



Szűts István Gergely

**Veszprém ipar- és
településszerkezeti változásai
a 20. században**

2.
füzet



Szűts István Gergely

Veszprém ipar- és településszerkezeti változásai a 20. században

2.
füzet

Műhelytanulmányok
a műemléki topográfiához – 2. füzet

Szűts István Gergely:
Veszprém ipar- és településszerkezeti
változásai a 20. században

Sorozatszerkesztő: Entz Géza Antal
Szerkesztő: Haris Andrea

Megjelenik a Magyar Műemléki Topográfia Közhasznú
Nonprofit Kft. megbízásából az Alapítvány a Magyar Műemléki
Topográfia Támogatására alapítványi támogatásával.

Kiadja:
az Enigma 2001 Kiadó
Székesfehérvár, 2015.

Felelős kiadó: Domokos Tamás

Kiadványterv és tördelés: Tóth Adrien

A 2. oldalon Veszprém város térképe – részlet.
MNL VeML XV.11.d.
A 35. oldalon Bombakárok Veszprémben, 1945. – részlet.
Bontó László grafikája.

Az Alapítvány a Magyar Műemléki
Topográfia Támogatására elérhetőségei:
Postacím: 8000 Székesfehérvár, Rákóczi u. 25.
E-mail: topografia@echomail.hu
Telefon: +36-88/999-615/2-es mellék

ISSN 2415-8984
ISBN 978-963-89942-3-3

Műhelytanulmányok a műemléki topográfiához című füzet sorozatunk egy új magyar műemléki topográfiai vállalkozás tervezett publikációs rendszerének egyik eleme, első lépcsőfoka.

Magyarországon eddig a műemléki topográfia európai műfajában az 1950-ben megindított és 1987-ben eddigi utolsó kötetéhez érkezett egyetlen sorozat ért el széleskörűen használt, ám értelemszerűen mára információ tartalmában és részben koncepciójában is messze túlhaladott, tiszteletre méltó eredményeket. A szóbanforgó nagy vállalkozás négy és fél magyarországi megye és a főváros budai felének a feldolgozását készítette el, de tárgyát kizárólag a védett műemlékek képezték. A korszerű topográfiák azonban a teljes épített környezet helyrajzi összefüggéseiben, történetileg értelmezett felleltározását tekintik feladatuknak, mégpedig a teljes államterület periodikusan megújuló feldolgozásával. Multifunkcionális történeti alapkutatásról és publikációs műfajról van szó, amely, lényegét tekintve, az 1881-ben hozott első magyar műemlékvédelmi törvény óta mind a mai napig, állami feladatot is jelent.

A topográfiai kutatás céljaival, máig vezető történetével, jogi és intézményi alapjaival valamint metodikájával önálló tanulmányban kívánunk foglalkozni. Itt csak a feldolgozás főbb logikai elemeire szükséges utalni. Ezek: egy meghatározott közigazgatási területre és emléktanyagára vonatkozó, különféle szakterületek által felhalmozott ismeretek szisztematikus összegyűjtése, a szükségesnek ítélt (elsősorban térképi) archív anyagok feldolgozása, teljes terepbejáráson alapuló helyszíni dokumentálás, végül a megfelelő szerkesztési elvek alapján felépített, egyszerre szintetikus és analitikus műemléki topográfiai feldolgozás elkészítése. Az eredmény egy folyamatosan bővülő topográfiai archívum ill., a jövőben már mindenképpen adatbázis kell, hogy legyen, továbbá az erre épülő több szintű, akár webes alkalmazásokkal is számoló publikációs rendszer. A fő termék természetesen a Magyarország építészeti értékeit feldolgozó, a most meginduló vállalkozás léptékében több mint száz kötetre tervezett topográfiai könyvsorozat.

Jelen füzet sorozat két alapvető feladatot vállal: egyrészt a tudományos közösség számára minél előbb hozzáférhetővé, és adott esetben megvitathatóvá kívánja tenni azokat a tanulmányokat, amelyek az egyes folyamatban lévő, vagy későbbi területi részprojektekhez kapcsolódnak, másrészt a kutatási program nemzetközi beágyazása, szellemi karbantartása és folyamatos fejlesztése érdekében szisztematikusán foglalkozni kíván a topográfiai kutatás módszertanával és elméleti kérdéseivel is.

Azt reméljük, hogy ez a publikációs forma a különböző érintett szakterületek képviselőinek érdeklődésével fog találkozni és az esetleges reflexiók révén a már megindult munka eredményesebb lesz és gazdagodni fog.

Entz Géza Antal

Szűts István Gergely*

Veszprém ipar- és
településszerkezeti változásai
a 20. században

Tartalom

Veszprém településszerkezete, ipara az első világháború előtt	8
Veszprém településszerkezete, ipara a két világháború között	12
Veszprém 1945 után	16
Átalakuló városszerkezet, táguló városkép	17
Régi ipartelepek helyzete	19
Létrejövő és eltűnő központok	20
Gyorsütemű városnövekedés	22
Rövidítések	24
Források	24
Bibliográfia	24
Képek	26
Jegyzetek	32

* Szűts István Gergely levéltáros, Magyar Nemzeti Levéltár Veszprém Megyei Levéltára

Veszprém településszerkezete, ipara az első világháború előtt

„Mivel Veszprém vidékének nem nagy része alkalmas földművelésre, tehát igen sok ember kényszerült iparra és kereskedelemre” – írta 1938-ban Cholnoky Jenő a városról.¹ Valóban, Veszprém földrajzi adottságai révén, különösen a 19. század második felétől a termelő és feldolgozó ipar mellett a Közép-Dunántúl egyik fontos piacközpontja lett. A város gazdasági szerkezetét természeti adottságai mellett természetesen a helyi politikai és társadalmi viszonyok is meghatározták, alakították. Veszprém a római katolikus egyház kiemelt központja volt, az itt székelő püspökség pedig nemcsak spirituális, hanem gyakorlati értelemben is vezette és jelentősen befolyásolta a helyi közéletet. Ennek következtében a 19. század utolsó harmadáig a város mezőgazdasága és kis részben ipara szinte kizárólag a püspökséghez és a káptalanhoz kötődött. A település határán kívüli rétek, legelők és szántók egyházi kezelésben voltak, ennek egy részén pedig bérlők végezték el a termelést. Ezen kívül még a város és néhány magántulajdonos is rendelkezett földterületekkel. Óvári Ferenc országgyűlési képviselő, helyi iparpártoló, a századfordulón mindezzel a helyzettel azonban egyáltalán nem volt megelégedve, szerinte a város gazdasági életének egyik problémája ugyanis éppen a rendezetlen birtokviszonyokban rejlett. Óvári 1912-ben közölt memorandumában hiányérzetét fejezte ki a város iparának bemutatása kapcsán is.² Cholnokyval ellentétben – igaz két évtizeddel korábban – egyáltalán nem volt elégedett Veszprém kereskedelmi és ipari fejlettségével. Írásában megjegyzi, hogy 1849 előtt élénk céhes élet folyt a városban, volt olyan időszak, amikor 24 céhbe tömörültek a mesterek és a városban készült portékák a vármegyén kívül is közismertek voltak. Ezzel szemben szerinte a századfordulóra nem fejlődött olyan mértékben a város gazdasága, amelyre az említett időszak predesztinálta volna. *(I. kép)*

A századfordulóig öt olyan ipari vállalkozás alapult, amelyben az alkalmazottak száma meghaladta az öt főt. Így 1833-ban a Rothauser Miksa-féle olajgyár, 1856-ban Pillitz Dávid szappangyára, 1870-ben Steiner Jakab ecet- és szeszfőzdéje, 1890-ben Abeles Miksa cementgyára valamint Kohn Sándor szikvízgyára.

Jól látható azonban, hogy ezek a már telephellyel rendelkező vállalkozások – amennyiben éppen működtek –, döntően továbbra is a helyi igények kielégítésére és csak másodsorban a kereskedelmi értékesítésre fókuszáltak.

A statisztikákat vizsgálva jól látszik, hogy földrajzi fekvése, társadalmi és politikai szerkezete miatt a város valóban nem számított gazdasági központnak, ennek ellenére a 19. század utolsó évtizedétől lassú növekedés jellemezte. 1897-ben 12 665 fő élt Veszprémben, akik közül 187 önálló kereskedő és 794 iparos volt. Alkalmazásukban pedig 1219 személy állt, ezzel együttesen majd

17,5 százalékát jelentették a város teljes lakosságának.³ Ebben az időszakban hét gyárvállalatot vettek számba, amelyek közül egy éppen nem üzemelt, a maradék hatnak a fele pedig korábbi alapítású malom volt. Összehasonlítva a térség más városaival, Veszprém ipari és kereskedelmi mutatói számokban mérve mégsem jeleznek lényeges lemaradást. A térség központjában, Győrben, ugyanebben az időszakban a 23 000 városlakó 16,86 százaléka, míg a szomszédos Pápán a lakosságnak 15,49 százaléka volt tulajdonosként vagy alkalmazottként érintett az ágazatban.⁴ A különbségek tehát nem az ágazatban tevékenykedők számában, hanem sokkal inkább vállalkozásaik méreteiben, tőkeerejükben és eredményeiben keresendők.

A veszprémi kisiparosok többsége a városközpontnak számító várnegyedről keletre, az úgynevezett Cserhát városrészben élt. Az itt működő iparosok hosszú évtizedek óta elsősorban a helyi igényeket igyekeztek kielégíteni, komoly tőkével a századfordulóig csak kevesen rendelkeztek. E néhány tehetősebb vállalkozó közül érdemes megemlíteni Varga József vegytisztító mestert, aki leg sikeresebb időszakában egy tizenhárom géppel működő, kétszintes kelmefestő, vegytisztító üzemet és gőzmosodát működtetett a Cserhát utca 6. szám alatt.⁵

A Cserhát városrészben élők társadalmi helyzetét figyelembe véve is tragikus hatású volt az egész várost érintő 1893. április 13-án kitört tűzvész, amely 140 lakóházat tett tönkre. A tűzvészben a legnagyobb kár éppen a legsűrűbben lakott, a város kisipari központjának számító városrészt érintette.⁶ Szerencsére néhány esztendő alatt visszarendeződtek a korábbi strukturális viszonyok, sőt több olyan cserhádi vállalkozó szellemű személy is akadt, akinek nevével hamarosan ipari vállalkozások, részvénytársaságok alapítói között is találkozhatunk. Gondolunk itt elsősorban a már említett Varga József mellett a veszprémi építőipar két fontos személyére, az 1890-ben cementgyárat létrehozó Abeles Miksára és családjára, valamint az 1902-ben téglagyárat alapító Csomay Kálmánra. A Csomay család tagjai ezekben az évtizedekben a város szakmai és társadalmi közéletének is fontos szereplői voltak. A családfő Csomay Kálmán olyan, a városképet meghatározó épületek létrehozásában vett részt, mint például az 1908-ban elkészült színház, illetve az egy évvel később, 1828-ban alapított árvaház, a Davidikum bővítése és átépítése.

Csomayék vállalkozásainak, érdekeltségeinek területi elemzése jól mutatja, hogyan változott a város térszerkezete, azon belül is ipari övezete a századfordulón. 1910-ben Csomay Kálmán a Cserhát városrész eddig külterületének számító keleti peremén telket vásárolt vállalkozásaihoz. Remek üzleti érzékkel választotta ki azt a területet, amely az egy évvel korábban átadott balatoni vasút veszprémi állomása mellett feküdt. Ezzel Csomay a Cserhát és a vasútállomás

¹ Cholnoky 1938. 151.

² Óvári 1912. 163.

³ Győri Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése 1897. 37.

⁴ Uo., 37.

⁵ Cserhát 2013. 103.

⁶ Uo., 20.

közötti, pillanatok alatt felértékelődött földterület tulajdonosa lett. A terület kiválasztása nem volt véletlenszerű, ebben nagy szerepet játszott Óvári Ferenc is, aki 1900-ban, a későbbi pályaudvar északi szomszédságában, már egy vajgyárat alapított. Óvári országgyűlési képviselőként lelkes mecénása volt a város iparosításának, nemcsak állami támogatások megszerzésével, hanem saját alapításával is igyekezett elősegíteni mindezt. A századforduló helyi iparpolitikájának irányítása nagyban az ő nevéhez kötődik, nem véletlen, hogy a balatoni vasút kapcsán is az ő nevét olvashatjuk a sikeresen lobbizók táborának élén.

Ez a terület a vasútnak, illetve a hozzá kapcsolódó vállalkozásoknak köszönhetően az 1910-es évek első felére a város első „nagyipari” központjává vált. A terület ipari jellege tovább bővült, amikor 1910-ben Csomay mellett Stern Herman és Fia cég is itt alapított fatelepet, Veszprémi Faipari Részvénytársaság néven. 1912-ben ez volt a legnagyobb és legtöbb, átlagosan 100 személyt foglalkoztató vállalkozás a városban. A belvároshoz közeli vasútállomás melletti új ipari övezetben már korábban is történtek próbálkozások az ipar meghonosítására. Ezek közül azonban egyetlen vállalkozás, a már 1833 óta működő Rothauser Miksa olajgyára maradt meg, amely a jellegzetes építésű, úgynevezett Bagolyvárban a századforduló táján is átlagosan 10 munkást foglalkoztatott.⁷

A terület a balatoni vasút megjelenésével vált a város szerves részévé. A balatoni vasút megépítése természetesen nemcsak az állomás melletti iparterület tulajdonosai, hanem az egész város számára is új lehetőségeket, kapcsolódási pontokat jelentett. Ez azért is volt fontos, mert a veszprémiek régi sérelme volt, hogy a Székesfehérvár–Celldömölk vasúti szakaszon a város egyetlen, 1870-ben elkészült állomása messze elkerülte a belvárost. Az 1896-ban átadott Győr–Veszprém vasúti szakasz megépítésekor sem sikerült lobbizni annak érdekében, hogy egy új állomás létesüljön a városban. Így a város közlekedési pontja továbbra is a belvárostól három kilométerre – Jutas-pusztá határában – lévő megálló volt. A korabeli közlekedési viszonyok miatt ez gyalog legalább háromnegyed, míg lovas szekérrel is egy szűk félórát vett igénybe az utazni kívánóktól. Ez természetesen nemcsak a személy, hanem a teherforgalomban is hátrányosan érintette a várost, hiszen a szállítás egyaránt problémát jelentett az érkező és induló áruk esetében.⁸ A századfordulóra tehát egy olyan különleges helyzet állt elő, hogy úgy vált vasúti csomóponttá a város, hogy területén belül nem volt saját állomása. Ez pedig természetesen minden tekintetben hátrányt jelentett, különösen az ipari és mezőgazdasági vállalkozások számára.

Bár a Veszprém lakossága az első világháború kitöréséig nem nőtt számottevően, mégis az ipari beruházásoknak köszönhetően új utcák, használatba vett területek és lakó- és kiszolgáló épületek jöttek létre a belváros közelében. A dualizmus kori Veszprém hagyományos (kis)ipari központja a belvárosi vas-

útállomás körüli ipari „zóna” létrejöttig egyrészt a már említett Cserháton, másrészt pedig a Séd-patak völgyében volt. A várost kettészelő patak már több évszázada fontos szerepet játszott Veszprém életében, elsősorban malmok települtek partjára. 1876-ban tizenöt működő vízimalmot vettek számba, míg több mint fél évszázaddal később, az 1940-es években is tizenegy közülük a helyiek rendelkezésére állt.⁹

A malmok különösen fontos szerepet játszottak a város életében, hiszen egyfelől őröltek, másrészt viszont néhány közülük, a századfordulótól, áramot is fejlesztett. A ma még álló malomépületek közül több is helyi védettséget élvez, így például az 1770-es városi közgyűlési jegyzőkönyvben¹⁰ szereplő Unger-malom, amely Veszprémben egyedülállóként Bánki-féle turbinát használt.¹¹ Nem messze tőle, a Viadukt alatt található a város legrégebbi vízimalma, az úgynevezett Jezsuita- vagy más néven Puskás-malom. A malom a 19. végéig egyházi tulajdonban volt, majd magánvállalkozásba került és működött egészen az államosításig. Műemléki szempontból különösen értékes közvetlenül a Puskás-malom mellett, a Viadukt keleti oldalán fekvő, úgynevezett Miklós-malom. Az első említés 1743-ból származik, az akkor káptalani tulajdonban lévő malomról. Különlegességét klasszicista, timpanonos, inkább kúria jellegű kinézete adja.¹² A város területén futó Séd-mentén mintegy három kilométert haladva további nyolc malom üzemelt még. (2. kép)

A malmok mellett a víz erejére alapult a város első nagyobb ipari üzeme, az 1884-ben létrehozott szűrposztógyár is. Bár a posztógyártásnak régi hagyománya volt a városban, mégis a vállalat már megalapításától komoly működési nehézségekkel küzdött. Erre utal az is, hogy 1912-ig háromszor cserélt gazdát és ebben az évben éppen nem működött.¹³ Ettől függetlenül a posztógyár az első világháborúig átlagosan 30–40 munkást foglalkoztatott.

A szűrposztógyár bizonytalan helyzete ellenére az ágazatban rejlő perspektívát bizonyítja, hogy 1911-ben Óvári Ferenc vezetésével Veszprémi Kötő- és Szövőgyár néven nagy terveket dédelgető részvénytársaság alakult a városban. Az új ipari vállalkozás telephelye a város hathatós támogatásával a Séd-völgyében, a Deák Ferenc utca 12. szám alatt lett. A helyi társadalmi elit viszonyát jól jelzi a részvénytársaság igazgatóságának összetétele. Az elnök a város gazdasági életét irányító nagyrépost lett, míg az igazgatóságban iparosok, kereskedők valamint a hitelélet prominensei foglaltak helyet.¹⁴

A Séd másik oldalán a posztógyárral majdnem szemközt helyezkedett el a városi vágóhíd, amely az élelmiszerellátás mellett a borműves kisiparosok számára is megkönnyítette az alapanyag beszerzést.

⁷ Óvári 1912. 170.

⁸ Korompay 1957. 62.

⁹ Wöller 2000. 102.

¹⁰ VeML V.101.a.

¹¹ Magyar János közlése.

¹² Magyar János közlése.

¹³ Ács 2000. 67.

¹⁴ Lakó 1993. 39.

A Cserhát, a Séd-völgye valamint a Palotai úti, a balatoni vasút állomása körül létrejött központok mellett meg kell még említeni a város délnyugati külső határában 1891-ben alapított Takács-féle téglagyárat is, amely jelentős szerepet játszott a városi beruházásokban. Bár a téglagyár jól prosperált, a terület mégsem vált ipari központtá, ellenben a második világháborút követően Veszprém egyik közkedvelt lakóövezete itt fejlődött ki.

A századfordulótól az első világháború kitöréséig a folyamatos fejlődés és fejlesztés jellemezte Veszprém iparát és kereskedelmét. Ennek részeként a város kommunális ellátottsága is fontos beruházásokkal, így 1896-ban a vízvezeték valamint 1908-ban az elektromos áram bevezetésével bővült. Mindkét esetben új ipari központ és épület is létesült, így a városi vízmű a Séd-völgyében, a Sinter-domb alatt valamint a villamosmű az Almádi úton, a balatoni vasút nyomvonalára közelében.

A helyi ipar és kereskedelem fejlődése kapcsán fontos szólni azokról a pénzintézetekről, amelyek nemcsak hitelt és tőkét biztosították a vállalkozások beindításához, működtetéséhez, hanem beruházásaiknak, impozáns székházaiuknak köszönhetően Veszprém dualizmus kori városképét is alakították. A városban működő legrégebbi pénzintézet, az 1845-ben alapított Veszprémi Takarékpénztár központja 1857-re készült el a mai Óváros tér 7. szám alatt. Ugyancsak fontos szerep jutott az 1891-ben létrehozott Veszprémmegyei Takarékpénztárnak, amely 1926-tól szintén az Óváros téren, a 24. szám alatt székel. 1916-ban rajtuk kívül még további négy pénzintézet működött a városban.¹⁵ Veszprém pénzügyi központja ebben az időszakban a belvárosban, a Rákóczi téren (ma Óváros tér) alakult ki.

Az első világháború alatt Veszprém ipari termelése nem nőtt jelentősen, kereskedelme is inkább csak a hadsereget kiszolgáló ágazatokban, így például lópokrócok szállításában mutatott bizonyos növekedést.¹⁶ Az Óvári Ferenc alapította Veszprémi Kötő- és Szövőgyár Rt. legsikeresebb évét éppen a hadsereg ellátása miatt, 1916-ban érte el. Azonban a háborús események következtében a következő években sikerei messze elmaradtak az elvártaktól, rövid leállásokat követően pedig csak 1921-ben indult újra a termelés.¹⁷ A háború után nagyrészt női munkások dolgoztak a gyárban, amely a következő évtizedekben változó sikerességgel működött tovább. (3. kép)

Veszprém településszerkezete, ipara a két világháború között

Az első világháborút követően bár a trianoni döntés közvetlenül sem a várost, sem a vármegyét nem érintette, ettől függetlenül természetesen a monarchia kettős vámrendszerének és pénzügyi piacának megszüntetése valamint Magyaror-

¹⁵ Óvári 1912. 178.

¹⁶ Veszprémmegyei fejelek 1929.

¹⁷ Lakó 1993. 44.

szág területi veszteségei és az ebből adódó komplex társadalmi és gazdasági problémák hatással voltak a helyi iparra és kereskedelemre is.

A népszámlálási adatokat elemezve jól látható, hogy a háború előtti utolsó összeíráshoz képest a háborús veszteségek ellenére nőtt a város lakossága, amely gyarapodás a következő évtizedekben folytatódott. A város lakosságának gyarapodása különösen szembetűnő, ha az 1920-as és az 1941-es népszámlálást vetjük össze. Ez alapján közel 40 százalékos növekedést regisztrálhatunk, hiszen az adott évben felvett census szerint 20 000 fő felé emelkedett a város lakóinak a száma.

A város területfejlesztési lehetőségei, földrajzi adottságaiból fakadóan, továbbra is rendkívül behatároltak voltak. A két világháború közötti évtizedekben ezért elsősorban északi és keleti irányban nőtt Veszprém területe, egyrészt a Jutasi külső állomás és a belváros közötti távolság csökkentése, másrészt pedig a déli, városszéli, jó minőségű termőföldek megtartása érdekében.¹⁸ (4. kép)

Az első világháborút követően a helyi ipar erősödése magával hozta a város lakószervezetében bekövetkezett változásokat is. Egyrészt az állam, másrészt pedig a gazdasági szektor szereplői lakásokat, kisebb lakótelepeket építettek alkalmazottaik számára. Ezek a lakótelepek, lakónegyedek növelték a város beépített területét, ezzel együtt új városrészeket hoztak létre, amelyek átalakították a korábbi centrum-periféria hálózatot.

A két világháború közötti időszak beruházásai közül kétségtelenül kiemelkednek azok a hadászati célú létesítmények, amelyek a korábbi mezőváros struktúráját és a várossal alkotott képet jelentősen átrajzolták. E nagy beruházások közül időben az első a város északkeleti határában, a belváros és a külső vasútállomás közötti területen 1924-re felépülő Magyar Királyi Veszprém-jutasi Honvéd Altisztképző volt.¹⁹ A katonai iskola létesítményei közül, amely a belvárostól közel két kilométerre feküdt, méreteiben is kiemelkedett az impozáns, háromszintes, H-alakú főépület. Az altisztképző, az itt szolgáló katonáknak köszönhetően, a város társadalomszerkezetében is változásokat hozott, illetve jelenlétével szimbolikusan csökkent a távolság a Jutas-pusztai külső állomás és a belváros között.

Az altisztképző létrejöttét követően újabb, hadászati célú beruházások történtek a város határában. Egyrészt a belvárostól néhány kilométerre, északnyugati irányban létrejött egy hadiüzemi gyártelep, a Lőszerművek, másrészt pedig a délkelet irányban, ehhez kapcsolódóan, egy repülőteret is átadtak. Mindhárom beruházás alapvetően alakította át Veszprém térszerkezetét valamint a város társadalmi és gazdasági struktúráját. A hadászati célú beruházások közül méreteivel és stratégiai jelentőségével is kiemelkedett a Lőszerművek, amely létrejöttével egy harmadik, a mai napig meghatározó ipari övezet keletkezett. 1938 szeptemberében a fővárosban tartotta alapító ülését Magyar Lőszerművek Rt.,

¹⁸ Korompay 1957. 65.

¹⁹ Földesi 2010.

amely néhány hónappal később Veszprémet választotta a gyártás helyszínéül.²⁰ A város száz katasztrális holdat ajánlott fel a külső állomás közelében, közvetlenül a Celldömölk–Székesfehérvár vasútvonal mellett. A következő évben nyolc, olyan nagyobb épület készült el, amelyekben gyártás és raktározás folyt. 1941-től három műszakban történt a lőszergyártás és már több százan dolgoztak a vállalatnál. 1945-ben a visszavonuló németek leszerelték a gyár gépeit és nyugatra szállították, ám az üresen maradt épületek szerencsére csak kisebb háborús károkat szenvedtek. Az itt álló épületek, raktárak építészeti nem képviseltek maradandó értéket, közülük később többet átépítettek vagy el is bontottak. Bár a Lőszerművek a város legnagyobb ipari üzeme lett, mégis nemzetgazdasági jelentősége miatt elzárt területnek számított a városlakók számára. A hadiüzem megjelenése új szint vitt a helyi iparszerkezetbe is. Ugyan már korábban is volt néhány részvénytársasági formában működő vállalkozás, ám ezek korántsem rendelkeztek ekkora tőkével és ennyi alkalmazottal.

A városszerkezet szempontjából fontos megjegyezni, hogy a gyárterület melletti úgynevezett Csereerdőben egy olyan kolóniát is felépítettek, amelyben az itt dolgozó szakemberek kaptak lakásokat. Ezzel az ipari mellett egy új lakóterület is létrejött a város határában. Azonban ahogy maga a Lőszerművek, úgy a mellette létrehozott lakótelep is meglehetősen messze feküdt a belvárostól és hadászati jelentősége mellett csak korlátozottan volt látogatható.

A másik, hadászati célú beruházás a várostól mintegy öt kilométerre, délkelet irányban, a mai Szentkirályszabadja község határában valósult meg. Az itt kialakított reptér távolsága miatt közvetlenül nem befolyásolta Veszprém térszerkezetét, mégis jelenléte hatással volt a város foglalkozásszerkezetére és stratégiai jelentőségére.

A nagy, hadászati célú beruházások mellett ezekben az évtizedekben jelentős városi, egyházi valamint magán tőkéből létrejövő vállalkozások és hozzájuk kapcsolódó épületek, építmények is létrejöttek a megyeszékhelyen. Ilyen volt például az 1927 tavaszán átadott városi közbiztonsági híd is, amely a régi helyére épült és már a kornak megfelelő gépi berendezéssel is rendelkezett. Érdekes, hogy a Séd-partján fekvő vágóhíd a vizet már nem a Sédből, hanem városi vízvezeték hálózatról kapta, a patakot pedig tisztításhoz használták csupán.²¹

Ugyancsak meg kell említeni az 1937-ben, a belvárosi Szent Imre (Búzapiac) téren megnyílt ecetgyárat és üzletet, amely bár régi hagyományokkal rendelkezett mégis az első világháborút követően hiányzott a város közszükségleti ellátásából.²² Szintén magántőkéből jött létre a nagy hagyományokkal bíró veszprémi malomipar újabb termelő egysége, a Godzsa-féle malom az új Szent Imre-telep déli oldalán a Palotai út és a belvárosi vasúti pályaszakasz közelében. Itt már az első világháború előtt is állt egy gőzhajtású malom, azonban Godzsa

Mihály 1934-ben egy olyan modern, háromszintes malmot építtetett, amelyben Ganz villamosgép hajtotta a fogaskerekeket. A Godzsa-féle malom Veszprém legmodernebb őrlő helye lett, és egyedülként nem a víz, hanem már az elektromos áram működtette a berendezéseket. A nagy állami beruházások mellett ezekben az évtizedekben, ahogy láttuk, több kisebb, elsősorban a helyi igényeket kielégítő vállalkozás létrejöttével nőtt az ipari termelés Veszprémében.

A két világháború közötti évtizedekben jelentősen gyarapodott a város lakossága, amelyből adódóan sokkal több ingatlan, kommunális és ipari beruházás történt, mint az első világháború előtti időszakban. A már említett honvédelmi és hadászati beruházások mellett az állam egy külön lakótelepet is létesített a városban, az országos ONCSA program²³ részeként a Pápai út mellett. Néhány esztendő alatt harminc, egyszintes családi ház épült a veszprémi nagycsaládosok részére.

Az 1930-as években, az imént bemutatott hadászati beruházásoknak köszönhetően folyamatosan növekedett a város területe, az egyes városrészek közötti viszonylag nagy távolságok indokolták, hogy megindítsák a városi buszközlekedést is. A rendszeres buszjáratok először csak 2–3 vonalon közlekedtek és elsősorban az északi iparterületet és vasútállomást kötötték össze a belvárossal. A buszközlekedés megindítása fontos szerepet játszott az egyes városrészek közötti kapcsolatok erősítésében, ezzel együtt a busz az itt élők tér és idő felfogását alapjaiban alakította át

A városrészek tehát közelebb kerültek egymáshoz, amihez a buszközlekedés mellett az 1939-ben átadott, mérnöki szempontból is kurióznak számító völgyhíd megépítése nagyban hozzájárult. Létrehozása mellett nem elsősorban a város közlekedésének fejlesztése, hanem nemzetgazdasági szempontok szóltak. Ezen, a Séd-patak fölött átívelő hídon tervezték ugyanis átvezetni a Budapestet Gráccal összekötő európai főútvonalat. A hídépítési munkálatok 1936 augusztusában kezdődtek és alig másfél évvel később már megnyitották a kétsávos útszakaszt a forgalom előtt. A hivatalos átadás az európai politikai változások miatt csak 1939 júniusában történt meg. 1945-ben a visszavonuló német csapatok megpróbálták ugyan felrobbantani a hidat, azonban néhány bátor helyi lakosnak köszönhetően sikerült hatástalanítani a robbanó tölteteket nagy részét, így csak egy ív rongálódott meg. Két évvel később megkezdtek a megsérült elemek helyreállítását és hamarosan újra megnyitották a hidat a közúti és gyalogos forgalom előtt.²⁴

A két világháború között létrejött katonai, ipari területek egy új, szimbolikus külső gyűrűt vontak a város köré, amelyen belül Veszprém beépített, lakott területei is növekedtek. A város és a Jutasi-állomás közötti lakatlan földterületek beépítésére – a korábbi terveknek megfelelően – 1920-tól például telkeket kezd-

²⁰ Békefi 1988. 9.

²¹ *Veszprémi Hírlap*, 1927. április 3.

²² *Veszprémi Hírlap*, 1937. június 27.

²³ ONCSA = Országos Nép- és Családvédelmi Alap

²⁴ Lakó 1988. 17.

tek kimérni a terület városhoz közeli részein.²⁵ Ez a térség másfél évtizeddel később újabb beruházások helyszíne lett, új utcákat nyitottak, elkészült a Szent Margit-templom, illetve körülötte egy új negyed, a Szent Imre-telep (Újtelep) kezdett kibontakozni.

A helyi társadalmi és gazdasági életet irányító és befolyásoló püspökséghez kötődik a város első, nagyobb, telepjellegű városrészének, a Nándor-telepnek a felépítése. A belvárostól délnyugati irányban, a jószágkormányzóság vörös téglás impozáns épületétől néhány száz méterre létrejövő családi házas övezet névadója Rott Nándor veszprémi püspök volt, aki hivatali ideje alatt nemcsak a városban, hanem egész püspöksége területén is aktív közéleti és szociális tevékenységet fejtett ki. 1936 nyarán kezdeményezte, hogy az új Szent Imre-telep, városrész hitéletének biztosítására templomot építsenek, amelyet végül két évvel később, 1938 őszén szenteltek fel.²⁶

Az 1940-es évek első felére tehát a korábbi mezőváros, püspöki székhely a kül- és belterületén végrehajtott hadászati beruházások miatt stratégiai szerepet kapott. Ennek következtében 1944-1945-ben többször is bombatámadások érték, amelyek, illetve a városban zajlott harcok miatt épületeinek közel kétharmada károsodott, elpusztult.²⁷

Veszprém 1945 után

A városban zajló harcok 1945. március 23-án szűntek meg és a szovjet hadsereg jelenlétében hamarosan megkezdődhetett a károk felmérése. Veszprém az elmúlt hónapokban több nagyobb bombázás célpontja volt, ennek következtében a belváros jelentős része károsodott. A legsúlyosabb károk a város kereskedelmi központjának számító Kossuth utcán keletkeztek, itt az utca déli oldalának lakóházai hatalmas pusztítást szenvedtek. A kisebb lakóházak és több szintes polgári házak mellett a vármegyeháza is súlyos találatot kapott. (5. kép)

Egy 1946-ban készült térképre vetített jelentés szerint a bombázások következtében 186 ingatlan vált rommá, 160 súlyosan, 1750 könnyebben sérült és 844 sértetlen maradt.²⁸ A stratégiai fontosságú, ipari jellegű középületek, telepek közül a Séd partján fekvő városi vízmű valamint a balatoni vasúti szakasz mellett található villamostelep is súlyos károkat szenvedett.

A helyreállítások lassan megkezdődtek, azonban a hazai politikai életben egyre inkább megerősödő és diktatórikus rendszert kiépítő kommunista párt más szerepet szánt az ősi püspöki székhelynek, Veszprémnek. Az erőszakos iparosítás, illetve ezzel összefüggésben a mezőgazdaságból az iparba való áramlás a várost sem kerülte el, ennek következtében a következő negyven esztendőben

alapvető strukturális változásokat indukált a város társadalmában és gazdaságában. Ennek első állomása volt, hogy az 1946 és 1948 között elrendelt államosítások következtében a város ipara és kereskedelme állami felügyelet alá került. Ennek eredményeként a Veszprémben működő nagyobb ipari vállalatok elvesztették önállóságukat és állami irányítás alá kerültek. A következő években a helyi ipari és kereskedelmi szolgáltatásokat immár a nemzeti vállalatok, különböző szolgáltató vállalatok valamint kisipari szervezetek biztosították. A város lakossága a háborús veszteségek következtében 1949-re mintegy 3 000 fővel csökkent, azonban 1960-ra már 6 000 többen éltek a városban, mint tizenegy évvel korábban.

Az 1940-es és 1950-es évek fordulóján a legnagyobb beruházás kétségkívül a Vegyipari Egyetem megépítése volt, amelynek következtében az addig, bár a belvárostól alig néhány száz méterre fekvő Nándor-telep és környéke a város új centrumává vált.

A háború előtti Veszprém legnagyobb ipari központja a Lőszerművek volt, amely stratégiai fontosságú gyárnak számított. Folyamatos termelés csak az államosítást követően, 1949-től indult meg immár Fémfeldolgozó Vállalat néven, ám 1953-ig továbbra is nagyrészt lőszereket gyártottak. Az 1950-es évek első harmadában nyolc új üzemi épület és egy irodaház épült a gyár területén, ahol ekkor már több mint 2 500-an dolgoztak.²⁹

Átalakuló városszerkezet, táguló városkép

Az országban végbement erőszakos iparosítás következtében, alig másfél évtized alatt, az évszázadokig püspöki székhely, a csendes mezőváros, a Dunántúl egyik ipari központjává vált. Nem elsősorban az ide helyezett termelés, hanem sokkal inkább a városban működő ipari központok, így például a Közép-Dunántúli Szénbányászati Tröszt, a Vegyipari Egyetem, illetve a hozzájuk kapcsolódó kutató intézetek, az 1950-es évektől kiépülő MÁFKI (Magyar Ásványolaj- és Földgázkísérleti Intézet) és NEVIKI (Nehézvegyipari Kutató Intézet) miatt. Ennek következtében a városban és határában nagyobb, tájformáló termelésű beruházások ugyan nem történtek, ellenben a városképet formáló és átalakító kiszolgáló épületek sorra emelkedtek.

A második világháborút követő másfél évtizedben tehát mintegy 6 000 fővel nőtt a város lakossága, akiknek többsége más településekről, megyékből érkezett. Elhelyezésükről gondoskodni kellett, ennek következtében már ebben az évtizedben is új lakótelepek, emeletes házak épültek. A központi beruházások mellett, szintén állami tőkéből helyi gyárak, vállalatok is lakásokat, munkásszállókat építettek alkalmazottaik számára, a város különböző pontjain.

²⁵ *Veszprémi Hírlap*, 1920. szeptember 1.

²⁶ *Veszprémvármegye*, 1938. október 23.

²⁷ Cserhát 2013. 23.

²⁸ VeML V.177.K.gy.

²⁹ Békefi 1988. 31.

Ezek a beruházások is természetesen állami felügyelettel, állami építőipari vállalatok közreműködésével valósultak meg. Veszprémben az 1949-ben alakult VÁÉV (Veszprémi Állami Építőipari Vállalat) kapta a nagyobb beruházásokat, így elsőként az egyetem építését. A történeti belvárostól alig egy kilométerre, a középkori Szentmiklósszeg városrész déli folytatása korábban beépítetlen volt, igaz közvetlen közelében a már említett Nándor-telep egyszintes lakóházai sorakoztak. Ide tervezték felépíteni Veszprém új oktatási központját. A munkálatok 1949-ben kezdődtek és a következő évtizedekben újabb és újabb épületekkel bővült az egyetemváros. **(6. kép)** E terület kiépítése átalakította a város centrum–periféria szerkezetét, hiszen a korábban központnak számító vár és Kossuth Lajos utcai terület ezzel kinyílt és az egyetem vonzereje révén új forgalmi zóna keletkezett. Ezt csak erősítette, hogy a város első lakótelepét 1951-ben, az egyetem már elkészült A-épületétől délre kezdték el építeni. Az 1960-as években tovább folytatódott a beruházás és a város különböző pontjain lakótelepek épültek, új városrészek jöttek létre. Mindezt indokolta a lakosság szám gyors iramú növekedése, hiszen 1949-hez képest 1970-re, közel duplájára, 38 000 főre nőtt az itt élők száma.

A történeti belváros, tehát a vár, a Kossuth Lajos utca valamint a Búzapiac tér által határolt terület átépítése már az 1950-es évek elején tervben volt, azonban csak az 1960-as évek közepén, a Cserhát városrész szanálásával kezdődtek meg a városképet alapvetően átalakító munkálatok.

A műemléki védelem alatt álló püspöki palota és maga a várnegyed a hétköznapi szintjén egyre kevésbé számított központnak, sokkal inkább az üzletekkel teli Kossuth Lajos utca, illetve ezt a várral összekötő Rákóczi (Óváros) tér valamint a vásárok helyszíne, a Búzapiac tér. Itt kaptak helyet azok a közintézmények is, ahol az emberek napi ügyeiket intézhették. Igaz, a bíróság továbbra is a várban működött, azonban a Kossuth Lajos utca környékén kapott székelyhelyet a szolgáltató- és közintézmények többsége. A Búzapiac téren található egy- és többszintes lakóházak a háború alatt jelentősen károsodtak, azonban többségüket sikerült helyreállítani. Ennek ellenére a városfejlesztési tervekben az 1960-as évektől egy új városközpont terve kezdett körvonalazódni.

A város főutcájának, kereskedelmi központjának számító Kossuth utcától északra helyezkedett el a kisebb utcák által tagolt Cserhát városrész, Veszprém korábbi kisipari központja. Az itt álló egyszintes házak közül számos valóban lakhatásra alkalmatlan volt, azonban egy részük fejlesztésre alkalmas lehetett volna. Ennek ellenére a városvezetés, az országos beruházási szakhatóság, a VÁTI (Városépítési Tervező Intézet) tervzetét elfogadva a Cserhát szanálása mellett döntött, az új városközpont üzleti életének fejlesztésére valamint komfortos, többszintes bérházak fontosságára hivatkozva. A terület átalakítását a 8-as főközlekedési út fejlesztésével is indokolták, több tanulmány is született, hol kellene nyomvonalát a belvároson átvezetni. Az 1953-as városrendezési tervben a főút Kossuth utcai szakaszát, az utca meredeksége és szűkösége miatt

alkalmatlannak találták és ezért lakóházak bontásával, tőle északra vagy délre képzeltek el az új nyomvonalat.³⁰ E két verzió közül végül a déli nyomvonal mellett döntöttek, így alakítva ki a mai belvároson átívelő, bár a 8-as főközlekedési útvonal terhét ma már nem magán viselő utat. **(7. kép)**

Régi ipartelepek helyzete

A magyar gazdaságban 1946 és 1948 között zajló államosítás következtében a magántulajdonú, helyi szinten jelentős ipari vállalkozások is központi irányítás alá kerültek. Nemcsak a tulajdonosi struktúrák és a termelési irányok, hanem a vállalatok nevei is megváltoztak. A város lakosság számának növekedése, a belváros átalakításának tervezete, valamint a nagyszabású iparosítás miatt a meglévő ipartelepek, ipari területek helyzete is átalakult.

A város első ipari központjának számító belső vasútállomás melletti területen az 1910-ben alapított Veszprémi Faipari Részvénytársaság, Veszprémi Faárugyárra, majd Balaton Bútorgyárra változtatta nevét. A Séd-völgyében, különösen az első világháború alatt prosperáló, Óvári Ferenc által alapított Veszprémi Kötő- és Szövőgyár pedig 1949-től pedig a Veszprémi Takarógyár nevet viselte. A Palotai út melletti, a belső állomás és a belváros között a századfordulón kiépülő iparterület jelentősége csökkent, bár az egykori faárugyár, majd bútorgyár továbbra is működött.

Az 1948-as államosítást követően a magántulajdonú vízimalmok is – legtöbbször csak 1951-ben –, állami felügyelet alá kerültek, amelynek következtében szerepük csökkent, sőt többségükben a termelés vagy azonnal megszűnt vagy jelentősen visszaesett. A városon keresztül folyó Séd-patakon legtovább, igaz a végén már csak őrlést végezve a Pozsgay-Budai malom üzemelt, 1978-ig. A leállások következtében a malmok vagy szerkezeti károsodást szenvedtek vagy alkatrészeit elhordva, átszerelve fosztották meg korábbi funkcióiktól.³¹ Mindezek ellenére a város fontos ipari műemlékei közül még mai is áll tizenhárom, ám őrlés már egyikben sem folyik.

A két világháború közötti évtizedekben az ipari beruházásokat elsősorban a város északi részén a Lőszerművek valamint a belvárostól keletre fekvő belső állomás körzetében támogatták, elsősorban a déli, termőterületben gazdag földek mezőgazdasági hasznosítása érdekében. A második világháború után azonban egy déli ipari parkot is terveztek, amely viszonylag messze, mintegy öt kilométerre fekvő a város szélétől. A Szabadságpuszta mellett kialakított, idővel a Videoton egyik telephelyeként működő gyártelepen már az 1970-es évek elején néhány százan dolgoztak, a tervek szerint az 1980-as évek végére pedig már több mint ezer főre növelték volna az alkalmazottak számát. Érdekes ugyanakkor, hogy az ipari terület közvetlen közelében lévő Szabadságpuszta

³⁰ VeML V.177.K.gy.

³¹ Magyar János gyűjtése alapján.

lakosságszámát nem kívánták növelni, inkább helyi buszjárat segítségével tervezték az alkalmazottak ki- és beszállítását.

Létrejövő és eltűnő központok

Az 1960-as évek elejétől egyre világosabban körvonalazódott annak gondolata, hogy a folyamatosan növekvő – merész tervek szerint néhány évtized alatt százezres lélekszámúvá váló - városnak új központra, a korábbi, több évszázados struktúra átalakítására van szüksége. A növekedés a beruházások következtében folyamatos volt, 1970-re már 13 000-rel többen éltek a városban, mint egy évtizeddel korábban. Az ekkor közel 40 000 fős város infrastrukturális ellátását biztosítani kellett, ennek érdekében több olyan beruházás is történt, amely Veszprém régi iparterületeit, hagyományos városrészeit érintette. (8-9. kép)

Az itt élők mellett az 1960-as évektől egyre többen ingáztak be naponta a városba, akik szállításáról a Volán gondoskodott. Veszprém nem rendelkezett olyan közlekedési csomóponttal, amely fogadni tudta volna ezeket az autóbuszokat, ezért a helyi tanács a városfejlesztési (város átalakítási) koncepció részeként a Cserhát és a belső vasútállomás közötti területen jelölte ki a buszpályaudvar helyét. Ez a dolomit sziklacsoport által tagolt terület a 19. század végén a veszprémiek kedvelt kirándulóhelye volt. Ekkor ez számított a város határának, nem véletlen, hogy itt alapították Veszprém első ipari létesítményét, a Rothauser-féle olajmalmot. A 20. század elején a Csomay család vásárolta meg a romossá vált malmot és a körülötte lévő épületcsoportot. A két világháború között a város iparában jelentős szerepet betöltő Csomay Kálmán munkásai számára itt szolgálati lakásokat alakított ki.³² Ez a terület tehát a belváros széli Cserhát és a vasútállomási közötti, az 1900-as évek elején létrejövő iparterülethez csatlakozott. A városrendezési terv részeként itt vezették végig a Jutasi utat, amely összeköttetést biztosított a külső állomás, az altisztképző valamint a belváros és a Palotai (ma Budapesti út) között. Az egyetlen felszínű területet feltöltötték, az itt álló ingatlanokat elbontották és 1965-ben átadták az új buszpályaudvart.

A Cserhát és a tőle keleti irányban, egészen a belső állomásig terjedő, részben az ipari létesítményeket, főként a Faárúgyár raktárait is magában foglaló, mintegy egy kilométer átmérőjű terület teljesen átalakult, ez lett tehát Veszprém új közlekedési csomópontja. Az újonnan nyitott Jutasi út és a buszpályaudvar mellett a 8-as főút városi szakaszát is érintették az 1960-as években elindított változások. Itt a régi Palotai út mellett, a főutcának számító Kossuth utca közelében volt a Búzapiac tér, amely a környék legfontosabb kereskedelmi árusítóhelyének számított. A hely azért is volt jelentős, mert a helyi és környékbeli

termelők mellett a városon átutazó vándorkereskedők is itt árusíthatták a helyi kínálatból esetleg hiányzó portékáikat. A belváros átalakítása a Búzapiac tere is érintette, hiszen a korábbi kereskedelmi központot néhány száz méterre észak-keleti irányba, az új buszpályaudvar mellé telepítették. Egy évvel a buszállomás átadása után, annak közvetlen szomszédságában elkészült a fedett és zárt új városi piac.

Az első világháború előtt még a város külső területének számító, ipari létesítmények és a belső vasútállomás által határolt térség az 1960-as évek végére Veszprém új központja lett. Az új közlekedési csomópont mellett fekvő terület azonban egy fontos fejlődési lehetőségtől esett el azzal, hogy 1969-ben felszámolták a veszprémiek által olyan sokáig áhított balatoni vasút nyomvonalát. Az állomásépület ugyan megmaradt, de a pálya és a napi szintű forgalom hiányában elveszítette eredeti funkcióját. Az új közlekedési- és piacközpont valamint az immár használaton kívüli állomásépület közötti terület, a századfordulón kialakuló ipari övezet megtartotta ugyan eredeti szerepét, azonban lehetőségei már csak a beépítettség miatt is behatároltak voltak.

Úgy tűnik a városrendezési tervekben sem szerepelt ennek fejlesztése, hiszen a IV. ötéves tervben megfogalmazták, hogy a terület egyik nagy üzemét, a bútorgyárat tíz-tizenöt éven belül teljesen ki kell költöztetni az egykori Lőszerművek (1968-tól Bakony Művek) körül létrejövő külvárosi iparterületre.³³ A koncepció tehát az volt, hogy immár a város belterületén található ipari létesítményeket a Bakony Művek körül kialakuló ipari övezetbe telepítsék ki. Erre utal, hogy például egy évvel a balatoni vasút megszüntetése után, annak városi kisállomása körül a két világháború között létrejött kisebb raktártelepet, így az itt található TŰZÉP-et és az AGROKER-t is néhány éven belül teljesen ki akarták költöztetni innen.

A balatoni vasút megszüntetése után egyértelmű lett, hogy a város ipari övezete a Celldömölk–Székesfehérvár vasútvonal mellett fekvő Bakony Művek körüli területen fog tovább fejlődni. A belvárosban és a létrejövő új centrumban, az Egyetemvárosban pedig az ipari központokat valamint a hozzájuk kapcsolódó kutatóintézeteket tervezték létrehozni. Így elsősorban a már említett MÁFKI-t és NEVIKI-t.

Veszprém legrégebbi, ám a 20. század elején iparilag kevésbé látványosan fejlődő térsége, a Séd-völgye elsősorban földrajzi adottságai miatt a második világháború után különleges helyzetbe került. A Séd vízenergiájára épülő, nagy hagyományokkal és fontos társadalmi szereppel bíró malmokat államosították, közülük számosat pedig be is zártak. Feltételezhetően a kis vízhozam és a szűk folyómeder miatt nagyobb ipari beruházásokat ide nem terveztek. A szinte teljesen megszüntetett malomiparral ellentétben korábbi funkcióját egyedül az egykori posztógyár őrizte meg, igaz átalakítva immár nemzeti

³² Cserhát 2013. 140.

³³ Veszprém város 1967–1970, 30.

vállalattá. Szintén itt működött tovább a városi vágóhíd is, és egy korábbi, cserhádi bőrműves iparát államosítva, rövid ideig egy bőrgyár is üzemelt a Séd-partján.

Gyorsütemű városnövekedés

A város lélekszámának növekedését elemző kutatók az ezredfordulóra már egy 100 000 fős nagyváros tervét prognosztizálták. Talán ez is közrejátszhatott abban, hogy Veszprémben az 1970-es évek elejétől még inkább megnőtt az ipari, közületi és lakásépítési beruházások száma. Érdekes megnézni a lakosságszám alakulását, hiszen alig húsz év alatt, 1970 és 1990 között szinte megduplázódott az itt élők száma. 38 000 főről a rendszerváltás éveire majd 64 000 nőtt a város lakossága. A lakóingatlan beruházások aránya a nagy lakótelepek létrejöttével nőtt jelentősen, hiszen 1973-ban készült elemzés szerint is a lakásállomány 86,5 százaléka földszintes jellegű és csupán 1,46 százaléka négy vagy többemeletes bérházak.³⁴ Ebben drasztikus változást a Veszprémi Házgyár 1975-ben beindított termelése és a nagy lakótelepi beruházások hoztak.

Ugyancsak az 1973-ban készült tanulmány tárgyalja a városi szolgáltatások kérdését, amely szerint Veszprém szolgáltatóipari területeinek kétharmadát a vas- és faipari valamint az építőipari vállalatok foglalják el. Azaz a még mindig a belváros szélén lévő faárugyár, illetve a külvárosi Bakony Művek számított a legnagyobb ipari vállalatnak az 1970-es évek elején.

Az 1970-es évek elején, ahogy láttuk továbbra is az egyszintes, döntően családi házak aránya dominált, lakások tekintetében mégis az előző évtizedben létrejött lakótelepek gyors iramú növekedést mutattak. Az 1970-es népszámlálás szerint a belváros, részben már elbontott cserhádi részével együtt továbbra is a legnépesebben lakott volt, de már csak alig száz fővel többen éltek itt, mint a város első lakótelepén a Kiss Lajos, illetve a mellette létrehozott, ugyancsak 2–3 szintes háztömbökből álló lakótelepen.³⁵

A város iparának és ezzel együtt a Veszprémben történt beruházásoknak is jelentős lökést adott tehát az 1975-re elkészült házgyár. A lakótelepek és közintézmények építéséhez is használt betonelemgyártó vállalatnak a Bakony Művek melletti ipartelepen jelölték ki a telephelyét. A házgyár már 1969-ben megkezdte a terület kiépítését és megjelenésével eldőlt, hogy a város ipara ide fog koncentrálni és a régóta tervezett ipari vasúti vágányok nyomvonalát is itt jelölik ki.³⁶

Ebben az időszakban tizennégy nagyobb ipari vállalat működött a város különböző pontjain, a tervek szerint többségüket, elsősorban a termelést végző

üzemeket az északi iparterületre költöztették volna ki. A következő évtizedben a nagyobb ipari vállalkozások többsége valóban kiköltözött a város északi ipari zónájába.

A házgyári termelés beindítása hatalmas és komplex változásokat generált a város életében. Veszprém legnagyobb lakótelepét, a Felszabadulás (Jutasi) úti lakótelepet több ütemben építették a külső állomás és a belváros közötti, még üres területen. A következő másfél évtizedben több mint 20 000 ember számára építettek tíz és négyemeletes bérházakat, ezzel pedig egy látványában, anyagában és térszerkezetében is teljesen új városrész jött létre Veszprémben. A VÁÉV adatait elemezve jól látszik, hogy 1972-től nagyban megnőtt az átadott lakások száma, az adott évtizedben átlagosan ezer új, különböző méretű panellakás került átadásra.³⁷ A következő években is hasonló intenzitással termelt a házgyár, legtöbb lakás 1978-ban és 1979-ben készült, ekkor évente közel kétezer készült el.³⁸ A Jutasi (Felszabadulás) úti, majd a tőle keletre kialakított Haszkovó lakótelep létrejöttével végleg megszűnt a veszprémiek által immár lassan egy évszázada hangoztatott probléma, a belváros és a külvárosi vasútállomás közötti kiaknázatlan terület kérdése. (10. kép)

Veszprém térszerkezetét és struktúráját, a felsorolt nagyobb beruházások mellett, leginkább a „látható” belvárosi bontások és építések alakították. Már az 1960-as évek végére elkészült a terv a belváros átépítésére, ennek tükrében került sor a Cserhát elbontására valamint az 1970-es évek elejétől a főutca, a Kossuth utca képének teljes átformálására. 1975-re elkészült a városképet alapjaiban megváltoztató 20 emeletes toronyház, illetve a köré épített, kétszintes szolgáltató házak.³⁹ A belváros térszerkezetének átalakításában fontos szerep jutott annak, hogy az 1970-es évek végére átadták a várost elkerülő 8-as út külső szakaszát, ezzel pedig a tranzit forgalom szinte teljesen kikerült a belvárosból.

Veszprém térszerkezete, városképe és nagymértékű lakosságnövekedés következtében társadalma is alapvető változásokon ment keresztül. A régi püspöki székhely épített emlékei, elsősorban a vár, bár szerencsésen túlélte a városrendezést, mégis ebben az időszakban funkcióvesztett, erősen körülhatárolt térségnek számított. Az újonnan létrejövő lakótelepek közül a Felszabadulás úti lakótelep méreteivel és megjelenésével is drasztikus változást hozott. A növekvő Veszprém belső területeinek hasznosítása érdekében a város északi határában lévő ipari területre telepítette ki nagyobb gyárait, üzemait ennek következtében az 1980-as évek végére már csak kisebb műhelyek, vállalatok maradtak benn a város belső területein. Bár a rendszerváltás éveire Veszprém lakóinak száma nem érte el a korábban vizionált 100 000 főt, mégis az alig negyven év alatt megnégyszereződött lélekszáma és a város térszerkezetének megváltoztatása új Veszprém képeket hívott elő az itt élőkől és az ide érkezőkből.

34 VeML XXIII.660.d.5022. Veszprém város lakásállományának és infrastruktúrájának elemzése. 4. doboz.

35 Az 1970-es népszámlálás szerint a belvárosban 7600-an, míg a Kiss Lajos lakótelepen 7500-an éltek.

36 VeML XXIII.660.d. 5058/b. 11. doboz.

37 Demény 1978. 14.

38 Demény 1985. 21.

39 Nagy Sz. 2013. 201.

RÖVIDÍTÉSEK

VeML Magyar Nemzeti Levéltár Veszprém Megyei Levéltára

FORRÁSOK

Veszprémi Hírlap

Veszprémvármegye

A Győri Kereskedelmi és Iparkamara éves jelentései

VeML V.101.a. Veszprém város közönségének iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek

VeML V.177.K.gy. Veszprém Város Mérnöki hivatalának iratai

VeML XXIII.660.d.5022. A Veszprémi Városi Tanács Építési és Közlekedési, majd Műszaki Osztály iratai

BIBLIOGRÁFIA

Ács 2000.

Ács Anna: Mesterek a Séd közelségében. *A Séd-völgye Veszprémben*. Szerk. Géczi János. Veszprém, 2000. 65–69.

Békefi 1988.

Békefi József: *A Bakony Művek 50 éve*. Budapest, 1988.

Cholnoky 1938.

Cholnoky Jenő: *Veszprém*. Veszprém, 1938.

Cserhát 2013.

Cserhát. Szerk. Márkusné Vörös Hajnalka. Veszprém, 2013. (Veszprémi kaleidoszkóp, 1.)

Demény 1978.

Demény Zoltánné: *Adattár 1966–1980. Veszprém Megyei Állami Építőipari Vállalat*. Veszprém, 1978.

Demény 1985.

Demény Zoltánné: *Adattár 1975–1985. Veszprém Megyei Állami Építőipari Vállalat*. Veszprém, 1985.

Földesi 2010.

Földesi Ferenc: *Erős hit – erős akarat. A Magyar Királyi Veszprém-jutasi Honvéd Altisztképző Intézet 1924–1944*. Veszprém, 2010.

Győri Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése

A Győri Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése területének közgazdasági viszonyairól. Győr, 1892–1939.

Korompay 1957.

Korompay György: *Veszprém*. Budapest, 1957. (Városképek – műemlékek)

Lakó 1988.

Lakó István: A 8. számú (grazi) műút veszprémi átkelési szakaszának valamint a viaduktépítésének és helyreállításának története. *A veszprémi völgyhíd ötvenéves*. Szerk. Kiss Tamás. Veszprém. 1988. 9–18.

Lakó 1993.

Lakó István: A Veszprémi Kötő- és Szövőgyár Részvénytársaság történet. *Veszprémi Szemle*, 1, 1993, 1. 37–44.

Nagy Sz. 2012.

Nagy Szabolcs: „Rekonstrukció” és „rehabilitáció”. Veszprém belvárosának Kádár-kori „modernizálása.” *A közép-dunántúli régió városainak szocialista kori története*. Szerk. Katona Csaba, Koltai Gábor, Rácz Attila, Szűts István Gergely. Budapest–Veszprém, 2012. 187–206.

Óvári 1912.

Óvári Ferenc: Közgazdasági élet. *Veszprém múltja és jelene*. Felajánlja báró Hor-nig Károly. Veszprém, 1912. 152–184.

Veszprémmegyei fejek 1929.

Veszprémmegyei fejek. Veszprémvármegye tíz évvel Trianon után 1919–1929. Szerk. Hahn Ferenc, Zsadányi Oszkár. Veszprém, 1929. (Magyar városok, vármegyék társadalmi emlékalbuma, 4.)

Wöller 2000.

Wöller István: Malmok a Sédnél. *A Séd-völgye Veszprémben*. Szerk. Géczi János. Veszprém, 2000. 65–69.

KÉPEK



1. kép – Heti vásár a gabonapiacson, 1900. k. MNL VeML XV.81.a.VK.



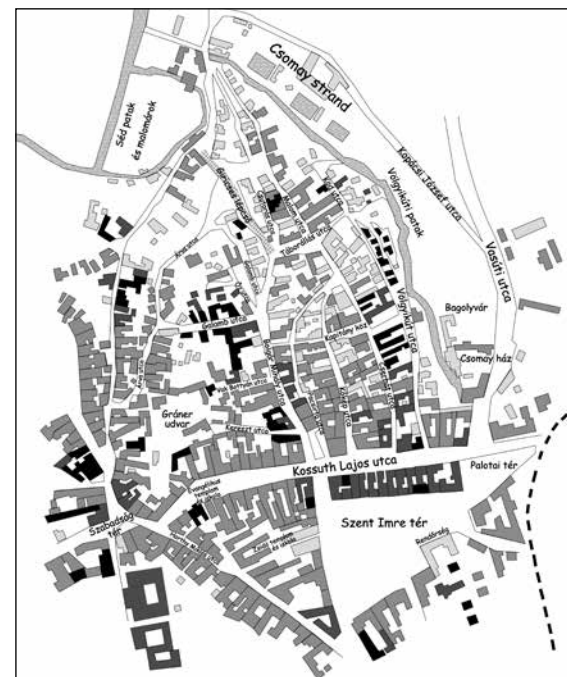
2. kép – Malom a Sédén. MNL VeML XV.81.a.VK. 00395.



3. kép – Iparközpontok jelölése Veszprém város 1947-es térképén. MNL VeML XV.11.d.



4. kép – Veszprém város 1927-es térképe. MNL VeML XV.11.d.



5. kép – Bombakárok Veszprém-ben, 1945. fekete: megsemmisült, sötét szürke: súlyosan károsodott, világos szürke: könnyebben sérült. Bontó László grafikája



6. kép – Egyetemváros építése, 1952-1953.

MNL VeML XV.81.a.VK. 03385.



7. kép – 8-as út kialakítása, 1970. k. MNL VeML XV.13.e.
Péterfay Endre fényképgyűjteménye



8. kép – A belső iparterület nyugati oldala, 1967. k. MNL VeML XV.81.a.VK.



9. kép – Vasútállomás, 1969. MNL VeML XV.13.e.
Péterfay Endre fényképgyűjteménye



10. kép – Cserhát – Felszabadulás lakótelep. MNL VeML XV.13.e.
Péterfay Endre fényképgyűjteménye

Jegyzetek

Jegyzetek



MŰHELYTANULMÁNYOK
A MŰEMLÉKI TOPOGRÁFIÁHOZ

MEGJELENT FÜZETEINK:

Jakab Réka:
Veszprém város 18. századi történeti topográfiája

Szűts István Gergely:
Veszprém ipar- és térszerkezeti változásai a 20. században

ELŐKÉSZÜLETBEN:

Lővei Pál:
Temetők. Szempontok a topográfiai leírás rendszeréhez

Somorjay Sélysette:
A műemléki inventarizáció elvei és módszerei illetve gyakorlata
az OMvH/KÖH 1996-2007 közötti tevékenységében

Fejérdy Tamás:
A francia „műemléki topográfia” – L’Inventaire général
du Patrimoine culturel

Deák Ildikó:
A műemléki topográfia hasznosítói.
Értékvédelem és közigazgatási szempontok

Entz Géza Antal:
A középtopográfia módszere

Nagy Béla:
A települések topográfiai leírása.
Szempontok a topográfiai leírás rendszeréhez

Dobosyné Antal Anna:
Népi műemlékek. Szempontok a topográfiai leírás rendszeréhez

Nemes Lajos:
Eger városszerkezetének alakulása a középkortól napjainkig

Giber Mihály:
Az egri vár története



Ára: 800,- Ft

