

Ferenc József-kori urbanizáció a városi tömegközlekedés regionális szintjeinek tükrében

Kalocsai Péter: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914. Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely, 2011. 280 oldal

Az idei évben lesz százhuszonöt éves a magyarországi villamosközlekedés. Jelentőségét csak növeli, hogy az első hazai – budapesti – villamos 1887. november 28-án, alig hat esztendővel az első Berlin melletti kísérletek után indult el, majd Európában egyedülálló sebességgel indult hódító útjára a belvárosi utcákban. Noha a tömegközlekedés a városképet, urbanizációt, városi szokásokat, térhasználatot, az igényelt műszaki, gazdasági és ipari hátteret egyaránt befolyásoló tényező, az ezirányú történeti kutatások száma rendkívül csekély. Éppen ez a tény és az említett, nemzetközi viszonylatban is kiemelkedő hazai évforduló ösztönözte a recenzenst arra, hogy Kalocsai Péter, a Nyugat-magyarországi Egyetem Savaria Egyetemi Központ főiskolai docensének könyvét vegye górcső alá.

Kalocsai Péter könyve a Pécsi Tudományegyetem Európa és a magyarság a 19–20. században történettudományi doktori programjában 2009-ben megvédett PhD-disszertációján alapszik. Már a mellékletekkel, ábrákkal együtt négyszáz oldalas értekezés is lenyűgöző mennyiségű forrás- és szakirodalom-megjelölést, valamint 2056 lábjegyzetet tartalmaz. A precíz és alapos kutatások legfőbb bázisainak a Magyar Országos Levéltár mellett a Vas megyei, győri, soproni, székesfehérvári levéltárak bizonyultak, ugyanakkor a szerző kutatásokat végzett a Vas megyei levéltár községi fióklevéltárában, a somogyi és a zalai megyei levéltárakban is. A tekintélyes számú primer

forrásanyag kapcsán azonnal meg kell jegyezni, hogy a munka más módon – tudományos értelemben vett alapossággal – nem is lett volna feltárható, hiszen nagyon kevés szakirodalmi munka áll rendelkezésre. A témára fogékony hazai olvasóközönség gyakran csak áhítózza figyeli a hasonló színvonalú angol vagy német nyelvű külföldi munkák megjelenését, hiszen a hazai ipar- és közlekedéstörténet máig számos alapkutatással adós a városi tömegközlekedés számos aspektusát illetően, pedig időnként megjelennek magas színvonalú, adatgazdag szakkönyvek. Ezek a szakmunkák azonban elsősorban nem a történettudományi műhelyekből, hanem műszaki értelmiségiek tollából születnek. Sajnos gyakori probléma e munkákban a történettudományi munkáknál megszokott pontos hivatkozások hiánya, és az is elmondható, hogy döntően egy-egy konkrét területet (például járműtörténet, hálózattörténet) tárnak fel precíz alapossággal. Érdemes itt megjegyezni, hogy a több mint ötven éven át működő – számos ide vonatkozó történeti írást tartalmazó – közlekedéstudományi folyóirat, a *Városi Közlekedés* megjelenése is sajnos néhány hónapja bizonytalan ideig szünetel. A szakirodalmi problémákra Kalocsai Péter is felhívja a figyelmet, hiszen valóban nem könnyű a dolga annak a történésznek, aki a témát kellő alapossággal kívánja feltárni. E könyv alaposságát jól mutatja a döntően levéltári forrásokat jelölő 1749 végjegyzet.

A kötet a hazai városi tömegközlekedés dualizmus kori fejlődését elsősorban regionális szinten kívánja bemutatni, a vizsgált régió a teljes Nyugat-Dunántúl. Szerencsés, hogy a szerző módszertana, az összehasonlítások, esettanulmányok bemutatása a tör-

ténnettudományi megközelítésnek köszönhetően egyáltalán nem korlátozódik a műszaki szakmai ismeretekre, ráadásul írásmódja közérthető, stílusa kellemes. Az olvasást és áttekintést szövegekőzi ábrák, régi képeslapok, egykori hirdetések és összegző táblázatok könnyítik meg.

A téma feldolgozásának újszerűsége miatt nem meglepő, hogy a szerző úgy érezhette, elengedhetetlen a fogalmi, elméleti és módszertani keretek rögzítése, a szakirodalmi problémák felvázolása és a téma forrásbázisának bemutatása. A könyv ezeket a kérdéseket taglaló bevezető fejezete után a szerző váltakozva vizsgálja az országos és regionális kereteket. Elsőként a dualizmus kori urbanizációról ad áttekintést, és az eredményeket összeveti az általa kiemelt két nyugat-dunántúli város – Sopron és Szombathely – fejlődésével. A két város kiemelését indokolja, hogy a vizsgált régióban e két város jutott el a korabeli városi tömegközlekedés megteremtésének legmagasabb szintjére, a villamosvasút megvalósításáig. Az urbanizációs folyamatok bemutatása után a szerző a korabeli városi közlekedés modernizációját vázolja fel, majd ezen belül – tovább szűkítve a vizsgálat tárgyát – a városi tömegközlekedés dualizmus kori alakulását, előfeltételeit, vállalkozási formáit, különböző szintjeit ismerteti. E keretek bemutatása után ismerhetjük meg a két kiemelt város tömegközlekedésének kialakulását az omnibusztól a villamosvasút kiépítéséig. A régióban nem létező helyi közforgalmú hajózás mellett a Pesten 1832-ben megvalósított omnibuszközlekedést szokás a nagyvárosi tömegközlekedés magyarországi történetének kezdeteként tekinteni, így logikus, hogy a szerző is kiemelten vizsgálja ezt az ágazatot. A tömegközlekedés vidéki városokban történő felbukkanásának időpontjait, jellemzőit és sajátosságait a soproni és szombathelyi omnibuszközlekedés kapcsán részleteiben is megismerhetjük, majd ezek után kapunk tájékoztatást a két város vasútterve-

iről, a villamosvonalak kiépítéséről és a későbbi vonalbővítésekről.

A szombathelyi és a soproni villamosvasutak részletes bemutatásának a szerző két nagyobb, önálló fejezetet szentelt. Képet kapunk a helyi üzemeltető társaságok megalakulásáról, a vonalak működtetéséről és a vasúttársaságok városokhoz való viszonyáról. Nem érdektelen megjegyezni, hogy a budapesti (1887) után Magyarországon először Pozsonyban (1895), majd rögtön harmadik helyen Szombathelyen (1897) nyílt meg villamosvonal. Mindehhez érdemes hozzátenni azt is, hogy a korszakban 17 villamosvasúttal rendelkező magyarországi városból éppen Szombathely volt a legkisebb lélekszámú (1910-ben 30 947 lakos). Nem véletlen, hogy Szombathely már a kortársak szemében is a dualizmus egyik nyertesének számított: demográfiai növekedését egyes statisztikák szerint csak Újpest múlta felül. A rendkívül látványos fejlődési utat bejárt település a korabeli urbanizáció egyik mintavárosa lett. Ráadásul a kötetben szintén kiemelt Sopron városával szemben itt a polgárság több mint 90%-a magyarnak számított, míg az előbbiben a német lakosság szerény többségben volt. A kötetből megtudjuk, hogy noha Szombathelyen három évvel korábban indult el a városi villamos, a Kalocsai Péter által hivatkozott források szerint a másik városban mégis előbb gondoltak a rendszer kiépítésére. A vonalak megvalósításának, megnyitásának, kezelésének történetét mindkét város esetében alaposan megismerjük. A villamosközlekedéssel rendelkező korabeli városok táblázatokban közölt statisztikáiból számos összehasonlítást és következtetést vonhat le az olvasó. A könyv erénye, hogy a villamosvonalak kiépítésén, üzemeltetésén túl megismerjük a speciális helyi kereteket, a társadalmi hátteret, a villamosvasutak szorgalmazóinak körét, a vasúti társaságok megalakítóit, de a vonalak létesítésének egyéb feltételeit is, így például az áramellátáshoz szükséges ikervári vízi erőművet.

A kötet rendkívül értékes fejezete a Nyugat-Dunántúl további településeinek közlekedéstörténeti szempontú bemutatása, melynek során képet kapunk többek között a győri bérkocsizásról, a zalaegerszegi, sárvári, keszthelyi omnibusz-közlekedésről. A táblázatok, képi dokumentumok és térképek általánosságban látványossá teszik a kötetet, s szerencsére (nyilván komoly kutatómunka árán) még olyan képeket is sikerült elhelyezni, mint például a pápai vagy a kőszegi omnibusz. Itt érdemes felhívni a figyelmet a könyv egy másik erényére, a függelékre is, amiből a szombathelyi, illetve soproni villamosvasút üzemi adatait, járműparkját (jellegrajzokkal együtt), üzleti statisztikáit és a szombathelyi remíz helyszínrajzát is megismerhetjük.

Már a kötet felépítéséből is látszik a szerző azon szándéka, hogy a regionális szinten vizsgált tömegközlekedést összehasonlítsa az országos és fővárosi eredményekkel, ami a tömegközlekedési adatok szerény közismertségét feltételezve logikus, s mindenképpen megkönnyíti az Olvasó dolgát, hiszen nem kell újabb kézikönyvek után nyúlni, amikor például a városok népességének alakulását, a villamosok megjelenésének idejét vagy hasonló adatokat kívánunk összevetni.

Még a legszigorúbb recenzens is legfeljebb annyit jegyezhet meg, hogy éppen a vizsgált téma csekély ismertsége miatt rövid kitekintést talán szerencsés lett volna tenni a két megismert villamosvasút későbbi sorával és megszűnésével kapcsolatban. Ezekről ugyan a szerző már adott képet egyéb publikációiban, itt mégis hasznos lett volna néhány gondolattal a történet ezen szálát is elvarrni, bár a szerző már a címben világosan leszögezi a vizsgált téma időbeli korlátait (1867–1914). Szabadjon emiatt itt megjegyezni, hogy a soproni villamos alig tíz évvel a vizsgált korszak után, 1923-ban megszűnt. Az egykori végállomáson 2000-tól az egyik kocsit is megörökítő emléktábla őrzi az itteni villamosközlekedés emlékét. A jóval

tovább fennállt szombathelyi villamosvasútból ennél valamivel több maradt az utókor számára. A régi, dualizmus kori járműveket sajnos elbontották, de két szombathelyi villamos ma is látható. Az egyik Szombathelyen, a Smidt Múzeum udvarán kapott helyet 2007-ben, miután tíz évig a város vasútállomása előtti téren állították ki, ahol sajnos gyakran látogatták rongálók is. A másik jármű az ország egyetlen országos gyűjtőterületű városi tömegközlekedési szakmúzeumában, a BKV Városi Tömegközlekedési Múzeumában, egy 1914-ben épült műemléki remízépület csarnokában látható. Ezek a járművek 1952-ben Budapestről kerültek Szombathelyre annak a programnak a keretében, amikor a már jócskán koros, békebeli szombathelyi kocsikat használt fővárosi villamosokkal váltották fel. A szombathelyi villamosközlekedés 1974. augusztus 20-i leállítása után szerencsére ez a két villamos megmaradt az utókornak. (A teljesség igényével jegyezzük meg, hogy egy valamikor Szombathelyen is közlekedő, 1927-ben gyártott Ganz kocsit is felújításra vár, ám a jármű eredeti állapotát célzó, vagyis sínautobuszként történő helyreállítása a restaurálás elsődleges célja.) Ha a szombathelyi villamos békebeli – egyébként svájci és budapesti gyártású – kocsijaiból nem is maradt semmi, legalább ezek a későbbi villamosok még hirdetik az egykori urbanizációs „mintaváros” dobogós helyét a százhuszonöt éves magyar villamosközlekedés történetében.

Mindezek tükrében különösen fontos hangsúlyozni, hogy a szerzőnek egy eddig alig kutatott, alig megismert témát sikerült magas fokú tudományos igényességgel, közerthetően az olvasók elé tárnia. Bátran elmondható, hogy Kalocsai Péter könyve újszerűnek számít a dualizmus kori urbanizáció és a modern városi közlekedés összefüggéseinek vizsgálatában. A recenzens véleménye szerint az ilyen monografikus jellegű, egy-egy régió társadalmi, urbanizációs, gazdaság-, ipar- és kultúrtörténeti vonatko-

zásait egyszerre vizsgáló további komplex munkák rendkívül hasznosak volnának, hiszen a helytörténeti kereteken túllépve képet adhatnak a hazai műszaki teljesítmények ma már sajnos halványuló, de egykor oly magas színvonaláról, helyi feltételrendszeréről, társadalmi háttéréről és egyéb aspektusairól is. A szerző munkája nemcsak a

helytörténet, közlekedéstörténet iránt érdeklődők számára szolgál hiánypótló adatokkal, hanem a Ferenc József-i kor városfejlődését kutatók számára is minden bizonnyal hasznos és ajánlható munka.

ZSIGMOND GÁBOR