

Borbély Tamás

„Azt hittük egykor, hogy Győr csakugyan
komolyan veszi a sétálóhelyek megteremtését...”
Gyáralapítások és „zöldterületek”
Győrött a dualizmus időszakában

“We once thought that Győr was really serious about creating pedestrian spaces...”. Factory Foundations and ‘Green Spaces’ in Győr during the Dualist Era

The economic development of Győr during the Dualist era is a relatively well-researched chapter in the city’s history. The settlement of industry and the regulation of the rivers from the 1880s onwards, supported by the city government, determined the development of the city and its townscape for more than a century. These developments have been generally considered to be positive for contemporaries and ever since. In this study, I set out to nuance this picture and to show that, despite the best efforts of the city authorities, both the river regulations and the factory settlements were criticized. In particular, the lack of urban public parks has been critiqued by contemporaries, who regularly point to the need for green spaces in a rapidly growing and industrializing city. These criticisms are presented above all in the context of the City Park, which was the ‘victim’ of industrial development.

Győr dualizmus kori gazdasági fejlődése viszonylag részletesen feltárt fejezete a város történetének. Az 1880-as évektől zajló ipartelepítés, valamint a folyószabályozások a városvezetés támogatásával zajlottak, és több mint egy évszázadra meghatározták a város fejlődését, valamint a városképet. Ezek a folyamatok a kortársak, illetve az utókor számára is összességében kedvezően jelentek meg. Tanulmányunkban arra vállalkoztunk, hogy árnyaljuk ezt a képet, és rámutassunk: a városvezetés minden erőfeszítése ellenére, mind a folyószabályozásokat, mind pedig a gyártelepítéseket érték bírálatok. Elsősorban a városi közparkok hiányát nehezményezték a kortársak, rendszeresen rámutatva a zöldterületek kialakításának szükségességére egy rohamosan növekvő és iparosodó városban. A kritikákat mindenekelőtt az ipartelepítés „áldozatául” esett Városrét kapcsán mutatjuk be.

A város településföldrajzát meghatározó változások

A címben szereplő idézet a *Dunántúli Hírlap* 1894. július 29-i számában olvasható, és egy évek óta tartó vita egyik fejezetének tételmondataként jelent meg.¹ A győri közvélemény ekkor már egy évtizede foglalkozott azzal a felismeréssel, hogy a Győrt mindinkább meghatározó és fejlődését hosszú távon is biztosító ipar jelentős környezeti terhelést jelent a városnak – elsősorban a zöldterületek hozzáférhetősége szempontjából. A korszakban gyorsan növekvő lakosság ugyanis egyre nagyobb szükségét érezte közparkok, sétaterek létesítésének. A város viszont az ipartelepítést kezelte prioritásként, így a sétatérnek alkalmas területeket viszonylag könnyedén átengedte a letelepedő üzemek részére. Ez a folyamat nemcsak a győriek rekreációs lehetőségeit csökkentette, hanem a városfejlődés irányát is döntően befolyásolta.

A hosszú 19. század folyamán három olyan meghatározó folyamat zajlott Győrött, amelyek döntően befolyásolták a városképet, illetve a településföldrajzot. A 19. század első felében az ún. „bástyadöntés” tekinthetjük ilyennek, amelyet a folyószabályozások és a gyárépítések követtek, már jórészt a dualizmus évtizedeiben. Mindhárom említett folyamat összességében kedvező változásokat indukált: többek között új utcák és terek születtek, az árvízveszély mérséklődött, és jelentősen nőtt a város gazdasági súlya Magyarországon belül. Kétségtelen viszont, hogy már a kortársak is fogalmaztak meg kritikákat a munkálatokkal kapcsolatban. Miként adtak lehetőséget a nagy átalakítások például zöldterületek, sétaterek kialakítására? Netán éppen gátolták azok létrejöttét? A korszakban többek között a lakosság számának emelkedésével, a közegészségügy fejlődésével, a szabadidő növekedésével párhuzamosan megnőtt az igény a szépen kialakított közterületek, sétaterek látogatására. Mennyire érvényesült ez a szempont Győrött a jelentős városalakító folyamatok idején?

A század első évtizedeiben – tehát még a bőven a kiegyezést megelőzően – az ún. „bástyadöntés” formálta a várost, elsősorban a mai Belvárosra korlátozódó városmagot. A városképet meghatározó és a korábbi évszázadokban még jelentőséggel bíró erődtítmény a 18. század végére a város terjeszkedésének gátjává vált, miközben védelmi funkcióval már nem bírt, olyannyira, hogy 1783-ban az erődök sorából hivatalosan is törölték a várrendszert.² Az ipar és a kereskedelem

¹ *Dunántúli Hírlap* 1894. július 29. 2.

² Szávay 1896: 460; Sárý 2008: 11. A Rákóczi-szabadságharcot követően csökkent az ország belsejében fekvő várak korábbi jelentősége. Ennek tulajdonítható, hogy egyiket a másik után törölték a továbbra is fenntartani kívánt erősségek sorából. A győri várra – több más várral együtt – 1783-ban került a sor. Vö. [Gyalókai Mihály] 1924: 520.

fejlődését gátló végvár lebontásához a végső lökést az 1809. évi francia támadás adta meg. Az ostrom során oly mértékben sérült a városfal, hogy annak helyreállításával már nem volt érdemes foglalkozni.³ Így született meg a döntés a falak bontásáról.

A „bástyadöntés” 1820-ban vette kezdetét (igaz, 1817-től már folyamatban volt az árkok és a mocsarak feltöltése), és változó intenzitással ugyan, de 1851-ig zajlott. A falak ledöntésének folyamata korántsem volt példa nélküli. Többek között Bécs, illetve Pest városfalainak jelentős részét is hasonlóképpen számolták fel ebben az időszakban, de távolabbi perspektívából tekintve Európa-szerte számos példát találhatunk a települések terjeszkedését gátló korábbi városfalak megszüntetésére a 18. század vége és a 19. század közepe között.⁴ Győrött ennek keretében nem csupán a már funkció nélküli és jórészt romos falak felszámolására került sor, hanem a külső sáncok között meghúzódó „posványságoknak a betöltésére” is.⁵ A bástyadöntés folyamata, bár sok bosszúságot okozott a kortársaknak (az utcák kialakításának koncepciótlansága, megsüllyedő házak az újonnan feltöltött utcákban), napjainkig meghatározza a városképet: Győr belvárosa „kinyílt”, a régi belvárosi utcákat meghosszabbíthatták, új terek létesültek.

A „bástyadöntés” több évtizedes folyamata során napirendre került a zöldterületek kialakításának igénye is. Fruhmann Antal építész, aki 1829-ben lett a Nemzeti Rajziskola tanára, elkészítette a Promenada, vagyis a mai Radó sétány rendezési tervét. A Radó-sziget napjainkig a város egyik kedvelt sétaterére, kialakulása és közparkként történő kihasználása éppen a dualizmus időszakának egyik sikeres példája lesz.⁶ Igaz, mérete idővel nem bizonyult elégségesnek az egyre bővülő iparváros számára. A sziget rekreációs célú hasznosításának terve tehát a „bástyadöntés” időszakából származik, ám kialakításához végül a folyószabályozás járult hozzá döntő mértékben.

Az 1850-es évektől a városszépítés tárgykörében nemcsak az épített környezet, hanem a zöldterületek megóvása, még inkább bővítése is szerepelt. A városi értelmiség és polgárság jeles képviselői – többek között Ráth Károly, dr. Kovács Pál,

³ Sáy 2008: 11.

⁴ Pilkhoffer 2008: 68. Walter 2003: 184–185. Walter megállapítása szerint európai viszonylatban a városfalbontások legnagyobb hulláma az 1790 és 1825 közötti évekre tehető, és leginkább a barokk korabeli árkokat és bástyákat érintette. Német és francia területeken korábban, már a 18. században lezajlott ez a folyamat, míg kelet felé haladva későbbre tolódik az erősségek bontása. Közép-Európa a szerző szerint átmeneti területnek tűnik, ahol a falak felszámolása mintegy a városi növekedés feltételeként jelent meg.

⁵ Sáy 2008: 11; Borbíró–Valló 1956: 231.

⁶ Sisa 2014: 32.

Rómer Flóris, Xántus János – fogtak össze: 1859-ben társadalmi bizottság alakult a Sétatér (később Radó sétány) rendezésére, amely a lakosságtól gyűjtött támogatásból parkosította a szigetet. A Sétatér gondnoka a múzeumalapító Rómer Flóris lett. Ugyanekkor alakította ki a gróf Zichy Ottó vezette Honvéd Segélyező Egylet a Honvéd ligetet, ahol méltó emléket kívántak állítani a szabadságharcban elesetteknek.⁷ 1859 után már állandóan működött olyan szervezet (bizottsági, albizottsági formában), mely a közterületek, parkok gondozását, ápolását felvállalta. Az 1880-as években a tervezett nagyobb szabású építkezések, a vezetékes víz behozatala, az utcakövezések s más munkák miatt megnövekedett hatósági teendők felvetették egy kizárólag városépítési feladatokkal foglalkozó társadalmi szerv létrehozását. Így 1885-ben megalakult a Győrvárosi Szépítő Egylet Batthyány Lajos, Győr megye főispánjának elnökletével. Továbbra is kiemelt cél volt a Radó sétány rendezése és parkosítása, mely az 1880-as évtized közepére érte el kívánt formáját. Az egylet ezenkívül a város, illetve a környék fasorokkal és ültetvényekkel való szépítését, a rendezett és épített terek gondozását, valamint a köztisztaság előmozdítását tekintette fő céljának. Működésének megkezdése után saját kezelésébe vette a város parkjait és a karbantartásukhoz szükséges eszközöket. Saját költségén bevezettette a vizet a Sétatérre és a Honvéd ligetbe, s a lakosság kényelmére padokat helyezett el mindkét helyen.⁸

A város településföldrajzát döntően meghatározó fontos mozzanatok voltak a folyószabályozások a 19. század második felében, illetve a 20. század elején. Ezekben a munkákban Győr valamennyi folyója érintett volt. A szabályozási és árvízvédelmi munkálatok három részből álltak: 1. középvíz-szabályozás, 2. árvízvédelmi töltések építése, 3. belvizek levezetése.⁹ Győr legjelentékenyebb folyója a Mosoni-Duna, amely a korábbi évszázadok során – akárcsak a Rába – az erődítmény védelmében játszott szerepet. A szabályozás előtt a Duna árhullámai szabadon folytak medrében végig, ezért tekintélyes nagyságú meder alakult ki. Ez napjainkig nagyobbak tűnik, mint amit a folyó mai vízhozama kialakíthat.¹⁰

A szabályozás előtt a Mosoni-Duna árvizei gyakran pusztították Győrt és a környéket. A 19. század legnagyobb áradását az 1883. évi januári jegesár okozta, amely Révfalut és Szigetet is elöntötte. A két akkor még önálló település lakói Győr belvárosába menekültek, házaiknak nagy része elpusztult, illetve megrongálódott. Ugyanakkor a pusztító árvíz meggyorsította a folyószabályozási munkák megkezdését.¹¹

⁷ Sály 2008: 14.

⁸ Sály 2008: 14–15.

⁹ Göcsei 1997: 11.

¹⁰ Göcsei 1997: 12.

¹¹ Dóka 1979: 92.

Az árvíz természetesen sürgetőbbé tette a Duna szabályozását, amire 1886 és 1894 között került sor. 1907-ben megépítették továbbá a rajkai zsilipet, amelynek segítségével az árvíz teljesen kirekeszthető volt a Mosoni-Dunáról. Ez azonban csak a víz természetes folyásirányából érkező árvizekre vonatkozott. Győrött és Győrtől lefelé részben a Rába áradásai, részben a Duna visszaduzzasztó hatása következtében árvízveszély keletkezhetett. Éppen ezért a Mosoni-Duna alsó szakaszán, a győri oldalon Vénektől Mecsérig, a szigetközi oldalon a torkolattól Dunaszentpálíig árvízvédelmi töltéseket építettek. A szabályozáshoz tartozó munka volt az Ipar-csatorna megépítése is, ami már az ipartelepítéshez is kapcsolódott. Az első világháború előtt, 1913-ban kezdték meg az Ágyúgyár építését, amely az Osztrák–Magyar Monarchia egyik legmodernebb üzeme lett.¹² Az itt készült hadfelszerelési cikkek vízi úton szerették volna szállítani, ezért kezdték el a 2,3 kilométer hosszú, 8–11 méter mély Ipar-csatorna építését, ami végül csak 1924-ben készült el, és hajózási célokra soha nem használták.¹³

A város másik nagy folyója a Rába, amelynek szabályozása még nagyobb léptékű munkálatokat igényelt.¹⁴ Az 1886-ban elkezdett munkát 1893-ban fejezték be. Győr és Sárvár között 80 átvágás segítségével 48 kilométerrel rövidítették meg a folyó futását. A Rábának –kanyarulatait levágva – Győr és Rábapatona között új medret ástak. A folyó korábbi medre tehát holt mederré, azaz mesterséges morotvává alakult.¹⁵

A város harmadik folyója a Rábca, mely felveszi a Hansági-főcsatornát, és Győrnél ömlik a Mosoni-Dunába. A szabályozás előtt a Rábába ömlött, ám 1907-ben új medret létesítettek, így ma a Rába torkolatától mintegy 400 méterre nyugatra, önállóan ömlik a Mosoni-Dunába. A Rábca szabályozásának köszönhető a városképet leginkább átalakító változás, mégpedig az, hogy az addig földrajzilag valóban szigetként létező Győrsziget szárazföldi összeköttetésbe került a várossal. Az 1905-től közigazgatásilag Győrhöz csatolt település immár földrajzilag is összekapcsolódott a várossal.

¹² Krámlai 2010: 1014. Az ágyúgyár jelentőségéhez: „A Magyar Ágyúgyár Rt. felállítása mind Magyarország, mind pedig Győr szempontjából igen jelentős lépés volt. Győr városa a település keleti határában, a Budapest–Bécs vasútvonal mellett 20 katasztrális hold területet ingyen bocsátott a gyár rendelkezésére, emellett vállalta, hogy a gyártelephez utat, csatornát, gáz- és vízvezetékét épít. A gyár számára szükséges iparvágány kiépítése pedig államköltségen történt. A 22 épületből álló gyáregyüttes, melynek legnagyobb épülete a 120x90 méteres műhely volt, a három évre tervezett építési határidő előtt teljesen kiépült. A gyár munkáslétszáma 1917-ben megközelítette az 5000 főt”.

¹³ Göcsei 1997: 13.

¹⁴ A Rába szabályozásához lásd bővebben pl. Dóka 1979; Simonkay 2014.

¹⁵ Göcsei 1997: 14.

A kortársak számos kritikát megfogalmaztak a folyószabályozásokkal szemben, legfőképpen a várost elcsúfító töltések sorát, valamint a jelentősnek ítélt fapusztítást bírálták, de például gazdasági szempontból a győri hidak feltöltését biztosító többletköltségeket is nehezményezték.¹⁶ A *Nemzet* című lap tárcájában például azért kárhoztatták a Rába-szabályozást, mert annak volt köszönhető, hogy „agyontöltéseznek bennünket”.¹⁷ Máskor egy hosszú véleménycikkben azt fogalmazta meg a nevét fel nem vállaló szerző, hogy a győriek abban reménykedtek, hogy „az árvédelmi munkálatok úgy czéloztatnak foganatosíttatni, hogy azok Győrt nem csak árvédelmi, hanem egyéb tekintetben is emelni fogják”.¹⁸ Ezzel szemben a munkálatok a Rába árterében fekvő, a korszakban kedvelt Práter pusztulását idézték elő: a ligetes területen az ígéretek ellenére eltűntek a fák, és nem csupán a fakivágások miatt. A földmunkák során meglazított talaj számos fa pusztulását idézte elő. A város és a Rábaszabályozó Társulat ellentétére utal, hogy a folyó árterében a várossal előzetesen egyeztetett határon túl is végeztek földmunkákat, a szerző szerint a szükségesnél is több fa pusztítását előidézve ezzel. A város eredménytelenül tiltakozott, a szerző gúnyos megjegyzése szerint ugyanis „*nagy hatalom volt a szabályozás*”.¹⁹ Nem csodálkozhatunk, ha a cikk Jeruzsálem pusztulásához hasonlította a Práterét.

Minden bírálat és nehézség ellenére sem állíthatjuk azonban, hogy a város összességében nem tekintette előnyösnek a folyószabályozást. Ahogy Simonkay Márton is hangsúlyozza, az árvízvédelem megkerülhetetlen szempontja mellett a győriek a kormánybiztostól ajándékba kapták régóta vágyott sétatér-szigetük bővítését, amely Radó Kálmán nevét viseli. Itt, az újonnan feltöltött felső részen található Rába-szabályozási emlékkő is felidézi a munkálatok emlékét.²⁰

A harmadik folyamat, amely döntően befolyásolta a városképet és a településföldrajzot, a nagy léptékű *ipartelepítés* volt. Ez elsősorban nem földrajzi átalakítást jelentett, ám a város terjeszkedésének lehetséges irányait meghatározta a későbbiekben. Győrről konszenzus van azt illetően, hogy a dualizmus időszakában zajlott ipartelepítés kedvező fejlemény volt a város számára, az akkor a városba települt vállalatok közül nem egy napjainkig üzemel, a létesülő gyárak és a betelepülő tőke hozzájárult a város gyarapodásához, és nem utolsósorban kiemelhetjük azt is, hogy az akkor ide érkező üzemekben meghonosodott és elterjedt az a

¹⁶ Simonkay 2014: 352–353.

¹⁷ *Nemzet*, 1886. december 12. 3.

¹⁸ *Győri Híradó*, 1886. október 24. 1.

¹⁹ *Győri Híradó*, 1886. október 24. 1.

²⁰ Simonkay 2014: 350.

munkavállalói kultúra és mentalitás, mely szintén hozzájárult a város hosszú távú fejlődéséhez.²¹

Győr a 19. század végétől támogatta a gyáripár letelepedését. A gyárak alapításának legfontosabb előfeltételei eleve adottak voltak, a hiányzókat pedig fokozatosan teremtették meg.²² A város lakossága gyors ütemben növekedett.²³ A földrajzi tényezők közismerten kedvezőek, elég arra utalni, hogy Győr az Osztrák–Magyar Monarchia két fővárosa és egyben legnépesebb települése, Bécs és Budapest között félúton helyezkedett el, és nem elhanyagolható, hogy Pozsony még az előbbieknél is közelebb feküdt a kisalföldi városhoz. Nem véletlen, hogy Győr a 19. század végére vasúti csomóponttá vált. A Győrt meghatározó folyók szintén segítették a gyártelepítést, a kazánok táplálásához, illetve egyéb gyártási folyamatokhoz több üzem is használta a Duna, a Rába és a Rábca vizét.²⁴ Ezek mellett olyan tényezőkre is utalhatunk, mint például, hogy a városban – Budapest mellett – másodikként létesült modern vízvezetékrendszer, 1884-ben. A gyárak letelepedését megkönnyítette továbbá a bankok, pénzintézetek, egészségügyi, oktatási és igazgatási intézmények jelenléte.²⁵

Az ipartelepítés kapcsán az 1884-es alapítású szeszgyár esetében láthatunk léptékváltást. Ez volt ugyanis az első igazi nagyüzem, melynél már a kezdetektől 100 főt meghaladó munkáslétszámot találunk. Ezt a léptékváltást folytatta, illetve bőven túl is szárnyalta egy évtizeddel később a Magyar Waggon- és Gépgyár (1896), ahol 1900-ban például már az 1500 főt is meghaladta a munkáslétszám. Mögötte, második helyen ekkor még továbbra is a szeszgyár állt.²⁶ A két nagyüzem között szoros személyi-tulajdonosi kapcsolatok is fennálltak, ami hozzájárult ahhoz, hogy egymás szomszédságában telepedtek le – idővel egy városrésznyi területet foglalva el. Ahogy a téma elismert kutatója, Honvári János leszögezi: „ez a két gyár jelentette az igazi, gépi tömegtermelésen alapuló nagyipar kezdetét Győrött, amelyek országhatárokon túlnyúló jelentőségre és ismertségre tettek szert”.²⁷

²¹ Vö. Szakál 2002; Honvári 2021.

²² Honvári 2021: 53.

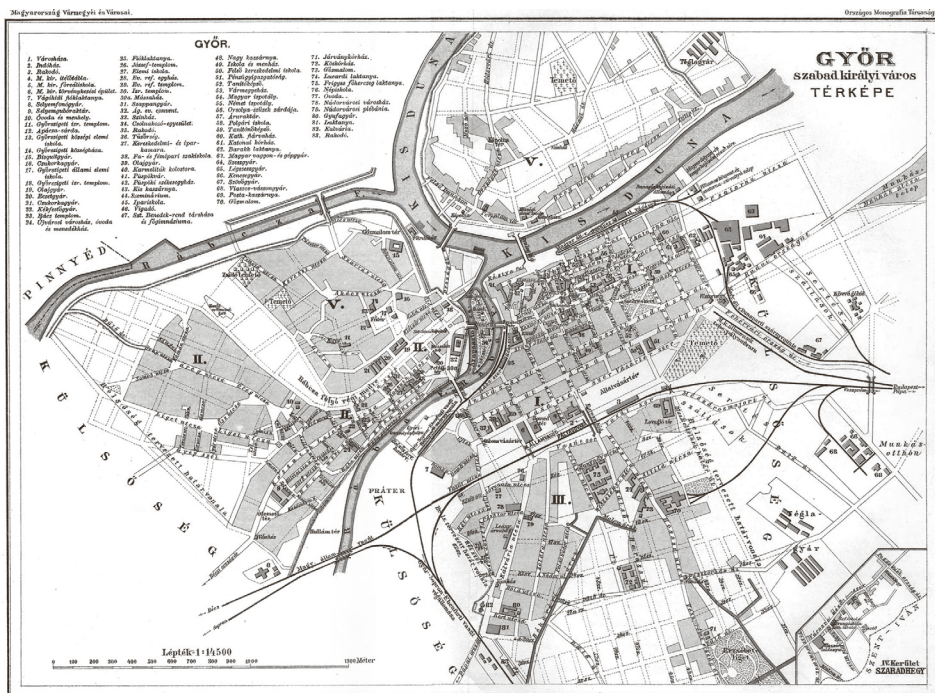
²³ Honvári 2021: 54.

²⁴ Honvári 2021. 54–55.

²⁵ Honvári 2021: 61–63.

²⁶ 1900-ban Győrött 23 olyan gyár működött, ahol 20-nál több alkalmazottat foglalkoztattak. A vagongyár (1556 fő) után a szeszgyár a második legnagyobb gyár ebből a szempontból (264 fő).

²⁷ Honvári 2021: 92.



1. ábra. Győr térképe (1910) Kiemelt számokkal jelölve a dolgozatban szereplő fontosabb közparkok és zöldterületek: 1. Radó-sziget. 2. Szedreskert. 3. A szeszgyár és a vagongyár épületei. (A Városrétet már nem is jelöli a térkép!) 4. Erzsébet-liget. A térkép forrása: Borovszky Samu (szerk.): *Győr vármegye*. Budapest, 1910.

A két nagy gyár letelepedése – bár a kortársak talán ezzel még nem számoltak – végül a város fejlődésének irányait is megszabta. A Szeszgyárat megelőzően az egyes üzemek elhelyezkedését illetően még nem találunk egységes koncepciót. A korábbi üzemek jóval kisebbek voltak, így akár a Belvárosban is megfértek (mint például a Stádel-féle gépgyár), de többségük az 1905-ig önálló Győrszigetben, az akkor még az Újvárost és Győrszigetet elválasztó Rábca folyó partján rendezkedett be.²⁸ Kétségtelenül kellemetlen volt az ilyen kisméretű üzemek szomszédságában is élni, de ezek még korántsem voltak egész városrészeket elfoglaló gyáróriások.

Idővel egy kiforrott, egységes koncepció és előrelátás jegyében a városvezetés a város keleti részébe igyekezett telepíteni a szaporodó nagyüzemeket. Itt vásároltak nagy összefüggő területeket azzal a céllal, hogy a lakosságot leg-

²⁸ Honvári 2021: 50.

kisebb mértékben zavarva lehessen gyárak és munkástelepek számára építési telket biztosítani.²⁹ A koncepció tehát kedvezően hatott abból a szempontból, hogy eltávolította az üzemeket a hagyományos győri lakóövezetektől (a korábbi üzemek persze továbbra is maradtak, elsősorban Győrszigetben), ám idővel ez az ipartelepítési politika a város keleti terjeszkedésének lehetőségét is elvágta, ráadásul a zöldterületekhez való hozzáférést szintén leszűkítette. Utóbbi viszont a kortársak számára – egy fokozatosan bővülő és iparosodó városban – egyre nagyobb jelentőséggel bírt.

Győr és a zöldterületek a dualizmus évtizedeiben

Amint utaltunk rá, mindhárom, településföldrajzot befolyásoló folyamat döntő hatással volt a városképre. Jeleztük, hogy ezekkel szemben már a kortársak is foglalmaztak meg kritikát. Gyakran elhangzó bírálat volt, napjainkban mégis kevés szó esik róla, hogy a nagy átalakítások és a dinamikus fejlődés közepette a zöldterületek kialakítása háttérbe szorult. Márpedig a kortársak a közparkok létrehozásának a korszakban mind nagyobb szükségét érezték: a kiegyezést követően a hazai közparkok jelentős fejlődésen mentek keresztül. A városi, illetve emberi környezet rendezésére irányuló fokozott törekvések jóvoltából a városlakók mentalitása is változott. A 19. század elején elkezdődő városszépítési mozgalom a századfordulón érte el csúcspontját, ez a mozgalom pedig immár a zöld környezet ápolását, gondozását is felvállalta.³⁰ Budapest olyan közparkjai és sétányai, mint a Margit-sziget vagy a Városliget a kiegyezést követő két évtizedben épültek ki, inspirációt nyújtva a vidéki, többek között győri parkosításoknak. Nem véletlen, hogy a Radósziget mintájaként és így elnevezéseként is gyakran megjelent a „győri Margit-sziget” kifejezés.

Győrött a városmag szempontjából három terület jöhetett szóba, ahol közpark, sétatér, promenád létesítésére egyáltalán lehetőség nyílt. A 19. század második felében a lakosság túlnyomó többsége még a mai Belvárosban, illetve Újvárosban élt.³¹ Sziget és Révfa ekkor még különálló települések voltak, ám kétségtelen, hogy a földrajzi közelség és az oda létesülő kisebb üzemek, a munkaerő mozgása „szimbiózisba” hozta őket Győrrel. Szabadhegy, részben pedig Nádorváros a köz-

²⁹ Honvári 2021: 65.

³⁰ Sisa 2014: 29; Csepely-Knorr 2016: 7.

³¹ Az 1910. évi népszámlálás eredményei szerint a Belváros, Újváros és az ekkor már Győrhöz tartozó Győrsziget területén koncentrálódott a város lakosságának kétharmada. Csik 2011: 68.

ponttól távolabb fekvő, Szabadhegy esetében jórészt falusias jellegű településrészek voltak, ahol a lakosság mindössze 20 százaléka összpontosult.

A lakosság növekedése is szükségessé tette a zöldterületek kialakítását. A bányadöntés és a Rába-szabályozás kedvező eredménye a Radó-sziget és a rajta kialakított, folyamatosan „csinosított” sétány volt, mely 1886-ra nyerte el végleges formáját. Ám ahogyan utaltunk rá, ez a század végére már szűkösnek bizonyult. A többi zöldterület – melyek a városközpontból sétával is megközelíthetők voltak, mint például a Szedreskert, később a Honvéd liget – elhanyagolt állapotban voltak. Ráadásul ezek mérete elmaradt még a Radó sétány mögött is, így legfeljebb csak rövid sétákra nyújtottak lehetőséget. Adódhattak volna a folyók árterei is, melyek azonban rendezetlenek vagy a folyószabályozásoknak köszönhetően éppen „munkaterületek” voltak. A Práter esetében olvashattuk is, hogy a szabályozás a kortársak szerint a ligetes terület pusztulását idézte elő.

A városközponthoz közel fekvő területként a Városrét adódott, ahol nagy területen jelentős népesség számára nyílhatott volna lehetőség sétára, kirándulásra – mai szóval élve rekreációs tevékenységre. Rómer Flóris – aki szíven viselte a város parkosítását – már 1858-ban felvetette a terület nagyobb léptékű zöldterületté alakításának ötletét a Győri Közlönyben megjelent A „Fűvészkert és bájliget eszméje” címet viselő, kétrészes cikkében.³² A bencés főgimnáziumi tanár írásában egy oktatási célra is igénybe vehető fűvészkert létesítése mellett érvelt a Városréten, amelyet természetesen a városból „kiszabaduló” ember pihenésre, felfrissülésre, sétára is kihasználhat. Még Győr elmaradottságát is felveti:

„nézzünk más, Győrnél kisebb városokat, mindeniknek van sétája: amit a természet elhanyagolt, azt az emberek esze és szorgalma pótolta. És nekünk? Igaz nekünk is van sétánk – de elég nagy-e ilyen város közönségéhez; elég díszes-e ilyen rangú városhoz? – nyújt e valami nyugpontot annak, ki a szabadba azért megy, hogy mozogjon és a természet bájain andaloghasson? Ott az örökös zaj és az örökös por”.³³

A tudós tanár felvetése ellenére a terület fejlesztését nem vállalta fel a város, és a Radó sétány szépítését szorgalmazó bizottmányhoz hasonló szerveződés sem alakult. Az elhanyagoltság az 1870-es években vált állandó kritika tárgyává. Fontos hangsúlyozni, hogy a Radó sétány kialakítása is ekkor zajlott. 1872-ben például úgy került a sajtóba a Városrét, mint a kolera terjedésének kedvező hely, ahol

³² Győri Közlöny, 1858. május 6. 1.

³³ Győri Közlöny, 1868. május 6. 1.

űrülék-lerakóhely található. Több cikk foglalkozott a terület kihasználatlanságával, ezért sokan potenciális sétatérként, parkként tekintettek rá.³⁴

1874-ben látott napvilágot a terület fejlesztésének egy nagyobb visszhangot kiváltó terve. A dr. Kovács Pál nevéhez fűzhető „A városrét alázatos folyamodása a városi közgyűléshez” című írás arra kívánta felhívni a figyelmet, hogy a területet a város mostohagyermekének tekinti. A megszemélyesített Városrét nevében megfogalmazott, verses „kérvény” szerint „Liget lehetnék én csalogány tanyája / melynek Örülne Győr mindegyik polgára. / Árnyas berek lenne kebelem, amelyre / Szegényt és boldogat szívesen ölelné”.³⁵ 1877-ben a város jelentős fásítást folytatott, melyből a Városrét is profitált. 1883-ban pedig a közgyűlésben is felmerült egy városi park létesítésének terve. A Győri Közlöny hasábjain a Városrétet pártolók ismét elővették Rómer Flóris ekkor már több mint 20 éves tervét, amelyet érdemesnek tartottak „leporolni”, hogy a területen végre egy régóta vágyott közpark létesüljön.³⁶

Bár a Radó-szigethez hasonló sétatér létesítése elmaradt, a Városrétre azonban így is kiaknázatlan területként tekintettek, és még ha kialakítása, rendezettsége el is maradt az igényelt, 19. században népszerű közparkokétól, sokan keresték fel a pihenni vágyók közül. A leírások utalnak rá, hogy sporteseményeket is rendeztek itt, és a kirándulók rendszeresen látogatták.

Az 1880-as évek közepétől a parkkal kapcsolatos tervek helyét immár a gyáripár telepítésének igénye vette át. A város gyáripárjának fejlődése és a zöldterületek kialakításának igénye között feszülő ellentét az 1880-as és 1890-es években vált kitapinthatóvá. Ahogyan kitértünk rá, eddig az évtizedig csak kisebb üzemek létesültek a városban, azok is rendszertelenebbül, kisebb telkeken, házhelyeken. Ezek a város képét összességében alig módosították, a hozzájuk kapcsolódó épületek pedig – ha nem is tökéletesen, de – beilleszkedtek a korabeli városképbe.

A léptékváltás, mint jeleztük, a szeszgyár megalapításával történt meg. Ez volt az első olyan üzem, mely nagyobb területet hasított ki a városból. A telephely kiválasztásánál két fontos szempont jött számításba: a Mosoni-Duna révén közel legyen az ipari víz, és elérhető távolságban a vasút. A kiválasztott telek mögött egészen a Dunáig még szabad térségként terült el a Városrét, a szeszgyári telekkel

³⁴ Győri Közlöny, 1872. november 10. 412; Győri Közlöny, 1872. március 31. 128.

³⁵ Győri Figyelő, 1874. november 4. 4. Feltételezhetjük, hogy dr. Kovács Pál mellett a városszépítést szorgalmazó bizottságokban szerepet vállalók állhattak a cikk mögött. Igaz, a korábban aktív tagok közül többen, például Rómer Flóris, Xántus János ekkor már nem Győrben éltek.

³⁶ Győri Közlöny, 1877. március 1. 1.

szemben pedig a városi mintakert feküdt, így mindkét irányban adott volt a lehetőség a további terjeszkedéshez.³⁷

A szeszgyár létesítésének első terveitől kezdve találunk kritikákat a lehetséges helyszín kijelölése kapcsán. Az 1884. évi alakuló közgyűlés előtt például megjegyzik, hogy a tervezett terület nem tűnik alkalmasnak, nem ott kéne megépíteni az üzemet: „ez azonban öreg hiba lenne. Legjobb lenne az a hely, amelyet mi már említettünk, a pápai és a magyar államvasút közti tér, Szabadhegy felé”.³⁸ Az üzem területe azonban nem a városközponttól délnyugati irányban elhelyezkedő Pápai út lett, hanem a Budai út, amiben tehát a Mosoni-Duna és a vasút közelsége játszott szerepet.

Az üzem terjeszkedésére nem sokat kellett várni. A környező telkeket már az alapításkor biztosították a részvényesek saját maguknak, majd még 1884-ben meg is vásárolták a Sina-telket határoló városi mintakertet, illetve 12 év időtartamra bérbe vették a szeszgyári telkek mögött a Duna felé eső Városrétet. Ezt a területet elsősorban a hízómarhák szükségleteinek kielégítésére jelölték ki.³⁹ Az üzem létesítése, majd bővítése miatt a vasút és a Mosoni-Duna közötti terület lényegében el lett zárva a városi polgárok elől. Nemcsak a séta és kirándulás esélye lehetetlenült így el, hanem lényegében a város nyugati irányú terjeszkedésének lehetősége is. A területet ekkor már egyértelműen az ipar számára tartották fenn.

Az üzem indulását követően a bírálatok sokasodtak, sőt immár a környezetre gyakorolt negatív hatás is rendre napirendre került. A Városrét területén azt is hátránnyként értékelték, hogy a szesziparhoz tartozó jelentős állatállomány (elsősorban 2000 szarvasmarha) elhelyezése ezen a területen történt, tovább terhelve a területet és a környezetét. A kialakult helyzetet a korabeli sajtóban csak egy újabb „trágya-parfümként” jellemezték, ami tovább nehezíti a nem olyan nagy távolságban élő belvárosiak életét. A Városrét sorsa tehát megpecsételődött, és bár kitapintható volt a társadalmi feszültség – elég csak a sajtóban megjelenő írásokra gondolni –, a városi közgyűlés mégis egyöntetűen támogatta a gyár letelepedését, majd bővítését. Fontos ehhez hozzátenni, hogy a szeszgyár részvényeseinek jelentős része egyben a közgyűlés tagja is volt.

Néhány évvel később az 1891-ben megalakult Győri Liget Részvénytársaság vállalta fel a zöldterületek kialakításának feladatát. A társaság alapszabálya rögzíti, mit szeretnének elérni a társulás révén:

„Egy közhelyet teremteni hol apraja, nagyja úzheti multságait, hol a lapda, korcsolya s egyéb szabad sportnemektől elkezdve a sétáig, mindenki megtalálja

³⁷ Honvári 1995: 28.

³⁸ *Győri Közlöny*, 1884. május 11. 3.

³⁹ Honvári 1995: 27–28.

az egészséget fenntartó elemeket, hol fesztelenül érintkezik egész éven át Győr összes értelmisége, hol a munkában elfáradt test – egészséges mozgás után, a kerti helyiség árnyas lombjai alatt frissítők magához vétele mellett pihenhet is, hol a társas érintkezés, fűszerezve egy kis nemzeti – s reméljük nemsokára katonazenével, a kedélyt is felvillanyozza, hol nyáron és télen fényűzés és minden költekezés nélkül gyakori táncestélyeken a tánc kedvelői is megtalálják mulatságukat, hol kevés költséggel alkalom kínálkozik kisebb zeneestélyek tartására is.”⁴⁰

A Győri Liget Részvénytársaság meglehetősen kritikusan foglalt állást Győr helyzetével kapcsolatban, és nehezményezte mindazt, amit korábban több sajtócikk is, tudniillik, hogy a város méretéhez és az országban betöltött pozíciójához képest nem kínál megfelelő területet szabadidős tevékenységekre. Bár a társaság elsősorban immár a Szedreskertben, majd az Erzsébet-ligetben látott „potenciált”, azért megemlíti, hogy talán a Városréten is maradt annyi terület, melyből lehasítható még a „a lapdázó gyermekek számára”. Némi gúnyos áthallással megjegyzik – vélhetően utalva a szeszgyárral kötött bérleti szerződésre –, hogy „talán csak nem akarja valaki azt állítani, hogy ily magasabb célnál az eleső pár száz forint haszonbér figyelembe jöhet”.⁴¹

Létezett tehát már egy civil szerveződés, mely némi kritikával tekintett a zöldterületeket beáldozó iparosítási politikára, és továbbra is szorgalmazta egy új Városliget kialakítását. Hasonlóan határozott, sőt talán radikálisabb álláspontot képviselt a szervezet tagja, Bánóczy Gyula, a város később, 1895-ben megválasztott tiszti főorvosa, aki 1893-ban publikálta „Ifjúsági játékok és játszóterek” címet viselő munkáját. Ebben a Városrét legalább egy részének ifjúsági játszótérre történő átalakítását indítványozta, hivatkozva többek között Rómer Flóris több mint három évtizeddel korábbi terveire. Bánóczy nem titkolta reményeit a szeszgyár mielőbbi távozását illetően, mert szerint az nem tűrhető tovább a Városréten:

„föltételezem azt, hogy a szeszgyár hamuzsír-főzőtelepe arra az időre, mire az átalakítás létrejön, elpusztul onnan. Hisz oly antihygienikus intézmény ez, az egész városra oly nyomasztólag nehezedik az onnan kiáradó infernalis bűz, hogy sokáig nem tűrhető. Remélni lehet, hogy néhány év alatt a jogosan fölzúduló közvélemény a hamuzsír-gyártás megszüntetését fogja követelni, vagy legalább tuda-

⁴⁰ A győri Liget-Részvénytársaság alapszabályai, 1891. 12.

⁴¹ A győri Liget-Részvénytársaság alapszabályai, 1891. 12. Érdekes, hogy a társaság névsorát szemlélve a város politikai és gazdasági elitjének számos tagját megtaláljuk (pl. Zechmeister Károly polgármester, Meller Ignác olajgyáros, Meiszner Ernő mérnök stb.), akik meghatározták többek között az ipartelepítés irányát is. Ez jelzi, hogy a zöldterületek kialakításában teljes mértékben konszenzus uralkodott, legfeljebb annak helyét illetően alakulhattak ki ellentétek.

tára jó annak, hogy jogában áll szag- és füstemésztő készülékek beállítását követelni, melyek, ha a szag teljes elnyomása technikailag kivihető nem volna is, eltűrhető minimumra redukálják azt”.⁴²

Bánóczy álláspontját és tervét ezekben az években több helyen kifejtette. Szóhasználatából és problémafelvetéséből ítélve feltételezhetően ugyancsak Bánóczy, „egy győri polgár” nevében 1894-ben még jelentősebb kritikát fogalmazott meg mind az ipartelepítéssel, mind a folyószabályozással szemben. Véleménye akár napjainkban is releváns lehetne. Az írás a *Győri Hírlap* hasábjain „Erdőt Győrvárosnak” címmel jelent meg. Bírálta a Rába-szabályozást, mely az árvízvédelmi munkák során lényegében elpusztította a győri és környékbeli ártéri erdők többségét, és mint írja: „azt hiszem, hogy nem szükséges ennek káros befolyását a légkörre külön is hangsúlyoznom, mert ezt úgyis tudja mindenki”. A szerző aztán további kritikákat fogalmaz meg: „majdnem ugyanazon időben, a mikor a rába-szabályozási [sic!] és Győrváros árvédelmi munkálatai közben erdőink elpusztultak, létesült a szeszgyár, mely azóta még ipari üzemét hamuzsír gyártással kibővítette. Az itt kifejlődő bűzös füst nyári időben kiállhatatlanná teszi a légkört, minek megszüntetésére már többször történtek lépések, de sikertelenül”.⁴³ Fontos megjegyezni, hogy kiemeli azt az ellentétet, amely az iparosítás és a – mai szóval élve – környezetvédelem között feszül. Ennek megoldására adódna szerinte a Városrét átalakítása, mely véderdőként szolgálhatna a lakóövezet és a gyártelepek között:

„Sokat gondolkoztak azon, hogy miképpen lehetne Győrvárosának minden oldalról megfertőzött légkörét megtisztítani úgy, hogy az itt említett ipartelepeket el ne veszítsük. Egyik eszme a másikat érte, de egyik sem felelt meg azon kettős célnak, hogy a légkör megtisztuljon, de az ipartelepek is megmaradjanak. Nézetem szerint a segítség csak egy lehet s ez az, hogy a város belterületét befásítás, illetve erdők létesítése által elzárjuk a kellemetlen szagú ipartelepektől. Ez a művelet természetesen csak ott lehetséges, a hol erre alkalmas tér és talaj van. Ilyennek kínálkozik a város közelében levő városrét, mely valamikor a leglátogatottabb sétahelye volt a győri közönségnek; s legalkalmasabb játszóhelye az ifjúságnak és gyermekeknek, akik itt árnyékos fák alatt találtak üdülést”.⁴⁴

⁴² Bánóczy 1893: 21. Bánóczy Gyula iskolaorvos, egészségтанanár. 1888-tól a Győri Magyar Királyi Állami Főreáliskola, 1908-tól pedig a Győri Magyar Királyi Állami Felsőbb Leányiskola iskolaorvosa. A közegészségügy helyzetéről, a gyermekek egészségügyi állapotáról, annak javításáról, a játszóterekről és a szabadban töltött játék fontosságáról publikált munkákat. Vö. Bánóczy 1889.

⁴³ *Győri Hírlap*, 1894. augusztus 10. 2.

⁴⁴ *Győri Hírlap*, 1894. augusztus 10. 2.

1896-ban a vagongyár létesítése immár véglegessé tette, hogy a Városrétre mint „városligetre” – amire a millennium jegyében országszerte megnőtt az igény – „nem lehet számítani”. A vagongyár ellen is fogalmazódtak meg kritikák, ám létesítését meggátolni nem lehetett, ez komolyan nem is vetődött fel. Az ipartelepítés jelentőségét felismerő és azt támogató városvezetés részéről nyomós érvként merült fel, hogy Győr fejlődését az ipar biztosítja, így az minden esetben prioritást élvez, hiszen – mint írták – zöldterületet akárhol ki lehet alakítani. Éppen ezért a gyárak letelepülését különféle támogatásokkal is biztosítani kívánták, mivel nagy volt a verseny a városok között.

A kortársak a vagongyárral kapcsolatos viták esetében azt is felismerték, hogy nemcsak a zöldterületek sorsát határozzák meg több évtizedes időtávlatban, hanem az újabb és újabb üzemek telepítése a város terjeszkedésének irányát is befolyásolta. Az üzemek szomszédságában a 20. század első két évtizedében létrejött Gyárváros, ami elsősorban a munkások számára biztosított lakhatást. A város további terjeszkedése ezután déli irányba folytatódhatott. A Mosoni-Duna mentén „elzárt” zöldterületek kárpótlásaként alakították ki 1898-ban az Erzsébet-ligetet. Ennek létesítésekor meg is fogalmazták, hogy „köztudomású, hogy városunk csakis Nádorváros felé fejleszthető”.⁴⁵ Az Erzsébet-liget mint győri „Városliget” jött létre, korszerűnek számító kerékpáros parkkal. Nem állítható tehát, hogy Győr lesöpörte volna az asztalról a zöldterületekre vonatkozó igényeket. Sőt, 1896-tól tanácsai kezelésbe kerültek a város parkjai, terei, s most már hatósági feladatként folyt a városszépítés. Számos kisebb közpark is ekkor újult meg vagy rendeződött: a század végén került rendezésre a Petőfi tér, az új városháza előtti park, majd a századforduló után jött létre a Batthyány park és az egykori vásártérből a Bisinger sétány. Smetana József oroszvári főkertész művészi igényű terve alapján alakították ki a Honvéd ligetet.⁴⁶ Tény azonban, hogy az ipartelepítés prioritásként való kezelése miatt az évtizedek óta vágyott, nagyobb kiterjedésű közparkként az Erzsébet-liget létesült, a Belvárostól távolabb, déli irányban.

Az utolsó próbálkozás a Városrét „kiaknázására” 1896-ban került a városi közgyűlés elé. A novemberi ülésen már a vagongyár ügye kapcsán érintették a témát. A vitában ismét felvetették a közpark létrehozásának igényét. Emellett többen, például Giesswein Sándor, dr. Petz Lajos vagy dr. Németh Antal⁴⁷ a nagyipar előnyeit is

⁴⁵ *Dunántúli Hírlap*, 1897. május 2. 2.

⁴⁶ Sáró 2008: 15.

⁴⁷ Giesswein Sándor pápai prelátus, politikus, író, társadalomtudós, az MTA levelező tagja, a magyarországi keresztényszociális mozgalom egyik meghatározó alakja. Ő leginkább a munkások jóléte szempontjából tekintett a közparkok kialakítására. Dr. Petz Lajos ekkor városi főorvos és a Szentháromság Közkórház igazgatója, míg dr. Németh Antal a Győri

megkérdőjelezték, még ha nyíltan nem is foglaltak állást a vagongyár ellenében. A városba érkező külföldi munkások és az elsorvadó kisipar mind megjelent a vitában, a lényeg azonban azon volt, hogy a túlzott iparosítás az emberek egészségére nézve hátrányos, ráadásul a képviselők folytatják az elődeik politikáját, amely nem ismerte fel, hogy „sétaterek kialakítására is szükség van”.⁴⁸ Az ellenvélemények – a többség, illetve ide értve a városvezetést is Szávay Gyula⁴⁹ vezetésével – optimista hangvétele az érveket azzal söpörte le az asztalról, hogy liget kialakítására több helyszín is kijelölhető. A munkászeknek azonban elsősorban biztos megélhetést kell teremteni – sétára, kirándulásra csak ezt követően nyílik lehetőség. Az iparosítás így nem állítható vagy éppen nem állítandó meg – vélték.⁵⁰

Győr városa a dualizmus évtizedei során az egyik leggyorsabban iparosodó magyar várossá vált. A gazdasági fellendülés azonban sokak szerint a környezet terhelésével, konkrétabban pedig a sétaterek kijelölésének elmaradásával, a zöldterületek elhanyagolásával járt. Nem kérdés tehát, hogy a kortársak már észlelték, hogy a munkalehetőséget, megélhetést biztosító üzemek szomszédságában jogos igény a közparkok minél nagyobb arányú létrehozása. A városi civil szerveződések és a közvélemény elérte, hogy jelöljenek ki ilyen területeket, ám ekkor még egyértelmű prioritást élveztek a nagyüzemek – ezek pedig nemcsak a zöldterületeket befolyásolták, hanem a város terjeszkedésének irányait is jó egy évszázadra meghatározták.

Források

Dunántúli Hírlap, 1897.

Kisalföld, 2005.

Bánóczy Gyula 1889: *A gyermekápolásról*. Győr.

Bánóczy Gyula 1893: *Ifjúsági játékok és játszóterek*. Győr.

A győri Liget-Részvénytársaság alapszabályai. Győr, 1891.

[Gyalócai Mihály] 1924: Hadtörténelmi okmánytár. Maillard tábornok jelentése Győr váráról (1805 nov. 9). *Hadtörténelmi Közlemények* (27.) 520–524.

Tankerület főigazgatója. Ők a közegészségügyi és környezeti szempontokat hangsúlyozták a parkokkal kapcsolatos vitában.

⁴⁸ *Győri Hírlap* 1896. november 13. 1.

⁴⁹ Szávay Gyula ebben az időszakban az 1890-ben alakult Győri Kereskedelmi és Iparkamara alapítója és első titkára 1902-ig. Alapítója és szerkesztője több győri lapnak, melyek a korban jelentős napirendformáló hatással bírtak a városban.

⁵⁰ A Városrét sorsa valóban bő egy évszázadra megpecsételődött. Az ipar alóli „felszabadulása” a 2000-es évek elején következett be, amikor a Rába-gyár volt telephelyének felszámolását követően lakóövezetet kezdtek kialakítani a területen. Vö. *Kisalföld* 2005. szeptember 21. 1.

Győri Híradó, 1886.

Győri Hírlap, 1894.

Győri Közlöny, 1858–1884.

Hivatkozott irodalom

Borbíró Virgil – Valló István 1956: *Győr város építéstörténete*. Győr.

Csepely-Knorr Luca 2016: *Budapest közparképítészetének története a kiegyezéstől az első világháborúig*. Budapest.

Csik Tamás 2011: Az 1910-es népszámlálás Győrött. *Győri Tanulmányok* (32.) 49–70.

Dóka Klára 1979: A Rába szabályozása (1762–1895). *Technikatörténeti Szemle* (11.) 85–101.

Göcsei Imre 1997: Győr földrajza. In: Bana József – Morvai Gyula (szerk.): *Győr története a kezdetektől napjainkig. Tanulmányok*. Győr, 137–155.

Honvári János 1995: *Kis magyar ipartörténet: a győri szeszgyár története*. Győr.

Honvári János (szerk.) 2021: *Iparváros: Győr iparának története a kezdetektől napjainkig*. Győr.

Krámlí Mihály: A győri Magyar Ágyúgyár Rt. felállítása. *Hadtörténelmi Közlemények* (123.) 4. 1005–1014.

Pilkhoffer Mónika 2008: Az épületállomány változása és városképre gyakorolt hatása az Osztrák–Magyar Monarchia városaiban. *Limes* (21.) 1. 59–77.

Sáry István 2008: A városszépítés múltja. In: Bana József – Borbély János – Néma Sándor (szerk.): „A városszépítő”: *válogatott cikkek, tanulmányok Győr város és a megye múltjából*. Győr.

Simonkay Márton 2014: Csorbuló önrendelkezés vagy állami siker? Érdekek és vélemények a Rába-szabályozás kapcsán (1886–1893). In: Horváth Gergely Krisztián (szerk.): *Víz és társadalom Magyarországon a középkortól a XX. század végéig*. Budapest, 343–376.

Sisa Károly 2014: A közparkok története Magyarországon 1914-ig – rövid áttekintés. In: Bede-Fazekas Ákos (szerk.): *Történeti értékű városi közparkjaink című konferencia tanulmánykötete*. Budapest, 25–34.

Szakál Gyula 2002: *Vállalkozó győri polgárok 1870–1940 között. Sikeres történeti modellváltás*. Győr.

Szávay Gyula 1896: *Győr. Monográfia a város jelenkoráról a történelmi idők érintésével*. Győr.

Walter, François 2003: A város meghatározásának problémái a 19. századi Európában. *Korall* (4.) 11–12. 183–198.