

**KALOCSAI PÉTER:**  
**Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914**  
 Vasi Múzeumbarát Egylet. Szombathely. 2011.

A hazai modernizáció száz évvel korábbi szakaszairól sokan és sokféle szempontból tettek közzé elemzéseket. Az országos és a regionális vonások bemutatása során viszonylag kevesen foglalkoztak a közlekedés átalakulásával, különösen elhanyagolt terület a városi tömegközlekedés modernizációja. Évek hosszú során át e témakörben gyűjtötte a levéltári anyagokat, tárta fel a korabeli újságok cikkeit Kalocsai Péter, s az adatok birtokában írt egy kiváló doktori dolgozatot, melynek bővített formája könyv alakban is napvilágot látott. A „Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon 1867–1914” címen megjelent munka 280 oldalon ad részletes áttekintést a térségben lezajlott változásokról. A nyolc nagy fejezetre tagolt munka elején a szerző tisztázza a kötetben használt fogalmakat, bemutatja a forrásait és nagyon pontos, részletes historiográfiai áttekintést nyújt. A korábban megjelent munkák pontos adatainak közlése, s ezek néhány szavas értékelése külön érdeme a könyvnek, mivel a további kutatókhoz kiváló kiindulópont. Esetleg egy-két fontosabb munka esetén hasznosabbnak tűnne bővebb kritikai megjegyzést fűzni a felhasznált munkákhoz, s ez további segítséget nyújtana a témával foglalkozóknak.

A fejezetek közül a másodikban a dualizmuskori magyarországi urbanizációt, a harmadikban a térség két kiemelkedő városát (Sopront és Szombathelyt) veszi górcső alá a szerző. Mind a két fejezet fontos áttekintés, hiszen a problémák felvetése és rövid összegzése szükséges a nyugat-magyarországi helyzetkép megrajzolásához. Kalocsai Péter biztos kézzel válogatott a témakörökkel foglalkozó szakirodalomban, s a legfrissebb Beluszky Pál főszerkesztésében megjelent köteteket is használta saját munkájának elkészítéséhez. Sopronról és Szombathelyről rövid, de igen sokszínű összegzés olvasható, melynek pontos statisztikai adatai könnyen kezelhetőek és jól értékelhetőek az ügyes grafikonok és táblázatok miatt.

A negyedik fejezet már a változások előkészítését taglalja, mivel a hazai városi közlekedés átalakulását részletezi a vizsgált időhatárok között. Bár a historiográfiai áttekintés meggyőzte az olvasót arról, hogy kevesen foglalkoznak a városokon belüli közlekedés feltárásával, az országos áttekintést elkészítő Kalocsai Péter önmaga jó arányokat alakított ki az összegzéskor és a sokszínű terület minden elemével foglalkozik. Így esik szó az utakról, a járdákról, a kerékpárokról, az automobilokról. A szabályozások bemutatása, illetve az 1890-es évekig megvalósult változások országos összegzése után még a fejezeten belül kerül sor Sopron és Szombathely villamos megjelenése előtti állapotának bemutatására. Kiválóan jelzi a helyzetet a két város helyzetének ábrázolása előtt közreadott korabeli idézet, miszerint „a képviselő testület... megbízta a tanácsot, hogy a modern közlekedés eszközeit tegye tanulmánya tárgyává”. A fejlesztés irányát kívánták a két városban meghatározni, s ehhez készítettek összegzéseket az utakról, a fogatokról, a gyorsan tért hódító kerékpárokról és minden közlekedési módról. A megfelelő adatok birtokában a szerző külön alfejezetben tárgyalhatja a két városban kialakuló közhasznú személyszállítás formáit, s így derül ki, hogy a bérkocsi a század utolsó harmadában a tehetősebbek kedvelt utazási eszközévé vált.

A következő nagy fejezetben a dualizmus korában lezajlott tömegközlekedési modernizáció országos összegzése kerül részletes bemutatásra. A szabályozások, a különféle vállalkozói formák, az útvonalak kijelöléseinek módszerei mellett az utazóközönségnek szóló illetmáni elvárások is bemutatásra kerülnek. A sok érdekesség után az országos összegzés adatai még a viteldíjakra is kiterjednek. A századforduló évtizedeiből származó díjak jelzik, hogy a megindult omnibusz közlekedés még állta a versenyt az akkortájt tért nyerő

villamos vontatással, de 1902-ben legtöbb helyen duplájára növekedtek a tarifák. Az inflációs hatás mellett az utazók megnövekedett száma is lehetővé tette a díjak emelését. A lóvasút, majd a villamosok megjelenése szorosan összekapcsolódott a vidéki városok népességével. A szerző tovább lép a lakossági adatokon, s nagyon helyesen felhasználja a vidéki városok lakóházainak adatait, a képviselő testületekben bekerült virilisták adólistáját is. Az összegzés eredményeként Kalocsai Péter bebizonyítja, hogy az a korabeli vélemények – miszerint „a legtöbb kb. 15 000 lélekszámon felüli városok” forgalma megkívánja a villamos építését – nem tükrözték a valós helyzetet. A villamos elterjedése így nem áll egyenes arányban a lakosság számával. Sokkal közelebbi összefüggés mutatnak az adatok a Beluszky Pál által megteremtett komplex városi mutatók és a villamos vonatkozású bevezetése között. A szerző világosan leszögezi ezt a kapcsolatot, de a megállapítását célszerű lenne jobban kihangsúlyozni. Ugyanakkor igen jól szerkesztett a Magyar Királyság egész területén forgalomba helyezett közúti vasutakat ábrázoló térkép, amely adataival jelzi a városok ez irányú fejlettségét. A hazai városi közlekedés számbavétele mellett a szerző kitekintett a Lajtán túlra is. Bár igen rövid az alfejezet, de a lényegi megállapítás megfogalmazódik: a századfordulótól kezdve Ausztriában a városokon belüli tömegközlekedést gyors ütemben házi kezelésbe vették. A kiiktatott nyereséghajhász vállalkozó helyett az adott település bevételeit gyarapította a vállalatok bevétele.

A hatodik fejezetben tárgyalja a szerző a két külön kiemelt város tömegközlekedésének részletes történetét. Az omnibuszos közlekedés bemutatása után a vasúti tervek számbavétele olvasható a könyvben. A tartalomjegyzék szerint ebben a részben esik szó a villamosvasút megjelenéséről, de a valóságban ez joggal önálló fejezet, mivel itt mutatja be a szerző az önálló kutatásainak eredményét. A hasonló logika alapján számba vett tervek, a kivitelezés részletes leírása és a vasút működése mind a két város esetében alapos feltáró munka következményeként kerülhetett megírásra. Kalocsai Péter figyel a látszólag mellékes vonulatokra is, melyek közül kiemelkedően jól sikerül bemutatnia az ikervári vízi erőmű megépítését és a Nyugat – Dunántúl energia ellátásában betöltött szerepét. A kötetben látható térkép kiválóan ábrázolja a Rábán megépített erőmű jelentőségét. A villamosvasutak másfél évtizednyi történetét két részre osztotta a szerző, s az elemzésből kiderül: a kezdeti bevezető időszak 1904/1905-ben véget ért. A következő korszakban hálózatbővítésről, a forgalom növekedéséről és a villamos elfogadásáról esik szó a könyvben. Az adatok között szerepelnek a viteldíjak, összevetésként a korabeli élelmiszer árak, a menetrendek. A soproni és a szombathelyi közlekedés részletezése után a két város eredményeit összeveti a szerző az ország más településeinek villamos vállalataival. Különösen érdekes Szatmárnémeti helyzetével történő hasonlítás, mivel a lakosság száma alapján ez a kelet-alföldi (partiumi) település áll legközelebb az elemzett nyugat-magyarországi megyeszékhelyekhez. A város lélekszáma mellett kiterjedése is hasonló volt, de ennek ellenére a villamos nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket. A többi villamossal rendelkező vidéki város esetében készült táblázat a lakosokra, a kilométerenkénti bevételekre, melyek elemzése lehetne egy kissé hosszabb.

A következő fejezetben áttekintés olvasható a Nyugat-Dunántúl többi városában kialakult tömegközlekedésről. A kötetben található térképen jól kirajzolódnak a szerző által a régióba sorolt városai, melyek Győr és Nagykanizsa között fekszenek. Különösen érdekes Moson és Magyaróvár belső közlekedésének bemutatása, de szó esik a Keszthelyi Hévízzel összekapcsolni tervezett vonalról és már régióbeli elképzelésekről is. Joggal állapítja meg a szerző, hogy a térségben csak az elemzett két városban alakult ki a nagyobb tömegek utaztatását igénylő járat, míg máshol elegendő volt az omnibusz, a fiáker.

Az összegzésből kiderül, hogy a „modern városi tömegközlekedés kiépülése során Magyarország lényegében szinkronban volt Ausztriával.”. A 189 oldalon 31 táblázat, 9

térkép, (sajnos) számtalan számozatlan fénykép és sok villamoshoz köthető egyéb tárgy képe látható. Mind ezek, mind a függelékben közreadott számok, tervrajzok kifejezetten olvasmányossá teszik a könyvet. A kötet végén található 16 színes korabeli fénykép a kiadó gáláns támogatása révén léthatott csak napvilágot!

Az 1749 jegyzet nem az „agyonidézett mondatok” kategóriájába tartozik, hanem jelzi a szerző szakirodalmi tájékozottságát és forrásfeltáró tevékenységét. A korabeli újságcikkek visszaadják a villamosok megindulása és működése körüli hangulatot, ha időnként rettentően nagy tévedéseket, pontatlanságokat, tudatos csúsztatásokat is takarnak.

Kalocsai Péter kiváló munkával a korabeli helyzethez igen közeli láttelepet adott közre kötetében. A széles hazai beágyazottság nem szorította háttérbe a tényeket, kiderült a nyugat-dunántúli városok tömegközlekedési helyzetének, illetve az adott település fejlettségének – általában – szoros összefüggése. Erre több fejezet elejére citált rövid, de frappáns idézet hívta fel a figyelmet. Szellemes a módszer és kiváló a válogatás amelyben sikerült alig ismert híres, vagy jelentős mondatokat az olvasó közönség számára (figyelem felhívás céljából) újból közismertté tenni. Dicséret illeti Szombathely közgyűlését, a támogató egyesületeket, hogy ilyen ínséges időkben támogatta e könyv kiadását. A nagy ívű összegzés kiváló nyomdai technikával készült. A kötet kemény kötése, a rengeteg ábra, kép, térkép mind elismerést érdemelnek. Külön dicséret a kiváló minőségű papírnak, az ízléses kemény borítónak.

A fentiek alapján a Kedves Olvasó egy érdekes témájú, gyakran különleges tartalmú munkát vehet a kezébe, s kiváló korrajzot is adva áttekintést ad az érintett településekről. Lapozza, forgassa, nézegess mindenki – aki szereti a villamosokat!

*Majdán János*