási tekintetben elkülönültek a megyétől, de funkcionális tekintetben nem. Ezen városok jelentős állami és megyei közigazgatási funkciók nélkül is képesek voltak a belső gazdasági és urbanizációs fejlődésre.

A korabeli szakirodalom és a tudományos publicisztika (amelyet programként az 1900-ban induló Huszadik Század című folyóirat hirdetett meg, valamint a sajtóelemzések) a többi várost két (alapvetően jogi-közigazgatási) csoportként kezelte (törvényhatósági jogú és rendezett tanácsú városok), esetenként hivatkoztak táji, területi szerepükre, regionális jellegű közigazgatási, egészségügyi, egyetemi intézményeikre.

Nemzetpolitika: a város magyarosít

Az 1890-es évek elejétől került a korabeli politikai és szakmai elemzések homlokterébe a városok „természetes integrációs és asszimilációs szerepe”. Az 1910-es évektől a városiasodás ezen összetevőinek elemzése a napi érdeklődés középpontjába került.

Az elsősorban Erdélyben tevékenykedő újságíró és lapkiadó, Musnai Ürmössy Lajos¹⁴ a magyar birodalomépítés folyamatában tekintette át a városok kérdéskörét. Anglia, Németország városi sajátosságainak rövid jellemzése után fogalmazta meg:

– „Magyarországon város van elég, habár népesség tekintetében hátra állanak a külföldtől.”¹⁵ A Nyugathoz képest elmaradott, a keleti országokhoz képest nagy fölényben vannak a magyar városok.

¹⁴ Musnai Ürmössy Lajos: *Az egységes Magyar Birodalom*. Kvár 1912.

¹⁵ Musnai Ürmössy Lajos: *i.m.* 42.

– „A magyar városok királya természetesen Budapest.”¹⁶ Budapest valójában az ország egyetlen igazi, a külföldiek szemében is nagyváros, Szeged meghaladja, Szabadka százezer fő körüli, de csak részben tekinthetőek nagyvárosnak.

– A huszonhat törvényhatósági jogú város között minden vonatkozásban jelentős, de inkább hatalmas különbségek jöttek létre, de egy tekintetben szerepük szinte azonos módon fogalmazható meg: „A városokhoz nagy nemzeti érdek fűződik! [...] A magyarság asszimiláló ereje a városokban nyilvánul meg, azok legnagyobb része ma már magyar várossá fejlődött.”¹⁷

A korabeli sajtó, a publicisztika egy része a várost a magyarosítás természetes és szükség-szerű színtereként határozta meg. Különösen Budapest esetében emelték ezt ki, de Ürmössy szélesebb körben is megfogalmazta: a városok a magyarosodás és a magyarosítás központjai, ezért az államnak támogatnia kell a városok fejlődését. A támogatás részben közigazgatási, részben pedig fejlesztési kell, hogy legyen.

Városfejlesztés

Az állam elsődleges feladata nem a városok egyedi, közvetlen támogatása (kivételesen erre is nagy szükség van, amikor természeti csapások – földrengés, árvíz – érik a városokat), hanem a városok jövedelmének (gazdasági teljesítőképességének a növelését elősegíteni. Az 1912 júniusában elfogadott városi fejlesztési törvény ebbe az irányba mutat.

A tudatos városfejlesztés legszélesebb összefüggéseit a gazdaság tekintetében Musnai Ürmössy Lajos fogalmazta meg: „valamely ország fejlettségét ma városaink fejlettsége szempontjából ítélik meg. Minél fejlettebbek, minél rendezettebbek, minél nagyobb intézményekkel, közlekedési eszközökkel rendelkeznek a városok, annál fejlettebb természetszerűleg az állam is és bátran mondható, hogy a kormányok belügyi politikájának első és legfontosabb feladata a városok fejlesztése kell hogy legyen.”¹⁸

A századfordulóra Budapest egyértelműen kiemelkedett a magyar városok közül, Béccsel versenyképes várossá vált, sőt a lokális bécsi politikai elit egy része gúnynévként használta a városra a „Judapest” megnevezést. A város a hazai és a nemzetközi tőke befektetései, a kitüntetett földrajzi helyzet s a tudatosan fejlesztett vasúthálózat és tarifapolitika, az állami intézményi-infrastrukturális, a megyei intézményi és a helyi fejlesztések, beruházások révén nagyon sok tekintetben megújult, szimbolikus jellegű volt az, hogy egy időben épült az új királyi palota s vele együtt a birodalomra szabott országház.

A vidéki Magyarország és a többi város eddig minden tekintetben fontosnak és nemzetinek tekintette Budapest fejlődését és fejlesztését, de a századfordulótól egyre inkább megjelent az a felfogás, hogy Budapest most már minden tekintetben a „nemzet szíve és éke”, fejlődik a maga bázisán, elérkezett az idő, hogy az ország többi városa is modernizálódjon s fejlődjön.

Megindult a városok szerveződése az érdekképviselet erőteljesebb fejlesztésére, gyűléseket és kongresszusokat kívántak és tartottak annak érdekében, hogy a közvéleménnyel megismertessék a vidéki városokat. Thirring Gusztáv szerkesztésében 1912-ben olyan statisztikai

¹⁶ Musnai Ürmössy Lajos: *i.m.* 42.

¹⁷ Musnai Ürmössy Lajos: *i.m.* 45.

¹⁸ Musnai Ürmössy Lajos: *i.m.* 45.

összeállítás jelent meg a magyar városokról, mely nemzetközi összehasonlításban is kiemelkedő jelentőségű volt.

A mintegy évtizedes viták s egyeztetések után elkészült 1912. évi LVIII. törvénycikk (A városok fejlesztéséről) 1913-mal kezdődően átfogó jelleggel bevezette a törvényhatósági jogú és a rendezett tanácsú városok állami segélyezését (támogatását). A városfejlesztés kérdésköre ettől kezdve az állami politika egyik lényegi elemévé vált mind direkt, mind pedig indirekt módon. A meghatározott összegeket elsősorban a városi rendőrségek megteremtésére, fejlesztésére kellett fordítani. Ha megnézzük néhány erdélyi várost, akkor azt láthatjuk, hogy az évenkénti összegek nem óriásiak (Kolozsvár 81 ezer, Marosvásárhely 66 ezer, Brassó 27 ezer, Csíkszereda 13 ezer, Gyergyószentmiklós 16 ezer, Nagyszében 24 ezer korona), de jelezték az állam városok iránti közvetlen elkötelezettségét.

A kor szereplői, a vidéki sajtó munkatársai között sajátos hangot ütött meg a Szentesi Lap, mely *Visszafejlődés* címmel tárgyalta a városfejlesztési törvény városokra gyakorolt hatását.¹⁹ A „városfejlesztés” törvényi kategóriáját olyan szállóigének tekintették, mely sokat ígért, de valójában nem fejlesztést, hanem nagyon sok városra vonatkozóan visszafejlődést jelent. Városok sora kíván nagykozsággá visszaalakulni, nem kívánják vállalni az új lehetőségeket, illetve terheket. A tehetséges vezetéssel rendelkező városok élni fognak a törvény által adott lehetőségekkel, míg az „élhetetlen városok” meg fogják tapasztalni a hátrányokat. Végső következtetés: „A visszafejlődés kimondása s jelen esetben az érettség, a műveltség, a kellő intelligencia hiányáról szóló bizonyítvány. Nemzeti szempontból sem jelent e városok kihullása semmi veszteséget. Mindenki ott legyen, ahol a helye van. Ha ezek a városok csak olesó parádéval pompáztak, de semmi egyebet nem tettek, most egyszerűen leteszik a cifra viganót, mert nem akarják fizetni az árát. Így lesz kacagó komédia a hazug és üres nagyképűségből.”²⁰

A pozsonyi és a debreceni egyetemet életre hívó törvény 1912-ben az egyetemi oktatás a tudományos kutatás (gyógyítás) új vidéki bázisainak megteremtését szolgálta. A törvényhozás jelezni kívánta, hogy a vidéki szellemi központok kialakítása és megerősítése fontos az egész nemzet számára.

A városfejlesztés, különösen a vidéki városok esetében, kérdéseinek sajátos képviselőivé váltak a kereskedelmi és iparkamarák. A közigazgatásban a megye domináns területi keretté vált, elsősorban csak az állami szakigazgatási szervek esetében jelent meg a többmegyés illetékességi terület. Az állami szakigazgatás ezen szintje nem vált valódi regionális szervezővé, mert az egyes minisztériumok hivatali szervezeti szintjei eltértek egymástól a területi lehatárolások nem voltak összehangolva.

Az 1868-ban törvény által megreformált új típusú és feladatkörű kereskedelmi és iparkamarák regionális illetékességi keretek között jöttek létre, működésükben az egész illetékességi területük (több megyét összefogó régiójuk) érdekeit képviselték, statisztikai és folyamatelemzéseikben a régió került bemutatásra. A kereskedelmi és iparkamarák éves jelentései a kerületük közgazdasági viszonyairól a városok fejlesztési célkitűzéseinek szempontjából azért jelentősek, mert folyamatosan a felszínen tartották a gazdaság és a kereskedelem fejlesztésének az igényét, s megfogalmazták a kerületük városainak modernizációs elvárásait.

¹⁹ Szentesi Lap 1913. február 13. XLIII. évf. 13. szám, 1–2.

²⁰ Szentesi Lap 1913. február 13. XLIII. évf. 13. szám, 2.

Vasúti közlekedési robbanás

A vasútépítés már az 1830-as évek közepétől foglalkoztatta a magyar politikai és részben gazdasági elitet. A korábban megindult vasútépítésekhez képest a dualizmus időszaka valóságos vasúti forradalmat hozott, rövid időn belül kiépült a nemzetközi és az országos jelentőségű vasúti fővonalak rendszere, majd a korszak végén a helyi érdekű vasutak tömeges építése és üzembe helyezése folyt. A vasúthálózat új közlekedés-földrajzi pozíciókat alakított ki, a városok s néha községek is hihetetlenül felértékelődtek ennek keretében. Budapest lett az ország és a Kárpát-medence legfontosabb vasúti központja. Az ország Budapest központú izokron térképe azt mutatta a korszak végén, hogy az ország döntő részéről a főváros elérhetővé vált öt órán belül. Ugyanakkor a peremterületeken – különösen Erdély keleti és délkeleti részén a főváros elérési ideje meghaladta a tíz órát. (Brassó térségében voltak olyan kisebb területek, amelyekről 13-14 óra volt Budapest elérése.)

A vasutak hatása tudatosult a városi elitekben: többségük akarta és harcolt a vasútért, de több esetben a vasúttal szemben foglaltak állást. A vasútépítéseknek már rövid távon is voltak egyértelmű nyertesei és vesztesei. A legnagyobb nyertes Budapest lett.

Erdélyben – részben sajátos természeti földrajzi viszonyai miatt, részben pedig periferikus fekvése következtében – lényegesen ritkább vasúthálózat épült ki. A meghatározó, strukturálisnak tekinthető elem az, hogy Erdélyben nem jött létre egyközpontú vasúthálózati alrendszer, az északi, a középső és a déli rész nagyrészt önállóan fűződött fel a Budapest központú hálózatra, egymással csak kisebb lehetőségeket hordozó hálózati elemekkel kapcsolódtak.

A gazdasági átstrukturálódás és a nagyvárosok

A dualizmus időszaka a gazdasági szerkezet alapvető átrendeződésének korszaka: folyamatosan és dinamikusan csökkent a mezőgazdaságban foglalkoztatottak száma és aránya, s dinamikusan nőtt a nem mezőgazdaságban, különösen az iparban érdekelteké.

A hagyományos házi- és élelmiszeripar mellett megjelent a gyáripar, mely egyes ágazataiban az energia- és nyersanyagforrásokhoz, míg más szegmenseiben a fogyasztó piacokhoz kapcsolódott. A bányászat fejlődése új ipari városokat teremtett, különösen a szénmedencékben, a kohászat fejlődése részben a nyersanyagokhoz, illetve az energiabázisokhoz kapcsolódott, de megjelent a nagy piac is mint telepítő tényező. A nagyvárosok nagy fogyasztó piaca (különösen Budapestté) mágnesként vonzotta az ipart, különösen a feldolgozó, közvetlenül a piacra termelő ágazatokat.

A modern ipar fejlődése módosította a korábbi települési-területi iparszerkezetet, de nem rajzolta teljesen újjá azt. Ebben jelentős szerepe volt Budapestnek, mely nemcsak az ország politikai, gazdasági, kulturális stb. központja volt, de a szomszédos, agglomerációs településekkel együtt az ország legfontosabb ipari központjává is vált.

A pénzügyi rendszer kiépülése, banki, biztosítási tevékenysége, annak központrendszere egyszerre közreműködője volt a városok gazdasági fejlődésének, modernizálásának, illetve később megjelenítője volt a városok eltérő gazdasági pozíciójának, fejlettségének, szerepének.

Egy városi természeti katasztrófa és új város építése: Szeged

A települések növekedési feltételeinek radikális megjavítása elsősorban a Tisza völgyét érintette, de a Duna szabályozása, a budapesti Duna-szakasz rendezése is kiemelkedő várospolitikai jelentőséggel bírt.

Az 1879. évi tragikus tiszai árvíz lényegében teljesen elpusztította Szegedet, majd a tragikus pusztításhoz kapcsolódóan született meg, született újjá, s lett az ország legmodernebb vidéki városa Szeged. A mintegy 70 ezer lakosú, nagyrészt vályogból épült akkori város nagy részét elmosta az ár. Az újjáépítés országos, monarchiabeli, sőt szélesebb nemzetközi segítséggel valósult meg. Egységes, modern városrendezési elvek bázisán született meg az új város. A város új alaprajza, infrastrukturális felszereltsége, középületeinek egységes és modern megjelenése, a „városi paloták” nyújtotta új lakóterek alapján az ország szinte minden szempontból egyedi települése jött létre.

A korszak városfejlesztési „végeredményeinek jellege”

A közvéleményt a háború alatt is izgatta az ország területenként és településenként erősen eltérő népesedési folyamatainak összefüggésrendszere. Míg a megyék népességszáma (a törvényhatósági jogú városok nélkül) 1869–1910 között mintegy 29%-kal, addig a törvényhatósági jogú városoké mintegy 100%-kal gyarapodott (az 1869. évi 1,08 millió főről 2,28 millió főre nőtt). Bátky már nyugtázta, hogy nemcsak eltérő ütemben növekvő népességszámú, de fogyó népességű megyéink is vannak. A stagnáló, vagy csökkenő lélekszámú megyékben a folyamatok eltérő összetevőjűek, a kivándorlás és az alacsony természetes szaporodás egyaránt megjelenik az okok között.

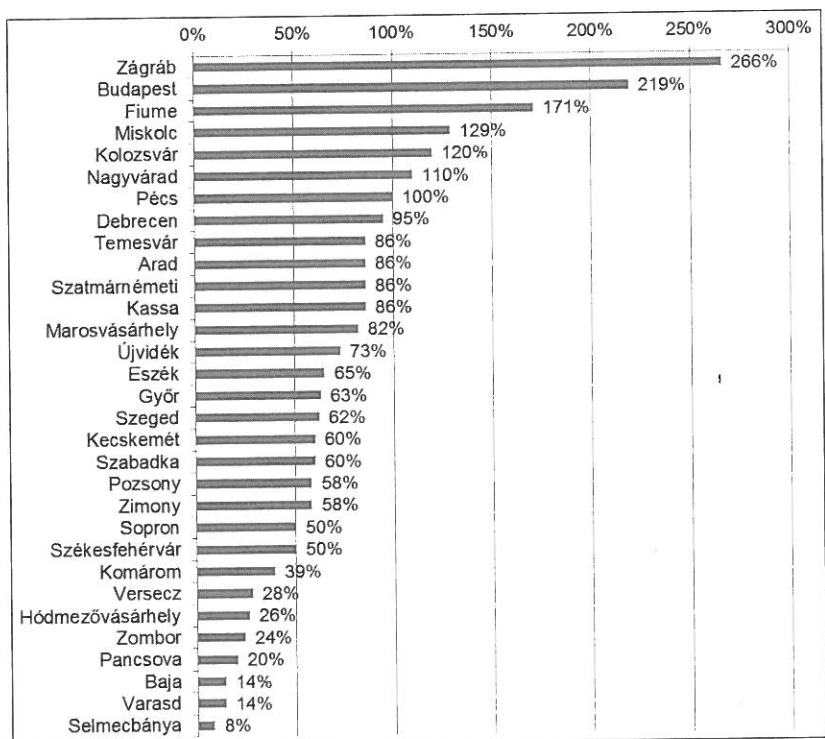
Ha megnézzük a korszakban 100% fölött növekvő törvényhatósági jogú városokat (*1. ábra*), akkor közös és egyedi sajátosságokat egyaránt találunk. A három, legnagyobb mértékben gyarapodó városnak egy politikai-közigazgatási közös elemük mindenképpen van: közigazgatási tekintetben különleges helyzetűek:

- Budapest a Magyar Birodalom fővárosa (székesfőváros),
- Zágráb Horvát-Szlavon-Dalmátország mint társország központja,
- Fiume a Magyar Birodalom egyetlen jelentős kikötője, a koronához csatolt külön test, egyedi gondoskodásban volt része a magyar állam gazdaságpolitikájában és költségvetésében.

Miskolc, Kolozsvár, Nagyvárad, Pécs eltérő történeti típust képvisel, ugyanakkor a dualizmus időszakában mindegyik város jelentősen iparosodott. A modern közműhálózat kiépítése a gazdaság és az életkörülmények alakításának alapjává vált. A városok vasúti közlekedési-hálózati pozíciója eltérően alakult, de mindegyik elfogadható szintű kapcsolatot alakított ki Budapesttel és szűkebb s részben tágabb környezetével.

Debrecen egyfajta átmenetet és egyben kapcsolatot képez a leggyorsabban fejlődő és a „blokkos nyolcvanasok” között. A város a magyar mezőgazdaság egyik meghatározó nagytábjában jelentős élelmiszeripari központtá vált.

A „nyolcvanasok” között Kassa kivételével erdélyi és partiumi városokat találunk. Temesvár, Arad, Szatmárnémeti csaknem pontosan azonos arányban növelte népességszámát, de jelentős funkcionális különbségek alakultak ki közöttük.



1. ábra. A törvényhatósági jogú városok népességszámának növekedése, 1869–1910
(Forrás: *Zsebatlasz az 1918. évré. 46.*)

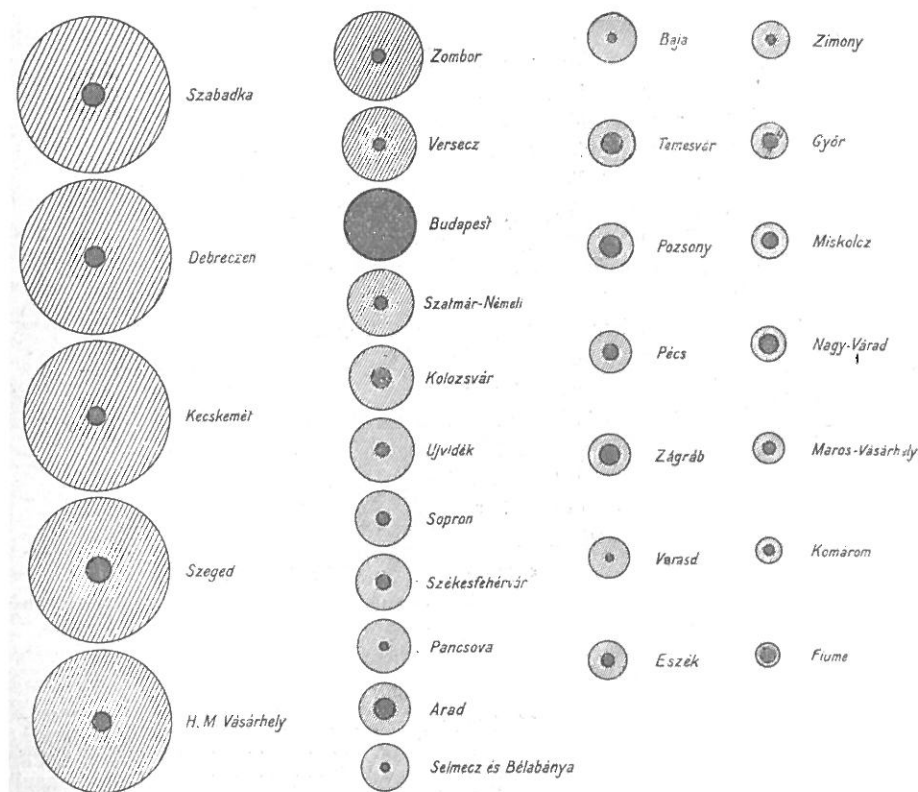
Újvidék ugyanolyan összekötő jellegű a maga 73%-os növekedésével, mint Debrecen a magasabb kategóriák között.

Nemcsak a városok népességszámának növekedésében alakultak ki alapvető különbségek, hanem a városok belső területi szerkezetében is (2. ábra). Milyen is volt akkor a magyar város, a magyar nagyváros? Erre egyértelmű általánosítással úgy felelhetünk, olyan, amilyenné a történeti fejlődés és a gyors, dualizmus kori modernizáció tette.

Magyarország – Nyugat-Európaéhoz képest – a dualizmus időszakának végére is Európa egyik nagyon gyéren lakott országa maradt mind a korabeli tudományos közfelfogásban, mind pedig a statisztikai elemzésekben.

Nemcsak az ország, de a legmagasabb korabeli városi kategória (törvényhatósági jogú város) is alacsony népsűrűséget jelentett a korabeli európai városokhoz képest. A törvényhatósági jogú városok 1910. évi területi, népességi és népsűrűségi adatait végigtekintve Bátky Zsigmond a következő, nem éppen általánosan ismert következtetést vonta le: „nyugat-európai mértékkel mérve nem is városok ezek, hanem szokatlan nagyságú faluk.”²¹

²¹ Bátky Zsigmond: *A magyar állam vármegyéinek és thj. városainak népszaporodása az utolsó 40 év alatt.* = *Zsebatlasz az 1918. évré. Bp. 1917. 42–48.*

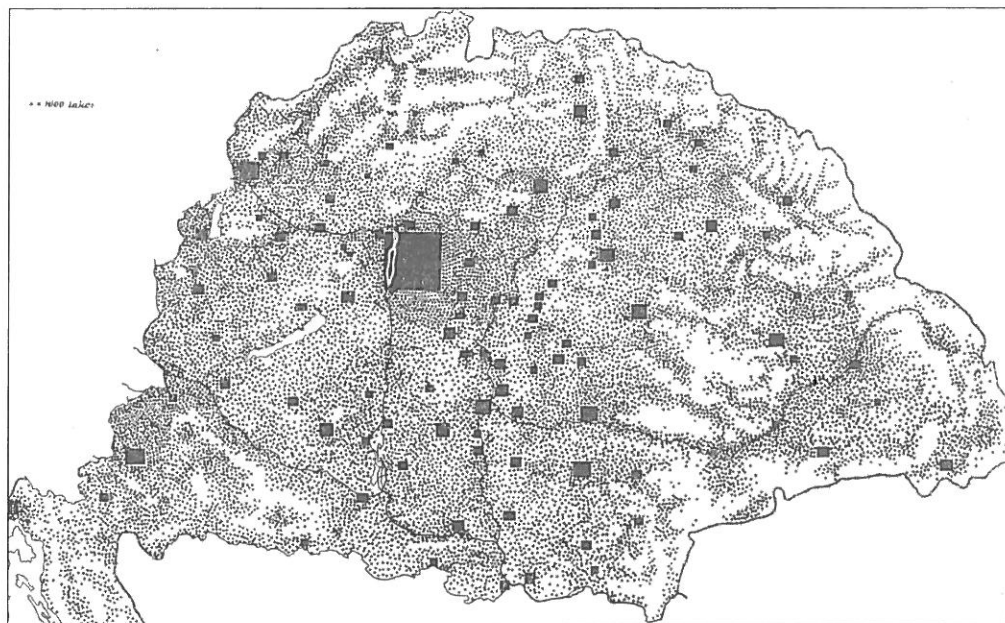


2. ábra. A törvényhatósági jogú városok területi nagysága (csíkozott körök) és lélekszáma (fekete körök, ez utóbbiak Budapestéhez viszonyítva) arányba állítva
(Forrás: Zsebatlasz 1917. 28–29.)

A törvényhatósági jogú városok együttes területe 7047 km², népességszámuk 2 336 672 fő volt, népsűrűségük csak 331,6 fő/km². Több európai országban nem a városok, hanem az ország népsűrűsége magasabb volt ennél.

A nagy területű, viszonylag népes, de valójában alacsony népsűrűségű városok kirívó példaként Szabadka szerepel a korabeli irodalomban: a város 974 km² területén, melyen 94 610 ember élt, területileg elfért volna a korabeli Budapest, Bécs, Berlin, Párizs, London (ezek együttesen 730,6 km² területűek voltak). Szabadka területileg nagyobb volt, mint öt német korabeli hercegség, s alig maradt el Esztergom megye területétől.

A korszak végén (1910) a korabeli magyar településállomány erősen tagolt volt. A különböző szempontok szerinti csoportosításokban a tagoltság eltérő szélsőségek között változott. Ha a legegyszerűbb tagoltságot (a települések lélekszámnagyságát) nézzük (3. ábra), akkor azt láthatjuk, hogy Budapest az ország legnagyobb lélekszámú települése, hozzá hasonlítható nagyságú város nem jött létre több a történelmi országterületen.



3. ábra. A települések területi eloszlása és nagysága, 1910
(Forrás: Prinz Gyula, é.n.)

A többi „nagyváros” részben „önmagában áll”, részben pedig létrejött egyfajta, értelmezhető és magyarázható hálózati rendszer. Pozsony–Budapest–Újvidék egyfajta Duna-tengelyt képez, de az ország valódi városodási tengelye nem a Duna, hanem a Tisza völgye.

A sokat emlegetett „vásárvonal” leginkább Erdély és az Alföld érintkezési vonalában jött létre, felnövelve a Szatmárnémeti–Nagyvárad–Arad–Temesvár vásárvonal-tengelyt.

A történelmi Erdély belső medencéjében egyfajta policentrikus városállomány és hálózat jött létre, Kolozsvár ugyan a legnagyobb lélekszámú várossá vált, de mellette Marosvásárhely a Székelyföld, Brassó és Nagyszeben a Szászföld meghatározó városi központjaként funkcionált.

Összegzés

A dualizmus időszaka mind a modernizációs folyamatok, mind pedig a magyar tudomány fejlődése szempontjából fontos és izgalmas korszak. A magyar városkutatás együtt fejlődött a korszak meghatározó tendenciájával.

A korszak szakirodalmának rövid, erősen szelektált áttekintése alapján azt állapíthatjuk meg, hogy a korszak szaktudományai és képviselői felismerték a folyamatok meghatározó tartalmát, viszonyítani tudták azokat a nemzetközi tendenciákhoz.

A folyamatok kifutása, „végeredménye” azt mutatja, hogy a kitüntetett közigazgatási, politikai, gazdaságpolitikai pozícióban lévő városok (Budapest, Zágráb, Fiume) gyorsan fejlődtek a korszakban, népességszámuk és „városi kapacitásuk” erőteljesen megnövekedett.

A törvényhatósági jogú városok között a dualista berendezkedés kialakításakor is hatalmas különbségek voltak, ezek a különbségek a korszak végére nem tűntek el, hanem erőteljesen differenciálódtak. Voltak városok, melyek élni tudtak a korszak lehetőségeivel, s voltak városok, melyek egy dinamikus korszakban mindössze stagnálásra voltak képesek.

Az általános nemzetközi, monarchiabeli, magyarországi, nagyregionális folyamatok mellett az egyes városok vezetésének a rátermettsége erőteljesen megjelent a városok versenyében. A sikeres polgármesterek (és városi élitek) várostörténeti fordulópontokat is végre tudtak hajtani.

Fundamentals of the Establishment and Development of Modern Hungarian Cities and their Analyses in the Hungarian Scientific Literature in the Era of Dualism

The era of dualism (1867-1918) was one of the most complex time periods in the common history of Austria and Hungary (Austro-Hungarian Monarchy) as well as in the history of nationalities living in the multiethnic Hungarian state at that time. In this era, political, economical, social, ethnic-nationalistic and other issues, furthermore processes of modernisation affecting almost all substructures of the above entities intertwined and created real turbulence.

All of these factors had a significant and synergetic role in the transformation of the settlement network, particularly the group and network of cities. Urbanisation, both in terms of the growing number of cities as well as the modernisation of the inner infrastructures of larger cities, appeared as a major focal point of these changes. Budapest, the capital city was the only city in the country which was considered to be a metropolis according to period standards in Europe, and which had a truly unique development process. By Hungarian standards, “large cities” were those which had a population of over 30,000 inhabitants (specified by law in 1848), yet obviously this was a more complex issue concerning social, economical and functional matters as well.

The rapid growth of urban population was one of the most influential social, economical, political and settlement processes. Between 1869 and 1910 the urban population almost doubled, while the number of people living in villages increased by 26% only. The population of larger cities grew the most intensively, and there were demographically stagnant cities as well.

The rapid, dominant, extensive development of Budapest at the era of dualism was a topic of diverse scientific literature at the time, covering its political, administrative, social and architectural aspects. In the 1890s, when the rural Hungarian elite acknowledged that Budapest had become comparable to Vienna and it was capable of further development on its own, comprehensive analyses began to focus on the development of larger rural cities as well (earlier studies in this field targeted individual cities only).

Essentially, the modern Hungarian science was born in the era of dualism. Related to the process of urbanisation, geography, sociology, city administration and other fields of science were developing in this time period, and their respective scientific journals were launched, too. Science, scientific literature and the development of cities mutually strengthened each other.