

Csorba felveti és tisztázní is igyekszik a felmerült dilemmákat: valóban gyógyulni ment Széchenyi, vagy csak politikai búvóhelyet keresett magának? A pontos diagnózis kapcsán még nem alakult ki egyetértés a szakorvosok körében, a szerző röviden ismerteti az eddig álláspontokat, ám a végső állásfoglalás kialakítását a pszichiáterekre bízta.

Az 1850-es évek második felében fokozatosan javult a gróf állapota, visszatért érdeklődése a külvilág iránt, egyre többen látogatták, s újra tollat ragadott: újabb naplóbejegyzések, levelek és művek születtek a döblingi „sajtóközpontban” (*Az önkényuralom ellenfele*). Ez pedig nem kerülhette el a hatalom figyelmét sem, 1860. március 3-án házkutatást tartottak Széchenyinél, és lefoglalták az ott található iratokat. Mindez – mutat rá Csorba – arra utal, hogy Széchenyi nem készült a halálra. A halála előtti hónapokban például annak tervével is foglalkozott, hogy Cenken új katolikus templomot építtet, és fel is vette a kapcsolatot a helyi plébánossal, Tolnay Antallal (*A cenki plébános tanúságtétele*). A plébános visszaemlékezése és a boncolási jegyzőkönyv alapján ismerteti Csorba, hogyan történhetett az öngyilkosság 1860. április 8-ra virradóra. Végül a pályakép az országos gyász bemutatásával zárul.

A könyv szövege olvasmányos, a szerző olykor metaforikus elemekkel tarkítja az események elbeszélését, valamint egy-egy vers idézettel és a Széchenyi-kortársak visszaemlékezéseivel idézi föl a korszak hangulatát. A kötet megjelenése ízléses, az első és hátsó borítón egy-egy Széchenyi-ábrázolás látható: előbbin Barabás Miklós portréja 1848-ból, utóbbin pedig a soproni Széchenyi téren álló szobor, amely Mátray Lajos alkotása 1897-ből.

A szerző eleget tett a kiadói előszóban megjelölt célkitűzésnek, miszerint egy „modern, korszerű szemléletű, olvasmányos és esztétikus” kötetet kívánnak az „érdeklődő nagyközönség és a tanuló ifjúság” számára adni, de apróbb, új részletei miatt jó szívvel ajánljuk szakemberek számára is.

Czinege Szilvia

Kalocsai Péter

KÖZLEKEDÉS- ÉS VÁROSTÖRTÉNETI TANULMÁNYOK (19–20. SZÁZAD)

Virágmandula, Pécs 2018. 200 oldal

Magyarországon jelenleg kevés professzionális történész foglalkozik közlekedéstörténettel. A témát többnyire „hobby-történészek” és műszaki végzettségűek kutatják, gyakran a történettudomány módszereinek figyelembe vétele nélkül, így meglehetősen kevés színvonalas publikáció született a tárgy körben. Még elhanyagolhatóbb azon munkák száma, amelyek nemcsak a technikai paraméterek bemutatására vállalkoznak, hanem a közlekedés fejlődését struktúrában próbálják elhelyezni, valamint annak a modernizációban és urbanizációban játszott szerepét, gazdasági és társadalmi hatásait is vizsgálják.

A most bemutatott munka Kalocsai Péternek a városi tömegközlekedést érintő, korábban rangos történettudományi periodikákban (*Korall, Urbs, Magyar várostörténeti évkönyv*) vagy az *Ezeracrú vasút* sorozatban publikált, történettudományi kutatások módszertanával megírt, igényes tanulmányokat tartalmazó kötete.

A szerző az ELTE Savaria Egyetemi Központ munkatársa, fő kutatási területe a dualizmus korának (közlekedés)története, különösen a városi tömegközlekedés. Vizsgálódásaiban elsősorban a Nyugat-Dunántúlra, azon belül Szombathelyre összpontosít, azonban e kötetben a Nyugat-Dunántúl mellett országos kitekintéssel vizsgálódik és a nemzetközi szakirodalom fel-

használásával nemcsak a városi tömegközlekedés történetét és historiográfiáját, hanem annak a városi térhasználatra, modernizációra gyakorolt hatásait, az ikervári vízi erőmű jelentőségét, sőt a lokális repülés történetét is ismerteti. Mindezzel a munka komplex közlekedéstörténeti kötetté válik, hiánypótló szerepet töltve be az urbanizáció egyik fokmérőjének tekinthető városi közlekedés, valamint a vidéki repüléstörténet kérdéskörével foglalkozó munkák sorában.

A kötet hat tanulmányt tartalmaz. Az elsőben (*A városi vasutak és a történetírás Magyarországon a kezdetektől napjainkig*) Kalocsai a vizsgált tárgykör megértése szempontjából legfontosabb fogalmakat (városi vasutak, különleges városi vasutak stb.) ismerteti röviden, áttekinti a hazai vasúttörténet-írás helyzetét. Hangsúlyozza, hogy a városi tömegközlekedés történetének eredményeire nemcsak a műszaki, hanem a közlekedés- és történettudománynak is szüksége van, hiszen a közlekedéstörténetet nem elszigetelt jelenségként kell kezelni, kutatni, hanem bele kell helyezni az őt körülölelő tájba, annak gazdasági és társadalmi hatásait is szemléltetve. Ez a városi közlekedés esetében a város- és életmód-történeti, illetve a településföldrajzi kutatásokat is segíti, pontosabbá teszi.

A második tanulmányban (*A városi közlekedés modernizációja Magyarországon [1867–1914]. Modernizáció – urbanizáció – historiográfia*) a szerző a hazai városi közlekedés fejlődését mutatja be a jelzett periódusban. A modernizáció egyik eleme a – későbbi villamosközlekedés alapjaként szolgáló – korszerű közlekedési infrastruktúra kiépítése volt, majd az áttörést a robbanómotoros autók kifejlesztése jelentette. A helyi tömegközlekedés a kedvezőbb urbanizációs mutatókkal (Budapest, Arad stb.) rendelkező településeken már a motorizáció előtt megindult az omnibuszos közlekedés révén. Az újabb lépcsőfokot a városi közúti vasutak kiépítése jelentette. A dualizmus időszakában a közúti vasutak jeleztek az urbanizációs fejlettségi szintet és a polgárosodás mértékét. Nem meglepő, hogy a számos eszköz közös térben való használata a közlekedés szabályozását is hamar magával hozta. A városi tömegközlekedés kialakulása, fejlődése tehát alapjaiban alakította át az életmódot, a szokásokat és egyúttal az urbanizáció fokmérőjéül is szolgált.

A harmadik fejezetben (*A vidéki városi villamosvasutak településfejlesztő hatása a dualizmus kori Magyarországon*) Kalocsai a tanulmány címében megfogalmazottakat vizsgálja komplex módon. A városi térhasználat megkönnyítéséhez elengedhetetlen volt tömegközlekedési eszközök forgalomba állítása. A villamosvasúttal kapcsolatos településfejlesztő hatások ismertetése sok újdonsággal szolgál az olvasónak. Ilyen például a településmorfológiai változások nyomán követése, illetve a vidéki városokra gyakorolt társadalmi és gazdasági hatások elemzése. Ám a modern városi tömegközlekedés mentalitásbeli újdonságokat is magával hozott az utazás illemtanával kapcsolatban. Emellett pedig egy új, rendszeres jövedelmet és akár nyugdíjjogosultságot is bízósító szakma kialakulásához is hozzájárult a városi lakosság körében.

A negyedik fejezetben (*Az ikervári vízi erőmű hatása a nyugat-dunántúli városfejlesztésre [1895–1914]*) a szerző egy úttörő jellegű infrastrukturális innovációval, az ikervári vízi erőmű kiépítésével foglalkozik. Célja a villamos áram sokrétű (ipari, közlekedési, mezőgazdasági, közvilágítási, háztartási) hasznosításának bemutatása, ezzel is érzékeltetve annak a nyugat-dunántúli térségre kifejtett modernizációs hatását. Öt város: Szombathely, Sopron, Kőszeg, Sárvár és Csepreg tartozott az erőmű hatósugarába. E településeken leginkább a közvilágítás fejlesztésére, ipari és mezőgazdasági erőszolgáltatási célokra, illetve a villamosok energiaellátására használták ezt az erőforrást. A Monarchiában is párját ritkító ipari létesítmény 1896-ra készült el a Rába-folyón. Az újfajta energia megjelenése hatással volt az emberek gondolkodásmódjára, valamint javította élet- és munkakörülményeiket.

Az ötödik fejezetben (*A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen [1945–1968]*) a szerző először a vonatkozó historiográfiát ismerteti nemcsak helyi, hanem országos, sőt nemzetközi kitekintéssel. Ezt követően tér rá a szombathelyi városi tér közlekedés-szempontú használatának bemutatására. A település a második világháborúban súlyos pusztításokat szenvedett el. A háborút követő új politikai berendezkedés nagymértékben hatással volt a köz-

lekedésre és a városi térhasználatra. A közlekedési infrastruktúrája a vontatott rekonstrukció miatt még az 1950-es években is leromlott állapotban volt, s csupán az 1960-as években vontak be komolyabb tőkét az ágazat fejlesztésébe. A közhasználatú járművek közé ekkor a taxik, a villamosvasút és az autóbuszok tartoztak. Az 1968. évi országos közlekedéspolitikai koncepció meghatározta az autóbusz-közlekedés fejlesztését, és az egyvágányú villamos vonalak megszüntetését. Ezzel megkezdődött a polgári korból megörökölt, a helyiek által szeretett közlekedési eszköz haláltusája. A városi tanács végül – a központi akaratnak engedve – 1974-ben megszavazta a szombathelyiek „mentális térhasználatát” is nagyban meghatározó villamosközlekedés megszüntetését. Kalocsa Szombathely tömegközlekedési színvonalát – a vázolt problémák ellenére – mégis a korabeli Dunántúl élmezőnyébe sorolja.

A zárófejezet (*A szombathelyi polgári repülés története a 20. században*) egy teljesen új – repüléstörténeti – perspektívából vizsgálja a vasi megyeszékhelyet. Stratégiai elhelyezkedésének köszönhetően a város már igen korán, 1915-ben repülőteret kapott. 1920-tól pedig a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT) Budapest és Szombathely között már légi posta-járatot üzemeltetett, s a szolgáltatás egy évvel később személyszállítással bővült. Ekkoriban már nemcsak belföldi, hanem nemzetközi járatok is érintették a várost. A háború borzalmai után a Magyar–Szovjet Légiforgalmi Rt. (MASZOVLET) égisze alatt indult újra a belföldi légi közlekedés (a fővárosból Szombathelyre és Debrecenbe). A hároméves terv keretében központilag fejlesztették az ágazatot, ekképp az 1954-ben létrejött Magyar Légiközlekedési Vállalat (MALÉV) működésében még egy ideig domináns szerepet játszott a belföldi közlekedés is. A hazai belföldi – deficitese – légi járatok végét az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció jelentette. A települést érintő polgári repülés megindulása ugyan új közlekedési eszközzel bővítette a helyiek magyar átlagot amúgy is felülmúló lehetőségeit – ami egyúttal kiemelt rangot is jelentett a városnak –, ám a lakosság többsége nem engedhette meg magának a repülést.

A tanulmánykötetben Kalocsai a történettudomány által periférikusnak tekintett közlekedéstörténeti témákat vizsgál regionális és lokális vonatkozásban, ugyanakkor országos (néhol nemzetközi) kitekintéssel. Nem egyszerűen üzemtörténeti leírást ad, témáját a környező tájjal és az urbanizációval összefüggésben tárgyalja. A munka azért is fontos, mivel nemcsak a közlekedés egy ágazatát, a villamosvasút történetét, hanem a helyi infrastruktúra fejlődését és a repülést is górcső alá veszi. A könyvben így a technikatörténet mellett a város-, a közlekedés-, a gazdaság-, a társadalom- és a mentalitástörténet is hangsúlyosan jelen van, nem feledve a település- és területföldrajzi vonatkozásokat. Külön ki kell emelnünk, hogy a szerző kutatásaihoz használta a kérdéskör historiográfiáját ismertető tanulmányában felsorolt összes forrástípust. A munka rendkívül informatív s egyúttal olvasmányos is, szövegét tekintve alapos és igényes. A főszövegben használt mozaikszavak feloldását rövidítésjegyzék, a téma megértését pedig korabeli képeslapok, képek, illusztrációk és táblázatok segítik. Ugyanakkor utóbbiak nyomtatási minősége nem mindig a legjobb, jóllehet a közlekedéstörténeti szakmunkák ma már nem nélkülözhetik a minőségi vizualizációt. Kár, hogy a könyv csupán egy szűk (leginkább az érintett régióból verbuválódó) olvasóközönség számára válik ismertté és elérhetővé, pedig Kalocsai Péter – korábbi színvonalas kutatásainak folytatásaként – egy olyan tanulmánykötettel állt elő, amely a magyarországi közlekedés- és várostörténeti tudományos diskurzusok középpontjába kerülhet.

Horváth Csaba Sándor