

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

A közlekedés története a magyarországi történetírás marginális szférájába tartozik. A témával többnyire „hobby-történészek” és műszaki végzettségű értelmiségiek foglalkoznak, úgy, hogy közben a történettudomány módszereit gyakran figyelembe se veszik. Ezért e témában eddig kevés színvonalas történeti publikáció született. Még elhanyagolhatóbb azon munkák száma, amelyek nemcsak a technikai paraméterek bemutatására vállalkoznak, hanem a közlekedés fejlődését egy struktúrába próbálják elhelyezni, és annak gazdasági valamint társadalmi hatásait is vizsgálják.

Az imént leírtak a tömegközlekedést tárgyaló hazai írásokat szintén jellemzik. Ezen a területen első ízben az 1980-as években jelent meg szak tudományos munka, mely Budapest tömegközlekedését tárgyalja. Ezt, valamint ezen időszak többi munkáját azonban erőteljesen áthatja a kor történelemszemlélete.¹ Hasonló témájú, de vidéki tárgyú írás először Kovácsyné Medveczki Ágnes tollából látott napvilágot, ő a városi tömegközlekedést átfogóan és az urbanizáció részeként mutatta be.² Ilyen tematikájú

publikációk fűződnek Kalocsai Péter nevéhez is, aki elsősorban a dualizmus korára fókuszál, és valamennyi hazai kötött pályás városi közlekedési esz-köz történetével kapcsolatban végzett már mélyreható kutatásokat.³ Ebben a témában is számos műszaki megközelítésű és helytörténeti jelentőségű munka született. Kalocsai Péter 2011-ben megjelent könyve, a *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914* ellenben tágabb kontextusba helyezi a városi tömegközlekedést. A kötet interdiszciplináris munka, melyben a közlekedéstörténet mellett

és fejlődése 1914-ig. In: Hüttl Pál (szerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve. 9. köt. (1988–1992).* Budapest, 181–221.

- ³ Kalocsai Péter – Molnár József 2001: „Balra tarts, jobbra előzz!” *Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon.* Szombathely; Kalocsai Péter 2003: A vidéki közúti vasutak és az urbanizáció a dualizmus korában. In: Katona András (főszerk.) – Frisnyák Zsuzsa (szerk.): *Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények.* Budapest, 109–120; Kalocsai Péter 2003: Városi villamosvasutak létesítése a Nyugat-Dunántúlon a 19. század utolsó éveiben (Szombathely és Sopron). In: Frisnyák Sándor – Tóth József (szerk.): *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza.* Nyíregyháza – Pécs, 387–394; Kalocsai Péter 2004: Trolibuszok és benzinelektromotoros motorkocsik Magyarország városi közlekedésében a XX. század elején. In: Puskás János (szerk.): *III. Természet- Műszaki és Gazdasági Tudományok Alkalmazása Nemzetközi Konferencia.* Szombathely, 1–10; Kalocsai Péter 2007: Városi közlekedés – hálózat – tömegközlekedés Nyugat-Magyarországon (Sopron, Szombathely), 1867–1914. In: Á. Varga László (főszerk.): *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv (2.)* 153–199.

¹ Bencze Géza – Koroknai Ákos – Sudár Kornélia – Szekeres József (szerk.) 1987: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. 1. köt. A reformkortól 1919-ig.* Budapest; Koroknai Ákos – Sudár Kornélia (szerk.) 1989: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. 2–3. köt. 1919-től 1985-ig.* Budapest.

² Kovácsyné Medveczki Ágnes 1994: Vidéki városaink tömegközlekedésének kialakulása

szignifikánsan megjelenik a város-, a technika- és az életmódtörténet is. A vizsgálódás nem korlátozódik a Nyugat-Dunántúlra, hanem országos és közép-európai kitekintéssel veszi górcső alá a problémát.

A szerző a Nyugat-magyarországi Egyetem docense. Fő kutatási területe a dualizmus korának közlekedéstörténete, különösen a városi tömegközlekedés. Kedvelt vizsgálati területe elsősorban a Nyugat-Dunántúl, azon belül pedig Sopron és Szombathely élvez prioritást. Emellett néhány lokális jelentőségű témát is kutatott a korszakból, mint például a gyermekvédelem a dualizmus kori Szombathelyen,⁴ vagy a Batthyányak szerepe a nyugat-dunántúli modernizációban.⁵ A városi tömegközlekedéssel foglalkozó kötete a Pécsi Tudományegyetem „Európa és magyarság a 18–20. században” elnevezésű történettudományi doktori programjában, 2009 áprilisában, *summa cum laude* minősítéssel megvédett PhD-disszertáción alapul. Kalocsai célja a nyugat-dunántúli városok tömegközlekedésének bemutatása, mely témát eddig igen kevés szaktudományos kutatás érintette. A Nyugat-Dunántúl esetében a vizsgálódás főként Sopronra és Szombathelyre fókuszál. A szerző ezen a két településen keresztül kívánja bemutatni a városi tér használatának megváltozását.

⁴ Kalocsai Péter 2003: Gyermekvédelem a dualizmus kori Szombathelyen. *Partes Populorum Minores Alienigenae* (8.) 1. 155–229.

⁵ Kalocsai Péter 2008: A Batthyányak szerepe a Nyugat-Dunántúl modernizációjában a 19–20. század fordulóján. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények* (35.) 1. 59–78.

A monográfia hét egységre bontható, melyek további alfejezetekre tagolódnak. Az első részben (*Fogalmi, elméleti és módszertani keretek, forrásbázis*) Kalocsai a kötet szempontjából legfontosabb fogalmakat – modernizáció, urbanizáció, város, városi tömegközlekedés és infrastruktúra – definiálja a korábban publikált szakirodalmak alapján. Ezt követően a szerző kijelöli a vizsgálódás időtartamát (1867–1914). Azért erre az időszakra esett a választása, mert ez a periódus kedvező feltételeket biztosított a magyar városfejlődésben és ezen keresztül a vidéki városok tömegközlekedésének elindításában is. A szerző emellett meghatározza a bemutatandó helyszínt is, ami tágabb értelemben véve Magyarország, de alapvetően a Nyugat-Dunántúl (mely alatt Kalocsai a korabeli Moson, Sopron, Győr, Vas és Zala vármegyék területét érti). Ezután a kötet tematikai sorrendiségét ismereti olvasójával, azaz jelzi, hogy a témát először országos keretben és közép-európai kitekintéssel, majd regionális szinten kívánja bemutatni. A régió belül Sopron és Szombathely kiemelését pedig azzal indokolja, hogy itt csak ez a két város jutott el a modern tömegközlekedés szintjére. E két város alapos vizsgálata azonban – Kalocsai szerint – így is olyan megállapítások megtételére kínál lehetőséget, amelyek az egész országra nézve érvényesek. Az összehasonlításához kontroll-városként Szatmárnémetit választotta, mivel a város lakosság-száma, jogállása, a városi hierarchiában elfoglalt helye, az ellátott vidéki népesség nagysága hasonló az említett

városokéhoz, ráadásul ott is korán létesítettek villamosvasutat. Azzal kapcsolatban azonban, hogy a szerző szerint egyetlen kontrollváros használata elegendő-e egy, az egész országra érvényes konklúzió levonásához, világos választ nem kapunk. A bevezető fejezet végén a primer források felvázolása és egy historiográfiai áttekintés következik. Itt az általános közlekedéstörténettel foglalkozó szakirodalmaktól kiindulva a kevésbé szaktudományos, lokális jelentőségű publikációkon át jutunk el a tudományos igényű, a tömegközlekedést a városfejlődésbe ágyazó munkákig.

A második fejezetben (*Urbanizáció a dualizmus kori Magyarországon*) Kalocsai az 1867-es kiegyezéstől kezdve ismerteti a magyarországi urbanizáció előrehaladását, a településhálózat változásait. Teszi mindezt a városok jogi státusának, a népesség növekedésének, a modernizációs programoknak, valamint a közlekedés-földrajzi fekvésnek és a városhierarchiának a bemutatásával. A harmadik részben (*A kiemelt városok 1867 és 1914 között*) Sopron és Szombathely részletes elemzése következik a fentiekhez hasonló szempontok alapján, kiegészítve azt a városok iparosodásával, vasúti összeköttetéseivel, közúti jaik állapotával, demográfiai mutatóikkal, infrastruktúrájukkal, szabályozási és fejlesztési terveikkel valamint kulturális és oktatási intézményeikkel. A negyedik fejezet (*A városi közlekedés modernizációja Magyarországon, 1867–1914*) hivatott illusztrálni, hogy mennyire játszottak fontos szerepet a városok modernizációjában a jó közlekedési feltételek. Kalocsai ehelyütt elsőként egy korabeli urbanisztikai szakirodalmon,

Éhen Gyula *A modern város*⁶ című művén keresztül az infrastrukturális fejlesztésekre koncentrálna, majd a gyalogos közlekedésből kiindulva veszi végig az egyes eszközök megjelenését és jelentőségét a magyar városok tömegközlekedésében. A fogatolt járművek között olvashatunk a bérkocsikról, az omnibuszokról és a lóvasutakról, emellett a kerékpárról, a motorkerékpárról és a különböző közúti vasutakról is információt kapunk. Sopron és Szombathely városi közlekedésének bemutatásánál a fentihez hasonló sorrendben (infrastruktúra, gyalogos közlekedés, fogatolt járművek és géperejű közlekedési eszközök) ismerhetjük meg a települések modernizációját. Unikálisnak mondható, hogy a szerző külön kitér a városi közlekedést szabályozó rendelkezésekre és a közhasználatú személyszállítás megindulására is. A ötödik egység (*Városi tömegközlekedés a dualizmus kori Magyarországon*) rövid betekintést nyújt a városi tömegközlekedés előfeltételeibe, a vállalozási formákba, a közlekedés szabályozásába, az útvoalakba, az utazóközönség illemtanába és a városi tömegközlekedés különböző módozataiba (omnibusz, közúti vasút, gépi és villamos vontatású járművek). Ez utóbbin belül hangsúlyosan szerepelnek az omnibuszok és a városi villamosvasutak, később pedig a hazai városfejlődésre gyakorolt hatásukat is részletesen megismerhetjük. A hatodik részben (*A kiemelt városok tömegközlekedése, 1867–1914*) Kalocsai először a két érintett település tömegközlekedésének indulását vázolja, főként

⁶ Éhen Gyula 1897: *A modern város* Szombathely.

az omnibusz-közlekedésre fókuszálva. Ezután Szombathely, majd pedig Sopron kapcsán írja le a közúti vasúttervek megjelenését, illetve a vasutak megépítését. E városok súlyát növeli e tekintetben az is, hogy Szombathelyen 1897-ben, Magyarországon harmadikként, míg Sopronban 1900-ban, nyolcadikként nyitották meg a villamosvonalat, mely pályáinak kijelölésénél több szempontot is figyelembe vettek. Így például azt, hogy a vasútállomásról induljanak, a város távolabbi részeit is vonják be a közlekedésbe, álljanak meg a nagyobb üzemek előtt (Soproni Sörgyár), és érintsenek kulturális intézményeket (színházakat) is. Ezáltal ebben a két városban a városi térhasználat is megváltozott, vagyis a villamosközlekedés társadalmi hatásai is jelentősek voltak. A fejezet záróegysége a kiemelt városok villamosvasútjainak összehasonlítása országos viszonylatban. Korábban már utaltam arra, hogy a kontrollváros ebben az esetben Szatmárnémeti volt. A részletes vizsgálat után Kalocsai konklúziója az, hogy a nagy népességszám és a városiasodási fok között nincs összefüggés. Szerinte lényegesebb az ott élő polgárok „urbánus volta”, megfelelő vagyoni helyzete, a településen tapasztalható élénk társadalmi élet, a város erős központi funkciója és előrehaladott modernizációja. A kötet zárófejezete (*Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúl további településein*) kevésbé részletesen ismerteti Győr, Nagykanizsa, Zalaegerszeg, Pápa, Kismarton, Kőszeg, Keszthely, Szentgotthárd, Moson és Magyaróvár, valamint Csorna, Sárvár és Kapuvár a fentebb vizsgált két városhoz képest kisebb mértékben modernizált tömegközlekedését.

A kötet újszerűsége nem csak abban rejlik, hogy a történettudomány egy kevésbé kutatott területét, a közlekedéstörténetet dolgozza fel a dualizmus kori nyugat-dunántúli régióban, hanem abban is, hogy ezt az urbanizáció egy releváns szegmensének tekinti, mely jelentősen befolyásolta a korabeli városi modernizációs folyamatot. Mindeddig nem látott napvilágot olyan magyar monográfia, amelyik ebben a kontextusban vizsgálta volna a tömegközlekedést. A könyvben a technikatörténet mellett a város, a közlekedés- és az életmódtörténet szintén hangsúlyos elem, ily módon a szerző a városi struktúrába helyezi az egyes közlekedési eszközök megjelenését és fejlődését, illetve azok társadalmi hatásait is bemutatja.

A kötet logikusan felépített, alapvetően a makroszint felől közelíti meg a témát, és onnan jut el a mikroszintig, jóllehet a szerző néha rugalmasan kezeli ezt a szerkezetet, hiszen időnként – ahol a mondanivaló megkívánja – további egyetemes és magyar történelmi kitekintésekkel is találkozhatunk. Emellett a munka rendkívül informatív. Sokhelyütt az információk halmazával találkozunk, ami a helyi ismeretekkel nem rendelkező olvasót néha kicsit megzavarhatja. Kalocsai úgy oldja meg ezt a problémát, hogy mind a főszövegbe ágyazva, mind pedig a *Függelék*ekben számos kiváló minőségű térképet, diagramot, ábrát és illusztrációt mellékel. Ezek jócskán segítik a téma megértését és befogadását. Közlekedéstörténeti munka – írójjon az bármilyen szempontból is – nem nélkülözheti az olyan (korabeli) képeket, amelyek vizualizálhatóvá teszik a történetet.

A főszöveg után találjuk a *Jegyzeteket*, mely meggyőzően tanúskodik arról, hogy a szerző rendkívül széles skálán mozgó forrásbázist használt. A kötet további pozitívuma, hogy az információbőség feldolgozhatóságát Kalocsai rövidítésjegyzékkel, személy- és helységnévmutatóval könnyíti meg. A munkával kapcsolatban felmerülhet az a probléma, hogy valódi célcsoportja egy szűk olvasóközönség lehet, mely lokális kötődéséből fakadóan leginkább a nyugat-dunántúli régióból kerül ki – gondolunk itt a kötetben részletesebben vizsgált városokra, leginkább Sopronra és Szombathelyre,

jóllehet a kötet nem csak regionális, hanem magyarországi, sőt néhol közép-európai kitekintéssel is bír. Módszertani szempontból azonban a hasonló közlekedéstörténeti szaktudományos értekezések elkészítői számára követendő példa lehet, és összehasonlító esettanulmányul szolgálhat.

Összefoglalva elmondhatjuk, hogy Kalocsai Péter egy olyan hiánypótló monográfiával állt elő, amelyik Magyarországon a dualizmus kori és közlekedéstörténeti tudományos diskurzusok középpontjába kerülhet.

Horváth Csaba Sándor