Kemenesaljai Digitális Könyvtár
2012.05.21. 11:50

TANANYAG-TÁR

Dr. Lenner Tibor

TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI VIZSGÁLATOK KISALFÖLDI KISVÁROSOKBAN

PTE TTK Földtudományi Doktori Iskola
2008

Tartalomjegyzék

ELŐSZÓ 3
A KISALFÖLD TERMÉSZETI ADOTTSÁGAI 6
A KISALFÖLD MINT TÁRSADALOMFÖLDRAJZI RÉGIÓ 8
A TELEPÜLÉSEK MORFOLÓGIÁJÁRA HATÓ TÖRTÉNETI FOLYAMATOK 11
A VÁROSOK LÉTREJÖTTE ÉS SZEREPKÖRÜK VÁLTOZÁSA 14
A természeti adottságokat és bőforrásokat racionálisan hasznosító ártéri gazdálkodás 14
Folyóvízi átkelőhelyek védelmi és kereskedelmi funkcióval bővítve 17
Egyházi szerepkör 21
Vasútépítés, mint a gazdasági fellendülés alapjainak megteremtése 24
A VÁROSOK BEÉPÍTÉSÉNEK TÖRTÉNETI FEJLŐDÉSE 26
CSORNA 26
KAPUVÁR 34
PÁPA 43
KÖRMEND 47
CELLDÖMÖLK 57
SÁRVÁR 63
KŐSZEG 73
ÖSSZEGZÉS 79
IRODALOM 81

ELŐSZÓ

A II. világháború után Magyarországon a települések történeti földrajzával, morfológiájával foglalkozó munkák egyre inkább a perifériára szorultak. A marxista társadalomszemlélettől áthatott gazdaságföldrajzi kutatások elsősorban gyakorlatias tervezési célokat szolgáltak, és többnyire mellőzték a polgárinak tekintett morfológiai megközelítést.

Csak az 1970-es évek végétől, Becsei József munkásságával nyerték vissza fokozatosan a súlyukat a hazai településföldrajzban azok a városföldrajzi kutatások, amelyek a Mendöl-féle morfológiai irányzatot tekintették alapnak, és egyben meg is újították az elméleti kereteket. Egy évtizeddel később pedig már sorra jelentek meg az egy-egy település településföldrajzát, elsősorban arculatát és szerkezetét bemutató munkák a Csapó Tamás által vezetett szombathelyi településföldrajzos iskolából.

Az önálló településmorfológiai kutatások azonban csak akkor igazán teljesek, ha – visszanyúlva a II. világháború előtti hazai településföldrajzi kutatások hagyományaihoz – azokat a település történeti földrajzi fejlődésének rövid vázlata vezeti be. (JANKÓ F. 2005) A hazai geográfusok közül ezt az utat követte Wallner Ernő, aki számára a településkép vizsgálata valójában „a térben továbbélő történelem" feltárását jelentette. Szerinte egy-egy település belső térbeli struktúrája magában hordja teljes történeti fejlődésének pályáját. Felfogásában minden belső településrész, vagy településegyüttes társadalmi viszonyok kifejezője is volt. (HAJDÚ Z. 2003.) A funkcionális morfológiai kutatások módszerénél a történeti szempont jelentőségét Becsei József azzal indokolta, hogy a települések arculatának mai állapota egymásra épül, egymással szerves egységet alkot, ás az azt kiegészítő, bővítő elemek hosszabb fejlődés eredményei. Ezért megértésük csak a települések történetének megismerésével lehetséges. Egyszerre tehát több tudomány eredményeit kell összegyűjteni és szintetizálni. Ezek között ván a helytörténet, a gazdaságtörténet, a néprajz, az építészet, és a természetföldrajz. A felsorolt területek eredményeit időben is és tárgyban is széles skálán kell elemezni. Így áll össze az adott településre vonatkoztatott fejlődési kép. (BECSEI J.1984)

A települések arculatát meghatározó horizontális zártság ugyanis függ a városok létrejöttétől és történeti fejlődésétől. A beépítések vertikális tagozódását pedig - a rendelkezésre álló beépíthető területek nagysága és az építőanyag minőségén túl - nagyban befolyásolja a városok időről-időre változó szerepköre is. (CSAPÓ T. 2005) Ezek feltárása révén birtokába jutunk azoknak a hajtóerőknek és tényezőknek, amelyek a település fejlődését mozgatták. Hasonló következtetésre jut Norman J.G. Pounds is az Európa történeti földrajza című monográfiájában, amikor úgy vélekedik, hogy az emberi település a humán földrajz lényegi eleme. Az emberek településeken élnek, s ezek nagysága és alaprajza az adott társadalom szervezetét és gazdasági tevékenységét is tükrözi. (N. J. G. POUNDS 2003)

A településmorfológiai kutatások történeti földrajzi megalapozásakor tehát két kérdést kell vizsgálni:

- Hogyan változtak a település funkciói az évszázadok során?
- Melyek a településszerkezet történeti gyökerei?

Ez a megközelítés a fejlődési folyamatok térbeli konzekvenciájának magyarázatára összpontosít, azaz módszerében folyamatelemzés. Az alaprajz kronológiai változásának leírásával a bemutatott települések expanziójának vagy regressziójának feltárására alkalmas. Elsősorban tehát történeti-településföldrajz, amely értelmezi a településtér keletkezési folyamatát, genetikáját, a térbeli elrendeződés elveit, a település formai elemeinek történetiségét, az átalakulási folyamatok társadalmi, funkcionális, formai vetületeit, az azokra ható külső és belső innovációs hatásokat. Hangsúlyozzuk ugyanakkor, hogy a fejlődési folyamatok térbeli konzekvenciájának magyarázata nem választható el élesen az egy-egy időszak térszerkezetének sajátosságaira összpontosító keresztmetszet típusú térelemzéstől. Utóbbira, az egy adott történelmi időszak térbeli megnyilvánulásait elemző keresztmetszet típusú kutatási irányra kiváló példa Pounds idézett munkája. Értelmezésünkben a történeti földrajznak a kereszmetszet- és a folyamatelemző vizsgálódása éppen azért tartozik össze, mert a táji-térbeli valóságot leíró, analizáló és magyarázó földrajzban a tér és idő dimenzió egymástól elválaszthatatlan. (BERÉNYI I. 2003) A térfolyamatok leírásában, elemzésében vizsgálódásunk még statikus, de ha figyelembe vesszük a teret alakító gazdasági, társadalmi, politikai tényezőket is, a magyarázat dinamikussá válik.

Jelen munka célja az, hogy e két kérdés felől közelítve közös történeti földrajzi gyökereket keressen a magyarországi kisvárosok fejlődésében, mert úgy tűnik, hogy a magyar kisvárosok átfogó településföldrajzi vizsgálatával még adós a hazai földrajztudomány. Éppen ezért tűztük ki célul azt, hogy elsőként a Kisalföld 10000 főnél népesebb kisvárosainál végezzük el az alapozó történeti földrajzi kutatásokat, elsődleges adatgyűjtéssel (a városok utcáinak bejárásával) és másodlagos információk segítségével. (népszámlálási adatok feldolgozása, helytörténeti irodalom feltárása, levéltári kutatások) Utóbbiaknál fontosnak tartjuk hangsúlyozni, hogy a településstruktúra változását, fejlődését, térbeli, formai megjelenését az adott korból származó térképfelvételek egymás utáni vizsgálatával támasztottuk alá. Ezzel a munkával kapcsolódunk a Nyugat-magyarországi Egyetem Savaria Egyetemi Központjának Társadalomföldrajz Tanszékén folytatott kutatáshoz, amely a magyar városok funkcionális morfológiáját vizsgálja. Az elmúlt években már feldolgoztuk és publikáltuk Celldömölk, Sárvár, Pápa, Körmend és Csorna szerepkörének és településszerkezetének változását. (CSAPÓ T.-LENNER T. 2004/a, 2004/b, 2004/c, LENNER T. 2004, LENNER T. 2008)

A KISALFÖLD TERMÉSZETI ADOTTSÁGAI

A Kisalföld a Kárpát-medence belső süllyedékterülete, amit az Északnyugati-Kárpátok, az Alpokalja és a Dunántúli-középhegység határol. A pliocén-pleisztocén korú 9 ezer km² kiterjedésű süllyedékben a pannon üledékek vastagsága a peremek felől nő. A területét a mellékfolyói segítségével feltöltő Duna itt építette fel Európa legnagyobb hordalékkúpját, Pozsony és Komárom között a Szigetközt és a Csallóközt. A hordalékkúp kavicsanyaga gazdag ivóvízkészletekben. Felszíne nem egységes. Az Alföldnél mozgalmasabb felszínt a Duna mellekfolyóinak eróziós tevékenysége alakította ki. Különböző denudációs síkságok, teraszvidékek, hegylábfelszínek, tanúhegyek jöttek így létre. Mocsaras-lápos, árvízjárta területei – például a Fertő-medence a Hanság, vagy a Szigetköz – a hordalékkúpok által elgátolt területeken fejlődtek ki.

A Kisalföld lényeges vonásai közé tartozik mérsékelten száraz éghajlata is, ami az agrártermelés igényeinek megfelel. Az évi középhőmérséklet nyugatról kelet felé 9,5 C°-ról 10 C°-ra emelkedik. Az évi csapadékmennyiség 550-650 mm között ingadozik, eloszlása egyenletes. Mivel a területe közvetlenül a Dévényi-kapu szomszédságában fekszik, ez hazánk legszelesebb tája. Jellegzetessége a gyakori, erőteljes ÉNY-i, NY-i irányú légmozgás. A csapadékszállító óceáni légáramlatok a leggyakrabban itt lépnek hazánk területére.

A Kisalföldet természetes állapotban erdőség borította. A dúsan termő öntésiszap és vályog felszínét régen mocsári és tölgyeserdők borították. Ezeket mára kiírtották. Néhány nyárral, égerrel, fűzzel kevert foltot találunk belőlük a Duna szigetközi árterén, vagy a mellékfolyói nedves völgytalpjain. A Hanság terjedelmes láprétjei égeres láperdőket öveznek.

A változatos talajtakaróról megemlítendő, hogy a Győri-medence felszínét többnyire iszapos-homokos nyers öntéstalaj borítja, a Marcal-medence és a Komárom-Esztergomi-síkság magasabban fekvő részein pedig barna erdőtalajok is előfordulnak. (SOMOGYI S.1987)

Ilyen természeti adottságok mellett főleg gyűjtögettek, zsákmányoltak, az ártéri erdőkben sertést tartottak. A táj azonban szántógazdálkodásra is alkalmas volt, így korán kultúrmezővé fejlődött. Peremein bontakozott ki a földművelés és az állattenyésztés, ami aztán az erdők rovására terjeszkedett tovább. A honfoglaló magyarság már ezt a kultúrtájat népesítette be. Korábbra, a római korra vezethető vissza a Kisalföldbe simuló peremhegységek lejtőin és a vulkanikus tanúhegyeken (Somló-hegy, Ság hegy) kialakuló szőlőkultúra.

Tanulmányunk vizsgálódási területe a Kisalföldnek csak a Duna jobb parti részét fedi le, de a vele szomszédos hegy- és dombvidéki területet viszont nem választottuk külön, hiszen a településeket kölcsönös térkapcsolatok kötötték össze, a városok vonzáskörzete pedig mindkét irányba funkcionált. A természetföldrajzi Kisalföld tehát nem feleltethető meg teljesen a társadalomföldrajzi régiónak. Utóbbinál többről van szó: a mezőgazdaság belterjessé válását ezen a vidéken az ausztriai piacok közelsége, a Kisalföld kaputáj volta is elősegítette a természeti adottságok mellett. (BELUSZKY P. 2005.) Ezért szerepeltetjük munkánkban Kőszeget is.

A KISALFÖLD MINT TÁRSADALOMFÖLDRAJZI RÉGIÓ

A modern regionális földrajz francia megteremtője, Vidal de la Blache szerint a földrajzi tér individualitása nemcsak a természetföldrajzi sajátosságokban kereshető, hanem történeti – azaz gazdasági és társadalmi – jelenségekben is, amelyeket az emberek térkapcsolatai alakítanak ki. Ezek együttes hatására rajzolódik ki a régió, ez teremti meg a tér individualitását. (PROBÁLD F. 1995) Eszerint a regionális felfogás szerint a régió a tér és az ember interakciójának eredményeként létrejövő egység. A földrajzi jelenségek vizsgálatakor felismerhetők a jelenségek valóságos szerveződését tükröző, összefüggő térbeli egységek. Ezek ténylegesen léteznek: formális értelemben egy vagy több, környezetétől elkülönülő, homogén jelenség rajzolja ki a határukat, funkcionális értelemben pedig a bennük zajló folyamatok, mozgások, kölcsönhatások tartják össze őket. Így az emberek tudatában is élő régiókat a környezetüktől elkülönítő homogenitás és a belső összetartó kölcsönhatások sokfélesége együttesen jellemzik. Mivel azonban az adott gazdasági, társadalmi térszerkezet fennállása nem örök, általában lassan változik, célszerű a társadalmi jelenségeket a téregységek struktúráját jelentő településhierarchia mentén is vizsgálni. Így kiküszöbölhetjük azt a hibát, hogy a mai régióhatárokat a történelmi időkbe vetítsük vissza, azaz a régiókat a múltban abszolút változatlan rendszerként kezeljük. A régiók ugyanis addig élnek, amíg az őket létrehozó térfolyamatok hatnak. Ezek megváltozásával területi újrarendeződés kezdődik, a változó térszervező erők leggyakrabban új helyeket tüntetnek ki, és új centrumai lesznek a keletkező, átrendeződő régióknak is.

Minden társadalomföldrajzi régió kialakulásában kitapintható tehát egy meghatározó történelmi időszak, melynek folyamatai döntő hatással vannak a régió képződésére. A Kisalföldnél ez a török-kor, Magyarország három részre szakadása volt. (GYŐRI R. 1999) Noha a Kárpát-medencében az oszmán előrenyomulás ellenére is érvényesültek az általános európai tendenciák (agrárkonjunktúra, árforradalom, a feudalizmus újbóli megerősödése, Közép-Európa perifériává válása), a különböző országrészek mégis más irányba fejlődtek azáltal, hogy más-más országhoz kerültek. Kapcsolatrendszerük megváltozott, a hódítás pedig átrendezte a belső munkamegosztás irányait. A Kisalföldet a török hódoltság határa elvágta az ország

közepétől. Mivel a XV. század végéig gazdasági-hatalmi-kulturális centrumként funkcionáló Buda a XVII. század végére jelentéktelen kisvárossá degradálódott, így a Kisalföld kapcsolatai a Habsburg-birodalom központjával, Béccsel erősödtek meg. Helyzete a birodalom szempontjából több szempontból is felértékelődött. Egyrészt peremén stratégiai vonal húzódott, végvidékké vált, ahol ún. praesidionális mezővárosok fejlődtek ki, mint pl. a vizsgált kisvárosok közül Körmend, Sárvár, Kapuvár. Ezek falai között a vár mellé jelentős számú katonaság telepedett le családostul, hajdúszabadsággal felruházva. Ők a feudális keretek között már a korai polgárosodás képviselői voltak. Másrészt a terület Bécs és Alsó-Ausztria élelmiszerellátásából egyre jobban kivette a részét, ami az agrártermelés és a gazdasági kapcsolatok átalakulásával járt.

A régió az ország tradicionális nyugati kapujának számított már a középkortól fogva. Kaputáj jellegét az államalapítás óta kedvező forgalmi helyzete is erősítette. A Nyugat-Európából érkező innovációk elsődleges fogadóterülete, és az oda irányuló agrárkivitel kiindulópontja volt. Ez a szerepe erősödött fel a XVIII. században. Ennek modernizáló hatása a városain is meglátszott: azokat az újkor elején a külkereskedelem, majd a terményfelvásárlás- és kereskedelem, illetve az ezzel járó kézműipar virágoztatta fel. A nyugat-európai mintákat követő szabad királyi városok mellett a kisebb mezővárosi piacközpontok az ország legsűrűbb városhálózatát alkották, közülük nem egy a feudális korba visszanyúló városi tradíciókkal rendelkezett. Így aztán a Kisalföld városai jogállás és szerepkör szerint is gazdag tarkaságot képeztek. A Duna vízi útja pedig évszázadok óta a legfontosabb közlekedési ütőere volt az országnak, de más fontos szárazföldi kereskedelmi utak is érintették a területet. Ezeket kihasználva a XVIII. századtól Bécs ellátó körzete lett, ahol a bécsi piac ösztönzésére elsőként vált általánossá a század végén a háromnyomásos gazdálkodás, illetve bő fél évszázad múlva a vetésforgó, és az ipari növények termelése. A terménykereskedő polgárság vagyonából nemcsak az agrárgazdaság modernizációjára tellett a XIX. században, hanem az élelmiszeripar megteremtésére, gépesítésre, modern technológiák átvételére is. Mindez egybe esett a vasútépítkezésekkel.

Így a térség a XX. század elejére – Beluszky Pál szerint – az ország három modernizációs zónájának egyike lett. (BELUSZKY P. 2003/a) A vizsgált kisvárosok a század második felére is megőrizték hagyományos mezővárosi, piacközponti szerepkörüket és így a vidéki iparosítás alközpontjai lettek. Napjainkra azonban ez az ipari szerepkör részben lehanyatlott, Sárvárt kivéve, amelynek ipari parkja körül jelentős foglálkoztatási vonzáskörzet alakult ki. A foglalkoztatási szerepkör mellett a középfokú oktatás és a megyén belüli egészségügyi szolgáltatások központjai is. Történelmi hagyományaik révén néhány kisváros országos hírnévvel is bír, pl. Kőszeg, Sárvár, Pápa, de a termálvízre alapozott turisztikai fejlesztések is növelik idegenforgalmi adottságait Sárvárnak, Celldömölknek, Pápának, Csornának.

A TELEPÜLÉSEK MORFOLÓGIÁJÁRA HATÓ TÖRTÉNETI FOLYAMATOK

A településhálózatot olyan rendszernek foghatjuk fel, amit gyakran változó és egymással kölcsönösen összefüggő kapcsolatok működtetnek. Az a körülmény, hogy egy település ebben a rendszerben hol helyezkedik el, földrajzi környezete milyen feltételeket kínál fejlődésének, nagyban meghatározza a település életpályájának a történeti ívét is (BELUSZKY P. 1988). Ugyanerre a következtetésre juthatunk, ha a település fogalmát a klasszikus tetraéder-modellel szemléltetjük (TÓTH J. 1988). A település eszerint a gazdasági, társadalmi és műszaki struktúrák olyan együttese, ami egy adott földrajzi környezetben létezik és azzal szoros és intenzív kölcsönhatásban él. Ha a település fejlődése felgyorsul vagy lefékeződik, az mindig az említett struktúrák egyes elemeinek megváltozására vezethető vissza, esetleg új elem megjelenésére és beépülésére, ami viszont kihat a településhálózat rendszerére is.

A települések beépítésének fejlődésére – különösen kialakulásuk kezdetén – nagy hatással voltak a természeti adottságok (PRINZ GY. 1923). A termelőerők fejlődésével a földrajzi környezetnek mindig más és más eleme került előtérbe. Egy-egy tényező a kiemelkedő fontosságának elhalványulása után is tovább befolyásolhatta a települések változását. A Kisalföldön erre az árvízmentes folyóhátak említése a legjobb példa: korábbi meghatározó fontosságuk ellenére ma már csak gyengén, de többszörös áttétellel még mindig befolyásolják a települések morfológiai fejlődését. Ugyanakkor a termálvízvagyonnak, és ezzel együtt a különböző rekreációs adottságok meglétének éppen napjainkban nőtt meg a jelentősége. A természeti tényezők szerepe a települések fejlődésében egyrészt a termelőerők fejlettségének alacsonyabb szintjén markáns, másrészt a kisebb, egyszerűbb funkciókat ellátó, a településrendszer alacsonyabb hierarchiaszintjén álló települések életében jelentősebb. (PERCZEL GY.1996)

A hazai településhálózat és benne a magyar városok a történelmi folyamatok miatt sok különbözőséggel fejlődtek a nyugat-európai városokhoz képest.

A XIII. századig a Kárpát-medencében természeti gazdálkodást folytattak, amelyben nem különült el a kézműves és kereskedelmi tevékenység a termelőtől, így városi polgárság sem alakult ki. Valódi – nyugati - városok helyett királyi, megyeszékhelyi és egyházi központok alakultak, általában várak köré szerveződve, amelyek igazgatási, egyházi és védelmi funkciókkal bírtak. A magyar településfejlődést a kezdeti évszázadokban befolyásoló történeti folyamatok a kisalföldi központokra is hatottak, gondoljunk csak például az egyházi (pl. szerzetesrendek megtelepedése) és a világi (uradalmi központok, később járási szerepkörrel járó) intézményrendszer kiépülésére. Ugyanilyen fontos hatása volt a királyi hatalom által adományozott települési jogoknak, a különböző kereskedelmi utaknak, vagy az átkelőhely szerepkörnek is. A török-korban a várak megerősítésével a környező települések lakosságát is védték.

A különböző természeti adottságok, a történelmi folyamatok jellege és az ezekből fakadó morfológiai eltérések mellett a polgárosodó Kisalföld vizsgált településeit a XVIII-XIX. századra már az egyre erőteljesebbé váló funkcionális különbségek is differenciálták. A térség gazdasági kapcsolataiban a legfontosabb a mezőgazdasági termékek forgalma volt. Egyre nőtt a nyugati piacok, illetve az e piacokhoz viszonyított helyzetük jelentősége, a közlekedési útvonalak szerepe. A hajózás mellett egyre fontosabb lett a vasútvonalak településeket és a településrendszert módosító hatása. A vasúti csomópontok nem csupán azért fejlődtek dinamikusan, mert az új vasúti hálózatnak lettek a kitüntetett pontjai, hanem azért, mert azok a területek, ahonnan a vasútvonalaik befutottak, bekapcsolódtak a modern, árutermelő mezőgazdaságba. A vasútvonalak és a vasútállomások a települések belső szerkezetét is alakították, hiszen ipartelepítő tényezőként jelentek meg. A terménykereskedelemből összegyűlt tőke átáramlott az iparba. (A közúthálózat később megindúló kiépítése már szerényebb változásokat indított el.) Az iparosodás okozta térszerkezeti változások két új térformáló jelenséghez vezettek: az egyik a városi vonzáskörzetek átalakulása, a mindennapi ingázás tömegessé válása, ami a kapcsolatoknak az új típusát alakította ki. A másik az, hogy a közigazgatás is követte a változásokat: a modern polgári közigazgatás kiépítése a XIX. század harmadik harmadában kimutathatóan formálta a központi funkcióhoz jutott városok morfológiai képét.

Trianon romboló hatásai közül kiemelendő az, hogy az új határok a régió több városának vonzásterületét szakították el, amit hosszú évtizedekre megsínylettek ezek a központok. Trianon után a csonka megyeszékhelyek kerültek a felülről keltett urbanizációs hullám tetejére, a kisvárosok közül némileg stabilan csak a polgárosodásba korábban bekapcsolódók tudtak hajózni. A második világháború után hosszasan stagnált a kisalföldi kisvárosok fejlődése is, az urbanizáció újabb hulláma majd csak az 1970-es években érte el őket. Ekkor a decentralizációs iparpolitika következtében telephelyek sokasága létesült bennük. Ezekhez – esetenként a kisvárosok belső életét és terét, vagy inkább életterét felborító – célcsoportos lakótelep építés társult. A kisvárosi fejlődést preferáló kistérségi fejlesztésnek köszönhetően az 1980-as évtizedben - a rendszerváltásig - koncentrációs magként viselkedtek.

Az előbbiek igazolására most nézzük meg, hogy a kisalföldi kisvárosok fejlődésére történelmük különböző korszakaiban milyen tényezők hatottak!

A VÁROSOK LÉTREJÖTTE ÉS SZEREPKÖRÜK VÁLTOZÁSA

A természeti adottságokat és erőforrásokat racionálisan hasznosító ártéri gazdálkodás

A XIII. században megkezdődött a Kárpát-medence gazdasági tájainak specializálódása, az eltérő természeti adottságok és erőforrások következtében különböző struktúrájú régiók kiformálódása. Az Árpád-kori Magyarország régiókra tagolását Frisnyák Sándor írta le. Véleménye szerint a Kisalföld egésze egy régió, ugyanis a medencesíkságok (Alföld, Kisalföld) két morfológiai szintje, a folyami árterek és a néhány méterrel magasabb ármentes területek alapvetően monokultúra-jellegű nagyállattartó, illetve földművelő (gabonatermelő) vidékek voltak. (FRISNYÁK S. 1996) Igaz, a funkcionális régióvá alakulást megnehezítette a Duna, hiszen a folyón és széles árterein nehézkes volt az átkelés. Az agrártérségből aztán különböző városok (váralja települések, piachelyek) gyűjtötték össze a differenciált ártéri gazdálkodás terményeit 15-30 km-ről. Az elmondottakat Csorna és Kapuvár fejlődése szemlélteti a legjobban.

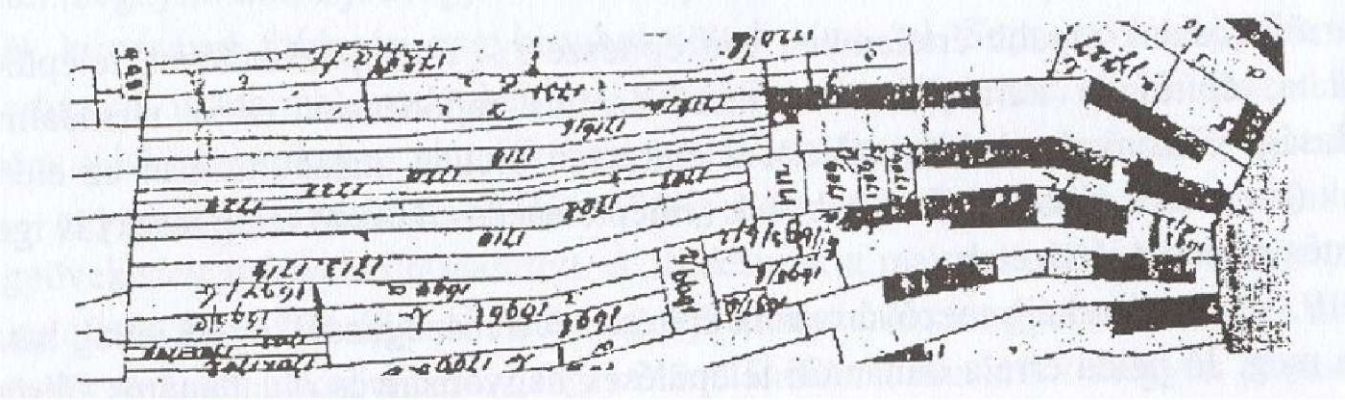
Csorna közvetlenül a Rábaköz és a Hanság érintkezésénél fekszik, egy, a Rábaköznek a Hanságba nyúló félszigetszerű kiemelkedésén. Ez a hátság a hanyi mocsarakból 1-1,5 méterrel emelkedik ki. A folyók és a Hanságba tartó időszakos vízfolyások máshol is alakítottak ki építkezésre alkalmas földnyelveket, így nemcsak Csorna legrégebbi részei, hanem a Déli-Hany (Hanság) községei is hasonló kiemelkedésekre épültek. A természeti környezet nyújtotta megélhetési lehetőségek kedvezően befolyásolták a lakosság megtelepedését. A Hanság vizei és erdői alkalmasak voltak a halászatra és a vadászatra, a Rábaközben pedig a legeltető állattartás terjedt el. (PÁJER I. 2002) A víz persze védelmet és veszélyt is jelentett az ott élőkre. Magas vízálláskor a Hanságot nem lehetett megközelíteni, így a környék észak felől, de kelet-nyugati irányból is előnyös védelmet élvezett. Ugyanakkor áradáskor nemcsak a legeltetés és a földművelés, hanem a közlekedés is bizonytalanná vált. Így aztán a mocsaras-lápos környezet inkább elzárta Csornát a

környező nagyobb településektől, Győrtől, Soprontól, Pápától, de gyakran még a szomszédos Kapuvártól is. Ez a helyzet majd csak a XVIII. század végén változott meg, amikor elkezdődtek a vízszabályozási munkák.

Sopron vármegye földesurai – élükön Csorna földbirtokosával, Esterházy herceggel – ugyanis összefogtak és elkezdték a vízszabályozási munkákat. Hozzáláttak a Hanság-csatorna kiépítéséhez, ami a XIX. századra a Fertőtől a Dunáig ért. Ennek haszna igen jelentős volt Csorna számára. A földművelés biztonságosabbá vált, művelésbe vonták a lecsapolt mocsarakat, és megindulhatott a közúthálózat fejlesztése is. A település érdekérvényesítő erejét mutatja az, hogy a művelésbe vett területek „telkesítésekor" több száz hold földterülethez jutott. Így állt elő az a Kisalföldön szokatlan helyzet, hogy az egymástól 17 km-re fekvő négy falut is közrefogó Csorna és Kapuvár határa a Hanságban összeér. A lecsapolt területekből dús füvű legelők lettek, ami alapját jelentette a későbbi minőségi állattenyésztésnek, ugyanakkor a korábbi rét és legelőterületek nagy részét pedig feltörték.

Kapuvár a Rábaköz és a Hanság-medence találkozásánál fekszik. Az erőteljes, de nem egyenletes süllyedés következtében a Hanság-medencébe érkező folyók hatalmas hordalékkúp sorozatokat alakítottak ki. Ezt a természetföldrajzi adottságot kihasználva a település legelső lakói a vízjárta síkból kiemelkedő rábai és répcei hordalékkúp-vonulatokon telepedtek meg.

A XIX. században az árvíz korlátozta településterület erőteljesen besűrűsödött. Árvizek, belvizek más kisalföldi mezővárosok területi fejlődését is korlátozták. A népesség növekedése ezeken a helyeken nagymérvű telekaprózódáshoz, a települések erőteljes besűrűsödéséhez vezetett. (SOMFAI A. 2002.) Bár a folyószabályozások folyamatban voltak, ennek ellenére a századfordulóra termőföld-ínség és fokozott lakótelek-hiány alakult ki, mivel a várt földosztás nem történt meg. A kisalföldi gazdák, köztük a kapuváriak is – hasonlóan az ország más részeihez – eladták szalagtelkük udvarának egy részét, ahol a vevő, vagy éppen a gazda rokonai építettek egymás mögé zsúfolódó újabb és újabb házakat. (1. ábra)



1. ábra

Szalagtelken folytatólagosan egymás mögé épített lakóházak Kapuváron, 1870-es térképen

Forrás: Somfai A. (2002)

Az egyes szalagtelkeken sok esetben 6-8 ház épült fel egymás után, elkerítés nélkül. A később tervezett új utcákkal gyakran a hosszan elnyúló szalagtelkek hátsó részét szelték keresztül. A besűrűsödéssel magyarázható, hogy a XIX. század végéig csupán három új utca, - az Erzsébet királyné, a Vörösmarty és az Árpád utca – épült ki, valamint a már meglévő utcák fejlődtek tovább Kapuváron.

Folyóvízi átkelőhelyek védelmi és kereskedelmi funkcióval bővítve

Az Árpád-kori Magyarországon a peremhegyvidékek felől a medencerendszer belseje felé sugarasan összefutó utak alkottak kezdetleges közlekedési hálózatot. Az alföldi és a hegyvidéki tájak találkozásánál a kiszélesedő völgynyílásokban jelentősebb forgalomgyűjtő és –elosztó helyek alakultak ki. Főbb közlekedési utak kapcsolták össze az ispánsági székhelyeket és a fontosabb védelmi központokat (a föld-, majd a XIII. századtól a kővárakat) is. Ezek az útvonalak azonban kikerülték a természeti akadályokat és a legalkalmasabb pontokon alakították ki a folyóvízi, mocsári, vagy hegyvidéki átkelőhelyeket.

A földrajzi munkamegosztás szélesedésével, a tájak specializációjával megelénkült a gazdasági térszerkezetek közötti árucsereforgalom is. A várakhoz kötődő települések elsősorban lokális kereskedelmet bonyolítottak le, - Sárvár és Körmend példája bizonyítja - míg a vásárvonal városai – vizsgált területünkön Pápa - és a különböző piacközpontok már regionális kereskedelmi szerepkört töltöttek be. A külkereskedelmi tevékenység pedig a határközeli központokban összpontosult, ahogy azt Kőszegnél látjuk.

Sárvár az őskortól lakott terület, erre vonatkozó régészeti leletek a kőkortól kezdve a késő rézkorból, bronzkorból és a korai vaskorból állnak rendelkezésre. A római korban a Rába és a Gyöngyös torkolatánál, a Borostyánút mentén épült fel az ókori Bassiana. A mai várostól északra állott település földrajzi helyzeténél fogva szerteágazó kereskedelmi kapcsolatokat épített ki Pannóniával, illetve a birodalom mediterrán részeivel. Ezeket a kapcsolatokat a Karoling-korban a Dunától északra terjesztette ki. Valószínűleg ebből a korszakból származik első vára is, ami a Rába jobb partján, a Gyöngyös torkolatával szemben épített sáncvár lehetett. Fontos védelmi szerepét sokáig megőrizte, hiszen a kalandozások lezárulta után a gyepűn belüli várláncolat része lett, Zalavár, Vasvár, Győrvár, Egervár, Ikervár, Kapuvár és Mosonmagyaróvár társaságában. Az államalapítás korában már királyi birtok, okleveles adat a XIII. századtól említi Sár, Sársziget néven. Első kiváltságlevelét Károly Róberttől kapta, aki a civitasokéhoz hasonló jogokkal ruházta fel a várost, annak ellenére, hogy az nem volt szabad királyi város.

A következő évszázadokban többször is gazdát cserélt a vár és az uradalom, valamint annak függelékeként a gazdag átkelő település a folyók torkolatában.

Körmendnél a Rába árvízmentes teraszperemén valószínűleg már az őskor embere lakóhelyet épített. A régészeti feltárások 20–25 ember szerény tárgyi hagyatékát, rézeszközeit hozták a felszínre. Átkelőhelyként először a római korban jutott fontos szerephez: Arrabone néven egy kisebb őrállomás épült a mai város közelében, amely felügyelte a Borostyánkő–úton a Dráva felől Savariába tartó forgalmat, egyben biztosította az átkelést a folyón. A Borostyánkő–út – mint kereskedelmi útvonal – a középkorban is tovább élt. Ezt keresztezte Körmend térségében egy másik nagy fontosságú távolsági útvonal, a via Latinorum, az itáliai hadiút, amely a Vasvár–Veszprém–Fáhérvár útvonalon haladt Esztergom felé, majd a tatárjárás után Budáig. Így a település a XIII. századi német–magyar, itáliai–magyar kereskedelem egyik fontos állomása lett, Vas megyében pedig – Vasvár mellett – jelentős lakott hellyé vált. A körmendi átkelőhöz további három út futott össze déli irányból: az egyik Varasd, Csáktornya felől érkezett, a másik Kanizsától Nován keresztül, a harmadik pedig Pécs, Egerszeg irányából csatlakozott. A Rába északi partján a folyóval párhuzamos sárvári, és a hídvégi hídon át Vasvárról érkező grazi út érkezett, ami itt keresztezte a Szombathely–soproni út vonalát, s innen ágazott le a Németújváron keresztül Fürstenfeld felé haladó út is. A körmendi Rába–átkelőhöz így déli és délkeleti irányból öt, északról négy út csatlakozott, ami jelezte a földrajzi fekvésből származó előnyöket. A város kialakulásában és fejlődésében tehát a Rába-teraszperemnek, a római örökségnek és az útcsomópontnak volt döntő szerepe. (VÖLGYI L.2002.) Ótörök eredetű neve is ezt támasztja alá: „kürmundu" magyarul erődítményvonalat, a gyepűrendszer részét, folyami átkelőhelyet jelent. A török korban a települést palánkfalakkal és árokkal vették körül. A fontos kereskedelmi központ erődített hellyé vált, hiszen a Bécs ellen vonuló oszmán seregek útjába esett és meg kellett védeni a portyázó török lovasok rendszertelen fosztogatásaitól. A vár és a város földesura, Erdődy Péter horvát bán és dunántúli főkapitány 1560 körül telepített a mezőváros határába török elől menekülő horvát jobbágyokat. Kanizsa várának 1600. évi elvesztésével pedig a Rába lett a török hódoltság határa, ami nagyban megnövelte a település fenyegetettségét. Körmend hadászati jelentőséggel bíró „végvár" lett.

Pápa a Bakony és a Kisalföld vásárvonalán fekvő település, (a török korban végvárral megerősítve) ott alakult ki, ahol ezt a vásárvonalat metszette a Tapolca folyó. (LENNER T. 2004) Uradalmi központ jellege mellett fontos mezőváros. Az uradalom árnyékában és védelme alatt nagyszámú zsidó kereskedő telepedik le a már ott élő iparosok mellé. Egészen 1848-ig ugyanis a legtöbb szabad királyi város kitiltotta falai közül a polgárainak konkurenciát jelentő zsidó kereskedőket. Pápa így kivette a részét a marhakereskedelemből, majd a kisalföldi gabonakereskedelemből is, melynek a hatásköre messze a régión túlra is kiterjedt. A Bakony falvai felé érvényesülő hatása a forgalom kisebb volumene miátt lokális jelentőségű maradt.

Kőszeget erődített városként a tatárjárás után hozták létre új tulajdonosaik, a Németújváriak. A család a nevét is ekkör változtatta Kőszegire. A döntés értelmében – elsősorban osztrák mintára – szabályos alaprajzú várváros (Burgstadt) épült ki a Kőszegi-hegység, Rőti-völgy és a Vasi-soproni-síkság találkozásánál a Gyöngyös jobb parti teraszán. A Gyöngyös völgy tudatos helyválasztás eredménye volt: egyrészt a patak elegendő vízmennyiséggel látta el az itt élőket, másrészt a kereskedelmi utak csomózódásánál a várváros urai jelentős bevételre tettek szert. Erre futott ugyanis a Muraszombat-Körmend-Szombathely felől Sopron-Bécsújhely irányába tartó itáliai út, és a Szombathely-győri útból Hegyfalunál leágazó, Lékára vivő út is. Az addig félperifériális helyzetben lévő térség a határszéli város alapításával egycsapásra a Kőszegi család uradalmának központja lett. Később (1348-ban) az Anjouktól kizárólagos kereskedelmi jogot kapott a kőszegi, a rohonci és a csepregi borok exportjára, innentől kezdve Kőszeg leghíresebb kiviteli terméke a bor lett, és ebben egyre jobban riválisává vált Sopronnak. Bár a következő évszázadokban a település gazdasági életében jelentős szerepe volt a bor termelésének és kivitelének, Kőszeg – abból kifolyólag, hogy az Alpokat a Kisalföldtől elválasztó vásárvonalon feküdt – más funkciókat is ellátott. Falai között éltek olyan kereskedők is, akik külföldi iparcikkeket hoztak be és forgalmaztak. Ezáltal a város nemcsak a piackörzetéhez tartozó települések termékeinek a forgalmát bonyolította, hanem egy más hierarchiaszintű kereskedelembe is bekapcsolódott. Így szerepe kettős volt: szűk körzetének forgalmán túl szervezte a Kisalföldre, esetenként a Dunántúlra és más országrészekre kiterjedő kereskedelmet is, régióra kiterjedő hatókörrel. A XVII. században szabad királyi várossá emelkedik. Ezt a regionális térszervező központi szerepkört a polgári korszakban veszti el.

1849-ben megszűnt szabad királyi város autonómiája, a dualizmus kori közigazgatási rendezés során pedig nem került a vármegyékkel mellérendelt jogviszonyban álló törvényhatósági jogú városok közé, csak rendezett tanácsú, vagyis a vármegyének alárendelt státust kapott, mint Szombathely. (HONVÁRI J. 2007) Szombathely azonban csakhamar lehagyja a fejlődésben: fokozatos felemelkedését – jórészt Kőszeg rovására – két körülmény segítette elő. 1578-ban Vasvárról odahelyezték a megyeszékhelyet, 1777-ben pedig püspöki székhely lett. Mivel Szombathely tőkeerős terménykereskedői elsősorban szállításigényes tömegárukkal foglalkoztak – gabona, vágóállat, épületfa, építőanyagok – Kőszeg gazdasága pedig maradt középkori jellegű a bortermeléssel, céhes kézműiparral a XIX. század második felében is, a vasútépítésben is Szombathely emelkedett Kőszeg fölé. Az ekkor már országos és regionális szempontból elhanyagolható Kőszeget elkerülték a vasúti fővonalak, csak 1883-ban jutott Szombathely felől szárnyvonalhoz. Kőszeg így városi vonzáskörzetét szervező településsé vált, ám a trianoni határ ennek a vonzáskörzetnek a jelentős részétől is megfosztotta.

Egyházi szerepkör

A kereszténység terjedésében kiemelkedő szerepet kaptak a szerzetesek. Nem egyszerűen az új hit terjesztői voltak ők, hanem egyben a fejlettebb földművelési (kertészet, szőlészet, bortermelés) és ipari tevékenységek gyakorlati terjesztői is. Rendjeik, kolostoraik a nyugati életkeretek mintái, s egyben az írásbeliség műhelyei voltak. Hiteleshelyekként az oklevélírás, később az oklevélkiállítás sajátos helyi intézményeiként működtek. Csornán a premontreiek játszottak fontos szerepet, Celldömölk életében pedig a bencések.

Csornán a premontrei rend – amely a település egyik birtokosaként nagy szerepet játszott a falu későbbi fejlődésében, mezővárossá válásában – éppen francia őshazájához hasonló körülményeket találva telepedett meg a Kisalföldön. Először 1226-ban említi oklevél a csornai premontreieket, ez egyben Csorna nevének első okleveles felbukkanása is. Nevének eredetére két magyarázát is napvilágot látott: az egyik szerint szláv helynév, ami magyarul fekete falut jelent, utalva arra, hogy a környéken gyakori a lápos réti talaj, a fekete színű szántóföld (csernozjom). A másik elképzelés szerint a honfoglalást követően itt megtelepedő magyarság vezető nemzetsége volt az Osl nemzetség. Ehhez a nemzetséghez tartozott Súr vezér, akinek a nevében a Čur besenyő méltóságnév olvasható. (OLLRAM F.1941) 1180 táján ez az Osl nemzetség alapított premontrei monostort Csornán. Innentől kezdve a középkorban a település története sok szállal kapcsolódott a premontrei rendhez és az Osl nemzetséghez. A nemzetség tagjai a 13. század elején birtokokat, szőlőt, malmot adományoztak a monostornak, ami által a rend helyzete gazdaságilag jelentősen megerősödött. A rend viszont jelenlétével több szempontból is erősítette Csorna fejlődését: (BERTHA Á.1982)

- Elterjesztették a mocsaras-vizenyős területek művelésének korszerű módszereit, jelentősen fejlesztve ezzel a környék földművelését.
- 1247-től már hiteles helyként említik, ezzel a tevékenységükkel bizonyos igazgatási-területszervezési funkciókat is elláttak.
- A település kereskedelmi szerepkörét alapozta meg az, hogy Osl comes nemcsak földbirtokokkal támogatta a rendet, hanem a csornai vásártartás jogát is nekik adományozta.

Kőtemplomot építettek, ami meghatározta a község helyét, későbbi településszerkezetét, hiszen az emberek körülötte telepedtek le. Ezzel Csorna egyházi központ is lett. Celldömölkön a pórdömölki részben épült fel a XIII. században a mára már rommá vált gótikus apátsági templom, s ezáltal 1252 óta biztos Dömölkön a bencés apátság létezése. A pórdömölki bencésmonostor környezetében kis majorszerű település jött létre. E település elszórt, rendezetlen felépítésű volt. Az apátság a XVI. század végére gyakorlatilag teljesen megszűnt, és az egyházi központ később Kiscellben alakult ki. A kis település a két szomszédos helység – Kiscell és Nemesdömölk - mellett megállt a fejlődésben, gyakorlatilag kis major maradt a XX. századig. Kiscell léte és jelentősége szintén a vallásban gyökerezik. Utóbbi a fejlődését egy ambiciózus bencés apátnak, Koptik Odónak köszönhette, akinek idejében máriacelli mintára barokk stílusú bencés templom, kálvária és kolostor épült a XVIII. században. Kiscell rövidesen régió szerte híres búcsújáróhellyé nőtte ki magát. Ezt kihasználva a barokk épületegyüttes köré német iparosok és kereskedők települtek, kialakítva a jellegzetes négyszögű, piacutcás városias jellegű vásártelepülést (PORTSCHY T. 1980.). Az intenzív gazdasági fejlődés eredményeként Kiscell 1790-ben vásártartással rendelkező mezővárossá emelkedett. A fejlődés korlátjait jelezte azonban, hogy bármekkora vagyon halmozódott is fel az itt élő iparos és kereskedőréteg kezében, ipari üzemek létesítésére ezen a tájon egyik sem vállalkozott (NÁDASDY L. 1980).

A vizsgált kisalföldi kisvárosok közül Pápán és Celldömölkön a hitújítás kora is mély nyomokat hagyott. Pápa református központtá fejlődve a régión túlnyúló funkciókat töltött és tölt be. Itt van például a Dunántúli Egyházkerület kollégiuma, ami nemcsak középiskola, hanem teológiai főiskola is. Ugyanakkor meg kell jegyezni, hogy a XX. század első felében a várost a „Dunántúl Athénjének" is emlegették, jó hírű iskolái miatt. A Református Kollégium és Teológia, a volt Bencés Gimnázium, az ország legnagyobb Talmud-iskolája adták Pápának az iskolavárosi rangot, s vele a város meghatározó szellemiséget sugárzott szét tágabb környezetére. (NÁDASDY L. 2000.)

Celldömölk nemesdömölki városrésze a XIV. században keletkezett jellegzetes kúriás nemesi falu. Kereskedelmi út menti fekvése és vallási szerepe révén (artikuláris hellyé válva az evangélikus vallásgyakorlat egyik Vas megyei központja

lett a XVII. századtól) Kiscell létrejötte előtt a felső Kemenesalja központjának tekinthető. Lakossága fokozatosan gyarapodott, a település folyamatosan bővült. A település múltban kialakult szerkezete – szabályos, egysoros magyar nemesi településű útifalu – ma is tükrözi a kétszáz évvel ezelőtti állapotot, bár az épületek nagy része azóta kicserélődött. Kiscell létrejötte után ugyan központi szerepét elveszítette, de továbbra is megőrizte a nemesúri tekintélyt, amelyet azzal szerzett magának, hogy evangélikus nemesei a környék közéletében mindig fontos szerepet töltöttek be.

Vasútépítés, mint a gazdasági fellendülés alapjainak megteremtése

A dualizmuskori magyar nemzetgazdaság dinamizálásában – az exportra termelő mezőgazdaság fejlődésében, az ipartelepítésben, a természeti erőforrások racionális hasznosításában, a földrajzi munkamegosztás elmélyítésében – kiemelkedő szerepe volt az 1848-as polgári forradalom után folytatódó és az 1867-es kiegyezést követően felgyorsuló vasútépítésnek. A vasútépítés, illetve vonalvezetés egyrészt a természetföldrajzi feltételekhez, másrészt a történelmileg kialakult szállítópályák és termelési központok figyelembe vételével történt. A vasút országos piacot teremtett, a korábbi archaikus táji munkamegosztás nyomai kezdtek elhalványulni. Kétségtelen településfejlesztő hatását Celldömölk és Csorna példáján mutatjuk be.

Celldömölkön 1871-ben adták át a győr–grazi vasútvonalat, amely a települést hamarosan a fővárossal kötötte össze, valamint olyan fontos regionális központokkal, mint Győr és Szombathely. A vasútépítés a következő száz évben jelentősen befolyásolta a település jövőjét: Celldömölk hamarosan vasúti csomóponttá fejlődött. Mendöl Tibor véleménye szerint a vasúti csomópontjelleg igen sokszor természetes következménye a város már előbb meglévő ipari – kereskedelmi, vagy kormányzati – politikai jelentőségének, tehát nem elsődleges jellegmeghatározó, hiszen mérete a város egyéb funkcióival mintegy azokat időrendben követően arányos. Celldömölk azért különös kombináció, mert az eredeti búcsújáróhely funkcióhoz társult később a vasúti csomópont szerep (MENDÖL T. 1963.). A század eleji városhierarchiában Kiscell tehát mint jelentősebb járási központ szintű község szerepel, aminek forgalmi központ funkciója speciális egyházi szerepkörrel egészül ki. (BELUSZKY P. 1990)

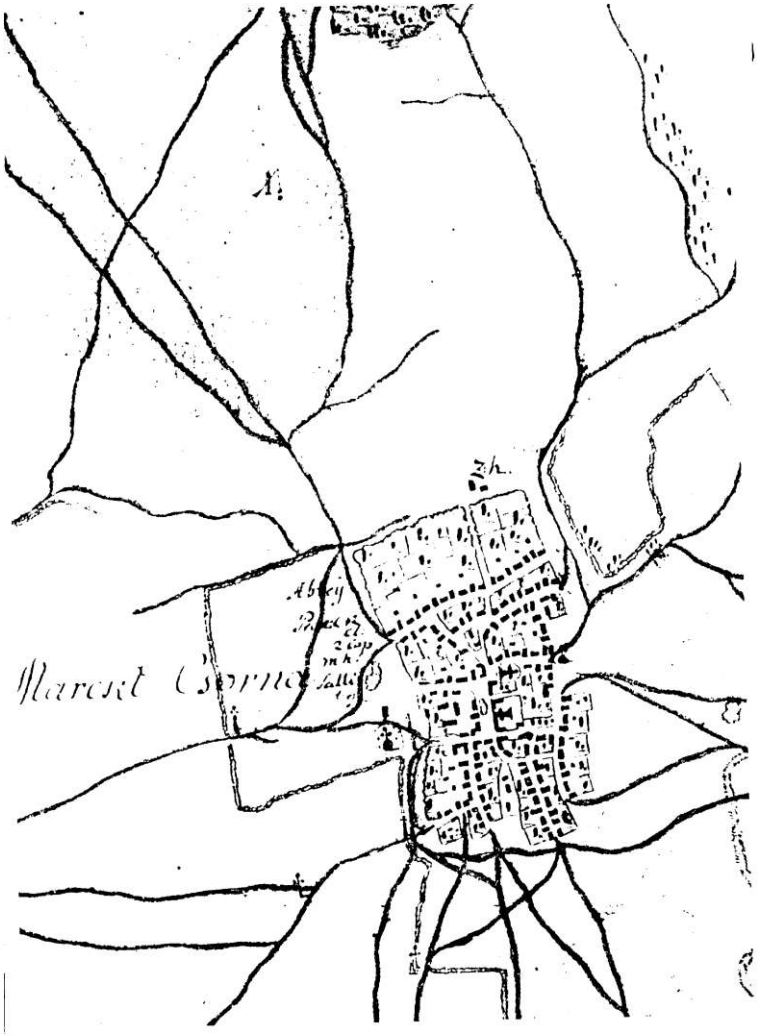
Hasonló horderejű változásokat indított el Csornán a vasút kiépülése azzal, hogy a vidék gazdaságának élénkítésével új lehetőségeket nyitott a dinamizálódó területek központjai előtt. Bekapcsolta őket az országos piacba, és átformálta sok város településszerkezetét. A fővonal-hálózat kiépülése a távolsági kereskedelmet élénkítette, míg a mellékvonalak kiépülése főleg a helyi gazdaságot serkentette. (ERDŐSI F.1991) Mindezt Csorna esete is jól példázza. A XIX. század utolsó harmadában három megépülő vasútvonal is érintette. 1876-ban indult meg a közlekedés a Győr-Sopron-Ebenfurti Vasúton. 1891-ben épült meg a Pozsonyt

Szombathellyel összekötő vonal, s rá öt évvel átadták a Pápát Csornával összekötő vasutat is. Ezzel Csorna vasúti csomópont lett, állomására öt irányból érkeztek vonatok. Lakossága az első fővonali állomás megnyitása után gyors ütemben emelkedett, majd az újabb három irányba tartó vicinális szerelvények megjelenése után megduplázta a népességét: 1850-ben 3657-en, 1900-ban 7313-an lakták. Ezzel az országos népességnövekedési ütem többszörösével bővítette lakóinak számát. (MAJDÁN J. 2003) A település polgárosodó fejlődése felgyorsult, piacközponti funkciót betöltő volt mezővárosként vonzáskörzetét szélesíteni tudta. (GYŐRI R. 1999) Pápa, Celldömölk, Sárvár, Körmend társaságában azon kisalföldi települések csoportjába került, amelyek vasúti csomópont szerepük miatt növelték, vagy megerősítették gazdasági-közigazgatási és esetenként kulturális szerepkörüket.

A VÁROSOK BEÉPÍTÉSÉNEK TÖRTÉNETI FEJLŐDÉSE

CSORNA

Csorna településszerkezetének kialakulását meghatározta az a tény, hogy a település életében a világi és az egyházi irányítás egyaránt domináns szerepet játszott. A legrégebbi és legszilárdabb pont a mai centrum (Szent István tér) keleti részében az egyházi igazgatást képviselő premontrei prépostság temploma és rendháza volt. A tér nyugati felén a város világi földesurának kastélya állt, amit későbbi nagybérlőiről Sugár-, vagy Ráth kastélynak neveztek. A két földesúr lakóhelye körül jellegzetes „kettős szeres” településmag formálódott ki. (2.ábra)



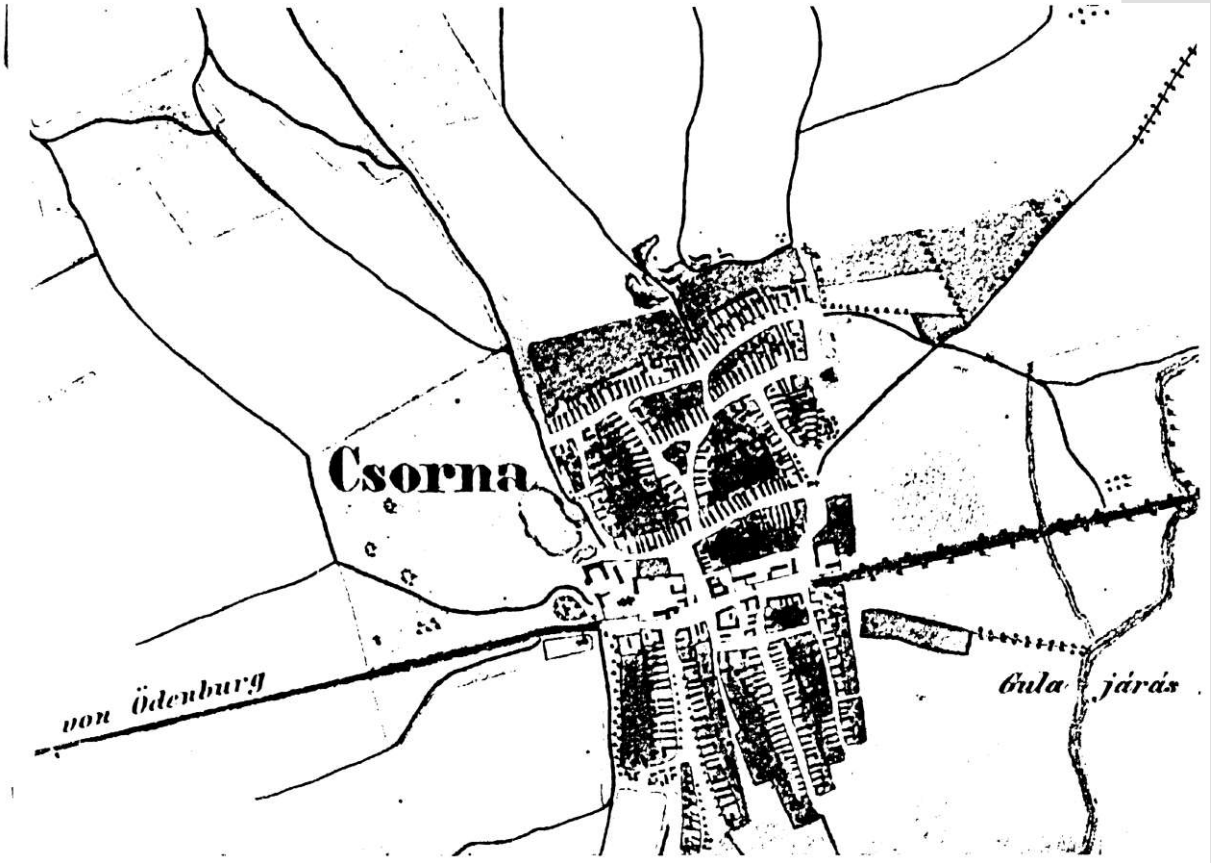
2. ábra

Csorna a XVIII. század végén

Forrás: Bertha Á. (1982)

A keleti nagyobb Prépost-szer a mai Laky Döme-Béke-Eszperantó-József Attila-Eötvös utca-Mártírok tere és Szent István tér által határolt terület, a vele szemben fekvő nyugatt Herceg-szert a Laky Döme-Dózsa György-Táncsics Mihály-Árpád utcák határolták. Mindkét iker halmaztelepülés egy-egy magaslatra települt, mivel a közöttük lévő, központi fekvésű Szent István téren kisebb tó volt, amit a környező vizenyős, lapos területekkel együtt csák a 19. században loltöttek fel. A török kiűzése után a 18. század elején kerültek telepítéssel Csornára a német ajkú svábok, akiket a helyiek sobákoknak neveztek. Többségük iparral, vagy kereskedelemmel foglalkozott, és a rendházhoz közeli mal Andrássy utcában telepedtak le. Otthonról hozták magukkal korábbi építkezési hagyományaikat, így a „sváb utcában" egy viszonylag zárt utcasor alakult ki.

A település központjában ma is megfigyelhető egy lazábban beépített területsáv. Ez volt az egykori belsőmajor zónája, ami zömében mezőgazdasági népességet tömörített. Itt még néhány évtizede is csak mezőgazdasági épületek, cselédlakások, a kiskastély illetve szemben a premontrei prépostság épületei álltak. A jó adottságú központi fekvésű területeket szabadon hagyták, és a 15-19 század között a település inkább a déli és északi részeken tudott csak fejlődni. Így alakult ki a halmaztelepüléstől délre az Alsó-szer, tőle északra pedig a Felső szer. Ezek a településrészek szerkezetileg a településmagnál szabályosabbak, telepített jellegűek. Az Alsó-szer a 17. században alakulhatott ki, területét eredetileg három széles, dél felé tölcséresedő hosszú utca osztotta meg, amik az állattenyésztés céljait szolgálták: az Erzsébet-királynő, Kossuth és József Attila utca. A telkek végében kiszolgáló utak létesültek, amelyek a 19. század második felében lakóutcává alakultak át. (Arany János és Mátyás király utcák.) A településrésznek mezővárosias karaktert kölcsönöztek a fésűs beépítésű parasztházak deszkaoromzatos homlokzatai és a közéjük épített nagykapus, tömör kerítések. Mögöttük a szalagtelkek rendjét az udvar, gazdasági udvar, pajta, kert elhelyezése szabta meg. A Felső-szer, a mai Dózsa György utca ezzel szemben egyutcás településbővülot, amelynek előbb az északi oldalán álltak a házak, majd telekosztás után a déli oldala is beépült. Szerkezetében sok hasonlóságot mutat a török kiűzése után újjáépült mérnöki faluk alaprajzához. Telkein szintén fésűs beépítésű házak épültek. (SOMFAY A.2002) (3. ábra)

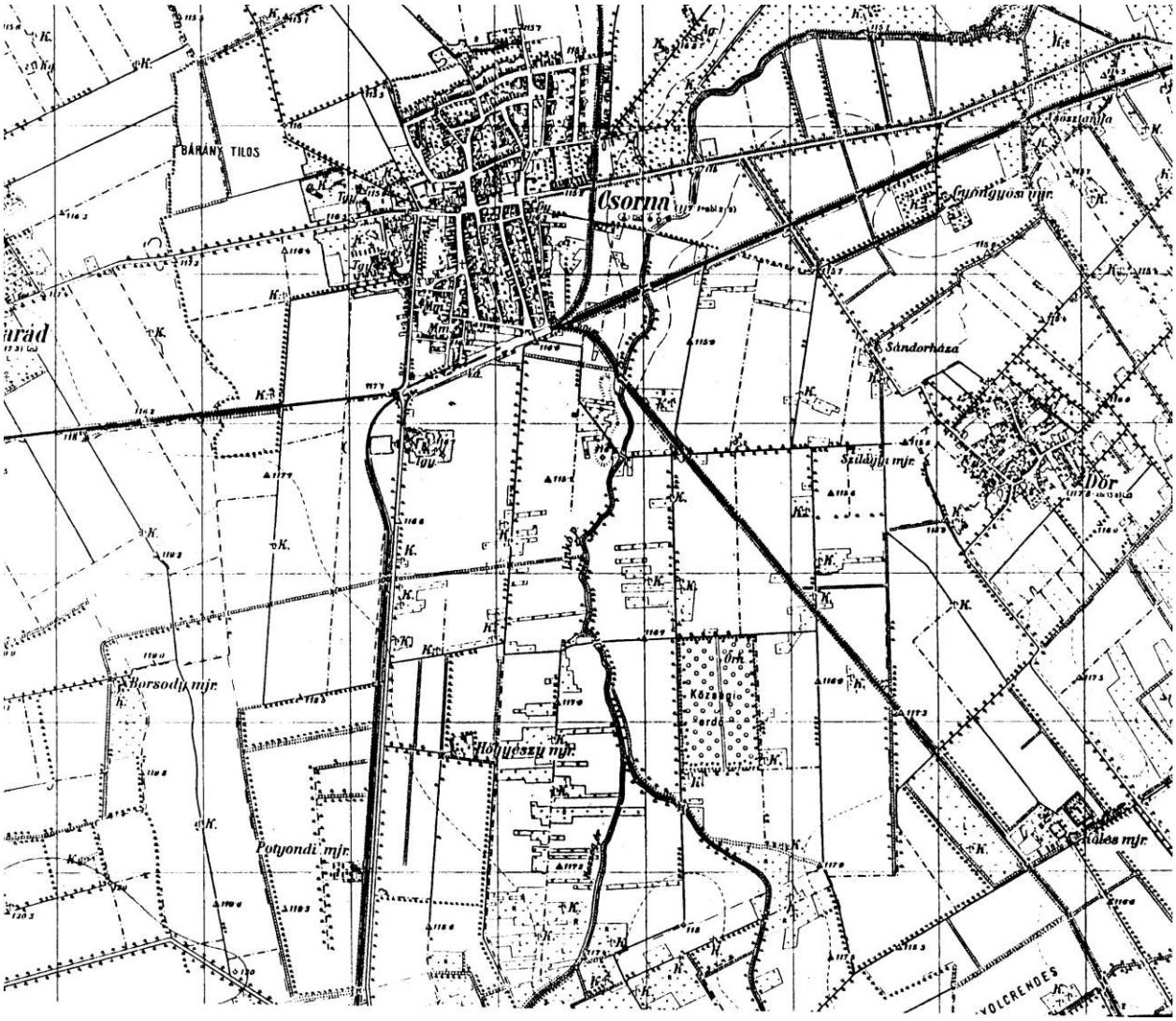


3. ábra

Csorna 1850-ben

Forrás: Bertha Á. (1982)

Már említettük, hogy a kiépülő vasúthálózat ösztönözte Csorna dualizmuskori városfejlődését, hiszen vasúti csomóponti helyzete kihatott népességének növekedésére, és szerepkörének bővülésére. Mindezzel a település fejlődésének meglévő tendenciái erősödtek fel, de Csorna esetében igaz az a megállapítás is, hogy a „vasút" építette a várost. A vasútvonalak mellé ugyanis szívesen telepedett le a lakosság, de a vasút keleten és délen le is zárta a település további horizontális bővülését. Így tehát a településen a vasútnak szerkezettömörítő hatása volt. A korábbi belső mocsarakat fel kellett tölteni a mai Szent István tér és Táncsics Mihály utca környékén, hogy most azokat is beépíthessék. Ennek következtében a település alaprajza a korábbi téglalap alak helyett kezdett egy centrális szerkezetet felvenni. (4. ábra)



4. ábra

Csorna a két világháború között

Forrás: Bertha Á. (1982)

Korábbi központja azonban nem változott meg, sőt, most épült ki az ún. Palotasor, amivel a településmag városias külsőt kapott. Mivel észak felé a hanyi térszín nem kedvezett a lakásépítésnek, a város elsősorban északkeleten, a bősárkányi úttól keletre és délnyugaton, a mai Erzsébet királynő úttól nyugatra tudott terjeszkedni. A centrális szerkezet kialakulásának azonban útját állta nyugati irányban a téglagyárak elhagyott bányaterülete, így ezeket egyszerűen „túlnőtte” a város a 20. század elejére. Így kezdett el kiépülni az utóbbi évtizedekben intenzíven fejlődő Kiscsorna.

Az agrártermelés lassú modernizációja is hatással volt a városszerkezetre. A vízszabályozási munkák következtében hatalmas területekkel gyarapodtak a nagybirtokok, amiket tulajdonosaik túlnyomó részben bérleti rendszerben műveltettek. A fejlődés két irányban haladt.

1. Az állattenyésztés – elsősorban szarvasmarha-, ló-, de a 20. század elejéig a juhtenyésztés is – volt a meghatározó azokon a nagy állattenyésztő pusztákon, amiket a hansági területeken vontak újonnan művelés alá.
2. A kisebb –néhány 100 kh-os – szántóterületek központjaiban majorok épültek ki Csorna határában. Ezek a külterületi mikrotelepülések abban különböztek alföldi megfelelőiktől, a tanyáktól, hogy itt nem a földbirtokos költözött ki a jobb művelési lehetőség miatt saját földterületére, hanem a tulajdonos építette azokat a munkaerő, valamint a termények, állatok számára. Ezekben tehát közvetlenül a munkahelyén élt a cselédség. A kinn élők becslések szerint Csorna lakosságának 15-20%-át alkották. A két világháború között csaknem 20 major volt a város külterületén, közülük nem egy községi méretűre nőtt. Különösen a város nyugati és déli oldalán volt nagy a „majorsűrűség": a nyugati oldalon inkább állattenyésztéssel, a déli oldalon viszont szántóföldi műveléssel foglalkoztak a majorokban. Az 1945-ös földosztást követően aztán elvesztették eredeti funkciójukat, zömük megszűnt, de még Csorna lakosságának az 1970-es évek elején is csaknem 10%-a lakott külterületen. Ma már csak Földsziget és Csatári-major lakott hely közülük. Földsziget falusias beépítésű, Csatári-major viszont időközben a város pihenőhelye lett, ahol a város lakóinak telkei, hétvégi házai állnak.

Történeti fejlődéséből következően Csorna településmorfológiája a rendszerváltás utáni években sajátosan tagolt képet mutatott. (LENNER T. 2008) (5. ábra)

5. ábra

Csorna lakóterületének beépítése

Forrás: Lenner T. (2008)

A *városmag* kisvárosias jellegű negyedében épültek fel a századfordulón és a két világháború között a város és a volt járás kulturális, közigazgatási, kereskedelmi és szolgáltató épületei. Megoldódott a két, korábban különálló negyed szerkezeti egybekapcsolása. A többszintes, zárt beépítésből kiemelkedik városképi jelentőségével a Szent István tér déli oldalát lezáró századfordulós Palotasor. Mai funkciója ugyanaz, mint régen: az épületek földszintjén üzleteket találunk, az emeleteken pedig lakások vannak. A városközpont ma is a 85-ös és a 86-os főutak közös szakaszára támaszkodik, az ebből adódó zsúfoltságot a Prépostkert, mint hagyományos parkterület oldja fel.

A városmagtól északra és délre találjuk a történelmi *szeres településrészeket.* Városias jellegű beépítési típus itt nem fordul elő, az északi oldalon döntő a családi házas beépítés, míg a városközponttól delre eső szalagtelkes oldalon inkább fésűs beépítéssel találkozunk. A módos gazdák az utcák tengelyére merőlegesen építették egykor a lakóházaikat, amelyek mögött a gazdasági udvar következett. Ennek épületei, a pajta, istálló, magtárak sok helyen magasabbak, gondozottabbak voltak, mint maga a lakóház. Ezek a negyedek ma is megőriztek néhány vonást korábbi gazdasági funkcióikból, hiszen korlátozott mértékű állattenyésztéssel, kertműveléssel ma is találkozunk itt.

A város északkeleti részén, a hegyeshalmi vasútra támaszkodva, az első világháború után kezdett kiépülni a Prépostság akkori birtokán egy merőleges utcahálózattal megtervezett településrész. Az utcák egyik része a szomszéd negyedek úthálózatát követi, míg másik részük a vasúttal párhuzamos. A kis forgalmú, kertes családi házas beépítésű utcák a település *kertvárosias negyedét* alkotják.

A hegyeshalmi vasúttól keletre is mértek ki telkeket, amelyek forgalmi helyzete, víznyerési lehetőségei a legjobbak a településen. Mivel ez a rész a városmagtól megfelelő távolságra található, egyre inkább itt épült ki a város új *iparterülete.* A régebbi ipari létesítmények a vasútállomás környékén a belső területeken, illetve a város déli részén telepedtek meg, így az ipari telephelyek meglehetősen szétszórtan helyezkednek el.

A feltöltött mocsarak helyén, 1945 után épült ki a sugaras szerkezetű *Újtelep.* Központja a Lehel tér. Az elgondolás alapja az volt, hogy a város külső lakóívének forgalmát egy körút gyűjtené össze, ami összeköti majd a soproni és hegyeshalmi vasútvonalakat.

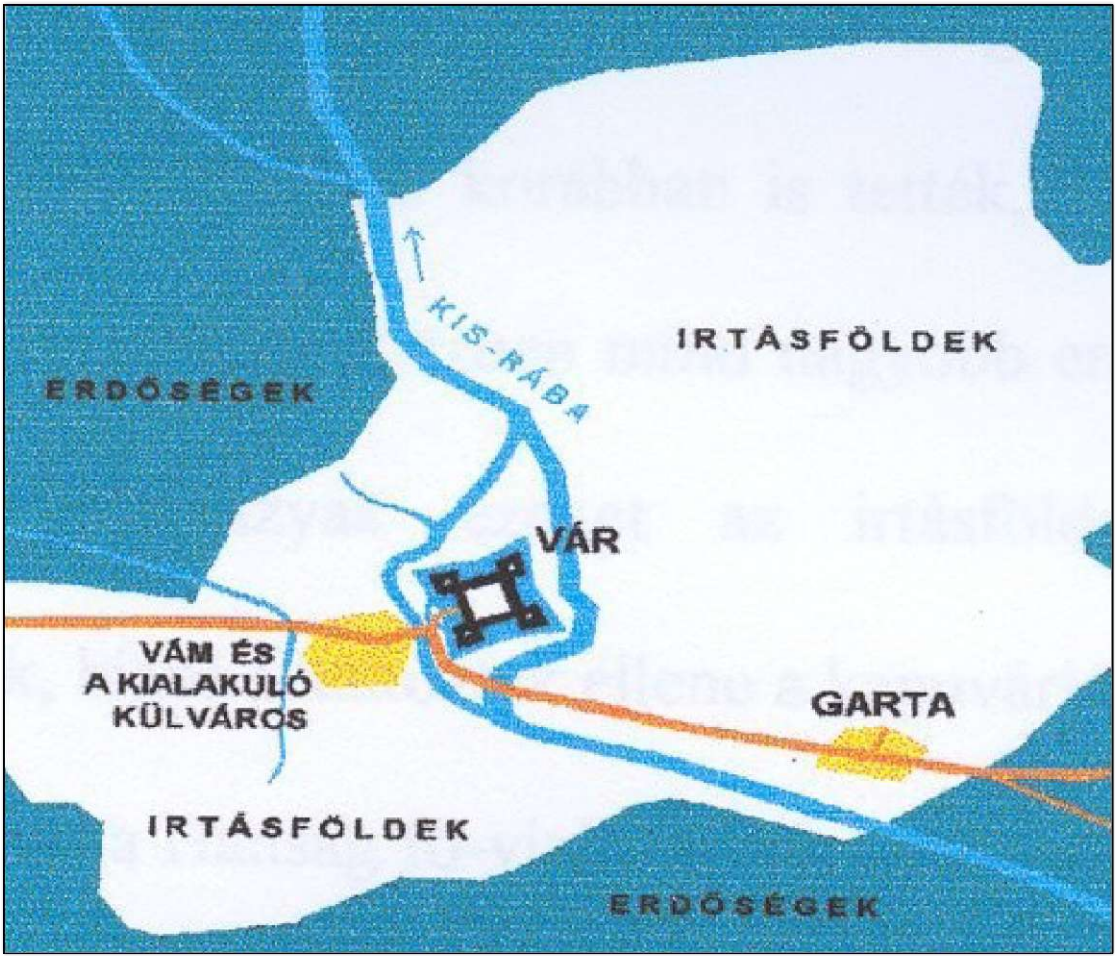
Különálló településrésznek számít a várostól nyugatra *Kiscsorna.* Területét a Cserépgyár és az elhagyott agyagbányák választják el Csornától. A negyed magva már 1945 előtt kiépült, de intenzíven csak az 1970-es évektől fejlődött. A két település 1979-ben egyesült.

KAPUVÁR

A város ősi magja a vár, ami a IV-V. században épült. A várban állandó jelleggel nem élt senki, csak katonai őrhelyként működött.

A XV. században jelentek meg az első lakosok, akik a vár mellett telepedtek le. Kapuvár első utcája – a mai Széchenyi utca - a XVI. században alakult ki. A település ősi tengelyei – a Sopron illetve Babot felé vezető ősi utcák – folyami hordalékkúp-vonulatokat követnek.

A XVII. századra benépesült a mai városmag: a Kossuth utca, Damjanich utca és a Dr Lumniczer Sándor utca. 1663-ban önálló településként jött létre Garta, két utcával, a Rákóczi és a Szent Katalin utcákkal. (6. ábra)

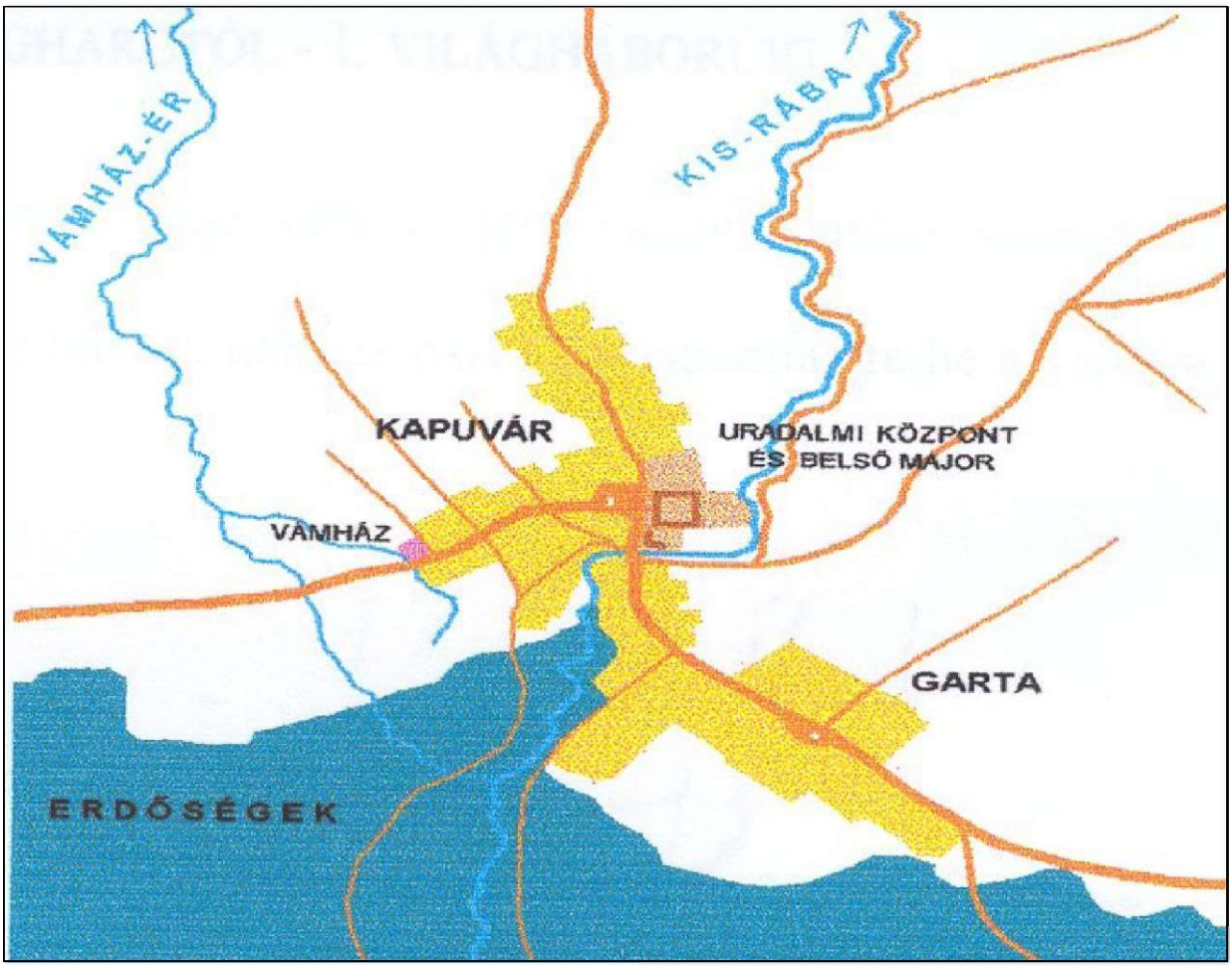


6. ábra

Kapuvár és Garta környéke 1700 körül

Forrás: Kapuvár, Rábaközi Múzeum

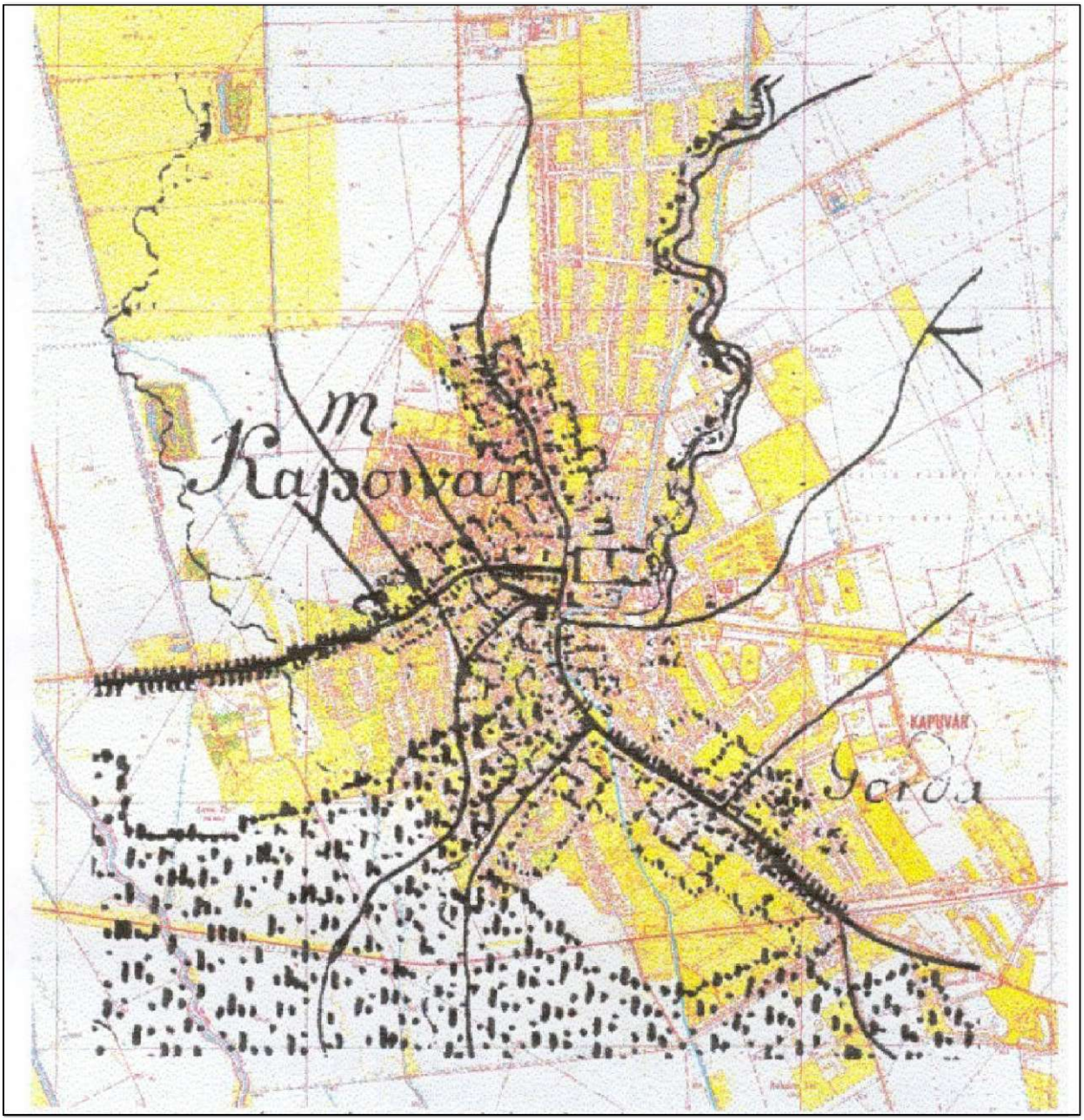
A XVIII. században a település megnyúlt a főbb utak mentén, illetve az északi jó termőterületek irányába, majd fokozatosan kiterebélyesedett. Az ún. belső major beékelődő területe viszont még sokáig –egészen a XX. századig - megmaradt a településközpont közelében. (7., 8. ábra)



7. ábra

Kapuvár és Garta környéke 1784-ben

Forrás: Kapuvár, Rábaközi Múzeum

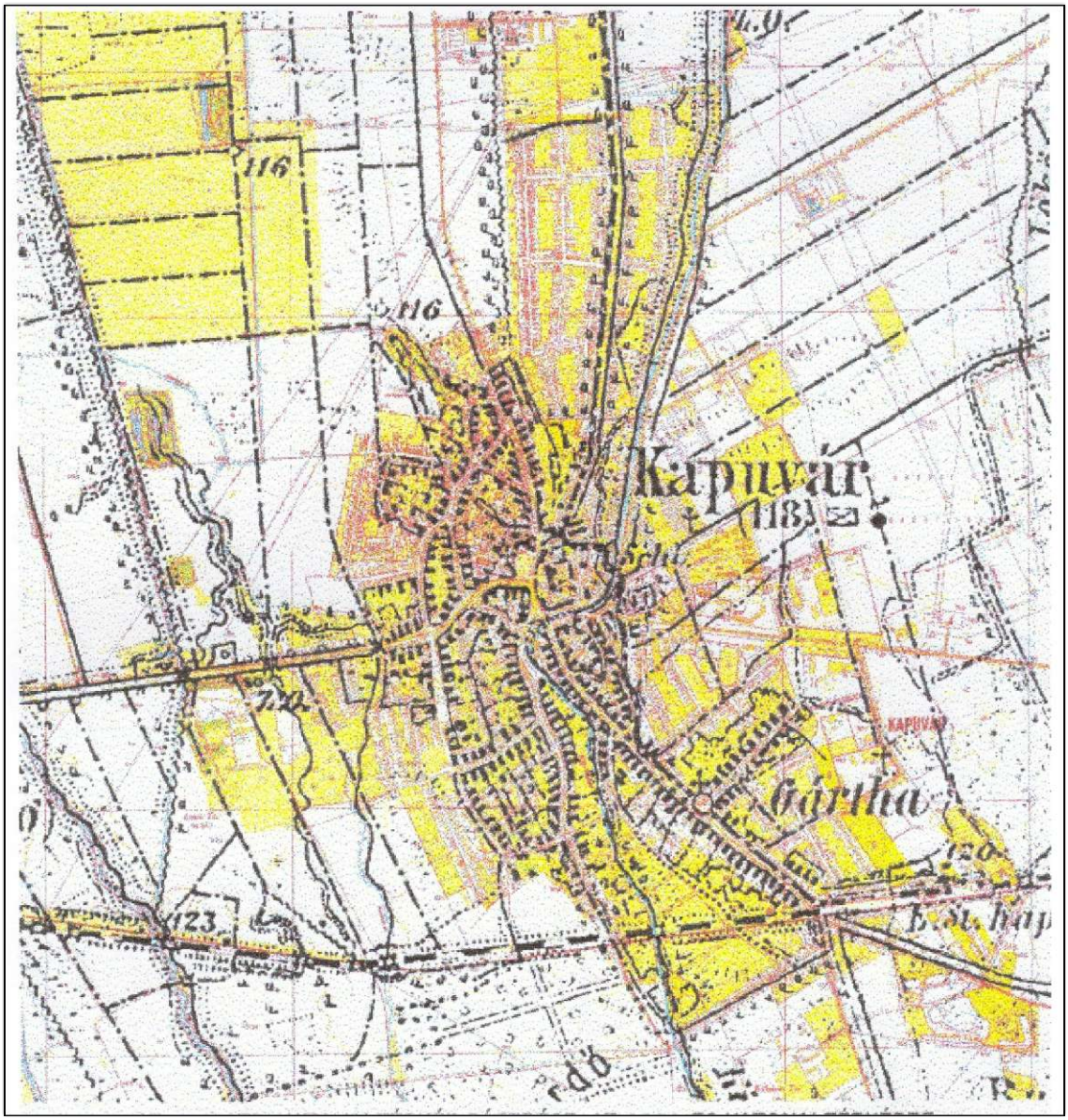


8. ábra

Az 1784-es II. József-féle 1. felmérés ráfedése az 1981-es katonai térképre

Forrás: Kapuvár, Polgármesteri Hivatal

A XIX. században a gyakori ár- és belvizek a már korábban említett folyamathoz, a településterület erőteljes besűrűsödéséhez vezettek. A kényszerítő természeti körülmények és az elmaradt földosztás miatt lakótelek-hiány alakult ki, ez pedig nagymérvű telekaprózódáshoz vezetett. Gyakorivá vált, hogy egy-egy szalagtelken egymás mögé több gazda építkezett. (GÖCSEI I. 1943) Ezek a szalagtelkek így hosszan megnyúltak. A besűrűsödés azzal járt, hogy a század végéig a meglévő utcák mellett csak három új utca fejlődött ki, a településterület tehát alig bővült 100 év alatt. (9. ábra)

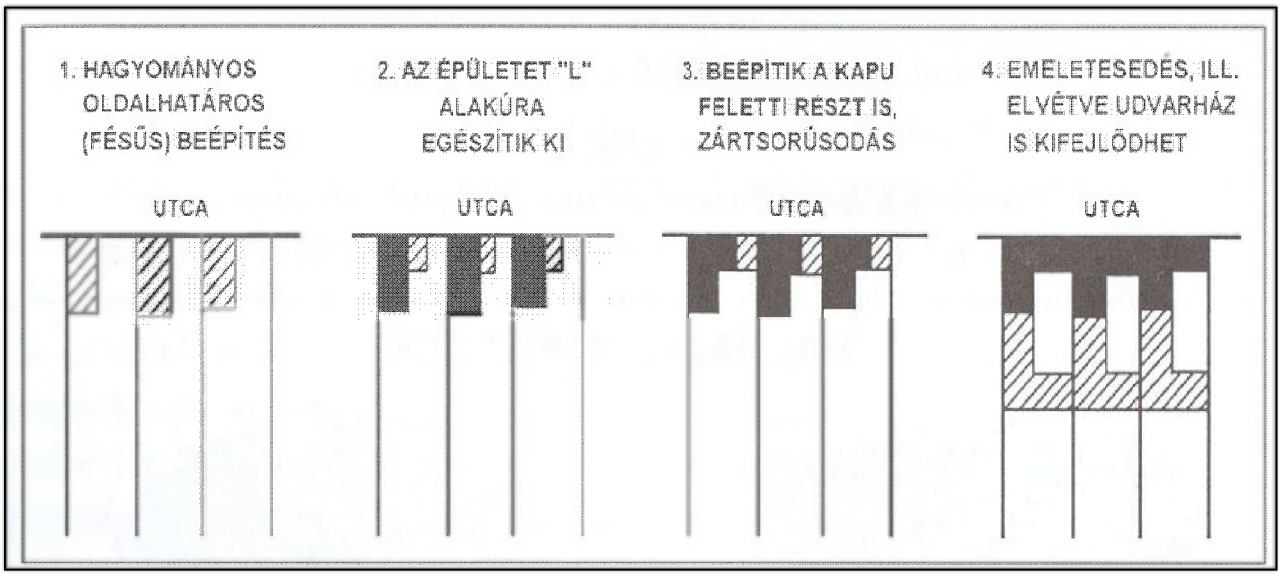


9. ábra

Az 1882-es katonai térkép ráfedése az 1981-es katonai térképre

Forrás: Kapuvár, Polgármesteri Hivatal

A település centrumában például a hagyományos fésűs beépítés fázisonként hézagosan zártsorú beépítésen át zártsorúvá, sőt emeletessé fejlődött. Ezek az utcák ma a város belső magját alkotják, a házak egymás mellett állnak, köztük nincs szabad tér és csak a legritkább esetben földszintesek. Kapuváron ilyen többszintes, zárt beépítéssel találkozhatunk a Kossuth utcában, a Fő téren, a Széchenyi utcában, a Deák utcában, a Dr. Lumniczer utcában és a Damjanich utca elején. Ezen a területen a XIX. század elején még szabályos fésűs beépítés volt, majd 1843-ban tűzvész semmisítette meg a várost. Az épületek ezután nem fésűs módon, hanem zártsorúan, az utcával párhuzamosan épültek újjá, azonban még földszintesen. A XIX. század végén, XX. század elején betelepülő, módos kereskedő családok a földszintes házak egy részét megvásárolták és emeletes, városias házakra építették át. Ezek földszintjén ma üzleteket és irodákat, emeletein pedig lakásokat találunk. Továbbra is maradtak azonban földszintes épületek. A Fő térnek is csak az egyik oldala zárt sorú, a másik jóval nyitottabb. Itt található a Szt. Anna templom, a Várkastély, a Rábapalota, a köztük lévő teret pedig parkok töltik ki. (10. ábra)

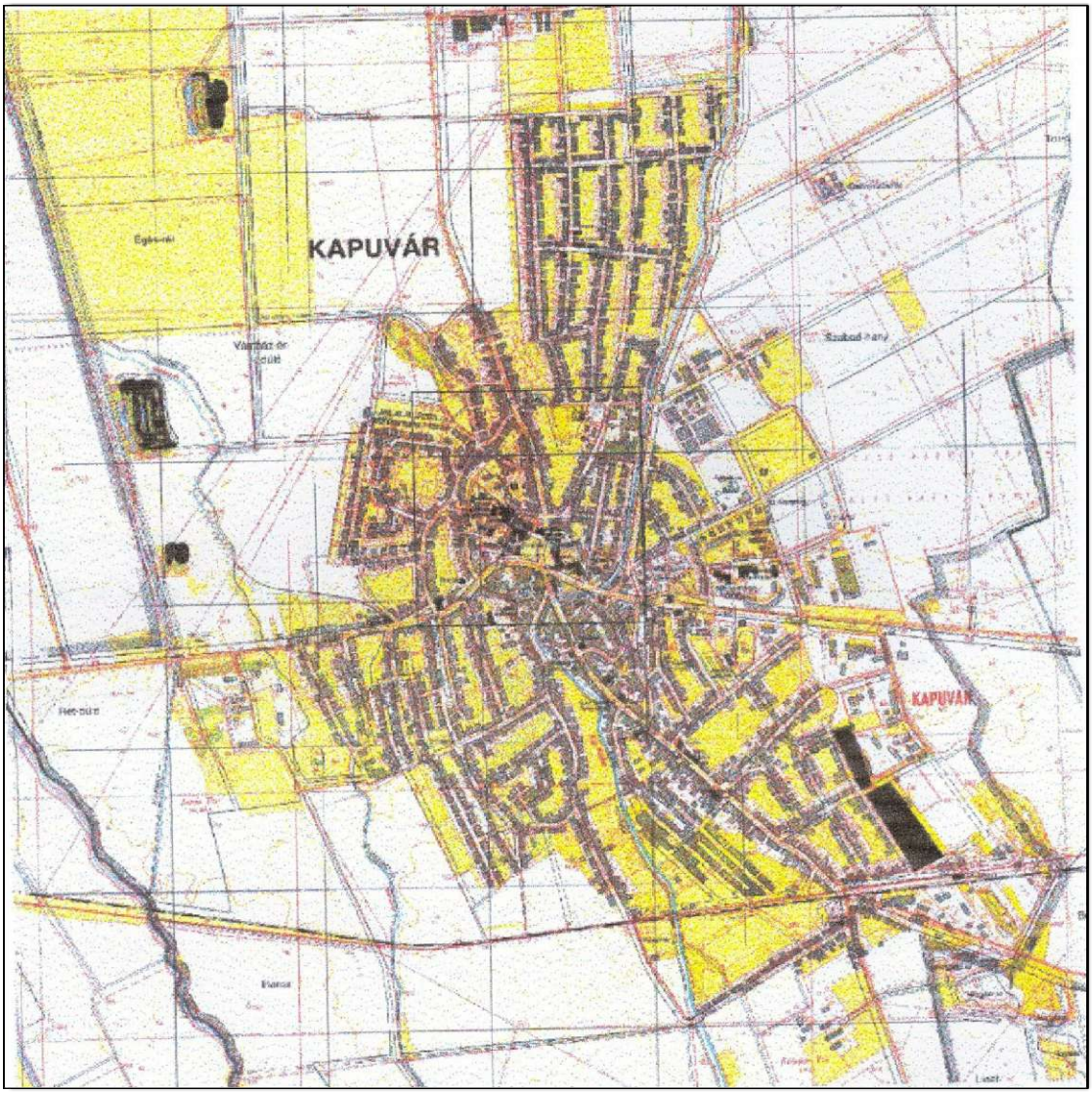


10. ábra

A kapuvári Fő téri épületek elvi fejlődési fázisai, az oldalhatáros beépítéstől a hézagosan zártsorú beépítésen át a századforduló emeletes zártsorú beépítéséig

Forrás: Somfai A. (2002)

A városból ma kivezető Győri út vonalát tervezőasztalon húzták meg. 1876-ban megnyitották a Győr és Sopron közötti vasútvonalat, amely Kapuvár helyét a két város közötti kelet-nyugati tengelyen rögzítette. Nem vált viszont vasúti csomóponttá, mert a tervezett Celldömölk-pozsonyi vonal kapcsolati helyét átengedte Fertőszentmiklósnak, míg a Pápa-Pozsony vonalé Csornára került. Így aztán a kezdeti tervekkel ellentétben a város súlypontjától távol és délre megépített vasútállomás a lehetségesnél kevesebb fejlesztő erőt váltott ki. (11. ábra)

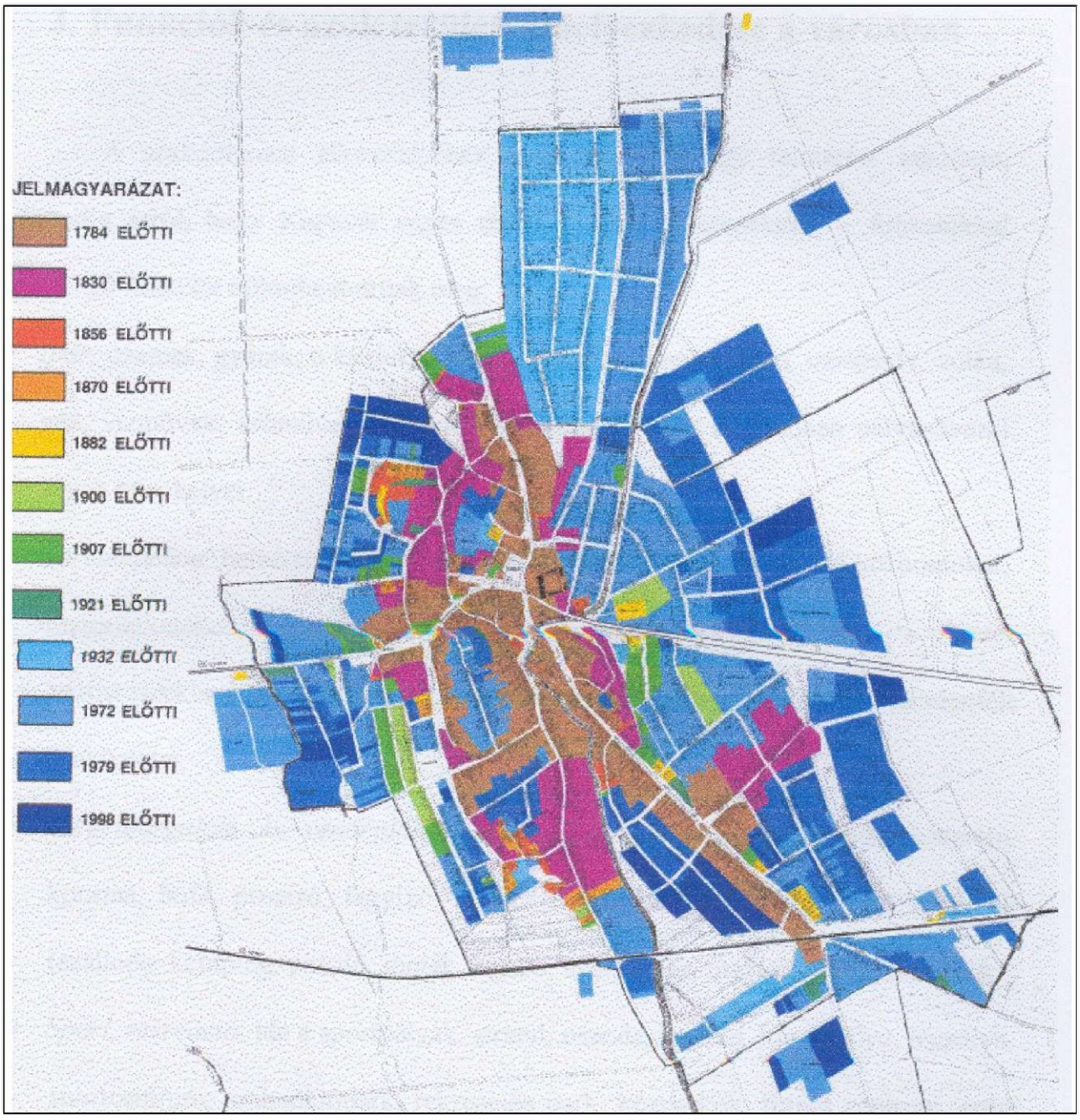


11. ábra

Az 1997-es várostérkép ráfedése az 1981-es katonai térképre
Forrás: Kapuvár, Polgármesteri Hivatal

1923-ban Kapuvár egyesült Garta községgel. Ugyanebben az évben Kapuvár északi részén 390 telket osztottak ki, és ez a nagy mértékű lakótelek-osztás megismétlődött az 1930-as évek elején és az 1950-es években is. Ekkor az uradalmi nagybirtok területén kisajátítással építkezési telkeket alakítottak ki, így jött létre a mai Házhely városrész. A történeti településmaghoz „hozzáragasztott" új szerkezetű településrész könnyen felismerhető a hagyományöstól eltérő utca, telek, és beépítési formákról. Az utcákat „vonalzóval" osztották ki, téglalap alakú telkekkel. Ez figyelhető meg a Margit-híd utcától északra eső részen és a Rákóczi utca-Keleti sor közötti területen. Itt a szabadon álló, laza kertvárosias beépítettség a jellemző, többségében azonos magasságú, 10 x 10méteres sátortetős családi házakkal.

Az 1980-as évektől kezdve a Rákóczi utca és a Kis-Rába között húzódó területen alakítottak ki új utcákat. Napjainkban is itt kínálják a legtöbb építkezésre alkalmas telket. Itt már nem írtak elő szigorú szabályokat, hogy teljesen egyforma házak épüljenek, de a minimum párkánymagasságot megadták, ezért ezekre az utcákra kizárólag a kétszintes házak a jellemzőek. (12. ábra)



12. ábra

Településrészek kora a beltelkek első ismert beépítése alapján

Forrás: Kapuvár, Polgármesteri Hivatal

PÁPA

A mai város területén épült két középkori helységnek – Pápának és Udvarsukának – az alaprajzáról nincsenek leírások. Valószínű azonban, hogy mindkettő a Tapolca régi tavának D-i partján vezető út vonzó hatására keletkezett.(VERESS CS. 1989) Alaprajzuk halmazos szerkezetű, vagy hosszan elnyúló útifalu típusú lehetett. A két helység korán egybeolvadt. A Pápa nemzetség faluja a török időkben teljesen elpusztult, így a mai alaprajzra semmilyen hatással nem volt. A másik falu, Udvarsuka, a vár védelme alá került ugyan, de a nagy átalakulások miatt ősi alaprajzát szintén elvesztette.

A II. világháború előtti Pápán négy fő városrészt lehetett megkülönböztetni.

- *Belváros:* sűrű és szűk utcarendszer a főtérrel
- *Alsó- és Felsőváros:* utcahálózata a várfalak lebontása után keletkezett
- *Erzsébetváros:* a Tapotca jobb partján épült, sakktáblás jellegű szerkezettel
- *Tókertváros:* utcahálózata szintén sakktáblás

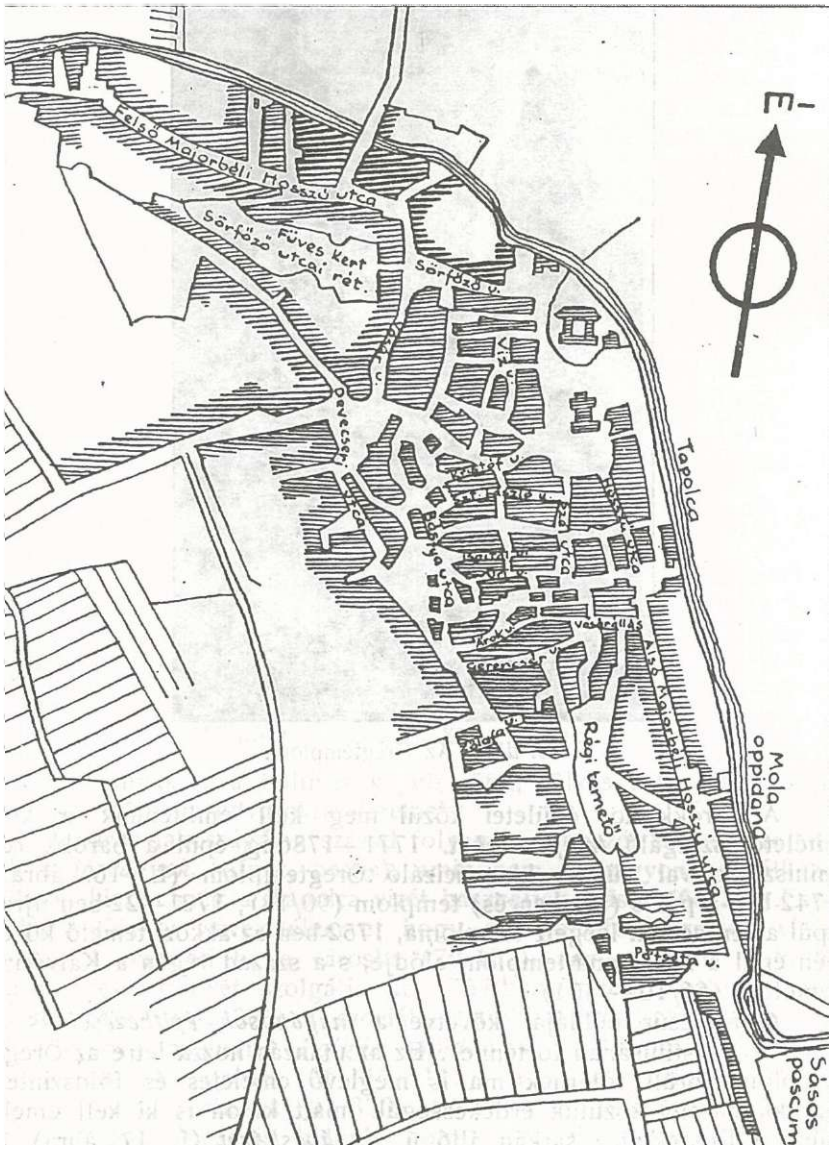
A Belváros kialakulása:

A XVI század elején több mai belvárosi utca már létezett, pl. a város magja, az akkori Piac utca (a mai Főtér) és környéke. 1531-ben az egyik D-i fekvésű utcát „Új utcának" nevezték, amiből arra következtethetünk, hogy a város déli irányban terjeszkedett . A törökkori város a védelmi szükségleteknek megfelelően alakult tovább. Martonfalvay Imre kapitánnyá kinevezett deák vezetésével a lakosság megerősítette és palánkvárrá alakította át a castrumot. (BOGNÁR I. E. 1943) A régi városfal kiterjedését kisebbre vették, ezáltal a város peremrészei kívül maradtak a városfalon. Az erősítést a kor általános módszere szerint végezték: a földbeszúrt és vesszővel összefont két karósor közé földet és köveket töltöttek, majd kívülről mély és széles árkot vontak köré. Majd a belső várat fallal, bástyákkal és lőrésekkel erősítették meg. A település a várral együtt a legvédettebb helyet foglalta el, a legmagasabb térszínen helyezkedett el, amelyet K-ről a Tapolca mocsaras tava határolt. A városfalakon belül szintén ennek a szempontnak a hatásai érvényesültek az utcahálózatban. A város tengelye a belső várból kivezető főút, a mai Kossuth Lajos utca volt. A falakkal határolt város egészen beépült, így a házhelyek egyre

kisebbek lettek. A védelmi motívumnak megfelelően a két főutcát – a Bástya és a Kossuth utcákat – „közle" sorral kapcsolták össze, a falak jobb megközelíthetősége érdekében. A várkapu előtti területet – szintén védelmi szempontból – nem építették be, s ebből fejlődött ki később a mai Főtér.

Alsó- és Felsőváros kialakulása:

A XVIII. század barokk városépítő lendülete lényegesen megváltoztatta a városképet. (13. ábra)



13. ábra

Pápa alaprajza 1793-ban

Forrás: Bognár I. E. (1943)

Még a kuruc korban tűnt el a belső vár bástyafala, majd lebontották a városfalakat, 1752-ben pedig magát a várat is. Ezzel megnyílt az út az Esterházy Károly-féle nagyarányú városrendezés előtt. Alsó- és Felsőváros kialakulása Pápa alaprajzi fejlődésének második szakaszához sorolható, amely a várfalak lebontása után következett be. Mint falusias telepek többszöri pusztulás után is újra meg újra felépültek, s miután lebontották a vár falait, a szűk város e területek felé terjeszkedett. A városba vezető kereskedelmi forgalom a Belváros utcahálózatát csak részben, az új városrészeket azonban teljes egészében érintette. Az új utcacsoportok a változó közlekedésföldrajzi követelményeknek megfelelően alakultak ki, s így jöttek létre a régi városkaputól kiinduló utcák, a mai Győri út, Török Bálint utca, Beloiannisz út, Jókai utca. Az első utcák a lebontott várfalak mentén épültek meg, a mai Muli József utca, Gyurátz Ferenc utca, Kerekes testvérek utca, Somogyi Béla utca.

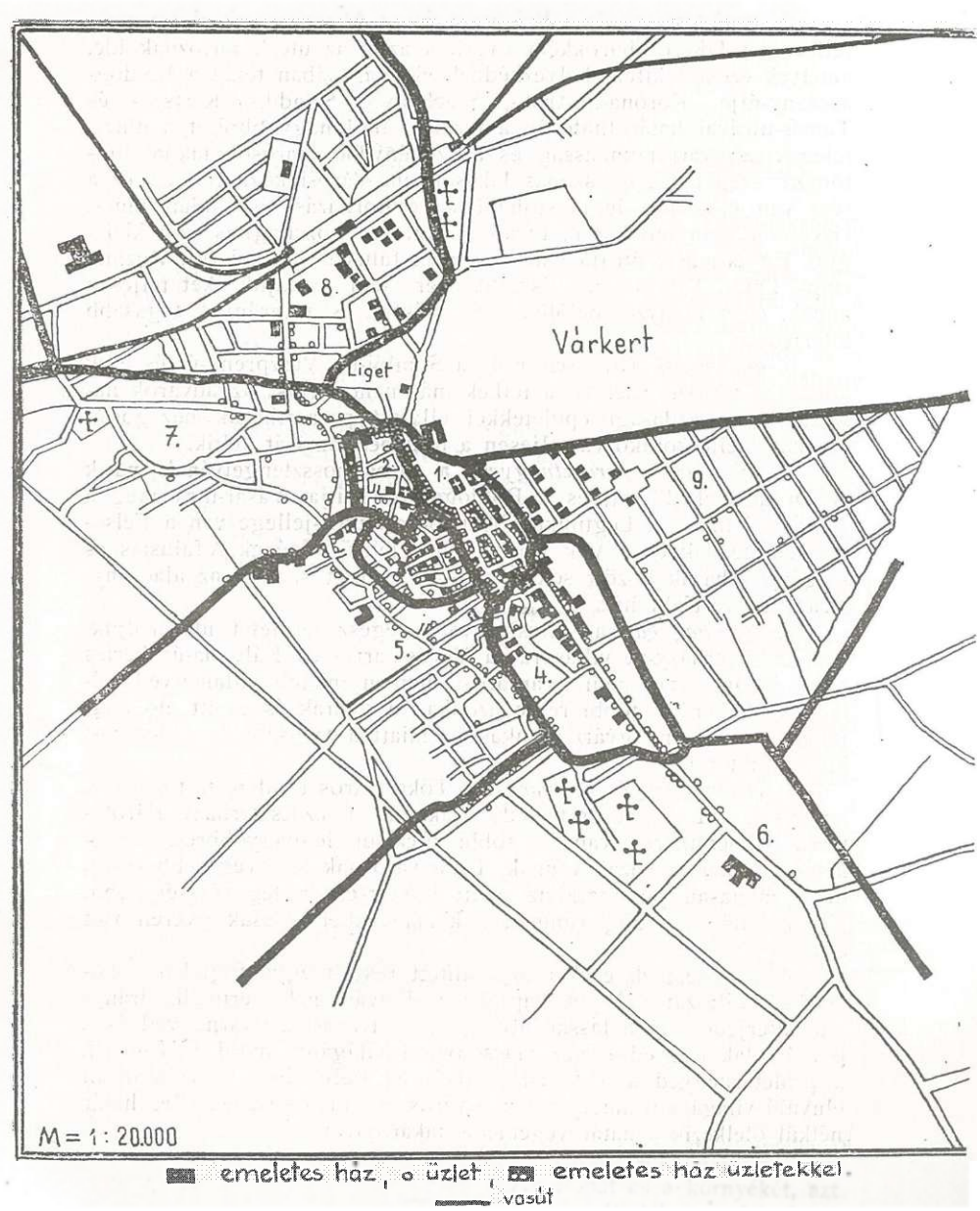
A város fejlődésének gyors megindulása a Tapolca, illetve annak 1771-ig meglevő tava miatt annak jobb oldalára nem terjeszkedett át. Így alakult ki a sokáig külön közigazgatási területnek számító Alsó- illetve Felsőváros. Az újonnan épült házak és utcák már szélesebbék, tágasabbak, de mivel nem szabályozták építésüket, rendezetlenek és szabálytalan elágazásúak. A barokk korban az új városrészeknek számító Alsó- és Felsőváros D-ről és Ny-ról teljesen körülvették a várost, amely így központi helyzetű lett. A megnövekedett városnak már nem két utca a tengelye, hanem a Tapolcával párhuzamosan futó Fő utca és az annak folytatásában lévő mai Jókai utca. A többi utca vagy ezekkel párhuzamos, vagy rájuk merőleges, anélkül azonban, hogy sakktáblaszerű elrendeződést mutatnának. A városba bevezető utak nem egy közös pontban egyesültek, hanem a főútba torkollottak. A két városrész a XIX-XX. század folyamán további kisebb átalakuláson ment át.

Erzsébetváros kialakulása

Az 1900-as évek ipari fellendülésének következtében a városnak egyre több helyre volt szüksége. Az új településrész helyét a vasút közelében épült gyárak határozták meg, s ennek következményeként a népesség egy részét a Tapolca jobb partja vonzotta. Ennek a városrésznek az alaprajzára érvényes a szabályosságra törekvés, ami a merőleges utcaszerkezetben nyilvánult meg.

Tókertváros kialakulása

A mai Bajcsy-Zsilinszky út, Jókai Mór utca, Gyimóti út, városhatár négyszögébe zárható városrészt az I. világháború utáni fejlődés hozta létre. Kialakulásában konjunkturális okok játszottak közre. (Pl. a házhelyek kedvező, alacsony ára.) Tervezésének alapja a sakktáblás városrendezésre való törekvés volt. Az egyenes utcák mindenütt pontosan derékszögben metszik egymást, ami a terület minél jobb kihasználása miatt alakult így ki. (14. ábra)



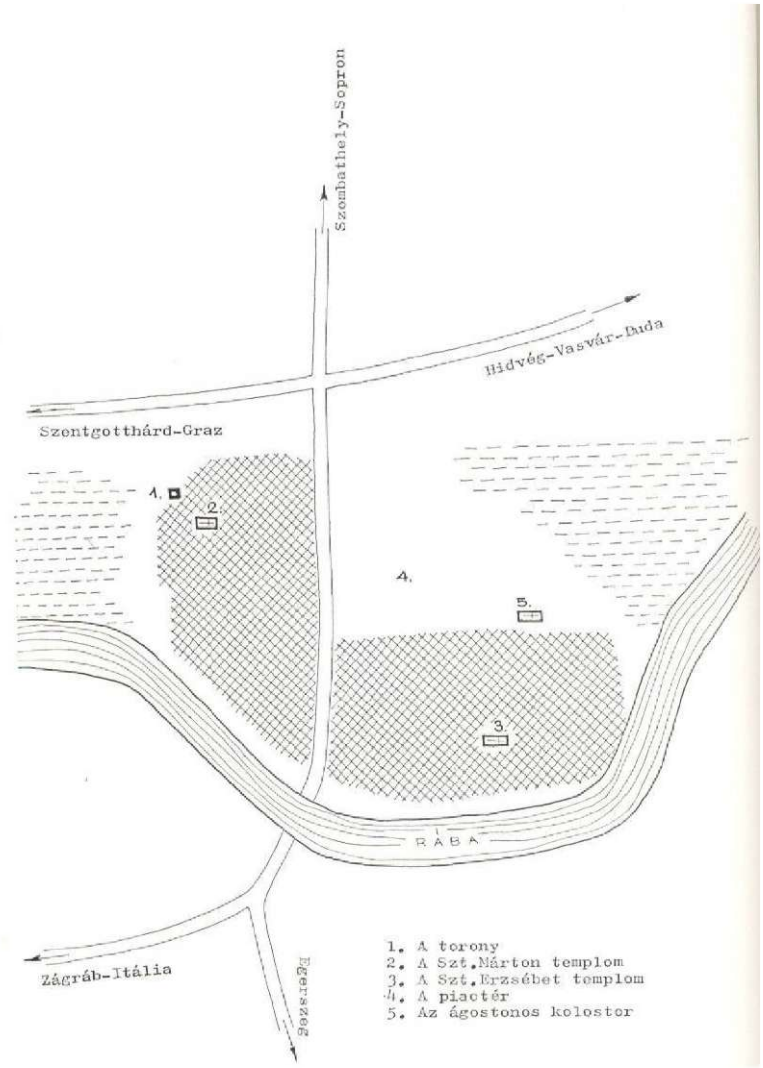
14. ábra

Pápa a két világháború között

Forrás: Bognár I. E. (1943)

KÖRMEND

A város korai szerkezetéről kevés információnk van, de az valószínűsíthető, hogy már az Árpád-korban két temploma állt, az egyik a mai katolikus templom helyén, a másik pedig a város ÉNY-i sarkában. A két templom térbeli elhelyezkedéséből arra lehet következtetni, hogy az akkori város a Rába kanyarulatától északra két településrészből állt. A korábbi városrész az É-D-i kereskedelmi út nyugati oldalán épült ki a Szent Márton templom körül, míg a másik ettől kissé átlós irányban, az út keleti oldalán, a Szent Erzsébet templom körül elsősorban a vendégnépek letelepülésére szolgált. Ennek északi szomszédságában húzódott a piactér, ahol a vásárokat tartották. (KOPPÁNY T. 1986) (15. ábra)



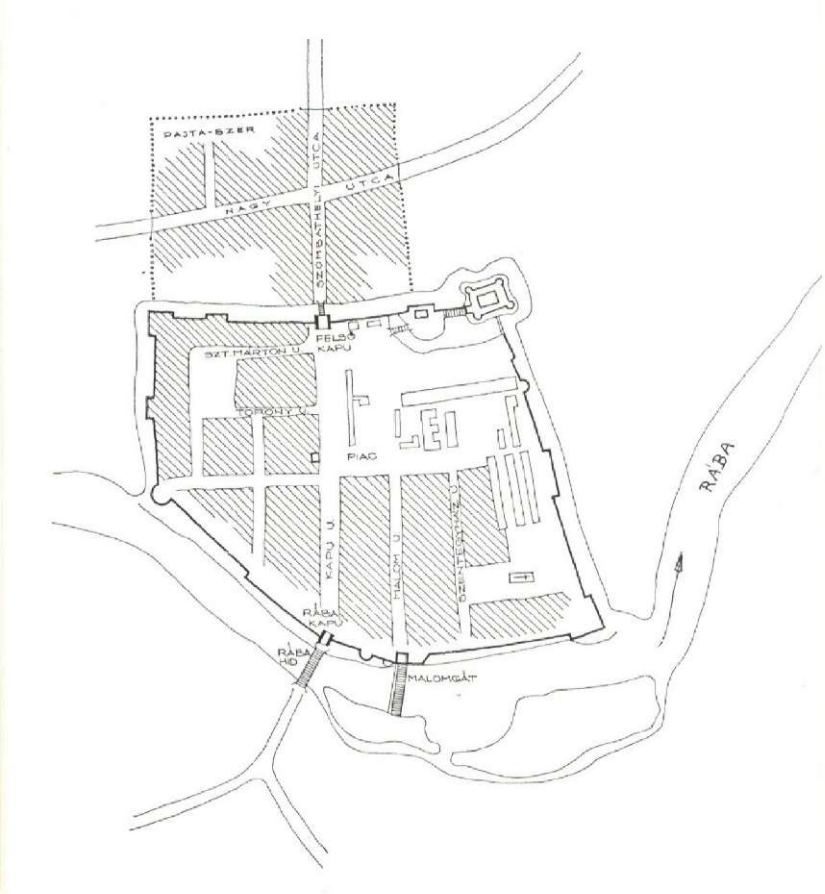
15. ábra

Az Árpád-kori Körmend

Forrás: Koppány T. (1986)

Az első ismert világi épület a Hermán nembeli Dés által építtetett torony volt a város ÉNY-i sarkában. Az építmény része lehetett azoknak az építkezéseknek, amelyeket IV.Béla király rendelt el a tatárjárás után védelmi célokból. Később a tornyot sáncokkal, árkokkal erősítették meg. Ebben az épületben szállt meg 1277-ben IV. László.

A későbbi évszázadokban épült fel a város beépítetlen sarkában a vár, a mai kastély elődje. A Rába árterén lévő alacsony szigetre épített várkastély még a XVII. században is mindössze egy három szobából álló emeletes ház volt csupán, amit a Rábától táplált vizesárok védett. Az épület elhelyezése nem egyedi, hiszen Kőszeg és Pápa esete is azt mutatja, hogy a mezővárosok földesurai szívesen építkeztek a még beépítetlen városszéli piactérre. Ezzel nemcsak különállásukat hangsúlyozták, hanem a város védhetőségét is szolgálták. (16. ábra)

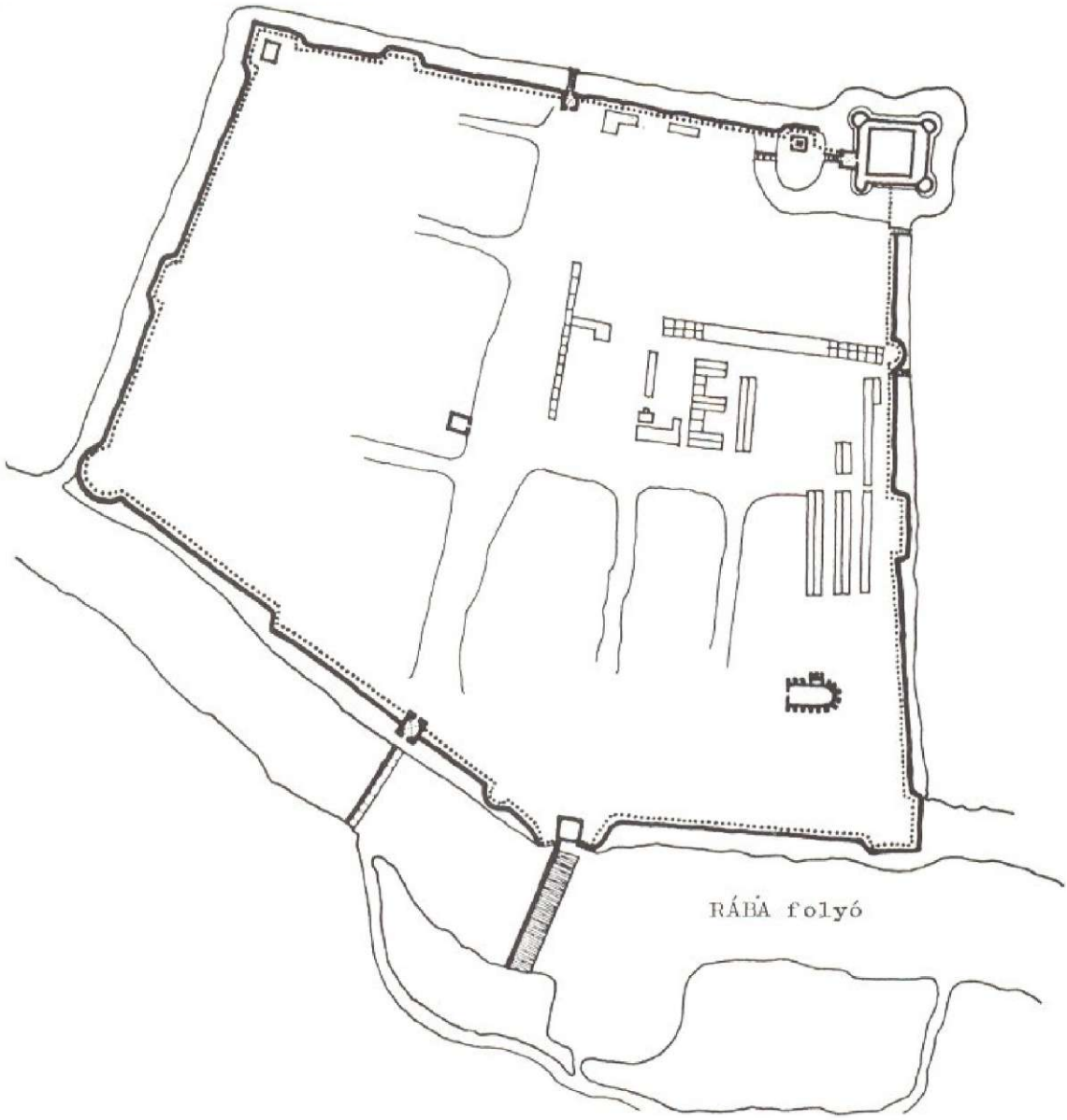


16. ábra

A török-kori város a XVI-XVII. században

Forrás: Koppány T. (1986)

A karlsruhei levéltárban őrzött 1667-es térképen már felismerhető a vár, a szabálytalan ötszögalakú városfal a tornyokkal, a templom és a piactér, és kirajzolódnak a főbb tengelyei a mai utcahálózatnak is. Ez azt jelenti, hogy a város ősi magja, utcarendszere nagy vonalakban fennmaradt az évszázadok során, csupán az utcanevek változtak. (BORSOS GY. 1979.) (17. ábra)



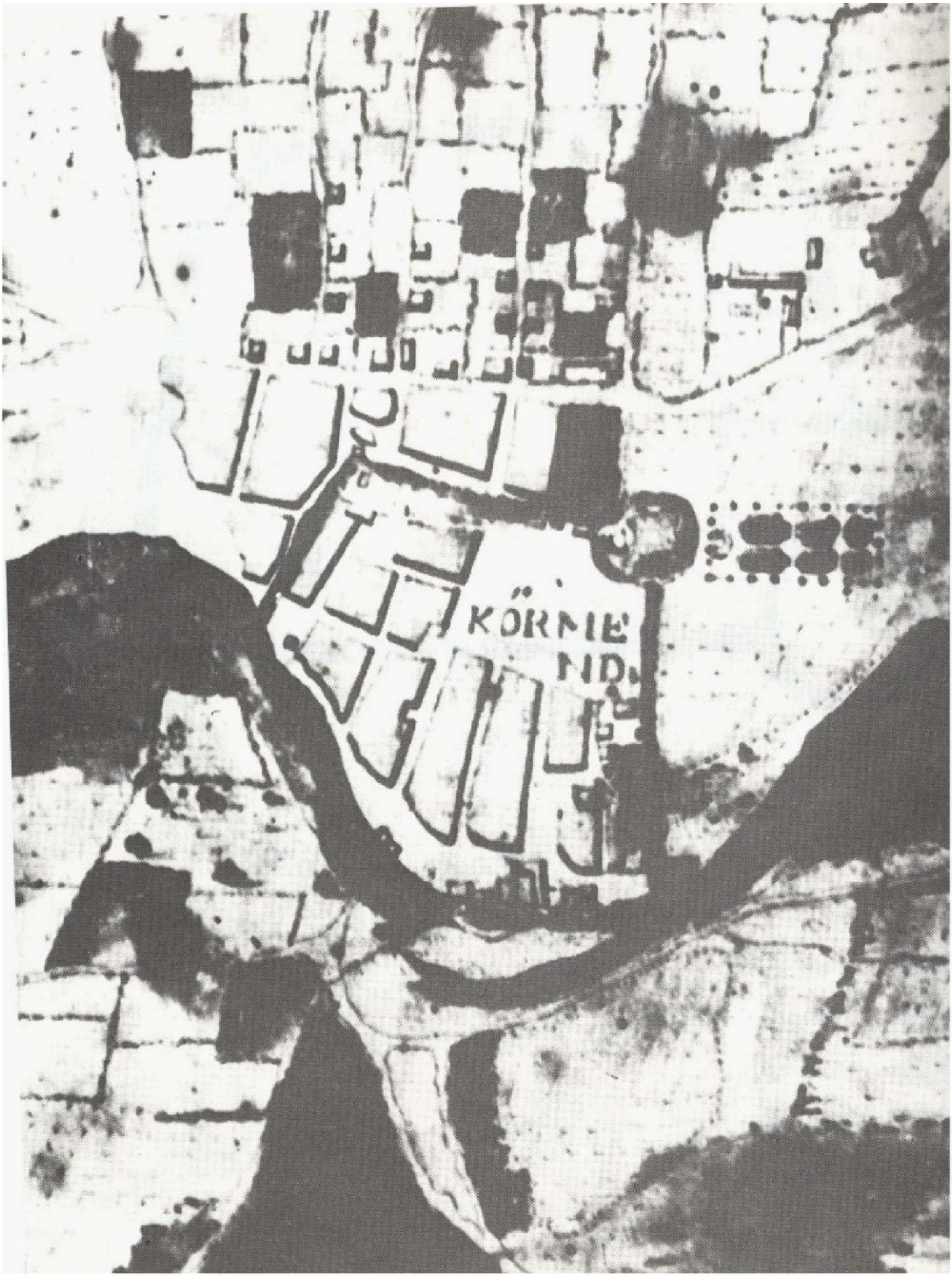
17. ábra

Az 1667-es térkép Karlsruhe levéltárából

Forrás: Borsos Gy. (1979)

Voltak korszakok, amikor a városkép inkább szegényedett: nem kedvezett a fejlődésnek a Rákóczi-szabadságharc évtizede, amikor a vár többször cserélt gazdát, de gyakoriak voltak a tűzvészek is. Különösen pusztító volt az 1562-es, ami után hat évi adómentességet kapott a város az újjáépítésre. Ekkor Körmend két részből állt már: a 65 házat számláló, palánkokkal, árkokkal védett belső városból, ahol a vár is állt, és a katonailag kevésbé jelentős, 45 családnak otthont adó karó- és sövénykerítéssel elkerített külső városból. A lakóházak zöme sövényfalú, tapasztott épület volt, amihez vesszőt – földesúri engedéllyel – a határban vágtak.

Voltak szerencsére fejlődést hozó korszakok is: mindenképpen ilyen volt a település életében a Batthyány család letelepedése, a Rába-meder szabályozása és a vasút kiépülése. A XVIII. században lassan eltünedeztek a városfalak és beépült a belvárostól északra lévő külvárosi rész. A század végén nyerték el mai arculatukat a kastély és melléképületei. Ezek, valamint az angol tájkertek felfogásában telepített kastélypark a város leglényegesebb épületegyüttesévé váltak. A kastély barokk főtengelye ugyanis a környék rendezője lett: a város tőle nyugatra került és ott épült újjá, kelet felé létesült a várossal azonos méretű park, a mai várkert. Mindez több évtizedes építkezést jelentett, aminek nemcsak az lett a következménye, hogy a kastély képes volt megfelelni az elegáns főúri udvartartás igényeinek, hanem az is, hogy a század végére Körmend Vas megye társadalmi életének egyik központja lett. (18. ábra)



18. ábra

A barokk-kori város térképe 1724-ből

Forrás: Borsos Gy. (1979)

Közben megoldást kellett találni a gyakori árvízveszélyre is: szabályozták tehát az erősen kanyargó Rába medrét, így a munkálatok után be tudták építeni a belvárostól délre lévő korábban árvíz járta területet is. A város fokozatosan vette birtokba a túlpartot is, megépült a töltés, az épülő Rába-híd pedig az új út (a mai Bajcsy-Zs. u.) végébe került.

Tovább bővült a városkép II. József türelmi rendelete után: előbb az evangélikus, majd a református templom épült meg, mindez északi irányú bővülést jelentett. Nem sokkal később lehetőség nyílt a nyugati irányú terjeszkedésre is, azáltal, hogy lecsapolták a település és a Berkifalu közti ártéri mocsarat. Az uradalmi jobbágyok egyre inkább kiszorultak a város peremére, míg befelé az iparosok, kereskedők építkeztek.

Lassan kialakult a belső város mai képe: az utcák klasszicista háztömböket és egyre több emeletes házat fogtak közre. 1799 és 1810 között átépítették a kastélyt, megépült a sóhivatal és az uradalmi tiszti lakóház. Az iparosok a piactér közelében nyitottak műhelyeket. Ezt az építkezési kedvet akasztotta meg az 1816-os minden addiginál pusztítóbb tűzvész, hogy utána újult erővel folytatódjon a munka. Tervszerű városrendezéssel új városképet alakítottak ki. Szorgalmazták az újjáépítésnél a tégla és a cserép használatát, az utcára néző homlokzatú házak építését. Akik ezeknek a szabványoknak nem tudtak megfelelni, azoknak a házait ledöntötték, s ugyanígy jártak azok is, akiknek a háza útban volt a szélesebb utcák kialakításánál. (KONDICSNÉ K. É. 1994) A legnagyobb mértékben a mai Rákóczi u. környékét alakították át. Erről a – Batthyány Fülöp kori – megpezsdülő fejlődésről adott képet Fényes Elek a XIX. század közepén. (19. ábra)

19. ábra

Körmend 1857-es kataszteri térképe

Forrás: Koppány T. (1986)

A század második felében a vasútvonalak kiépülésével a város tovább terjeszkedett észak felé: a pályaudvar a várostól észak felé épült meg, és nem sokkal később, az 1900-as évek elején a település már túl is lépte a vasút vonalát. A túlsó oldalon így egy újabb városrész keletkezett. Ezzel egy időben épültek tovább a Körmendet átszelő országút mentén és az abból leágazó utcákban a városias külsőt sugárzó romantikus és eklektikus emeletes épületek. (20. ábra)

20. ábra

Körmend a XIX-XX. század fordulóján

Forrás: Koppány T. (1986)

Az első világháborút követő gazdasági nehézségek ellenére a város észak, északkeleti irányban tovább terjeszkedett. Elsősorban a kertes, családi házas városrész területe növekedett a Rokkant- és a Tisztviselő-telepek kiépülésével. 1942-ben csatolták Körmendhez a falusias beépítésű Alsóberkifalut.

A második világháború után Körmend viszonylag kedvező városszerkezetet örökölt azzal, hogy városmagja már kialakult. Ugyanakkor politikai okok miatt a következő években a város arculata keveset fejlődött. Másfél évtized alatt csak 170 földszintes családi ház épült. Ekkor került felparcellázásra az ügetőpálya területe, valamint a Somogyi B., Nap és Hunyadi utcák még beépítetlen részei.

Az 1960-as években aztán megindult a fejlesztés: közel 1300 új lakás épült bő évtized alatt. Igaz, 1963-ig, a konkrét rendezési tervek elkészültéig inkább a koncepció hiánya jellemezte a városépítést. Az új családi házak megépültével a település most kelet-nyugati irányban terjeszkedett, a Rábától délre pedig üdülőnék nevezett hétvégi házak létesültek. Az új ipari létesítményekkel a korábbi mezőgazdasági jellegű település átalakult, iparosodott. Megépültek az addig hiányzó közösségi intézmények is. Az új beruházásokat követte a közműhálózat rekonstrukciója: a vízellátás biztosítása, földutak portalanítása. A sietségnek és sokszor az átgondolatlanságnak az lett az ára, hogy a műemlék épületek megsínylették az iparfejlesztés időszakát: például a cipőgyár és a volántelep elhelyezése a Várkertben, műemléki és természetvédelmi környezetbe történt.

A Vida J. utca 1973 óta teljes hosszában sétáló utcává alakult. Ennek végén a 8-as főút kereszteződésében gyalogos aluljáró épült, amire azért volt szükség, mert a 8-as (és 86-os számú) főútvonalak átlelési szakasza meghatározza a város belső forgalmi rendjét. Olyannyira, hogy mára már sürgető igénnyé vált a 8-as főút elkerülő szakaszának a megépítése, amely a várostól északra haladna el. (21. ábra)

21. ábra

A beépítés változása a történelmi korszakokban

Forrás: Lenner T. (2004)

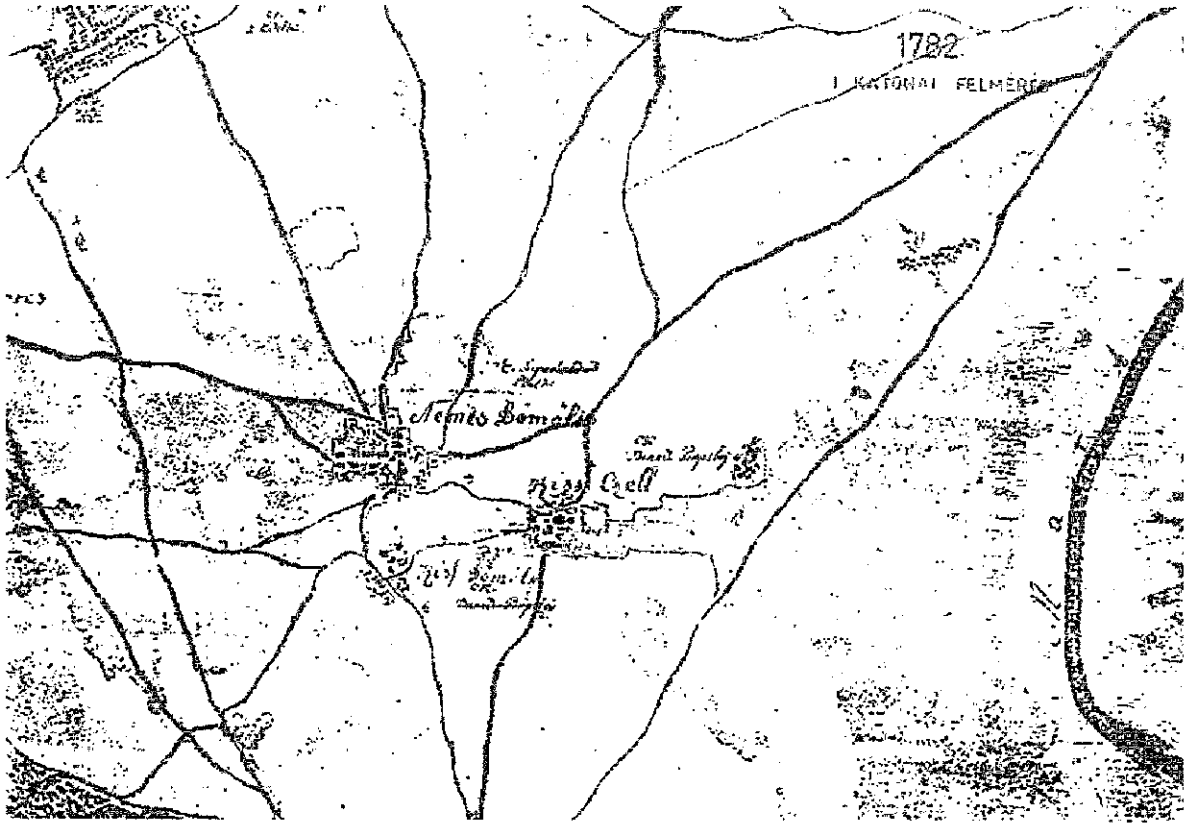
CELLDÖMÖLK

A mai Celldömölk jelenlegi közigazgatási területe az idők folyamán öt különálló település – a már említett Pórdömölk, Nemesdömölk, Kiscell, valamint Alsóság és Izsákfa – egyesüléséből, illetve egyesítéséből jött létre, azoknak a területét foglalja magába.

A várost alkotó települések különböző történeti szakaszokban keletkeztek, és egymástól eltérő módon fejlődtek mindaddig, míg a legdinamikusabban fejlődő Kiscell fokozatosan magához nem ragadta azokat, és lassan az egységes város alkotóelemeivé nem váltak.

A legkorábbi pórdömölki településrész a korai bencésmonostor majorszerű településeként fejlődött ki. Alaprajza szórt, rendezetlen képet mutatott. Miután a bencések elmenekültek innen a XVI. században, fejlődése leállt, kis majorként élte meg a XX. századot. Határában ma is ott állnak az egykori késő román-kora gótikus templom romjai.

Pórdömölktől pár száz méterre egy másik település, Nemesdömölk erősödött meg ezután. Fejlődését artikuláris hely szerepének köszönhette. Evangélikus nemesei szabályos, egysoros útifalut építettek fel a győr-szombathelyi kereskedelmi út mentén. A településrész alaprajza ma is őrzi a 200 évvel ezelőtti állapotokat. Kemenesaljára kiterjedő központi szerepét fokozatosan hódította el a XVIII. századtól Kiscell. (22. ábra)

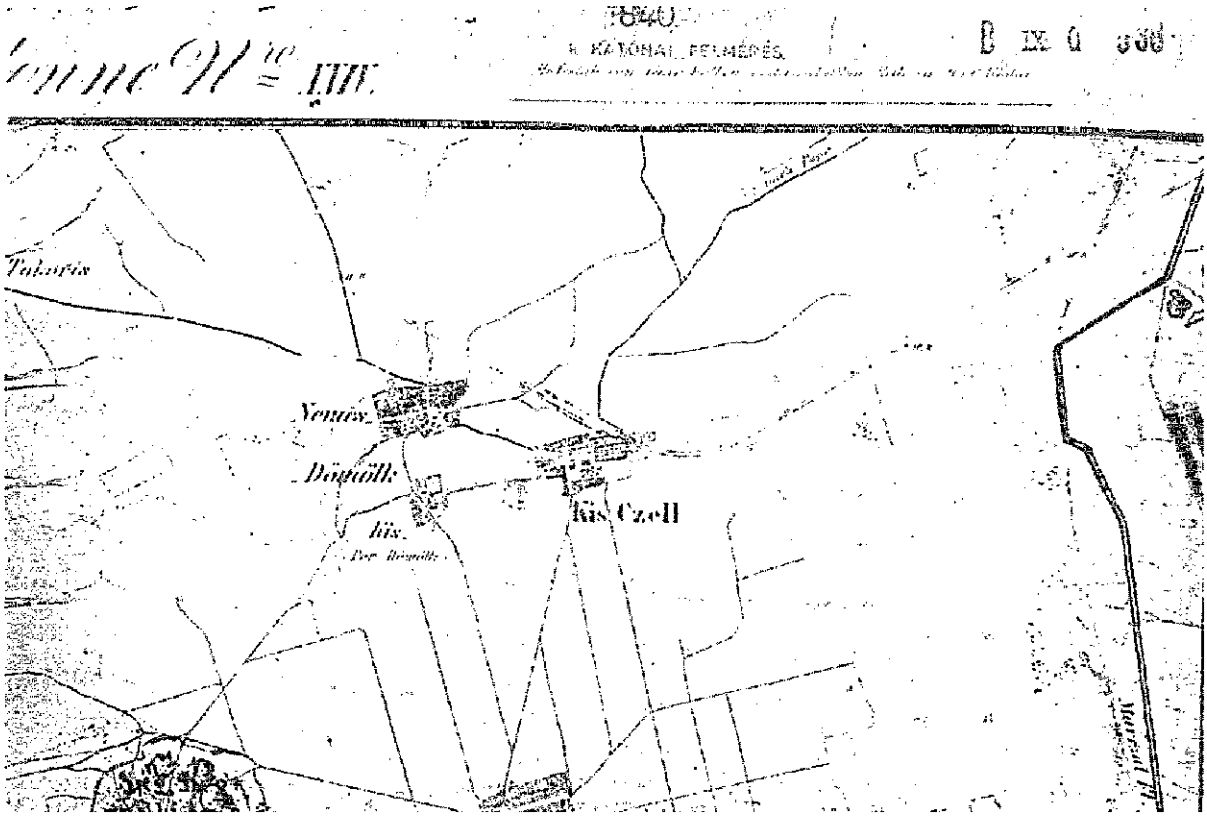


22. ábra

A település első katonai felmérése 1782-ből

Forrás: Polgármesteri Hivatal, Celldömölk

Az előbbiekhez hasonlóan Kiscell léte és jelentősége is a vallásban gyökerezik. A XVIII. században felépülő barokk templom, barokk kálvária és a bencés kolostor lett Kiscell magva, ez az együttes jelentette a település létrejöttének alapját és a központját. A búcsújáróhellyé vált Kiscell templom körüli részén épültek fel a zarándokok ellátására szolgáló fogadók és kocsmák, a kézművesek és kereskedők házai. A település ekkor létrejött szerkezetét a II. világháborúig szinte teljes mértékben, de főbb vonásaiban a mai napig megőrizte. A bevándorolt osztrák – német iparosok és kereskedők által megépített község apró zsuppos házai közül az egyházi épületeken kívül csak a Sóház és a Joachim ház emelkedett ki nagyobb méretével. Az egyházi élet visszaesésével 1790-re elszegényedett, szinte kihalt a község. Az apátsági épületekkel senki sem törődött, ekkor dőlt romba a pórdömölki templom is. E hanyatlással magyarázható, hogy nincs a városban klasszicista emlék. Az átmeneti mélypontról az 1790. évi vásártartási kiváltság megszerzése jelentette az újbóli fellendülést a most már mezőváros életében. A település méreteiben is gyors növekedésnek indult. (23. ábra)



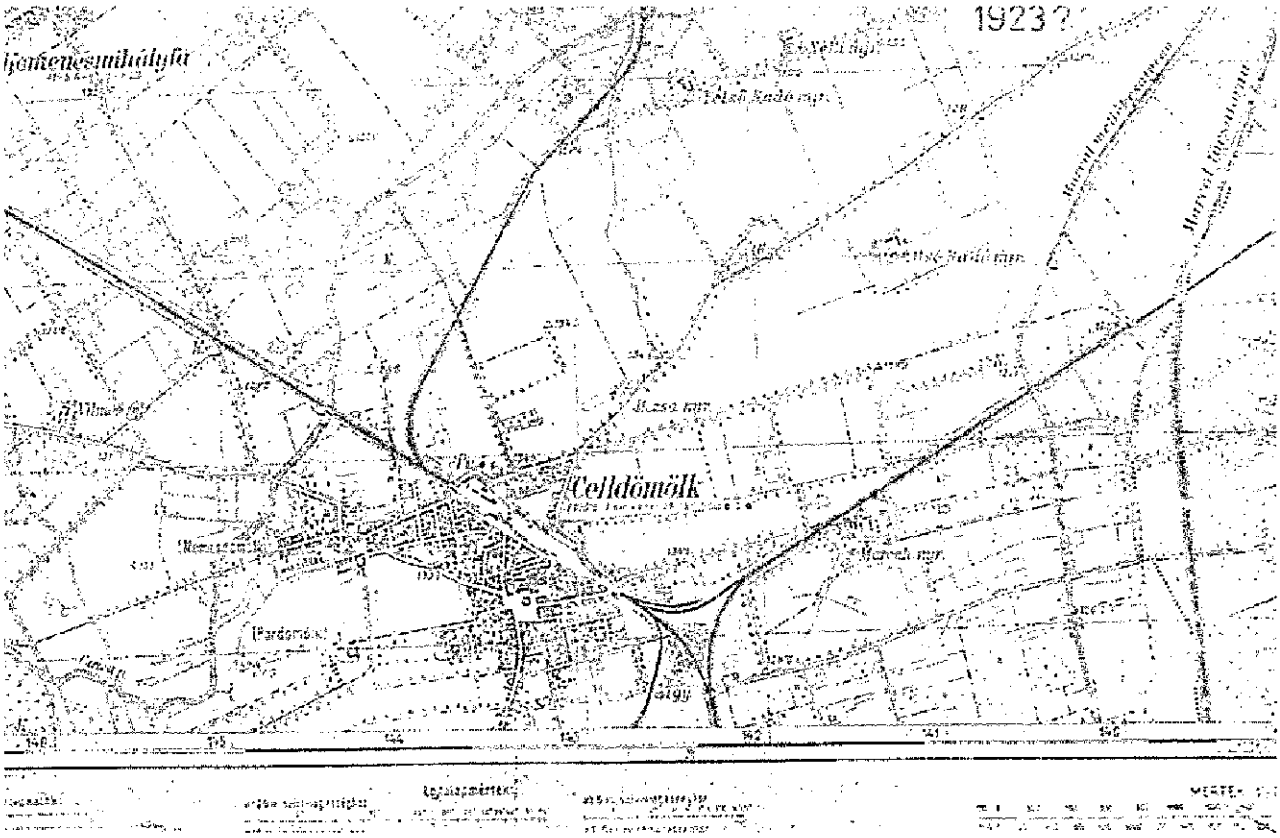
23. ábra

A település második katonai felmérése 1840-ből

Forrás: Polgármesteri Hivatal, Celldömölk

Heti és országos vásárokat a kolostortól délre fekvő téren tartották, míg a marhavásár a város keleti részén volt. Kiscell fejlődését tovább segítette 1802-ben az apátság visszaállítása (a búcsújárás újbóli megindulása) és a céhek megalakulása. Az iparral foglalkozó népesség egyre jobban benépesítette a várost. Az önkényuralom enyhülésével kezdődnek el a nagy építkezések. Súlypontjuk a mai Sági utca és a Szentháromság tér környéke. Ebben az időben már jellegében és külső képében is egyre több urbánus vonást tartalmazott a település. Az épületek jellemzője az azonos felfogású provinciális romantika lett. A XIX. század végén a kis vásártelepülés rövid időn belül vasúti csomóponttá vált, ami teljesen újszerű tényező lett a városfejlődés folyamatában. A vasúti foglalkoztatottak száma rohamosan emelkedett. Ugyanilyen ütemben épültek a lakótelepek és a vasúti üzemi épületek is. 1900-ban megkezdődött a Kiscell és Nemesdömölk közti üres terület beépítése, a nyugati irányú terjeszkedés. Ekkor kezdett a település valóban városias külsőt felvenni. A felfokozott lakásépítés céljára 1891-től a város és a vasút közötti, az

állomástól délre eső terület került parcellázásra és beépítésre. Az I. világháború előtt és alatt épült be vasutas lakásokkal a vásártér mögötti terület, az ún. Hónig-telep. Az 1920-as években kisajátított apátsági birtokokon épültek meg az iskolák és egyéb intézmények a mai Széchenyi utca és a Koptik Odó utca közötti részen, kiegészülve laza, kertes beépítésű lakóterületekkel. (24. ábra)



24. ábra
Celldömölk a két világháború között
Forrás: Polgármesteri Hivatal, Celldömölk

A lakásépítés lendületében helytelen irányú területnövelés is történt a vasúton túli ún. Pityervár részen, amelyet a pályaudvarral és a városközponttal 1903 óta vasúti felüljáró kötött össze. Új lakóházak, új utcák jöttek létre, mígnem az 1920-as években kültelekké degradálták a területet, és még ma is tiltják itt a telekkialakítást és az építkezést. 2000-ben pedig a Pityervár köldökzsinórjának nevezett muzeális felüljárót is elbontották. Helyette ma kerülővel gyalogos aluljáró köti össze a várossal.

Celldömölktől délre, a Ság hegy alatt helyezkedik el Alsóság (korábban Ság). A település régi eredetű, a környezetében talált leletek tanúsága szerint a korai vaskorban is volt már itt lakott hely. A község annak ellenére, hogy méreteiben egészen a XX. század elejéig túllépte Nemesdömölk és Kiscell méreteit, különösebb szerephez nem tudott mellettük jutni.

Ság már 1787-ben mezővárosi címet kapott, de a központi szerepkört Kiscelltől nem vette át. A település jellegében is falusias megjelenést tükrözött mindvégig. Történeti szerkezete érdekes orsós formát mutat, melyre szálagtelkek fűződnek fel. Jelentőséget csak a Ság hegyen folytatott bazaltbányászat adott a községnek azzal, hogy a hegy felőli határában épült meg a bányászok lakótelepe, a Bányatelep. Miután Alsóság több szempontból is Celldömölk függőségében volt, szinte elkerülhetetlen volt Celldömölkhöz csatolása, ami 1950-ben történt meg.

A várossá avatás előtti évben, 1978-ban közigazgatásilag Celldömölkhöz csatolták Izsákfa községet is. Izsákfa (korábbi neve Izsákfala, Izsákfalva) Asóságtól délre fekszik. Területileg teljesen önálló, Celldömölktől független egységet képez. Méreteiben, jellegében és jelentőségében mindvégig falusias település volt. Celldömölkhöz csatolása sem hozott lényegi változást a település szerkezetében.

A jelenlegi településszerkezet tervszerű fejlesztése az 1960-as évektől, az első rendezési tervekkel kezdődött. 1963-ban készült el a nagyközség első részletes rendezési terve, amely biztosította a fejlesztés alapját. Mindenekelőtt korszerű városközpontot kellett létrehozni. Ehhez a területet úgy biztosították, hogy az ipari üzemeket a K-NY-i iparvágány mellé telepítették ki. A két településrész, Cell és Alsóság között jelölték ki a helyüket. Itt lassan valóságos ipari gyűrű jött létre, ma itt található az Ipari Park területe.

Nehezebb feladat volt a lakóterületek rekonstrukciója. (25. ábra)

25. ábra

Celldömölk belvárosa 1953-ban

Forrás: Polgármesteri Hivatal, Celldömölk

A lakóterület házai ugyanis – a kis központi részt leszámítva – a kisvárosokra jellemző kertes településűek. Így a központ közvetlen közelében a terjengős beépítés miatt a város értékes területei kimaradtak a későbbi célszerű beépítés lehetőségéből (Dózsa Gy. utca, Hámán K. utca). Az 1960-as, 1970-es években végrehajtott tömeges lakásépítés lényegesen fokozta a központ beépítésének intenzitását és a szanálásokkal a régi, korszerűtlennek mondott tömbök kiváltását. A lakóterületek beépítési sűrűségének növelését főként a város központi, É-D-i tengelyében tervezték. A kitelepített üzemek helyén alakították ki a városközpontot. A központban a Sági utca nyugati oldala az 1970-es, 1980-as években végrehajtott rekonstrukció keretében épült át, városközpontban elengedhetetlen intézmények elhelyezésével. Ekkor épültek fel a kisvárosi képbe nem illő magas házak, valamint a Géfin teret L alakban lezáró egyemeletes üzletsor, továbbá a zárt tömegű 400 férőhelyes Kemenesaljai Művelődési Központ és a Kresznerics Ferenc Könyvtár épülete. Restaurálták a városmag barokk kolostor épületét (ma Polgármesteri Hivatal) és barokk templomát.

SÁRVÁR

A frank forrásokból ismert ősi sáncvár minden bizonnyal a Gyöngyös és a mai iparvágány közötti területen állhatott. Nevét még ma is őrzi az „óvári dűlő", azaz Óvár városrész. Létezését bizonyítja az is, hogy még a XIX. században is találtak itt köveket, fát és gerendákat.

A mai várat a tatárjárás után kezdték építeni, a Kőszegiek itt tartózkodásakor. A vár nyugati szárnyában ma is felismerhető egy olyan épület, amely akkor lakótoronynak készülhetett. Többszöri átalakítás után a mai formáját a XVI. században, a Nádasdyak alatt kapta, ekkor készült el a kaputorony is. Ebben az időben még előtte terült el a mezőváros, amely aztán fokozatosan körbeépülte a várat. A város területe nem volt túl nagy, és mivel folyók közé épült, Szigetnek nevezték. A Rábán csak itt lehetett átkelni, a korban már állt egy híd. A település belső része a középkorban még csak két párhuzamos utcából állt. A főutca mindkét oldalán épültek házak, a hátsó utcában azonban csak az északi oldalon sorakoztak belső telkek. A város kelet-nyugati irányban húzódott, központjában a piactérrel. Itt laktak a nagyobb telekrésszel bírók, a szélek felé a kisebbek. Kijjebb, ahol már több volt a hely, ismét a nagyobb telkesek házai sorakoztak. A mezővárost a török-kori támadások ellen palánkfal védte, külső oldalát pedig egy árok vette körül. Három kapuja is volt, egy nyugatra, egy a vár felé, egy pedig északkeletre, Péntekfalura nézett.

A mai Sárvár része az egykori Sár község, amely régebben keletkezett a mezővárosnál. Kezdetben jelentősebb is volt, mint a Sziget, de a XV. század folyamán elvesztette előnyét és faluként élte tovább életét. A falu a templom körül északra és délre terült el. A XVI. század elejétől működött itt egy iskola is, amiben a sárvári diákok is tanultak.

Ugyancsak középkori eredetű Semjén (a mai Rábasömjén) településrész is. Ez a várostól északra feküdt, területe a XV. század végén kétszeresére nőtt. Telkeinek 95%-át lakták, lakói a nagyállattenyésztésről és a gabonatermelésről tértek át a kisállattenyésztésre és a kertészkedésre. A falu közepén áll a Szent Péter tiszteletére szentelt templom, melynek létezéséről már 1288-tól tudunk. Körülötte

kétoldalt a Sárvárról Sopron felé menő út mentén helyezkedtek el a házak. (SÖPTEI I. 2000)
A várostól délnyugatra a Gyöngyös mellett állt Tizenháromváros. Első említését 1639-ből ismerjük, de előfordulhat, hogy már korábban is létezett. Nevét a 13 szepesi városról kapta, amelyeknek itt voltak raktáraik. Első lakói letelepített hajdúk voltak, akik azt a feladatot kapták, hogy a vártól délre eső területen irtsák ki a fákat egészen a Rábáig, majd szántsák fel a területet.

Sár és Sárvár között feküdt a Sörös nevű település, amelyet az itt működő sörfőzőről neveztek el. A serfőzés tudományát német zsoldosok terjesztették el.

Söröstől mintegy 100 lépésnyire északra helyezkedett el a Búzamajor, amely sárvári tulajdonban volt. Valószínűleg magasabban fekvő, árvíztől védett hely lehetett. Már 1639-ben is legalább 21 háztartás volt benne.

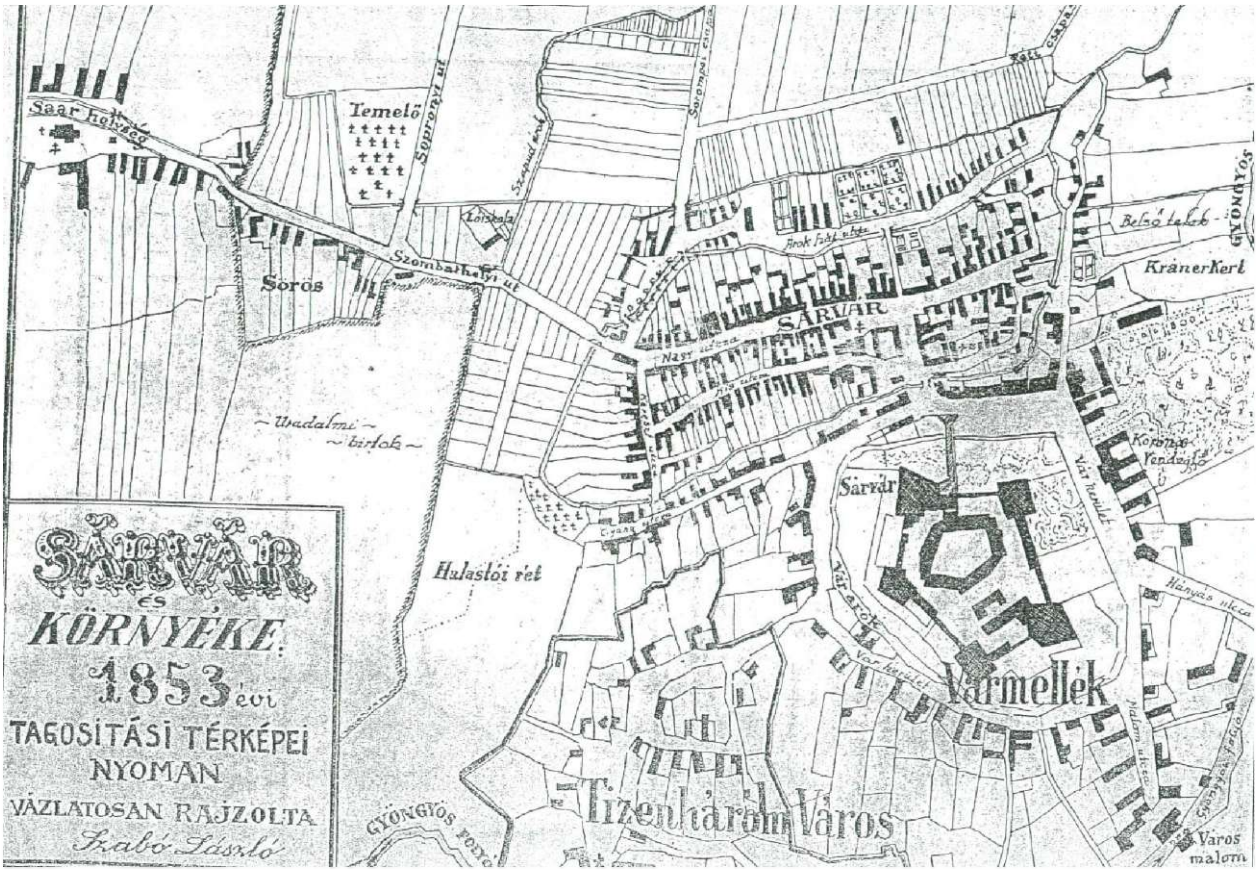
Északkeletre a várostól terült el Péntekfalu, amelynek a keletkezési idejét nem ismerjük, de a XVII. században már szépen fejlődött. Zsellérek lakták, lakossága 1667-ben 119 fő volt, 36 házzal. Sem temploma, sem kápolnája nem volt soha, valószínűleg azért, mert a szomszédos városban már volt templom. De létezett önálló temetője, a mai helyén.(FÜLÖP L. 1994) Eredetileg különálló település volt, később csatlakozott hozzá Gudina, a Cukorgyár területén fekvő egykori falu, melynek szomszédságában a híd vezetett át a Rábán. Neve talán a német *Gute Nacht* (Jó éjszakát!) kifejezésből származik. Történelméről alig tudunk valamit, az viszont biztos, hogy 1800-tól már Péntekfalu része volt.

A Rákóczi-szabadságharc után egy új település jelent meg a vártól délnyugatra, a Vármelléke. A földesúr olyanok számára engedte meg a letelepülést, akik vállalták, hogy nem a földművelésből, hanem más tevékenységből élnek meg. Egy XIX. század eleji egyházi beosztás szerint Tizenháromvárossal együtt 1/4-1/2 órára feküdt Sárvártól.

1803-ban a modenai Este-család vette át a sárvári várat és az uradalmat. Az új tulajdonos korszerű gazdálkodást folytatott. Renoválták a pusztuló várkastélyt, lecsapolták a várárok vízét és elkezdték a parkosítását. A városban is építkezések kezdődtek, azután, hogy a települést sorozatos tűzvész pusztította. A várral szemben

ekkor épültek fel a gazdasági épületek, az egykori Nádasdy-kert helyén kialakították az arborétum elődjét, 1818-ra pedig elkészült a Korona-szálló épülete, amely a vártól északkeletre a Várkerületen ma is áll. Megjelentek az utcanevek is. Ezek vagy a várhoz viszonyított helyzetet tükrözték (Vár előtt való utca, Párkányszeg), vagy a méretére utaltak (Nagy, Öreg, Kis, Csöngei kis utca, Kisköz). A Nagy utca volt a város főutcája, közelében a piaccal. A házakat a tulajdonos és a szomszédok nevével határozták meg. 1828-ban a város téglagyárat létesített a renoválások és az építkezések igényeinek fedezésére. Hamarosan legalább két tucat új emeletes ház épült. Ekkor kapta a főutca is a ma látható arculatát, a műemlékek sora is abból az időből származik. 1836-ra megépült az evangélikusok végleges temploma, 1842-ben pedig egy „katonaistállót" építtetett a város, „hogy a házaknál terhes katona tartástól menekülhessen". 1840 körül az utcákat terméskővel rakták le a házak előtt, és gondoskodtak az éjjeli világításról is. A külső úthálózat is fejlődött a reformkorban. A Gyöngyös-hídtól az Aranyos-hídig feltöltötték az utat, ezt nevezték Hányás-utcának (ma Rákóczi út), 1830-ban pedig megépült az út a Hegyközségig.

A fejlődés az önkényuralom éveiben is folytatódott. Sárvár 1850-től járási székhely lett, főszolgabírói hivatallal. Működött itt csendőrkaszárnya, fináncbiztosi, mértékhitelesítő és adóhivatal, megnyílt a posta is. 1861-ben a szombathelyi kerület alszolgabírói járásává vált.(SZIBLER G. 2002.) (26. ábra)



26. ábra

Sárvár és környéke az 1853. évi tagosítási térképei nyomán

Forrás: Földhivatal, Sárvár

A népesség is növekedett a korszakban, legnagyobb mértékben a Vármelléken. A város lakossága ekkor egyharmaddal nőtt. A beköltözöttek számára új házhelyeket jelöltek ki Sörös és Sárvár között, illetve a város északi részén. 10 év alatt 87 ház épült fel, 1869-ben már 27 emeletes épület állt a városban.

1857-ben a Kis utcában megnyílt a városi kórház (ma itt működik az Egészségház). 4 iskola működött a városban, a katolikus iskola 344 tanulóval, a zsidó iskola 79 tanulóval, az evangélikus iskola 39 tanulóval és a sári iskola szintén 79 tanulóval. 1865-ben épült fel a főutcán a város első leányiskolája, ahol apácák tanítottak.

A vasúti összeköttetés kiépülésével a Rábán vasúti hidat építettek, a vasút mentén pedig a távíróvonalakat is kihúzták.

A dualizmus kori fejlődés eredményeként 1902-ben Sárvárhoz csatolták Vármelléket és Tizenháromvárost, majd 1912-ben Sár és Péntekfalu községeket.

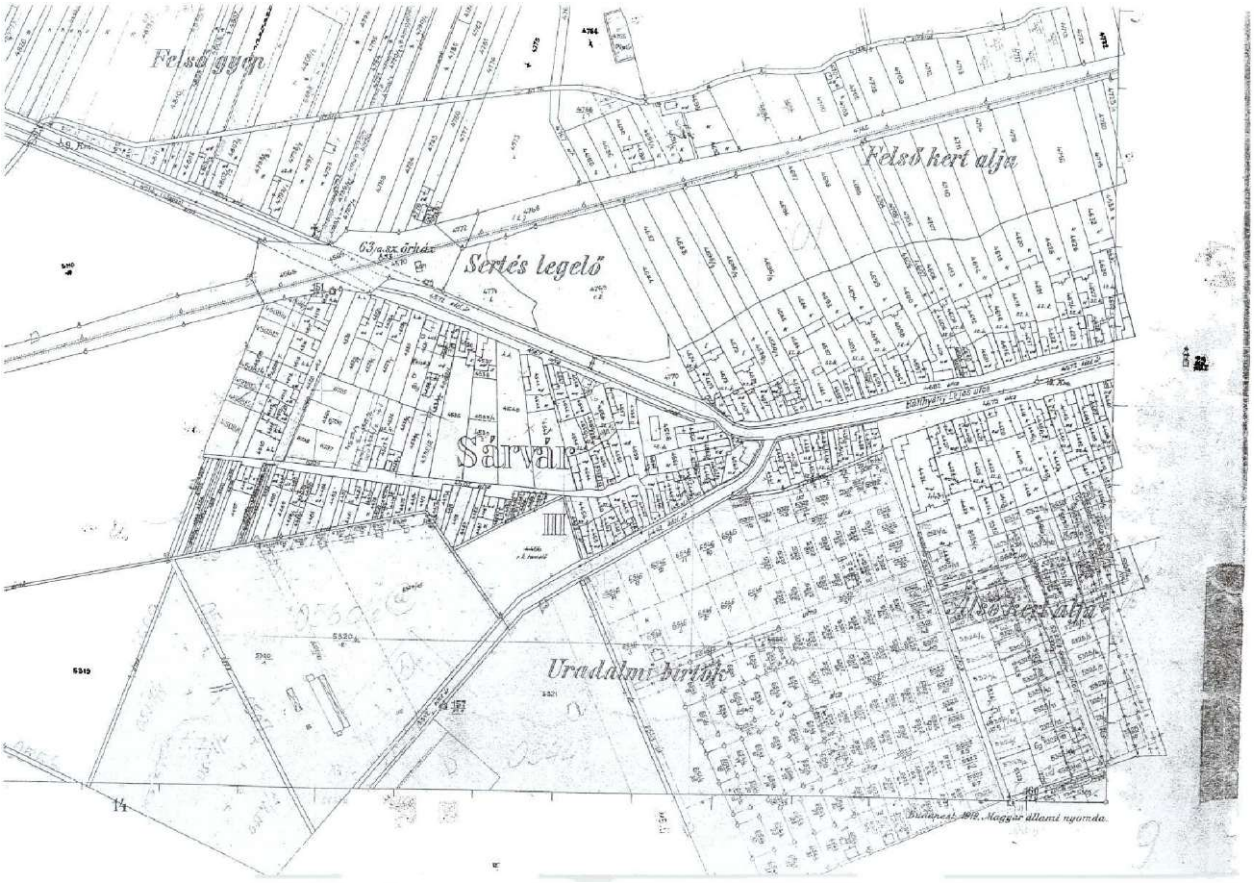
1919-ben a városmagtól délkeletre elkezdett kiépülni egy kertvárosi rész. Az 1920-as évek végéig az építkezések csak kis mértékben haladtak előre. Azonban a két világháború között Belgiumba és Franciaországba kivándbrolt egykori műselyemgyári dolgozók hazautalt megtakarításaiból a hozzátartozók a kertvárosban vettek telket, amire építkeztek is. A városrésznek az 1940-es években már 2500 fős lakossága volt, főként katolikusok, akik egy kápolnát is emeltek itt.

Az újabb építkezések során a település arculata erősen megváltozott. (27., 28. ábra)

27. ábra

Sárvár központi városrésze 1919-ben

Forrás: Földhivatal, Sárvár



28. ábra

Sárvár nyugati városrésze 1919-ben

Forrás: Földhivatal, Sárvár

Míg az egyesítések előtt közel kör alaprajzú volt, ezután nyugat felé kissé megnyúlt, kelet és dél felé pedig kiszélesedett. Szeibert János 1926-os Sárvár monográfiájában leírja az akkori arculatot. Az üzletek, ipari helyek a belső területen helyezkedtek el. Az utcák egyenesek és szélesek, az újabb házsorokat már mérnöki tervek alapján készítették el. Az utak részben makadámozottak, a gyalogjárók a belvárosban aszfaltozottak. Az utcák és a házak nagy részének világítását a közeli ikervári vízierőmű látja el. A belső részeken sok a kőből épített emeletes ház. A csatlakozott részek telkei merőlegesek az utcára. Szinte már mindegyik ház cserépfedelű, zsúpfedésű kevés. A kétszobás lakások többségben vannak az egyszobásokhoz képest. A tornácos házak nagyon jellemzőek, fehérre, sárgára vagy vörösre festik ezeket. Az újabb építésűekre már a városi hatás jellemző, kapukkal ellátottak, külön

kiskapuval. A kertváros Sárvár egyik legszebb részét adja, házai téglából épültek, és egy-, két- vagy háromszobásak.(SZEIBERT J. 1926)
A második világháború után elsőként a Rába-hidakat kellett helyreállítani. 1951-től indult meg a középiskolai oktatás, a gimnázium mellett leánykollégium jött létre. Mentőállomás is létesült. Az egykori hercegi kertészet helyén megalakult az Erdészeti Kutatóintézet. Később bővítették a kertvárosi óvodát és a Gárdonyi iskolát. Komoly hátrányt jelentett viszont az, hogy az 1960-as években megszűnt a Zalabér-Felsőszentlászló vasútvonal, így Sárvár elveszítette vasúti összeköttetését vonzáskörzetével, az ún. Sárvár-felsővidéki falvakkal. 1968-ban viszont egyesült Rábasömjén községgel, így közigazgatásilag is megteremtődtek a feltételek a várossá avatásra. Sitkétől ekkor kapta meg Lánkapusztát, Kanotapusztát, Földvárpusztát, Saroltamajort és Ostffyasszonyfa-vasútállomást, Csényétől pedig Újmajort. Területe megduplázódott, 11.231 ha lett.

Ipari övezetek kezdtek kirajzolódni. A Cukorgyár mellett letelepítették a Fehérje-feldolgozót és a PEPSI-üzemet. A Selyemgyár épületei a Barneválnak adtak helyet, de ide költözött a Vagongyár, majd a Műtrágyagyár. A Vágóhíd a későbbi Gyöngyös menti körzet alapjait rakta le. Az 1990-es évek közepétől létrejött zöldmezős beruházások a város délnyugati részén az Ipari Parkot hozták létre.

Nagy lakásépítésekre is sor került. Ekkor emelkedtek a lakótelepek és a sorházak a hézagok kitöltésére. Így a város belső területei egységessé váltak, szinte szabályos gyűrűbe fogták a városmagot. (29. ábra)

29. ábra

Sárvár az 1980-as években

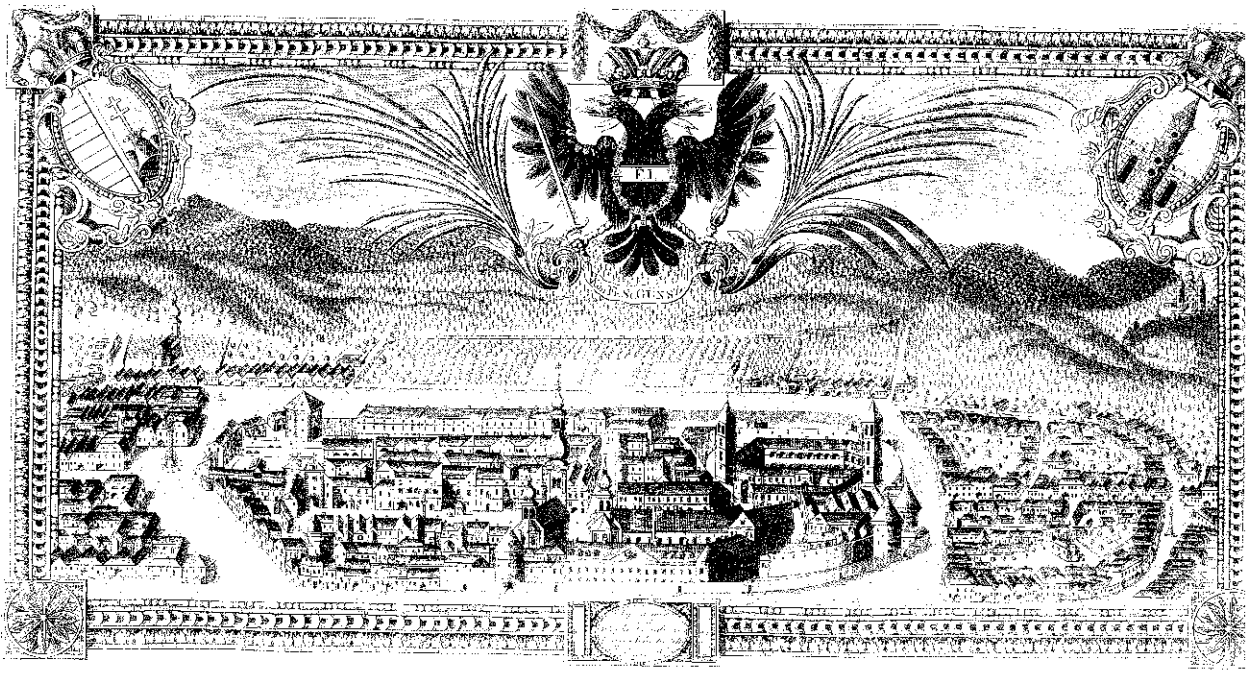
Forrás: Földhivatal, Sárvár

A várostól délre egy rekreációs övezet kezdett kibontakozni ugyancsak az 1960-as évektől. A gyógyfürdő a közelmúltbeli építkezések alapjait teremtette meg. Mivel Sárvár fontos főútvonalak mentén fekszik, ezért jelentős a városon keresztül haladó átmenő forgalom. Ezért határozták el az elkerülő út megépítését, amely kelet felé kerüli el a települést. Ehhez azonban előbb újabb hidat kellett építeni a Rába felett.

KŐSZEG

A várárosként (Burgstadt) alapított Kőszeget már a kezdetektől fal vette körül. Ez a mai Várkör belső házsora mögött épült, és az akkori egész települést, a mai szűkebb belvárost védte. Kőszeg tehát nem váraljai településként jött létre, vár és város együttesen alkotott egy erődített védelmi rendszert. Jurisics Miklós is a híres 1532-es ostrom ideje alatt a várat és a várost együtt védte a török túlerővel szemben. A korabeli várárosok bordás szerkezetére utal a mai belváros alaprajza, központjában a tölcsérszerűen kiszélesedő úttal és a mai Jurisics térrel, és az oldalirányba leágazó utcákkal. A téren álltak a település első kőépületei, valószínűleg a piac körül. A városmag és a városfal közötti részen távolabb megbújó iparos és kereskedő lakóházak még fából és vályogból épültek. A város hosszú időn keresztül észak-déli irányban terjeszkedett, feltehetően két okból: egyrészt a városfal egyes szakaszaira építési tilalmat rendeltek el, ami meggátolta a lakott területek oldalirányú expanzióját, (BARISKA I. 1979) másrészt a városfalon valószínűleg két városkapu létesült. Az északi volt a Felső kapu, a déli falszakaszon pedig az Alsó kapu, a mai Hősök kapuja állt. Mivel a XV. századra a telepesek már nem tudtak letelepedni a belvárosban, tömegesen igyekeztek a városfalon kívülre. Két új városrész alakult így ki az észak-déli futású kereskedelmi út mentén: előbb a németek lakta északi, vagy német külváros (német hóstád), majd a déli, magyarok lakta külváros, a magyar hóstád. Az előbbiben főként fésűs elrendezésű paraszti porták épültek, míg az utóbbi kapott városiasabb külsőt, a kézművesek zárt földszintes beépítésű lakóházai által. Így a XVI. századra Kőszeg háromosztatú településsé vált: a német- és magyar külvárost a belváros kötötte össze. Ez a hármas szerkezet a város mai alaprajzán is nyomozható még. (NÉMETH S.2003.)

A vár a négy saroktornyos osztrák és cseh várak mintájára épült, mai formáját azonban csak a későbbi évszázadokban nyerte el. (30. ábra)



30. ábra

Az ács céh mesterlevele

Rajzolta: Carl Schubert (1808)

Forrás: Vas Megyei Levéltár Kőszegi Fióklevéltára, Kőszegi Rajziskola iratai

A török kiűzését követő másfél évszázad egyébként a magyar városépítészetben is meghatározó volt. Történelmi városaink ma is jellegadó épületei ekkor épültek. Kőszeg településképe a középkorban városias külsőt öltő, de későbbi fejlődésükben megtorpanó városainkhoz hasonlítható. A helyenként gótikus, gyakrabban reneszánsz építészet – sok esetben későbbi stílusokkal keveredő – emlékeit Kőszeg mellett Sopronban, Lőcsén, Bártfán, Eperjesen, az erdélyi szász vagy a szepességi városokban is felfedezhetjük. (BELUSZKY P. 2003/b)

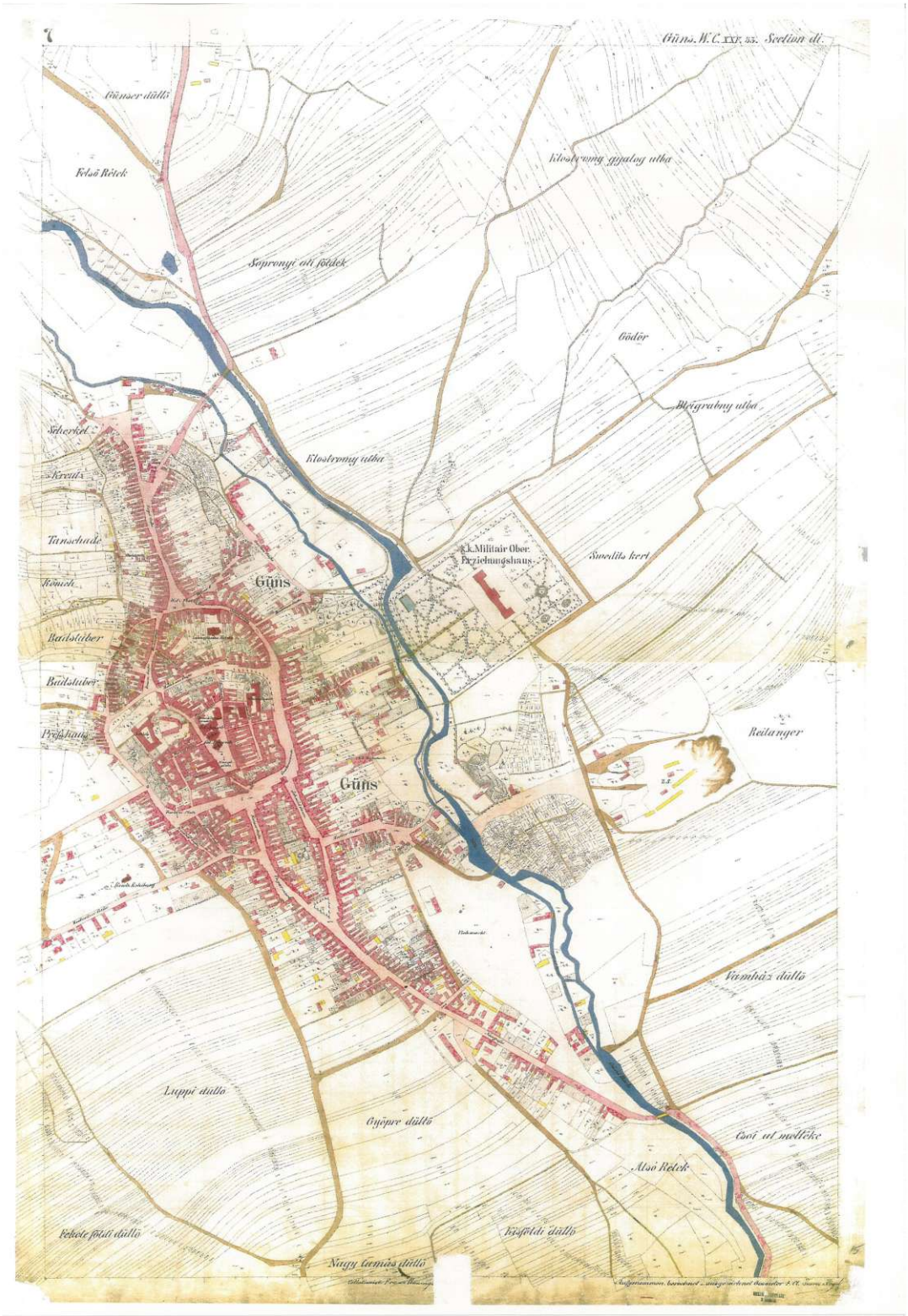
A XVIII. századtól a védművekre nem volt többé szükség, mivel az erődített város elveszítette hadászati stratégiai jelentőségét. A védművek elbontásával megnyílt az út a város kiépülése előtt. Feltöltötték a Gyöngyösből kivezető vizesárkot is. Új utcák nyitásával megnövelték a belváros területét, amelynek beépítése – az eredeti bordás alaprajz megtartásával - zárt többszintessé vált. Ez a vertikális tagoltság a belvárosból kifelé fokozatosan megszűnt.

A XIX. században a város peremén helyet kapó új intézményekhez (pl. a katonai alreál iskolához, a kaszárnyához, a bencés gimnáziumhoz) vezettek új utakat, és ezek mentén nőtt meg a beépített településterület. A város által tudatosan befolyásolt fejlődés elsősorban nyugat-keleti irányban érzékelhető. Az új utcák – mint a Hunyadi- vagy a Puskapor utca - ugyanis sugarasan indultak ki a Várkör és a Gyöngyös utcákból. Később a kelet felé vezető utcákat a rájuk merőleges Felső- és Alsó körúttal kötötték össze. A vasút is komoly telepítő tényezővé vált: tőle nyugatra a mai Rákóczi utca déli szakaszán ipari üzemek létesültek. (31., 32. ábra)

31. ábra

Kőszeg szabad királyi város térképe (1838-1839)

Forrás: Vas Megyei Levéltár Kőszegi Fióklevéltára



32. ábra

Kőszeg 1857. évi kataszteri felmérésének térképe

Forrás: Vas Megyei Levéltár, Kőszegi Fióklevéltárának Térképtára

A két világháború között a középvárosi szintről a kisvárosok közé visszacsúszó Kőszeg horizontális terjeszkedése lelassult. A beépítés bővüléséről nem beszélhetünk, de sikerült megőrizni a műemlék belváros patináját. (33. ábra)

33. ábra

Kőszeg 1920 körül

Forrás: Forrás: Vas Megyei Levéltár Kőszegi Fióklevéltára

Ez a háború utáni évtizedekről is elmondható. Mivel a város határsávban feküdt, nem fejlesztették kiemelten, így belvárosa is megmenekült a szocialista-realista építészet sok esetben esztétikumot nélkülöző beavatkozásaitól. A műemlék épületek nemcsak megmaradtak, hanem az 1970-es években – az erősödő idegenforgalom hatására – fel is újították őket. Ugyanebben az évtizedben a város délnyugati részén új morfológiai elemként megjelent a többszintes, tömbös lakótelepi beépítés. Itt telepítették le az iparosítás miatt növekvő lélekszámú népességet. Paradox módon ennek is köszönhető az, hogy a belváros szinte eredeti formájában fennmaradt. Így ma műemlékekben gazdag patinás városképe „nyugateurópaias" külsővel rendelkezik.

ÖSSZEGZÉS

Tanulmányunk bevezetőjében megindokoltuk azt, hogy egy-egy település fejlődésének településföldrajzi vizsgálatánál miért tartjuk elengedhetetlennek a történeti földrajzi vizsgálódást. Elméleti fejtegetésünket a Kisalföld 10000 főnél népesebb kisvárosainál igazoltuk. A Kisalföldön belül csak a Duna jobb parti egységét vizsgáltuk, de a társadalomföldrajzi régióhoz vettük a Kisalföld tájához természetföldrajzilag nem tartozó szomszédos, vele történeti egységet alkotó hegy- és dombvidéki területeket is. A vizsgált települések fejlődését befolyásoló közös hatótényezők közül négyet részleteztünk: az ártéri gazdálkodást, a folyóvízi átkelőhelyből adódó védelmi és kereskedelmi szerepköröket, a különböző egyházi hatásokat és a vasútépítás fejlesztő hatását. Megállapítottuk, hogy az elemzett tényezők évszázadokon keresztül formálták a kisvárosok funkcióit, és hatással voltak a településszerkezet kialakulására is. Ez pedig azért lényeges, mert ha a kisvárosok adottságait, szerkezetét, kapcsolatait tükröző utcahálózat évszázadokon keresztül jellemző marad a településekre, akkor ez életükben állandóbb településmorfológiai tényezőt jelent, mint a beépítettség. Fordítva is igaz: ha egy település alaprajza módosul, netán gyökeresen megváltozik, akkor annek komoly gazdasági, építészeti, vagy természetföldrajzi okai vannak. Az elemzett kisvárosok alaprajzának történeti-településföldrajzi vizsgálata tehát tükrözi a települések fejlődésének egyes szakaszait. Ennél a megközelítésnél három módszertani megfontolást tartottunk szem előtt. Vizsgálatunkban nem választottuk ketté a fejlődési folyamatok térbeli konzekvenciájára fókuszáló folyamatelemzést az egy időszak térszerkezétének sajátosságaira összpontosító keresztmetszet típusú térelemzéstől. Ebből viszont következett az is, hogy elemzésünk a térfolyamatok leírásában egyszerre volt statikus, és a gazdasági, társadalmi funkciók értelmezésekor dinamikus. Harmadikként pedig azt emeljük ki, hogy munkánkban elsősorban az alaprajz kronológiai változását írtuk le, esetenként hozzárendelve ehhez a formai elemek és a társadalmi szerkezet átalakulását, de ezúttal nem figyeltünk arra a problémára, hogy mely csoportok voltak a változás hordozói, s az milyen konfliktusokkal járt. Azaz elemzésünk történeti földrajzi, és nem szociálgeográfiai szempontú volt. A vizsgált kisvárosok példáján így igazoltuk azt a wallneri gondolatot, miszerint a településföldrajznak sajátos elvi szempontja a település egyéni jellegének

figyelembevétele, mert a településszerkezet nem válhat hasonló vagy azonos típusúvá még az univerzálódás közepette sem, hiszen eltérő alapjelleget mutat, és részben alkalmazkodik a múltból örökölt szerkezethez.

IRODALOM

BARISKA I. (1979) Kőszeg város építéstörténete és műemlékei
In: Savaria Nyári Egyetem
TIT Szombathely, pp. 163-172.

BECSEI J. (1984) A közép-békési városok funkcionális-morfológiai elemzésének általánosítható tapasztalatai
Földrajzi Közlemények 1984/2. pp. 95-114.

BELUSZKY P. (1988) Városon innen, falun túl...
In: Asztalos I. – Kovács K. – Zentai V. (1988): Városon innen, falun túl...
Petőfi Múzeum, Aszód, pp. 13-29.

BELUSZKY P. (1990) Magyarország városhálózata 1900-ban
In: Tér – Idő – Társadalom. Huszonegy tanulmány Enyedi Györgynek.
Szerk.: Tóth J. MTA RKK, Pécs pp. 92-133.

BELUSZKY P. (2003/a) A Dunántúl és a Kisalföld a 20. század elejének modernizációs folyamataiban
In: A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza
Szerk.: Frisnyák S.-Tóth J. Nyíregyháza-Pécs pp. 43-54.

BELUSZKY P. (2003/b) Magyarország településföldrajza Általános rész
Dialóg Campus Kiadó Budapest-Pécs 568 p.

BELUSZKY P. (2005) Magyarország történeti földrajza I. kötet
Dialóg Campus Kiadó Budapest-Pécs 462 p.

BERÉNYI I. (2003) A történeti kultúrtáj-kutatás szociálgeográfiai szempontból
In: A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza
Szerk.: Frisnyák S.-Tóth J. Nyíregyháza-Pécs pp. 87-94.

BERTHA Á. (1982) Csorna és vonzáskörzetének gazdaságföldrajzi értékelése
Kézirat, NyME Sopron, 266 p.

BOGNÁR I. E. (1943) Pápa településföldrajza
Jókai Mór Városi Könyvtár Jókai Reprint Füzetek 5.
Pápa, 154 p.

BORSOS GY. (1979) Körmend városszerkezetének alakulása
Vasi Szemle 1979/3. pp. 322-341.

CSAPÓ T.-LENNER T. (2004/a) Celldömölk történeti földrajza és településmorfológiája
Vasi Szemle 2004/3. pp. 345-364.

CSAPÓ T.-LENNER T. (2004/b) Sárvár történeti földrajza és településmorfológiája
Vasi Szemle 2004/6. pp. 655-676.

CSAPÓ T.-LENNER T. (2004/c) Pápa történeti földrajza és településmorfológiája
In: II. Magyar Földrajzi Konferencia Szeged. Szerk.: Barton G.-Dormány G.
SZTE CD kötet pp. 271-281.
CSAPÓ T. (2005) A magyar városok településmorfológiája
Savaria University Press Szombathely, 201 p.
ERDŐSI F. (1991) Kommunikáció és térszerkezet
Területi és települési kutatások 7. Budapest, Akadémiai Kiadó
FRISNYÁK S. (1996) Az Árpád-kori Magyarország gazdaságföldrajza
Földrajzi Közlemények 1996/2-3. pp.119-136.
FÜLÖP L. (1994) Adatok Sárvár településtörténetéhez
In.: Honismereti Híradó
Sárvár, XII. évf. 2. szám, pp. 5-7.
GÖCSEI I. (1943) Kapuvári-Rábaköz földrajza
Horthy Miklós Tudományegyetem, Szeged
GYŐRI R. (1999) Térszerkezeti változások a polgárosodó Kisalföldön
Tér és Társadalom 1999/4. pp 77-106.
HAJDÚ Z. (2003) Wallner Ernő pécsi egyetemi kapcsolatai és dél-dunántúli kutatásai
In: Emlékezés Wallner Ernőre Szerk.: Tatai Z. Veszprém pp. 59-64.
HONVÁRI J. (2007) A nyugati periféria történeti folyamatai
In: A Kárpát-medence régiói 5. Nyugat-Dunántúl Szerk.: Rechnitzer J.
Pécs-Nyíregyháza pp. 21-55.
JANKÓ F. (2005) A települések belső szerkezetének vizsgálata: a „Mendöl-módszertől" a szociálgeográfiáig
Földrajzi Közlemények 2005/1-2. pp. 15-30.
KONDICSNÉ KOVÁCS É. (1994) Körmend 1800-1918-ig
In: Körmend története
Szerk.: Szabó László
Körmend pp. 195-256.
KOPPÁNY T. (1986) Körmend városának építéstörténete
Körmendi Füzetek
Körmend
LENNER T. (2004) Körmend településfejlődése
In: A településföldrajz helyzete és főbb kutatási irányai az ezredforduló után
Szerk.: Csapó T.-Kocsis Zs.-Lenner T.
Berzsenyi Dániel Főiskola Társadalomföldrajzi Tanszéke, Szombathely, pp. 138-145.

LENNER T. (2008) Historical Geography of Csorna Town
In: Nagyközségek és kisvárosok a térben
Szerk.: Csapó T.-Kocsis Zs.
Savaria University Press, Szombathely, pp. 231-242.
MAJDÁN J. (2003) A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességét növelő hatása
In.: A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza Szerk.: Frisnyák S.-Tóth J.
Nyíregyháza-Pécs, pp. 361-370.
MENDÖL T. (1963) Általános településföldrajz
Akadémiai Kiadó, Budapest
NÉMETH S. (2003): Kőszeg funkcionális morfológiája
Oskar Kiadó, Szombathely 124 p.
NÁDASDY L. (1980): A kézműipar és céhszerkezetek kialakulása a Kemenesalján II.
Vasi Szemle XXXIV. évf. 3. sz. pp. 368-389.
NÁDASDY L. (2000) Pápa iskolaváros
In: Pápa, 2. kiadás
Pápa Város Önkormányzata megbízásából Magyar Képek Kiadó
Budapest 36 p.
OLLRAM F.(1941) Csorna település- és gazdaságföldrajza
Egyházmegyei Alap Nyomdája, Győr 41 p.
PÁJER I. (2002) Csorna a XXI. század küszöbén
CEBA Kiadó, Budapest 127 p.
PERCZEL GY. (1996) Magyarország társadalmi-gazdasági földrajza
ELTE Eötvös Kiadó, Budapest
POUNDS N.J.G. (2003) Európa történeti földrajza
Osiris Kiadó, Budapest 532 p.
PORTSCHY T. (1980): Celldömölk településszerkezetének alakulása
Vasi Szemle XXXIV. évf. 3. sz. pp. 440-448
PRINZ GY. (1923): Európa városai
Pécs-Budapest
PROBÁLD F. (1995): A regionális földrajz helye a geográfiában (Háttérvázlat)
Földrajz, regionális tudomány (Tudományelméleti tanulmányok)
Regionális tudományi tanulmányok 2. Szerk.: Nemes Nagy J.
Budapest, ELTE Regionális Földrajzi Tanszék
SOMFAI A. (2002) Kisalföldi és alföldi mezővárosok különbözősége, kisvárosi értékek védelme
Tér és Társadalom 2002/1. pp. 59-98.

SOMOGYI S. (1987) Magyarország természeti adottságainak idegenforgalmi szempontú értékelése
Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutató Intézet
Budapest 151 p.
SÖPTEI I. (2000) Sárvár története
Győr
Kiadja Sárvár város Önkormányzata
SZEIBERT J. (1926) Sárvár monográfiája
Szombathely, Dunántúli Nyomdavállalat Rt.
SZIBLER G. (2002) Sárvár története és funkcionális morfológiája
Főiskolai szakdolgozat
Berzsenyi Dániel Főiskola, Szombathely
TÓTH J. (1988): Urbanizáció az Alföldön
Akadémiai Kiadó, Budapest, 200 p.
VERESS CS. (1989): Pápa város funkcionális morfológiája
Főiskolai szakdolgozat
Kézirat, Berzsenyi Dániel Főiskola Szombathely, 46 p.
VÖLGYI L. (2002): Körmend funkcionális morfológiája
Főiskolai szakdolgozat
Kézirat, Berzsenyi Dániel Főiskola Szombathely 58 p.