

## 1. A disszertáció célkitűzései

- Megállapítani és bemutatni a dualizmus kori urbanizációnak, a városi közlekedés modernizációjának és a helyi tömegközlekedés kiépülésének összefüggéseit.
- Országos szinten ismertetni a városi tömegközlekedés előfeltételeit, kiépülését, fejlődési útját a dualizmus kori Magyarországon.
- A városi tömegközlekedés egyes szintjei (omnibusz, lóvasút, gőzvasút, villamos, különleges városi vasutak, trolibusz, autóbusz) egyetemes és hazai megjelenésének vázolója.
- A városi tömegközlekedés hazai és Lajtán túli fejlődésének összevetése.
- A modern tömegközlekedéssel (közúti vasutakkal) rendelkező vidéki városok közös jellemzőinek a meghatározása.
- Sopron, Szombathely és Szatmárnémeti esettanulmányán, példáján keresztül megállapítani, hogy a korabeli Magyarországon hol volt az a határ, ahol a felszíni városi tömegközlekedés korabeli legfejlettebb szintjének, a villamosközlekedésnek a beindítása lehetővé vált.
- Regionális szinten feltárni a városi tömegközlekedés kérdéskörét a Nyugat-Dunántúlon. Kifejteni, hogy e régióban mi jellemezte a városi közlekedést, a helyi tömegközlekedést, volt-e utóbbinak hálózata, s hogyan szolgálta mindez a szóban forgó települések modernné válását a XIX. század utolsó harmadában és a XX. század elején. A villamosvasút befolyásolta-e a városfejlődést, milyen hatással volt a városépítésre, a városképre Sopronban és Szombathelyen?
- Választ adni arra, hogy a vizsgált városokban hogyan használták a városi teret a közlekedés szempontjából, milyen szabályok mentén közlekedtek, hogyan hatott mindez az életmódra, viselkedésformára, pl. a tömegközlekedési eszközökön való utazáskor.
- Kik voltak azok, akik felismerték a tömegközlekedési szükségletet és vállalkoztak a közlekedési igények kielégítésre? Kik voltak e téren a vállalkozók?

- Tanulmányozása annak, hogy a górcső alá vett helységekben a városvezetés mennyire élt a kínálkozó lehetőségekkel a tömegközlekedés megteremtése terén.

A téma újszerűsége abból adódik, hogy ez ideig senki sem vizsgálta történettudományi megközelítésben a dualizmus kori Magyarország városi közlekedésének modernizációját, a korabeli legmodernebb tömegközlekedési szint, a villamosközlekedés megteremtésének előfeltételeit, a közúti vasúttal rendelkező városok közös jellemzőit. Az értekezés elsőként mutatja be és fogja át a Nyugat-Dunántúl és a kiemelt városok dualizmus kori tömegközlekedésének történetét. Először helyezi a városi tömegközlekedés országos fejlődési útjába a téma eddig, esetenként csak a helytörténetben ismert elemeit. Az értekezés a dualizmus kori vidéki városok tömegközlekedésének eddigi legteljesebb összefoglalása.

## **2. A kutatás előzményei, adat- illetve forrásbázisa, módszerei**

A városi tömegközlekedés történetének kutatási eredményeire mind a közlekedés- és mind a történettudománynak szüksége van. A történészek sokáig nem foglalkoztak az urbanizáció fontos részének tekinthető városi tömegközlekedés témakörével. A korabeli városok rangsorba, sorrendbe állításánál eddig e szempontot (tömegközlekedés, közúti vasút léte) senki sem tartotta fontosnak figyelembe venni. Pedig a vizsgálati szempontok, mutatók szélesek, s nagyon heterogének. Véleményem szerint, egy település városias voltának fontos jellemzője a helyi tömegközlekedés léte. Dicséretes, hogy a közelmúltban (2006.) indult *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv* már fontosnak tartja a városi infrastruktúra, ezen belül a közlekedés helytörténeten túlmutató vizsgálatának bemutatását is. Békési Sándornak e téma jelentőségével kapcsolatban – a sorozat második kötetében – a következő a konklúziója: *„Az urbanizáció és a közlekedés így olyan mértékben függenek egymástól, hogy a modern város történelmét nem lehet hitelesen megírni a térbeli mobilitás története nélkül.”* (Városi mobilitás hálózatban. Gondolatok és adatok a bécsi tömegközlekedés kialakulásáról. In: Á. Varga László főszerk.: *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv. II. köt. Bp., BFL, 2007. 43. p.*)

Számos műszaki megközelítésű és helytörténeti jelentőségű feldolgozás ismert a vidéki városok tömegközlekedésének dualizmus kori történetéről. E csupán leíró jellegű publikációk többnyire csak a közúti vasutak műszaki paramétereit hozták, jellemzően forrásmegjelölés nélkül. A történelemtudomány igényeinek és kutatási módszertanának megfelelő hazai városi tömegközlekedési monográfia eddig csak Budapestről készült – 3 kötetben – az 1980-as években. A kor történelemszemlélete természetesen rányomta a bélyegét a nagyszabású műre. Először Kovácsyné Medveczki Ágnes, a budapesti Közlekedési Múzeum munkatársa vizsgálta a vidéki városi tömegközlekedés történetét átfogóan és az urbanizáció részeként. Megállapította, hogy *„a városfejlődés és a városi közlekedés története csak együttesen, a kölcsönhatások figyelembevételével vizsgálható”*. (Vidéki városaink tömegközlekedésének kialakulása és fejlődése 1914-ig. In: Hüttl Pál szerk.: A Közlekedési Múzeum évkönyve. IX. köt. 1988-1992. Bp., Műszaki K., 1994. 181. p.)

A disszertáció historiográfiai fejezetéből kitűnik, hogy kevés a történelemtudományi megközelítésű, a történeti kutatások módszertanával készült és a helytörténet kereteit meghaladó feldolgozás a Ferenc József-i kor vidéki városi tömegközlekedésének fejlődéséről, olyan publikáció, amely a témát az urbanizáció részeként és nemcsak műszaki megközelítésben tárja fel. A kiemelt városok dualizmus kori tömegközlekedésének egész történetét a jelen disszertáció mutatja be és fogja át először. Pl. Szatmárnémeti villamosközlekedésének története kevésbé ismert. A vonatkozó közlekedéstörténeti szakirodalomból is csak kevés információ tudható meg a témáról, e publikációknak is közös jellemzője, hogy több téves adatot hoznak, pl. a megnyitás és a megszüntetés időpontja, stb.

A disszertáció országos és helyi közgyűjtemények primer forrásainak sokaságára támaszkodik. A vidéki városok helyi omnibusz-közlekedésére vonatkozóan többnyire csak kevés forrás maradt fenn. Az általában kisvállalkozók által üzemeltetett omnibuszok forgalmi és üzemi adatai nem ismertek. Nincsenek meg az iparendedélyek és a helyi közigazgatási iratanyagban is csak ritkán kerül elő a téma. A korabeli kvantitatív forrásokban, statisztikákban is – a Thirring Gusztáv művét (A magyar városok statisztikai évkönyve. Bp., 1912.) leszámítva – csak a közúti vasutakra található adat.

A levéltári iratanyagok selejtezésének és II. világháborús pusztulásának (pl. a Magyar Országos Levéltár) ellenére, a városi vasutak története könnyebben rekonstruálható. Ugyanis a nagyobb tőkebefektetést, dokumentációt és összetettebb engedélyezési eljárást igénylő közúti vasutak létesítésére és működésére vonatkozóan több helyütt maradt fenn forrás: pl. a MOL-ban a vasúti és a gyári szakosztály irataiban, a megyei és a városi levéltárakban az alispáni közigazgatási, a polgármesteri közigazgatási, a városi tanácsok, a cégbírói, a városi mérnöki hivatalok igazgatási és műszaki iratai között, a képviselő-testületi jegyzőkönyvekben, valamint az egyes gazdasági szervek iratcsomóinak sorában.

A korabeli helyi sajtó gyakran és megbízhatóan tudósított a városi tömegközlekedésről. Újszerűségükből adódóan általában bemutatták az egyes tömegközlekedési eszközöket, tudósítottak a menetrendről, a forgalmi változásokról, új járatok beindításáról, a vonalhálózat bővítéséről stb. Így segítenek a hiányos iratanyagból feltárt történet kiegészítésében, teljesebbé tételében.

A közlekedés szabályozása szempontjából a korabeli törvények, miniszteri rendeletek, helyi szinten a szabályrendeletek és a rendőrkapitányi utasítások, rendeletek szolgálnak forrásul. A téma feldolgozásában fontosak az egykorú térképek, fotók, képeslapok és egyéb aprónyomtatványok (pl. menetjegyek, menetrendek) is. Naplók, levelek, visszaemlékezések kevésbé állnak a kutatók rendelkezésére e tárgykörben.

Az értekezés időhatárai – 1867 és 1914 – politikatörténetiek és egybe esnek a hazai modernizáció Ránki-féle periodizációjának első szakaszával. Választásukat az indokolja, hogy 1867 évi osztrák–magyar kiegyezéstől az I. világháború kitöréséig terjedő intervallum, a modern Magyarország megteremtésének időszaka, nagyon kedvező feltételeket teremtett a hazai városfejlődéshez, a vidéki városok tömegközlekedésének megteremtéséhez. A téma szempontjából is elfogadható ezen időkeret. A korszakhatárok ugyanakkor nem merevek, pl. az előzmények felvázolásánál, vagy a záró évszámon átnyúló folyamatok ismertetésénél.

A vizsgálódás a korabeli Magyarországra (országos szint) és azon belül a Nyugat-Dunántúlra (regionális szint) összpontosít. A Magyarországgal ekkor államközösségben lévő Horvátországgal csak érintőlegesen foglalkozik az értekezés, akár csak Budapesttel, a

fővárossal, amely a vidéki városokhoz képest más nagyságrendű és más kategória volt. A disszertációban a Nyugat-Dunántúlon a korabeli Moson, Sopron, Győr, Vas és Zala vármegyék területe értendő. A városokhoz funkcionális értelemben, a városhálózathoz pedig a Beluszky-féle modell alapján történik a közelítés.

A téma vizsgálata és kifejtése először országos keretben és közép-európai kitekintéssel, majd regionális szinten valósul meg. A Nyugat-Dunántúl esetében Sopron és Szombathely kiemelését az indokolja, hogy a régióban csak e városok jutottak el a kor modern tömegközlekedésének szintjére és adtak lehetőséget országos szintű megállapításokra. Utóbbiak megtételére kontrollvárosként a vizsgált nyugat-magyarországi településekhez hasonló mutatókkal rendelkező Szatmárnémeti kínálkozott jó példának. A választásnál szempont volt a hasonló lakosság szám, az ellátott vidék népességének nagysága, a jogállás, a városhierarchiában azonos hely, a városi villamosvasút – hazai tekintetben – korai létesítése (Szombathelyen 1897-ben, Sopronban és Szatmárnémetiben 1900-ban). Mindhárom várost a magyar városhálózat 1910. évi vizsgálata alapján a Beluszky – Győri szerzőpáros a hazai városállomány elit csoportjába sorolta. Az ekkor valamivel több mint 30 000 lakosú városok népességüket tekintve hasonló nagyságrendű (90 000 fő körüli) vidékeket szolgálták ki, illetve voltak azoknak központjai. A vonzáskörzet lakói gyakran keresték fel a központot és a tömegközlekedési eszközök utasaiként számba jöhettek. Az 1900-ban villamosvasúttal rendelkező magyarországi vidéki városok közül kontrollként Fiume speciális helyzete, Pozsony, Temesvár, Szabadka, Miskolc lényegesen népesebb lakossága miatt nem jöhetett szóba.

Cél volt a téma alapos feltárása, hogy ezáltal a konklúziók, a következtetések megalapozott legyenek. Ahol a téma lehetőséget adott rá, sor került a komparáció módszerének alkalmazására, pl. a kiemelt városok és villamosvasútjaik összehasonlításánál, Sopron és Szombathely városi közlekedésének modernizációjánál stb. Más régiók városi tömegközlekedésének a feldolgozatlansága miatt, regionális szintű egybevetésre nem nyílt lehetőség. A téma sajátosságából adódóan erősen jelentkezik az interdiszciplinaritás és a várostörténeten belüli specializálódás.

### 3. A disszertáció felépítése, tartalomjegyzéke

1. Bevezetés
2. Fogalmi, elméleti és módszertani keretek, forrásbázis
  - 2.1. Fogalmak és elméletek
  - 2.2. Módszertani keretek
  - 2.3. Primer forrásadottságok
  - 2.4. A vidéki városi tömegközlekedés dualizmus kori történetének historiográfiája
3. Urbanizáció a dualizmus kori Magyarországon
4. A kiemelt városok 1867 és 1914 között.
  - 4.1. Sopron
  - 4.2. Szombathely
  - 4.3. Szatmárnémeti
5. A városi közlekedés modernizációja a Magyarországon (1867–1914)
  - 5.1. A városi közlekedés modernizációja Sopronban, Szombathelyen és Szatmárnémetiben
  - 5.2. A közhasználatú személyszállítás (bérkocsi, bérautó) a kiemelt városokban
6. Városi tömegközlekedés a dualizmus kori Magyarországon
  - 6.1. A városi tömegközlekedés előfeltételei
  - 6.2. Vállalkozási formák, szabályozás, útvonalak
  - 6.3. Utazóközönség és illeten
  - 6.4. Városi tömegközlekedési szintek
  - 6.5. A vidéki közúti vasutak és a városfejlődés
  - 6.6. Kitekintés a Lajtán túlra
  - 6.7. A városi tömegközlekedés jellemzői Magyarországon 1867 és 1914 között
7. A kiemelt városok tömegközlekedése (1867–1914)
  - 7.1. A városi tömegközlekedés kezdete Sopronban és Szombathelyen. Az omnibusz-közlekedés
  - 7.2. Közúti vasúttervek Szombathelyen és Sopronban
  - 7.3. A modern tömegközlekedés: villamosvasút a kiemelt városokban
    - 7.3.1. A szombathelyi villamosvasút
      - 7.3.1.1. A Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. megalakítása

- 7.3.1.2. Az ikervári vízi erőmű
- 7.3.1.3. A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút első szakaszának megépítése és átadása
- 7.3.1.4. A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút bemutatása
- 7.3.1.5. A villamos vonalhálózat bővítései 1899 és 1904 között
- 7.3.1.6. A villamosvasút története 1904-től 1914-ig
- 7.3.1.7. A vasútüzem és a város
- 7.3.2. A soproni villamosvasút
  - 7.3.2.1. Tervek, előmunkálatok és a Soproni Villamos Városi Vasút Rt. megalakítása
  - 7.3.2.2. A Soproni Villamos Városi Vasút Rt. bemutatása
  - 7.3.2.3. A villamosvasút története és vonalhálózatának változásai 1901 és 1904 között
  - 7.3.2.4. A villamosvasút története 1905-től 1914-ig
  - 7.3.2.5. A vasúttársaság és a város
- 7.3.3. A szatmárnémeti villamosvasút
  - 7.3.3.1. Tervek, előmunkálatok és részvénytársaság-alakítás
  - 7.3.3.2. A villamosvasút építése és átadása
  - 7.3.3.3. A villamosvasút bemutatása
  - 7.3.3.4. A villamosvasút története 1900 és 1904 között
  - 7.3.3.5. A villamosközlekedés megszüntetése
  - 7.3.3.6. A vasútüzem és a város
- 7.3.4. A kiemelt városok villamosvasútjainak összehasonlítása
- 8. Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúl további településein
- 9. Összegzés
- 10. Felhasznált források
  - 10.1. Levéltári források
  - 10.2. Sajtó
  - 10.3. Felhasznált irodalom
- 11. Rövidítések jegyzéke
- 12. Mellékletek

#### 4. A disszertáció tudományos eredményei

Magyarországon a dualizmus korában felgyorsult az urbanizáció, amely az 1890-es évektől volt intenzívebb. A korabeli modernizáció részét képező folyamat jellemzője volt a városodás és a városiasodás. A településfejlesztő tényezők különbözőek voltak. Elsősorban a vasúti csomópontok és az eltérő táj- és gazdaságföldrajzi területek határán lévő városok fejlődtek gyorsan. Egy település innovációs képessége azonban nagymértékben függött a humán tényezőktől is. A XIX. század végére elkészültek az első hazai iránymutató városfejlesztő programok (pl. Éhen Gyula: A modern város) is. A városok törekedtek a korszerű infrastruktúra kiépítésre, megkezdődött eredeti behálózásuk (csatorna-, víz-, gáz-, villany- és telefonvezeték kiépítése). A korszerű infrastruktúrával rendelkező városok innovációs központoknak tekinthetők. Az ország városainak urbanizációs fejlettsége terén azonban jelentős eltérések mutatkoztak. A disszertációban kiemelten vizsgált városok közül Sopron a dualizmus korában mérsékelten, Szombathely pedig dinamikusan fejlődött. Mindkét nyugat-dunántúli település az előrehaladt modernizáció zónájába és a magyar városok élvonalába tarozó, számos központi funkciót betöltő, jelentős iparral, kereskedelemmel, élénk kulturális élettel, alacsony agrárlakossággal rendelkező, infrastrukturálisan fejlett vármegyeszékhely volt. A kontrollváros Szatmárnémeti ugyanekkor mérsékelten fejlődő, jelentős agrárlakosságú, több központi funkciót betöltő, infrastrukturálisan kevésbé fejlett törvényhatósági jogú város volt. Nyugatról mérsékelten modernizálódott, keletről a modernizációba alig bekapcsolódott vidék vette körül.

A közlekedés, a tömegközlekedés a modern kori városfejlődés meghatározó szegmense. A kettő között kölcsönös kapcsolat van. A városi közlekedés modernizációja a vizsgált korban egymás mellett, párhuzamosan három területen zajlott: 1. A korszerű közlekedési infrastruktúra megteremtése. Az utakat, járdákat főleg kő-, keramit- és aszfaltburkolattal látták el. Hidakat, alul- és felüljárókat építettek. 2. Sor került a közlekedés szabályozására, előbb helyi (szabályrendeletek, városi rendőrkapitányi utasítások), majd országos (törvények, belügyminiszteri rendeletek) szinten. Törvény írta elő a baloldali forgalmi rendet. Az utcákon tereken elhelyezték az első közlekedési jelzőtáblákat. 3. A műszaki tudományok és a technika



fejlődésének köszönhetően előrehaladt a közlekedési eszközök motorizációja. Ennek következtében a tradicionális fogatolt járműveket, ha lassan is, de kezdték felváltani a géperejű közlekedési eszközök. Elkezdődött a gyalogosok járművekkel szembeni térvesztése. Az értekezés bizonyítja, hogy nemcsak a távolsági, hanem a helyi közlekedésnek is jelentős településfejlesztő hatása volt a dualizmus korában.

A hazai modern városok használatának és használhatóságának is egyik fontos előfeltétele már a vizsgált korban a tömegközlekedési szolgáltatások biztosítása. Ugyanis a városok területi kiterjedése, az egyes övezetek (lakó, üzleti, ipari, szabadidős) elkülönülése megkívánta a városrészek közötti rendszeres közlekedés lehetőségének biztosítását. Magyarországon a kedvező urbanizációs mutatókkal rendelkező, modernizálódó vidéki városokban a XIX. század második felében megindult a helyi tömegközlekedés. A városi tömegközlekedés első szintjének, az omnibusz-közlekedésnek a megvalósításában meghatározó tényező volt a lakosság nagysága, mint számba jöhető utasok, valamint az, hogy a helyi közlekedés fő irányainak végpontjai távol estek-e egymástól. Az első tömegközlekedési eszköz, az omnibusz forgalomba állítására többnyire már az 5000–10 000 lakossal rendelkező városokban (pl. Kőszeg, Zalaegerszeg) sor került. Az első tömegközlekedési járatok a belvárosokat a pályaudvarokkal kötötték össze, majd fokozatosan bővültek az útvonalak (a kirándulóhelyek, ipari üzemek, gyárak felé), az igénybe vehető járművek választéka és száma is. A jelentősebb vidéki városok a XIX. és a XX. század fordulóján már tömegközlekedési hálózattal rendelkeztek. Számos hazai vidéki városban (pl. Debrecen, Kassa, Szeged, Temesvár) is megfigyelhető a tömegközlekedési eszközök klasszikus fejlődési útja: omnibusz, lóvasút, gőzvasút, villamos. Voltak kísérletek helyi autóbusz- és trolibusz-közlekedés fenntartására is, de ezek még nem váltak a Ferenc József-i korban jellemzővé.

A nagy tőkebefektetést igénylő közúti vasutak létesítése a vidéki városokban szoros összefüggésben volt a gazdasági prosperitásokkal, válságokkal, stagnálásokkal. 1873 és 1883 között egyetlen egy helyi ló- vagy gőzvasutat, 1901 és 1904 között pedig egyetlen egy villamosvasutat sem adtak át hazánkban. A városi tömegközlekedés legfejlettebb szintjének a dualizmus korában a villamosvasút

tekinthető. A korban villamosközlekedéssel rendelkező települések szintén innovációs központoknak tekinthetők. A magyarországi vidéki városokban két hullámban 1895 és 1900, valamint 1905 és 1914 között létesítettek villamosvasutakat, mindkét intervallumban 8-8-at.

Elsősorban a korabeli regionális centrumokban, az eltérő táj- és gazdaságföldrajzi területek – az egykori vásárvonalak – határánál lévő városokban, a nagy személyforgalmú közlekedési csomópontokban, az erős központi funkciókkal rendelkező, modernizációs és urbanizációs fejlődésben élenjáró, erős középréteggel bíró településeken volt jellemző a közúti vasút. Ha valamely város a felsoroltak közül minél több tényezőt magáénak tudhatott, akkor annál nagyobb volt a valószínűsége annak, hogy utcáin közúti vasút közlekedett. Ha csak egy-egy mutatóval emelkedett ki valamelyik város, pl. lakosságszám, kiterjedés, jogállás, akkor általában nem rendelkezett ló-, gőz-, vagy villamosvasúttal. Földrajzi elhelyezkedését tekintve elsősorban az ország egyik legfejlettebb területén, a vásárvonali múltú Nyugat-Magyarországon (Pozsony, Sopron, Szombathely), valamint az egykori Alföld peremi vásárvonal mentén (Kassa, Miskolc, Debrecen, Nagyvárad, Arad, Temesvár) létesültek közúti vasutak. Az Alföldön még azon városokban, amelyek gazdasági szerkezetüket meg tudták újítani iparosítással (pl. Újvidék), vagy közlekedési csomópontokká váltak (pl. Szabadka, Szeged). Az utóbbi város a dél-alföldi régió teljes értékű központjának tekinthető a vizsgált korban. Szigetként emelkedett ki e téren Erdély regionális centruma Kolozsvár, az ottani szászok központja Nagyszeben, valamint a Dél-Dunántúlon Pécs, a tengerparton pedig Fiume. (Kolozsváron, Nagyszebenen és Brassón át húzódott a középkori erdélyi vásárvonal.) Békéscsaba, Brassó, Nyíregyháza és Szatmárnémeti nyertesei voltak annak, hogy alapvetően más célú vasúti beruházásokkal a helyi személyszállítási igényeiket is kielégítették. Békéscsabán az Alföldi Első Gazdasági Vasút községi szakaszán, a szabolcsi vármegyeszékhelyen a Nyíregyházavidéki Kisvasutak Rt. városi vonalán szerveztek helyi vasúti közlekedést. A Barcaság központjában a Brassó–Háromszéki HÉV bonyolított le helyi forgalmat, Szatmárnémetiben pedig a Szatmár–Erdődi HÉV létesített a helyi végállomása és a pályaudvar között villamosvasúti összeköttetést. Érdekesség, hogy a Budapesttől számított körülbelül

150 km sugarú körben egyáltalán nem találunk példát a szóban forgó közlekedési eszközökre.

Sopron, Szombathely és Szatmárnémeti példája azt mutatja, hogy a dualizmus kori Magyarországon 25 000 és 30 000 körüli lakosú városokban csak akkor létesülhetett villamosvasút, ha a település a modernizáció útján előrehaladt, számos központi funkcióval, erős középosztállyal, alacsony számú agrárlakossággal rendelkezett és kedvezőek voltak az urbanizációs mutatói. Ha e tényezők nem voltak adottak, akkor a villamosvasút gazdaságtalanul üzemelt. Erre bizonyíték a Szamos-parti város villamosközlekedésének története, ahol a nagyon jó vonalvezetésű és menetsűrűségű villamosvasút szolgáltatásait nem vette igénybe a lakosság. Ezért 5 év után – a dualizmus kori Magyarországon egyedüli településként – a villamosközlekedés megszűnt a városban. A helyi tömegközlekedés terén egy alacsonyabb szintre, a gőzüzemre tértek át, ez visszalépést jelentett a város modernizációjában. Szatmárnémetiben a lakosság igényeit kielégítette, hogy csak a helyi pályaudvarokról induló és érkező vonatokhoz jártak a gőzmotorkocsik. Ezen óránként, kétóránként közlekedő járatokhoz nem volt érdemes a villamos üzemeltetést fenntartani. 25 000 fő körüli lakosságával Szatmárnémeti és Szombathely volt a legkisebb népességű település Magyarországon, ahol villamosvasutat létesítettek. A vasi vármegyeszékhelyen a kedvező urbanizációs mutatóknak köszönhetően életképes vállalkozás volt a villamosvasút. A két nyugat-dunántúli város lakosságának életmódjában jobban megjelent a tömegközlekedési szolgáltatások igénybevétele, mint a szatmárnémetiekében. (A villamosvasutak menetjegyjárai azonosak voltak mindhárom helységben!) A Szamos-parti város példája bizonyítja, hogy egy innováció térbeli megjelenése és annak használata között különbséget kell tenni, a kettő között nem feltétlenül van korreláció.

A vidéki közúti vasutak jellemzően a pályaudvarokat és a kikötőket kötötték össze a városok üzleti és közigazgatási negyedeivel, valamint a szabadidő eltöltésében szerepet játszó zöldövezetekkel. E kötőtpályás közhasználatú járművekkel rendelkező településeken a helyi tömegközlekedés döntő többségét a közúti vasutak bonyolították le, rövid időn belül pedig már kizárólagosan, ugyanis a modernebb, kényelmesebb és olcsóbb konkurenciának köszönhetően az omnibuszjáratok megszűntek. A

kötőpályás tömegközlekedési eszközök a településeknek rangot, nagyvárosi jelleget adtak, növelték a polgároknak a városuk fejlődésébe vetett hitét. A korabeli sajtó gyakran demonstrálta egy település haladását a közúti vasút létével. A korban meginduló képeslapkiadás pedig ország-világ előtt bizonyította a település modernségét a városi vasúttal. A képeslapokról többnyire nem maradtak le e lüktető városi életet sugalló közhasználatú modern járművek.

A megbízhatóan és rendszeresen közlekedő kötőpályás járművek révén modernebbé, gyorsabbá, színvonalasabbá vált a városi tér használata. Bár azt bonyolultabbá is tette. A gyalogosoknak és a fogatolt járműveknek ugyanis meg kellett szokniuk a városi vasutak elsőbbségét és azt, hogy e járművek nem tudnak kitérni. Kedvező hatással voltak a közúti vasutak a települések fejlődésére is, hisz pl. elősegítették a városközpontok és a pályaudvarok össze-, egyes utcák, negyedek kiépülését. A települések mindennapjainak szerves részévé váltak. Szolgálták a helyi lakosságot, az érkező idegeneket, s széles társadalmi rétegek számára voltak hozzáférhetőek. Kezdték valóban tömegeket kiszolgálni. Bár a közhasználatú járművek befogadóképességéből adódóan jelentős eltérések mutatkoznak a korban és napjainkban szállított tömegek mérete között. A közúti vasutak közül főleg a villamosvasutak bővítették a polgárok műszaki ismereteit. A korabeli újságok részletesen ismertették e vasútüzemek működési elveit. Feltételezhető, hogy a villamosvasúttal rendelkező vidéki városokban a lakosság a villamos révén találkozott életében először a villanymotor működésével.

A közlekedési vállalkozók az első tömegközlekedési szint (omnibusz) esetében, lehettek magánszemélyek is, a nagy tőkebefektetést igénylő közúti vasutaknál már nem. Utóbbiak általában részvénytársasági formában létesültek és működtek. Ilyen vállalati formában omnibusz-társaság is üzemelt, pl. Kolozsvárott, Pozsonyban stb. A vidéki városokban a személyszállítás jogát vállalkozóknak, magántársaságoknak engedték át. Kivételt csak Arad képez, ahol városi tulajdonú autóbusz-vállalatot létesítettek. A jelentős anyagi teherrel járó beruházásokra – pl. villamosvasút építésére –, önerőből egyik település sem vállalkozott. Egyik város sem volt abban a helyzetben, hogy a modernizáció költségeit saját erőforrásaiból, bevételeiből fedezze. A városvezetés mindenütt élt a kínálgató

lehetőségekkel – adottságaihoz mérten – támogatta a tömegközlekedési beruházásokat (úthasználati díj elengedése, adómentesség stb.) és igyekezett befolyásolni a kiépítendő útirányokat. A városok szabályrendeletekkel, szerződésekkel szabályozták a közlekedési vállalkozók tevékenységét, a helyi tömegközlekedést.

A nyugat-dunántúli városok dualizmus kori modernizációja és urbanizációja során csak Sopron és Szombathely jutott el a korabeli legfejlettebb városi tömegközlekedési szint, a villamosközlekedés megteremtéséhez. A városi tömegközlekedés minőségi (jármű, hálózat, járatsűrűség) megközelítése szempontjából maguk mögé utalták a térség többi, jogi és funkcionális értelemben városnak tekinthető települését, amelyek ekkor még csak az omnibusz-közlekedés szintjéig jutottak el. Kivételt képez Magyaróvár, ahol egy-két évig autóbuszok is jártak. A többi településen – Moson vármegye székhelyén sem – ugyanis még nem voltak érettek a feltételek a közúti vasút létesítésére, amely anyagi tényezőktől erősen függő beruházás volt. A pénzügyi tényezőkön kívül, Győrben a fő személyforgalmi útirányok rövidsége, Nagykanizsán a villamosvasutakkal rendelkező városokhoz képest kedvezőtlenebb urbanizációs mutatók játszhattak szerepet, a kötöttpályás tömegközlekedés hiányában. Valamennyi omnibusz-közlekedéssel rendelkező nyugat-dunántúli helységben kisvállalkozók üzemeltették a társaskocsikat. Az omnibuszjáratok kezdetben mindenütt a belvárost és a helyi vasútállomást kötötték össze. Később az útirányok bővültek egyrészt a kirándulóhelyek (pl. Győrben Kiskútra, Nagykanizsán Sáncra, Magyaróváron a Kálnoki révhez), másrészt az ipari üzemek, gyárak (Nagykanizsán a sörgyár, Sárváron a cukorgyár) felé. A járatok beindításában az idegenforgalomnak is fontos szerepe volt, pl. Keszthelyen.

Szombathelyen és Sopronban többnyire az omnibusz-közlekedés által lefedett területeket érintve építették ki a villamosvasutat. Mindkét városban a villamosközlekedés megindítása a Batthyányakhoz és az ikervári vízi erőmű létesítéséhez kapcsolódott. Ugyanis szerencsésen találkozott a VEMR azon törekvése, hogy a vízi erőmű kapacitását minél nagyobb mértékben lekössék, a szóban forgó városoknak a helyi tömegközlekedés magasabb szintre való emelésének az igényével. E két modernizálódó nyugat-dunántúli város vezetése pozitívan állt a tömegközlekedési beruházások megvalósításához, sőt lehetőségeihez

mérten támogatta is azokat. A villamosközlekedés mindkét településen érintette, vagy megközelítette a városok legfontosabb részeit, közintézményeit (pályaudvar, piac, színház, múzeum, kaszinó, fürdő, városháza, megyeháza, püspöki palota, templomok, bankok, hivatalok, iskolák, szállodák, kávéházak stb.). A villamosvasút megváltoztatta a városképet, kedvezően hatott a városfejlődésre és az ingatlanárak emelkedésére is. Elősegítette, felgyorsította a pályaudvarok és a települések össze-, és egyes utcák (pl. Szombathelyen a Széll Kálmán és a Kálvária, Sopronban a Baross utca) kiépülését. E településeken urbanizáltabb volt az építészeti arculata a villamosközlekedéssel rendelkező utcáknak. A villamosvasút hatással volt az életmódváltozásra is. Rendszeressé és természetessé vált mindkét városban a villamossal történő munkába, iskolába, piacra, templomba járás, valamint az Erzsébet kerti, vagy a Kálvária környéki kirándulás, mint szabadidős program. Esténként a színházba, kaszinókba, mozikba, kávéházakba és a vendéglőkbe igyekvők képezték az utazóközönséget. A vállalkozók üzleteik, szolgáltatásaik reklámozásánál feltüntették a villamossal való megközelítés lehetőségét. A soproni vasútüzem volt a nagyobb személyforgalmú, a szombathelyi pedig a rentábilisabb, a vasi vármegyeszékhelyen ugyanis kisebb – körülbelül 1,5 km-rel rövidebb – pálya fenntartását és üzemeltetését kellett finanszírozni.

Sopronban és Szombathelyen is csak a fő forgalmi útirányokon volt tömegközlekedés, más vonalakon rentábilis üzemre nem lehetett számítani. E vonalak viszont felfűzték a települések legnagyobb személyforgalmú részeit, intézményeit. Annak ellenére, hogy mindkét településen csupán a fő forgalmi útirányokon közlekedett omnibusz, vagy villamos és a városok egészére nem terjedt ki a forgalmuk, beszélhetünk tömegközlekedési hálózatról. A forgalmi adatok azt tükrözik, hogy mindkét városban indokoltan teremtetették meg a helyi tömegközlekedést és mindennapi igény volt e szolgáltatásra. A villamosvasút megnyitását követő egy évtizeden belül mind Sopronban és mind Szombathelyen a helyi tömegközlekedés lebonyolításában a villamos vált egyeduralgódóvá. A kétféle tömegközlekedési eszköz ugyanazon forgalomért versenyzett, ebből a megmérettetésből csak is az omnibuszok kerülhettek ki vesztesen. Szombathely és Sopron esetében – 1897/1900 és 1914 között – a villamoson való utazások száma és a lakosság növekedése között

korreláció figyelhető meg. Feltételezhető, hogy a nyújtott tömegközlekedési szolgáltatások kielégítették az akkori igényeket a nyugat-dunántúli városokban.

A városi tömegközlekedésnek számos kedvező hatása volt, pl. megkönnyítette és gyorsította a városokban való közlekedést, a településeket modernébbé tette, életmódváltozást eredményezett stb. Ugyanis a dualizmus korában fokozatosan megváltozott a városi életforma, amelyhez hozzátartozott már a tömegközlekedés használata is. A korabeli vidéki városok tömegközlekedésének utazóközönségét elsősorban azon társadalmi rétegek képezhették, akiknek nem tellett magánfogatokra, vagy bérkocsizásra, de voltak annyira tehetősek, hogy a gyaloglás helyett az omnibuszt vagy a villamost válasszák. Társadalmi rétegek szerint a kis- és középpolgárság, az értelmiség, a tisztviselők és a tehetősebb iparosok alkothatták az utazóközönség jelentős részét. Az arisztokrácia, a gazdagabb polgárok, kereskedők inkább saját járműveiken, annak hiányában inkább bérkocsin, vagy bérautón utaztak. A munkások csak kevésbé, a parasztek, a napszámosok, cselédek pedig többnyire még nem éltek e személyszállítási lehetőséggel. Urbánus mintának tekinthető a tömegközlekedési szolgáltatások igénybe vétele. Egy település urbanizációs fejlettségi szintjének fontos fokmérője már a dualizmus korában a helyi tömegközlekedés léte. A városok urbanizációs rangsorolásánál e tényezőt is figyelembe kell venni. A városi tömegközlekedés kiépülése terén Magyarországnak lényegében nem volt lemaradása Ausztriához képest.

Az értekezés műszaki és technikatörténeti jelentőségei közül kiemelkednek a korabeli soproni, szatmárnémeti és szombathelyi villamosvasút személyszállító járműparkjának – a mellékletekben található – 1:50 méretarányos jellegrajzai. Ilyen teljes körű és hasonló minőségű műszaki dokumentáció más hazai vidéki város villamosvasútjáról még nem készült.

A disszertáció olyan interdiszciplináris munka, amelynek számos város-, közlekedés-, technika-, életmódtörténeti, településföldrajzi vonatkozása van, s amely regionális szinten, országos és közép-európai kitekintéssel vizsgálja a témát. Betekintést ad a vidéki Magyarország korabeli közlekedési infrastruktúrájába.

## **5. Publikációk, előadások és egyéb szellemi alkotások a disszertáció témakörében**

### **Könyvek:**

- „Balra tarts, jobbra előzz!” Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon. Szombathely, B. K. L. K., 2001. 128 p.
- 50 évünk. A Vasi Volán Rt. és jogelőd vállalatainak története 1949-1999. Szombathely, Vasi Volán Rt., 1999. 152 p.

### **Külföldön gyűjteményes kötetben megjelent tanulmány:**

- A városi tömegközlekedés kezdete Szatmárnémetiben a XIX. és a XX. század fordulóján. / Începutul transportului public în Satu Mare la turnura secolelor al XIX-lea și al XX-lea. In: Viorel Ciubotă (főszerk.): Satu Mare. Studii și comunicări. XXII–XXIV/II. (2005–2007.). Satu Mare, Muzeul Județean, 2007. 57-95. p.

### **Gyűjteményes kötetekben megjelent tanulmányok:**

- A regionális központok és a városi tömegközlekedés a dualizmus korában. In: Csapó Tamás – Kocsis Zsolt (szerk.): A hazai közép- és nagyvárosok településföldrajza. Szombathely, Savaria University Press, 2009. 15 p. (megjelenés alatt)
- A Szatmár–Erdődi HÉV szatmárnémeti városi villamosvasúti vonalának története. In: Mezei István (szerk.): Vasúthistória évkönyv, 2003-2007. Bp., MÁV ZRt., 2008. 188-216. p.
- Városi közlekedés – hálózat – tömegközlekedés Nyugat-Magyarországon (Sopron, Szombathely), 1867–1914. In: Á. Varga László (főszerk.): Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv. II. köt. Bp., BFL, 2007. 153-199. p.
- 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, NyF–PTE, 2003. 387-394. p.
- A vidéki közúti vasutak és az urbanizáció a dualizmus korában. In: Katona András (főszerk.), Frisnyák Zsuzsa (szerk.): Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. Bp., Közlekedési Múzeum, 2003. 109-120. p.



### **Szakfolyóiratokban megjelent tanulmányok:**

- A Batthyányak szerepe a Nyugat-Dunántúl modernizációjában a 19–20. század fordulóján. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 2008. 1. sz. 59-78. p.
- A dualizmus kori Szombathely. = Vasi Szemle, 1997. 5. sz. 621-636. p.
- Ló- és gőzvontatású közúti vasúttervek Szombathelyen 1883 és 1894 között. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 1997. 2. sz. 49-56. p.
- Szatmárnémeti villamosközlekedésének története. = Városi Közlekedés, 2005. 3. sz. 168-179. p.
- 100 éve indult meg a villamosközlekedés Szombathelyen. = Városi Közlekedés, 1997. 2. sz. 99-107. p.
- A 130 éve megindult szombathelyi omnibuszközlekedés története. = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 1995. 3. sz. 37-50. p.
- A szombathelyi villamosvasút járműparkja (1897-1974). = Lapok Szombathely Történetéből, 2005. 131. sz. 1-16. p.
- A városi tömegközlekedés kezdete Szombathelyen: az omnibusz. = Városi Közlekedés, 1997. 1. sz. 36-41. p.
- A villamosvasút szerepe Szombathely dualizmus kori urbanizációjában. = Vasi Szemle, 1997. 4. sz. 435-450. p.

### **Tanulmányok CD-ROM-on:**

- A magyar városi közlekedés hőskora. In: Árkos Iván (szerk.): Csonka János (1852-1939). Bp., BME OMIKK, 2002. (A magyar tudomány és technika nagyjai, 3.)
- Trolibuszok és benzinelektromos motorkocsik Magyarország városi közlekedésében a XX. század elején. In: Puskás János (szerk.): III. Természet-, műszaki és gazdasági tudományok alkalmazása nemzetközi konferencia. Szombathely, BDF, 2004. 1-10. p.
- Városi villamosvasutak kocsitípusai a Nyugat-Dunántúlon a 19. és a 20. század fordulóján. In: Puskás János (szerk.): IV. Természet-, műszaki és gazdasági tudományok alkalmazása nemzetközi konferencia. Szombathely, BDF, 2007. 1-21. p.

**Szakfolyóiratokban megjelent recenziók:**

- Két vasútvonal évfordulója. = Vasi Honismereti Közlemények, 1991. 1. sz. 81-82. p.
- A szombathelyi vasútigazgatóság centenáriumi kiadványa (I-III. kötet). = Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények, 1996. 4. sz. 86-89. p.

**Disszertáció, diplomamunka:**

- A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút története 1897-től 1915-ig. Szakdolgozat. Bp., ELTE, 1992. 116 p.
- A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút története. Bölcsészdoktori disszertáció. Bp., ELTE, 1995. 171 p.

**Kézirat**

- Szombathely közlekedéstörténete 1865–1945 között. Szombathely, 2005. 61 p. (Előtanulmány a Savaria – Szombathely története Gyáni Gábor szerkesztésében készülő III. kötetéhez)

**Film:**

- „Volt egyszer egy villamos”. Szombathely, 2D BT., 1995. 40 perc. Közös alkotás Horváth Szilárddal, Kovács Tiborral és Váradi Gáborral.

**Egyéb szellemi alkotások:**

- Pannon Ősz '94. Pannónia bélyegeken és képeslapokon. Volt egyszer egy villamos. Kiállítás. Berzsenyi Dániel Megyei Könyvtár, Szombathely, 1994. szeptember.
- Az utolsó szombathelyi villamoskocsi korhű felújításának irányítása, belső kiállításának tervezése, kivitelezése Szombathely tömegközlekedésének centenáriumi megemlékezésére, 1997. június 4.
- Szombathelyi villamosvasút 1897–1974. Centenáriumi 1997. Kiállítás, Berzsenyi Dániel Megyei Könyvtár, Szombathely, 1997. szeptember.
- A 110 éves szombathelyi villamos utolsó állomása a Smidt Múzeum. Közreműködés a kiállítás tervezésében és kivitelezésében. Smidt Múzeum, Szombathely, 2007. október.

**Konferencia-részvétel:**

- Szombathely a századfordulón. Savaria Múzeum, Szombathely, 1998. október 22.  
Előadáscím: Városi tömegközlekedés a dualizmus kori Szombathelyen.
- „Az idők változnak és velük mi is változunk ...” Vas Megyei Állami Közútkezelő Kht. Rendezvénye. Szombathely, 1999. június 7.  
Előadáscím: XVIII. századbeli forrásdokumentációk Vas megye közlekedéstörténetéből.
- A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. Magyar Földrajzi Társaság, Nyíregyházi Főiskola, Pécsi Tudományegyetem, Budapest–Pécs, 2002. november 25-26.  
Előadáscím: Városi villamosvasút létesítése Szombathelyen (1897) és Sopronban (1900).
- Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. MTA Történettudományi Int., Közlekedési Múzeum, Budapest, 2002. december 3-4.  
Előadáscím: Vidéki közúti vasutak és az urbanizáció a dualizmus korában.
- Európai kiválóságok. A Tudomány Hete a Berzsenyi Dániel Főiskolán. BDF, Szombathely, 2003. november 3.  
Előadáscím: Széchenyi István életműve, különös tekintettel közlekedéstörténeti jelentőségére.
- III. Természet-, műszaki és gazdasági tudományok alkalmazása nemzetközi konferencia. Tudomány- és technikatörténeti szekció. Berzsenyi Dániel Főiskola, Szombathely, 2004. október 30.  
Előadáscím: Trolibuszok és benzinelektromos motorkocsik Magyarország városi közlekedésében a XX. század elején.
- IV. Természet-, műszaki és gazdasági tudományok alkalmazása nemzetközi konferencia. Tudomány- és technikatörténeti szekció. Berzsenyi Dániel Főiskola, Szombathely, 2005. május 28.  
Előadáscím: Városi villamosvasutak kocsitípusai a Nyugat-Dunántúlon a 19. és a 20. század fordulóján.

- „40 éves az újjáépített Közlekedési Múzeum” tudományos konferencia. A kutatás–gyűjtés–oktatás országos múltja–jelene–jövője szekció. Közlekedési Múzeum, Budapest, 2006. március 31.  
Előadascím: Közlekedéstörténet tanítása a Berzsenyi Dániel Főiskolán.
- „Fidelitate et fortitudine”. Batthyányak emlékezete. Tudományos konferencia. Berzsenyi Dániel Főiskola, Szombathely, 2007. november 12.  
Előadascím: A Batthyányak és a modernizáció
- V. Településföldrajzi konferencia. A hazai közép- és nagyvárosok településföldrajza. Nyugat-magyarországi Egyetem Savaria Egyetemi Központ, Szombathely, 2008. december 4-5.  
Előadascím: A regionális központok és a városi tömegközlekedés a dualizmus korában

**Tudománynépszerűsítő előadás:**

- Környei Attila Társadalomtudományi Szabadegyetem. 2007. I. szemeszter. Soproni TIT. 2007. április 3.  
Előadascím: Városi közlekedés a dualizmus kori Sopronban.