A vidéki városok tömegközlekedése Magyarországon,
különös tekintettel a Nyugat-Dunántúlra,
1867 és 1914 között
PhD-disszertáció

Témavezető: Dr. habil. Majdán János CSc
egyetemi docens

Készítette: Dr. Kalocsai Péter
PhD-hallgató

Pécs, 2008.
Tartalomjegyzék

1. Bevezetés ......................................................................................................................... 5

2. Fogalmi, elméleti és módszertani keretek, forrásbázis .............................................. 7

2.1. Fogalmak és elméletek ................................................................................................. 7

2.2. Módszertani keretek ..................................................................................................... 11

2.3. Primer forrásadottságok ............................................................................................. 13

2.4. A vidéki városi tömegközlekedés dualizmus kori történetének historiográfiája .... 14

3. Urbanizáció a dualizmus kori Magyarországon ...................................................... 23

4. A kiemelt városok 1867 és 1914 között ........................................................................ 33

4.1. Sopron ......................................................................................................................... 33

4.2. Szombathely ................................................................................................................ 52

4.3. Szatmárnémeti .......................................................................................................... 70

5. A városi közlekedés modernizációja Magyarországon (1867–1914) ................. 78

5.1. A városi közlekedés modernizációja Sopronban, Szombathelyen és Szatmárnémetiben .... 88

5.2. A közhasználatal személyszállítás (bérkocsi, bérautó) a kiemelt városokban .......... 101

6. Városi tömegközlekedés a dualizmus kori Magyarországon ......................... 105

6.1. A városi tömegközlekedés előfeltételei ..................................................................... 105

6.2. Vállalkozási formák, szabályozás, útvonalak ............................................................... 106

6.3. Utazóközönség és illemtan ....................................................................................... 108

6.4. Városi tömegközlekedési szintek ............................................................................... 109

6.5. A videki közúti vasutak és a városfejlődés ................................................................. 120

6.6. Kitekintés a Lajtán túlra ........................................................................................... 132

6.7. A városi tömegközlekedés jellemzői Magyarországon 1867 és 1914 között .... 133

7. A kiemelt városok tömegközlekedése (1867–1914) .......................................... 134

7.1. A városi tömegközlekedés kezdete Sopronban és Szombathelyen. Az omnibusz-közlekedés ... 134

7.2. Közúti vasúttervek Szombathelyen és Sopronban .................................................. 149

7.3. A modern tömegközlekedés: villamosvasút a kiemelt városokban ....................... 157

7.3.1. A szombathelyi villamosvasút ............................................................................. 157

7.3.1.1. A Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. megalakítása ........................................ 157

7.3.1.2. Az ikervári vízi erőmű .................................................................................... 165

7.3.1.3. A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút első szakaszának megépítése és átadása ... 166

7.3.1.4. A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút bemutatása ..................................... 175
7.3.1.5. A villamos vonalhálózat bővítései 1899 és 1904 között.......................................................180
7.3.1.6. A villamosvasút története 1904-től 1914-ig.................................................................196
7.3.1.7. A vasútüzem és a város........................................................................................................203

7.3.2. A soproni villamosvasút ........................................................................................................209
7.3.2.1. Tervek, előmunkálatok és a Soproni Villamos Városi Vasút Rt. megalakítása........209
7.3.2.2. A Soproni Villamos Városi Vasút Rt. bemutatása ...............................................................222
7.3.2.3. A villamosvasút története és vonalhálózatának változásai 1901 és 1904 között ..........229
7.3.2.4. A villamosvasút története 1905-től 1914-ig.........................................................................238
7.3.2.5. A vasúttársaság és a város...................................................................................................243

7.3.3. A szatmárnémeti villamosvasút .............................................................................................250
7.3.3.1. Tervek, előmunkálatok és részvénytársaság-alakítás ...........................................................250
7.3.3.2. A villamosvasút építése és átadása......................................................................................266
7.3.3.3. A villamosvasút bemutatása................................................................................................272
7.3.3.4. A villamosvasút története 1900 és 1904 között....................................................................278
7.3.3.5. A villamosközlekedés megszüntetése (1905. április 14.) .....................................................287
7.3.3.6. A vasútüzem és a város ......................................................................................................290

7.3.4. A kiemelt városok villamosvasútjainak összehasonlítása..........................................................292

8. Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúl további településein....... 303

9. Összegzés....................................................................................................................................... 319

10. Felhasznált források.................................................................................................................... 327

10.1. Levéltári források................................................................................................................................327
10.2. Sajtó...............................................................................................................................................328
10.3. Felhasznált irodalom...................................................................................................................328
10.3.1. Urbanizáció – modernizáció................................................................................................329
10.3.2. Közlekedéstörténet ................................................................................................................334
10.3.3. Nyugat-Dunántúl ...................................................................................................................341
10.3.4. Szatmárnémeti ......................................................................................................................350
10.3.5. Egyéb szakirodalom.............................................................................................................352
10.3.6. Statisztikák ............................................................................................................................354
10.3.7. Jogforrások..........................................................................................................................356

11. Rövidítések jegyzéke................................................................................................................357

12. Mellékletek.................................................................................................................................... 360
1. Bevezetés

Disszertációmban a magyarországi városok dualizmus kori történetének egy olyan szegmensét – a városi tömegközlekedést – vizsgálatom monografikus igénnyel, ami eddig nem, vagy csak kevésbé került a történészek látókörébe. Munkámban a fogalmi, elméleti és módszertani keretek, valamint a forrásbázis tisztázása után először a dualizmus kori urbanizációról, a városi közlekedés modernizációjáról és a helyi tömegközlekedésről, azok összefüggéseiről kívánok képet adni. Országos keretben ismertetem a városi tömegközlekedés előfeltételeit, kiépülését, fejlődési útját a dualizmus kori Magyarországon, közben vázolva az egyes szintek (omnibusz, lóvasút, gőzvasút, villamos, különleges városi vasutak, trolibusz, autóbusz) egyetemes megjelenését. Meghatározm a modern tömegközlekedéssel, vagyis a közúti vasúttal rendelkező települések közös jellemzőit. Témámból adódóan vizsgálódásom elsősorban a vidéki városokra összpontosít, a Nyugat-Dunántúl esetében Sopronra és Szombathelyre, mert ezen országrészen e települések jutottak el a korabeli legmodernebb tömegközlekedési szint, a villamosközlekedés megteremtéséhez.

Értekezésemben egyrészt be kívánom mutatni a városi tömegközlekedés kiépülését, fejlődési útját a dualizmus kori Sopronban és Szombathelyen, másrészt a szóban forgó városok példáján keresztül megpróbálom megállapítani, hogy a korabeli Magyarországon milyen előfeltételei voltak a városi tömegközlekedés létesítésének. Hol volt az a határ, ahol a felszíni városi tömegközlekedés korabeli legfejlettebb szintjeinek, a villamosközlekedésnek a beindítása lehetővé vált. Megállapításaim, hipotéziseim alátámasztására a keleti országrészből hozok még példát, egy kontrollvárost, a vizsgált nyugat-magyarországi településekhez hasonló mutatókkal rendelkező Szatmárnémetit. (Utóbbi város választásának indoklása a 2.2. Módszertani keretek fejezetben.) Munkámban a dualizmus kori Sopron, Szombathely és Szatmárnémeti csak lényegre több bemutatására állalkoztam, hogy világos és látható legyen, milyen jogállású, népességű, társadalmi összetételű, gazdaságú stb. városok közlekedési infrastrukturájáról és tömegközlekedéséről van szó.

Disszertációmban elsősorban Sopronra és Szombathelyre koncentrálva képet kívánok alkotni arról, hogy a Nyugat-Dunántúlon 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. Válaszat a kívánok 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? A görög alá vett helységekben tanulmányozom, hogy a városvezetés mennyire élt a kínálkozó lehetőségekkel a tömegközlekedés megteremtése terén. A villamosvasút befolyásolta-e a városfejlődést, milyen hatással volt a városépítésre, a városképre e településeken? Külön fejezet foglalkozik a Nyugat-Dunántúl további helyi tömegközlekedéssel rendelkező településeivel, amelyek ekkor még csak az omnibusz-közlekedés szintjéig jutottak el. Kivételt képez Magyaróvár, ahol rövid ideig autóbuszok is jártak.

Munkámban következetesen a korabeli helység- és utcaneveket használok, Sopron és Szombathely esetében utóbbiak jelenlegi nevét is megadom zárójelben. A disszertáció olyan interdiszciplináris munka, amelynek számos város-, közlekedés-, technika-, életmódtörténeti, településföldrajzi vonatkozása van, s amely országos és regionális szinten, valamint közép-európai kitekintéssel vizsgálja a témát, betekintést ad a vidéki Magyarország korabeli közlekedési infrastruktúrájába és elsőként fogja át a Nyugat-Dunántúl és a tárgyalt városok dualizmus kori tömegközlekedésének történetét.
2. Fogalmi, elméleti és módszertani keretek, forrásbázis

2.1. Fogalmak és elméletek

„Egyike a legnehezebb dolgoknak a várost helyesen definiálni, ...“


Az urbanizáció szintén komplex egyetemes folyamat és gyűjtőfogalom. Hazánkban leginkább az az elfogadott, hogy városodást és városiasodást jelent. Előbbi minőségi, utóbbi minőségi aspektust takar. A városodás a városi lakosság számának emelkedését, a városiasodás pedig egy település városias jellegének erősödését (infrastruktúra kiépítettsége,

A város összetett jelenség, fogalmát eddig már sokan többféle módon és kritériumok alapján határozták meg. Leginkább lakosságszám, központi szerepkör, jogi, közigazdasági, szociológiai stb. szempontok alapján közelítettek a város fogalmának megalkotásához. A város definiálásának sokszínűségét, történétét és problematikáját a közelmúltban összegezte Bácskai Vera. Többen rámutattak már arra, és én is osztoam azt a véleményt, hogy nehéz olyan komplex városfogalmat alkotni, amely minden kritériumnak megfelel. Lewis Mumford például úgy fogalmazott, hogy „Egyetlen meghatározás sem lehet érvényes önmagában valamennyi megnyilvánulásra”. Heinz Stoob is azt az álláspontot képviseli, hogy nem lehet általános érvényű kritériumokat megállapítani.

Leonardo Benevolo A város Európa történetében című könyvében úgy fogalmaz, hogy, „a városok története – természeténél fogva – megannyi külön eset története s ezeket elsősorban egyenként kell megvizsgálni. ... A nehézséget az okozza, miképp tápláljuk be egyetlen koponyába a számtalan megközelítést, ... amelyek túl sokrejtőek ahhoz, hogy egységes módszerrel feldolgozhassuk őket, és messze meghaladja az emberi agy kapacitását.” Benevolo utal arra is, hogy kevés szintetizáló feldolgozás készült a modern kor várostörténetéről, olyan munka, amely az Európában már létező városok átalakulását és az európai modelleknek más kontinensekre való átültetését dolgozza fel.

---


Városi tömegközlekedéskor, a városokban meghatározott útvonalon, menetrend és menetdíjszabás szerint, nagyobb befogadóképességű személyszállító járműveken való utazást értünk. A modernizálódó városok a XIX. század második felében már kisebb-nagyobb tömegközlekedési hálózattal rendelkeztek. Vitathatatlan, hogy a helyi tömegközlekedés kiépülése modernizálta a városokat. Az urbanizációs folyamat részeként kiépülő infrastruktúrával kapcsolatban Dieter Schott és Hanni Skroblies a XIX. század végére vonatkoztatva – találóan – megalkotta a városok eredeti behálózásának tézisét. E folyamat egyik fontos szegmense a közlekedési és ezen belül a tömegközlekedési hálózat megteremtése. A városi tér közlekedés szempontú használatában az elsődleges az utcahálózat, amelynek struktúrájára épül másodlagos jelenségként a tömegközlekedési hálózat. Sipos András a témával kapcsolatban úgy fogalmazott, hogy a „modern technológiáira épülő infrastrukturális hálózatok megjelenése a 19. század második felében a »moder város« egyik legmarkánsabb, a megelőző korok urbanizációjaival szembeni minőségi különbséget legegyértelműbben megtestesítő karakterjegyének tűnik”. Az infrastrukturális hálózatok, amelyek megjelentek a városi hierarchia alsó részén lévő településeken is, a városiaság elengedhetetlen kritériumai letek a korszakra vonatkozóan. Sipos András

rámutatott arra is, hogy a korabeli polgári szemlélet szerint a kultúra, a tisztaság és a biztonság ott ért véget, ahol az infrastrukturális hálózat.\(^{23}\) Mindez jól szolgálja a falu és a város korabeli megkülönböztetését is.

Gyáni Gábor 1997-ben megjelent mai hazai várostartént-írásunkat elemző tanulmányában a „kutatás fehér foltjai” között említette „a város infrastrukturáljának kér désköré”.-t.\(^{24}\) Külföldön ekkortájt már jelentek meg városfejlődésbe ágyazott infrastruktúra-történeti feldolgozások, gondolnénk itt Dieter Schott írására,\(^{25}\) vagy Heidemarie Uhl,\(^{26}\) valamint Horst Mazerath\(^{27}\) szerkesztette kötetekre. Utóbbi szerző is utalt arra, hogy csekély az érdeklődés a város és a közlekedés témakör kutatása iránt. Az e tárgykörben készült munkák is inkább csak a közlekedés technika- és a gazdaságtörténeti aspektusait vizsgálják, a városfejlődésre gyakorolt hatását nem.\(^{28}\) Ha valaki vállalkozott is a közlekedés és a városfejlődés közötti összefüggések feltárására, azt inkább interurbán (vasút, hajózás, repülés), mint intraurbán (helyi, településen belüli közlekedés) vonatkozásban tette. A város és a tömegközlekedés korabeli kölcsönös kapcsolatának bemutatását a külföldi várostarténteti szakirodalomban inkább a nagyvárosok esetében lehet nyomon követni, pl. London,\(^{29}\) Berlin,\(^{30}\) Bécs,\(^{31}\) Helsinki,\(^{32}\) Stuttgart\(^{33}\) stb. E munkák konklúzióiban az olvasható, hogy a helyi tömegközlekedés már 1914 előtt meghatározó szerepet játszott a cityképződésben, a szegregációban, a város decentralizációjában, a szuburbanizációban, a várostervezés befolyásolásában a fő tömegközlekedési utak kijelölése és építése révén, az elővárosokkal történő összéülésben, az ingatlannak emelkedésében. A hiánypótlás jegyében fogant a...

műszaki haladás és a városfejlődés kérdéskörét tárgyaló 2003-ban kiadott „Budapest und Wien” kötet, amely két évvel később (gyenge) magyar fordításban is megjelent. A törekvés hazai folytatását jelenti – a már idézett – Urbs magyar várostörténeti évkönyv II. kötete (2007.), amely külön fejezetet szentelt a hazai városok XIX. századi behálózásának. E tanulmánykötetben Frisnyák Zsuzsa felhívja a figyelmet arra, hogy különbség van az innováció térbeli megjelenése és annak tényleges használata között. (Disszertációmban Szatmárnémeti példája alátámasztja majd e megállapítást.)

Történtek kísérletek arra, hogy egy város historiáját közlekedés szempontúan periodizálják. A közlekedési módok (pl. gyalogos, állati vagy géperejű) és a járművek sokfélesége miatt, ez gyakran vitatható és inkább csak közlekedés-, mint várostörténeti jelentőségű lehet. Az urbanizáció kutatása szempontjából inkább arra vonatkozik, hogy egy ország vagy régió városkészülézésében mikor beszélhetünk az omnibusz-, vagy a villamosközlekedés stb. domináns időszakáról a városi tömegközlekedés történetében.

2.2. Módszertani keretek


Vizsgálódásom a korabeli Magyarországra (országos szint) és azon belül a Nyugat-Dunántúlra (regionális szint) összponosít. A Magyarországgal a korban államközösségben lévő Horvátországgal csak érintőlegesen foglalkozom, akár csak Budapesttel, a fővárossal, amely a vidéki városokhoz képest más nagyságrendű és más kategória volt. Disszertációmban a Nyugat-Dunántúlon a korabeli Moson, Sopron, Győr, Vas és Zala vármegyék területét értem. Értekezésemben a városokhoz funkcionális értelemben, a városhálózathoz pedig a Beluszky-féle modell alapján közelítök.

A témát először országos keretben és közép-európai kitekintéssel, majd regionális szinten vizsgálom, ismertetem. 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 megállapítások tételére. Utóbbiak megítélésére kontrollvárosként Szatmárnémeti kinálkozott jó példának. A választásnál szempont volt a hasonló lakosságszám, az ellátott vidék népességének nagysága, a jogállás, a várőshierarchiában azonos hely, a városi villamosvasút – hazai tekintetben – korai létesítése (Szombathelyen 1897-ben, Sopronban és Szatmárnémetiben 1900-ban). Mindhárom várost a magyar várőshálózat 1910. évi vizsgálata alapján a Beluszky – Győri szerzőpáros a hazai várőssövámny elit csoportjába sorolta.39 Az ekkor valamivel több mint 30 000 lakosú városok népességüket tekintve hasonló nagyságrendszerű (90 000 fő körüli) vidékeket szolgáltak ki, illetve voltak azoknak központjai.40 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. A három város példája viszont jól mutatja, hogy a korabeli Magyarország vidéki városainak esetében hol volt az a határ, ahol a modern tömegközlekedés – villamosvasút – megteremtése lehetővé és indokoltá vált.

Célom volt a téma alapos feltárása, hogy ezáltal a konklúziók, a következtetések megalapozott legyenek. Ahol a téma lehetőséget adott rá, igyeksztem élni a komparáció módszerével, pl. a kiemelt városok és villamosvasútjaik összehasonlításánál, Sopron és Szombathely városi közlekedésének modernizációjánál stb. Más régiók városi tömegközlekedésének a feldolgozatlanásága miatt, regionális szintű egybevételre nem nyílt lehetőség. A témá sajátosságából adódóan erősen jelentkezik az interdiszciplinaritás és a várostörténeten belüli specializálódás.

2.3. Primer forrásadottságok


A levéltári iratanyagok selejtezésének és II. világháborús pusztulásának (pl. a Magyar Országos Levéltár) ellenére, a városi vasutak története könnyebben rekonstruálható. Ugyanis a nagyobb tökebefektetést, 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 levéltárákban az alispáni közigazgatási, a polgármesteri közigazgatási, a városi tanácsok, a cégbírósági, 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, tudósították a menetrendről, a forgalmi változásokról, új járatok beindításáról, a vonalhálózat bővítéséről stb. Így segítenek a hiányos iratanyagból feltárt történet kiegészítésében, teljesebbé tételebben.

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.
2.4. A vidéki városi tömegközlekedés dualizmus kori történetének historiográfiája

„A közlekedés történetével kapcsolatos hazai kutatások mindössze néhány évtizedes múltra tekintenek vissza.”


Békési Sándornak e téma jelentőségével kapcsolatban – a sorozat második kötetében – a következő konklúziója: „Az urbanizáció és a közlekedés így olyan mértékben függnek egymástól, hogy a modern város történelmét nem lehet hitelesen megírni a térbeli mobilitás története nélkül.”


---


(Belvedere, 2004. 3-4. sz. 64-86. p.), 7. rész. A villamosvasút üzeme az első világháborúig.
 p.) című írás a dualizmus korában még két különböző álló település helyi omnibusz- és autóbuszközlekedésnek összefonódását tárja fel. SIMONYI Alfonz: A debreceni „lóvasúttól” a
elsősorban a sajtódokumentumok alapján tárgyalja TEGZES Béla: Pécs közlekedése a napi sajtó és a dokumentumok tükében
 sz. 245-249. p.) tanulmánya röviden kitérve a helyi omnibuszjáratra is.

művére támaszkodva, technikai megközelítésben ismertette a szombathelyi villamosvasutat


A vasi megyeszékhely dualizmus kori városi tömegközlekedését – országos keretben és a városfejlődésbe ágyazva – szisztematikusan több írásban dolgozta fel KALOCSAI Péter.


3. Urbanizáció a dualizmus kori Magyarországon

„A modern város eszménye messze túlhaladja a közönséges város fogalomkörét.”
Éhen Gyula


A korszak rengeteg vívmánnyal büszkélkedhet: a Duna, a Tisza és mellékfolyóiknak szabályozása, 20 000 km vasút, s közel ugyanekkorra közút építése, Budapesten 5 (ebből 2 vasúti) s vidéken (Poszony, Komárom, Esztergom, Szolnok, Szeged stb.) is számos új hid átadása, két és félezer ipartelep, kereskedelmi vállalatok, hitelszervezetek sokaságának alapítása és még folytatni lehetne a sort. Kiépült a polgári állam és jogrendszer, korszerűsödött a közegészségügy és a közoktatás.

A hazai településhálózatra a vizsgált korban kettősség jellemző, amely a török időkre vezethető vissza. A Dunántúl nagy részén, a Felvidéken, Kárpátalján és Erdélyben megmaradt a középkori települési viszonyok folytonossága, a kis és közepes nagyságú falvak, valamint a polgári múltú iparos és kereskedő városok. A török uralom alá került területeken, ezek közül is leginkább az Alföldön, elpusztult a középkori településhálózat. Több falu lakossága egy közeli, nagyobb településre költözött át, amelynek területe, lakossága jelentősen megnövekedett. Ezért az Alföldön a ritkább településhálózat és a nagyobb lélekszámú települések (pl. óriásfalvak) a jellemzőek. Alföldi sajátosság még a korban a városi keretben folytatott agrártermelés is.47 Fontos megjegyezni, hogy e tájegységre oly jellemző kültériü tekosság tevékenysége, életmódja nem urbánus minták szerint alakult.48 Leopold Lajos azon

---


helyzetű települések nem kaphattak magasabb jogállást, törvényhatósági státuszt. Csak Miskolc erőfeszítései jártak sikerrel 1907-ben.\textsuperscript{55} Má Sok városok (pl. Nagykanizsa, Szombathely) ez irányú megalapozott próbálkozásait elutasítottak.\textsuperscript{56} Funkcionális értelemben vett város viszont jóval több volt, mint a jogilag annak tekinthető. A városi jogállás és a betöltött városi szerepkör ugyanis nem volt összhangban. Velisky Járos úgy látja, hogy a „\textit{XIX–XX. század fordulóján 250 település látott el városi funkciót}”.\textsuperscript{57} Beluszky Pál és Győri Róbert kutatása szerint 1910-ben 332 települést lehet funkcionális értelemben városnak tekinteni a korabeli Magyarországon.\textsuperscript{58} Gergely András már egy 1971-ben megjelent tanulmányában utalt arra, hogy különbséget kell tenni a „tényleges” és a jogi településtípusok között. Felhívt a figyelmet arra is, hogy a településtípusokból nem lehet következtetni az urbanizáltság fokára. Különbséget tett stagnáló és dinamikus városok között. Utóbbiakban „\textit{tömörül mindaz, amit a kortársak büsékn a »modern Magyarországnak« neveztek}”.\textsuperscript{59}

A dualizmus kori Magyarországon a Bécsel kötött politikai megegyezés és a gazdasági fellendülés következtében felgyorsult az urbanizáció, amely egyrészt a városi lakosság nagymértű emelkedésével, másrészt a települések városias jellegének növekedésével járt együtt. A városok népességének gyarapodása elsősorban a migrációnak, kisebb mértékben a környező települések bekebelezésének, s a természetes szaporodásnak volt köszönhető. Czoch Gábor, Szabó Gábor és Zsinka László vizsgálata szerint 1851 és 1910 között Budapest, valamint a kisebb városok népességövökekedése volt erőteljesebb, a vidéki nagyvárosoké – a nyugat-európai tendenciáktól eltérően – csak mérsékeltebb.\textsuperscript{60} A városok térbeli rendszere megváltozott, kiterjedtebb lett. E tényleg hozzájárult a városi tömegközlekedés megteremtéséhez. A nagyobb városok szerkezete funkcionálisan tagozódott: üzleti, közigazgatási, ipari és lakóövezetek alakultak ki, határolódtak el.\textsuperscript{61} A fejlődés megkívánta fejleszási koncepciók kidolgozását. Városrendezési tervek születtek pl. Szegeden, Pozsonyban, Győrben, Sopronban, Újvidéken stb. A városfejlesztésben esztétikai és

szépítészeti szempontok is szerepet kaptak. Ezek érvényesítésében szépítészeti bizottmányok, szépítő egyesületek is közreműködtek. Számos városban kiépült a kor modern infrastruktúrája, a korszerű vízvezeték- és csatornarendszer, a burkolt út- és járdahálózat, a közvilágítás, a villany- és gázvezeték. A települések egy részében ez csak a központra, a belvárosra volt jellemző. A nagykiterjedésű, széterülő és főleg agrárjellegű településeken a külvárosok infrastruktúrájának kiépítése hatalmas összegekbe került volna. A korszerű közművekkel behálózott helyiségek innovációs központoknak tekinthetők. A városok épületei egyre magasabbak lettek, s egyre korszerűbb építőanyagokból (kö, tégla, cseréptető) készültek. Átalakult a lakáskultúra is.62 Jelentősen javultak a közegészségügyi viszonyok. Városaink – bár eltérő fejlettségi szinttel – a dualizmus korában korszerű infrastruktúrával, kommunális intézményekkel rendelkező modern településekkel váltak. Színházak, mozik, vendéglők, kávéházak, parkok létesültek, melyek megváltoztatták a városképet, új városi életformát eredményeztek. Az új intézmények nagyobb kényelmet, biztonságot, higiénét, jobb művelődési, szórakozási lehetőséget tettek lehetővé a kor polgárainak számára. A városi életminőség a korábbinál jóval magasabb szintre jutott, ennek ellenére, hogy számos probléma merült fel, várt megoldásra, pl. munkásnyomor, szegényügy, lakáshiány stb.63 A hazai városok fejlődését, nyugatohoz való felzárkózását a kor polgárai is érzékeltek. Ennek gyakran a sajtóban is hangot adtak. A Sopron című lap 1898-ban úgy látta, hogy „ma már a kis magyar városkákban találhatunk európai komfortot és nyugatra valló cívilizációt”64.

A városok modernizációs programjának kidolgozásához és végrehajtásához Éhen Gyula – Szombathely polgármestere – A modern város című művével kívánt útmutatást adni. Felsorolja, bemutatja benne a modern város „kellékei”-t, jellemzőit.65 1897-ben megjelent könyvét az első hazai urbanisztikai szakirodalomként tartják számon. Pár év múlva már több olyan írás jelent meg, amely elméleti és gyakorlati javaslatokat tartalmaz a vidéki városok modernizációjára vonatkozóan. Csak néhányat kiemelve! A széles látókörű makói főmérnök, Orbán Ignác 1902-ben kiadott műve a modern városépítés elveinek a hazai viszonyok között való érvényesítéshez kívánt segítséget és alapot adni. Alaposan körbejárja a modern

64 Vidéki középpontok. = Sopron, 1898. júl. 10. 155. sz. 2. p.
városépítés és -rendezés teendőit, figyelembe véve a forgalmi, a közegészség és az esztétikai szempontokat is. A számos kifejtett téma közül kiemelkedik a városrendezési terv, az építési szabályrendelet, az infrastruktúra kiépítése, a lakásügy tárgyalása. Részletezi a javasolt beépítési módokat, az új városnegyedek létrehozásával kapcsolatos ajánlásait. Gondolatátit a kikapcsolódás, a felüdülés és a szabadidő eltöltése szempontjából fontos teendőkkel zárja: „Végül gondoskodni kell a most teljesen hiányzó népkertek és gyermekjátszóterek létesítéséről is.” 67 – a korábbi városi térből ismeretlen elemek ajánlása. Nagyvárad főmérnöke, Lovass Zsigmond saját tapasztalataira építve mutatott rá „ama gyakorlati módokra, eszközökre ..., melyek a modern és helyes városfejlesztés munkájánál ezélszerűen alkalmazhatók”. 68 Az 1904-ben megjelent írásában többek között a következőket hangsúlyozza: a városfejlesztésénél „rendszert” kell kidolgozni és követni, városrendezési terv megvalósítása, mérnöki állás létesítése és betöltése, a település közműveinek önkormányzati kezelésébe vétele, városi szakirodalom stb. 69 Még ugyanebben az évben látott napvilágot Palóczi Antal A városi terek elrendezése és kiképzése című tanulmánya70 és még folytatni lehetne a települések modernizációjával, urbanizációjával foglalkozó írások sorát, amelyeknek gyakran adott helyet a Városok Lapja és A Városi Szemle is.71

A történelem során mindig meghatározó volt egy város fejlődésében annak közlekedésföldrajzi fekvése. 72 A dualizmus korában fontos és új városfejlesztő tényezőként jelent meg a vasút, 73 s ennek következtében az ipari üzemek, gyárak megteljesedése. Leginkább a vasúti csomópontok, valamint a különböző táj- és gazdaságföldrajzi területek találkozásánál lévő városok fejlődtek gyorsan. Bár eltérő volt, hogy hol, milyen tényezők

69 LOVASS, 1904. 16-17., 26., 30-32. p.
játszották a meghatározó szerepet a városfejlődésben. Például míg Budapest, Temesvár és Győr vonatkozásában az iparosodás, addig Szeged estében viszont az agrárfejlődés volt a domináns. A főváros esetében kezdetben a kereskedelmet is meg kell említeni. Egyes kevésbé jelentős településeken a közigazgatási szerepkör (Csíkszera, Liptószentmiklós, Túrócszentmárton) hatott településfejlesztő tényezőként. Békéscsaba, Kaposvár, Nyíregyháza, Szolnok, Szombathely városfejlődését a vasút, a vasúti csomópont kiépülése nagymértékben segítette. Más tényezők hiányában csupán a vasúti csomópont státusz nem fejlesztette a települést várossá (pl. Pusztaszabolcs, Gyékényes). Egy város innovációs képessége, modernizációja az objektív adottságokon kívül sokban függött az emberi, a humán tényezőktől is. Nagyon sok múlott a városvezetésen, a helyi politikai eliten, amely gyorsíthatta vagy akár blokkolhatta egy település fejlődését, modernizációra való hajlandóságát. Irinyi Károly kutatása szerint a debreceni képviselő-testület még a XX. század első éveiben is minden haladásra irányuló törekvést megakadályozott. A helyi politikai elit, az egész városvezetés konzervatív, agrárorientált szemlélete, cívismentalitása nem kedvezett a modernizációs és az urbanizációs törekvéseknek a Hajdúság központjában. A vármegeyeszkéhely funkciót betöltő városok fejlődését segíthette a vármegeyei közgyűlés is, ugyanis bizonyos döntések közvetve, vagy közvetlenül szolgáltatták a helység érdekeit, pl. Somogy, Sopron és Vas vármegeyk törvényhatósági bizottsága anyagilag is támogatta a szóban forgó vármegeyek székhelyére vezető vasútvonalak építését. Makkai László úgy fogalmazott, hogy „Az a város emelkedett ki a többiek közül, amelyik sikeresebben kapcsolódott bele a tőkés gazdálkodásba.” Hiszen a modern gazdasági fejlődés a

városokhoz kapcsolódott.81 Vörös Károly szerint a városfejlődés az egész korszakon átívelő folyamat, amely az 1890-es évektől volt intenzívebb, nagyobb arányú.82 Erdély modernizációja és urbanizációja terén körülbélül két évtizedes késés figyelhető meg az ország többi területéhez viszonyítva.83 Meglepő, hogy a bécsi Franz Baltzarek úgy látja, hogy „Magyarországon az urbanizáció csak lassan haladt előre”.84


Katus László a kiegyezés idejéből közöld egy lakosságszázm és urbanizációs fok szerinti várossort, abban egyik vizsgált település sem került az elmezőnybe. Katus csupán Sopront emeli ki magas urbanizációs foka miatt.87 Keleti Károly az 1869. évi népszámlálási, statisztikai adatok alapján vizsgálta a településeket. Megállapította, hogy a középkorból örökült városhálózat és jogállás már nem felelt meg a polgárosodó Magyarország viszonyai között. A városok jogállását újra kellett rendezni, ahogy már említettem, erre az 1870-es évek elején sor is került. Keleti több szempont (lakosságszám, foglalkozási összetétel, cselédszám, műveltségi fok, lakásviszonyok) alapján vizsgálta a városi jellegét, a városiasságot, és állitotta

sorba a településeket. Ebben a rangsorban Sopron a 8., Szatmárnémeti pedig 33. helyen áll. (Nem derül ki, hogy Szombathely vajon miért maradt ki a vizsgált 131 település sorából.)

Vörös Károly egy 1982-ben megjelent tanulmányában Pécs helyét kívánta meghatározni a XX. század elejének magyar városhálózatában. Vizsgálódása csak a törvényhatósági jogú városokra terjedt ki, 64 minősítő tényező alapján végezte az összehasonlítást, amelyben szerepet kapott a városok infrastrukturális fejlettségének (burkolt úthálózat, a gáz-, villany- és vízvezetékek hossza, telefonállomások száma stb.) az összevetése is. Városi tömegközlekedés létének minősítő tényezőként való számbavételét Vörös Károly nem tartotta fontosnak. A vizsgálat Thirring 1912-ben megjelent statisztikáján nyugszik.


Beluszky Pál az 1900. évi magyar városhálózatot és -hierarchiát vizsgálta. (Fontos megjegyezni, hogy a városhálózatban elfoglalt hely nem azonos az urbanizációs fejlettséggel!) Hierarchia, funkcionális szerkezet és társadalmi jellemezők szerinti „komplex” vizsgálata alapján a magyarországi városok sorában Sopron a 14., Szombathely a 17. és Szatmárnémeti a 19. helyre került. Míg az utóbbi kettő városi társadalmú, jelentős városi tradíciókkal rendelkező, urbánus megjelenésű középváros, addig Sopron ugyanezen


A dualizmus kori települőshálózatot vizsgálta még Reisz László is az 1878–1882 közötti adatok (népességszám, infrastrukturális fejlettség, írni-olvasni tudás, pénzintézetek száma és tőkéje stb.) alapján. Ő is megállapította, hogy a települések jogállása kevésbé megbízható mutató a fejlődés fejlődés mellett. A települések urbanizációs szintjének etnikai és vallási felekezeti összefüggéseit is tanulmányozta. Konklúziója, hogy a magyar és a német nemzetiségi települések infrastrukturálisan előrehaladottabbak voltak. Publikációjában sajnos nem közölt a települések szerinti rangsorokat. Gál Zoltán a magyarországi városhálózatot a pénzintézeti funkciók alapján vizsgálta az 1909. évi adatok felhasználásával. Az általa meghatározott 12 regionális pénzintézeti központ egyike volt Szombathely, a másik két vizsgált város – Szatmárnémeti és Sopron – a II. rendű pénzintézeti központok közé került. Számos megállapítása közül egyet kiemelve: „Miskolctól, Szatmáron, Nagyváradon, Aradon és Temesváron át Versecig húzódó összefüggő városi övezet és a gazdasági és urbanizációs fejlődés környezetére is kisugárzó, dinamizmust

mutató ún. innovációs zóna jött létre.” 97 E sorok részben ellentmondanak Beluszky Szatmárnémeti térségére már előbb idézett megállapításának.


4. A kiemelt városok 1867 és 1914 között

4.1. Sopron

„Sopron, mely lépten-nyomon a polgári jólétre emlékeztet...”


A dualizmus korában Sopron törvényhatósági jogú város volt, 1900-ban 33 478 fő lakosságával a Dunántúlon Pécs után a legnépesebb település (1. táblázat). Teljes értékű, fejlett vármegyészékhely. Számos központi szerepkört biztosító intézménnyel rendelkezett, kereskedelmi és iparkamarája, posta- és távira-igazgatósága a Dunántúl nagy részét lefedte. Sopron fejlődésére kedvezőtlenül hatott Bécs közelége, a magasabb magánvasúti díjszabás, és az a tényező is, hogy az osztrák határ és a Fertő tó között feküdt – ez utóbbi helyzet vonzás-körzetét, kisugarzását mérsékelte. Versenytársai Győr és Szombathely, ugyanis a gyorsan, dinamikusan fejlődő vasi vármegyészékhely is csökkentette Sopron regionális funkcióit. Sopron fejlődése a dualizmus korában nem volt dinamikus, a település sokat veszített a XIX. század eleji pozíciójából. Beluszky Pál a magyar városok sorában az 1900. évi adatokat komplex vizsgálata alapján a 14. helyre tette.
Róberttel közös művében „vontatott”-nak ítélték.\textsuperscript{106} Gergely András is a korban stagnáló városok között említí Sopront.\textsuperscript{107} Ugyanakkor a város korabeli történetével foglalkozó D. Szakács Anita és Güntner Péter is a hazai modern urbanizáció egyik „éllovasá”-nak, illetve „élenjárójaként” látják Sopront.\textsuperscript{108} Pölöskei Ferenc is megállapította, hogy a Nyugat-Dunántúlon magas volt az urbanizáció szintje, az infrastruktúra fejlettsége s ezen országrész városaira Bécs vonzereje nagyobb volt, mint Budapesté.\textsuperscript{109} A közlekedés is, mint a későbbiekben látható majd, jobb és egyszerűbb volt Bécsbe, mint Budapestre.

1. táblázat. Nyugat-Magyarország és a Dunántúl jelentősebb városainak lakossága 1900-ban\textsuperscript{110}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Jogállás</th>
<th>Lakosság</th>
<th>Ténylegesen a városban lakók*</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>törvényhatósági</td>
<td>65 867</td>
<td>63 346</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>törvényhatósági</td>
<td>43 982</td>
<td>38 198</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>törvényhatósági</td>
<td>33 478</td>
<td>30 145</td>
</tr>
<tr>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>törvényhatósági</td>
<td>32 167</td>
<td>30 472</td>
</tr>
<tr>
<td>Győr</td>
<td>törvényhatósági</td>
<td>28 989</td>
<td>26 394</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>rendezett tanácsús</td>
<td>24 751</td>
<td>24 687</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagykanizsa</td>
<td>rendezett tanácsús</td>
<td>23 978</td>
<td>23 752</td>
</tr>
</tbody>
</table>

*puszta, major, telep, vagyis a város külterülete nélkül

A dualizmus kori Sopron fejlődését két szakaszra bonthatjuk. Egy a körülbelül a XIX. és a XX. század fordulójaig fejlődő és utána egy stagnáló szakaszra. 1892-ben a helyi sajtol még azt írta, hogy „Sopron város rohamos fejlődését nem kell bizonyítni”\textsuperscript{111} Güntner Péter a település gazdasági stagnálásával és a városvezetés hibájával magyarázta, hogy Sopron a XIX–XX. század fordulójára vezető szerepét sok tekintetben elveszette.\textsuperscript{112} Thirring Gusztáv Sopron megtorpanását a XX. század első évtizedének gyakori politikai és gazdasági

\textsuperscript{110} THIRRING, 1912. 58-59. p.
\textsuperscript{111} Önmagunkról. = Sopron, 1892. szept. 13. 106. sz. 1. p.
\textsuperscript{112} GÜNTNER, 1998. 70. p.


A soproni kereskedelmi és iparkamara gyakran írta jelentéseiben, hogy „kerületünk kereskedelme legnagyobb részben nyugat felé irányul“. A város fontos gabona- és sertéskereskedelmi központ volt a korszak előtt. Ahogy már említettem, a vasutak kiépülése visszavetette a gabonakereskedelmet. A sertéskereskedés központja pedig 1882-től Bécsújhelyre tevődött át. Előbb az 1875-ben kezdődött filoxéra vész, majd az 1893. évi peronospórajárvány hatott bénítőan a szőlő- és bortermelésre, valamint a borkereskedelemre. 1890-ben 11 sertéskereskedőnek volt telepe Sopronban és 7 nagy borkereskedőt tartottak számon. Az 1890-es évek közepének soproni kereskedelméről részben képet ad Edvi Illés Sándor kereskedelmi monográfiája. Sopronban nagyon jelentős volt a borfeladás, számos helyre szállítottak, például Ajkára, Biatorbágyra, Budapestre,
ban.\textsuperscript{150} 1908-ban a településen csak két pénzintézet, az előbb említett bankfiók és a Soproni Takarékpénztár állt a polgárok rendelkezésére. A hitelszövetkezetek száma ugyanakkor 7, a vidéki városok között csak Debrecenben, Nagyváradon és Újvidéken volt több.\textsuperscript{151}

Sopront hamar elérte a vasút. Az 1847-ben átadott Sopron és Bécsújhely közötti vasútvonal a Dunántúl első vasútja volt.\textsuperscript{152} A vasútvonal a Déli Vasút\textsuperscript{153} tulajdonába került 1858-ban, soproni vasúttállomása a későbbiekben már Déli pályaudvarként ismert. A Déli Vasút 1865-ben Szombathelyen át Nagykanizsával, s azon át Budával létesített vasúti összeköttetést.\textsuperscript{154} A soproniak nagyon fontosnak tartották Pozsonnyal a vasúti összeköttetés megvalósítását. 1866-ban gróf Eszterházy Antal kapott elmunkálat engedélyt a Pozsony–Sopron vasútvonal megépítésére.\textsuperscript{155} A megvalósítás azonban több mint 30 évet várattott magára. 1876-ban megnyúlt a Győr–Sopron–Ebenfurt vasútvonal. A Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút (GYSEV) külön pályaudvart létesített Győrben és Sopronban is. Kezdetben a Déli pályaudvarra érkező valamennyi személyvonathoz közlekedtetett a GySEV egy-két kocsiból álló szerelvényt, hogy a saját vonalán tovább utazni szándékozkón könnyebben átjuthassanak állomására. A metedítjük csak néhány krajcárába került.\textsuperscript{156} 1880-ban a GySEV az igazgatóságát Győről Sopronba helyezte át.\textsuperscript{157} 1895 májusában a vármegeye arról döntött, hogy a Sopronból kiágazó vasútvonalak (pozsonyi, kisczelli, kőszegi) megépítést kilométerenként 1500 forinttal, a többi vármegeyei vasútépítést kilométerenként 1000 forinttal segélyezi. A vármegeye székhelyének fejlődését és vasúti csomóponti szerepének növelését kívánták. A segélyösszeg fedezésére 250 000 forint kölcsönt kívántak felvenni.\textsuperscript{158} 1897-ben adták át a forgalomnak a Sopron és Pozsony közötti helyiérdeki vasutat.\textsuperscript{159} Még ugyanazon az évben megnyúlt a Fertővidéki HÉV Pandor–Eszterháza (ma: Fertőd)–Kisczell
(ma: Celldömölk) vonala, amely Eszterházán (mai fertőszentmiklósi vasútállomás) keresztezte a GySEV pályáját. Sopron így vasúti összeköttetésbe került a Nyugat-Dunántúl fontos vasúti csomópontjával, Kisczell-lel.160 1908 novemberében indult meg a menetrend szerinti forgalom a Sopron–Kőszeg vasútvonalon, a vonatok a GySEV pályaudvarát használták.161 Rövidesen e vasútponalon Szombathelyig is közlekedték vonatok.162 Sopron vasúti csomóponttá vált. Bár a későbbiekben látható, kedvezőtlen volt számára, hogy csak magánvasutak érintették, s közülük is csupán egy számított fővonalnak (Bécsújhely–Nagykuniszsa).


164 Vasúti menetrend. = Sopron, 1876. jan. 1. 1. sz. 4. p.
165 MANNINGER Mihály: Az új vasút. = Sopron, 1876. jan. 15. 3. sz. 2. p.
következőket írta 1899-ben: „... úgyzölván a napnak majdnem minden órájában közlekedik Bécs-csel valamelyes soproni vonat.”

A XIX. és a XX. század fordulóján Sopronból napi 12 vonat ment Bécsbe, plusz a vasár- és ünnepnapokon a színházi is. Budapestről csak győri átszállással volt összeköttetése a városnak, Győrig csak személyvonattal. 1907-től már lehetővé vált, hogy a soproniak egy nap alatt megfordulhassanak Budapestről. 1908-ban naponta 39 személyvonat indult a soproni pályaudvarokról. Az 1910-es években már 2 gyorsvonat közlekedett Bécsbe és Nagykanizsára. A GySEV pályaudvaráról indultak és oda érkeztek a győri, az ebenfurti, a pozsonyi, a kiscelli, a pándorfi és a köszegi vonatok. A megnövekedett forgalomnak már egyre kevésbé felelt meg a GySEV pályaudvara.

A pozsonyi és a kiscelli vonalak átadása után a sajtó így írt: „Sopron immár a vasutak révén is góczpontja lesz egy messze terjedő, gazdag és népes vidéknek s ez a körülmény, még a kereskedelemben is helyreállítja a Bécs közelsége folytán megbillent egyensúlyi.”

Bár a lapvélemény hamarosan megváltozott, mert a várakozások nem teljesültek: „... a várost érintő vasútvonalka inkább elterelik Sopronból a vidék erejét és forgalmát, mintsem összegyűjtőnek benne”. A magán-vasútásválaságok menetrendje és tarifái nem szolgálták a soproniak érdekeit. A személyforgalmat nem Sopronba irányították, pl. a GySEV vonalán Csorna és Győr felől az első vonat 10 óra körül érkezett. (Hasonló volt a helyzet a pozsonyi és az ebenfurti vonalon is.) Ezért Sopron vármegeye e részén elők inkább Győrbe utaztak piacra és bevásárolni. Ez kedvezőtlenül hatott a helyi kereskedelemre. A soproni ipar versenyképességét nehezítette, hogy a magyar állam a magán és a külföldi érdekeltségű vasúttársaságok (Déli Vasút, GySEV) árképzésére nem tudott hatással lenni. A MÁV vonalain kedvezőbbek voltak a teherzállítás díjtételei is, ez segítette az iparfejlődést. Ezért a soproniak óhaja mindkét vasútvonalka államosítása volt, a GySEV-ét különösen szorgalmazták, de a külföldi érdekeltség és vonalszakasz miatt a kérés megoldását a kormányzat nem vállalta fel. Az egyetlen magyar tengeri kikötővel, Fiumével is rossz volt a vasúti összeköttetése

---

179 Vidéki városok. = Sopron, 1899. aug. 18. 188. sz. 1. p.
Sopronnak, ezért többnyire a trieszi kikötőbe szállítatták az exporttermékeket.\textsuperscript{180} 1910 decemberében a városi közgyűlés döntött arról, hogy lépéseket kell tenni a pozsonyi, a győri, az ebenfurti és a fertővidéki vasútvonalak menetrendjének a soproni érdekek szerinti megváltoztatására.\textsuperscript{181}

Korszakunk kezdetén a Sopron környéki közutak állapota viszonylag kedvező volt.\textsuperscript{182} A várost érintő közutak közül a legjelentősebb a pozsony–varasdi (Pozsony–Sopron–Kőszeg–Szombathely–Kőrmd–Varasd) állami út volt, a Lajtán túlra (Bécs, Bécsújhely, Ebenfurt) és a vármegeye forgalmasabb részei (Balf, Kapuvár, Csorna, Lövő, Csepreg) felé kiépített törvényhatósági utak vezettek.\textsuperscript{183} Néhány irányba csak omnibusz-közlekedést tartottak fenn még a XX. század elején is: pl. Sopron és Szent-Márton között.\textsuperscript{184} „Ruszttal még ma is csak lassan dőcögő omnibusz-forgalmunk van.” – írta a Soproni Napló 1910-ben.\textsuperscript{185} Ekkor már csak Fertőmeggyesre és Czinfalvára közlekedtek személyszállító postajáratok.\textsuperscript{186} Az 1900-as évek elején Sopronból Felsőpulya és Kőszeg, Ruszt, valamint még több környékbeli falu irányába automobil-közlekedést is terveztek.\textsuperscript{187} 1905. november 1-jével a kereskedelmi miniszter átszervezte a közúti kerületeket, számukat az addigi 10-ről 12-re emelte. Nyugat-Magyarországon Szombathely helyett Sopron lett a kerületi székhely, a hatáskör Pozsony, Moson, Sopron, Vas és Győr vármegyékre, valamint Pozsony, Sopron és Győr törvényhatósági jogú városokra terjedt ki.\textsuperscript{188}
Thirring Gusztáv külön tanulmányban elemezte Sopron korabeli demográfiaját. 1857 és 1900 között szerinte intenzív lakosságnövekedést figyelhető meg, mert ez idő alatt szinte megkétszereződött a népesség. A szóban forgó időszakot e munkájában „a népnövekedés fénykorá”-nak nevezte a település történetében. Thirring 1869-től 1910-ig 60,7%-kal nőtt a helység népessége 21 108-ról 33 932-re (2. táblázat). A lakosságnövekedés Sopron esetében is részben a természetes szaporodásnak, és részben a migrációknak volt köszönhető. A bevándorlók többnyire a vármegeyéből, a Dunántúlról és a Lajtán túli területekről érkeztek. Horváth Zoltán kutatásaival azt bizonyította, hogy Sopron polgárosodása, fejlődése a betelepülő vállalkozókhoz, polgárokhoz kapcsolódik. 1880-ban még kevésbé volt jelentős az iparban (12%) és a kereskedelemben (3,8%) dolgozók aránya. A XIX–XX. század fordulóján a lakosságot főleg az ipar (23,6%), a kereskedelem (8,6%), a közlekedés (6,3%) és a bányászat (5,3%) foglalkoztatta, de jelentős volt a közszolgálatban (10,7%) és a véderő alkalmazásában (9,5%) lévők száma is (1. ábra). A mezőgazdaságból élő agrárlakosság aránya is viszonylag magas, 15,3% volt. 1900-ban a lakosság 63,9%-a a római katolikus, 27,6%-a az evangélikus és 7,3%-a a zsidó felekezethez

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Polgári lakosság</th>
<th>Katonai lakosság</th>
<th>Összlakosság</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1869</td>
<td>21 108</td>
<td>1000</td>
<td>22 108</td>
</tr>
<tr>
<td>1880</td>
<td>23 222</td>
<td>1078</td>
<td>24 300</td>
</tr>
<tr>
<td>1890</td>
<td>27 213</td>
<td>2330</td>
<td>29 543</td>
</tr>
<tr>
<td>1900</td>
<td>30 628</td>
<td>2850</td>
<td>33 478</td>
</tr>
<tr>
<td>1910</td>
<td>31 597</td>
<td>2335</td>
<td>33 932</td>
</tr>
</tbody>
</table>

195 THIRRING, 1912. 11-12., 132. p.
tartozott. A település nemzetiségi összetételének vizsgálatánál a németek magas száma emelkedik ki: 1890-ben 63,9%, 1900-ban 53,5% volt az arányuk (2. ábra). Számuk a korban fokozatosan csökkent. Sopron polgárosodásában meghatározó szerepet játszott a német polgárság. A következő nemzetiség, a horvát már csak 2,8%-ot ért el a XIX. és a XX. század fordulóján. A 6 év feletti soproniak körében az írni és olvasni tudók aránya 1900-ban jóval az országos átlag felett volt, a férfiaknál 82,4%, a nőknél 79,3%. E téren Sopront a férfiak körében csak Kőszeg és Kézdivásárhely, a nők esetében pedig csak Kismarton előzte meg. Magyarországon a 6 évnél idősebb lakosság körében az írni-olvasni tudók aránya 1900-ban 61,2%-ot, 1910-ben pedig 68,7%-ot ért el.

1. ábra. Sopron lakosságának foglalkozási összetétele 1900-ban

A korabeli soproni társadalom egyes rétegeinek (kereskedők, iparosok, értelmiségiek, középosztálybeliek) árnyaltabb bemutatásához járult hozzá D. Szakács Anita tanulmánya. A soproni polgárok otthonát, lakáskultúráját és magánszféráját Güntner Péter vizsgálta. Megállapítása szerint a XIX–XX. század fordulójára modern polgári élet bontakozott ki a városban, s a többségében német nyelvű polgárság elmagyarázása is megkezdődött. Másik két tanulmányában társadalmi rétegek (1. östermelők, munkások, altisztek, 2. kis- és

198 THIRRING, 1931. 23-25. p.; THIRRING, 1912. i. m. 100. oldalán Sopron nemzetiségi összetételének arányát tévesen hozzák!
200 THIRRING, 1912. 96. p.
203 THIRRING, 1912. 132. p.
középpolgárság, 3. kereskedők, tőkepénzesek) szerint mutatta be a lakáskultúrát és az életmódot. Güntner társadalmi és vagyonszerkezeti (lakások technikai felszereltsége) kutatásai alapján úgy látja, hogy „a soproniak többsége nem haladt kellőképpen a korral”. A városban egy kaszinó létezett, amely az úri középosztály és a polgárság társasági életének közös intézményes szintere volt. Az egy kaszinó volta, azt sugallta, hogy a különböző társadalmi rétegek (dzsentri, polgárság) összetartottak.

2. ábra. **Sopron lakosságának nemzetiségi összetétele 1900-ban**

A vizsgált időszakban nagy előrelépés történt a város modern infrastruktúrájának (út- és járdaburkolás, víz-, csatorna-, gáz-, villany- és telefonvezeték) megteremtése terén. Az út- és járdaburkolásról a vizsgált városok közlekedési modernizációját tárgyaló fejezet szól részletesen. Először gázvezetékekkel hálózatot készítettek a várost. 1866-ban a helyi polgárok magántőkéjéből alakult meg a Soproni Légszeszvilágítási Részvénytársulat, amely a városban kizárólagos jogot kapott a gázcsefeketésre, a légszesszel való közvilágításra és a lakossági gázszerelésre. A település 30 év pótadó-menetességgel támogatta a vállalkozást.

---


209 Sopron vagy Szombathely. = Sopron, 1890. febr. 1. 10. sz. 1. p.

210 Thirring, 1931. 25. p.


224 THIRRING, 1912. 434. p.
tervezték a petróleumlámpás közvilágítás megszüntetését. A radikális ellenzékiek 1905-ben és 1911-ben is felvetették városi elektromos mű létesítését, a közből városiasítását. E törekvések ekkor még sikertelenek maradtak.

Soproni polgárok hozták létre magántőkéből a Sopron Városi Vízvezetéki Részvénytársaságot 1891-ben. A vizvezeték-hálózat és az egész beruházás 1892 szeptemberére készült el teljesen. A vízmű a somfalvi és a bánfalvi 6-8 m mélyen lévő vízgyűjtő medencéből kapta a vizet. A bécsi dombon 1200 m³ ürtartalmú víztárolót létesítettek. 1905-ben a város megváltozta és 1906. január 1-jétől saját kezelésébe vette a település egészét behálózó vízművet. E közelmű jelentőségét emeli, hogy 1908-ban nem volt vízmű 13 törvényhatósági jogú városban, köztük olyan nevesekben sem, mint Debrecen, Miskolc, Székesfehérvár, Temesvár.


226 Előkészítő tanácsülés. = Nemzetőr, 1911. aug. 27. 69. sz. 5. p.
227 THIRRING, 1912. 442. p.
233 THIRRING, 1912. 431. p.
238 THIRRIG, 1912. 429. p.
239 FINCK, 1887. 76. p.; FINCK, 1889. 72. p.; GEBHARDT, 1895. 78. p.
szemétyűjtés is volt már a városban, amelyért „szemétkihordási díjat” kellett fizetni. 240
1877-ben Salamin Leó a főreáliskola igazgatója gyakorlati bemutatóval összekötött előadást tartott a telefonról és működéséről. Majd rövidesen Sopron és Pinnye között valósított meg telefon-összeköttetést. A városi hálózatot 1890-ben adták át. 241 1898-ban már 216 távbeszélő–állomás működött Sopronban, a nyilvános telefonok száma 3 volt. 242 Tíz évvel később a városban 95 lakosra jutott egy telefon. 243 Sopron városa saját gyógyfürdővel rendelkezett a közeli Balfon, amit kezdetben bérbe adtak, majd 1898-ban eladták. 244 1902 októberétől szükség esetén már mentőkocsi is a soproniak rendelkezésére állt. 245


4-11. p.
245 A mentőkocsi. = Sopron, 1902. okt. 4. 228. sz. 2. p.
250 Kioszk a Deáktérnek. = Sopron, 1893. márc. 7. 29. sz. 3. p.
Wälder József városi főmérnök 1906-ban készítette el a város szabályozási és fejlesztési tervét, amit a budapesti Mérnök- és Építész Egyetem is bemutatott. A szakmai szervezet és Palóczy Antal építész tanár is elismertően nyilatkozott róla.254 1906 decemberében Sopron képviselő-testülete elfogadta a Wälder József városszabályozási tervét.255 A tervben szerepelt: a GySEV vasútállomásának központi személypályaudvarrá való fejlesztése, központi teherpályaudvar létesítése a bécsújhelyi vonal mentén, a vasútvonalak megemelése a vasúton túli városrészek megközelíthetőségének megkönnyítésére.256 A későbbiekben is többször foglalkoztak a két pályaudvar egységesítésének terveivel. Hátrányosnak tartották, hogy Sopronban nem volt egységes személy- és külön egységes teherpályaudvar.257 A városban való közlekedés könnyítésére már 1910-ben foglalkoztak a Király utca meghosszabbításával, a Széchenyi térre való becsatlakoztatásával.258 A korszak kezdetén Szépítészeti Bizottság tevékenykedett a város szépítéséért.259 Számos civil kezdeményezés megfigyelhető e terén. Sokat tett a városszépítés terén az 1869-ben alakult szépítő egyesület.260 Egyes utak mentén – részben a szépítő egyesület közreműködésével – fasorokat ültettek.261 A fák öntözésére kis vízhordó kocsit szereztek be 1887-ben.262 A mai Sopronban például a Várkerületen is megépült a szépítő egyesület.263

A soproniak életét megnehezítette a lakáshiányon és a lakások magas árán kívül, még a piac és az élelmiszerek drágasága is. A szomszédos városokban olcsóbb volt a megélhetés. Még a Magyar Vasutas újság is foglalkozott a soproni magas árakkal, nehéz megélhetési viszonyokkal.265

---

262 FINCK, 1887. 78. p.
A számos oktatási intézmény kicsit iskolaváros jellegét adott Sopronnak. 1890-ben két főgimnázium, egy főreáliskola, egy kereskedelmi akadémia, két férfi és egy női tanítóképző, két magántanintézet, egy zeneiskola, három népiskola szolgálta az oktatást és a nevelést.266 Sopron szinvonalas középszintű és középfokú iskolahálózattal rendelkezett a dualizmus korában.267 Civil kezdeményezésre, de a város és a vármegeye támogatásával, 1903-ban süketnémák számára egy intézet kezdte meg működését a településen.268 (Szombathelyen vakok intézete működött.) Több kulturális intézménnyel is rendelkezett a város. A színházügy terén megemlíthető, hogy 1905-ben kötötték meg a sopron–szombathelyi színi szövetség alapjául szolgáló szerződést.270 1909. december 25-én – Medgyaszy István tervei alapján – új színház nyílt Sopronban.271 Mozi is szolgálta a szórakozni vágyókat. Az önkormányzat bevételének növelése érdekében városi moziit is nyitottak Sopronban, a Háromház téren.272 1913-ban múzeumi funkciókat is betöltö kultúrpalotát avatták.273 Az 1908. évi statisztika Sopronban 7 könyvtárat tart nyilván 68 020 kötettel.274 Karitatív, tudományos, kulturális, sport és egyéb területen több mint félszáz (53) egyesület működött ekkor a városban.275 A településen a helyi igényeknek megfelelően magyar és német nyelvű sajtótermékeket jelentettek meg, 1908-ban összesen 8-féle. Sopronban már 1867 előtt is jelent meg német nyelven sajtó, de virágkora a XIX. század utolsó harmadára tehető. Az Oedenburger Zeitung napilap, az Oedenburger Volksfreund hetilap, az Oedenburger Hans Jörgel éclap, az Oedenburger Volksblatt keresztény-konzervatív szellemiségű, az Arbeiter Zeitung pedig szociáldemokrata lap volt. A soproni gazdapolgárok számára Oedenburger Rundschau néven jelent meg hetilap. A sopron–szombathely–négykanizsai vasútvonal átadása után nyugat-magyarországi regionális újságot adtak ki Oedenburger Kanizaer Bote címmel. Az első magyar nyelvű újság az 1871-ben indult Sopron nevű hetilap volt. Szabadelvű a

266 Sopron vagy Szombathely. = Sopron, 1890. febr. 1. 10. sz. 1. p.
268 Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. városi közigazgatási államának 1903. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, 1904. 16. p.
274 THIRRING, 1912. 516. p.
275 THIRRING, 1912. 525. p.
276 THIRRING, 1912. 537. p.
Soproni Napló és a Sopron, függetlenségi párti a Nemzetőr, vallási témájú az Evangélikus Népiskola, valamint az Új Élet (katolikus), irodalmi-művészeti a Kultúra, színházi a Magyar Színház periodika volt. 277

A város számos központi szerepkört betöltő intézménynek adott helyet: államrendőrség határszéli kapitánysága, pénzügyigazgatóság, fővámhivatal, adóhivatal, posta- és távirda-igazgatóság, tankérelüeti főigazgatóság, a már említett kereskedelmi és iparkamara stb. 278 Egy-egy királyi ítélő tábla területén, a székhelyen kívüli fontosabb igazságügyi központokban ügyvédi kamarát létesítettek, az ország 28 ügyvédi kamarájának egyike Sopronban működött. 279 A város honvéd ezredparancsnokságnak is helyet adott. 280

A vizsgált korban Észak- és Nyugat-Dunántúlon nem alakult ki regionális központ, mint az ország többi részén, pl. a Dél-Dunántúl esetében Pécs, vagy a Kelet-Felvidéken Kassa stb. – ezen állítást Beluszky kutatásai is alátámasztják az 1900. évről. 281 Valószínű ez is szerepet játszott abban, hogy Nyugat-Magyarország meghatározó városai – Győr, Sopron és Szombathely – között egy egészséges versengés, vetélkedés alakult ki a városfejlődésben, a központi szerepkört biztosító intézmények (lakatnyák, iskolák, pénzügyigazgatóság, királyi ítéltábla) megszerzéséért, egymás lelőzéséért. 282 Feltékenyen figyeltek a szomszédvár székhelyén történtekre, az ottani fejlődésre, s összehasonlították saját viszonyaikkal. 283 A versengés, a versenyszellem, az, hogy a szomszédvár székhelyét lekörözzék, kedvező hatással volt a szóban forgó városok fejlődésére.

A soproni lapok feltékenyen reagáltak minden olyan hírre, újságcikkre, amely azt ecsetelte, vagy érintette, hogy Szombathely vagy Győr a gazdasági fejlődés, a társadalmi élet, az infrastruktúra kiépítése stb. terén megelőzte Sopront. 284 A helyi sajtó 1899 augusztusában így írt: „...városfejlődésben, építésben, szépülésben Győr és Szombathely e téren is

278 THIRRING, 1912. 11-12. p.

---

285 Videki városok. = Sopron, 1899. aug. 18. 188. sz. 1. p.
287 Utolsó város. = Soproni Napló, 1910. aug. 5. 177. sz. 3. p.
Pozsony közöttit veszélyezteti. Még folytatni lehetne a versengésre, rivalizálásra vonatkozó példákat. Sopron a dualizmus korában mérsékelt fejlődő, ugyanakkor a magyar városok élvonalába tarozó, számos központi szerepkört betöltő, jelentős iparral, kereskedelemmel, nagyszámú németajkú lakossal és élénk kulturális élettel rendelkező, infrastrukturálisan fejlett város volt.

4.2. Szombathely

„városunk modern és mintaszerű”

Vas vármege székhelye, Szombathely teljes értékű vármegeyszékhely és rendezett tanácsú város volt a korban. 1900-ban 24 751 fő lakosságával a Dunántúlon az 5. helyen állt. Szombathely, az egykori püspöki mezőváros, Beluszky Pál megállapítása szerint „a kapitalizmuskori városfejlődés, a vasúti közlekedés és a polgári közigazgatás által hirtelen középvárossá növekedett település”. Beluszky már említett táblázatában a vasi vármegeyszékhely a 17. helyen állt. Győri Róberttel közös művükben Szombathelyt a modernizáció élvonalába tartozó városok között tartják nyilván.

Gergely András a korabeli településviszonyokat vizsgáló tanulmányában Szombathelyt a dinamikus városok közé sorolja. Sopronhoz hasonlóan Szombathely is Dunántúl azon részén feküdt, amelyre Bécs Budapestnél erősebb vonzereje, az urbanizáció magas szintje, az infrastruktúra fejlettsége, jobb és kiépítettebb közutak, valamint az országos átlagnál sűrűbb vasúthálózat volt a jellemző. Szombathelyről is könnyebb és egyszerűbb volt Bécsbe, mint Budapestre utazni.

Az osztrák–magyar határhoz közel fekvő Szombathely gazdasági fejlődésére kedvezően hatott az Ausztriával kötött vámszövetség, ugyanis a városból a mezőgazdasági és ipari termékeket egyszerűbben, olcsóbban lehetett elszállítani a belső vámhatár eltörlése után a közeli osztrák tartományokba. A település iparának bemutatására szembesül a szombathelyi gyáarak és

üzemek széles skáláját lehet felsorakoztatni: bőr-, bútor-, cement-, cukor-, gép-, gyufa-, szappan-, szesz-, téglagyár, gőzfűrészüzem, gőzmalmok stb. Közülük a legjelentősebbek: az 1856-ban alapított Magyar Motor- és Gépgyár (benzin- és gázmotorokat, mezőgazdasági gépeket, malomberendezéseket gyártott), az 1856-ban megnyitott Pohl E. és Fiai Gépgyára (malomberendezéseket, turbinákat, benzin- és Diesel-motorokat állított elő), valamint az 1899-ben átadott Szombathelyi Magyar Pamutipar. Mindhárom gyárban félezer körül volt az alkalmazottak száma. Jelentős ipari üzem volt még az 1871-ben alapított Magyar Királyi Államvasutak Szombathelyi Műhelye, ahol 1910-ben 500 fő 260 mozdony, 500 személykocsi, 4000 tehervagon javításáról, különböző vasúti eszközök gyártásáról gondoskodott és a szombathelyi üzletvezetőség fenntartási munkálataiban segédkezett. 100 főnél többet foglalkoztató gyár volt még az 1899-ben alapított Stricker-féle bőrgyár (150 fő), az 1869-ben átadott Mayer gyufagyár (130 fő) és az 1851-ben megnyílt Hübner és Pohl téglagyára (110 fő). A Szombathelyen előállított ipari termékek közül sokat szállítottak a határainkon túlra a Monarchián belül és azon túl is, főleg Németországba, Oroszországba, Romániába, Bulgáriába és Szerbiába.304 A kisipar területén is történtek változások, mert a polgárság igényessége és tehetősége következtében a városban addig ismeretlen foglalkozásúak is megjelentek, például divatárus, esernyőkészítő, fogtechnikus, hangszerkészítő, „házisürgöny”,- villámhárító- és „telefonberendező”, látszerész, ruhatisztító stb.305 A pénz- és hitelügyletek intézésére Szombathelyen 1908-ban jelentős összvagyonnal 5 takarékpénztár, 1 bank és az Osztrák–Magyar Bank helyi fiókja szolgált. A Dunántúlon ekkor Vas vármegeye székhelyén állt a legtöbb pénzintézet a polgárok rendelkezésére.306 A szombathelyi pénzintézetek alaptőkeje az 1910-es években több mint duplájára nőtt, s körülbelül 1 millió koronával meghaladta a pécsi és a győri összes alaptőkét.307

A Szombathely környéki közutak állapota korszakunk kezdetén kedvező és az országos átlagnál sokkal jobb volt, a dualizmus egész időszakára jellemző e megállapítás.308 Ekkortájt csak a pozsony–varasdi (Pozsony–Sopron–Kőszeg–Szombathely–Körmend–Varasd) és a szombathely–pinkafői (Szombathely–Felsőör–Pinkafő) állami utak érintették


A vasúti közlekedés megindulása előtt postakocsik, bérkocsik és omnibuszok álltak az utazni vágyók rendelkezésére. Már az 1848–1849. évi forradalom és szabadságharc előtt is jártak omnibuszok Szombathelyről Bécsbe, Pestre, Sopronba és Nagykanizsára – majd a vasúti közlekedés megindulásával szűntek meg.313 A Vasmegyei Lakop 1868 októberében még azt írta, hogy „Szombathelyről több irányba járnak ily társas-kocsik”.314 A vizsgált korszakban azonban már csak kisebb távolságra – a vármegyén belül – mentek omnibuszok, pl. az 1880-as években Rohoncról és Felsőörön át Pinkafőre,315 vagy a XIX. és a XX. század fordulóján Jákra. Utóbbi település felé egy ideig párhuzamosan két közhasználatú közlekedési eszközt (omnibusz, vonat) is igénybe lehetett venni – bár a vasútállomás kissé távol esett a településtől.316 Jóval kevesebb utast, csak néhány főt tudtak szállítani a postakocsik és a bérkocsik. Az 1870-es években még működött a küldeményeket és a személyeket is egyaránt

311 A kereskedelmi miniszter 1891. január 18-i 72 316. számú rendelete. SL, SV APeO. V. 19 661/1891. sz.
314 Közlekedésünk hiányai Közeg és Szombathely között. = Vasmegyei Lakop, 1868. okt. 29. 44. sz. 1. p.
316 Közlekedésünk hiányai Közeg és Szombathely között. = Vasmegyei Lakop, 1868. okt. 29. 44. sz. 1. p.
szállító szekérszakaszt Rohonc, Pinkafő és Köszeg felé.\(^{317}\) Néhány távalkoző bérkocsit üzemeltetett Szombathely és Köszeg, valamint Szombathely és Pinkafő között. 1873-ban előbbi útra 1 forintot, utóbbira 2 forint 70 krajcárt kellett fizetni.\(^{318}\) (1885-ben omnibuszon Rohoncra 60 krajcáróból, Felsőöörbe 2 forint 20 krajcáróból, Pinkafőre pedig 1 forint 60 krajcárból került a viteldíj.\(^{319}\) A korabeli sajtot gyakran cikkezett a bérkocsik magas viteldíjáról, pl. 1870-ben sokalták, hogy Szombathelyről Kisunyomba, Söptére és Vépre 3 forintért, Szőlősbe 2 forint 50 krajcárt, Zanatra pedig 2 forintért lehetett bérkocsin utazni.\(^{320}\)


\(^{318}\) TUBOLY, 1862. 27. p.; Hirdetmény. = Vasmegyei Figyelő, 1873. jún. 8. 20. sz. 4. p.; Bérkocsi-közlekedés. = Vasmegyei Lapok, 1873. aug. 10. 64. sz. 3. p.
közforgalomnak. Közforgalomnak.

A sugaras szerkezetben kiépült vasútvonalak révén Szombathely az 1890-es évekre valóban a Dunántúl egyik legjelentősebb vasúti csomópontja lett. A Monarchia 3 fővárosával (Bécs, Budapest, Zágráb), valamint a jelentősebb városok közül Grazcal, Triesztel, Fiumével és Pozsonnyal lett vasúti összeköttetése. A honfoglalás millenniumának évében a szombathelyi polgárok már gyorsvonattal is utazhattak az említett fővárosokba, hisz a Bécs és Zágráb, valamint a Budapest és Graz közötti gyorsvonatok Szombathely érintésével közeledtek.

A vasútvonalak gyors kiépülése kedvezően hatott a város fejlődésére, a gyárak, üzemek létesítésére, a lakosság bevándorlására. A vármege valamennyi járás székhelyét, valamint fontosabb települését Szombathelyről vasúton el lehetett érni. A vasút révén a város a vármege tényleges központja lett. E tényezők is szerepet játszottak abban, hogy a Magyar Királyi Államvasutak üzletvezetőségét létesített 1895-ben Szombathelyen. (A Dunántúl jelentős része a szombathelyi vasúti üzletvezetőség felügyelete alá került, a pécsit majd csak 1913-ban szervezték meg. Területi kiterjedése hasonlított a közúti felügyelői kerületéhez.)

Közben a Déli Vasút az alkalmazottjai jó részét Sopronból Szombathelyre telepitette át. A nagymértékű vasúti teherforgalom új teherpályaudvar építését tette szükségessé, amely 1899-ben készült el a Szent Márton úti temetőtől keletre, a Zanati úttól délre. 1901-ben jelentős beruházások történtek a szombathelyi pályaudvaron. Teheráratárt, s a Széll Kálmán utcára néző korábbi indóháztól északra egy új, impozáns és reprezentatív felvételi épületet emeltek Posel Gusztáv tervei alapján.

A pályaudvar jelentőségét a Déli Vasút útikönyve a következőképp mutatta be: „Szombathely állomás pályaudvara vasúti góczpont szempontjából egyedülálló a
Monarchiában; nem kevesebb mint 8 irányból futnak be itten a robogó vonatok. A nagykanizsai, a bécsújhelyi, a székesfehérvár–vesprém–kis-czelli, a pozsonyi, a kőszegi, a rumi, a pinkafői és végre a gráczi irányból időtöltő vonatok rajta, különösen a napnak azon időszakában, midőn a különböző csatlakozási forgalom lebonyolítatik, majdnem a fél monarchia különféle nyelvén beszélő, öltözetben és szokásokban egymástól teljesen elűző vidékek tömegeit összpontosítja e helyen. A somogyi szűrős-földmives, a sajátságos német nyelvet beszélő, de magyar érzelmű hiencz, a soproni gazdag paraszt, a ruhájáról, tollas kalapjáról rögtön felismerhető stájer, az ő kopogós szögkiverte bakancsáival, a rártatós megjelenéssű zalai menyecske mellett álldogoló muraközi horvát leány steppelőjével, a Rába-közi népség magyar szabású öltözete tarkaságot kölcsönöz e különben szűk állomásnak. (Az új állomás, mely jelenleg még építés alatt van, hivatva lezsi a modern vasúti technika valamennyi új vívmányait magában felölelni.) Az őlő vasúti forgalom magával hozza az állomás fontos kereskedelmi posícióját, nagy kivitelét gabanában, fában, gyümölcshoz és élő állatokban. A pályaudvar számos nagy ipartelep és áruraktár környékezi, közük az állomás tőzsdeszságságában elhelyezett nyílvános tárházak. A szépen épülő város 18.000 lakossal a vármegye székhelye, villamvilágítással és villamosközlekedéssel. Megtekintendő benne az izlösesen épült püspöki épület, papnövelde, több humánus intézet és egy kisebb arányú, de csinosan épített színház és a múzeum római régiségekkel.³³³¹

A vasúti csomópont forgalmáról Bodányi Ödön, a város akkori főmérnöke 1903-ban azt írta, hogy Szombathelyről „napokként 64 személyvonat indul és érkezik”,³³² Brenner Tóbiás polgármester 1912-ben a Világ című napilap hasábjain már naponta 90 személyszállító vonatról tudósított.³³³ 1908-ban a szombathelyi pályaudvar személy- és teherforgalma (több mint 2 millió utas, 3,6 millió q feletti teheráru) a Dunántúlon a legnagyobb és az egész Kárpát-medencében is a legelső között volt.³³⁴ A város teherpályaudvara fontos árurányító szereppel rendelkezett.³³⁵ Edvi Illés Sándor 1896-ban kiadott kereskedelmi monográfiájában a következőket írta: „A hét irányból összefutó vasutak gócpontján: Szombathelyen élénk kereskedelmi tevékenységgel találkozunk. A város nemcsak a közeli vidékeken, hanem Vas, Sopron, és Zala vármegyék egy részének is kereskedelmi központja, hol a környék lakossága

³³³ Városok ankétja III. = Világ, 1912. jan. 6. 5. sz. 6. p.

teherpályaudvarra.347 Bőven lehetne még keresgélni, példát hozni az adatokból és bizonyítani azt, hogy a vasút révén földrajzilag milyen kiterjedtő vált Szombathely kereshelyedeme. Voltak azonban olyanok is, akik nem élték a vasúti szállítás lehetőségével. Rum felől pl. lábon hajtották Szombathelyre a lovakat és szekéren hozták a baromfit, a pulykát, a tejet, a vajat, a tűrót, valamint a tejfelt.348

3. táblázat. Szombathely lakossága a dualizmus korában349

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Polgári lakosság</th>
<th>Katonai lakosság</th>
<th>Összlakosság</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1869</td>
<td>7561</td>
<td>—</td>
<td>7561</td>
</tr>
<tr>
<td>1880</td>
<td>10 820</td>
<td>—</td>
<td>10 820</td>
</tr>
<tr>
<td>1890</td>
<td>16 133</td>
<td>1137</td>
<td>17 270</td>
</tr>
<tr>
<td>1900</td>
<td>23 309</td>
<td>1442</td>
<td>24 751</td>
</tr>
<tr>
<td>1910</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>30 947</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Szombathely demográfiai növekedése, mely 1869 és 1910 között 309,3%-ot ért el, szinte egyedülálló volt a korabeli Magyarországon. Thirring Gusztáv statisztikája szerint Szombathelyt e téren csak Újpest múlta felül 720,9%-kal. Jelentős volt még Budapest 225,2%-os, Kaposvár 262,8%-os és Zólyom 299,7%-os lakosságnövekedése, a többi városé 200% alatt maradt.350 Szombathely 1900-ban lakosságát tekintve a Dunántúlon az 5., országosan a 39. helyen állt.351 A dualizmus kori Szombathely lakosságának nemzetiségi összetételét tekintve döntően magyar többség város volt. A nemzetiségek számaránya a 10%-ot nem érte el (3. ábra). A nemzetiségek közül a német ajkúak száma volt aránylag magas 7%, a többié (horvát, szlovák, vend, oláh, cseh, morva) csekély, együtt is a város lakosságának csak 2,2%-át alkották.

3. ábra. Szombathely lakosságának nemzetiségi összetétele 1900-ban\textsuperscript{352}

4. ábra. Szombathely lakosságának foglalkozási összetétele 1900-ban\textsuperscript{353}

A dualizmus korában gyorsan fejlődő Szombathelyen az agrárnépesség aránya fokozatosan csökkent. Ha megvizsgáljuk a lakosság foglalkozási összetételét (4. ábra) láthatjuk, hogy a városban 1900-ban az agrárjelleg már alig érvényesült. Az agráriumban dolgozók aránya (4,8\%) – a városok körében – a Dunántúlon a legkisebb és országosan is a legalacsonyabbak közé tartozott. Az ipar foglalkoztatta a lakosság 35%-át, ekkor a gyárak, üzemek száma 33 volt. A kereskedelem terén dolgozókkal (8,9\%) együtt majdnem a lakosság felét tették ki. (1880-ban az ipari alkalmazottak aránya még csak 16,1\%, a kereskedelmié 5,5\% volt). A közlekedésből jutott jövedelemhez a népesség 12,1\%-a, a közszolgálatból pedig

\textsuperscript{352} THIRRING, 1912. 88., 98. p.

\textsuperscript{353} THIRRING, 1912. 132. p.
8,9%-a. A település pénzügyi, közlekedési és közigazgatási szerepköréből adódóan magas volt a közsözlálati tisztviselők, hivatalnokok száma. A véderő más városokhoz viszonyított magas aránya abból adódott, hogy a település a 11. sz. cs. és kir. huszárezrednek és a 83. sz. cs. és kir. gyalogezrednek állomáshelye volt. A polgári életformához tartozó háziszelédek száma szintén jelentős volt, ez a polgárság egy részének anyagi jólétét mutatja. Mindezen adatok arra engednek következtetni, hogy Szombathelyen a dualizmus korában széles és erős urbánus mag alakult ki. A település az 1890-es évek közepén az ország 9 vasúti üzletvezetőként ismert volt, emellett fontos vasúti csomópont. E tények magyarázhatják, hogy a városban magas volt a közlekedés terén foglalkoztatottak aránya. A vasi vármegyeszkéthelyen is jóval az országos átlag (61,2%) feletti volt a 6 évnél idősebb népesség körében az írni-olvasni tudók aránya (férfiak: 80,4%, nők: 71,4%). Magyarország 11 városában volt csak 1900-ban a férfiak írni-olvasni tudása 80% felett!

A dunántúli városok közül 1910-ben Nagykanizsán volt a legmagasabb az egy virilisre eső adó összege (2100 K.), majd Szombathely következett 1920 koronával (Pécs 1770 K., Sopron 1610 K., Győr 1540 K., Székesfehérvár 1020 K.). A kontrollváros Szatmárnémetiben ez az összeg ekkor 1010 korona volt. A virilizmus révén a képviselők egy jelentős része állandó tagja lett a képviselő-testületnek s hosszú időn át meghatározó szerepet játszott a város életében. Horváth Ferenc kutatásai szerint a szombathelyi képviselő-testületben a dualizmus korában 4 fő csoportosulást lehetett megfigyelni: 1. őshonos, tehetős, iparos- és kereskedőréteg (e csoport magyar, vagy német származású volt, erős lokalpatriotizmus jellemzete, korábban szerzett kiváltságai védelmében tartott össze), 2. új, mozgékony, vállalkozó szellemű, monarchikus eredetű ipari tőkések (gép-, bőr-, gyufagyáros stb., a városi közösségbe egészen be nem fogadott réteg, jelentős szerepük volt a gazdasági életben, kevésbé lokálpatrióták), 3. őslakos, közismert és közmegbecsülésnek örvendő értelmiségiek, 4. kiszsámű ősbirtokos, mezőgazdaságát tőkésítő kivánó földbirtokos. Az utóbbi időben Bognár Bulcsu végzett kutatásokat a város viriliseivel kapcsolatban. Ő arra a megállapításokra jutott, hogy Szombathelyen a dualizmus korában a legnagyobb adófizetők

355 THIRRING, 1912. 54., 132. p.
60%-a tudta helyét megőrizni őt éves időszakban a virilisek között, „a hagyományos társadalmi elit és más felekezetű polgári elemek is nagyon felkészültek mutatkoztak a polgári átalakulás, a gazdasági társadalmi modernizáció véghez viteléhez” és a városban „kettős társadalomszerkezet” nem jött létre. Szombathelyen a XIX. század végén élt néhány újra, modernizációra fogékony személy, akikhez számos kísérlet, törekvés és eredmény – villamosmodell, telefonkísérletek, stb. – kapcsolható. A település a dualizmus korában csakhamar tehernek érezte a vármegeyei felügyeletet, ügyeit önállóbban kívánta intézni és ezért a magasabb városi rang, a törvényhatósági jogállás elérésére törekedett. E próbálkozás azonban sem 1894-ben, sem 1907-ben nem járt sikerrel.


---

367 MELEGA, 1996. 34. p.
A városi vízvezeték számára a vizet a település északi szélétől 1,4 km távolságban, a természetes kavicsréteg felső részében 8 m mélyen fektetett 690 m hosszú galéria szolgáltatta. A víz a rohonc folyóban, az Őszibarlangban élő raskóvágók szőréből érkezett. A víznyomás kiegyenlítésére a Szent István park mögötti dombon épült víztorony 500 m³ ürtartalmú víztartályra szolgált. A víz a városi vízművezetek hálózata hossza 1901-ben 19 670 m, 1909-ben már 21 976 m volt. 1910-ben a vasutak és az ipartelepek nagy fogyasztása miatt megkezdődött a városi vízmű kibővítése. 26 db kültületén, szivornyák, vízgyűjtő- és egyéb szükséges berendezések kiépítésére került sor. 1908-ban még hazánk városainak körülbéli dél-kárpátaljában, a törvényhatósági jogúak közel felében nem volt vízvezeték, vízmű, pl. Debrecenben, Miskolcon, Székesfehérváron, Nagykanizsán stb. Már a XIX. században is gondot fordítottak Szombathelyen az utcák tisztítására is. A személyes összegyűjtésének és elszállításának tárgyában 1900-ban alkotott szabályrendeletet a város. E feladatok ellátását 1908-ban 12 útkaparó, 19 utcaseprő, 25 db kétkerékű vas kézikocsi, 7 db személygyűjtő és 8 db öntözőkocsi szolgálta.


Viszonylag korán kezdődtek a helyi elektromos-kísérletek. Már 1883-ban Putz Sándor műmalmában a herényi obszervatórium „dynamoelektromos” gépét vízi erő hozta mozgásba.

---

369 BODÁNYI, 1910. 73. p.
370 BODÁNYI, 1910. 94. p.
375 THIRRING, 1912. 434. p.
és ez által sikerült elektromos áramot előállítani.\textsuperscript{376} Szombathely és környékének villamosítása azonban csak a Vasvármegeyi Elektromos Művek Részvénytársaság (VEMR) 1895. évi megalapításával vette kezdetét.\textsuperscript{377} A történelmi Magyarországon ekkor még csak néhány városban (pl. Temesváron 1884 óta, Budapesten és Pécsen 1893-tól, Nagykanizsán 1894-től stb.) volt elektromos áram-, illetve villanyszolgáltatás.\textsuperscript{378} Az elektromos áramot az 1895–96-ban Íkervár közelében a Rába-folyón épült vízi erőmű által.\textsuperscript{379} Szombathely és környékének villamosítása azonban csak a Vasvármegeyi Elektromos Művek Részvénytársaság (VEMR) 1895. évi megalapításával vette kezdetét.\textsuperscript{377} A történelmi Magyarországon ekkor még csak néhány városban (pl. Temesváron 1884 óta, Budapesten és Pécsen 1893-tól, Nagykanizsán 1894-től stb.) volt elektromos áram-, illetve villanyszolgáltatás.\textsuperscript{378} Az elektromos áramot az 1895–96-ban Íkervár közelében a Rába-folyón épült vízi erőmű termelte.\textsuperscript{379} 1897-ben a város 23 utcáját világították meg villanylámpákkal.\textsuperscript{380} 1908-ban a város 21 650 m hosszú elektromos vezetékkel rendelkezett, ebből 1650 m volt a földalatti, a többi (20 000 m) pedig légvezeték. A „lángok” száma a magánalakásokban 9465, a közterületeken pedig 72 volt. Az utóbbi adat azt bizonyítja, hogy a közterületek világítását még 1908-ban is legnagyobbrészt gázlámpákkal (288 db) oldották meg, 9 utcában még 49 petróleumlámpát használtak. Pozsonyban 1901-től, Székesfehérváron 1902-től és Győrben 1904-től van elektromos áramszolgáltatás.\textsuperscript{381}

A telefon 1876-ban Amerikából indult világhódító útjára. Nemcsak Magyarországon, hanem egész Európában az elsők között létesült telefon Szombathelyen. 1880. augusztus 26-án a magyar orvosok és természetvizsgálók szombathelyi vándorgyűlésén Jedlik Ányos kalauzolta az ámuló vendégeket arra a bemutatóra, amelynek a főszerelője a telefon volt.\textsuperscript{382} Kuncz Adolf főgimnáziumi tanárnak és Gothard István helyi birtokosnak köszönhetően Szombathelyen már 1877 szeptemberétől voltak eredményes telefonkísérletek.\textsuperscript{383} Utóbbi fiai – Gothard Jenő és Sándor – 1878-ban határozták el, hogy mintagazdaságukban távbeszélőt kívánannak használni. Kuncz Adolf segítségével kiépített első vonaluk 2 km-es volt. Rövidesen sikerült Pápával, Csornával és Ögyallával is telefonkapcsolatot létesíteniük. Így távolsági beszélgetések lebonyolítása is lehetővé vált.\textsuperscript{384} Bár az első kíséreti távolsági

\textsuperscript{376} Elektromosság viserőmű által. = Vasmegyei Lapok, 1883. jan. 25. 7. sz. 2. p.
\textsuperscript{377} VaML, Szombathelyi Törvényzéki iratai. Cégbirósági iratok. (továbbiakban: SzT Cégb. ir.) 198/2. sz.
\textsuperscript{378} THIRRING, 1912. 436. p. Thirring a szombathelyi villanyvilágítás kezdetét 1896 helyett tévesen 1895-ben jelöli meg.
\textsuperscript{379} DALMADY, 1900.; EDELMANN Sebő: A vasvármegeyi elektromos művek. = Magyarország és a Nagyvilág, 1898. 3. sz. (továbbiakban: EDELMANN, 1898.) 15-17. p.
\textsuperscript{381} THIRRING, 1912. 434-436., 442. p.
telefonbeszélgetés Szombathelyről Köszegre történt 1879 áprilisában.385 Városi távbeszélő-hálózat azonban csak 1893-ban létesült Szombathelyen.386 A helyi sajtó tudósítása szerint ekkor a vasi vármegyeszékhelyen a telefonállomások száma a nagykanizsainak és a székesfehérvárinak is a duplája, összesen 61 volt.387 1908-ban a törvényhatósági jogú Baján 118, Hódmezővásárhelyen 121, Kecskeméten 178, Komáromban 183, Szatmárnémetiben 236, Székesfehérváron 244, Szombathelyen 328, Újvidéken 250, Versecen 143, Zomboron 113 volt a telefonállomások száma.388 1911-ben már éjjel 1 óráig tartottak fenn telefonszolgálatot Szombathelyen. Ugyanakkor Sopronban – a posta- és távirida-igazgatóság székhelyén – csak este 9 óráig lehetett telefonálni.389

4. táblázat. A szombathelyi távbeszélő-hálózat adatai390

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Távbeszélő-állomás összesen</th>
<th>ebből nyilvános</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1896</td>
<td>121</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>1908</td>
<td>328</td>
<td>4</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1904 áprilisától már mentőket is hivhattak a rászorulók részére Szombathelyen. A mentőkocsi már ebben az évben 152 alkalommal vonult ki, 75-ször adtak elősegélyt, 75 esetben szállítottak el betegeket, 7 esetben öngyilkosokat.391 1905-ben kizárólag ragályos betegek szállítására egy újabb mentőkocsi beszerzését tették lehetővé.392 Ekkor Magyarországon csak 10 törvényhatósági jogú és 3 rendezett tanácsú városban működött mentőtársulat.393 1910. február 14-én avattak Szombathelyen gyermekkórházat,394 amely országosan is az elsők közé tartozott, hisz 1908-ban csak Budapesten, Pozsonyban, Nagyváradon és a fővárostól akkor még különálló Újpesten működött gyermekkórház.395

393 THRIRRING, 1912. 264. p.
A városról alkotott képet nagymértékben meghatározták a város épületei is. 1900-ban Szombathely 1702 lakóháza közül 1657 volt a kőből vagy téglából épült, s 1651 a cseréptetővel fedett (14. táblázat). A vályogból készült, valamint a nádtető épületek száma országosan a legalacsonyabbak közé tartozott. Az 1502 lakáshoz 137 fürdő- és 263 cselédszoba tartozott. Ezen adatok más magyarországi városokhoz hasonlítva igen kedvező képet mutatnak és következtetni engednek a település polgárainak igényességére, tehetősségére is, valamint a hazai átlagot felülmúló városiasodási fokra.396

Az átgondolt és tervszerű városfejlesztés első kísérelete Szombathelyen egyidős a vasút megindulásával. Városrendezés és -fejlesztés céljából a városvezetés 1861-ben Szépítő bizottmányt hozott létre.397 E bizottságnak szerepe volt abban, hogy a képviselő-testület az 1865. január 12-i ülésén kijelölte a település fejlesztésének határait: „... elhatároztatik, hogy a város terjedelmére a mennyire lehet négyszögű és arányos rendes alakban tagosítassék és körvonalaztassék, s a keleti vonala a jelenleg épülő vasút, az éjszakit a vas pályától kezdve a középső ország uton, magazini dülőn, és rohonczi uton keresztül a városi káposztás földek alá szélén a kendereserti téglastrán huzandó vonal, innen a helyhez vezető község uton, kövi dülőn, napári uton, és plébános major aljai dülőn keresztül a puskaporos toronyig a nyugati vonalt és innen a kismező dülőn a körmondó ország ut és perint folyón keresztül az ugy nevezett lóvásár téren, és szőkeföldi major földeken át vezetendő vonal a déli határvonalat képeze ... “.398

1886. január 1-jétől Szombathelyhez csatolták a várossal akkor már összeépült Öperintet és Szentmártont. E csatolások, valamint a település további fejlődése a városfejlesztés új irányainak kialakítását igényelte. A második városrendezési terv a Gyöngyös-patak és a vasút, valamint a Perint-patak és a Kálvária közötti rész parcellázásával, hidak építésével 1890-ben indult meg, s az 1910-es évekig tartott.399 Éhen Gyula a képviselő-testülettel 1899. június 2-án 50 000 forint, 1900. január 9-én 250 000 forint, majd 1901. augusztus 14-én újabb, egymilliós kölcsön felvételét szavaztatta meg, s teremtette meg ezzel a teljes városrendezés és -fejlesztés lehetőségét.400 E terv megvalósulásával Szombathely a századfordulót követő első években a mai Deák Ferenc utca, a vasút, a Zrínyi Ilona utca és a Kálvária közt kialakult zártsoros, helyenként 1-2, esetenként 3 emeletes utcasorokkal kiépült

---

398 VaML, SzV Közgy. jkv. 25/1899. sz.
400 VaML, SzV Közgy. jkv. 68/1899., 4/1900. és 100/1901. sz.


összállományát. A társasági életben szerepet játszott a két (városi és vármegeyi) kaszinó is, többen azonban ezen elkülönülésben a dzsentrik és a polgárság széthúzását látották. Az 1896-ban megnyitott városi kaszinó „csakhamar komoly ténnyező kezdetten lenni Szombathely társadalmi életében” – írta Bauer Jenő. A tudomány, a kultúra, a sport, a jótékonykodás stb. ügyében 33 egyesület, társaság tevékenykedett. Debrecenben 44, Kolozsváron 37, Komáromban 36, Miskolcon 10, Nagyváradon 30, Pécssett 35, Pozsonyban 45, Székesfehérváron 40, Újvidéken 32 volt az ilyen civil szervezetek száma 1908-ban. 1867-ben a sajtószabadság visszaállítása, a politikai konszolidáció, az olvasni tudók számának emelkedése – a népoktatási törvénynek köszönhetően, a gazdasági fejlődés, a hirdetések számának megnövekedéséből származó nagyobb bevétel, a polgárok igénye stb. Szombathelyen is a helyi sajtó megjelenését, majd gyors fejlődését eredményezte. A helyi sajtó széles skálája bontakozott ki: volt szabadelvű (pl. Vasmegyei Lapok, Vasvármegyei egyházmegyei kiadású (Szombathelyi Újság), függetlenségi párti (Dunántúl, Vasmegyei Független Hírlap) stb. politikai napilap. A német ajkúak közgazdasági és társadalmi tilalapja az Eisenburger Nachrichten, szabadelvű tilalapja az Eisenburg, függetlenségi párti pedig a Der Volksfreund volt. Több szakfolyóiratot is kiadott Szombathelyen pl. a gazdasági témájú Egyesületi Értesítőt, az Állattenyésztési Szemlét, a Fotográfiát. A humoros és éclapokat a hetente-két hetente megjelenő Zuhany, a Torma, a Herkó Páter és a Kaczagó Világ képviselte. Szombathely a dualizmus kori történetéből több mint 80, hosszabb-rövidebb ideig megjelenő periodika ismert. 1908-ban Pozsonyban 17, Győrben 15, Szombathelyen és Sopronban 8, Nagykanizsán, Székesfehérváron és Miskolcon 6, Pécssett 5-féle periodikát adtak ki.

E város is számos központi funkciót – vármegeyeszékhely, római katolikus püspöki székhely, a Dunántúl nagy részét felügyelő vasúti üzletvezetőség és közúti kerületi székhely stb. – tölöltött. A gyárak, üzemek, pénzintézetek mellett több intézmény emelte a város jelentőségét, a térségben betöltött központi szerepét, pl. a Déli Vasút Forgalmi Főnöksége, királyi pénzügyigazgatóság, királyi adóhivatal, az egész vármegeye területére hatáskörrel

412 THIRRING, 1912. 516. p.
413 Sopron vagy Szombathely. = Sopron, 1890. febr. 1. 10. sz. 1. p.
415 THIRRING, 1912. 525. p.
417 THIRRING, 1912. 537. p.

418 THIRRING, 1912. 54. p.
küldöttségei Szombathelyt, hogy „modern és mintaszerű intézményei”-t tanulmányozzák, mert a belügyminisztérium követendő példaként a vasi vármegyeszhelyt ajánlotta.430

Szombathelyen a vasút megjelenése megindított egy gyors városfejlődési folyamatot, amelyet a kiegyezés utáni gazdasági fellendülés, a város polgárainak áldozatvállalása és igényessége, valamint a megfelelő szakemberi és városvezetési háttér, valamint a vármegye földbirtokosainak segítsége erősített. A legintenzívebb fejlődés Éhen Gyula polgármestersége (1895-1902) idején ment végbe, ekkor valósult meg a modern Szombathely. A vasi vármegyeszhely gazdaságának fejlődése, területének, lakosságának, központi funkcióinak növekedése mellett nagyfokú modernizációs és urbanizációs folyamat figyelhető meg. Szombathely az urbanizáció terén sok tekintetben felülmúlta a térség és Magyarország nagy múltú városait.

4.3. Szatmárnémeti

„... immár nemcsak vasutunk és villanyosunk, de gőzhajónk is van.”431

A dualizmus korában Szatmárnémeti törvényhatósági jogú város volt. Szatmár vármegye székhelyfunkcióit ekkor a periférius helyzetű és kisebb lakosságú Nagykároly töltötte be.432 Ennek ellenére Beluszky komplex vizsgálatában a részlegesen fejlett vármegyeszhelyek közé sorolta e városi társadalmú, jelentős városi tradíciókkal rendelkező, urbánus megjelenésű középvárost.433 A gyárak, üzemek, pénzintézetek mellett több intézmény emelte a város jelentőségét, a térségben betöltött központi szerepét, pl. több vasúttársaság osztálymérnöksége, folyammérnökség, királyi adóhivatal, az egész vármegye területére hatáskörrel rendelkező királyi törvényszék, tanfelügyelőség stb.434 A település fontos igazságügyi központ voltat bizonyítja még az ügyvédi kamara is.435 A Szamos-party település római katolikus püspökségnek, honvéd dandárparancsnokságnak szék-, valamint honvéd gyalogezrednek törzhelye is volt.436

Szatmárnémeti fejlődése a dualizmus korában nem tekintethető dinamikusnak. Beluszky Pál a magyar városok sorában az 1900. évi adatok komplex vizsgálata alapján a 19. helyre

431 Az első gőzhajó Szatmáron. = Szamos, 1901. máj. 5. 36. sz. 3. p.
434 THIRRING, 1912. 28. p.
Mózes Mihály a keleti régiók (a Tisza bal partja, Erdély és a Bánátot is beleértve) urbanizációjával foglalkozó tanulmányában azon az állásponton van, hogy Szatmárnémeti alkotóeleme annak a városiasodott zónának (Szatmárnémeti–Nyíregyháza–Debrecen–Nagyvárad), amely Erdély és a Tiszántúl határán jött létre. 1910-es adatokra alapozva Szatmárnémetit a „vidék ipari forgalmi centrumai” között tartja nyilván. Az ide tartozó 14 város szerinte a „vidéki városfejlődés első vonalát” képezte. Veliky János úgy fogalmazott, hogy „Az ipari forradalom aztán a XIX. század végén a városoknak egy újabb, roppant erős csoportját emelte fel”, e települések (Arad, Marosvásárhely, Szabadka stb.) között tarja számon Szatmárnémetit.


ecet-, a bőrsír-, a szarú- és csontárugyár, valamint a petróleum-finomító. A Szamoson túl, a folyó bal partján kezdett kialakulni az ipari negyed. Szatmárnémeti esetében jelentős volt a dohány-, a szőlő- és a bortermelés. 446 1906-ban a város támogatásával dohánybeváltó hivatalt állítottak fel.


Edvi Illés Sándor kereskedelmi monográfiájában a következő írta Szatmárnémetiről: „öt pénzintézet támogatása mellett főleg a fa-, gabona-, és állatkereskedés virágzik. Ott van az Union bank donga raktára, hol a szatmár–nagybányai vasút állomásairól és Halmiról származó német kádárfút (1/2–100 akós) raktározzák s osztályozás után Fiuméba küldik. Szatmár gyűjtőhelye a környékéről behordott hulladékoknak, dongának, talpfának s látogatott országos vásáraitól, szép mennyiségű szarvasmarhát és sertést adnak vasútra.“

5. táblázat. Szatmárnémeti vasúti személyforgalma

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Elutazók száma</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1903</td>
<td>227 939</td>
</tr>
<tr>
<td>1906</td>
<td>322 169</td>
</tr>
<tr>
<td>1910</td>
<td>776 394</td>
</tr>
<tr>
<td>1912</td>
<td>802 829</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A XIX. század végére Szatmárnémeti mind közúti, mind vasúti csomóponttá vált. A várost érintő közutak közül a legjelentősebb a Dunaföldvár–Debrecen–Nagykároly–Máramarossziget közötti transzverszális állami út volt, a kiépített törvényhatósági utak közül

446 BOROVSZKY, 1908. 10. p.; THIRRING, 1912. 28. p.
447 BOROVSZKY, 1908. 10. p.
451 THIRRING, 1912. 397. p.

6. táblázat. \textbf{Szatmárnémeti lakossága a dualizmus korában}\footnote{457}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Polgári lakosság</th>
<th>Katonai lakosság</th>
<th>Összlakosság</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1869</td>
<td>18 353</td>
<td>—</td>
<td>18 353</td>
</tr>
<tr>
<td>1880</td>
<td>19 708</td>
<td>—</td>
<td>19 708</td>
</tr>
<tr>
<td>1890</td>
<td>20 736</td>
<td>482</td>
<td>21 218</td>
</tr>
<tr>
<td>1900</td>
<td>26 178</td>
<td>703</td>
<td>26 881</td>
</tr>
<tr>
<td>1910</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>34 892</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A XIX. és a XX. század fordulóján Szatmárnémeti 93,3% magyar lakosságával döntően magyar többségű város volt. A nemzetiségek közül a legnépségesebb a román ajkúak voltak, arányukat tekintve 3,4%-kal, őket a németek követték 2,2%-kal, a többieké (rutének, délzszlávok, szlovákok stb.) együtt alig haladta meg az 1%-ot (5. ábra).\footnote{458} Jelentős volt a bevándorlás, mert 1910-ben Szatmárnémeti lakosságának kevesebb mint a fele számitott csak helyi születésűnek.\footnote{459} 1880-ban a lakosságnak még csak 13,5%-át foglalkoztatta az ipar és

\footnotesize
\begin{itemize}
\item \footnote{454} BOROVSZKY, 1908. 40., 43., 45. p.; CZÉRE, 1997. 172. p.
\item \footnote{456} EDVI, 1896/II. 31. p.
\item \footnote{457} THIRRING, 1912. 52., 122. p.; Statisztika, 1900. 13. p.
\item \footnote{458} THIRRING, 1912. 96. p.
\item \footnote{459} EGYED, 2002. 237. p.
\end{itemize}
2,9%-át pedig a kereskedelem.\textsuperscript{460} A helyzet 1900-ra megváltozott. Az ipar alkalmazta ekkor már a lakosság közel harmadát, 30,5%-át (6. ábra). Az agráriumban dolgozók aránya 22,5%-ot, a házicselédeké 5,6%-ot ért el. A kereskedelemből jutott jövedelemhez a népesség 11,7%-a, a községgazdáktól 9,8%-a, a közlekedésből pedig 6,3%-a.\textsuperscript{461} A 6 év feletti lakosság között az írni-olvasni tudók aránya csak a férfiak (70,9%) esetében haladta meg az országos átlagot (61,2%), a nőké (60,8%) alatta maradt.\textsuperscript{462}

5. ábra. 	extit{Szatmárnémeti lakosságának nemzetiségi összetétele 1900-ban}\textsuperscript{463}

\begin{figure}[h]
\centering
\includegraphics[width=0.5\textwidth]{chart1.png}
\caption{Szatmárnémeti lakosságának nemzetiségi összetétele 1900-ban}
\end{figure}

6. ábra. 	extit{Szatmárnémeti lakosságának foglalkozási összetétele 1900-ban}\textsuperscript{464}

\begin{figure}[h]
\centering
\includegraphics[width=0.5\textwidth]{chart2.png}
\caption{Szatmárnémeti lakosságának foglalkozási összetétele 1900-ban}
\end{figure}

\begin{itemize}
\item[\textsuperscript{460}] FÖLDES, 1883. 48., 51. p.
\item[\textsuperscript{461}] THIRRING, 1912. 132. p.
\item[\textsuperscript{462}] THIRRING, 1912. 115. p.
\item[\textsuperscript{463}] THIRRING, 1912. 85. p.
\item[\textsuperscript{464}] THIRRING, 1912. 132. p.
\end{itemize}


466 MÁTÉ, 1892. 288-289. p.
467 VaML, SzV Polg. ir. III. 166/1892. sz.
472 THIRRING, 1912. 431. p.
475 THIRRING, 1912. 434-442. p.
148 lakosra jutott egy telefon.\textsuperscript{476} A városnak jelentős összegeket és energiát kellett fordítania árvízmentesítésére, védőművek, töltések építésére, karbantartására.\textsuperscript{477} Szatmárnémeti infrastruktúra alapján a városnak két nyugat-magyarországi városhoz képest kevésbé volt fejlett. Hisz a város nem rendelkezett vízművel, gázművel és csatornázottsága is csak jóindulattal tekinthető részlegesnek. Szatmárnémeti belterülete 1907-ben 650 katasztrális hold volt.\textsuperscript{478}

A modernizálódó város építészeti stílusát főleg az eklektika és a szecesszió képezte.\textsuperscript{479} A lakóházak adatai a 14. táblázatban találhatók. A XIX–XX. század fordulóján külön tisztségviselő-telepet kezdtek építeni.\textsuperscript{480} A városban több kórház (városi, irtalmas rendi, járvány, katonai, fogházi) és önkéntes mentőegyesület működött.\textsuperscript{481} A korabeli városi életmód tartozékaként 4 közfürdő és 2 uszoda is szolgálta a lakosságot.\textsuperscript{482} A városi zöldet a Kossuth-kert jelentette. A szabadidő eltöltésében szerepet játszott a kaszinó, a vigadó és a korcsolyapálya is.\textsuperscript{483}

1908-ban 29 iskolával rendelkezett Szatmárnémeti, e tényező iskolaváros jellemző volt a településnek. Az oktatási intézmények sorában 13 elemi iskola, számos középiskola (gimnáziumok, tanítóképzők, óvónőképzők, művészeti, katonai, ipari és kereskedelmi iskola stb.) és egy főiskola, a római katolikus papnevelő intézet található.\textsuperscript{484} A kultúrát szolgálta az 1890-ben alapított múzeum és az 1891-re felépült köszínház is. Az 1848-ban átadott kőszínházat lebontották.\textsuperscript{485} A városban az egyetlen jelentős könyvtár a püspökségé volt. Az egyházmegyei könyvtár gyűjteménye 1908-ban 38 553 kötetet számlált, a múzeum csak kisebb könyvtárral rendelkezett,\textsuperscript{486} akárcsak a kaszinó.\textsuperscript{487} A civil szervezetek (tudományos, kulturális, sport, karitatív) száma 1908-ban 49 volt. A környező városok közül a legnagyobb, hisz Debrecenben 44, Kolozsváron 37, Máramarosszigeten 39, Munkácson 31, Nagybányán 17, Nagykárolyban 26, Nagyváradon 30, Nyíregyházán 20 egyesület működött ekkoriban.\textsuperscript{488} Élénk és mozgalmas egyesületi élet lehetett a városban.
Thirring statisztikája 1908-ban 10 helyi kiadású periodikát tart nyilván, valamennyi magyar nyelvű volt.\textsuperscript{489} A heti, majd hetente többször megjelenő újságok közé tartozik a Szamos (Szatmármegyei Gazdasági Egyesület lapja), a Szatmár, a Szatmár és Vidéke stb. Függetlenségi párti volt a Szatmár–Németi, vallási témájú a Reformátusok Lapja hetilap és a Katholikus Család folyóirat. A szaklapokra példa a Gazdák Lapja, amely köz- és mezőgazdasági hetilap volt.\textsuperscript{490}

Szatmárnémeti a dualizmus korában mérsékeltű fejlődő, jelentős agrárlakossággal rendelkező, több központi szerepkört betöltő, infrastrukturálisan kevésbé fejlett törvényhatósági jogú város volt. Nyugatról mérsékeltten modernizálódott, keletről a modernizációba alig bekapcsolódott vidék vette körül.

\textsuperscript{489} THIRRING, 1912. 537. p.
\textsuperscript{490} BOROVSZKY, 1908. 154, 157-159. p.
A dualizmus kori modernizációknak, urbanizációknak fontos részét képezte a városi közlekedés fejlődése s a helyi tömegközlekedés megteremtése, kiépítése is. A korban a gyalogosokon és a tradicionális fogatolt járműveken kívül, előbb a kerékpárok és a közúti vasutak, majd az autók, kisebb mértékben a motorkerékpárok és a tehergépkocsik játszottak szerepet a városi közlekedésben. A modernizáció és a technikai fejlődés révén a fogatolt járműveket, ha lassan is, de kezdtek felváltani a géperejű közlekedési eszközök. Ritkán a távolsági, helyközi forgalmat lebonyolító vonatok, valamint az ipar- és rakodóvágyónok révén a nagyvasúti teherszerelvények is megjelentek a városok (pl. Fiume, Győr, Nagybecskerek stb.) utcáin. Mindez a városi térben a járműforgalom jelentős mértékű emelkedéséhez vezetett és szükségessé tette a közlekedés rendjének megszabását. A korszak kezdetén a városi közlekedés még kevésbé volt szabályozott. A járművek a „Balra tarts, jobbra előzz!” elv alapján közlekedtek. Az 1890. évi I. törvénycikk szabályozta először törvényi szinten ezen közlekedési rendet, elvet. A közlekedés biztonsága érdekében a törvény előírta a járművek sötétben való kivilágítását, tiltotta a kocsisok hajtás közbeni alvását, egyszerre több jármű vezetését. Az udvari, katonai, posta-, tűzoltó- és mentőjárművek elől pedig mindenkihez ki kellett térnie.

Bár ez utóbbi intézkedés már 1890 előtt is bevett gyakorlat volt. A képviselő-testületek szabályrendeletekkel igyekezték meghatározni a helyi közlekedés egy-egy szegmensét (kocsizási és lovaglás, bérkocsi-, kerékpár-szabályrendelet, a hidakon való közlekedés szabályozása, az útburkolatok védelmének érdekében a terhes szekerek keréktalp szélességének meghatározása stb.). Még a XIX. században megjelentek helyi kezdeményezésekre az első közlekedési jelzötáblák („Lépésben hajts!”, sebes hajtást tiltó)

---

494 A postakocsi elől. = Zala–Somogyi Közlöny, 1873. szept. 4. 71. sz. 3. p.
is. 1897-ben a kerékpáros- majd 1910-ben az
automobil-közlekedést szabályozta. Az útburkolatok karbantartását útkaparók végezték. Helyi szinten a közlekedésügy a városi mérnök és a mérnöki hivatal hatáskörébe tartozott.

A városi közlekedés modernizációjához néhány korabeli urbanisztikai szakirodalom is adott gyakorlati tanácsot. Éhen Gyula *A modern város* című művében külön fejezetet szentel a közlekedésnek. Ebben ismerteti az USA nagyvárosainak példájára hivatkozva a hazai teendőket. Logikusan felépített koncepciójában kitér az út- és járdaburkolási technológiákra, azok fenn- és tisztántartására, a település fő közlekedési folyosóinak kijelölésére, a teher- és a személyforgalom fő irányainak különválasztására, közlekedési szabályrendeleket kidolgozására, a város útjainak egységes kezelésébe (állami és a törvényhatósági utak városi kezelésbe), fenntartásba vételére, közlekedésbiztonsági vonatkozásokra.

Kicsit részletezve a koncepciót. Éhen a „modern város berendezésének kellékei” sorában (csatorna- és vízvezeték, valamint az egészséges lakásviszonyok után) előkelő helyen említi az út- és járdaburkolások szükségességét. Ismerteti a korban alkalmazott burkolási módokat – fa, keramit, tracht, gránit, aszfalt –, azok előnyeit és hátrányait, mind a tartósság, a költségek és nem utolsó sorban a közlekedés biztonsága szempontjából. Ezek mérlegelése és az utak terhelésének függvényében a nagy teherforgalmú és a 20 méternél szélesebb utcákat gránit kockakövet, a több aszfalttal javasolta burkolni. A járdák esetében csak az utóbbit ajánlotta. Úgy vélté, hogy a város utcáinak jó karban tartása és egységes kezelése megköveteli a településen átvezető állami és törvényhatósági utak fenntartásának átvételét, ezen költségeket természetesen az út tulajdonosának, vagyis az állammak és az illetékes törvényhatóságok biztosítania. Megfogalmazása szerint: „azon tény, hogy egy város területén az utak kezelése tekintetében három gazda legyen: merő képtelenség”. A vázolt koncepció befejezésekor elengedhetetlen volt, hogy a városok képzett szakemberet, útmestereket foglalkoztassanak. Ehhez szükségessé válik útmeisteri iskolák felállítása.
Hangsúlyozza az utcák burkolásából adódó további előnyöket a köztisztaság és a közegészségügy magasabb szintre jutását. A burkolt utakat ugyanis könnyebb tisztán tartani, ezért kevesebb a betegségeket okozható por és szenny a közterületeken.

Fontosnak tartja a közlekedés szabályozását, a fő személy- és teherforgalmi folyosók kijelölését is. Szabályrendelettel és hatósági intézkedéssel „el kell választanunk a személyközlekedés vonalait a teherforgalom vonalaitól”. A teherforgalmi folyosók kijelölésénél a teherpályaudvarok megközelíthetősége mellett, koncepciójában már felfedezhető a belvárosok teherszintesítése is: „És a teherforgalmat közvetítő útvonalak mindig a város szélső részein elvonulnak utcafonalakban keresendők; melyekben a személyforgalom tetemesen kevesebb s eszerint a teherközlekedéssel járó akadályok sokkal könnyebben elháríthatók. A város hatóságának a feladata tehát, hogy a város külső részeiben, még pedig minden irányban kijelölje a teherforgalmi utakat; annak föladata, hogy nemcsak helyben, de a közeli vidéken alkalmas módon közhírré tegye a kijelölt útirányokat és ezeket rendőrileg kellőleg ellenőriztesse.”

Orbán Ignác – Makó főmérnöke – Városépítés, különös tekintettel a hazai vidéki városokra címmel 1902-ben megjelent könyvében a közlekedéssel is foglalkozik. Forgalmi, közegészségi és szépítészeti szempontok alapján javasolja az utcák szélességének megállapítását. 40 m-nél szélesebb utcát nem ajánlott kialakítani, ez esetben már a „kocsiút”-on és a kétoldali járdán kívül 4-4 m széles lovagló és kerékpárút is létesíthető, valamint elegendő a hely kétvágányú közúti vasútaknak. Kitér úthálózati (sugárutak, körutak, átlós utak, sakktáblaszerűek) szempontokra, a „forgalmi gócpontok” legrövidebb úton való összekötésére, a villamosvágányok elhelyezésére. Felhívja a figyelmet arra, hogy a villamoskocsik a gyalogjárdákrol könnyen elérhetőek legyenek, ezért a sínpárokat az utak szélére javasolja fektetni. Példaként több utca-keresztmetszetet is hoz.

Orbán Ignác – Makó főmérnöke – Városépítés, különös tekintettel a hazai vidéki városokra címmel 1902-ben megjelent könyvében a közlekedéssel is foglalkozik. Forgalmi, közegészségi és szépítészeti szempontok alapján javasolja az utcák szélességének megállapítását. 40 m-nél szélesebb utcát nem ajánlott kialakítani, ez esetben már a „kocsiút”-on és a kétoldali járdán kívül 4-4 m széles lovagló és kerékpárút is létesíthető, valamint elegendő a hely kétvágányú közúti vasútaknak. Kitér úthálózati (sugárutak, körutak, átlós utak, sakktáblaszerűek) szempontokra, a „forgalmi gócpontok” legrövidebb úton való összekötésére, a villamosvágányok elhelyezésére. Felhívja a figyelmet arra, hogy a villamoskocsik a gyalogjárdákrol könnyen elérhetőek legyenek, ezért a sínpárokat az utak szélére javasolja fektetni. Példaként több utca-keresztmetszetet is hoz.

A közlekedési hálózat tervezésénél tekintettel kell lenni arra, hogy „a forgalomnak nemcsak a mai, hanem a jövőben várható igényeit is kielégíthesse” – írja előrelátóan.

Lovass Zsigmond – a már említett nagyváradi főmérnök – is érinti a városi közlekedés témakörét a Gyakorlati

504 ÉHEN, 1897. 85-86. p.
505 ÉHEN, 1897. 87. p.
506 ÉHEN, 1897. 88. p.
507 ÉHEN, 1897. 87-88. p.
509 ORBÁN, 1902. 37. p.
városfejlesztés című munkájában. 3. helyen, a „Közlekedési művek” címszó alatt sorolja fel az ezirányú teendőket: útburkolás, hídépítés, közúti vasút stb. Utóbbival kapcsolatban a városi kezelésbe vételt javasolja a település bevételeinek növelése érdekében. Ekkortájt még nem volt jellemző hazánkban a közúti vasutak városi kezelésébe, tulajdonba vétele.

A polgárok elvárásának és igényességének megfelelően a városok modernizációjában fontos tényező volt a jó közlekedési feltételek – járda- és útburkolás, hidak, alagutak építése – megvalósítása és biztosítása is. A dualizmus korában az egyes városok anyagi erejétől és az utcák, terek terhelésétől függően többféle útburkolatot építettek. A legolcsóbb kivitelezésű és a legtöbb városunkban (pl. Nyíregyháza, Sátoraljaújhely stb.) megtalálható volt a skót John Loudon MacAdamről elnevezett makadám út (döngölt altalajon hengerelt zúzott réteg). Ezen kívül kő- (Debrecen, Kolozsvár), fakocka (Szeged, Zombor), téglá (Nagykanizsa), keramit (Kolozsvár, Újvidék), aszfalt, kátrány (Munkács, Sopron, Zalaegerszeg) és beton (Igló, Sopron) burkolatokat alkalmaztak. A csapadék könnyebb elfolyása érdekében domború lett az úttestek keresztszelvénye, s a szélekre szegélykö került. Az épített utak használatáért gyakran vámot kellett fizetni. A kövezet-, vagy útvám szedésének engedélyéért a közlekedési, majd átalakítása után a kereskedelmi minisztériumhoz kellett folyamodni, amely meghatározott időre és kizárólag a város belterületére adta azt meg. Az érintett utak végein vámsorompók álltak. A befolyt összeget az utak, hidak karbantartására felújítására, újak építésre fordították.


A közlekedési eszközök számának miatt a gyalogosokra, a járdákon közlekedőkön kiterjedt, s ezért megkönnyíti a járdákon való közlekedés módját, hogy meghatározták. Zalaegerszegen a város szabad közlekedés biztosítására vonatkozó szabályrendelete szerint, „Többeknek összefogódzva a járdán járni, vagy összecsoportosulva a járdán állni tilos” volt. Úgyancsak tilos volt a járókelőknek az „összecsoportosulás és megállás” a budai várhegy alatti alagút járdáján is. A közlekedési eszközök számának

növekedése, a forgalom megélénkülése egyre nehezebb helyzetbe hozta a gyalogosokat, akik a közlekedés szabályozatlanságából adódóan ekkor még az úttesten bárhol átkelhettek. A lóháton való utazás, a lovas egyre inkább kiszorult a korszak városi közlekedéséből. A korabeli városképeken leginkább már csak rendőröket, vagy katonákat láthatunk lovagolni.\footnote{Lóavatás. = Kőszeg és Vidéke, 1897. máj. 16. 20. sz. 2. p.; Baleset. = Sopron, 1890. júl. 26. 60. sz. 2. p.}

7. táblázat. A bérkocsik száma Magyarország városaiban
1908-ban\footnote{THIRRING, 1912. 357-359. p.}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Bérkocsi (db)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Budapest</td>
<td>1321</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolozsvár</td>
<td>218</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>146</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyvárad</td>
<td>136</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>110</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>100</td>
</tr>
<tr>
<td>Arad</td>
<td>95</td>
</tr>
<tr>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>77</td>
</tr>
<tr>
<td>Debrecen</td>
<td>74</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>72</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>70</td>
</tr>
<tr>
<td>Brassó</td>
<td>68</td>
</tr>
<tr>
<td>Máramarosziget</td>
<td>62</td>
</tr>
<tr>
<td>Szolnok</td>
<td>60</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyszeben</td>
<td>59</td>
</tr>
<tr>
<td>Marosvásárhely</td>
<td>58</td>
</tr>
<tr>
<td>Pancsova</td>
<td>55</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassa</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyíregyháza</td>
<td>50</td>
</tr>
<tr>
<td>Komárom</td>
<td>45</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Évszázadokon át – a gyalogosokon és a lovasokon kívül – a fogatolt járművek vettek részt a városi közlekedésben (33-34. melléklet). A mai taxik elődei a bérkocsik (35. melléklet) voltak, amelyek az omnibuszoknál magasabb viteldíjért szállították az utasokat. Egyes városainkban a bérkocsisoknak egyenruhát kellett viselniük, pl. Szegeden 1911. január 1-
jétől.\textsuperscript{529} A dualizmus korában a bérkocsik több fajtája állt az utazni vágyók rendelkezésére. Emberi erővel vontatott, együlbéses, könnyű, kétkerekű bérkocsik a pöstyényi képeslapokról gyakran köszönnek vissza.\textsuperscript{530} Közhasználatú személyszállításra a szerény kivitelezésű egyfogatú, kétkerekű taligát is használták az alacsonyabb urbanizációs fejlettségi szintű településeken.\textsuperscript{531} A konflis egy-, a fiáker kétfogatú, négykerekű, zárt, vagy nyitott bérkocsi volt. A konflis szavunk a comfortable angol, kényelmes jelentésű, melléknévbelől alakult ki. A fiáker elnevezés Párizsból származik, a francia fővárosban a XVII. században a Saint Fiacre szálloda közelében volt egy bérkossziállomás, ahol ilyen kétfogatú járműveket lehetett igénybe venni.\textsuperscript{532} A kocsi elnevezés a Komárom-Esztergom megyei Kocs község nevéből származik, ahol Mátyás király (1458-1490) uralkodása idején a korábbi parasztszekeket hátal könnyű, magas kassal és az elsőnél nagyobb hátsó kerékkel továbbfejlesztették. Számos ország átvette e tökéletesített járművet és annak elnevezését (német Kutsche, angol coach, olasz cocchio, spanyol koche, francia coche stb.).\textsuperscript{533} A magánfogatok a tulajdonosok tehetőségtől függően voltak diszcesek, sok pompás hintó ismert a korból (16. melléklet). A társadalmi presztízs egyik kifejezője volt akkoriban a hintók diszkitettisége és a befogott lovak száma. Magyarországon a legjelentősebb a Kölber testvérek, valamint Bogdán József, Glattfelder Jakab és Misura Mihály kocsiigára voltak. Teherszállításra kordék (kétkerekű taliga), vagy szekerek szolgáltak. E tehszállító fogatolt járművek elé lovakat, szamarakat, ösvéreket vagy öröket főtak be.\textsuperscript{534} Batthyány Lajos gróf – a tragikus sorsú első magyar felelős miniszterelnök unokája – fogatolt járműveit 1897-től már elektromos lámpával világították ki a sötétben. Az ikervári uradalomban a lovas kocsik, hintók megvilágítására akkululátorokat helyeztek el a járműveken a kocsisok ülése alatt. Még az indulás előtt a kocsisoknak kellett gondoskodniuk az akkululátorok feltöltéséről. A kocsiszínben volt az akkululátor-töltő, amely a villamos áramot az ikervári vízi erőműtől kapta. A villanylámpát a kocsirúd elejére rögzítették, „s nagyszerű világossággal árasztják el az utat a kocsi előtt” – volt a korabeli vélemény.\textsuperscript{535} Télen a városok utcáin megjelentek a szánok. A Zalai Közlöny újságírója 1878-ban ezért a következőt vetette fel: „Jó volna, ha intezi kednének a véget, hogy a szánfogatok

\textsuperscript{529} A szegedi bérkocsisok egyenruhája. = Városok Lapja, 1910. dec. 3. 49. sz. 519. p.
\textsuperscript{531} KALOCSAI – MOLNÁR, 2001. 34. p.
\textsuperscript{535} DALMADY, 1900. 120. p.
csengettyű nélkül ne járjanak".\textsuperscript{536} A közlekedés modernizációja során lassan és fokozatosan kezdtek a fogatolt járművek a géperejű közlekedési eszközökkel szemben visszaszorulni.

8. táblázat. \textit{A kerékpárok száma Magyarország városaiban 1908-ban}\textsuperscript{537}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Kerékpár (db)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Budapest</td>
<td>5644</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>1560</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>926</td>
</tr>
<tr>
<td>Győr</td>
<td>912</td>
</tr>
<tr>
<td>Hódmezővásárhely</td>
<td>801</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>555</td>
</tr>
<tr>
<td>Arad</td>
<td>490</td>
</tr>
<tr>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>473</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>416</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagykőrösis</td>
<td>400</td>
</tr>
<tr>
<td>Makó</td>
<td>350</td>
</tr>
<tr>
<td>Brassó</td>
<td>350</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassa</td>
<td>339</td>
</tr>
<tr>
<td>Újpest</td>
<td>318</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolozsvár</td>
<td>316</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyszeben</td>
<td>300</td>
</tr>
<tr>
<td>Gyula</td>
<td>279</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>252</td>
</tr>
<tr>
<td>Beszterce</td>
<td>251</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>247</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1860 körül egymástól függetlenül két francia, Pierre Michaux és Pierre Lallement, alkotta meg a pedálos kerékpárt. Már együtt vágtak bele a biciklik gyártásába, amelyeket fékkel is elláttak, s a vázat fa helyett vasból kezdték készíteni. A jármű gyorsaságának növelése érdekében, az évek folyamán, az első kerék átmérőjét fokozatosan megnagyobbították (17., 62. melléklet). Ezáltal a velocipédeken való közlekedés egyre veszélyesebbé vált, új megoldásokat kellett keresni. 1887 körül az angol Henry John Lawson megalkotta a kerékpár ma is használatos szerkezetét: trapézváz, két egyforma nagyságú kerék

\textsuperscript{536} Jó volna. = Zalai Közlöny, 1878. jan. 10. 3. sz. 5. p.
\textsuperscript{537} THIRRING, 1912. 357-359. p.
közé helyezett pedállal összekapcsolt fogaskerék, láncmeghajtású hátsó kerék. 1888-ban az ír John Boyd Dunlop a korábbi tömörgumi helyett felfújható gumiabroncsot szerelt a kerékpárra.

9. táblázat. **Az autók száma Magyarország városaiban**
**1908-ban**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Autó (db)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Budapest</td>
<td>374</td>
</tr>
<tr>
<td>Brassó</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagykikinda</td>
<td>8</td>
</tr>
<tr>
<td>Győr</td>
<td>7</td>
</tr>
<tr>
<td>Kaposvár</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassa</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Újpest</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Komárom</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Lugos</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagybecskerek</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Beregszász</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Esztergom</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Makó</td>
<td>2</td>
</tr>
</tbody>
</table>

„És a bicikli-járvány terjed, egyre terjed és híveket hódít magának…” – írta a Somogy című napilap 1896 augusztusában. A vasparipa gyorsan és széles társadalmi körben terjedt el Magyarországon is, de elsősorban a férfiak között. Kezdetben ugyanis a korabeli közvélemény nőietlennek tartotta a vasparipa megélését. Zalaegerszeg város tanácsa 1887

539 THIRRING, 1912. 357-359. p.


1899-ben először lépték át a bűvös 100 km/h sebességhatárt. Az autók a rossz minőségű utak, a közlekedés szabályozatlansága, a kézletlen sofőrök miatt kezdetben sok galibát okoztak. Magyarországon az első automobil 1895-ben Budapest utcáin jelent meg. Hazánkban 1901-ben itt szabályozták először az autóközlekedést, a sebességet 15 km/h-ban maximálták, s a gépkocsik vezetését jogosítványhoz kötötték. 1900-ban megalakult a Magyar Automobil Club. Kezdetét vette a hazai autógyártás is. 1908-ban Magyarország városaiban kereken 500 automobil tartottak nyilván. 1913-tól Budapesten már taxik is közlekedtek.

A magyarországi városi közlekedés modernizációjának folyamata egymás mellett, párhuzamosan 3 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 gyalogosközlekedés rovására kezdetét vette a járműforgalom előretörése. 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 eszközöket.

5.1. A városi közlekedés modernizációjában Sopronban, Szombathelyen és Szatmár városinak

„A Város közlekedési eszközeinek fejlődése még nem régi keletű. “


550 Csapadékmentes időjárás esetén sem volt valami kedvező a
helyzet: „Sopron városának egyik méltó bűszkesége az Erzsébet-utca, melyből száraz időben csakúgy özönlik a por a városba.”

Szombathelyen az is előfordult, hogy a nagy sár miatt a város Fő terén elakadt az omnibusz, s nem tudta kivinni az utasokat a pályaudvarra. A közlekedéssel kapcsolatos problémákra, teendőkre gyakran felhívták a figyelmet a helyi lapok is: „A Szombathely és Szt-Márton közti nagyobb Gyöngyös hidja oly irtóztató veszélyes állapotban van, hogy azon a közlekedés rögtön beszüntetendő és a szükséges javítások műhatatlanul eszközlenők volnának. Miután a katastrofa kérdése már talán csak a pillanat kérése, – az amúgy túlzottan megadóztatott közlekedő közönség érdekében felhívjuk az államépítészi hivatalát, hogy e részen a kellő intézkedéseket megtegye.”

Közel két év múlva tudósított a helyi sajító arról, hogy új vasúthíd tartására. A későbbiekben majd látható lesz, hogy a városat csak gyakran foglalkoztak a problémával. Az idézetek jól tükrözik az állapotokat, amiket a kor és a helyi polgárok igényeinek megfelelően fel kellett számolni. Szükségességé vált az előrelépés a közlekedési infrastruktúra terén. Ez kezdetben csak eseti és nem terv szerű megoldásokat jelentett, utóbbira majd csak a XIX. század végén láthatunk példát a szóban forgó nyugat-magyarországi városokban.

Sopronban útburkolásra gránitkockakövet, kavicsot és zúzottkövet, járdaburkolásra homokkővet, kavicsot és betont, szegélyként kockakövet vagy betont használtak. 1885-ben kikövezték a Déli pályaudvarhoz vezető Indóház, ma Kossuth Lajos utcát. Az 1900-as évek elején a járdák és az utak kátrányozásával is kísérleteztek. Kátrányozták például a Kossuth Lajos utca és a Déli pályaudvarhoz vezető út járdáit, a Deák tér, a Templom utca, Kolostor utca stb. úttestét.

Az utak építésénél már gőzúthengert is használtak. A mérnöki hivatal 1885-ben a Ganz gyártól gőzúthengert és útfelszakító gépet is vásárolt. Az utcaburkolás elve a következő volt: a belváros aszfalt, a nagy forgalmú utak kockakő, a többi út makadám.
burkolatot kapjon.\textsuperscript{560} Sopronban még az 1890-es évek elején meghatározták a város úthálózatát, az utakat felmérték és törzskönyvezték is.\textsuperscript{561}

Szombathelyen 1872-ben döntött a képviselő-testület arról, hogy a város szervezésében el kell kezdeni a járdaburkolást. 1873–1874-ben a szüken vett belvárosban (Fő tér, Széchenyi István utca, Kossuth Lajos utca, Szily János utca, Kőszegi utca és a megyeháza előtt) került sor járdakövezésre. Az 1880-as évek végéig csak kockakő járdaburkolatokat létesítettek.\textsuperscript{562} 1890 után kezdtek a járdákat aszfalttal burkolni.\textsuperscript{563} A korszak kezdetén még csak makadám burkolattal látták el a nagyobb forgalmú utcákat és teretek, pl. 1882-ben a „legjobb minőségű sóá bazalt-Trachyt törtkő kavisont” szórtak le a városon átvezető törvényhatósági utakra, valamint a belváros utcáira (Széchenyi utca, Fő tér, Szent Márton utca).\textsuperscript{564} A képviselő-testület 1887-ben úgy határozott, hogy a város utcának kövezését meg kell kezdeni, elsőként a Széchenyi utcában.\textsuperscript{565} A városatyák 1892-ben belátták, hogy a város „sáros és poros utcái s terei a közforgalom tisztaság és a közegészségügy által támasztott fokozott igényeit ki nem elégtik, de a helyzeten eddig elé nem segíthetett. Mert a városnak felette csekély a vagyon, …”. Felismerték az 1890. évi I. törvényből adódó lehetőségeket, vagyis az utcák, terek kiépítésének és azok fenntartásának költségeit kövezetvámból fedezzék. Ezért elhatároztak, hogy ez úgyben a kereskedelmi minisztériumhoz és a vármegyehez fordulnak.\textsuperscript{566} Bodányi Ödön, a város főmérnöke, 1910-ben megjelent műve szerint: 1898-ban Szombathelynek még csak egyetlen egy utcája, a Széchenyi István volt kövezett. Az utcákban széttértett kavicsot lovakkal vontatott úthengerrel tömörítették. A járdák 1891-ben létesültek. Éhen Gyula polgármester indította meg a nagy horderejtű utcarendezési, út- és járdaburkolási programot.\textsuperscript{567} 1896-ban a képviselő-testület kimondta, hogy „Szombathely város fejlődése és lakosságának rohamos szaporodása s egyúttal ipari és kereskedelmi főegtulának fellendülése folytán ... a közlekedés érdekeinek előmozdítása és modern színvonalra emelése s az ütesteknek egyöntetű kezelése is a hatóság egyik

\textsuperscript{560} Városi közgyűlés. = Sopron, 1893. júl. 20. 85. sz. 3. p.
\textsuperscript{561} Finck János kir. tanácsos Sopron sz. kir. város polgármesterének 1893-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, 1894. 17. p.
\textsuperscript{563} Az úri-utcai aszfaltjárda. = Vasvármegye, 1891. jan. 4. 1. sz. 5. p.; Járdaínk állapota. = Vasvármegye, 1891. febr. 22. 8. sz. 3. p.
\textsuperscript{565} Az úri-utcai aszfaltjárda. = Vasvármegye, 1891. jan. 4. 1. sz. 5. p.; Járdaínk állapota. = Vasvármegye, 1891. febr. 22. 8. sz. 3. p.
\textsuperscript{567} Az úri-utcai aszfaltjárda. = Vasvármegye, 1891. jan. 4. 1. sz. 5. p.; Járdaínk állapota. = Vasvármegye, 1891. febr. 22. 8. sz. 3. p.
legeminensebb gondoskodásának tárgyát és föladatát képezi". E sorokban az előző fejezetben ismertetett éheni program ismerhető fel, pl. a város útjainak egységes kezelésébe vétele. 1898-ban döntött a képviselő-testület a város összes utcájának és terének szilárd burkolattal való ellátásáról.

Az előmunkálatok részeként elkészítették a város szintézését és a közúthálózat előzetes felmérését. Az útépítési munkálatok megkezdése előtt az építő bizottság meghatároolta az egyes utcák forgalmától és elhelyezkedésétől függően az útburkolatok minőségét, a kocsisák szélességét, az utcák keresztmetszetét. Az újonnan nyitandó utcák szélességét 14-24 m-ben, a kocsisaktatott pedig járászegélytől járászegélyig 6-10 m-ben határozták meg. A kétoldalt fennmaradó területeket csak egy-két utcában tervezték teljes szélességükben gyalogjárdáként burkolni. A többi utcában csak 2-2,5 m széles járda-at szándékoztak építeni. Az úszegélyek és a járdák közötti területeket fák ültetésére, utcái lámpák, valamint a villanyvezetékek tartószlopainak elhelyezésére szabadon kívánták hagyni. A várost átszelő patakok fölött pedig 3 híd építését tartották szükségesnek.


átfogló, a Kisfaludy Sándor utcában pedig egy keskenyebb, új vasbetonhid a Gyöngyös-patak fölött.\footnote{1912-13-ban a Szelestei utcában a Gyöngyös-patak felett épült új betonhid.} A városban történő közlekedés szempontjából még két jelentős beruházást kell megemlíteni. A vasút egyre nagyobb forgalmat bonyolított le, gyakran elzárt a város vasúton túli területeit. Ezért a személy- és a teherpályaudvar között, a Szent Márton utcá végén 1899 júniusában egy vasúti aluljáró adták át, amely a Győr és Sárvár felől, illetve felé irányuló közúti forgalmat is bonyolította.\footnote{Az aluljárót 4 méter belmagassággal építették. A hozzávezető két út 346 m hosszú és 10 m széles volt, amelyből 6 m a járműforgalmat, oldalankét pedig 2-2 m járdaként a gyalogosokat szolgálta. A vasúti hid ekkor még az út közepén is rendelkezett egy alátámasztással. Az út burkolására saját bazaltot használtak. Az aluljáró közvilágítását 1900. február 1-jétől gázlámpákkal oldották meg. Gránitkocka kövezetése 1901-ben készült el.} A korszakban nem volt jellemző, hogy a vidéki városokban a vasúti átjáróknál a közúti közlekedés megkönnyítésére és biztonságossá tételére aluljárót építettek volna. A személypályaudvartól északra, a mai Vasút utca végén egy gyalogos vasúti felüljárót építettek 1900-ban.\footnote{E két beruházás révén a Magyar Kir. Államvasutak Műhelyei, a Dr. Hermann S. Szövägyára, a Magyar Motor- és Gépgyár Zanáti úti gyáregysége, a teherpályaudvar, valamint a vasúton túl kiépülő munkástelep, későbbi nevén Éhen-telep is könnyebben elérhetővé vált.} Szombathelyen 1899-ig városi kezelésében 27 016 m hosszú közúthálózat volt. A közúti vámzsedési jog elnyerése következése és az egységes fenntartás érdekében a település még átvett 3393 m állami, 3990 m törvényhatósági, összesen 7383 m utat. A város által fenntartott közúthálózat hossza így 34 399 m-re emelkedett.\footnote{Finck János Sopron szab. kir. város polgármesterének 1888-dik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, 1886. 12. p. 95-96. p.}


hossza 48 340 m volt.\textsuperscript{582} Az útvám szedését kezdetben bérloknak adta ki a város (pl. 1881. október 1. és 1882. szeptember 30. között Weisz Adolf és Salamon testvéreknek). A befolyt összeget az utak fenntartására, kavicsozására és kikövezésére, valamint tisztántartására fordították.\textsuperscript{583} A vizsgált korszakban mindvégig megmaradt e fontos városi bevétel.\textsuperscript{584} Nem volt népszerű dolog a korban, hogy a jól kipített utak használatáért út-, vagy közevetváмот kellett fizetni. Sopronban 1885. június 1-jétől vámolták meg a Déli pályaudvarhoz vezető Indóház, ma Kosuth Lajos úton közlekedő járműveket.\textsuperscript{585} 1907-ben a képviselő-testület úgy döntött, hogy az automobilok után 50 fillér közevetvám és 50 fillér útvám, továbbá a motorkerékpárok után 20 fillér útvám fizetendő.\textsuperscript{586} 1909-ben például az autóknak 50, motorkerékpároknak és a kerékpároknak 25 fillér volt a közevetvámja.\textsuperscript{587} Szombathelyen az utak burkolásának, fenntartásának, műtárgyak létesítésének és átépítésének költségeit részben a vasútállomáson fel-, illetve leadott gyors- és teheráruk után a város részére beszedett közevetvám-díjakból fedezték.\textsuperscript{588} Az utak karbantartását mindkét nyugat-magyarországi városban útkaparók végezték. A nagyobb ellenőrzés és a jobb útminőség elérése érdekében 1877-ben a soproni képviselő-testület útmesteri állás létesítéséről döntött. Ugyanakkor utasítást is kidolgoztak mind az útmesterek és mind az útkaparók számára.\textsuperscript{589} A vasi vármegyeszékhelyen is hasonló utasítással szabályozták az utak karbantartásával foglalkozó tevékenységét.\textsuperscript{590} 1885-ben a szombathelyi képviselő-testület „a város területén rossz karban létező közlekedési utak.javítása czéljából városi igás és kézi közmunkát“-t szavazott meg, amit pénzzel meg is lehetett
váltani.\footnote{VaML, SzV Közgy. jkv. 98/1885. sz.; VaML, SzV Polg. ir. II. 291/1885. sz.} A városban útmesteri iskolát létesítettek, fenntartásához a soproni képviselő-testület is hozzájárulást szavazott meg 1903-ban.\footnote{Gebhardt József Sopron sz. kir. város polgármesterének 1903. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, 1904. 17. p.}

10. táblázat. Az útburkolatok adatai 1908-ban\footnote{A táblázat a vizsgált városokon kívül még néhány nyugat-magyarországi, illetve dunántúli város adatait is tartalmazza az összehasonlíthatóság érdekében. THIRRING, 1912. 9-11., 414. p.}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>A város belterülete (kat. hold)</th>
<th>Burkolott utcák</th>
<th>Burkolat ártéke (korona)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Győr</td>
<td>—</td>
<td>101</td>
<td>159 940</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagykanizsa</td>
<td>1212</td>
<td>23</td>
<td>92 000</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>944</td>
<td>140</td>
<td>186 200</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>1320</td>
<td>124</td>
<td>744 472</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>522</td>
<td>103</td>
<td>193 587</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti</td>
<td>679</td>
<td>68</td>
<td>206 010</td>
</tr>
<tr>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>1197</td>
<td>102</td>
<td>202 835</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>422</td>
<td>75</td>
<td>201 705</td>
</tr>
</tbody>
</table>


Gyorsan teret hódított e településeken a kerékpár. Szombathelyen rövid időn belül 3 kerékpáros egyesület alakult,\(^{598}\) s itt adták ki 1893-tól a havonta később Meghívó „Magyar Kerékpáros” szaklapot.\(^{599}\) A helyi sajtó 1875. június 3-án tudósított először „velocipedeverse ny”-ről.\(^{600}\) 1894. október 14-én ünnepélyes keretek között kerékpár-versenypályát avattak a Városligetben.\(^{601}\) A korszakban számos nemzetközi, országos és helyi kerékpár-verse nyt rendeztek a településen.\(^{602}\) 1908-ban Magyarországon – Thirring adatai szerint – Budapest után a vasi vármegyészékhelyen volt a legtöbb kerékpár, szám szerint: 1560 db. Sopronban kevesebb mint harmada, csupán 416.\(^{603}\) A szombathelyi városát még ez évben el is rendelték számmal való ellátásukat. A kerékpár-tulajdonosok a rendségen 2 korona 20 fillér ellenében válthattak „kerékpárszámokat”.\(^{604}\) A lopások és a kerékpárokkal okozott balesetek visszasorítása volt a cél, ugyanis gyakran előfordult, hogy a balesetet okozó cserbe hagyta áldozatát és gyorsan elkerekezett. A tettesek megállapítása így könnyebbé vált.\(^{605}\) Szombathely az ország egyik vasparipa-központjává vált a korszakban. Sopronban is három kerékpáros civil szerveződés működött.\(^{606}\) Az 1892. év ről a sajtó a következőépp tudósított: „... szombaton, 16-án volt a kaszinó nagytermében a bicyklisták bálja, a mely – ez idő szerint – a bálí évd egyetlen elite ... részt vett rajta a város, a várme vezetés, arisztokráciája.”\(^{607}\) A soproni Thirring Nándor nemcsak a kerékpárok árusításával, javításával foglalkozott, hanem – egy korabeli sajtóhír szerint – a „kerékpározás alapos elsajátítására saját kerékpár-iskolájában könnyen felfogható módszer szerint tanfolyamot nyitott) hölgyek és urak számára ... kerékpár-iskolája magyar– utcza 19. szám alatt” volt (18. melléklet).\(^{608}\)

\(^{600}\) Múlt vasárnap. = Vasmegyei Lapok, 1875. jún. 3. 44. sz. 2. p.
\(^{602}\) A témáról bővebben: RÉVESZ 351-358. p.
\(^{603}\) THIRRING, 1912. 357-358. p.
\(^{606}\) A bicyclista bál. = Sopron, 1892. jan. 10. 4. sz. mell. 1. p.
\(^{608}\) Thirring Nándor. = Sopron, 1897. febr. 28. 48. sz. 6. p.
A XIX. és a XX. század fordulójától jelentek meg e helységek utcáin a géperejű közlekedési eszközök: villamosok, autók, motorkerékpárok, tehergépkocsik. A modernizáció révén a fogatolt járműveket, ha lassan is, de kezdték felváltani a géperejű közlekedési eszközök. Az első autó Szombathelyen 1900. augusztus 7-én közlekedett. A Soproni Napló 1902. október 9-én tudósított arról, hogy „Világkörüli hódító útjában bepöfögött a gépkocsi Sopronba is.” A településen 1905 januárjában nem tartottak nyilván egyetlen egy autótulajdonost sem. 1908-ban Magyarország városaiban kereken 500 automobil tartottak számon, Sopronban és Szombathelyen 3-3-at. Ekkor még a többi hazai jelentősebb vidéki városban is hasonló volt a helyzet. A motorkerékpárok száma valamivel több volt, a vasi vármegyeszékhelyen 10, a szomszédoson pedig 21 db – a vidéki városok között a legtöbb.

Egy 1901-es sajtóhír szerint automobilt is gyártottak Szombathelyen: „a Mayer-féle gépgyárban az ez idő szerint készülőben lévő első automobil több is fogja követni”. 1913-ban gróf Széchenyi Rezső földbirtokos „Dunántúli Automobil Garage” névvel új vállalkozásba kezdett Vas vármegeye székhelyén, a Széll Kálmán utca 37. szám alatt. Automobilok és felszerelési cikkek árusításával, használt autók vételével és eladásával, „soffortanfolyam”-ok tartásával, gépjárművek javításával stb. foglalkozott a vállalkozás. A közúti közlekedés motorizációjának előrehaladását bizonyítja számos sajtóhirdetés is, pl. az 1917 január elején a Vasmegyei Naplóban megjelent is, mely szerint: „Elvállalunk 10 tonnás hordképességű teherautóinkkal mindennemű fuvarozásokat.” Az automobilok nem sokkal a városi közlekedésben való megjelenésük után gyakran témát adtak a helyi élelapoknak is.

A korszak kezdetén a vizsgált nyugat-dunántúli helységekben még kevésbé volt szabályozott a városi közlekedés. A járművek a „Balra tarts, jobbra előzz!” elv alapján közlekedtek. E forgalmi rendet írta elő Sopron város 1884-ben hozott „Szabályzat. A kocsikkal és szekerekkel a városban való közlekedés tárgyában” rendelete is. Az előző fejezetből már kiderült, hogy törvényi szinten az 1890. évi I. törvénycikk fogalmazta meg először ezen közlekedési rendet és országosan csak a kerékpáros- (1897) és az automobil-

---

610 Az atyafi meg az automobil. = Soproni Napló, 1902. okt. 9. 81. sz. 5. p.
613 Automobilok Szombathelyen. = Sopron, 1901. ápr. 23. 93. sz. 3. p.
közlekedés (1910) volt szabályozott. Mindkét városban még a XIX. században megjelentek helyi kezdeményezésekre az első közlekedési jelzőtáblák, amelyek a sebes hajtást tiltották („Lépésben hajts!”). Mindkét nyugat-magyarországi településen szabályrendeletek sokaságalva szabályozták a városi közlekedést. A teljesség igénye nélkül nélhányat kiemelve. Előírták pl. a járművek sötétben való kivilágítását, az utcasharukon lépéssel való közlekedésüket, tiltották a befogott kocsik felügyelet nélkül hagyságát. Az 1890. évi I. törvény 153. §-a alapján útrendészeti szabályrendeletet is alkotott a város. Az 1896-ban a városi tanács tervbe vette a kerékpárosok megadóztatását. Még ebben az évben „A kerékpárral, velocipeddel, vagy a rajta ülő egyén által mozgatott bármely géppel való közlekedés tárgyában” elfogadott szabályrendelet ezt is vezette. Ugyanis a városban való kerékpározás előfeltétele az I forintért váltott éves arcképes menetengedély volt a 16 éven felül előzzen. A fiatalabbak kerékpározása szülői engedélyhez és az esetleges károkozás megtérítéséhez volt kötve. Több utcában (pl. az Elő és a Hátsó kapuknál) megtiltották reggel 7 és este 9 óra között a közlekedésüket. A város beépített területén csak „mérsékelt gyorsasággal” szabadabbot kerékpározni, a járdákon tilos volt. 1898-ban kitiltották a kerékpárosokat az Ikva hidról és a várostorny alól, valamint több belvárosi utcából 7 és 21 óra között. 1896-tól nem hajthattak be a teherkocsik a makadám burkolatú belvárosi utcákba, tiltó táblákat helyeztek ki az érintett utcák sarkaira. 1896-ban több közlekedéssel kapcsolatos soproni szabályrendeletet (kocsizásról, lovaglásról,}

---

622 Városi ügyek. = Sopron, 1884. okt. 4. 80. sz. 2. p.
624 A városi tanács. = Soproni Újság, 1896. jan. 5. 45. sz.
kerékpározásról) hagyott jóvá a belügyminiszter.628 Ez évtől az egyik szabályrendelet előírta, hogy a város területén közlekedő járművek jobb oldalán a tulajdonos nevét és címét egy körülbelül 20x30 cm-es táblán fel kell tüntetni.629

A szombathelyi rendőrkapitány 1896-ban sajtó útján felhívást tett közzé, amelyben a városban sebes hajtási elkövető fogatok és kerékpárosok megbüntetésének mértékét közölte elrettentésül. E közlekedési kihágás miatt, akár 3 napig terjedő elzárás, vagy 200 forintot is elérhető összeg lehetett a büntetés.630 A személyforgalom megkönnyítése érdekében a város 1897-ben szabályozta a „terhes kocsik” közlekedését a vasút felé s azokat a belvárost övező utcákba terelte át: egyrészt az Öperint, Kiskar, Mátyás király, Légszeszgyár, Aréna, Szent Márton, Vasút utca útvonalra, másrészt a Hollán Ernő, Szily János, Petőfi Sándor, Szelesteý László, Vasút és a Semmelweis utcákba.631 Az útburkolási munkálatok előrehaladásával Szombathely város szabályrendeletet alkotott „a kizárólag terhes szállító járművek keréktalp szélességének megállapítása”-ról. E szabályrendelettel az új aszfált és makadám burkolatokat kivánták kimélni és megőrni. A terheléstől függően a kerekek talpszélességét 6,5 és 12 cm között állították meg, 3 hónap átállási haladékot biztosítottak.632

1902-ben Vas vármegye közgyűlése szabályrendeletet alkotott „a vármege területén közlekedő járműveknek a tulajdonos nevével leendő ellátása” tárgyában. Az 1903-ban éltbe léptetett szabályozás csak a teherszállító és a fuvarozó járművekre vonatkozott. Eszerint Szombathelyen is fel kellett tüntetni a szóban forgó járművek jobb oldalán, magyar nyelven a tulajdonos nevét és pontos címét.633 Vas vármege törvényhatósági bizottsága – az 1910. évi belügyminiszteri rendeletet megelőzően – 1906-ban már elfogadott, egy az automobilok és a motorkerékpárok közlekedését tárgyaló szabályrendeletet, amely előírta a gépjárművek rendszámmal való ellátását. „V” betűvel kezdődtek a Vas vármegei gépjárművek rendszámai, az 1-100-ig terjedő számokat a szombathelyiek kapták. A szabályrendelet részletesen meghatározza gépjárművek forgalomba helyezésének és vezetésének feltételeit. „Automobil vezetői jogosítvány”-t csak olyan 18 évé felüli egyén kapható, aki egy szakbizottság előtt vizsgát tett. A gépjárművek menetsebességét a városokban 15 km/h-ban

631 Mely utcákon át közlekedhetnek a terhes kocsik? = Szombathelyi Újság, 1897. jan. 10. 2. sz. 7. p.; VaML, SzV Polg. ir. I. 2905/1900. sz.
632 VaML, SzV Közgy. jkv. 37/1900., 7/1901. sz.; VaML, Vas vármege szabályrendeleteinek leváltári gyújtéménye. Szombathely város, 1884-1924. (továbbiakban: SzV Szabrend, gyűjt.).
maximálta.\textsuperscript{634} Az 1910-es években a belügyminiszter rendeletére forgalombiztonsági szempontból már többször átvizsgálták az automobilokat, pl. Szombathelyen 1912. április 21-22-én, Sopronban 25-26-án.\textsuperscript{635}

Mindkét városi rendőrség igyekezett betartatni az országos és a helyi közlekedési szabályokat. Az ellene vétőket a rendőrök megbüntették. Sopronban a városi rendőrkapitányi hivatal 1881-ben „sebes kocsizás” miatt 18, a „közlekedés háborítása”-ért pedig 38 esetben járt el.\textsuperscript{636} 1890-ben előbbi adat 30, utóbbi 34 volt.\textsuperscript{637} A helyi sajtó is az 1870-es évektől rendszeresen közölte a közlekedés szabályai ellen vétők számát és pénzbírsággal vagy szabadságveszéstől való büntetésüket.\textsuperscript{638} A közlekedés szabályai ellen vétőkre az újságok is kitérték: „Tegnap is a templom-utcában alkonyat táján oly eszeveszett sebességgel hajtott egyik fiákeres” – írta a Soproni Hírlap a millennium évében.\textsuperscript{639} Szombathelyen a városi rendőrkapitány pl. utasításba adta ki az utcán szolgálatot teljesítő rendőröknak a „terhes kocsik” belvárosból való kitiltásának betartatását, valamint a sebes hajtás és a lovgáll megakadályozását, illetve e téren a szabálytalankodók feljelentését.\textsuperscript{640} A rendőrkapitány arra is utasította a rendőröket, hogy a város területén a „rugó nélküli szekerek” ügetését megakadályozzák, csak lépésben való haladást engedélyezzenek a számukra.\textsuperscript{641}

Szatmárnémetiben az utcákat 1886-ig „teknő rendszere” kövezési móddal burkolták és gömbölyű patakköveket használtak. Ezt követően már domború lett az utak keresztszelvénye. Útburkolásra elsősorban „trachitefejkövet”, keramittéglát (pl. a Deák téren) és aszaltot (pl. a vasútállomáshoz vezető Attila utcában) használtak. A járdákat lapos terméskővel, betonnal vagy aszfalttal burkolták. Az 1900-as évek elejére „Szatmár–Németi azok közé a városok közé emelkedett, melyek a gyalogosközlekedés tekintetében mintául szolgálhatnak”, – írta a Borovszky-féle monográfia.\textsuperscript{642} Szatmárnémeti 1863-tól rendelkezett kövezetvámválaszadás jogával, de út- és hidvámot is kellett fizetni a városban. A településről kifejezetten utakat 6 vámorsompom zárta le. A vámzsedést 1885-ig bérbe adták, utána

\textsuperscript{636} DRUCKER, 1881. 16. p.
\textsuperscript{637} Finck János kir. tanácsos Sopron szab. kir. város polgármesterének 1890-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. = Sopron, 1891. 98. p.
\textsuperscript{640} Válás után. = Szombathelyi Újság, 1897. jan. 10. 2. sz. 8. p.
\textsuperscript{641} VaML, SzV Polg. ír. I. 3399/1899. sz.
a város kezelésébe került.¹⁰⁰ 1907-ben 35 km-t tett ki a város belterületén a vámos utak hossza.¹⁰¹ A vámokból befolyt összeget az utak karbantartására és építésre, valamint a vámházak fenntartására fordították.¹⁰² A Szamos felett 1889-ben, a korábbi fahíd helyett, egy új háromívű – nyilásonként 40 m hosszú – vashidat építettek. A későbbiekben ezt a hitad használták a városi villamosvasút járművei is a két pályaudvar közötti útjukon.¹⁰³ Az utak karbantartását a Szamos-parti városban is útkaparók végezték egy útbiztos irányítása és felügyelete alatt.¹⁰⁴ Lépések történtek a városi közlekedés szabályozására is. A közutakról szóló 1890. évi I. törvénycikk előírása szerint a baloldali forgalmi rendnek megfelelően jelzőtáblákat helyeztek el a forgalmasabb utcák sarkain.¹⁰⁵ A képviselő-testület e városban is számos, a közlekedést érintő szabályrendelet alkotott. 1884-ben például az ütkönnyvét kapcsolatos közmunkáról, illetve annak megváltásáiról.¹⁰⁶

Korszakunk kezdetén a Szamos-parti városban is a polgárok gyalog, lóháton vagy fogatolt járműveken közlekedtek. A városi közlekedésben a gyalogosokon kívül a fogatolt járművek játszották a legnagyobb szerepet. 1900-ban személyszállításra 5 egyfogatú és 22 kétfogatú lovas kocsit, teherszállításra pedig 213 lovas (12 egyfogatú, 174 kétfogatú) és 69 őrös szolgált a helységben.¹⁰⁷ A településen 1908-ban 4 autó tartottak nyilván, sajnos a kerékpárok és a motorkerékpárok mennyiségét nem hozza Thirring statisztikája.¹⁰⁸ Pedig a kerékpárok kedvelői két civil szervezetet is élte hívtak Szatmárnémetiben.¹⁰⁹ „A Város közlekedési eszközeinek fejlődése még nem régi keletű” – olvasható Szatmárnémeti 1908-ban megjelent monográfiájában.¹¹⁰ E helységben is a városi közlekedés fejlődése az 1890-es évektől volt intenzívebb.

A dualizmus korában mindhárom városban megindult a városi közlekedés modernizációja, e folyamat azonban az 1890-es években gyorsult fel, teljesedett ki igazán. A modernizáció megfigyelhető a közlekedés infrastruktúra kiépülése, a motorizáció kezdete és a városi közlekedés szabályozása terén is. A közlekedés fejlesztésére programokat (pl. az éheni), terveket dolgoztak ki, azokat igyekeztek megvalósítani. A városi közlekedés

¹⁰¹ BOROVSZKY, 1908. 47. p.
¹⁰² BOROVSZKY, 1908. 37., 45. p.
¹⁰⁴ BOROVSZKY, 1908. 44-45. p.
¹⁰⁶ BOROVSZKY, 1908. 40., 43-44. p.
¹⁰⁸ THIRRING, 1912. 357. p.
¹¹⁰ BOROVSZKY, 1908. 40. p.
modernizációja terén Szombathely és Sopron élenjáró települések voltak, hiszen az 1900-as évek elejére tervszerűen kiépült e városok modern közlekedési infrastruktúrája. A városi közlekedés modernizációjának e fejezetben vizsgált szegmensei terén – a rendelkezésre álló mutatók alapján – lényegében Szatmárénémetinek sem volt lemaradása a szóban forgó nyugat-magyarországi városokhoz képest.

5.2. A közhasználatú személyszállítás (bérkocsi, bérautó) a kiemelt városokban

„Szóval most már lesz bérautó Szombathelyen és ez a lépés a nagyvárosiasság felé…”


654 A közhasználatú személyszállítás része természetesen a tömegközlekedés is, de a téma jelentőségéből adódóan azzal külön fejezet foglalkozik.
657 VaML, SzV Polg. ir. III. 373/1887. sz.
658 VaML, SzV Polg. ir. III. 244/1896. sz.
659 THIRRING, 1912. 358. p.
660 A konflis. = Vasvármegye, 1911. aug. 19. 188. sz. 4. p.
indóház és a belváros között nappal 1 forintot, éjszaka 1 forint 50 krajcárt kellett fizetni a szolgáltatásért. 664 Az 1891. évi szabályrendelet szerint nappal 50 krajcárba, éjjel 1 forintba került a viteldíj a városközpontból a vasútállomásig, vagy a lovaszági laktanyáig, illetve vissza. 665 1897-ben döntött úgy a képviselő-testület, hogy az éjjeli és a nappali tarifát egységesíti, mindkét irányba 1 forint lett a menetdíj. 666 A konfliktus viteldíja a fiáknél valamivel olyanabb volt. 667 A villamosközlekedés 1897. évi megindulása jelentős konkurenciát teremtett a bérkcsciknak. 668


665 VaML, SzV Szabrend. gyűjt. 1884-1924.; VaML, SzV Közgy. jkv. 32/1891. sz.
666 VaML, SzV Közgy. jkv. 42/1897. sz.; SzV Polg. ir. I. 216/1898. sz.

(21. melléklet)675 Az 1911. évi bérkocsi-szabályrendelet kettőről hatra emelte fel a Szombathelyen engedélyezhető bérautók számát, előírta számukra a taxaméter használatát és megengedték, hogy egy a pályaudvar előtt tarthassa állomáshelyét. A tarifa meghatározásánál különbséget tettek a benzines és a villamos üzemű bérautók között, utóbbiak viteldíja volt a magasabb. 2 koronáért nappal a benzinesszel 1500 m-t, az elektromossal csak 1000 m-t lehetett utazni.676 

Sopronban a Várkerületen a Pannónia szálloda előtt és a pályaudvaroknál volt a bérkocsik állomáshelye.677 1899-ben a Pannónia és a Magyar királyhoz címzett vendéglők előtt a bérkocsisok számára betonból készült állóhely, amelynek tisztításáért a bérkocsi-tulajdonosoknak minden pár ló után évi 2 forintot kellett fizetniük.678 A bérkocsik az úgynevezett „vámos utakon” kedvezményben részesültek, például a belvárosból a Déli pályaudvarhoz oda- és visszaút esetén, csak egy ízenel kellet vámot fizetni.679 1888-ban a pályaudvarok és a belváros között nappal az egyfogatú bérkocsin 70 krajcárt, a kétfogatú 1 forintot kellett fizetni, éjjel 30 krajcárral volt több a tarifa mindkét esetben. A város határába irányuló fuvarok már 1 forint 50 krajcárral kerültek a fiákereken, a konflisokon pedig csak 1 forintba. Minden bérkocsiban ki kellett függeszteni az árzsabást.680 A soproni helyi sajtó a XIX. század végén a következő írta: „És fiakker aránylag sok van és elegáns” – a kétfogatú bérkocsi lehetett a jellemző a városban.681 A rajtuk való utazást sokan „urizálás”-nak tartották és még ha tehették is volna, inkább nem vették igénybe ezen „drága” közlekedési eszközt.682 A vonattal Sopronba érkező „utasoknak csak kisebb kontingense az, mely bérkocsit szokott használni” – volt a korabeli lapvélemény.683 1908-ban 15 vállalkozó összesen 40 bérkocsit (2 konflikt és 38 fiákert) üzemeltetett. Egy vállalkozás több bérkocsival is rendelkezett.684 Kezdetben a Soproni Napló kicsit irigykedve tudósított arról, hogy Szombathelyen már kiadta az első automobil bérkocsi engedélyt, s már a második kétvén

679 FINCK, 1885. 96. p.
683 Sártenger a vasútánál. = Soproni Napló, 1898. jún. 23. 50. sz. 5. p.
684 THIRRING, 1912. 357. p.
is benyújtották ez ügyben. Az újságcikk a továbbiakban hangsúlyozta, hogy e járművek is hozzátartoznak már a városi jelleghez.\footnote{Az automobil bérkocsik. = Soproni Napló, 1909. aug. 8. 179. sz. 4. p.} Az 1910-es évek elején Sopron utcáin is megjelent a bércsiklo.\footnote{Az autó gázol. = Soproni Napló, 1913. aug. 23. 133. sz. 3. p.}


6. Városi tömegközlekedés a dualizmus kori Magyarországon

6.1. A városi tömegközlekedés előfeltételei

"A modern városban gyors és olcsó közlekedésre van szükség."689


A közhasnálatú személyszállítási és a tömegközlekedési igényeket gyakran hangoztatták a korabeli hazai újságok is. Egy nagykanizsai lapvélemény a XIX–XX. század fordulójáról: „A modern városban gyors és olcsó közlekedésre van szükség. Üzleti emberek, hivatalnokok a városnak egymástól távol fekvő pontjaira sietnek. A modern város környékén vannak kiránduló helyek, hová a levegőre vágyó lakósság üdülni jár. Ahol ezek a szükségletek

megvannak, ott helyreáll az élénk személyi forgalom."\(^{690}\) A Városok Lapja is többször foglalkozott a városi tömegközlekedés ügyével, 1912 januárjában a következő írta:

"Eltekinvte néhány legnagyobb legfejlettebb városunktól, a többi egyáltalán nem rendelkezik még semmiféle modern helyi közlekedési eszközzel, – a 10,000-en felüli lakossal bíró 154 helységünk közül mindössze talán tíznek van közúti vasútja, – a többiben a város belseje és a pályaudvar (esetleg hajóállomás) között egész primitív módon a teherforgalmat parasztúvarosok, a személyforgalmat özönvízelőtt omnibuszok vagy bérkocsik közvetítik. ...

Ma azonban, mint ezt a lefolytatott népszámlálási statisztika is igazolja, legtöbb városunk eljutott már a fejlődés ama fokára, amelyen egy modern igényeknek megfelelő közúti vasút (tramway) közlekedés komoly megfontolás alá vehető."\(^{691}\) A fennálló viszonyok lesújtó érzékeltetése után az írás további részében a tömegközlekedés létesítésével kapcsolatos lehetőségeket, feladatokat részletezi, hiszen „Jelen fejezetéseinél célja e hiányzó rendszeres, helyi közlekedési eszközök megteremtésének propagálása városainkban."\(^{692}\)

A kor polgárai a következő városi tömegközlekedési eszközökre szállhattak – megjelenésük sorrendjében – hazánkban: omnibusz (magyarul társaskocsi), lóvasút, gőzvasút, villamos, autóbusz, trolibusz, benzinelektromos motorkocsi, valamint a két fővárosban, Zágrában és Budapesten még síkló, s az utóbbiban fogaskerekű és földalatti vasút is színesítette a választéket.

6.2. Vállalkozási formák, szabályozás, útvonalak

„az ily engedélyek nehéz kiadása és azzal járó súlyos kikötések"\(^{693}\)

A közlekedési vállalatok, vállalkozások általában részvénytársasági formában működtek. A nagy tökebefektetést igénylő közúti vasutak többnyire ily módon létesültek, de részvénytársaság volt az omnibusz-közlekedés fenntartója Budapesten, Esztergomban, Kolozsvárott, Pozsonyban, Versecen és Zomboron is.\(^{694}\) Önálló vállalkozók csak egy-egy omnibusz-, vagy autóbuszjáratot tartottak üzemben.\(^{695}\) A személyszállítás jogát a dualizmus

\(^{693}\) THIRRING, 1912. 362. p.

A tömegközlekedési eszközöknek a városi forgalomban való megjelenése szabályrendeletek (pl. omnibusz) és rendőrhatalmi rendeletek kiadását tette szükségessé. Biztosítani kellett e közhasználatú járművek szabad és biztonságos közlekedését.

Meglepő, hogy Borsod vármegye székhelyén villamos-szabályrendelet is alkottak („A Miskolc városi villamos vasútára vonatkozó szabályrendelet”). A villamosvasutak szabályozása minisztériumi hatáskör volt, másutt (pl. Sopronban) az ilyen helyi törekvést elutasították. A

---


**OFFENTHALER, 2003. 127. p.**


**SL, Sopron Város Polgármesteri Hivatalának iratai. Közigazgatási iratok (továbbiakban: SV PH ir.). XV. 14/1906. sz. Az általam vizsgált három városi közül egyben sem volt érvényben helyi villamosvasúti szabályrendelet.**
tömegközlekedés ügye is – helyi szinten – a városi mérnök és a mérnöki hivatal hatáskörébe tartozott.

6.3. Utazóközönség és illemtan

„Nem illik megtelt omnibusz- vagy tramway-kocsiba lépni.”

A tömegközlekedési eszközök a nyilvános városi élet új elemei voltak. Egy adott település lakosainak életmódjára és mentalitására is lehet következtetni abból, hogy mennyire használták e közhasználatú járműveket. Ugyanis a modern korban fokozatosan megváltozott a városi életforma, amelyhez hozzáartozott már a tömegközlekedés használata is. Hazánkban bizonyos társadalmi rétegek – pl. az arisztokrácia, a nagyolpárság – rangon alulnak tartották a tömegközlekedési eszközökön való utazást, de nem illett a tisztkarnak sem ilyen járművekre szállni. Másoknak – pl. a szegényebb rétegeknek (napszámosok, cselédek stb.) – viszont nem tellett omnibuszozásra, villamosozásra, legfeljebb csak alkalmanként. Annak ellenére, hogy a tömegközlekedési eszközök széles társadalmi rétegek számára voltak hozzáférhetők, leginkább a középosztály és a kispolgárság alkothatta legnagyobb részét az utazóközönséget. Ők voltak azok, akik a mindennapiakban leginkább igénybe vették e szolgáltatást, pl. munkába, színházba, templomba, pályaudvarra stb. menet. Sokak életmódja megváltozott a tömegközlekedés használatával, pl. kevesebb időt kellett a városban való közlekedésre fordítani, gyakrabban keresték fel a város zöldövezeteit stb. A korabeli városi és falusi életminőség közötti különbséget e szolgáltatás léte is erősítette.

A művelt ember e közhasználatú közlekedési eszközökön tartózkodóan, feltünetének sosem keltve utazott. El kellett sajátítani a tömegközlekedési eszközökön való utazás szabályait és illemtanát, ehhez segítséget adtak a korabeli illemkódexek, viselkedési tanácsadók. Ezek szerint a tömegközlekedési eszközökön már a dualizmus korában sem illett enni, pletykálni, hasonosodni, elterjeszteni, „társaskocsiban … másokat egészen figyelen kívül hagyva, egy helyet megrohanni, azt elfoglalni, nőt, gyermeket félrelőkni, idősb és kevésbé erős férfiakat előretolni.” Illetlenségnek számított „megtelt omnibusz- vagy tramway-kocsiba lépni” – tolatódónak tartották azt, aki ilyet elkövetett, a következő járatra


6.4. Városi tömegközlekedési szintek

```Az életet már megjártam.
Többnyire csak gyalog jártam,
Gyalog bizon' ... ```
Legfőleg ha omnibuszon.```

(Arany János)

meg az omnibusz. A következő évüvedekben fokozatosan megjelentek Magyarország legtöbb városának utcáin.\textsuperscript{714}

11. táblázat. \textbf{Magyarország néhány jelentősebb vidéki városának omnibusz-közlekedésére vonatkozó adatok}\textsuperscript{715}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Megjegyzés</th>
<th>Év/ Viteldíj</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td></td>
<td>1890 krajcár</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolozsvár</td>
<td>–</td>
<td>–</td>
</tr>
<tr>
<td>Máramarossziget</td>
<td>nappal</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Marosvásárhely</td>
<td>–</td>
<td>25</td>
</tr>
<tr>
<td>Miskolc</td>
<td>–</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>–</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Selmeighbánya</td>
<td>–</td>
<td>20</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>–</td>
<td>14</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>nappal</td>
<td>15</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>nappal</td>
<td>10</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>–</td>
<td>20</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A kétfogatú társaskocsik lehettek egy, vagy akár kétszintesek is, vidéken az előbbiek voltak jellemező, s nagyságukktól függően 6-24 személyesek (36. melléklet). Az omnibusz-közlekedés megindítása nagy beruházást nem igényelt. Kezdetben megállóhelyeket sem kellett létesíteni. Az utasok menetközben bárhol megállíthatták a menetrend szerint közlekedő járműveket, ha fel-, vagy leszállni kívántak. Kezdetben sokan szégyellték az omnibuszon


való utazást, társadalmi rangjukhoz méltatlannak tartották.\footnote{111} E járművek hosszú ideig meghatározó szerepet játszottak a helyi tömegközlekedés lebonyolításában. 1908-ban még közel 40 vidéki városi jogállású településen jártak omnibuszok.\footnote{117}

A városi tömegközlekedés fejlődésében a következő lépcsőfokot a közúti vasutak jelentik. Közúti vasutaknak a korban a települések belterületén, többnyire az útburkolta fektetett vágányokon közlekedő, helyi forgalmat lebonyolító vasutakat nevezték. A vontatás módja szerint lehettek ló-, gőz-, benzinelektromos-, vagy villamosvasutak.\footnote{118} A lóvasutaknak a gépi vontatású közúti vasutakhoz képest olcsóbb és költségkímélőbb volt a beruházása, valamint az üzemeltetése is. Kisebb teherbírású pályát, alépítményt kellett építeni, a lovak beszerzése és ellátása is jóval olcsóbb volt a korabeli Magyarországon, mint a gőzmozdonyoké, vagy a villamoskocsiké. Takarmány és ló is volt bőven. A közúti vasutak építésénél a forgalmi igényeken kívül, figyelembe kellett venni az utcák szűk vagy széles voltát, átibocsátóképességét, hogy a vasúti járművek ne képezzenék forgalmi akadályt.

Az omnibusztól a lóvasút abban különbözőtt, hogy kötöttpályán, sínen közlekedett, nagyobb befogadóképességű (16-48 fő) és gyorsabb is volt. A síma felszínű vágányokon kisebb volt a menetellenállás. A sínpáron könnyedén és simán haladó lovak vontatta egy vagy kétszintes kocsik kényelmesebb utazást biztosítottak. A lóvasúti vonalakat többnyire egyvágányúra és kitérős rendszerűre építették. A kocsik két-, esetenként egyfogatúak voltak, 10 km/h körüli menetellenállásuk ma már megmosolyogtató. A lóvasutak személyzete egyenruhát viselt. Az első városi lóvasutat 1832-ben New Yorkban, Európában pedig 1850-ben Párizsban nyitották meg.\footnote{119} Magyarországon elsőként Pesten 1866-ban,\footnote{120} majd Temesváron és Aradon 1869-ben indult meg a lóvasúti közlekedés.\footnote{121} Az 1873. évi pénzügyi válság és az azt követő recesszió miatt, majd csak 1884-ben adtak át ismét városi

\footnote{117} THIRRING, 1912. 362. p.
lovasutakat Magyarországon.\(^{723}\) Ekkor Szeged és Eszék, 1888-ban Debrecen, 1891-ben Zágráb és Kassa, 1907-ben pedig a horvátországi Nagygorica utcáin álltak forgalomba e járművek (41-43. melléklet). A lovasutak többségét a későbbiekben villamosították.\(^{724}\) A megvalósultakon kívül számos más városban pl. Kaposváron,\(^{725}\) Miskolcon,\(^{726}\) Nagykanizsán,\(^{727}\) Nagyváradon,\(^{728}\) Zalaegerszegen\(^{729}\) stb. volt sikertelen próbálkozás közúti lovasút létesítésére.

Újabb előrelépést a városi tömegközlekedésben a gépi vontatás alkalmazása jelentett. Az első gépi erővel üzemelő városi vasutak gozvontatásaik voltak, teljesítményük jócskán felülmúlta a lovasutakét. A gozmozdonyokat elsősorban a távolsági, helyközi vasúti forgalomban használták. A helyi forgalomban gozmozdonyokat, vagy gozmotorkocsikat és mellékkozsijaikat közlekedették. A gozmotorkocsi esetében egy kocsiszekrénybe építették be a nagy fordulatszámú, zárt rendszerű gozmotort és az utastert. A gozmozdony-vontatással szemben a gozmotorkocsik előnyei a kisebb szennyezés, a tisztább üzem és az alacsonyabb költségek voltak (41-43. melléklet).\(^{730}\) Az első gozvontatású városi közúti vasutat 1836-ban Londonban helyezték üzembe.\(^{731}\) Hazánkban először – a különleges városi vasutakat (budavári sikló, sváb-hegyi fogaskerék) nem számítva – 1882-ben Nagyváradon (személyszállítás 1896-tól, addig csak teherforgalom), majd 1884-ben Szegeden (csak

________________________________________


\(^{730}\) URBÁN, 2005/1. 375. p.  


THIRRING, 1912. 30. p.


12. táblázat. Városi villamosvasutak megnyitási éve Magyarországon 1887 és 1914 között

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Villamosvasút megnyitási éve</th>
<th>A város lakossága</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>1900-ban</td>
<td>1910-ben</td>
</tr>
<tr>
<td>1. Budapest</td>
<td>1887</td>
<td>732 332</td>
</tr>
<tr>
<td>2. Pozsony</td>
<td>1895</td>
<td>65 867</td>
</tr>
<tr>
<td>3. Szombathely</td>
<td>1897</td>
<td>24 751</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Miskolc</td>
<td>1897</td>
<td>43 096</td>
</tr>
<tr>
<td>5. Szabadka</td>
<td>1897</td>
<td>82 122</td>
</tr>
<tr>
<td>6. Fiume</td>
<td>1899</td>
<td>38 955</td>
</tr>
<tr>
<td>7. Temesvár</td>
<td>1899</td>
<td>53 033</td>
</tr>
<tr>
<td>8. Sopron</td>
<td>1900</td>
<td>33 478</td>
</tr>
<tr>
<td>9. Szatmárnémeti</td>
<td>1900</td>
<td>26 881</td>
</tr>
<tr>
<td>10. Nagyszeben</td>
<td>1905</td>
<td>29 577</td>
</tr>
<tr>
<td>11. Nagyvárad</td>
<td>1906</td>
<td>50 177</td>
</tr>
<tr>
<td>12. Szeged</td>
<td>1908</td>
<td>102 991</td>
</tr>
<tr>
<td>13. Debrecen</td>
<td>1911</td>
<td>75 006</td>
</tr>
<tr>
<td>14. Nyíregyháza</td>
<td>1911</td>
<td>33 088</td>
</tr>
<tr>
<td>15. Újvidék</td>
<td>1911</td>
<td>29 296</td>
</tr>
<tr>
<td>16. Pécs</td>
<td>1913</td>
<td>43 982</td>
</tr>
<tr>
<td>17. Kassa</td>
<td>1914</td>
<td>40 102</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A városi közlekedés történetében érdekes színfoltot képeztek a benzinelektromos motorkocsik, amelyek valójában saját erőgéppel rendelkező villamosok voltak. E járművekben egy benzinmotorral meghajtott generátor által fejlesztett elektromos árammal hozták működésbe a villamos motort. A villamosoktól tehát csak annyiban különböztek, hogy esetükben, magukban a kocsikban termelték az elektromos áramot. Ezen eltérés azonban elég volt ahhoz, hogy már megjelenésükkor a villamosoktól megkülönböztessék, és külön kategóriáként kezeljék őket a vasúti járművek körében. A villamosok egyik fő jellemzője ugyanis, hogy az elektromos energiát nem magán a járművön, hanem áramfejesztő telepen termelik. A közúti vasutakon benzinelektromos motorkocsis üzemmódot létesítése a villamosokhoz képest jelentősen költségkímélőbb beruházás volt, meg lehetett például spórolni az áramfejesztő telep és a felsővezeték építésének kiadásait. E tömegközlekedési eszközök a történelmi Magyarországon a modernizációs és urbanizációs fejlődésben lemaradt,

---

754 THIRRING, 1912. 52-54., 360-361. p.
kevésbé tehetős, még e helyiségeknek, hogy alapvetően más célú vasúti beruházásokkal – helyiérdekű vasutakkal – oldották meg a városi tömegközlekedés lebonyolítását.

Magyarországon először 1906-ban, a Nyíregyházavidéki Kisvasutak Rt. nyíregyházi városi szakaszán bonyolították le ilyen járművekkel a közúti vasúti személyforgalmat (56. melléklet). E vasút nyíregyházi városi szakaszának 1911-ben megvalósított villamosítása után a benzinelektromos motorkocsikat úgy alakították át, hogy a felsővezetékes pályaszakaszon saját aggregátorként is tudtak közlekedni. 1907-ben Békéscsabában, az Alföldi Első Gazdasági Vasút közésígi szakaszán, a helyi személyforgalmat tüzrendészeti és üzemanyag-takarékossági okok miatt, a korábbi gözmotorvágót helyett, benzinelektromos motorkocsikkal szervezték meg. E járművek feltűntek Arad és Gyula utcáin is, abból adódóan, hogy egyes helyközi forgalmat lebonyolító vasutak pályáit e városok utcáin vezettek keresztül.


A fogaskerekű vasutaknál a jelentős szintkülönbség miatt, a mozdony kapaszkodó képességének növelését fogaskerékkel oldják meg, amely a sínszálak közé ferketett


Ami Budapestnek igazán világvárosi rangot adott, az a földalatti vasút volt. 1896-ban a magyar fővárosban nyitották meg a földkerekség első villamos motorkocsis üzemű földalatti vasútját. A világ első földalattiját, amely gőzüzemű volt, Londonban helyezték forgalomba 1863-ban. E vasút üzemeltetőjének nevéből – Metropolitan Railway – származik a metró elnevezés. A magyar honfoglalás millenáris ünnepsége alkalmából átadott budapesti kéregvasút hossza 3,7 km volt, amelyből csak 0,5 km vezetett a felszín felett. Az 1900. évi párizsi világvízilállításon bemutatott motorkocsi és az alagút egy részletének 1:1 arányú modellje aranyérmet nyert. Ebben az évben avatták fel a francia főváros metróját.

A XIX–XX. század fordulójának közlekedés- és technikatörténeti kuriózumai voltak a korabeli trolibuszok. Bár a trolibusz elnevezés angol eredetű, maga a jármű német talált. A villamoshoz hasonlóan, ez esetben is Werner Siemens német német mérnök volt a feltaláló. Az első trolibuszvonalat 1882-ben Berlinben nyitották meg, négy évvel megelőzte az első benzinnmotors jármű megalkotását. A trolibuszok városi közlekedésben történő bevezetésének kedvező, hogy a vasúti pálya elhagyása miatt a forgalomba állításhoz szükséges infrastruktúra kiépítése olcsóbb volt, s az emelkedést is könnyebben le tudták győzni, mint a villamosok. Bár a trolik várható élettartama jóval rövidebb volt, mint a villamosoké. Előbbi tényleg jelenlős szerepet játszottak a Poprád–Tátrafüred közötti trolibuszvonal létesítésében. (E települések nem voltak városi jogállásúak, de a téma szempontjából úgy gondoltam, hogy nem hagyhatók ki) Tátrafüred a XIX. század végére nagyon jelenlős turisztikai központá vált, sanatóriumok, turistaszállók vártak az ideérkezőket. Az üdülőközpont saját vasútállomással nem rendelkezett, s a turizmus fellendülésével a bérkocsik nem tudták az igényeket kielégíteni. Ezért a legközelebbi vasútállomásig, Poprádig, ahová Bécsből is érkezett közvetlen vonat, trolibuszvonalat

---

760 URBÁN, 2005/1. 311. p.

A korabeli városi tömegközlekedés történetében utoljára jelent meg az autóbusz. Elnevezése a francia nyelvben alakult ki az autó és az omnibusz szóból. Előnye, hogy nem kötöttpályás jármű, s megindítása kisebb infrastrukturnál beruházást igényel, mint a közúti

---


A teljesség igény miatt, meg kell még említeni az átkelőhajózást, amely azonban Magyarország városaira – Budapest kivételével – nem volt jellemző. A főváros tömegközlekedésében sem töltött be jelentős szerepet a helyi hajózás.

6.5. A vidéki közúti vasutak és a városfejlődés

"... legtöbb városunk eljutott már a fejlődés ama fokára, amelyen egy modern igényeknek megfelelő közúti vasút (tramway) közlekedés komoly megfontolás alá vehető."

Az eddigiekből látható, hogy a dualizmus korában a közúti vasutak játszották meghatározó szerepet a városi tömegközlekedésben. A magyarországi vidéki városokban a megindításukat követően, rövid időn belül egyeduralkodóvé váltak a helyi tömegközlekedés lebonyolításában. A közúti vasutak erőteljesen tükrözik egy város urbanizációs fejlettségi szintjét, polgárosodását. A korban a városok modernizációjának egyik meghatározó fókúrője a helyi tömegközlekedésben e kötöttpályás közhasználható járművek léte. A korabeli sajtó gyakran demonstrálta egy település modernségét, haladását a közúti vasúttal. A korban meginduló képeslapkiadás pedig ország-világ előtt bizonyította a település korszerű voltát a városi vasúttal. A képeslapokról többnyire nem maradtak le a közhasználható modern járművek. Ha valami oknál fogva, a fényképész elmulasztotta volna lefotózni a városok ezen büszkeségét, akkor utoljára mondták rá a képre, számos ilyen képeslap ismert Békéscsabáról, Kassáról és Pécsről.

A továbbiakban a közúti vasutakkal rendelkező dualizmus kori vidéki városok közös jellemzőire kívánok rámutatni. Vizsgálódásom az adott korban Magyarországgal államközösséget alkotó Horvátországra nem terjedt ki. A törvényhatósági jogállásnál az 1900. évi állapotot vettem figyelembe, mert a felhasználható adatok nagy része ezen évből való. A közúti vasúttal nem rendelkező településeket írásomban dölt betűkkkel különböztettem meg. Az elemzés során a ló-, gőz-, vagy villamosvasutak között nem tettem különbséget azon álláspontból kiindulva, hogy a városi tömegközlekedés szempontjából nem a vontatási mód fajtája játszott szerepet, hanem a helyi közúti vasút léte, vagy hiánya. Bár vitathatatlan, hogy a kor legmodernebb felszíni tömegközlekedési eszközének a villamosvasút tekinthető, gondoljunk akár a műszaki, köztisztasági, higiéniai, tűzvédelmi és környezetbarát szempontokra. E jármű városfejlődésben betöltött szerepét Frisnyák Zsuzsa a következőképp fogalmazta meg: „A modernizálódó magyarországi városok fejlődését a villamosvasúti közlekedés megjelenése karakterisztikusan mutatja.” T. Mérey Klára is úgy tartja, hogy a villamos – „az akkor nagyon modern helyi közlekedési eszköz” – jelzi egy „város

785 KUTASI, 1912. 17. p.
786 A megállapítás a szombathelyi Molnár József nagyon jelentős képeslap-gyűjteményére alapozva történt.
kiterjedettségét és rangját”. A korabeli magyarországi közúti vasutakról az 1. térkép (Városi közúti vasutak Magyarországon, 1866-1918) tájékoztat.

A vizsgált korszak végén, 1914 tavaszán, a Városok Lapja a közúti vasutakkal kapcsolatban azon az lapvéleményen volt, hogy a hazai vidéki városok körében csak kismértékű az elterjedtségük. „Százezrekre menő fel- és leszálló utas dacára, nagy kiterjedésű városaink nem bírnak közúti vasutakkal és a meglevő vasutak legnagyobb része is gyenge eredményel jár.” Erre magyarázatként a következő olvasható: „nálunk a vidéki városok közönségét a közúti vasút használatára hosszú ideig szokattni kell, hogy megértse azt, hogy »az idő pénz«”. Problemaként vetette fel a városok részéről az engedélyek nehézkes kiadását, a súlyos megkötéseket, amelyek szintén megnehezítették a közúti vasutak létesítését. A vasútüzemek gazdaságosabb tételére éjszakai teherzállítás bevezetését javasolta a cikk.


A jogállás szerinti megközelítés sikertelensége után, kézenfekvőnek tűnik egy másik szempont, a városok belterületi kiterjedésének nagysága. Logikus feltevés, hogy ha minél nagyobb kiterjedésű egy település, annál indokoltabb a helyi közlekedés megkönnyítésére és meggyorsítására közúti vasutat építeni. E szempont szerinti vizsgálódás sem ad megfelelő választ. Míg 1908-ban belterületi kiterjedését tekintve Szombathely 422, Sopron 522, Kassa 574, Szatmárnémeti 679, Debrecen 701 katasztrális holdú volt s rendelkezett villamosvasúttal,
addig Kecskemét 914, Pancsova 1059, Kiskunfélegyháza 1037, Nagykőrös 1102, Baja 1173, Székesfehérvár 1197, Zombor 1875, Makó 2323 katasztrális holdjával nem.\textsuperscript{791} E megközelítést tévütra viszi az alföldi településhálózat török kori torzulása, s az a tényező, hogy az alföldi városok nagy részében az agrártermelés városi keretek között folyt. Ez esetben inkább az a mérvadó, hogy a helyi közlekedés fő irányainak a végpontjai milyen messze estek egymástól. A központ és a pályaudvar, illetve a kikötő (Újvidék), vagy a nagyobb forgalmú területek, pl. kirándulóhelyek (Szabadka: Palicsi tó, Kassa: Csermely-völgy), gyárak, ipartelepek (Fiume: hajógyár, Sopron: sörgyár, Temesvár: Gyárváros) távolsága játszott szerepet.

Minél népesebb egy település, annál nagyobb a számba jöhető utasok száma. Feltételezhetjük, hogy a települések lakóinak száma is meghatározó tényező lehetett a helyi közúti vasutak létesítésében. A legnépesebb vidéki városok között azonban volt több (13. táblázat), amely nem rendelkezett ilyen közlekedési eszközzel, pl. Hódmezővásárhely, vagy Kecskemét.\textsuperscript{792} A nagy lélekszám nem jelent magasabb városiasodási fokot is. A legnépesebb városok esetében is csak akkor figyelhető meg a közúti vasút létesítése, ha erős középrétegekkel rendelkeztek s az agrárnépesség aránya alacsony volt, és ezen kívül a település élénk élettel, erős központi funkciókkal rendelkezett. A parasztok más volt az értékrendje, mentalitása és másként ment munkába is. Míg Nagykőrösön 71,8%, Hódmezővásárhelyen és Kiskunfélegyháznál 67,5%, Makón 64,3%, Kecskeméten 57,9%, Zomboron és Versecen 40,8% volt az agrárnépesség aránya, addig a közúti vasúttal rendelkező Kassán 2,1%, Temesváron 2,8%, Szombathelyen és Fiumében 4,8%, Nagyszebenben 4,9%, Pozsonyban 5,2%, Brassóban 7%, Miskolcon 7,4%, Pécsét és Nagyváradon 7,6-7,6%, Aradon 8%, Kolozsváron 11,4%, Sopronban 15,3%, Szatmárnémetiben 22,5%, Újvidéken 23,5% és Debrecenben 28,2%.\textsuperscript{793} Magas volt a mezőgazdaságban dolgozók aránya a villamosközlekedéssel rendelkező Szabadkán (59%) és Szegeden (41,8%) is, de e helységek esetében kompenzáló tényezőként hatott, hogy a két legnépesebb vidéki városról van szó. A többi foglalkozási csoport együttes létszáma Szegeden 59 939, Szabadkán 33 681 főt tett ki, meghaladva több közúti vasúttal rendelkező vidéki város össznépességét.\textsuperscript{794}

\textsuperscript{791} THIRRING, 1912. 9-13. p.
\textsuperscript{792} THIRRING, 1912. 52-54. p.
\textsuperscript{793} THIRRING, 1912. 132-133. p.
\textsuperscript{794} THIRRING, 1912. 126-127., 132. p.
Már utaltam arra, hogy a korabeli városi közlekedés egyik fő iránya a pályaudvar, egyes esetekben a kikötő volt. Ha megvizsgáljuk a vidéki városok vasútállomásainak forgalmát, akkor azt láthatjuk, hogy az évi kb. 800 000 fős (elutazó és érkező együtt) utasforgalom felett létesültek közúti vasutak a pályaudvarok és a városközpontok között (14. táblázat). Egyéb más mutatóiban (pl. lakosságszám, kiterjedés, jogállás) gyengébb városok itt előbbre kerültek, pl. Szombathely, vagy Brassó. A vasút évszázadában nagyon visszaesett a hajózás részesedésének aránya a személyszállításban. Újvidék 175 947 fős és Pozsony 78 192

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Lakosság (fős)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>102 991</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>82 122</td>
</tr>
<tr>
<td>Debrecen</td>
<td>75 006</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>65 867</td>
</tr>
<tr>
<td>Hódmezővásárhely</td>
<td>60 883</td>
</tr>
<tr>
<td>Kecskemét</td>
<td>57 812</td>
</tr>
<tr>
<td>Arad</td>
<td>56 260</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>53 033</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyvárad</td>
<td>50 177</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolozsvár</td>
<td>49 295</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>43 982</td>
</tr>
<tr>
<td>Miskolc</td>
<td>43 096</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassa</td>
<td>40 102</td>
</tr>
<tr>
<td>Fiume</td>
<td>38 955</td>
</tr>
<tr>
<td>Békéscsaba*</td>
<td>37 547</td>
</tr>
<tr>
<td>Brassó</td>
<td>36 646</td>
</tr>
<tr>
<td>Makó</td>
<td>33 722</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>33 478</td>
</tr>
<tr>
<td>Kiskunfélegyháza</td>
<td>33 408</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyíregyháza</td>
<td>33 088</td>
</tr>
<tr>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>32 167</td>
</tr>
<tr>
<td>Szentes</td>
<td>31 308</td>
</tr>
<tr>
<td>Cegléd</td>
<td>30 106</td>
</tr>
<tr>
<td>Zombor</td>
<td>29 609</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyszeben</td>
<td>29 577</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* község jogállású

13. táblázat. A legnépesebb vidéki városok 1900-ban

fős kikötői utasforgalma 1908-ban kiemelkedő volt, – e városokban a villamosvasút érintette is a hajóállomásokat.

14. táblázat. A vidéki városok vasúti személyforgalma 1908-ban

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Elutazók száma</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Nagyvárad</td>
<td>1 107 964</td>
</tr>
<tr>
<td>Brassó</td>
<td>1 100 181</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>1 055 881</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>1 034 016</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>1 014 923</td>
</tr>
<tr>
<td>Debrecen</td>
<td>982 877</td>
</tr>
<tr>
<td>Arad</td>
<td>977 338</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>951 734</td>
</tr>
<tr>
<td>Miskolc**</td>
<td>708 668</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>656 056</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>614 633</td>
</tr>
<tr>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>564 309</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolozsvár</td>
<td>561 545</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyíregyháza</td>
<td>549 205</td>
</tr>
<tr>
<td>Győr</td>
<td>542 731</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>473 375</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyszeben*</td>
<td>465 250</td>
</tr>
<tr>
<td>Szolnok*</td>
<td>462 632</td>
</tr>
<tr>
<td>Vác</td>
<td>397 452</td>
</tr>
<tr>
<td>Gyula</td>
<td>376 900</td>
</tr>
<tr>
<td>Újvidék*</td>
<td>371 471</td>
</tr>
<tr>
<td>Kecskemét</td>
<td>361 207</td>
</tr>
<tr>
<td>Fiume</td>
<td>345 044</td>
</tr>
<tr>
<td>Hódmezővásárhely</td>
<td>339 535</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti***</td>
<td>322 169</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* csak MAV adatok
** 1909. évi adatok a diósgyőri HÉV nélkül
*** 1906. évi adatok!

---

796 THIRRING, 1912. 370. p.
799 BOROVSZKY, 1908. 15. p.
15. táblázat. A lakóházak jellemzői Magyarország jelentősebb vidéki városaiban 1900-ban\(^\text{800}\)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>kötéglázházak (%)</th>
<th>cseréptetős házak (%)</th>
<th>földszintes épületek (%)</th>
<th>emeletes épületek (%)</th>
<th>fürdőszobás lakások (%)</th>
<th>cselédszobás lakások (%)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Arad</td>
<td>48</td>
<td>27</td>
<td>94</td>
<td>6</td>
<td>4</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Brassó</td>
<td>55</td>
<td>50</td>
<td>81</td>
<td>19</td>
<td>2</td>
<td>1,4</td>
</tr>
<tr>
<td>Debrecen</td>
<td>42</td>
<td>59</td>
<td>98</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Fiume</td>
<td>99,6</td>
<td>98</td>
<td>27</td>
<td>73</td>
<td>2,6</td>
<td>27</td>
</tr>
<tr>
<td>Győr</td>
<td>79</td>
<td>41</td>
<td>77</td>
<td>23</td>
<td>5</td>
<td>9</td>
</tr>
<tr>
<td>Hódmezővásárhely</td>
<td>4</td>
<td>44</td>
<td>99,8</td>
<td>0,2</td>
<td>0,3</td>
<td>1</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassa</td>
<td>76</td>
<td>81</td>
<td>76</td>
<td>24</td>
<td>3</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Kecskemét</td>
<td>9</td>
<td>31</td>
<td>99,6</td>
<td>0,4</td>
<td>0,3</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Kolozsvár</td>
<td>68</td>
<td>33</td>
<td>92</td>
<td>8</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Marosvásárhely</td>
<td>48</td>
<td>19</td>
<td>95</td>
<td>5</td>
<td>0,8</td>
<td>1,2</td>
</tr>
<tr>
<td>Miskolc</td>
<td>48</td>
<td>24</td>
<td>94</td>
<td>6</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyszeben</td>
<td>86</td>
<td>87</td>
<td>70</td>
<td>30</td>
<td>2</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyvárad</td>
<td>66</td>
<td>35</td>
<td>96</td>
<td>4</td>
<td>2</td>
<td>4</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyíregyháza</td>
<td>5</td>
<td>9</td>
<td>99,3</td>
<td>0,7</td>
<td>0,4</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>62</td>
<td>97</td>
<td>90</td>
<td>10</td>
<td>2</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>94</td>
<td>38</td>
<td>51</td>
<td>49</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>98</td>
<td>73</td>
<td>68</td>
<td>32</td>
<td>3</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>19</td>
<td>10</td>
<td>99</td>
<td>1</td>
<td>0,5</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti</td>
<td>28</td>
<td>16</td>
<td>97</td>
<td>3</td>
<td>0,7</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>19</td>
<td>7</td>
<td>92</td>
<td>8</td>
<td>1</td>
<td>2</td>
</tr>
<tr>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>23</td>
<td>60</td>
<td>93</td>
<td>7</td>
<td>0,6</td>
<td>3</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>97</td>
<td>97</td>
<td>87</td>
<td>13</td>
<td>2,7</td>
<td>5</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>55</td>
<td>51</td>
<td>91</td>
<td>9</td>
<td>2</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Újvidék</td>
<td>21</td>
<td>72</td>
<td>95</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>3</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Egy település urbanizációs fejlettségi szintjét számos mutató alapján (útburkolat, közvilágítás stb. vagyis az infrastruktúra kiépítettsége, emeletes épületek száma, szolgáltatások és még sorolhatnánk) vizsgálhatjuk. Ezek közül e tanulmány keretében csak az épületek korabeli modern anyagokból való építettségét, s a lakásokhoz kapcsolódó fürdő- és cselédszobák számát emelem ki. Ezen mutatók jól tükrözik a települések modernségét és tehetősségét. A 15. táblázat jól érzékelheti, hogy a közúti vasutakkal rendelkező helyiségekben

\(^{800}\) THIRRING, 1912. 22-33. p.; A táblázatban nem szereplő vidéki városoknak rosszabak ezen mutatói.
kisebb a vályogból és a fából készült épületek aránya s több az emeletes házak, a fürdő- és cselédszobák száma. Minél rosszabb e téren egy település (Kecskemét, Hódmezővásárhely stb.) mutatója, annál kisebb az esély arra, hogy közúti vasúttal rendelkezzen.

16. táblázat. A vidéki városok képviselő-testületének legkisebb adót fizető virilistái 1908-ban①

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Korona</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kolozsvár</td>
<td>1784</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassa</td>
<td>1593</td>
</tr>
<tr>
<td>Zombor</td>
<td>1451</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>1314</td>
</tr>
<tr>
<td>Debrecen</td>
<td>1293</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>1228</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>1228</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyvárad</td>
<td>1223</td>
</tr>
<tr>
<td>Brassó</td>
<td>1218</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>1125</td>
</tr>
<tr>
<td>Győr</td>
<td>1059</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>1058</td>
</tr>
<tr>
<td>Arad</td>
<td>1046</td>
</tr>
<tr>
<td>Besztercebánya</td>
<td>1041</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>929</td>
</tr>
<tr>
<td>Pancsova</td>
<td>908</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>889</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti</td>
<td>885</td>
</tr>
<tr>
<td>Miskolc</td>
<td>822</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyszeben</td>
<td>783</td>
</tr>
<tr>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>669</td>
</tr>
<tr>
<td>Komárom</td>
<td>661</td>
</tr>
<tr>
<td>Kecskemét</td>
<td>605</td>
</tr>
<tr>
<td>Selmecbánya</td>
<td>373</td>
</tr>
<tr>
<td>Fiume*</td>
<td>—</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* nem küldött be adatokat

A dualizmus kori urbanizáció és a gazdasági fejlődés között szoros kapcsolat figyelhető meg, s ugyanakkor a városiasodás az anyagi tényezőktől erősen függő folyamat. A továbbiakban néhány gazdasági, pénzügyi szempont alapján közelítik a száz évvel ezelőtt


Beluszky Pál komplex vizsgálata által meghatározott 1900. évi városi hierarchia szint első húsz helyén álló települések közül csak Székesfehérvár, Győr és Márumarossziget nélkülözte a közúti vasutat (17. táblázat). E komplex vizsgálat már reálisabban mutatja a városok rangsorát a XIX–XX. század fordulóján, s azt is, hogy e kutatás eredménye szerinti legjelentősebb településeink a polgárok elvezhették a közúti vasút nyújtotta előnyeit.803 A vizsgálódás eredményeképpen megállapítható, hogy elsősorban a korabeli regionális centrumokban,804 az eltérő táj- és gazdaságföldrajzi területek – az egykori vásárvonalak – határánnál 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 magának 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 lő-, gőz-, vagy villamosvasúttal. Földrajzi elhelyezkedését tekintve elsősorban az ország egyik legfejlettebb területén, a vásárvonalai múltú Nyugat-Magyarországon (Pozsony, Sopron,

804 Beluszky idézett tanulmányának 118. oldalán a teljes értékű regionális centrumok: Pozsony, Kassa, Kolozsvár, Szeged és a horvátországi Zágráb.
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 központja volt. Szigetként emelkedik ki az 1. térképen 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. Békécsabán az Alföldi Első Gazdasági Vasút közszégi szakaszán,805 a szabolcsi vármegyeszékhelyen a Nyíregyházavidéki Kisvasutak Rt. vásáron szerveztek helyi vasúti közlekedést.806 A Barcaság központjában a Brassó–Háromszéki HÉV bonyolított le helyi forgalmat,807 Szatmárnémetiben pedig a Szatmár–Erdődi HÉV létesített a helyi végállomása és a MÁV pályaudvara között villamosvasúti összeköttetést.808 Érdekesség, hogy a Budapesttől számított körülbelül 150 km sugarú körben egyáltalán nem találunk példát a szóban forgó közlekedési eszközökre.

A vizsgált szempontok szerint leginkább Győrnek voltak olyan mutatói, amelyek alapján hiányolhatjuk a villamosvasutat. E városban azonban csak mérséklet igény volt a közhasználátú személyszállításra. (A témáról bővebben a 8. fejezetben.) Bár sok más településhez hasonlóan itt is készültek tervek villamosvasút létesítésére.809 Beluszky Pál táblázatában előkelő helyen álló Székesfehérvár810 és Máramarossziget811 is volt sikertelen próbálkozás villamos-, illetve gőzvasút létesítésére.812 Vizsgálódásom nem támasztja alá a Városok Lapjának azon korabeli véleményét, amely szerint: „Határozottan állítjuk, hogy a legtöbb kb. 15,000 lélekszámon felüli városunk, ha csak minimális ipar is található, megerétt egy ilyfajta helyi közlekedési eszközre, sőt e nélkül továbbfejlődésében erősen akadályozva

810 A kereskedelemügyi m. kir. minister által 1897 évi április 1-étől március 31-éig kiadott s a »Vasúti és Közlekedési Közlöny«-ben közzétett vasúti és csatorna elömunkálati engedélyek jegyzéke. = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1897. okt. 10. 1134. p., lásd még a 37. számú jegyzetet.
811 Gőzmozdonyú vasút Szigetén. = Máramaros, 1894. júl. 11. sz. 3. p.
van.” Teherforgalomra is használt közúti vasútról van szó a cikkben. Ugyanakkor megerősíti a városi tömegközlekedés szempontjából Frisnyák Sándor azon megállapítását, hogy a „modern urbanizáció Budapest és környéke után a vásárvonal városait érintette a legerőteljesebben”.

17. táblázat. Magyarország legjelentősebb városai 1900-ban a komplex vizsgálat szerint

<table>
<thead>
<tr>
<th>Sorszám</th>
<th>Város</th>
<th>Jogállás</th>
<th>Lakosság</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1.</td>
<td>Budapest</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>716 476</td>
</tr>
<tr>
<td>2.</td>
<td>Zágráb</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>57 690</td>
</tr>
<tr>
<td>3.</td>
<td>Kolozsvár</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>46 670</td>
</tr>
<tr>
<td>4.</td>
<td>Pozsony</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>61 537</td>
</tr>
<tr>
<td>5.</td>
<td>Szeged</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>90 270</td>
</tr>
<tr>
<td>6.</td>
<td>Kassa</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>35 586</td>
</tr>
<tr>
<td>7.</td>
<td>Debrecen</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>72 351</td>
</tr>
<tr>
<td>8.</td>
<td>Pécs</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>42 252</td>
</tr>
<tr>
<td>9.</td>
<td>Temesvár</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>49 624</td>
</tr>
<tr>
<td>10.</td>
<td>Nagyvárad</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>47 018</td>
</tr>
<tr>
<td>11.</td>
<td>Arad</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>53 694</td>
</tr>
<tr>
<td>12.</td>
<td>Miskolc</td>
<td>rendezett tanácsú</td>
<td>40 833</td>
</tr>
<tr>
<td>13.</td>
<td>Székesfehérvár</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>30 451</td>
</tr>
<tr>
<td>14.</td>
<td>Brassó</td>
<td>rendezett tanácsú</td>
<td>34 511</td>
</tr>
<tr>
<td>15.</td>
<td>Sopron</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>30 628</td>
</tr>
<tr>
<td>16.</td>
<td>Győr</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>27 758</td>
</tr>
<tr>
<td>17.</td>
<td>Nagyszeben</td>
<td>rendezett tanácsú</td>
<td>26 077</td>
</tr>
<tr>
<td>18.</td>
<td>Szombathely</td>
<td>rendezett tanácsú</td>
<td>23 309</td>
</tr>
<tr>
<td>19.</td>
<td>Máramarossziget</td>
<td>rendezett tanácsú</td>
<td>16 901</td>
</tr>
<tr>
<td>20.</td>
<td>Szatmárnémeti</td>
<td>törvényhatósági jogú</td>
<td>26 178</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A közúti vasutak a településeknek rangot, nagyvárosi jelletet adtak, növelték a polgároknak a városuk fejlődésébe vetett hitét. Modernebbé, gyorsabbá, színvonalasabbná tették a városi közlekedést. Kedvező hatással voltak a települések fejlődésére, hisz pl. elősegítették a városközpontok és a pályaudvarok, valamint egyes városrészek – pl. Temesváron a belvárosnak az Erzsébet-, a Gyár- és a Józsefvárossal való – összeépülését. A

---

812 KUTASI, 1912. 17. p.
814 BELUSZKY, 1990. 118. p.; A táblázat csak a polgári népességi adatokat tartalmazza, a katonait nem.
települések mindennapjainak szerves részévé váltak. Szolgálták a helyi lakosságot, az érkező idegeneket, s széles társadalmi rétegek számára voltak hozzáférhetők. Kezdtek valóban tömegeket kiszolgálni.
Rajzolta Széles Gyula
6.6. Kitekintsé a Lajtán túlra

„Ausztriában ... a városi házi kezelés igen jól bevált.”

A dualista állam másik felében is az omnibuszok voltak az első tömegközlekedési eszközök. Offenthaler kutatásai szerint 1842-ből vannak olyan források, amelyek a bécsi omnibusz-közlekedést bizonyítják – Pesten 1832-ből.\(^{816}\) (Békési Sándor szerint 1815-től, Peter Wilding szerint pedig 1817-től közlekedtek Bécsben olyan társaskocsik, amelyeket később omnibuszoknak nevezték el!\(^{817}\)) Ausztria első városi lóvasútját 1865-ben Bécsben nyitották meg. Az osztrák birodalmi területeken 13 városban (pl. Grazban, Krakóban, Lembergben, Prágában. Triesztben stb.) jártak ilyen járművek.\(^{818}\) Magyarországon – Horvátországgal együtt – 9 helységben tartottak fenn lóvasutat, az első lóvasúti vonalat 1866-ban Pesten helyezték üzembe. Az Osztárák–Magyar Monarchia első városi gőzvasútját 1882-ben Nagyváradon adták át. Ausztriában elsőként a császárváros utcáin jelentek meg e járművek 1883-ban. Magyarországon 10, a Lajtán túl 7 településen pőfögtek ilyen tömegközlekedési járművek.\(^{819}\) Az első városi villamosvonalat is Magyarországon nyitották meg a Monarchiában, még pedig Budapesten, 1887-ben. Ausztriában az első villamosok 1894-ben Lemberg, Baden és Gmunden utcáin jelentek meg, Bécsben és Prágában csak 1897-ben. A Lajtán innen 18, azon túl több mint 30 városban létesítettek villamosvasutat a dualizmus korában.\(^{820}\) A közlekedés gyorsítására a magyar fővárosban 1896-ban földalatti vasútat, az osztrákban pedig 1898-ban gőzüzemű gyorsvasútat (Stadtbahn) adtak át.\(^{821}\) Bécsben az 1905-ben forgalomba állított első autóbuszok benzinmotorosak voltak. Budapesten 1909-től jártak ilyen járművek. 1912-ben akkumulátoros, vagyis villamos üzemű autóbuszokkal is kísérleteztek. A Monarchia mindkét fővárosában egy-két évig akkumulátoros és benzinmotoros autóbuszokat is használtak egymás mellett.\(^{822}\) Az Osztárák–Magyar Monarchia első két trolibuszvonalát is Magyarországon – Tátrafüred és Poprád

---

815 KUTASI, 1912. 18. p.
között, valamint Nagyszebenben – nyitották meg 1904-ben. A Lajtán innen 3, azon túl pedig 7 trolibuszüzem (Gmünd, Wien, Budweis stb.) szolgálta a vízsgált korban az utazni vágyókat.\(^{823}\)

A hazai viszonyoktól eltérően, Ausztriában már a XIX. és a XX. század fordulójától megkezdődött a tömegközlekedési vállalatok városi, házi kezelésbe vétele. Ebből adódóan a szolgáltatások biztosításából származó nyereség a városokat gyarapította.\(^{824}\)

6.7. A városi tömegközlekedés jellemzői Magyarországon 1867 és 1914 között

„nálunk a vidéki városok közönségét a közúti vasút használatára hosszú ideig szokattnak kell”\(^{825}\)

Magyarországon a kedvező urbanizációs mutatókkal rendelkező, modernizálódó vidéki városokban a XIX. század második felében megindult a helyi tömegközlekedés. Az első tömegközlekedési járatok a belvárosokat a pályaudvarokkal kötötték össze, majd fokozatosan bővültek az útvonalak (kirándulóhelyek, gyárak, ípatelep felé) és az igénybe vehető járművek választása és száma is. A jelentősebb helyiségekben a XIX. és a XX. század fordulóján a tömegközlekedési útvonalak már behálózták a várost. Számos hazai vidéki városban (pl. Debrecen, Kassa, Szeged, Temesvár) nyomon követhető a tömegközlekedési eszközök klasszikus fejlődési útja: omnibusz, lóvasút, gőzvasút, villamos. A nagy tőkebefektetést igénylő közúti vasútok 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 közlekedési vállalkozók kezdetben, pl. az omnibuszok esetében, lehettek magánszemélyek is, a későbbiekben, a nagy tőkebefektetésű közúti vasutaknál már nem. Utóbbiak általában részvénnytársasági formában létesültek és működtek. A városok szabályrendeletekkel, szerződésekkel szabályozták a közlekedési vállalkozók tevékenységét, a helyi tömegközlekedést. E szolgáltatásnak számos kedvező hatása volt, pl. megkönnyítette és gyorsította a városokban való közlekedést, életmódváltozást eredményezett, a településeket modernnebbé tette, elősegítette egyes városrészek össze- és kiépülését stb. Egy város urbanizációs fejlettségi szintjének fontos fokmérője már a dualizmus korában a városi tömegközlekedés léte. A modern városi tömegközlekedés kiépülése terén Magyarországnak lényegében nem volt lemaradása Ausztriához képest.

7. A kiemelt városok tömegközlekedése (1867–1914)

7.1. A városi tömegközlekedés kezdete Sopronban és Szombathelyen. Az omnibusz-közlekedés

„Nincs mulatságosabb, mint midőn valakit esős időben egy omnibusz után látunk futni, ...”\(^{826}\)

E két rangos nyugat-dunántúli település, ahogy ez már a korábbi fejezetekből kiderült, nem tartozott a korabeli Magyarország legnépesebb városai közé. A lakosságszám – mint száma jöhető utasok – fontos tényező a helyi tömegközlekedés kiépülése szempontjából. A tömegközlekedés megteremtésében lényeges tényező az adott település térbeli kiterjedése is, pl. ha a helyi közlekedés fő irányainak a végpontjai messze esnek egymástól. 1908-ban belterületi kiterjedését tekintve Szombathelyt a 422, Sopront az 522 katasztrális holdjával nem lehetett a nagykiterjedésű városok közé sorolni. \(^{827}\) Ennek ellenére mindkét városban viszonylag hamar megindult a helyi tömegközlekedés, kiépült annak hálózata, bizonyítva e településeknek a modernizációs és urbanizációs fejlődésben élenjáró voltát.


A bécsújhely–soproni vasutat 1847-ben adták át, egyes szakirodalmak – sajnos forrásjelölés nélkül – e dátumhoz kötik a soproni és egyben a hazai vidéki városi omnibusz-közlekedés megindulásának kezdetét. \(^{828}\) (A soproni levéltárban végzett alapos kutatások alapján: egyéb iratok, személyes kéziratok, az Soproni közlekedés történetére szánt források alapján.) 1851-től maradtak fenn olyan iratok, amelyekből a soproni helyi omnibusz-közlekedés létére

---


\(^{827}\) THIRRING, 1912. 9-13. p.


Nem sokkal a postamesterrel kötött szerződés életbe lépése után, az omnibuszok állomáshelyétől távolabb eső várkerületi vendéglősök (10 fő) egy beadványban nem tetszésüket fejezték ki a városi tanács felé. Az irat szerint sérelmezték, hogy az omnibuszok belvárosi állomáshelye a Magyar király és a Szarvashoz vendéglőt helyzeti előnybe hozta. Ugyanis az idegenek szívesebben választják az omnibuszok végállomásánál lévő fogadókat. Az elégedetlenkedők a Promenádon és a Várkerület Mária-szobránál omnibusz-megálló hely
kijelölését kérték. A városi tanács Guggenbergerhez továbbította a kérelmet. A postamester nem érezte át a problémát arra hivatkozva, hogy az út során minden utasnak lehetősége nyilik ott leszállnia, ahol a kedve tartja és megállóhelyek létesítésére pedig nem köteleztek. Bár elismerte, hogy a Promenádon (Széchenyi tér) az utazóközönség kényelmét szolgálná, ha az ottani vendég- és kávéháznál az omnibusz számára egy szabad helyet biztosítanának. A másik helyszínt, a heti 4 vásár miatt, erre alkalmatlannak tartotta. \(^{831}\)

1865-ben Lorenz Papka fiákeres fordult Sopron városához, hogy a pályaudvar és a város között omnibuszt közlekedtethessen. A városi tanács a Déli Vasút igazgatóságához irányította a kérelmező vállalkozót azzal az indokkal, hogy a társaskocsikra az engedélyt ők adják ki. (Ekkor már a Déli Vasúté a Bécsújhely–Sopron–Szombathely–Nagykanizsa közötti vasútvonal.) A városi tanácsnak nem volt kifogása e vállalkozás beindítása ellen, s felhívta a kérelmező figyelmét, ha engedélyt kapna, állomáshelyét a városkapitányságnál jelentse be. \(^{832}\)

Nincs tudomásunk Papka szándékának megvalósulásáról.

Kezdetben csak a vonatok indulásához és érkezéséhez igazodva volt omnibusz-közlekedés a városban. Bár a korabeli sajtó híradása szerint néha előfordult járatkimaradás: „A helybeli omnibuszok, melyeknek a vasúthoz való közlekedésére számít a közönség, elmulasztják a minden vonathoz való kimenést.”\(^{833}\) Az 1870-es években Bécs felé naponta 4, Nagykanizsa felé pedig 3 személyvonat indult, illetve érkezett ezen irányokból. 1876. január 3-án nyitották meg a közforgalom számára a győri vasútvonatot, ez újabb 2 személyvonat indulását és érkezését jelentette Sopronban, de már egy másik pályaudvaron, a GySEV-én. \(^{834}\)

E vonatokhoz volt a belvárosból, a Várkerületről omnibusz-járat. \(^{835}\) 1885-ben is még csak a pályaudvarok és a belváros között közlekedtek omnibuszok, a viteldíj e járatokon 12 krajcárba került. \(^{836}\)

A XIX. század végére az életmódzárulásszignak és a helyi igényeknek köszönhetően a Sopron környéki üdülőövezeteket, kirándulóhelyeket a Sopron környéki üdülőövezeteket, kirándulóhelyeket is érintették már a társaskocsi-járatok. A korabeli helyi sajtó híradása szerint a Várkerülettől az Alsó- és a Felső-Lővérkbe, Tómalomra, Köhidra (ma már Sopronhoz tartoznak), az ottani fegyházhoz is közlekedtek omnibuszok (2. térkép). Ez valójában naponta csak két-három járatot jelentett egy-egy

---

831 SL, SV APeO XIV. 12663/1851. sz.
832 SL, SV APeO XXV. 13 769/1865. sz.
833 Panasz. = Sopron, 1883. nov. 24. 94. sz. 3. p.

tanácsülésen még egy e témába vágó kérelmet tárgyaltak a jegyzőkönyv tanúsága szerint. „Schübel Albert helybeli lakos Zöldfai fogadó haszonbérlője azért folyamodik, hogy a vas pálya megnyitása alkalmával az utasok szállítása végett omnibus felülettása részére megengedtessen.” A tanácsülés szintén Tempel Ferencet bízta meg az ügy tanácsi döntésre való előkészítésével.846

Szombathely város tanácsa 1865. augusztus 19-én tartott ülésén tárgyalta Tempel Ferencelt beltanácsos úrnak „,... a helybeli fuvarosok és Schübel Albert által a főpiacotól a vas pályaig felállítandó időközi személyszállító vállalkozásra vonatkozó jelentését...”. A jelentésből megtudhatjuk, hogy Schübel Albert „,... e célra egy új jó erős lovakkal ellátott kocsit (omnibust) állitand fel, a határozott órákban a rendes díj mellett a szállítást magára vállalja, ám bár a többi folyamodók szinte igérlik a szállítás rendes teljesítését, de kocsijuk gyengesége és ezekben azok kevés személyt vehetnek fel, úgy hogy a vendégek többször a szállításban hátrányt szenvednek ezeknek elfogadását nem ajánlja...”. A továbbiakban Tempel Ferenc Schübel Albert ajánlatainak „személyenkint 10 kr. fizetési díj mellett” történő elfogadását javasolta. Végül a tanácsülés a következő határozatot hozta: „Az ajánlat tanácsilag elfogadtatták, és Schübel Albertnak kérelme méltányoltatik a szállítási kocsi (omnibus) felállítása, noha a szállítási hely nem nagyon távol van ... személyenkint 10 kr. szállítási díj fizetés mellett megengedték, és ez érdemben vállalkozónak az engedély kiadása tanácsilag megrendeltetik.”847 A testület tehát alapos mérlégetés után végül Schübel Albertnek adott engedélyt arra, hogy a vasútállomás és a főpiac között – itt állt az általa bérelt Zöldfa vendéglő, amelynek forgalmát ezúton is próbálta növelni – omnibuszt közlekedtessen.

A sopron–kanizsai vonal átadására 1865. szeptember 21-én került sor.848 Valószínű, hogy a kapott engedély alapján e napon megindult a helyi társaskocsi-közlekedés Szombathelyen a mai Vasút utca–Szent Márton utca–Fő tér (a Községi u. betorkolásáig) útvonalon (3. térkép). Nincs adat arra, hogy 1865-ben a vasút átadását követően más vállalkozó próbálkozott volna engedélyt kérni a vasút felé irányuló omnibuszjárat beindítására, mert Schübel nem élt volna lehetőségével. A viteldíjon, ami 10 krajcár volt, a helyi piacon 1868 októberében 5 db tojást lehetett vásárolni. A bornak, sörnek iccéje (kb. 8 dl) 12 krajcár, a pálinkáé 25 krajcár volt. A marhahús fontja (kb. 1/2 kg) 24 krajcárba, 1 pár csirke 50 krajcárba került.849 A társaskocsi-közlekedés hamarosan témát adott a helyi sajátoknak is, amelynek tudósítása szerint egy új mulatságos figura jelent meg Szombathely utcáin:

846 VaML, SzV Tan. jkv. 474/1865. sz.
847 VaML, SzV Tan. jkv. 593/1865. sz.
„Nincs mulatságosabb, mint midőn valakit esős időben egy omnibusz után látunk futni, mely már néhány önyi távolságra halad az utána futó előtt. A szegény elkésett ily esetben láthegyen ugrál a kocsi után, hogy csizmáit el ne sározza, kezett felfelé emeli, mint egy karmester, néha-néha értetlen hangokat hallat, hogy ezek által az előle mindinkább távozó kocsi vezetőjét a megállapodásra bírja.” 850 Új omnibuszjáratok beindítását is javasolták a közkedvelt vendéglők felé „a mulató közönség kényelmére”. 851

A Vasmegyei Lapok 1874. évi számaiból már az derül ki, hogy Szombathely 3 szállodája, illetve vendéglője és a pályaudvar között közlekedtek társaskocsik. A Városházi vendéglő (Fő tér északi oldal) 1874. április 28-án indította meg omnibuszjáratait. 852 A Zöldfa vendéglő omnibusza 1874 augusztusától az Auer-féle kávéháztól indult, éjjel és nappal is közlekedett, s pontosan feltüntette indulását. 853 A szóbanforgó napilap egy 1874 novemberi híradása szerint a Sabaria szálloda (ma Pannónia étterem) és a vasútállomás között is közlekedtek társaskocsik, a beindítás pontos dátuma nem ismert (3. térkép). 854 Így az első szombathelyi omnibuszokat szállodatulajdonosok, illetve -bérlők üzemeltették. Ennek több oka lehetett, egyrészt üzleti, jövedelemszerzési lehetőséget láttak a helyi személyszállítás megszervezésében, hisz nemcsak a szállodákba tartók utazhattak járműveiken, másrészt vendégcsalogató, forgalomnövelő céljuk is volt, s a vendégek számára egy plusz szolgáltatást is kívántak nyújtani. Ha valamelyik szállodában tulajdonos-, vagy bérlőváltásra került sor az omnibusz-közlekedés továbbra is fennmaradt. 855

1891. július 5-én „Új közlekedési vállalat”-ról adott hírt a Vasvármegye című napilap:


854 Szálloda-megnyitás. = Vasmegyei Lapok, 1874. nov. 15. 92. sz. 3. p.
855 Szálloda „Szombathely városához”. = Dunántúl, 1884. júl. 31. 61. sz. 4. p.; Szálloda Szombathely városához.
856 Új közlekedési vállalat. = Vasvármegye, 1891. júl. 5. 27. sz. 7. p.
vállalkozó Stadler Dávid, mint bérkocsi-tulajdonos jól fel tudta mérni a városban a tömegközlekedési igényeket, a helyi utazások fő irányait. Stadler vállalkozásával az ekkor már vasúti csomóponttá vált és nagy személyforgalmat lebonyolító szombatihelyi pályaudvar felől a város temetőjét érintve a Szent Márton utcán át a Fő térig közlekedő omnibuszokhoz csatlakozási lehetőséget biztosított a város nyugati (óperinti városrész, Árvaúd), valamint északi (Székesegyház, Szily János utca, Petőfi utca) része felé. Ezen az útvonalon a viteldij 10 krajcárv. 857 Sajnos e vállalkozás eredményességéről, működésének időtartamáról nincsenek adataink. Kárpáti Kelemen híres Szombatihely monográfijának II. kötete, mely 1894-ben jelent meg, csak az előbbi három omnibuszjáratról tesz említést. 858 A Sabaria, a Hungary (v volt Zöldfa) és a Szombatihely városához címzett szállodáktól a helyi sajtó tudósításai szerint továbbra is minden vonathoz közlekedtek társaskocsik. 859

18. táblázat. Szombatihelyi omnibuszvonalak

<table>
<thead>
<tr>
<th>Útvonal</th>
<th>Megindítás időpontja</th>
<th>Első közlése a sajtóban</th>
<th>Utolsó közlése a sajtóban</th>
<th>Megszűnés időpontja</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1. Főpiac (Zöldfa vendég-lő, később Hungária szálloda)–pályaudvar</td>
<td>1865. szept. 21.</td>
<td>—</td>
<td>1901. dec. 4.</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>4. Árvaúd–Főpiac–Horváth-féle uszoda</td>
<td>1891. júl. 5.</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A társaskocsiknak se Sopronban, se Szombatihelyen sokáig nem volt konkurenciájuk. A közhasználatú személyszállítás lebonyolításában a bérkocsik is közreműködtek, amelyek drágább viteldíjak miatt a szegényebb rétegek számára nem voltak elérhetők. E városok tömegközlekedésének történetében egy újabb lépcsőfokot jelentett az omnibusznál korszerűbb, kényelmesebb, nagyobb befogadóképességű, már gépi erővel működő, s a

857 Uo.
Sín páron könnyedén és simán haladó villamoskocsiknak forgalomba állítása. A villamosközlekedés Szombathelyen 1897. június 4-én, Sopronban 1900. május 1-jén indult meg. 861 A villamosvasút kényelmesebb és olcsóbb volta miatt mindkét városban megkezdte elvonní az utazóközönséget az omnibuszoktól. 862 A villamosok forgalomba állításakor már csak 2 omnibuszjárat működött Szombathelyen a Hungária Szálloda és a pályaudvar, valamint a Sabaria szálloda és a pályaudvar között. 863 A Szombathely városához címzett szállodáit 1897. február 1-jével bezárták, épületét lebontották, omnibuszát eladták. 864 Míg a villamosok reggel 5 és este 11 óra között szállították az utasokat, 865 addig Szombathely a XIX. és a XX. század fordulóján az ország azon kevés városa közé tartozott, ahol éjszaka is közlekedtek az omnibuszok. 866

Szombathely város képviselő-testülete 1900. augusztus 9-én tartott közgyűlésen foglalkozott a helyi tömegközlekedés kérdésével. A képviselő-testület arra az álláspontra jutott, hogy a városban a személyszállítás jogát fenntartja. A hatalmas összegekbek erült útburkolatok fenntartási költségeinek egy részét a városban történő személyszállítás jövedelméből kívántak fedezni. A villamosvasúttól független személyszállítás elképzelésük szerint „automobil kocsik és omnibuszok útján fog történni.” A képviselő-testület megbízta a városi tanácsot, hogy e témában 1901. február 1-jéig terjesszen a közgyűlés elé határozati javaslatot, erre azonban nem került sor. 867 A képviselő-testület így kívánt visszaválni a történtekre. (A városnak csak 1912-re sikerült a

867 VaML, SzVM Műszaki iratok. 6. d. 1049/1900. sz.
1901-ben jelentős beruházások történtek a szombathelyi pályaudvaron. Új teheráruktartó és a Széll Kálmán utcára néző indóház felé épült (3. melléklet). A villamosvasutat üzemeltető VEMR már 1901-ben meg akarta hosszabbítani vonalát az új állomásépületig, erre azonban csak 1903-ban adott engedélyt. Addig az omnibuszok a villamosvasúttal szemben helyzeti elönybe kerültek. 1903-ban a Vasvármegye hasábjain arról írtak, hogy Szombathely új szállodája, a Kovács szálló (a későbbi Palace, mai Király utca és Savaria tér sarkán állt) és a pályaudvar között is közlekedtek omnibuszok, amelyeket a szóban forgó szálloda üzemeltetett. A társaskocsi ekkor már a Széll Kálmán utcán, esetenként arról letérve a Vörösmarty és a Szelestey utcán át közlekedtek a vasúthoz (3. térkép).

2. térkép. Sopron omnibusz vonalhálózata a dualizmus korában.
Rajzolta Széles Gyula
3. térkép. Szombathely omnibusz vonalhálózata a dualizmus korában.
Rajzolta Széles Gyula
Mindkét városban sor került a helyi omnibusz-közlekedés szabályozására. Sopron Város Tanácsa 1865. december 12-i ülésén foglakozott a témával és meghatározta – a bérkocsis cég korábbi indítványa alapján – a bérkocsik és az omnibuszok pályaudvarnál való kiállásának a rendjét.\textsuperscript{881} Az 1872. évi VIII. törvénycikk, közismert nevén az ipartörvény, lehetőséget adott a helyi hatóságok számára a társaskocsi-közlekedés szabályozására.\textsuperscript{882} Sopronban nincs nyoma annak, hogy ekkor e témában szabályrendeletet alkottak volna. Szombathelyen viszont a város tanácsa 1872. november 16-án Tempel Ferenc tanácsost, Mayer József kapitányt és Gyuk Sándor jegyzőt bízta meg a bérkocsis- és omnibusz-tulajdonosok tevékenységét szabályozó rendelet kidolgozására.\textsuperscript{883} A városi tanács az 1872. december 21-én tartott ülésén elfogadott rendeletében szabályozta először a helyi társaskocsi-közlekedést. Eszerint az omnibusz-tulajdonosoknak minden vonat indulásához és érkezéséhez kellett társaskocsit közlekedtetniuk.\textsuperscript{884} (Ekkor naponta 11 személyvonat indult s érkezett a szombathelyi pályaudvarra.)\textsuperscript{885} A kocsik állomáshezügyeit a „vasúti indóház kimenetele előtt” lévő részt jelölték ki. Külön nyári (április 1-jétől október 1-jéig) és téli menetdíjszabást állapítottak meg. Nyáron nappal (reggel 5 órától este 7 óráig) 10 krajcár, éjjel 20 krajcár, télen nappal (reggel 7 órától este 7 óráig) 15 krajcár volt személyenként a viteldíj. (Összehasonlitásként a bérkocsis menetdíja 2 személyig nappal 1 forint, éjjel 1 forint 50 krajcár volt.) A társaskocsi belsejében díj- és rendszabályt kellett kifüggeszteni. A város e rendelete 1873. január 1-jén lépett életbe.\textsuperscript{886}

1883-ban Sopronban a városatyaik úgy döntöttek, hogy a Déli pályaudvarhoz vezető Indóház (Kossuth Lajos) utca kikövezése miatt, az úthasználatért kocsinként 2 krajcár vámdíj fizetésére kötelezi az omnibusz-tulajdonosokat.\textsuperscript{887} Ezért Skribanek Károly és Stiller Károly omnibusz-vállalkozók a kövezetvám díjának évi egy összegben való megváltást kérve vezettek. Kérelmeknek a képviselő-testület helyt adott és 1884-re fejenként 200 forint átalányban állapította meg a vámdíjat,\textsuperscript{888} oly kikötéssel, hogy „minden érkező és induló vonathoz tartozzanak kimeneti kocsikaikkal”.\textsuperscript{889} Az omnibuszok e vámdíj-kötelezettsége továbbra is megmaradt. Kivéve, ha a Déli pályaudvarról visszaúthoz utasok nélkül jött a társaskocsi,


omnibuszról még az is tudható, hogy „egészen olajos tengellyel” rendelkeztek.897 A befogott lovak jó állapotára és erőnlétére enged következtetni az a sajtóhír, hogy az egyik szombathelyi „omnibuszlo” versenyt nyert.898 A társaskocsiknak útvonalukon megállóhelyeket nem jelölték ki, útközben bárki megállíthatta azokat, ha le- vagy felszállni kívánt.899 Mindkét nyugat-magyarországi városban 1901-ben történt az első tömegközlekedési szerencsétlenség. Sopronban augusztus 31-én a Várkerületen a Magyar király szálloda előtt egy villamoskocsi és egy omnibusz összeütközött, utóbbi hibájából. Szerencsére komolyabb baj nem történt, csak a társaskocsi rúdja törött el.900 Szombathelyen december 2-án történt baleset. A Hungária Szálloda omnibusza a Széll Kálmán utcában a megállóhelyéhez már lassan közelítő villamoskocsi előtt fordult be a Vörösmarty utcába és a két jármű összeütközött. A baleset következében az omnibusz felborult, szerencsére az utasok komolyabb sérülést nem szenvedtek.901 E balesetektől eltekintve csak ritkán merült fel gond a társaskocsi-közlekedéssel, Szombathelyen 1893-ban a Déli Vasút forgalmi ellenőrénének panaszára a polgármester a következő utasítást adta a rendőrkapitányi hivatalnak: „... a város területén levő társas kocsi tulajdonosokat szigorúan utasítsa, miszerint kocsijaikat oly időben indítsák, hogy az azt igénybe vevő közönség jegyeiket megválthassa, s utipodgyászt kell időben feladhassa.”902 1895-ben a sajtó arról panaszkodott, hogy a Kőszei utcában álló omnibuszkocsi és „stoikus” nyugalmú lovaik zavarják az amúgy is szűk utca forgalmát.903 1904-ben a Vasvármegye című napilap arról írt, hogy a társaskocsik vágtatnak, száguldanak a Széll Kálmán utcában, s „az omnibuszkocsisok oly őrületes hajtást visznek véghez az utcán, hogy a közbiztonságot veszélyeztetik.”904

A korabeli omnibuszokon még nem lehetett valami kényelmes az utazás. Még az éhoni útburkolási program végrehajtása előtt járt Szombathelyen dr. Thallóczy Lajos császári kormánytanácsos, a MTA tagja, akiben a város rossz útviszonyai oly mély nyomot hagytak, hogy visszaemlékezhéseiben is megörökítette: „... bölcselmékedés közepette rázott be a »Sabaria szálloda« omnibusza a városba, melynek utcai szörnyű rosszul vannak

904
kövezve...” 905 Esős időszakban a városban megbénult a közlekedés. Ilyenkor a kocsik és az omnibuszok gyakran elakadtak a sárban, s az is előfordult, hogy a vasútra igyekvő utasoknak emiatt gyalog kellett kimenniük az állomásra. 906 Az utazást már ekkor is nehezítette forgalometerelés, például 1884-ben a Szombathely és Szentmárton község közötti Gyöngyös-híd átépítése, felújítása miatt. Ezért Weder István, Hainzmann János és Schübel Bertók omnibusztulajdonosok 1884. február 7-én a következő kérelemmel fordultak a városi tanácskörhöz: „Tekintve hogy Ápril hó elején a Gyöngyös hidat újból fogják csinálni, és így az omnibuszok is mind a Köszegi utcán kénytelenek a vasúthoz közlekedni, a mely pedig oly rossz állapothat van, hogy sokszor járhatatlan alázattal kérjük a tekintetes városi tanácsot, ... bazalt követ az említett utczában felhasználni.” Kérésük meghallgatásra talált, s a Köszegi utcában bazaltkövet terítettek szét. 907 A forgalometerelés okául szolgáló vashidat 1884 augusztusától ismét használhatták a közlekedők, így a társaskocsik is. 908

A soproni és a szombathelyi omnibuszok utazóközönségét is elsősorban azon társadalmi rétegek képezhették, akiknek nem tellett magánfogatókra, vagy bérkocsira, de voltak annyira tehetősek, hogy a gyaloglás helyett a társaskocsiútává válasszák. Társadalmi rétegek szerint a kis- és középpolgárság, az értelmség, a tisztviselők és a tehetősebb iparosok alkothatták az utazóközönség jelentős részét. Az arisztokrácia, a gazdagabb polgárok, kereskedők már nem, a munkások, napszámosok, cselédek pedig még nem éltek e személyszállítási lehetőséggel. A vizsgált városokban is voltak kezdetben olyanok, akik az omnibuszokon való utazást szégyellték, egy ilyen hölgyről tesz említést 1870-ben a Vasmegyei Lapok egyik száma. A hölgy arcát mindig kendőjébe rejtette, ha egy másik kocsi haladt el mellettük, így próbálta meg elkerülni, hogy meglássák az omnibuszon. 909

Sztamárnémetiben omnibusz-közlekedés voltára csak a villamosközlekedés megszűnése után, 1910-ből sikerült forrást találni. Az omnibuszon való utazás ekkor 40 fillérbe került. 910 Ezért valószínűsíthető, hogy a városi tömegközlekedés a villamosvasúttal vette kezdetét a Szamos-parti városban, a géperejű mindenféleleképpen.

Szombathelyen és Sopronban az omnibusz-közlekedés mindvégig kisvállalkozás maradt. A vállalkozók csak néhány kocsit tartottak forgalomban. Vállalkozásuk jövedelmezőségére, jelentős utasforgalmára enged következetet az a tény, hogy az omnibusz-közlekedéssel lefedett területeket érintve építették ki mindkét városban a villamosvasutat is. A

---

906 BAUER, 1934. 18. p.
907 VaML, SzV Polg. ir. II. 51/1884. sz.
908 Az új hid. = Dunántúl, 1884. aug. 10. 64. sz. 2. p.
társaskocsik a vizsgált települések mindennapjainak szerves részévé váltak a városon belüli személyszállítás lebonyolításával. A kétféle helyi tömegközlekedési eszköz (omnibusz, villamos) Sopronban 8, Szombathelyen pedig 10 évig működött egymás mellett. Az első tömegközlekedési eszközeiről a Sopron című lap 1888-ban a következőképp vélekedett: „Az omnibus közlekedés pedig nagyon primitív és bizony gyakorta restelkedik az ember bebújni abba a ketrécbe, a melybe néha napján úgy tömik az embert, mint a csirkéket az ólba.”

Tovább kellett lépni, új megoldást kellett keresni.

7.2. Közúti vasúttervek Szombathelyen és Sopronban

„A közúti vasút lehetővé teszi még a leginkább elfoglalt középosztálynak is, hogy a modernkor viszonyaival számolni tudjon.”

1874-ben három, 1891-ben pedig már négy vonalon közlekedtek az omnibuszok Szombathelyen. Mindez arra enged következtetni, hogy a városban jelentős igény volt a tömegközlekedési szolgáltatások iránt. Közben a szombathelyi vasútállomás megindult vasúti csomóponttá válásának útján. Ennek következtében Vas vármegeye székhelyén egyre jelentősebb személyforgalom irányult a pályaudvar felé és onnan is a városközpontba. Feltételezhetően az omnibusz járatok kihasználtsága és a pályaudvar felé irányuló jelentős személyforgalom miatt, valamint a tehetősebb polgárokra, mint számra jöhető fizetőképes utasokra számítva, 1883-ban Szombathelyen felmerült egy lövontatású közúti vasút létesítésének gondolata. A tervbe vett új közlekedési vállalatról először a Vasmegyei Lapok 1883. május 6-i száma tudósított a következőképp: „Városunkban Thein Mark újvidéki mérnök tesz tanulmányokat egy közúti vasút felállítása érdekében.” Szombathely város tanácsa 1883. május 19-én tartott ülésén foglalkozott az ügygel, s döntött a vállalkozás támogatásáról: „miszerint Szombathelyen létesítendő közúti vasútvonalak ellen akadály fenn nem forogván a városi hatóság kérvényeinek szándéka keresztül vételében lehetőleg kezet nyújtani kész.” A létrehozandó közlekedési vállalat tervezésére és megvalósítására az alispáni hivatalon keresztül eljuttatták a Közmunka és Közlekedési Minisztériumba. Az elömunkálati engedélyt „Szombathely városból Szentmárton közégen (1886-ban csatolták Szombathelyhez) át a déli vasút szombathelyi állomásáig vezető vasútvonatra”, amelyet

914 VaML, SzV Polg. ir. I. 488/1883. sz.
lóvontatására tervezték, a közlekedési miniszter 1883. november 20-án adta meg. Sajnos a fennmaradt néhány forrásból (a Magyar Országos Levéltárban selejtezték ezen iratanyagot) nem lehet képet alkotni a tervezett vállalkozásról, és a meghiúsulás okairól.

1888. február 25-én Edelmann Sebő premontrei rendi kanonok, főgimnáziumi tanár előadást tartott Szombathelyen a villamosvasutakról. Az est szenzációja volt az általa készített azon üzemképes villamos-modellnek a bemutatása, amelyet az 1887. november 28-án a budapesti nagykörúton átadott elektromos próbavasút mintájára készített. Mindez három hónappal történt később, mint az első hazai villamosvasutat forgalomba állították (Edelmann Sebő a későbbiekben tagja volt mind a szombathelyi és mind a soproni villamosvasutat üzemeltető részvénytársaság vezetőségének.) A szombathelyiek ismereteket szerezhettek a kor legmodernebb felszíni tömegközlekedési eszközeiről.

A vasi vármegyeszék helyen „lőerejű közúti vasály” létesítése 1890-ben merült fel újra. A tervek szerint „Szombathelyen egész körvasút létesülne, a Gyöngyös- (ma a Fő tér keleti vége és a Szent Márton utca a Wesselenyi Miklós utcáig), Kőszeg-, Forró- (Kossuth Lajos), és Úri (Széchenyi István) utcákon keresztül a szombathelyi pályaházig.” E közlekedési vállalkozás ügyében Szabó Ernő polgármester 1890. november 2-ra értekezletet hívtott össze a városháza. Az értekezleten tájékoztatták a résztvevőket, hogy ifj. Deutsch Samu „egy helyen alakítandó közúti vasútról szóló tervezet adott be.” A lóvasútat ifj. Deutsch Samu részvénytársaság formájában kívánta megvalósítani, s nemcsak személy-, hanem teherszállításra is szánta. Az úgy ismertetése és megtárgyalása során a vasály a gőzvontatásúra való tervezését is javasolja, azonban az értekezlet elvetett. Az előmunkálatai megkezdésére egy bizottságot alakították. A közúti vasút tárgyában rövidesen három tervezetet dolgoztak ki. A tervekről, s azok további sorsáról sajnos nincsenek adataink. Valószínűsíthető, hogy e közlekedési beruházás élenken foglalkoztatta a város lakóit, hiszen például a Torma című helyi élelap külön verset jelentetett meg Lóvasút címmel 1890. november 5-i számában (22. melléklet). 1891 decemberében Zimmermann Károly városi tanácsos vetette fel e témát. Az omnibuszjáratok által lefedett területeken, éjjel

915 VaML, SzV Polg. ir. I. 488/1883. sz.
917 VaML, SzV Polg. ir. I. 1414/1890. sz.
918 Közúti vasút – Szombathelyen. = Dunántúl, 1890. nov. 2. 44. sz. 6. p.
919 Közúti vasút Szombathelyen. = Dunántúl, 1890. nov. 9. 45. sz. 5 p.
921 Közúti vasút Szombathelyen. = Dunántúl, 1890. nov. 9. 45. sz. 5.p.
922 Közúti vasút. = Dunántúl, 1890. nov. 23. 47. sz. 3. p.
923 Lóvasút. = Torma, 1890. nov. 5. 43. sz. 1. p.

Egy újabb és ígéretesebb próbálkozás 1892 júniusában vette kezdetét, amikor is a Junker és Gaertner budapesti cég kért a kereskedelmi minisztertől előmunkálati engedélyt Szombathelyen lóvontatási vasút létesítésére. E cég ekkor már nem volt ismeretlen Vas vármegyében, mert a Kőszegi-hegységben a rohonci vasútállomástól a Hodász község feletti hegyig egy 12 kilométer vonalhosszú, teherforgalmú lóvasutat tartott üzemben. A kereskedelmi miniszter 1892 júliusában adta meg a Junker és Gaertner cégnek az előmunkálati engedélyt a szombathelyi vasútállomástól a mai Vasút utca–Szent Márton utca–Fő tér–Széchenyi István utca–Berszenyi Dániel tér–Hollán Ernő utca–Kiskar utca–Óperint utca útvonalra egészen „az evangélikus egyház telkéig”, valamint a Berszenyi Dániel téről kiágazólag a Szily János és a Petőfi Sándor utcán át a 11-es Hős zár úti lovassági laktányáig húzódó személy- és teherzállításra alkalmazandó lóvasúti vonalakra. Ez az első előmunkálatokra engedélyezett terv, amelynek megvalósításával a közúti vasutat már nemcsak a pályaudvartól a városközpontig akarták kiépíteni, hanem a nyugati (Óperint utca és környéke), valamint az északi (Petőfi Sándor utca, lovassági laktanya) városrészek irányába is, bevonva e területeket is a magasabb színvonalú helyi tömegközlekedésbe. A terveken a munkát a cég Rödl nevezetű mérnöke kezdte meg 1892 júliusában. A pálya fő- és mellékvonalának hossz-szelvényei, helyszínrajzai 1892 szeptemberére készültek el.

---

925 Magyar Országos Levéláltár (továbbiakban: MOL), Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéláltár. Vasúti és Gyári Szakosztály iratai (továbbiakban: KM VGy ir.). Mutatókönyvek; MOL, KM VGy ir. III./2. 21 823/1892. sz.
melletti, a város tulajdonában lévő 1 holdnyi területet gondolták, s kérték az alakítandó részvénytársaság számára kocsiszín, istálló, kovácsműhely, hivatalnoki lakás és egyéb szükséges épületek létesítése céljából.\textsuperscript{930} Szombathely város tanácsa 1892. december 31-én tartott ülésén a jogügyi, pénzügyi, szépítő, erő- és gazdaságügyi bizottságokat bízta meg a lóvasút létesítésével kapcsolatos terveknek, valamint a Junker és Gaertner cég ajánlatainak (városi adók alóli mentesség kérelme, a vaspályák által elfoglalt területek ingyen való átadása, a közúti vasútnak a város által történő megválthatásának ideje, ára stb.) áttanulmányozásával, a szükséges módosítási javaslatok kidolgozásával. A bizottságok a lóvasutat hasznos és célszerű vállalkozásnak tartották. Javasolták a Gyár (Semmelweis Ignác) utcai végállomást a lovassági laktanyához vezető vonallal összekötni, a részvénytársaság városi közterhek alóli mentesítését, a pályatestek által elfoglalt területek díjmentes átengedését, a szükséges vonalbővítési igények két éven belüli megvalósítását stb. 1893 nyarán a Junker és Gaertner cég az előmunkálati engedély 1 évre történő meghosszabbítását kért és kapta meg. A kereskedelemügyi minisztertől.\textsuperscript{931} Az építkezés azonban nem indult meg. Ennek oka, hogy közben a Junker és Gaertner cég vállalkozásaival problémák merültek fel, belebuktak a Rohonc és Hodász közötti lóvasúti vállalatukba is, s mivel a város vezetése semmi kilátást nem látott a szombathelyi lóvasút e cég által történő megépítésére, az ügyet 1894 májusában lezártnak tekintette.\textsuperscript{932} Sopronban is, a már korábban vázolt fejlődés révén, megjelent a városi tömegközlekedés magasabb szintre való emelésének igénye. Először az Oedenburger Zeitung egyik 1888. novemberi számában érvelt írja, Anton Brandl egy helyi lóvasút létesítése mellett, és ismertette terveit. Az érvek között szerepelt, hogy az idő pénz („Zeit ist Geld”), a beruházás révén a polgárok időt takaríthatnának meg, az idegenek soproni tartózkodása kényelmeséből válna és nemcsak a közlekedés, de a kereskedelem is fejlődne, s ezek együttesen a város felvirágzását szolgálnának. Hosszan tagolta a várható utazóközönséget (a vonatok utasai, katonák, diákok, színházlátogatók, bálok és egyéb rendezvények résztvevői, közhivatalokban való ügyintézés stb.), amely szerinte leginkább majd a középosztályból tevődik össze. Naponta 28 személyvonat érkezett ekkortájára Sopronba. 10 krajcáros viteldíjjal és minden lakos évi legalább tízszéri utazásával már rentálisnak és életképesnek gondolta a vállalkozást. Az általa javasolt útirányok: 1. Várkerület–Színház utca–Széchenyi tér –

\textsuperscript{930} VaML, SzV Polg. ir. I. 56/1893. sz.
\textsuperscript{931} VaML, SzV Polg. ir. I. 56/1893. sz.
\textsuperscript{932} VaML, SzV Polg. ir. I. 56/1893. sz.


938 Közúti vasút Sopronban. = Sopron, 1891. nov. 28. 95. sz. 3. p.
940 FINCK, 1892. 18. p.

A terv komolysságát tükrözi, hogy Sopron város elkezdte a vállalkozóval kötődő szerződés tervezetét. A dokumentumból megtudjuk, hogy engedélyes és jogutódja kizárólagos jogatartást kapta volna Sopron területén személy- és teherforgalmat lebonyolító lóvasút építésére és üzemben tartására. A szerződés időtartama az átadást követő 55 évre szőtt, rögzítették a már említett útitársolást, a forgalom fenntartásának időhatárait, a menetsebességet (150 m/perc) és a viteldijat 10 krajcában maximálták. A város vállalta, hogy a pálya belső és külső részéhez szükséges köveket, valamint az üzemtelep részére a telket ingyen adja. A szerződésben lehetőséget adtak arra is, hogy lóvasút helyett felsővezetékes villamosvasút épüljön. 

Ez esetben sem ismeretes, hogy miért sem valósult meg a terv.


954 MOL, KMVGy ir. 17 204/1897. sz. 3. f.; Villamos világítás és vasút Sopronban. = Sopron, 1897. ápr. 1. 74. sz. 2. p.
955 MOL, KMVGy ir. 25 480/1896. sz. 5. f.
Az 1890-es évek elején Szatmárnémetiben is felvetődött gőzvontatású közúti vasút létesítésének ötlete, majd terve. E tervekből nőtt ki szervesen a villamosvasúti beruházás.
Ezért ezt a részt a villamosvasút előmunkálatainál tárgyalom.

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

,,Úttörő vállalat.”957


958 DÁLMADY, 1900. 3. p.
igyekeztek tervünket megvalósítani ...” A tervezgetés eredménye Ikervár, Sárvár és Szombathely villamosításának, valamint utóbbi helységben villamosvasút építésének a szándéka lett.


A tervekből megtudhatjuk, hogy a megépítendő szombathelyi városi villamosvasutat a pályaudvartól a Szent Márton, Gyöngyös (a mai Fő és Savaria tér, valamint a Szent Márton utca nyugati vége a Wesselenyi Miklós utcától) utcákon, Fő téren, Kőszegi, Új (Petőfi Sándor), Kámoni (Szily János) utcákon, Templom, Széchenyi István (Berzsenyi Dániel) tereken, Iskola (Hollán Ernő) és a Kiskar utcán át kívánták vezetni az Óperint utcába egészen a Kálvária utcáig. A Fő teret a Széchenyi térrel egy másik útirányon az Úri (Széchenyi István) utcán át is össze akarták kötni. A Gyöngyös utcából, a Ferences barátok templomától a Fürdő (Aréna), Hosszú (Thőköly Imre), Kereszt (Kiskar utca Óperint és Thőköly utca közötti része) utcákon át a Kiskar utcai fővonalba való visszacsatlakozással, főleg teherzállítás céljából, szárnyvonalat kívánták építeni. A mind személy- és mind teherforgalom lebonyolítására szánt villamosvasút vágányait normál nyomtávolságúra (1435 mm) terveztek, hogy a tehervagonok a pályaudvarról a városba befontathatók lehessenek. Az egész vonalat az áruszállítás

964 BODÁNYI, 1910. 96. p.
966 Tervezet Szombathely r. t. város és a Gyöngyös mellékéle elektromos világításáról és erőátviteléről. = Vasmegye, 1894. júl. 15. 29. sz. 6. p.
szempontjából 3 zónára osztották, s meghatározták a várható, csupán tájékoztató jellegű díjtételeket.\footnote{Tervezet Szombathely r. t. város és a Gyöngyös melléke elektromos világításáról és erőátviteléről. = Vasvármegye, 1894. júl. 15. 29. sz. 6. p.}

19. táblázat. \textbf{A villamosvasút tervezett áruszállítási díjszabása}\footnote{Uo.}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Zóna</th>
<th>Díjtétel vagononként</th>
<th>Díjtétel darabáru esetén q-nként</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>I. A pályaudvartól a Gyöngyös-hídig</td>
<td>2 forint</td>
<td>5 krajcár</td>
</tr>
<tr>
<td>II. A Perint-pataktól a pályaudvarig</td>
<td>2,50 forint</td>
<td>8 krajcár</td>
</tr>
<tr>
<td>III. A Perint-pataktól nyugatra eső részektől a vasútállomásig</td>
<td>3 forint</td>
<td>10 krajcár</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Az értekezleten a szakemberek véleménye a megépítendő villamosvasúttal kapcsolatban, amely az akkori város legnagyobb részét érintette, a következő volt: „\textit{Tekintve Szombathelynek tetemes személy- és áruforgalmát, a városi vasút eszméjét életre valónak tartjuk: azonkívül e vasút kétségtelenül hozzáfog járulni Szombathely fejlődéséhez.}”\footnote{Villamosság és Szombathely. = Vasvármegye, 1894. júl. 15. 29. sz. 5. p.; A villamosság Szombathelyen. = Dunántúl, 1894. júl. 19. 29. sz. 4. p.} Az értekezlet második napján, július 9-én, hogy az elképzeléseket Szombathely város és az érintett települések lakossága is megismerhesse, a létesítendő elektromos művek tervezetének kinyomtatásáról, valamint a következő felhívás közreadásáról döntöttek:\footnote{Felhívás. = Vasvármegye, 1894. júl. 15. 29. sz. 6. p.} „\textit{Ez ügyben f. hó 22-én délelőtt 10 órakor Szombathelyen a vármegyeház nagytermében általános értekezletet tartunk, melyre ... mindazon polgártársainkat, a kik az eszmét helyeslik és törekvésünket pártolják, van szerencsénk meghívnii.}”\footnote{VaML, SzV Polg. ir. III. 211/1895. sz.} Az értekezlet után még egyszer átgondolták a közúti vasút tervét és Gothard Sándor, Knebel Jenő, valamint Nagy Jenő tiszti ügyész, mint érdektársak július 12-én benyújtották előmunkálati engedély iránti kérelmüket a kereskedelemügyi miniszterhez a pályaudvartól a sárvári (Zanati) úton a Mayer-féle vasöntödéig, valamint az előzőekben már részletezett villamosvasúti vonalakra. A vasúton túli városrészbe, a Mayer-féle vasöntödéhez vezető vonal a korábbi tervekben nem szerepelt.\footnote{Károlyi Antal alispán vezetésével és az elektromos mű megvalósításában érdekelt szakemberek részvételével július 17-én, a 22-i nagyértekezlet megszervezése miatt, egy összejövetelt tartottak. Itt határozták meg a programot és az egyes témák ismertetőinek nevét.}
A szombathelyi villamosvasút tervének bemutatása Edelmann Sebő feladata lett. A nagyértekezleten e témben tartott előadása semmiben sem tért el a július 8-án, az első összejövetelen elhonzottaktól.

A nagyértekezlet élénk visszhangot váltott ki a város és az érintett környék lakosságában. A helyi lapok is eltérő módon reagáltak. A függetlenségi párti Dunántúl először a Légszeszvilágítási Társulat léte, s a várossal meglévő szerződése miatt nem tartotta életképesnek a vállalkozást. A lap álláspontja néhány nap múlva kicsit módosult. Ekkor a következőt írta: „... a villamos erőre tervezett közvasútak semmi jövőt nem jósolunk. ... Komoly és számbavehető tervezésnek tehát csak az elektromos világítást tekintjük ...“. Míg a Dunántúl hasábjain a fenntartásainak adott hangot, addig a szabadeltű Vasvármegye kiáltott a tervek mellett. A villamos vasúttal kapcsolatosan így írt: „... Szombathelyen van léetalapja egy közúti vasútnak. A városnak kelet - nyugati irányú kiterjedése van folytonos növekvésben, míg egyrészről a vasút táján nyilnak új utczák s emelkednek új paloták, addig az ellenkező oldalon, a szőlőhegyek alatt a város oly rohamosan épül, mire példát a déli és északi részeken nem találunk. Ezen iránynak felel meg a vasút iránya is, mely éppen a város ellentétes pontjait kötően össze, míg egyrészről a vasútára igyekvőkben, addig másrészről nyáron szőlőkbe menők s telen pedig a gyári munkások szállításában leli meg fizető közönségét. Oly városban, hol a vasúti személyforgalom százezrekre megy, ... csak akad utas ki a kényelmes és olcsó közlekedési eszköz használj át. A vasúti alkalmazottak gyermekei, s a gyári munkások egy része bizonyára igénybe veszik olcsó jegyfüzetek kibocsátása mellett, ... a vasút által kinálkozó alkalmat, hogy gyorsan és kényelmesen az iskolába vagy lakásukba juthassanak.”

Az elektromos művek létesítésére a nagyértekezleten alakult központi bizottság 1894. július 28-án kelt levelében – egyben erkölcsi támogatást kérve – tájékoztatta a tervekről, közünk a villamosvasútéről Szombathely város képviselő-testületét. A város villamosításáért indított mozgalom rövid idő alatt igen kedvező eredményeket mutatott fel. A villamos műveket létesítő társulat végrehajtó bizottsága az augusztus 17-én tartott ülésén, az előzetes felmérések alapján a következő igényeket konstatálhatta: „3600 láng, 845 vaggon...
vasúti szállítás ...  

Ezen adatok azt bizonyítják, hogy a lakosság felkarolta, s lelkesen támogatta a város villamosításának tervét. A további előkészületek során fokozatosan emelkedtek ezen adatok.

A kedvező eredmények is szerepet játszottak abban, hogy szeptember első felében Batthyány Lajos gróf, valamint Edelmann Sebő és Gothard Jenő Szombathely város képviselő-testületéhez egy beadványt küldött, amelyben az elektromos művek, köztük a szombathelyi villamosvasút létesítésével kapcsolatos szándékaikról adtak tájékoztatást, s ezen elképzelésük megvalósításához szükséges villamosvezetékeknek a város közterületein, részint a föld alatt, s részint a föld felett történő elhelyezéséhez kértek engedélyt.

A kérelemről a város képviselő-testületének 1894. október 18-án tartott közgyűlése döntött. Eszerint „Szombathely város képviselő testülete ... örömmel fogadja folyamodók ama nemes törekvését, hogy az Ikervár melletti Rába vízének felhasználása mellett electromos műveket berendezni ... és villamos közúti vasutat létesíteni szándékoznak ... kimondja a képviselő testület, hogy folyamodók részére megadja az engedélyt ahhoz, hogy a tervezett electromos villamvezetékeket Szombathely város tulajdonát képező összes utcázban ... elhelyezhessék ...”. Ekkor már a vállalkozók birtokában volt a kereskedelemügyi miniszter által már szeptember 22-én megadott előmunkálati engedély a tervezett villamosvasút valamennyi vonalának megépítésére. Az előmunkálati engedély megadása előtt a kereskedelmi miniszter leinförmlatta Gothard Sándor, Knebel Jenő és Nagy Jenő érdektársakat. Miután Vas vármegye alispánjának jelentése alapján megbizonyosodott a szóban forgó személyek megbízhatóságáról és anyagi viszonyaiknak rendezettségéről, adta meg számukra az előmunkálati engedélyt.

Az engedélyek megadását követően tovább folytak, s felgyorsultak az egész vállalatra vonatkozó költségvetési, finanszírozási és részvény-kibocsátási előmunkálatok, a létrehozandó központi telep részére pedig megtörténtek az első ingatlanvásárlások a Kossuth
Lajos és a Hosszú (Thököly Imre) utcában.\textsuperscript{987} Az előmunkálatok ezt követően oly mértékben előrehaladtak, hogy 1895. március 24-én a vármegeyház kistermében megtartották a VEMR alakuló közigazgatását. A részvények jegyzésének határideje március 22-e volt, e dátumig a 11 500 db részvényre túljegyzések is történtek. Az alakuló közigazgatásán bemutatták a Hazai Első Takarékpénztár hiteles számlakivonatát, amely szerint a részvénytársaság számlájára 127 615 forint 50 krajcárt fizettek be. Az alapszabály tervezetének felolvasása, majd elfogadása után, 103 500 aranyforint, illetőleg 103 500 angol fontsterling alapokével kimondták a VEMR megalakulását. Ezt követte az igazgatóság elnökének (gróf Batthyány Lajos) és tagjainak (köztük Edelmann Sebő, Gothard Jenő, Károlyi Antal stb.), valamint a felügyelő bizottságnak (Grünwald Ödön, Nagy Jenő, ifj. Deutsch Samu stb.) a megválasztása, s a társaság céljainak meghatározása.\textsuperscript{988}

A szombathelyi villamossal kapcsolatos elképzeléseket így fogalmazták meg: „Az elektromos vasút a déli vasútvonal pályaháza Szombathely város területével összekötteni tervezetik. A hálózat első részeként a Szent-Mártonon, Gyöngyös-utcán és a Horváth Boldizsár-téren át a társaság Kossuth Lajos-utcai központi telepébe vezető vonal fog kiépíttetni, a légvezetés mellőzése széljából a Linef-Bayley-féle rendszer kilátásába vételével. A nyomban kiépíttendő vonal hossza körülbelül 1,8 km. A villamos vasút úgy személy, mint teher szállításra fog berendezetni és ekként a szombathelyi állomásnak évenkint körülbelül 1/2 millióra rúgó személyforgalmát fogja közvetíteni.”\textsuperscript{989} A bemutatott írás Horváth Boldizsár (ma Fő) tér és a Kossuth Lajos utcai központi telep közötti szakasza eltér az 1894. évi tervektől. Mind Szombathelyen és mind Ikerváron megkezdték a munkálatokat.\textsuperscript{990} A Szombathelyen tervezett villanytelep létesítésére Batthyány Lajos gróf kért és kapott (augusztus 14.) a városi tanácsáról ipar- és építési engedélyt.\textsuperscript{991}

A márciusi részvénytársaság-alapítás azonban meghiúsult. Pontos oka nem ismeretes. Valószínűsíthető, hogy a háttérben a svájci kapcsolatok álltak. Svájcban ekkor már több, az Ikerváron tervezett hasonló villamos áramot előállító vízi erőmű működött és az elektromos berendezések, gépek gyártásában is nagy tapasztalatokkal rendelkeztek. Batthyány

\textsuperscript{989} A villamos társaság alakuló közigazgatás. = Vasvármegye, 1895. márc. 28. 31. sz. 3. p.
\textsuperscript{991} VaML, SzV Polg. ir. III. 171/1895. sz.
Lajos grófnak sikerült egy genfi céget a beruházás kivitelezésébe és finanszírozásába bevonni. Erről táviratban értesítette a VEMR igazgatóságát augusztus 24-én.\(^992\) A svájciak megnyerése anyagi, mind szakmai szempontból nagyobb biztonságot jelentett az elképzelések megvalósításában. A részvénnytársaság új alakuló közgyűlésére augusztus 29-én került sor. Az értekezleten először tájékozást adtak arról, hogy a márciusi részvénnyegyzések érvényüket vesztették, a részvénnytőkéből befizetett 10%-ot visszaadták, s a társulat a régi formában megszűnt létezni. Közgyűlés következő tárgya új részvénnytársaság alakítása volt, egy genfi pénzcsoport, a Compagnie de l’ Industrie Electrique et Mécanique támogatásával.\(^993\) Ezen az összejövetelben a részvénnytőke 1/4 részét meghaladó személy volt jelen, s a részvénnytőke 30%-át, azaz 300 000 forintot a Pesti Takarékpénztár Egyesület hitelesített számlakivonata alapján augusztus 27-én befizették. Ezen feltételek lehetővé tették a részvénnytársaság ismételt megalakulását.\(^994\) Felolvasták, majd elfogadták az új alapszabályokat, amelyekből a következők tudhatók meg: „A társaság szély a teletechnika iparszerű alkalmazásának bármely módja, elektromos, vagy egyéb a társaság szélyait előmozdító telepek megszerzése vagy berendezése és üzemben tartása különösen Szombathely, Sárvár városok és a közben eső községek vagy egyéb helyiségek elektromos kivilágítása, erőátvitel magánosok és gyári vállalatok részére, Szombathelyen elektromos vasút, Sárváron pedig elektromos műmalom lététsítése és üzemben tartása stb.” A társaság nevét három nyelven – magyarul: Vasmegyei Elektromos Művek Részvénytársaság, németül: Eisenburger Electricitätswerke Actiengesellschaft és franciául: Société Anonyme Des Entreprises Électriques De Eisenburg – határozták meg.\(^995\)

A közgyűlésről készített jegyzőkönyv tanúsága szerint a VEMR igazgatósági elnökövé ismét gróf Batthyány Lajost választották. Az igazgatósági tagok közül kiemelném Edelmann Sebőt és Gothard Jenőt, akik a társaság ügyvezető igazgatói lettek.\(^996\) Előbbi személyt e pozíciójáért az egyházmegye lapja meg is támadta: „valjon fői. dr. Edlmann Sebő csornapremontrei rendő kanonok úr, mint a nemes vármenye protekciója alatt álló szombathelyi kir. kath. főgymnasiumnak igazgatója, lehet-e egyúttal a vasmegyei elektromos művek részvénnytársaságának igazgatója? lehet-e e nyerészkedésre alakult társaságnak törvényszékileg bejegyzett cégvezetője? és lehet-e a helybeli elektromos műhelyek


\(^993\) Értekezlet a vasmegyei elektromos művek ügyében f. aug. 29-én. = Vasmegyei, 1895. szept. 1. 83. sz. 3. p.

\(^994\) A Vasmegyei Elektromos M. Rt-ának alakuló közgyűlése. = Vasmegyei, 1895. szept. 1. 83. sz. 4. p.

\(^995\) VaML, SzT Cégb. ir. 198/2. sz.; A VEMR alapszabályait a Szombathelyi Királyi Törvényszéknél a Kereskedelmi társas cégek jegyzékének III. kötet 439. lapján, 198-as sorszámú jegyezték be.

\(^996\) VaML, SzT Cégb. ir. 198/2. sz.
vezetője?«.997 Svájciak is kerültek az igazgatóság tagok közé, pl. Baselből August Kauffman-Merkle, Genfből John d’ Everstag.998 Az ismétlen megalakult részvénnytársaság átvette a Gothard Sándor, Knebel Jenő és Nagy Jenő által a villamosvasút építésére elnyert engedélyeket, Bánó László és Szüts Béla mérnökök által készített terveket és az előmunkálatok – amelyben Batthyány Géza és Lajos grófoknak nagy szerepe volt – valamennyi iratanyagát.999 A VEMR augusztus 30-án, Szombathelyen tartott közgyűlése elfogadta a genfi Compagnie de l’ Industrie Electrique et Mécanique és a zürichi Escher, Wiss et Compagnie cégekkel kötött szerződést a beruházás elektromos részében való közreműködésre, pl. a villamos berendezések szállítására stb.1000

Az 1 000 000 forint elsőbbségi kötvénnyel és az 1 000 000 forint részvényticékével ismét megalakult VEMR hozzájárult az építkezéseken előkészületeihez.1001 Bánó László elkészítette az építkezések tervezett költségvetését, amely összesen 800 000 forint volt, ebből az összegből 60 000 forintot szánt a szombathelyi villamosvasút megvalósítására.1002 Egy sajtóhíradás szerint az elektromos művek tervezésébe Viktor Thelin genfi mérnök is bekapcsolódott.1003

A VEMR megalakulása után – a sajtó tudósítása alapján – a korábbi tervektől eltérő, rövidebb (Pályaudvar–Szent Márton utca–Fő tér–Kossuth Lajos utca–Berzsennyi tér–Széchenyi István utca–Fő térre történő visszacsatlakozással), a belváros nagy részét körbejáró vonalvertet fontolgattak.1004 Végül az 1894. évi előmunkálati engedékben meghatározott útvonalra kérte, s kapta meg most már a VEMR 1895. október 29-én az engedély egy évre való meghosszabbítását.1005

Közben a részvénnytársaság a Kossuth Lajos utca 33. sz. alatti telke mellé megvásárolta a 35. sz. alattit is. E területen egy villanytelep létesítését tervezték a célból, hogy az ikervári áramszolgáltatás esetleges szünetelése során a várost és a közúti vasutat villamos energiával elláthatassák. A villamosvasút részére egy gőzgép által működésbe hozott 40 LE-s, 300 V-os

998 BODÁNYI, 1910. 98. p.
999 VaML, SzT Cégb. ir. 198/2. sz.
1002 BODÁNYI, 1910. 98. p.
1003 Az elektrikus művek építése. = Vasvármegye, 1895. szept. 5. 84. sz. 2. p.
1004 Úo.
egyenáramú dinamóval tervezték a kimaradó elektromos áram pótlását. A szombathelyi villanytelep építési terveit Rauscher Miksa helyi műépítész készítette. Ahhoz azonban, hogy a közúti vasút építésében az érdemi lépéseket megtegyék, előbb el kellett készülnie az energiaforrásnak, a villamos energiát termelő ikervári vízi erőműnek.

7.3.1.2. Az ikervári vízi erőmű

„a Monarchiában is páratlanul áll”


1899-1900-ban belga és francia tőke bevonásával újabb beruházásokra került sor Ikerváron. 2 új turbinát állítottak üzembe együttesen 600 LE teljesítménnyel. Kiépítettek egy

1008 Új.
1011 VaML, VV Alisp. ir. VI. 74/1896. sz.
1012 EDELMANN, 1898. 16-17. p.; DALMADY, 1900. 4-112. p.

7.3.1.3. A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút első szakaszának megépítése és átadása

„Szombathely város képviselő testülete ... örömmel fogadja folyamodók ama nemes törekvését, hogy ... villamos közúti vasutat létesíteni szándékoznak ...“.1014

Az ikervári vízi erőmű munkálatainak előrehaladával a VEMR megvette az első lépéseket az elektromos közúti vasút megépítéséhez. Gróf Batthyány Lajos és Gothard Sándor személyesen vitte a villamosvasút első tervdocumentációit 1896. július 8-án Budapestre, hogy azokat a kereskedelmi miniszternek átadják.1015 A VEMR július 12-i I. közgyűlésén arról adott tájékoztatást, hogy a vasút engedélyezéséhez szükséges helyszínrajz, a hossz- és keresztszelvények elkészültek, s a közigazgatási bejárás iránti kérelmen dolgoznak már (5. melléklet).1016

A létesítendő villamosvasútak és áramfejlesztő telepének közigazgatási bejárását a kereskedelemügyi minisztér elrendelésére 1896. július 23-án tartották meg. E közigazgatási bejárásra a korábbi tervektől jelentősen eltérő útvonalat vitattak meg a minisztérium, a város, a részvénytársaság stb. képviselői. A tervezett villamosvonalat a pályaudvartól most már nem a Szent Márton, hanem az ekkor még kevésbé kiépült Széll Kálmán, valamint a Király utcákon át kívánták a Horváth Boldizsár (Fő) térre vezetni. Innét a Berzsenyi Dániel (Széchenyi István) utcán, Széchenyi István (Berzsenyi Dániel) téren, Iskola (Hollán Ernő) utcán át szándékozták a vonalat megépíteni a Nagykar utcában lévő Püspöki Iskoláig. A Nagykar utcai végállomás és a Hosszu (Thököly Imre) utcai kocsiszín között, a Kiskar és Kereszt (Kiskar) utcákon át, személyszállításra nem használt szárnyvonalat terveztek. Az említett útvonalon kívül, a megállóhelyeket, a pályának a gyalogjárdáktól való távolságát, a

1014 VaML, SzV Közgy. jkv. 43/1894. sz.


beágyazásánál állandóan öröket kötelesek alkalmazni, hogy ekként az előforduló szerencsétlenségeknek eleje vétessék". 1022 Ez, és az ehhez hasonló próbálkozások nem jártak sikerrel. A területhasználati szerződést Vas Vármegeye Törvényhatósági Bizottsága 1896. november 10-én tartott rendkívüli közgyűlésén hagyta jóvá. 1023

A tervezett közúti vasút azonban nemcsak városi, hanem a szombathely–vát–győri (a Gyöngyös utcában a Király utca betorkolásától, a Horváth Boldizsár téren és a Berzsenyi Dániel utcában) és a szombathely–rum–jánosházi (a Kereszt utcában és a Rumi utca elején) törvényhatósági utakat is használni kívánta. Ezért a VEMR-nek Vas vármegeye törvényhatóságával is területhasználati szerződést kellett kötnie. A szombathelyi villamosvasút által igénybe veendő vármegeyi utak használatára vonatkozó szerződést Vas Vármegeye Törvényhatósági Bizottsága 1896. november 10-én, Szombathelyen tartott rendkívüli közgyűlésén 1245/1896. számon fogadta el. 1024 Ezáltal lehetővé vált a területhasználati szerződéseknek és a villamosvasút tervanyagának kormányhatósági jóváhagyás céljából a magyar királyi kereskedelemügyi miniszterhez történő felküldése.

A Kereskedelemügyi Minisztériumba eljuttatott iratanyagnak, tervdokumentációknak megtárgyalása és felülvizsgálása után a kereskedelemügyi miniszter 1896. december 5-én 73600/1896. számon adta ki „A szombathelyi villamos közúti vasút építésére és üzletére vonatkozó Engedélyokirat”-ot, amely a következőket tartalmazta: „1. § Ezen engedélyokirat erejénél fogva a Vas vármegyei elektromos művek részvénytársaság Szombathelyen engedélyt kap és kötelezettséget vállal arra, hogy Szombathely város területén a m. kir. államvasutak, illetve a cs. kir. szab. déli vasútpálya társaság »Szombathely« állomásától a Széll Kálmán, Király, Gyöngyös utcákon, Horváth Boldizsár téren, Berzsenyi utcán, Széchenyi téren és Iskola utcán át a Nagy Kar utcja elejéig vezető fővonalból és innen a Kis-Kar utcán és a Kereszt utcán át a Rumi utcja elejéig a Kereszt utca, Rumi utcja és Hosszú utcja találkozójánál lévő központi áramfejlesztő telepig vezető szárnyvonalból álló és villamos erőre berendezendő közúti vasutat megépítse és azt a jelen engedélyokirat hatályának tartama alatt a személy- és áruforgalom közvetítésére szakadatlanul üzletben tartsa.” 1025

Az előírt építési feltételek között található, hogy az egyvágányú, 1 m nyomtávolságú, méterenként legalább 33,6 kg súlyú vályús acélsínekből megépítendő pálya legkisebb kanyarulatának sugarát 25 m-ben, legnagyobb emelkedését, illetve esését 27,5‰-ben

1022 VaML, SzV Közgy. jkv. 69/1896. sz.
1023 VaML, VV Közgy. jkv. 1244/1896. sz.
határozták meg. Megszabták, hogy a közúti vasút felsővezetékes rendszerű legyen 500 V egyenáramú üzemfeszültséggel. Előírták, hogy a VEMR kötelez a forgalmi eszközöket, a síneket, valamint az építésnél és üzletnél felhasználandó egyéb anyagokat, berendezéseket belföldön beszerezni. (Érvényesült az állami ipartámogatás.) E rendelkezéstől csak a kereskedelmiügyi miniszter engedélyével lehetett eltérni. Az engedély időtartamát a vasút forgalomba helyezésének napjától számított 50 évben határozták meg, a várossal kötött területhasználati szerződésben megalapított megváltási jog fenntartásával.1026

A minisztérium a várossal kötött területhasználati szerződést néhány módosítandó paragrafus kivételével jóváhagyta, a törvényhatósági utakra vonatkozó pedig – a keresztszelvények részletesebb kidolgozására való felhívással – elhalasztotta.1027

Az engedély megadásával megnyílt a lehetőség a közúti vasút mielőbbi megépítésére. Azonban az előkészületek, szerződéskötések, engedélyezések elhúzódása miatt meghiúsult a VEMR azon terve, hogy Szombathely utcáin még a millenniumi évben villamost közlekedessen.1028 A vasútüzem 1899. évi műszaki felülvizsgálati jegyzőkönyve szerint az építési munkálatokat az engedély megadását követően, 1896. december 10-én kezdték el.1029 A sajtó viszont már november közepén a munkálatok megkezdéséről tudósított, eszerint először a remíz és a Széll Kálmán utcai pályaszakasz megépítéséhez láttak hozzá.1030 A kocsiszín és a javítóműhely építési engedélyét 1896. október 31-én adta meg Szombathely város tanácsa.1031 A villamosvasút építésének vezetésével és felügyeletével a VEMR Kliegl Józsefet, a MÁV szombathelyi üzletségének mérnökét bízta meg.1032 A sajtó közben rendszeresen beszámolt a villamosvasút számára érkezett küldeményekről (dinamó, járművek stb.).1033 A Széll Kálmán utcai szakasz építéséhez szükséges anyagokat már november elején elhelyezték a szóban forgó utcában.1034 E szakaszon a födfmunkálatokkal és a vágányok

1027 VaML, VV Alisp. ir. VI. 434/1896. sz.
1029 VaML, SzVV ir. 1. d.
1030 VaML, SzVV ir. 1. d.
1031 VaML, SzVV ir. 1. d.
1032 VaML, SzVV ir. 1. d.
1033 Lesz villamos vasút! = Szombathelyi Újság, 1896. nov. 15. 47. sz. 6. p.
lerakásával még 1896 decemberében végezték.\(^{1035}\) A villamosközlekedésből adódó nagyobb terhelés miatt, ebben az utcában a Gyöngyös-hidat meg kellett erősíteni.\(^{1036}\) 1897 januárjában az Általános Takarékpénztár épületéig (Fő tér), februárban a Püspöki palotáig, március elején pedig már a végpontig, a Püspöki Iskoláig jutottak el a sínpárok lefektetésével.\(^{1037}\) Március közepére lerakták a remízhez vezető a szárnyvonal vágányait is.\(^{1038}\) A beruházásról a Vasvármegye 1897. március 7-én így tudósított: „Szombathelyi utczáin már végig vonul az elektromos tramway sínpárja, s a sínlarakás munkálatai egy két nap múltán be lesznek fejezve ... Az elektromos tramway ... rövid pár hónap múlva megkezdzi üzemét utcázinkon. A szomszédos városok irigylik tőlünk e hatalmas intézményt, milyennel csak néhány világváros dicsékedhetik még ...” A cikk további részében az újságíró a villamosvasút vonalának a Kálváriáig történő meghosszabbítását javasolta, s támasztotta alá érvekkel.\(^{1039}\)

1897 áprilisában már dolgoztak a villamosközlekedés megindulásával kapcsolatos óvórendelkezéseken is. A városi rendőrkapitány arról tájékoztatta a polgármestert, hogy „egy rendőr állomás a püspök iskola sarkán fog kijelöltetni, honnét a 3 útitányban kigyózó közlekedés legkönnyebben ellenőrizhető”.\(^{1040}\) A polgármester úr kérésére a Püspöki Iskola igazgatója arról értesítette a városi rendőrőrkapitányt, hogy „minden egyes osztály tanítója délelőtt és délután személyes felügyelete alatt fogja a tanulókat az iskolából kivezeti és szétbocsátani a templom felé, ha pedig villamos kocsi közben látható nem volna, úgy a pályán keresztül a Kis-Kar-utcza felé”.\(^{1041}\)

A közúti vasút építésével párhuzamosan ismét megjelentek az aggodalmak. Voltak, akik attól tartottak, hogy a robogó villamoskocsik elsodorják majd a békésen sétálókat, a felsővezetékek csúfítani fogják a városképet, s tették fel a kérdést: mi történik a féscskékkel, ha a vezetékekre szállnak? Mások a város főterén – az akkori Horváth Boldizsár téren – lévő piac forgalmi viszonyainak várható visszaesésére hívtak fel a figyelmet, mert „a vásárlók – életüket és lábszárukat féltve – nem merésznelnek oly tájafon jelentkezni, ahol a közúti vasút rettenetes járófűvei közlekednek.”\(^{1042}\)

\(^{1036}\) VaML, SzV Polg. ir. 482/1897. sz.
\(^{1040}\) VaML, SzV Polg. ir. I. 482/1897. sz.
\(^{1041}\) Uo.
\(^{1042}\) Szombathely és Sopron. = Vasvármegye, 1897. máj. 23. 41. sz. 3. p.
Eredics Ferenc királyi tanácsos, Mennyey László királyi törvényszéki bíró, a Legáth Testvérek cég és még néhány Gyöngyös (ma Fő tér keleti vége) utcai lakos a piac forgalmának apadásától, a villamosvasút mentén lévő házak értékének csökkenésétől, s a város üzleti, házbérelti viszonyainak, kereskedelmi forgalmának visszaesésétől tartva nyújtottak be kérvényt az útrány megváltoztatásáért a polgármesterhez, majd a kereskedelmi miniszterhez, sikertelenül.  

A helyi lapok közül a szabadelvű Vasvármegye a „legmodernebb közlekedési eszköz” mielőbbi megépítése mellett érvelt és utasította el a konzervatívnak tartott aggályoskodókat. A függetlenségi párti Dunántúl és az egyházmegye sajtója, a Szombathelyi Újság nem foglalt állást, kommentár nélkül csak tényként közölték a történeteket. 

1897 áprilisában a felsővezetékek vasoszlopa állították fel, majd a vezetékeket rögzítették fel. Az építési munkálatok előrehaladtával, május 9-én a szárnyvonalon sor került az első kísérleti menetekre. A város polgárainak nagy érdeklődése mellett május 15-én „a délutáni órákban főálta két kocsival tartottak próbameneteket és pedig a vonal egész hosszában, a püspök iskolától egész a Széll Kálmán utcza végéig, mint végállomásig” Egyúttal megkezdődött a kocsivezetők képzése is. A Vasvármegye a május 17-i próbamenetekről azt tudósította, hogy az „egyik kocsit dr. Edelmann Sebő, a másikat Gothard Jenő vezette, s a közönség köréből számosan szálltak fel a zajtalanul és simán gördülő kocsikra, melyek már is sokatlan elénkülését kölcsönözték utzáinknak.” 

A napokon át tartott próbamenetek azt igazolták, hogy a villamosvasút már üzembe helyezhető, ezért a VEMR igazgatósága a műtanrendőri bejárás megtartását kérte a kereskedelemügyi minisztériumtól. A műtanrendőri bejárás a korban az új vasúti beruházások egészének (al- és felépítések, járművek stb.) az átadás, üzembe helyezés céljából végzett teljes átvizsgálását jelentette. Emiatt a minisztérium Szombathelyre küldte Birly Bélát, a Vasúti és Hajózási Főfélügyelőseg főfélügyelőjét, aki május 25-én felülvizsgálta a
villamosvasút járműparkját.\textsuperscript{1051} A pálya felülvizsgálatát május 27-én Korányi Kálmán a kereskedelemügyi minisztérium mérnöke végezte.\textsuperscript{1052} E szakemberek jelentésének beérkezése után a kereskedelemügyi miniszter június 4-én délelőtt 9 órára tűzte ki a műtanrendőri bejárást.\textsuperscript{1053}

Az 1897. június 4-én tartott műtanrendőri bejáráson Halászy László miniszteri segédtitkár vezetésével a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség, a vármegeye, a város és a VEMR képviselői megvizsgálták a pálya al- és felépítményeit, épületeit s azok felszereléseit, a központi áramfejlesztőt, a forgalmi telepet, a forgalom biztonságát, a személyzet felkészültségét. Ismertették a kereskedelemügyi miniszter által június 3-án jóváhagyott díjszabást. Meghatározták a menetsebességet és a megállóhelyeket. Miután a villamosvasút mindenben megfelelt a vasúti üzletrendtartás előírásainak és a biztonságos közlekedés feltételeinek, Halászy László a kereskedelemügyi miniszertől kapott felhatalmazása alapján átadta azt a közforgalomban. Kikötés csupán az volt, hogy a város által támogatott, s a VEMR által elutasított javaslat felett, mely szerint országos vásárok ideje alatt a villamoskocsik életbiztonsági okokból csak a Sabaria kávéházig közlekedjenek, a kereskedelemügyi miniszter fog dönteni.\textsuperscript{1054}

Így 1897. június 4-én délután 2 órakor Budapest és Pozsony után – Magyarországon harmadik városként – Szombathely utcáin is, a lakosság élénk érdeklődése mellett megindult a menetrendszerű villamosforgalom.\textsuperscript{1055} A sajtó így írt: „\textit{Nem köznapi momentum az, mikor egy kis vidéki város utcáin végig robbog a rendszeresen közlekedő legelső elektromos vonat. Nevezetes haladásnak, csodás szerencsének jelensége az a városunkon végigvonuló sínpár és a vezetékek diszes szürkésre festett vasoszlopai odasügják az idegennek, hogy itt a kultúra és az élénk üzleti forgalom területén jár. ... Zajtalanul, csendesen, bizonyos előkelőséggel metszik át utcáinkat az elektromos áram által mozgatott zöld színű kocsik, – egyelőre kívált a vasútba irányuló közlekedést vonván el az omnibuszok és bérkocsik kizárólagos hatásköre alul.}”\textsuperscript{1056}

Már az első napokon jelentős személyforgalommal dicsékedhetett a VEMR, hisz június 4-én

\textsuperscript{1051} VaML, SzV Polg. ir. I. 482/1897. sz.; Elektromos kocsik műszaki próbája. = Vasvármegye, 1897. máj. 20. 40. sz. 5. p.; A villamos vasút megnyitásához. = Vasvármegye, 1897. máj. 27. 42. sz. 5. p.

\textsuperscript{1052} A villamos vasút megnyitásához. = Vasvármegye, 1897. máj. 27. 42. sz. 5. p.

\textsuperscript{1053} VaML, SzV Polg. ir. I. 482/1897. sz.

\textsuperscript{1054} VaML, SzV Polg. ir. I. 482/1897. sz.; Elektromos közúti vasutunk műtanrendőri bejárása és megnyitása. = Vasvármegye, 1897. jún. 3. 44. sz. 5. p.; Az elektromos közúti vasút műtanrendőri bejárása. = Szombathelyi Újság, 1897. jún. 6. 23. sz. 7-8. p.; Villamos közúti vasutunk műtanrendőri bejárása. = Vasvármegye, 1897. jún. 6. 45. sz. 5. p.

\textsuperscript{1056} Közúti vasutunk forgalma a megnyitás napján. = Vasvármegye, 1897. jún. 6. 45. sz. 7. p.

\textsuperscript{1055} Elektromos közúti vasutunk. = Vasvármegye, 1897. jún. 6. 45. sz. 1. p.
807, 5-én 1622, 6-án 3027, 7-én pedig 2892 utasuk volt.\textsuperscript{1057} A város lakói joggal lehettek büszkék e modern közlekedési eszközre, hisz nemesak Magyarországon, de az egész Monarchiában sem volt ekkor még általános a helyi tömegközlekedés villamossal történő lebonyolítása. Bécsben is csak néhány hónappal korábban, 1897. január 28-án, Prágában mintegy 20 nappal később, 1897. június 24-én indult meg a városi villamosközlekedés. A Monarchia több nagyvárosában is csak évekkel később létesítettek városi villamosvasutat, például Grazban 1899-ben, Brünnben 1900-ban, Krakkóban 1901-ben, Innsbruckban 1905-ben, Salzburgban 1909-ben és Zágrábban 1910-ben.\textsuperscript{1058}

A városi villamosközlekedéssel kapcsolatban még hátra volt néhány jogi aktus megtétele. Ezek közül a kereskedelemügyi miniszter a villamosvasút alkalmazottainak szolgálati szabályzatát 1897. június 16-án hagyta jóvá, a megnyitási engedélyt pedig július 22-én erősítette meg, egyúttal elutasította a város kérését az országos vásárokról idejére vonatkozó villamosforgalom korlátozásának tárgyában.\textsuperscript{1059} A kereskedelemügyi miniszter utasítására Vas Vármegeye Törvényhatósági Bizottsága augusztus 2-án módosította a VEMR-rel kötött s a törvényhatósági utak használatára vonatkozó szerződést. A minisztérium által megkövetelt módosítások között szerepelt pl. a törvényhatósági utak használatért évi 20 korona fizetése. Ezen okirat miniszteri jóváhagyására november 12-én került sor.\textsuperscript{1060} A Széchenyi István (Berzsenyi Dániel) téren, az Iskola (Hollán Ernő) és a Kiskar utcában a pozsony–varasdi állami út használata miatt a Vasvármegyei Magyar Királyi Államépítészeti Hivatallal 1898. március 6-án kötött területhasználati szerződést a VEMR, ezen okiratot a kereskedelemügyi miniszter 1898. május 20-án hagyta jóvá.\textsuperscript{1061} Így jogi értelemben teljesen rendezett és szabályos lett a villamosvasút működése.

\textsuperscript{1058} LEHNHART, 1986. 318. p.
\textsuperscript{1060} VaML, VV Alisp. ir. VI. 347/1897. sz.; VaML, ZZ Alisp. ir. I. 16/1900. sz.
\textsuperscript{1061} VaML, SzV Polg. ir. I. 65/1900. sz.
4. térkép. A szombathelyi villamosvasút vonalhálózata (1897).
Rajzolta Széles Gyula
7.3.1.4. A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút bemutatása

„Nevezetes haladásnak, csodás szerencsének jelensége az a városunkon végigvonuló sínpár.”

A villamosvasút Kliegl József tervei alapján készült. Építési költsége 1899. május 15-ig 81 695 forint volt. A vasútüzem csak személyszállítással foglalkozott, bár engedélye áruszállításra is szóló. Útvonala az engedélyokiratnak megfelelően a Széll Kálmán utca végén lévő pályaudvartól a Püspöki Iskoláig húzódó fővonalból, s e végállomástól a Hosszú (Thököly Imre) utcai forgalmi telepig terjedő szárnyvonalból állt (4. térkép). E pálya az 1894-ben és 1895-ben előmunkálatokra engedélyezett tervekhez képest a szárnyvonalak elhagyásával (Pályaudvar–Mayer-féle vasöntöde, Fő tér–Kőszegi utca–Új utca–Kámoni utca–Széchenyi tér, Gyöngyös utca–Fürdő utca–Hosszú utca–Kereszt–utca) rövidebb, de a várható forgalmi igényeknek és a rentábilis üzemelésnek jobban megfelelő útvonal volt. A megállóhelyek kezdetben a következő voltak:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Száma</th>
<th>Neve</th>
<th>Fajtája</th>
<th>Egymás közti távolsága</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Vasútállomás</td>
<td>végállomás</td>
<td>0 m</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Oktogon</td>
<td>feltétes megállóhely</td>
<td>370 m</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Strobl vendéglő</td>
<td>megállóhely</td>
<td>340 m</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Vasvármegyei kaszinó</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
<td>130 m</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Sabaria kávéház</td>
<td>megállóhely</td>
<td>150 m</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Pollák kávéház</td>
<td>megállóhely</td>
<td>140 m</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Premontrei rendház</td>
<td>feltétes megállóhely</td>
<td>160 m</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Színház</td>
<td>megállóhely</td>
<td>120 m</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Püspöki Iskola</td>
<td>végállomás</td>
<td>230 m</td>
</tr>
</tbody>
</table>

1898. május 25-től a város új palotája „Szombathely háza” (Premontrei rendház és a Pollák kávéház megállóhelyek között) előtt is megálltak a villamoskocsik. 1898 áprilisától az utazóközönség jobb tájékoztatása érdekében a megállóhelyeken jelzőlámpákat szereltek.
fel. A villamosoknak a végállomásokról történő elindulásakor kigyulladtak a jelzőlámpák, jelezve azt, hogy már nem kell sokat várni a kocsikra. A jelzőlámpák mindaddig világítottak, míg a villamosok a Vasvármegyei Kaszinó előtti kitérében el nem kerültek egymást.\textsuperscript{1066} Az útvonalat a járművek reggel 5 és este 11 óra között 12 perces időközökben körülbélül 12 perc alatt tették meg.\textsuperscript{1067} A napi menetek száma 1897–1898-ban 145 volt.\textsuperscript{1068} Nagy utasforgalom idején két kocsi közeledett egymás után. Előfordult az is, hogy a hátsó figyelmetlenség miatt az előtte haladónak nekütközött.\textsuperscript{1069} A Püspöki Iskola és a vasútállomás között a menetjegy 6 krajcárból, a poggyászjegy szintén 6 krajcárból, a gyermekjegy 3 krajcárból, a 20 menetre érvényes jegyfüzet pedig 1 forintba került.\textsuperscript{1070} Az elektromos közúti vasúti közlekedés megindulásakor a pályaudvar és a városközpont között villamoson 6 krajcárból, omnibuszon 10 krajcárból, bérkocsin pedig 1 forintért lehetett utazni.\textsuperscript{1071} Mivel a villamos volt a város legolcsóbb tömegközlekedési eszköze, megkezdte elhódítani az utazóközönséget az omnibuszoktól és a bérkocsiktól. A korona, fillér pénznemre történt áttérés után a közúti vasúton egy vonaljegyért 12 fillért, gyermekjegyért 6 fillért, poggyászjegyért 6 fillért és a 20 darabos jegyfüzetért 2 koronát kellett fizetni.\textsuperscript{1072} A városi rendőrök és a tűzesethez kivonuló tűzoltók ingyen utazhattak a villamosokon.\textsuperscript{1073}

E villamosvasutat, akárcsak az első berlini, budapesti vagy pozsonyi 1000 mm nyomtávolságúra építették. A többnyire a járdaszegéllyel párhuzamosan haladó egyvágányú pályát mindenütt az úttest szintjébe fektették, szigorúan vett alépítmény – köalapozás formájában – csak a Széll Kálmán és Király utcákban készült. A villamosvonal legnagyobb emelkedése 23,49%, a legkisebb ívsugara 25 m, az Adria tengerszintje feletti legmélyebb pontja 208,50 m, legmagasabb 212,70 m, a szintkülönbség ebből adódóan 4,20 m volt. A fővonal 10 m hosszú, 130 mm magas, méterenként 33,6 kg sílyú Phönix rendszerű vályús sínekből épült. A síneket keresztkötő vasakkal fogták össze és közvetlenül az úttest kavicságyába helyezték. A forgalmi telep (700 m\textsuperscript{2}) udvarának 16 m hosszú pályaszakasza méterenként 34 kg sílyú szélestalpú (Vignol) sínekből készült. A váltókat a Ganz és Társa

\begin{footnotes}
\textsuperscript{1066} Villamos jelző lámpák. = Szombathelyi Újság, 1898. ápr. 10. 15. sz. 7. p.
\textsuperscript{1067} VaML, SzV MH ir. 23. d.
\textsuperscript{1069} Összeütközött villamos kocsik. = Dunántúl, 1897. jún. 24. 25. sz. 5. p.
\textsuperscript{1074} VaML, SzV Polg. ir. 1. 216/1898. sz.
\textsuperscript{1075} VaML, SzV Polg. ir. 1. 482/1897. sz.
\end{footnotes}
cég gyártotta. A kitérőkben a vágányok 2,8 m távolságra feküdték egymástól. A váltók úgy készültek, hogy a nyelvsínek a tőtől a csúcs felé haladó kerekek által felvágódtak, majd a kocsi elhaladta után önműködően visszatérték eredeti állásukba. A pálya átvezetett a Széll Kálmán utcai fa szerkezetű Gyöngyös-hidomon, amelyet emiatt megerősítette és kiszélesítette kellett. Ezért a sínek alatt a hidfők fejgerendájára 350 mm magas, dupla T alakú hengerelt vashossztartókat helyeztek.

21. táblázat: A vasúti pálya adatai 1897-ben

<table>
<thead>
<tr>
<th></th>
<th>Fővonal</th>
<th>Szárnyvonal</th>
<th>Összesen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fővágány építési hossza (m)</td>
<td>1666,13</td>
<td>392,86</td>
<td>2058,99</td>
</tr>
<tr>
<td>Üzemi hossz (m)</td>
<td>1640,00</td>
<td>—</td>
<td>1640,00</td>
</tr>
<tr>
<td>Mellékvágányok hossza (m)</td>
<td>164,97</td>
<td>93,02</td>
<td>257,99</td>
</tr>
<tr>
<td>Teljes vágányhossz (m)</td>
<td>1831,10</td>
<td>485,88</td>
<td>2316,99</td>
</tr>
<tr>
<td>Váltó (db)</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
</tr>
<tr>
<td>Keresztezés (db)</td>
<td>5</td>
<td>1</td>
<td>6</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A villamosvasút központi áramfejlesztő teleppel nem rendelkezett, az elektromos áramot a VEMR ikervári, illetve szombathelyi telepéről kapta. A VEMR Kossuth Lajos utcai igazgatósi épületének udvarára épített gépházban volt a közúti vasút centrálája, amely egy nagyfeszültségű motorból és egy mellékkáramkörő dinamóból állt. A dinamó HA típusú 6 sarkú, 33 kW-os gép volt, amely 550 V feszültségű és 60 A erősségű zsekunder áramot termelt a vasút hajtására. A dinamó működésének egyenletesé tételére 1899 nyarától 270 db Tudor-féle akkumulátorelemből álló és 82 Ah kapacitású akkumulátortelepet használtak. A villamosvasutat felsővezetékes rendszerű építették. Táplálóvezetéket a vasútvonal rövidsége és a központi áramfejlesztő telep közelsége miatt nem létesítettek. A 8 mm vastag vörösréz drót munkavezetékét a sínektől 5,5 m magasságban, egymástól maximum 30 m távolságban felállított Mannesmann-féle egykarú vasoszlopokra (5. melléklet), egyes helyeken oszlopokhoz vagy falkompóhoz erősített keresztsorokra függesztették fel. A kitérők és a váltók felett az elágazó vezetékre való átirányításra légváltók szolgáltak. Az áramszedés csúszó bronz szánkókkal történt. Az áram visszavezetésére a vágányok, valamint

---

1075 VaML, SzVV ir. 1. d.; DALMADY, 1900. 102-104. p.
1076 VaML, SzV Polg. ir. 240/1901. sz.; DALMADY, 1900. 102. p.
1077 VaML, SzVV ir. 1. d.
a vonal egész hosszában földbe fektetett vörösréz drótok szolgáltak. A munkavezetéket a központi telepen kiolvadó biztosítékkal és önműködő kikapcsolóval látottak el.\textsuperscript{1079}

A közúti vasút 3 magasépítménnyel rendelkezett 1897-ben. A 23,80 m hosszú, 9,24 m széles kocsiszín két vágányával 6 villamoskocsi befogadására volt alkalmas. Az egyik vágány alá szerelőaknát építettek. A 4 emelővel rendelkező remizhez kisebb műhely is kapcsolódott. Mindkét épület gépalkázó és terem készült azon. A Széll Kálmán utcai végállomásnál egy 20 m\textsuperscript{2} alapterületű fából készült várócsarnok állt a várakozó utasok rendelkezésére (6. melléklet).\textsuperscript{1081}

A vasútüzem járműállománya\textsuperscript{1082} kezdetben csak három motorokocsiból állt. A járművek az 1-es és a 3-as pályaszámokat kapták (8. melléklet). A vonalhosszból és a forgalomból adódó igények miatt e kocsikat ki tudta helyezni. A járműveket és a munkavezetéket megerősítéséhez szükséges szigetelő részeket a kereskedelemügyi miniszter engedélye alapján a genfi Compagnie de l’ Industrie Electrique et Mécanique cégtől rendelték el, amely időben le is szállította azokat. A villamoskocsikat a svájci neuhauseni vagongyár\textsuperscript{1083} (Schweizerische Industriegesellschaft, Neuhausen am Rheinfall)\textsuperscript{1084}, részükre az elektromos berendezéseket a már említett genfi cég (Compagnie de l’ Industrie Electrique et Mécanique) készítette.\textsuperscript{1085} Emiatt a szombathelyi villamoskocsik külső megjelenésükben és belső kiképzésükben eltértek a magyarországi típusoktól. A villamoskocsik teljesen szerelve 18 737 forint 18 krajcárba kerültek.\textsuperscript{1086}

Egy favázas, két vezetőállású és kettengelyes villamoskocsi teljes hossza 7,12 m, magassága a sín szélétől a kocsi legmagasabb pontjaig 3,27 m, a kocsiszekrény hossza a ajtófalak között 5,15 m, szélessége az oldalfalak között 1,93 m, a kerékátmérő 0,80 m volt. A balesetek elkerülésétért a kerekek elé ék alakú deszkalapokat szereltek. A járművek végein ütközöket, s azok közepén a kocsik összecsatolására kapcsolószerekre kerültek el.\textsuperscript{1087}

Egy jármű a személyzetéből kívül 36 (18 ülő és 18 álló) utast fogadhatott be. A kocsi belsejében 14 ülő- és 7 állóhely volt, a vezetői peronon 2 ülő- és 4 álló-, a hátsó peronon 2 ülő- és 7 állóhely volt.

\textsuperscript{1079} VaML, SzV MH ir. 23.; DALMADY, 1900. 106. p.
\textsuperscript{1080} VaML, SzVV 1. d.; VaML, SzV Polg. ir. I. 149/1898. sz.
\textsuperscript{1083} VaML, SzVV ir. 1. d.; DALMADY, 1900. 104. p.
\textsuperscript{1085} VaML, SzV ir. 1. d.; DALMADY, 1900. 104. p.
Az utastérben hosszüléseket alakítottak ki. Ha a villamoskocsiban elfoglalták az összes helyet, „megelt” feliratú táblát függesztettek ki, ez esetben újabb utasok már nem szállhattak fel.1088
A kocsiszekrény oldalfalába 7 hegyes záródású ablakot építettek be, amelyek közül a szélsők a peronhoz tartoztak, a középső 5 pedig az utastérhez. Az ablakok előtt függöny díszlett. A peron a utastértől tolajártó választotta el. A kocsiszekrényt a tetőn szellőzővel, alul rácsos padlózattal látták el.1089 A homlokfal kezdetben nem volt üvegezett, így a villamosvezető teljesen ki volt téve az időjárás viszontagságainak. A homlokfalak (első, hátsó) üvegezésére majd csak az új motorkocsik beszerzése után került sor.1090 Kezdetben a szombathelyi villamoskocsikat, akár csak az első budapestieket zöld színűekre festették. A pályaszám és a cégjelzés (V.E.M.R.) az oldalfal alsó részén volt. A homlokfal jobb alsó részén csak a pályaszámot tüntették fel.1091 A sajó elismerően tudósított a járművekről, pl. „pompásan épített kocsik”-ról írt.1092
A bronz szánkok által levett elektromos áram a feszítőrugókkal ellátott áramszedőrűdhoz szigetelten erősített vezetőken jutott a kocsi motorjába. A 15 LE-s villanymotor a jármű egyik tengelyét egyszeres fogakerék áttétellel hajtotta. A motort a villamos mindkét vezetőállásán elhelyezett indítókészülékekkel, egy kar elmozdításával hozták működésbe. E készülék indítóként és elektromos fékként is működött. A menetindítás fokozatossá tétele érdekében a kocsi tetejére ellenálláscsoportot szereltek fel, amelynek összértéke 69 ohm volt. A járművek kézifékkel és villámhárítóval is rendelkeztek.1093 A villamosok menetsebességét a műtanrendőri bejáráson 15 km/h-ban határozták meg a kanyarulatok és a szabad kilátásban korlátozott területek kivételével, ahol ez az érték 6 km/h volt. A kocsikat ködben és éjszaka ki kellett világítani. A veszélyhelyzetek elkerülésének érdekében a villamosokat erőshangú jelzőharanggal szereltek fel.1094 A karbantartási, felújítási munkálatok végzéséhez 2 pálya(teher)kocsit szereztek be.1095

1088 VaML, SzV Polg. ir. I. 482/1897. sz.
1089 VaML, SzVV ir. 1. d.
1091 KALOCSAI, 2005/a. 2. p.
1093 VaML, SzVV ir. 1. d.; DALMADY, 1900. 106. p.
1095 Adatok, 1898. 134-135. p.; VaML, SzVV ir. 1. d.
kalauz) és a pályafenntartási személyzetből (1 pályafelügyelő, 2 pályamunkás) tevődtek össze, az egyéb feladatokat, pl. az adminisztrációt, bérszámfejétést a VEMR központjában végezték.1096 Egy sajtóhír szerint a villamosokon az ellenőri feladatokat kezdetben a társulat könyvelője látta el időnként.1097 Az ekkoriban még csak férfiakat foglalkoztató vasútüzem szolgálati szabályzata szerint az alkalmazás feltételei között szerepelt a magyar állampolgárság, a büntetlen előélet, a 18 és 36 év közötti életkor, a testi épesség, a megfelelő testalkat, a józanság. Az új alkalmazottaknak 4 heti képzés után vizsgát kellett tenniük. A felvett dolgozók egy szombathelyi betegsegélyező pénztár tagjai lettek, a járulékot utánuk a vasútüzem (VEMR) fizette. A cég juttatása volt számukra, hogy szolgálati jegydel ingyen utazhattak a villamosokon. A munkavállalók betegség esetén 4 hétig fizetésük felére voltak jogosultak, ennél hosszabb távollét után a munkaviszonyuk automatikusan megszűnt. Az alkalmazottaknak szolgálatban tilos volt dohányozni, a villamosokon még munkaidőn kívül is. Előírták még számukra a jó megjelenést, az egyenruha tisztán tartását, a katonaságnál megkövetelt haj- és szakállviseletet.1098 „A közönséggel szemben a kalauz a legnagyobb udvariasságot és előzetenséget (volt) tanúsítani köteles.” Az utasok tájékoztatása érdekében minden megállót hangsosan be kellett mondania.1099 Az alkalmazottak egyenruhája megegyezett a budapesti közúti vasútnál rendszeresítettel (49. melléklet). A ruházat sötétkék zubbonyból, sötétszürke nadrágból és köpönyegből, valamint ezüstzsinóros tiszti sapka alakú fövegből állt. A zubbony cseresznyepiros hajtókáján és a sapkán villám alakú fémjelvény volt. Az egyenruhákat Horváth Lajos szombathelyi férfiszabó műhelyében készítették.1100

7.3.1.5. A villamos vonalhálózat bővítése 1899 és 1904 között

„... úgy a közönség, mint a V.E.M.R. társaság érdekei azt követelik, hogy az elektromos vonal a megfelelő mértékben kiterjesztessék ...”1101

Már tettem említést arról, hogy a villamosforgalom megindulása előtt a helyi sajtó a városi vasút mielőbbi vonalbővítését szorgalmazta. 1897 szeptemberében a Vasvármegeye a következőket írta: „A most forgalomban levő vonal távolról sem elégíti ki a város közlekedési igényeit ... úgy a közönség, mint a V.E.M.R. társaság érdekei azt követelik, hogy az elektromos

---

1096 VaML, SzV Polg. ir. I. 482/1897. sz.
1098 Szolgálati szabályzat, 1897. 3-7. p.
1099 Szolgálati szabályzat, 1897. 27., 29. p.
1100 A villamos vasút alkalmazottainak ruházata. = Dunántúl, 1897. máj. 27. 21. sz. 5. p.
1101 Közúti vasutunk kiterjesztése. = Vasvármegeye, 1897. szept. 12. 73. sz. 3. p.
vonat a megfelelő mértékben kiterjesztesék s a közúti forgalom előnyei a pályaudvartól távolabb eső városrészeknek is megadassanak.”

Az ezirányú elképzeléseket, terveket a váró polgárai is támogatták, hiszen a villamoshálózat meghosszabbításának kérdésében „valóságos pártok keletkeztek”, – írta a Vasvármegye – amelyek közül az egyik a Kálváriához vezető útvonalra, a másik pedig a vasúttól a lovassági laktanya érintésével a Szily János utcán át a fővonalhoz csatlakoző iránnya tette le a voksát. E szervezkedéseket, javaslatokat alátámasztották a kedvezőnek igérkező forgalmi adatok is. Például a helyi sajtó híradása szerint 1897. október 3-án 1419 személy utazott a szombathelyi villamosokon.


A kereskedelemügyi miniszter a váró közössége véleményének kikérése után, március 24-én, – a kérelmeknek megfelelően – a következő útrányokra adott előmunkálati engedélyt: „... a vasút Iskola utcai kiterjedését a Nagykar, Hegy, Jókai Mór, Kálvária és Perint utcákban a vasút Kis-Kar utcáihoz való csatlakozással, másfél út a most elírt vonalból kiágazva a Rohonczi utcában, Vásárterén, Új utcában, Köszegi úton, a Gyár, Vasúti és Szt. Mártoni utcákban, a vasút Gyöngyös utcáihoz való...”

1102 Közúti vasutunk kiterjesztése. = Vasvármegye, 1897. szept. 12. 73. sz. 3. p.
1103 Úo.
1105 A szombathelyi elektromos vasút kibővítése. = Vasvármegye, 1897. nov. 7. 89. sz. 5. p.; A szombathelyi elektromos vasút kibővítése. = Sopron, 1897. nov. 10. 257. sz. 3. p.
1107 A szombathelyi elektromos közúti vasút. = Vasvármegye, 1898. júl. 10. 55. sz. 5-6. p.
1110 VaML, SzV Polg. ir. V. 12/1899. sz.

Közben a város mérnöki hivatala az építési bizottság kezdeményezésére azzal az ötlettel állt elő, hogy a villamosvasút Király és Széll Kálmán utcai szakaszát a Szent Márton és a Vasút utcába helyezzék át, így érintené az a temetőt és az utóbbiti utcában épülő postát is. A VEMR, valószínű a magas költségek miatt, ettől elzártott.

A villamosvasút-hálózat bővítési terveinek készítése közben került sor a vasútüzem műszaki felülvizsgálatára május 15. és 19. között. A felvett jegyzőkönyv tanúsága szerint, amelyet a kereskedelemügyi miniszter november 14-én hagyott jóvá, a Szombathelyi Villamos Közúti Vasút kisebb eltérésektől eltérő formájában megfelelően készült el, s működött. A villamosvasút pályájának meghosszabbítását tervén dolgozva a VEMR arra az álláspontra jutott, hogy először a fővonal Iskola (Hollán Ernő) utcai szakaszából kiindulva a Kiskar, Óperint és Kálvária utcákon át a Szent István parkig építi ki új vonalát. A szóban forgó utcákra az áthasználati jogot Szombathely Város Képviselő-
testülete a június 22-i közgyűlésén 71/1899. számon adta meg ugyanazon feltételekkel, mint az 1896. évi szerződésben.\footnote{VaML, SzV. Közgy. jkv. 71/1899. sz.}


A Vasvármegyei Villamos Közúti Vasút építési munkálatai július 31-én kezdtek el.\footnote{VaML, VV Közgy. jkv. 379/1899. sz.}

Az új vonal építési munkálatai július 31-én kezdődtek el.\footnote{VaML, SzV. Közgy. jkv. 71/1899. sz.}


A beruházás finanszírozásához egy belga-francia pénzcsoportot sikerült megnyerni.\footnote{Közúti elektromos vasutunk. = Vasvármegye, 1899. aug. 3. 62. sz. 5. p.}

A VEMR július 8-án rendkívüli közgyűlést tartott, amelynek tárgya a társulat üzemének nagymérvű kibővítése és fejszélesztése volt. Ekkor hatalmazták fel a részvénytársaság igazgatóságát többek között a villamosvasút pályájának az említett útvonalon körülbelül 800 m hosszúságban történő meghosszabbítására, s 2 motor- és 2 pótkocsi beszerzésére.\footnote{A VEMR július 8-án rendkívüli közgyűlést tartott, amelynek tárgya a társulat üzemének nagymérvű kibővítése és fejszélesztése volt. Ekkor hatalmazták fel a részvénytársaság igazgatóságát többek között a villamosvasút pályájának az említett útvonalon körülbelül 800 m hosszúságban történő meghosszabbítására, s 2 motor- és 2 pótkocsi beszerzésére. A beruházás finanszírozásához egy belga-francia pénzcsoportot sikerült megnyerni.}

A kereskedelemügyi miniszter rendelkezésének megfelelően július 17-én Halászy László miniszteri titkár vezetése alatt tartották meg a Széll Kálmán utcából a Vasút utcába, a Kiskar utcától a Szent István parkig vezető új vonalaknak, s a központi telepre vezető szárnyvonal átalakítás miatti közigazgatási bejárását. A bizottság a Vasút utcai meghosszabbítást egyelőre elvetette, a vasútállomás új felvételi épületének elkészültéig nem tartotta indokoltnak.\footnote{VaML, VV Közgy. jkv. 379/1899. sz.}


A kereskedelemügyi miniszter pedig november 15-én 67 903/1899. számon hagyta jóvá, s adta ki egyidejűleg a Szombathelyi Villamos Közúti Vasút építésére és üzletére vonatkozó engedélyokirat I. sz. függelékét. Eszerint „A vasvármegyei elektromos művek rt., mint a szombathelyi villamos közúti vasút engedélyese, jogot nyer és kötelezettséget vállal arra, hogy a tulajdonat képező vasút meghosszabbításaként, a Kiskar utcai vonalszakasz 18+17 szelvényéből kiágazoló, a Perint és Kálvária utcákon át, a Szt. István parkig vezető folytatálogas vonalat megépítse és azt a szombathelyi villamos közúti vasút engedélyidején tartama alatt, a személy és áruforgalom közvetítésére szakadatlan üzletben tartsa. Egyúttal feljogosítatik és köteleztetik engedélyes részvénytársaság arra is, hogy ... törzshálózatán megállapított vágány áthelyezéseket és kiegészítési munkákat foganatosíthassa.

Az építési munkálatok során összel a vágányok lefektetését végezték el.\footnote{VaML, SzV Polg. ir. III. 12/1913. sz.} A tevékenység másik eseménye 1900. január 10-án volt a villamos híd lebontása. Úgy vált, hogy az új villamosvonal felülvizsgálatát március 16-án tartották meg. Megállapították, hogy a híd a műszaki előírásoknak megfelelően épült, s még aznap átadták a forgalomnak.\footnote{Új villamos kocsik. = Vásármegye, 1900. jan. 11. 3. sz. 4. p.} Az új vonal kiépítése ezután mérnöki befejezésdtől állt, és április 1-én „történt meg a közúti vasút új vonalán a próbamenet, mely alkalommal 2 kocsiból álló vonat robogott el egészen a Kálváriáig ... . A próbamenet fénylesen sikerült”.\footnote{Új villamos kocsik. = Vásármegye, 1900. márc. 18. 22. sz. 7. p.} Így elkezdődött a villamosvonalak átadása, valamint a villamos vasút szakasz régiója az új vasúti pályával. A menetrendszer megvalósítása, az új vonal kiépítése ezután már hamar befogadásra került, és április 12-én, hétfőn indult meg a pályaudvar és a Szent István park között, ezáltal megvalósult a város nagyobb részeinek a belvárossal és a városnak a Szent István parkkal, Szombathely „leglátogatottabb nyilvános sétakertjé”-vel való összeköttetése.\footnote{Új villamos kocsik. = Vásármegye, 1900. márc. 18. 22. sz. 7. p.} A vasúttársulástól a Kiskar, Óperint és Kálvária utcákon át a Szent István parkig meghosszabbított vonal (5. térkép) megállóhelyeit a 22., a menetjegyek árait pedig a 23. táblázat tartalmazza.
22. táblázat. **Megállóhelyek 1900-ban**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Száma</th>
<th>Neve</th>
<th>Fajtája</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Vasútállomás</td>
<td>végállomás, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Vörösmarty utca (Oktogon)</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Gyöngyös-híd (Gőzfürdő)</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Vaszármegyei kaszinó</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Sabaria vendéglő és kávéház</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Pollák kávéház</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Szombathely háza</td>
<td>megállóhely, szakaszhatár</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Premontrei rendház</td>
<td>feltételes megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Színház</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Püspöki Iskola</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Perint-híd</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Híd utca</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Evangélikus templom</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Csillag utca</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Gyalogsági laktanya</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>Szent István park</td>
<td>végállomás, kitérő</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(A törzsvonal Strobl Vendéglő megállóhelyét a Gőzfürdőre való tekintettel a Gyöngyös-híd mellé helyezték át.)

23. táblázat. **A menetdíjszabás 1900. április 12-től**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Menetjegy fajtája</th>
<th>Egész vonalra</th>
<th>Egy szakaszra</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>10 db-os jegyfüzet</td>
<td>1 korona 80 fillér</td>
<td>1 korona</td>
</tr>
<tr>
<td>menetjegy</td>
<td>20 fillér</td>
<td>12 fillér</td>
</tr>
<tr>
<td>menetjegy 10 éven aluli gyermekek</td>
<td>10 fillér</td>
<td>6 fillér</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Ha a 4 éven aluli gyermekek külön helyet nem foglaltak el, akkor dijmentesen szállították őket. A szakaszhatár Szombathely háza megállóháinál volt, így biztosították, hogy a városközpontba a lakosság jutányosan juthasson el. A villamosvasút engedélyokiratának II. számú függelékében a kereskedelemeügyi miniszter előírta, hogy a részvénytársaság köteles „Szombathely város területén levő minden egyes rendes laktanya részére, évenként két-két db, 

---

előmutatásra szóló szabadjegyet, az illetékes katonai hatóságnak rendelkezésére bocsátani”\textsuperscript{1135}. A szombathelyi tanintézetek hallgatói részére 1900. november 1-jétől havi diákbérlet – legfeljebb napi négy menetre – váltását tették lehetővé 3 korona ellenében.\textsuperscript{1136} Az 1900. április 12-én életbe léptetett menetrendről a 24. táblázat tájékoztat. A kocsik 14 percenként indultak a végállomásokról, az utolsó járatok már nem végig, hanem a kocsiszínbe közlekedtek.\textsuperscript{1137} A forgalmat most már egyszerre 3 villamos bonyolította le, amelyekhez csúcsforgalomban 1-1 pótkocsit csatlakoztattak.\textsuperscript{1138}

24. táblázat. \textbf{Menetrend 1900. április 12-től}\textsuperscript{1139}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Első kocsi</th>
<th>Vasútállomás</th>
<th>Szent István park</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Utolsó kocsi</td>
<td>5\textsuperscript{12}</td>
<td>5\textsuperscript{12}</td>
</tr>
<tr>
<td>Utolsó kocsi</td>
<td>23\textsuperscript{14}</td>
<td>23\textsuperscript{14}</td>
</tr>
</tbody>
</table>

(Indulási idő: óra, perc)

A vonal-meghosszabbítás terveit ez esetben is Kliegl József mérnök készítette.\textsuperscript{1140} A fővágány pályahossza 2058 m-ről 2804 m-re nőtt meg.\textsuperscript{1141} A kitérők száma 4-re (2 végkitérő) emelkedett, mindegyiket 60 m hosszúságúra építették. A Széll Kálmán utcai 2 csonkavágányt és a pótkocsis üzemlő bevezetése miatt végkitérővé alakították át. A Püspöki Iskola előtti 2 csonkavágányt pedig felszedték.\textsuperscript{1142} A központi telepre vezető szárnyvonalon felszámolták a Rumi utcai csonkavágányt. E sínpárt úgy építették át, hogy a pálya a Kereszt (Kiskar) utcából a Hosszú (Thököly Imre) utca északi oldalára vezetett, ahonnan a kocsiszínbe fordítókorong segítségével járáttak be a villamosok (5. térkép). A remízben még egy vágányt fektettek le a megőrvekedett járműpark befogadására. A várócsarnokot a Széll Kálmán utcából a Kálvária utcai végállomáshoz helyezték át (6., 49. melléklet).\textsuperscript{1143}

Az 1 m nyomtávú pályát ez esetben is az úttel szintjébe fektették, alépítmény létesítésére csak a Kálvária utca végén volt szükség. Ezen az új vonalszakaszon is Phönix rendszerű vályús síneket építettek be, s a legkisebb ívsugár 25 m volt. A kitérőkhöz szükséges

\textsuperscript{1135} VaML, SzV Polg. ir. I. 1091/1906. sz.
\textsuperscript{1136} Diákk jegyek az elektromos vasúton. = Vaszármegye, 1900. okt. 21. 84. sz. 6. p.
\textsuperscript{1137} VaML, SzV Polg. ir. III. 12/1913. sz.
\textsuperscript{1138} A megshosszabbított elektromos közúti vasút megnyitása. = Vaszármegye, 1900. ápr. 8. 28. sz. 5. p.
\textsuperscript{1139} VaML, SzV MH ir. 23. d.; A megshosszabbított elektromos közúti vasút megnyitása. = Vaszármegye, 1900. ápr. 8. 28. sz. 5. p.
\textsuperscript{1140} A megkülönböztetett telepré vezető szárnyvonalon felszámolták a Rumi utcai csonkavágányt. E sínpárt úgy építették át, hogy a pálya a Kereszt (Kiskar) utcából a Hosszú (Thököly Imre) utca északi oldalára vezetett, ahonnan a kocsiszínbe fordítókorong segítségével járóhakk be a villamosok (5. térkép). A remízben még egy vágányt fektettek le a megőrvekedett járműpark befogadására. A várócsarnokot a Széll Kálmán utcából a Kálvária utcai végállomáshoz helyezték át (6., 49. melléklet).
\textsuperscript{1143} A vonal-meghosszabbítás terveit ez esetben is Kliegl József mérnök készítette.\textsuperscript{1140} A fővágány pályahossza 2058 m-ről 2804 m-re nőtt meg.\textsuperscript{1141} A kitérők száma 4-re (2 végkitérő) emelkedett, mindegyiket 60 m hosszúságúra építették. A Széll Kálmán utcai 2 csonkavágányt és a pótkocsis üzemlő bevezetése miatt végkitérővé alakították át. A Püspöki Iskola előtt 2 csonkavágányt pedig felszedték.\textsuperscript{1142} A központi telepré vezető szárnyvonalon felszámolták a Rumi utcai csonkavágányt. E sínpárt úgy építették át, hogy a pálya a Kereszt (Kiskar) utcából a Hosszú (Thököly Imre) utca északi oldalára vezetett, ahonnan a kocsiszínbe fordítókorong segítségével járóhakk be a villamosok (5. térkép). A remízben még egy vágányt fektettek le a megőrvekedett járműpark befogadására. A várócsarnokot a Széll Kálmán utcából a Kálvária utcai végállomáshoz helyezték át (6., 49. melléklet).

Az 1 m nyomtávú pályát ez esetben is az úttel szintjébe fektették, alépítmény létesítésére csak a Kálvária utca végén volt szükség. Ezen az új vonalszakaszon is Phönix rendszerű vályús síneket építettek be, s a legkisebb ívsugár 25 m volt. A kitérőkhöz szükséges
váltókat a Ganz és Társa cég gyártotta.\textsuperscript{1144} A Perint-patakot átívelő többnyilású, nem parallel övű, oszlopos rácsos műgyűjtő vashidat 1,75 t keréknemzésnek megfelelően, a sínek alatt 250 mm magas kettős T alakú hossztartókkal látták el. A hid kereszttartóit, főtartóinak öveget és rácsrúdjaikat is megerősítették.\textsuperscript{1145} A munkálatok kivitelezője a budapesti Schlick Gyár volt.\textsuperscript{1146} A törzsvonal Széll Kálmán utcai fa Gyöngyösi-hídját 1900 nyarán elbontották, helyette a város az utca egész szélességében vasgerendákkal megerősített betonhidat épített a Melocco L. budapesti céggel, amelynek költségeihez 1/10 részben (2036 korona 23 fillér) a VEMR is hozzájárult. A hidat 1900 szeptemberében adták át a forgalomnak.\textsuperscript{1147} Az áramellátást a törzsvonalon meghatározott módon biztosították. A 8 mm átmérőjű vörösréz munkavezetéket a korábbiakhoz hasonló Mannesmann-féle vasszalokra, a sínek felett 5,5 m magasságban rögzítették.\textsuperscript{1148}

A nyitott, nyári pótkocsikat a Roessemann és Kühnemann Koppel Arthur-féle Vasutak budapesti cég gyártotta (10. melléklet). A favázás, vaslemez-borítású, körülbélül 39 fő befogadóképességű kocsikban 14 ülő- és cirka 25 állóhely (9-9 fő a peronkon, 7 fő az utastérben) volt.\textsuperscript{1149} Az új járműveket először 1900. január 4-én próbálták ki.\textsuperscript{1150} A pótkocsik padlózatát a kerekek felett, a hosszülések alatt ék alakban megemelték. A járművek színezése megegyezett a VEMR 1-3 pályaszámú motorkocsijaival. Az utasok kényelmét az ablakok előtt felhúzható napellenző rács is szolgálta. Ha a pótkocsikban elfoglalták az összes helyet, akkor lehajtották a feljárók „megteilt” feliratú tábláit.

Az új motorciscik\textsuperscript{1151} a kereskedelmi miniszter által „a törzsvonal kocsijaira nézve jóváhagyott tervek alapján készültek” (9. melléklet).\textsuperscript{1152} Ezért e járművek külső formájukban, belső kiképzésükben, s műszaki adataikban megegyeztek a korábbiakkal, annyi különbséggel, hogy e villamosok homlokfalai már üvegezettek voltak. A motorkocsik összeszerelését a VEMR saját műhelyeiben végezte, próbamenetükre 1900. január 4-én került sor.\textsuperscript{1153} A villamosok elektromos berendezéseit a genfi Compagnie de l’ Industrie Electrique et

\textsuperscript{1144} VaML, SzV Polg. ir. V. 12/1899. sz.; VaML, SzV MH ir. 23. d.
\textsuperscript{1145} VaML, SzV Polg. ir. III. 12/1913. sz.; DALMADY, 1900. 102-104. p.
\textsuperscript{1147} VaML, SzV Polg. ir. 240/1901. sz., III. 658/1903. sz.
\textsuperscript{1148} VaML, SzV MH ir. 23. d.
\textsuperscript{1150} Új villamos kocsik. = Vasvármegye, 1900. jan. 11. 3. sz. 4. p.
\textsuperscript{1152} A kereskedelmiügyi miniszter 1900. jan. 5-én 87509/1899. számon engedélyezte a terveket. Forrás: VaML, SzV MH ir. 23. d.
\textsuperscript{1153} Új villamos kocsik. = Vasvármegye, 1900. jan.11. 3. sz. 4. p.
Mécanique cég szállította. Ez utóbbi momentum, valamint az egyezés játszhatott szerepet abban, hogy Dalmary Ödön e motorkocsikat is a neuhausei vagonyárból eredeztette. Valószínű, hogy a rt. e járműveket is a Rosselemann és Kühnnemann Koppel Arthur-féle Vasutaktól vásárolta, akárcsak a pótkocsikat, valamint a szombathelyiyel teljesen megegyező kiállású és ugyanekkor beszerzett soproni villamosokat. (A későbbiekben tárgyalom, hogy a VEMR. építette a soproni villamosvasutat is.) Az új motorkocsik a 4-es és 5-ös, a pótkocsik a 11-es és 12-es pályaszámot kapták. Ezen új járművek 40 760 korona 85 fillérbe kerültek.

Az új kocsik forgalomba állítását követően üvegezték be az 1-3 pályaszámú villamosok homlokfalát, így a villamosvezetők már kevésbé voltak kitevé az időjárásvizsgontagáigainak. Vasútüzem alkalmazottainak száma is nőtt 1900-ban: egy-egy fölellenőrt és ellenőrt, valamint négy-négy kocsivezetőt és kalauzt (korábban három-három) foglalkoztattak már a pályafénntartási személyzeten (3 fő) kívül.

1900 tavaszán két jelentős személy utazott e villamosvasúton. Hegedüs Sándor kereskedelemügyi miniszter az ikervári vízi erőmű teljes kiépülése, a soproni főáramkör, a soproni villamosvasút elkészültével megvalósította korábbi vágyát, a VEMR teljes üzemének megtekintését. Április 29-én az ikervári létesítményekkel való ismerkedés után az egyik szombathelyi villamoson tett utazást, majd még aznap a VEMR szombathelyi, s másnap, április 30-án a soproni üzemegységeit látogatta meg, illetve adta át a forgalomnak a soproni villamosvasutat. Május 17-én „József főherceg ő cs. és kir. fensége ... kíséretével együtt a dr. Edelmann Sebő igazgató és Polgár Bertalan üzletvezető által vezetett villamos kocsin bejárta az egész várost a Szent István parki végállomásig.” Visszaútban egy kis intermezzo történt. A Fő téren a villamoskocsi megállt, mert a központban kiolvadt az ólombiztosíték és emiatt néhány percig nem volt áram. E kis közjáték ellenére József főherceg is, akár csak Hegedüs Sándor elismerően szólt a városról és annak villamosvasútjáról.

1154 VaML, SzV MH ir. 23. d.
1155 DALMADY, 1900. 104. p.
1157 VaML, SzV MH ir. 23. d.
1158 VaML, SzV Polg. ir. I. 149/1898. sz.
1900 nyarán a VEMR célul tűzte ki a villamosközlekedés színvonalának emelésével. Egy negyedik kocsi forgalomba való beiktatását határozták el, ezért a Széchenyi István (Berzsenyi Dániel) téren szeptember elején a kereskedelemügyi miniszter 51419/1900. számú engedélye alapján új kiterő építését kezdtek meg. A munkálatok előrehaladtával, a hónap végén már az új vágányokon közeledtek a villamosok.


1166 VaML, SzV MH ir. 23. d.
A pótkocsik átalakítása után az új rendszer helyreállítása a nemzetközi közlekedés között volt. A pótkocsik átalakítása után a sajtó arról írt, hogy a szimplán motorkocsikon több esetben el fordult a túlzások. Az üggyel a városi tanács is foglalkozott és a szombathelyi villamos városi vasút kocsijainak túltömöttsége tárgyában végzést hozott. Vas vármegegy alispánja azonban megismertette ezt a tanácsi határozatot, mert közbiztonsági és közrendészeti intézkedések tételére nem a tanács, hanem a városi rendőrkapitány volt az illetékes. Közben a problémát a városi rendőrkapitány is érzelmezte és ezért „Villamos vasúti rendszabályok” néven rendeletet adott ki, amely tiltotta 36 főnél több utasnak a villamosokra való felszállását, a járműveken a dohányzást és köpkődést, valamint a mentközben való fel- és leugrást. A dohányozást, valamint a fel- és leszállást csak a mentirány szerint hátsó peronon engedélyezte. A továbbiakban nagy utasforgalom idején – pótkocsik híján – két motorkocsisi közlekedett egymás után.

Az utazóközönség kényelmét kívánta szolgálni az a terv, amelyről a Szombathelyi Újság 1899 novemberében tudósított. Eszerint: „a helybeli villamos kocsik fűtésére nézve most készülnek a tervezetek, s nagyon valószínű, hogy még a tél folyamán a villamoskocsik fűtve lesznek”. Azonban csak 1900/1901 telétől fűtötték elektromos árammal a szombathelyi villamosokat. 1900. december 30-a volt az első olyan nap, amelyen a villamosok már fűtve közlekedtek. Az utazóközönség kényelmét szolgáló ezen újításról a Vasvármegye 1902. évi első számában így büszkélkedett: „Városunk most egyebek között annyira modern, hogy a villamos közúti kocsikat télen villamos árammal fűtik, a mi alig fordul elő másutt a continensen”. A fűtőszerkezeteket 1905 után – az utasok sajnálataéra – leszerelték. 1901. január 2-án este 6 órától, 3-án és 4-én egész nap a rendkívüli hideg és a nagy hősés miatt, – Sopronhoz és Szatmárnémetihez hasonlóan – szünetelt a villamosközlekedés a városban. Ikervárról nem érkezett elektromos energia, és a

1168 VaML, VV Alisp. ir. II. 591/1901. sz.
1170 A villamos vasút igen t. igazgatóságának figyelmébe. = Szombathelyi Újság, 1897. júl. 4. 27. sz. 9. p.
1171 Villanyos összeütközés. = Vasvármegye, 1902. nov. 3. 184. sz. 3. p.
szombathelyi telepen pedig nem tudtak elegendő áramot termelni a város és a villamosvasút ellátására.\textsuperscript{1176}

Korábban már említettem, hogy 1901-ben jelentős beruházások történtek a szombathelyi pályaudvaron. Új teheráru-raktárt, s a korábbi indóháztól északra egy új felvételi épületet építettek. Mivel a közúti vasút Széll Kálmán utcai végállomása távol esett az új felvételi épülettől, a VEMR még az átadás előtt meg akarta hosszabbítani vonalát e pontig.\textsuperscript{1177} Ezért e vonalbővítés kérelmét és építési terveit azzal a céllal nyújtotta be Szombathely Város Tanácsához, hogy azokat a kereskedelemügyi miniszterhez felterjessék. Ehelyett a város szakbizottságaival megvizsgáltatta a terveket,\textsuperscript{1178} s az 1901. június 12-én tartott képviselő-testületi közgyűlésten az úthasználat jogát a Széll Kálmán–Petőfi Sándor (Vasút) utcai meghosszabbításra megtagadta. A képviselő-testület a Petőfi Sándor (Vasút) utca szűk voltára, nagy személy- és közforgalmára (bérkocsi, omnibusz) hivatkozott, ellenben a tervezett meghosszabbítást akár a „Vörömarthy akár a Nádasdy utca úthasználatának igénye ből a felvételi épület előterének nyugati vonalán való megállással, illetőleg végponttal” megengedte.\textsuperscript{1179} A kereskedelmi miniszter megadta az előmunkálati engedélyt az utóbbi verzióra.\textsuperscript{1180}

A kereskedelemügyi miniszter rendeletére a közigazgatási bejárást 1901. augusztus 23-án tartották meg, s mind a két vonalvezetést (Széll Kálmán utca–Petőfi Sándor utca, Széll Kálmán utca–Nádasdy Ferenc utca–Szelestey László utca) megvitatták. A VEMR képviselői jegyzőkönyvébe vetették, hogy forgalomtechnikai és költségvetési okok miatt csak is a Széll Kálmán–Petőfi Sándor (Vasút) utcai vonalat hajlandók megépíteni, s csak ennek a tervnek a megvalósítására kérnek építési engedélyt.\textsuperscript{1181} Ezt követően mintegy két éves huzavona kezdődött a meghosszabbítás ügyében.\textsuperscript{1182} Az ellentétek odáig vezettek, hogy a VEMR felajánlotta a városnak a vasútüzem megváltását és saját kezelésbe vételét. A városatyák

\textsuperscript{1176} A hó. = Szombathelyi Újság, 1901. jan. 6. 1. sz. 7. p.
\textsuperscript{1180} A kereskedelemügyi magyar királyi minister. = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1901. aug. 11. 96. sz. 1109. p.
\textsuperscript{1181} VaML, SzV Polg. ir. I. 1091/1906. sz.; A villamos vasút meghosszabbítása. = Szombathelyi Újság, 1901. aug. 25. 34. sz. 7. p.
\textsuperscript{1182} VaML, VV Közgy. jkv. 8/1902. sz.; VaML, SzV Közgy. jkv. 16/1902. sz.; VaML, SzV Polg. ir. I. 1091/1906. sz.
viszont nem kívántak élni e lehetőséggel.1183 A vasútüzem forgalma szempontjából szükséges volt a pálya mielőbbi meghosszabbítása az új felvételi épületig, ugyanakkor a városi elkötelezése szakmai szempontból (vonalképzés, költségek) nem volt elfogadható a részvénytársaság számára. Ezért helyezkedtek inkább arra az álláspontra, hogy a villamosvasutat átadják városi kezelésbe. Végül Szombathely képviselő-testülete az 1903. november 11-i közgyűlésén 164/1903. számon megadta a villamosvasút számára az úthasználati jogot a Széll Kálmán és Petőfi Sándor (Vasút) utcai pálya-meghosszabbításhoz.1184 E döntést a vármegeye törvényhatósági bizottsága 1903. november 30-án, Szombathelyen tartott közgyűlésén 1865/1903. számon,1185 a kereskedelemügyi miniszter pedig 1903. december 18-án 78820/1903. számon hagyta jóvá, s adta ki egyidejűleg a Szombathely Villamos Közúti Vasút építésére és üzletére vonatkozó engedélyokirat II. számú függelékét, amely az új felvételi épületig történő vonal-meghosszabbítás előírásait tartalmazta.1186 A helyi sajtó december 20-án már arról tudósított, hogy a munkálatok megkezdődtek.1187

A gyorsan megépült szakasz műtanrendőri bejárását Lázár Lajos miniszteri tanácsos vezetésével 1904. január 8-án tartották meg, s még e napon átadották a forgalomnak.1188 (5. térkép) A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút pályahossza 3026 m lett.1189 A munkálatok folyamán a Széll Kálmán utcai végkitérőt felszedték. A pálya a Széll Kálmán utcából ellengőbével vezetett a Petőfi Sándor (Vasút) utcába, a vasútállomás új épületéig, ahol két csonkavágányban végződött. E vonal-meghosszabbítás tervezője és építésvezetője is Kliegl József mérnök volt.1190 A Széll Kálmán utcai végállomás, mint megállóhely megszűnt, új megállóhelyet létesítettek a Széll Kálmán utcában a Nádasdy Ferenc utca sarkán, a Vörösmarty utcai megállóhelyet pedig feltételessé minősítették át.1191

1904. január 8-tól a vasútállomásnál ismét kétfele tömegközlekedési eszköz (omnibusz, villamos) állt az utazóközönség rendelkezésére. Az új felvételi épület 1901
októberében történt átadásától 1904-ig az omnibuszok helyzeti előnybe kerültek a villamossal szemben. Úgyanis míg az omnibuszok a Szelestey László utcára néző új felvételi épületig közlekedtek, addig a villamosok csak a Széll Kálmán utca végéig. Így a villamossal utazni vágyóknak a pályaudvartól a közúti vasút végállomásáig – egy kisebb távon – gyalogolniuk kellett. Ráadásul a tárasaskocsikat útvonalukon – megállóhelyek híján – az utasok bárhol, akár saját házuk előtt is megállíthatták.

A villamos útvonalának a pályaudvarig való meghosszabbításának elhúzódása és a Széll Kálmán utcai végállomás helyzeti helyzetének javítása érdekében a V.E.M.R. a közönség kényelme szempontjából akként intézéssel fektette el, hogy a villamosvasútban történjenek megkülönböztetéses megrendezések a vasútból való átmenetek között. Így tehát most a vasútnál állandóan van egy kocsi, melyen az utasok helyet foglalhatnak s mely a másik kocsi megérkezése után azonnal indul”.1192 A villamosvasút 1902 áprilisától a katonák „őrmesteről lefelé félárú menetjég”-gyel utazhattak.1193 1903 októberétől az 1900. évi pályameghosszabbítást követően bevezették a csoportos jeníktetőhöz képest kedvezőbb díjszabást, de a társaságok felére szerzett átmenő hozzájárulástól függően a szakaszhatárok is módosultak. Eszerint a vonaljegy 16 fillérbe, a szakaszjegy (Perint-híd–Pályaudvar, Szent István park–Vasmegyei Kaszinó) pedig 12 fillérbe került. A gyermek- és poggyászjegyekért az előző díjszabást felé szolgáló fizetni kell. A 10 db-os jegyfüzetnek egy szakaszra 1 korona, a teljes vonalra 1 korona 40 fillér volt az ára (24. melléklet).

Már bemutattam, hogy Éhen Gyula polgármestersége idején nagyszabású csatornázási, vízvezeték-építési és utcaburkolási munkálatok folytak a városban. E beruházások gyakran akadályozták a villamosforgalmat, s emiatt az utazóközösség sokszor csak átszállással érhette el úti célját.1195 A szintezési, utcarendezési munkálatok során a közúti vasút vágányainak jelentős részét süllyeszteni, megemelni vagy áthelyezni kellett.1196 1901 decemberében a Vasvármegyében e sorok jelentek meg: „... a villamos vasúti vállalat megszokhatta már vágányainak ezt az ide-oda helyezését, hiszen alig van egy darab, a mely megépítés óta helyet nem változtatott volna, az időközben beállott nagyszabású utcarendezési munkálatok miatt”.1197 Ezen állításokat támasztotta alá a VEMR-nek a polgármesterhez 1903. április 15-én kelt átírata: „néhány év előtt pályánk majdnem egész hosszát majdnem újra kellett építenünk, a mit a város határozatából részint az utcza színvonalának változtatása, részint az

1192 Villamoskocsi a vasútánál. = Szombathelyi Újság, 1902. jan. 5. 1. sz. 6. p.
1195 VaML, SzV Polg. ir. I. 2008/1899. sz.
irány módosítása, részint pedig az általános behozott aszfalt burkolathoz való csatlakozás tett szükségessé”.

A város arra kötelezte a vasúttársaságot, hogy vágányainak körülbelül a felét aszfaltburkolatba helyezze. Ez a következőképpen történt: a sínek alá 30 cm széles és 20 cm vastag betonalapot készítettek, majd ezt követően terítették le az aszfaltot. Ez az anyag azonban nem tapadt kellően a vassínekhez, önmagától, vagy a vágányok rázkódása miatt elvált, majd a hézagokon át beszivárgó víztől és annak megfagyásától a burkolat feldudorodott. A betonalap pedig rugalmatlansága és a sínillesztéseknél a villamos kerekeinek zökkenése miatt megrepedezett. A villamosvágányok ezen építési módja így nem vált be. Ezt követően a VEMR arra kapott engedélyt, hogy a vágányokat keramit téglá és kockakő burkolatba helyezze úgy, hogy ezen útépítőanyagokból a vágányokon kívül egy sort betonba ágyazzanak. Ez utóbbi előirásnak a vágányok javíthatóságának biztosítása érdekében a VEMR nem tett eleget. A sínhálózat javítási munkálatai során a keramit téglák és a kockakővek megbolygatásakor így is gyakran megsérült az aszfaltburkolat. Majd az elektromos művek mérnökei a drezdai, lipcsei és müncheni példákra hivatkozva tervbe vették a burkolat fakockákkal történő megoldását. Végül, mivel az útfelület keramit téglával való pótlása sem vált be, a sínek közét teljes egészében, mindkét külső oldalát pedig két-két sor bazaltkockákkel látta el, az aszfaltburkolat felőli legszélső egy-egy sort betonalapra, a többit fővenyre helyezték. Így már eredményesen megoldódott a vonal-meghosszabbítások mellett több éven át elhúzódó ügy.

---

1198 VaML, SzV Polg. ir. I. 853/1905. sz.
5. térkép. A szombathelyi villamosvasút vonalhálózata (1900, 1904).
Rajzolta Széles Gyula
7.3.1.6. A villamosvasút története 1904-től 1914-ig

„Városunk most egyebek között annyira modern, hogy a villamos közúti kocsikat télen villamos árammal fűtik, a mi alig fordul elő másutt a continensen”.1200

A vasútüzem működésének biztosáát tette érdekében s nagyobb járműforgalom bevezetésének szándéka miatt, a VEMR a szombathelyi centráluban 1908-ban egy új gépcsoportot (1000 V feszültségű motort, 500 V-os és 125 A-es dinamót, gőzzel is hajtható 100 LE-s szerkunder motort) állított fel 15 719 korona 57 fillérrel. E gépcsopor már az átadás évében já ószolgálatot tett a Rábának a részvénytársaság fennállása óta addig nem tapasztalt alacsony vízállása miatt. Hosszabb ideig ugyanis e gőzzel is hajtható motor segített be a villamosvasút áramellátásába.1201 E beruházásokra s az 1899. május 15-től történt valamennyi fejlesztésre vonatkozó műszaki felülvizsgálatot 1912. március 19-én és 20-án tartották meg, a jegyzőkönyv tanúsága szerint, amelyet a kereskedelemügyi miniszter június 14-én hagyott jóvá, mindent rendben találtak.1202

Az utazóközönséget ért változások között megemlíteni, hogy a vasúttársaság a kereskedelemügyi miniszter 1908. május 31-i engedélyével megszüntette a szakaszjegyeket és a menetdíjat az egész vonalra egységesen 16 fillérben állapította meg. Emellett a vasutat naponta használóknak kedvezményt biztosítottak, 10 db jegyet tartalmazó füzetet adtak ki, amelynek ára 1 korona 20 fillér volt (23. melléklet).1203 A jegyáremelés a bevétel kismértékű növekedését és a forgalom jelentős visszaesését eredményezte (1-2. melléklet). Míg 1907-ben 478 088 fő, addig 1908-ban csak 425 925 fő – 52 163 fővel kevesebb – szállt villamosra Szombathelyen.1204 Korlátlan számú utazásra jogosító bérelt bevezetésével először 1907-ben próbálkozott a vasútársaság, ekkor még sikertelenül. A tervezett havi béreltet 8 koronáért adták volna.1205 E próbálkozás gondolata 1908-ban merült fel újra. A Vasvármegyében a következő felhívás jelent meg: „Az Elektromos Társaság Szombathelyen is hajlandó egész évi és havi béreltjegy kiadására, ha megfelelő számú béreltjegy kiadására van kilátás. A társaság tehát ez úton felhívja az érdeklődőket, hogy a béreletre vonatkozó előjegyzéseiket a társaság

1201 VaML, SzV Polg. ir. I. 1709/1908. sz.; VaML, SzT Cégb. ir. 198/2. sz.; BODÁNYI, 1910 144. p.
irodájában szíveskedjenek megtenni. Évi bérlet ára 80 korona, havi bérletjegyeké 7 korona.”

E törekvés sem járt sikerrel. Azonban a VEMR nem hagyott fel e szándékával s még ez év márciusában a polgármesterhez intézett egyik átíratában és sajtóközléssel is azt hangoztatta, hogy jutányos havi, valamint éves bérletekkel kívánja az utazást olcsóbbá tenni. A Szombathelyi Újság közlése szerint 1909. szeptember 1-jétől vezették be 8 koronás egységről a habivéreltet, amely a tulajdonosnak korláttalan számú utazást biztosított. 1910. június 1-jétől a Szent István parkot rendszeresen felkeresők részére naponta 1 oda- és visszaút érvényes idényjegyet bocsátottak ki, amely 1 hónapra 3 koronába került. 

25. táblázat: Kimutatás az eladott menet- és bérletjegyekről

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Menetjegy (db)</th>
<th>10 db-os jegyfüzet (db)</th>
<th>Bérlet (db)</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1912</td>
<td>418 085</td>
<td>5577</td>
<td>612</td>
</tr>
<tr>
<td>1913</td>
<td>435 976</td>
<td>5530</td>
<td>559</td>
</tr>
<tr>
<td>1914</td>
<td>453 163</td>
<td>5143</td>
<td>553</td>
</tr>
<tr>
<td>1915</td>
<td>666 081</td>
<td>5009</td>
<td>692</td>
</tr>
<tr>
<td>1916</td>
<td>965 218</td>
<td>6435</td>
<td>1114</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A villamosossal utazni vágyók jobb tájékozódása érdekében 1904 májusában vörösre festették a megállóhelyek mellett a felsővezetéket tartóoszlopait. A vasúttársaság a postaigazgatósággal kötött megállapodása eredményeként egy újabb, Magyarországon egyedülálló szolgáltatást vezetett be 1906 nyarán, postaládákat helyezett el a villamosokon (47. melléklet). Így a megállókban bárki bedobhatta leveleit a postaládákba, amelyeket a vasútállomásnál ürítettek. 1910 körül a villamoskocik színösszeállítása megváltozott. A piros, illetve vörös oldalfal alsó részén, s az ablaksor alatt és felett fehér színcsík volt. A cégjelzés és a villamoskocsi pályaszáma az ablak alatti sávba került. A járművek homlokfalán

---

1210 VaML, SzT Cégb. ir. 198/2. sz.
a lámpa és a csengő alá festették a pályaszámot. Az 1910-es évek közepétől a kocsik oldalfalának ablakok alatti részét nagyfelületű reklámokkal látták el (48. melléklet). 1213

A VEMR igazgatósága 1907 márciusában foglalkozott a villamosjáratok sürítésének tervével. 1214 Miután a részvénytársaság az új motor motort állított üzembe, a vasúti személyzet létszámát gyarapította, a forgalom gyorsítása, illetve a menetközök rövidítése érdekében egy további kocsit ittaftottak be a menetrendbe. Ebből adódóan mindig állt egy villamos a pályaudvar előtt, amelyre az utazóközönség felszállhatott és azonnal indult, amint a város felől jövő villamoskocsi a végállomásra érkezett. 1215 Az 1908. május 1-jétől beiktatták plusz egy kocsival a menetközöket 2-3 perccel megrövidítetik. 1216 E járatsürítésből adódóan az éves menetek száma 1907. évi 57 051-ről 1908-ban 61 783-ra, 1909-ben pedig 65 657-re emelkedett. 1217 1910 májusától vörös-fehér tárcsával látták el azon végpontok felé tartó kocsik oldalablakát, amelyek „a végállomásokról időzés nélkül azonnal visszafordul”-tak. 1218 Nagy személyforgalom esetén – pótkocsik híján – két motorkocsi közlekedett egymás után egy menetben, még este is, ha pl. sok utas érkezett a pályaudvarra. 1219

1912-ben a VEMR a közúti vasútüzemnél jelentős beruházásokat vett tervbe. Az 5 percenkénti villamosközlekedés megvalósításáért új kiterők beiktatását, néhány régebbi áthelyezését, ezen kívül a Kálvária utca végén új remíz, műhely, kővárócsarnok építését határozta el, 1220 és tanulmányozás tárgyává tette a villamosvasút átadását a Jákai utcán át az Ezredéves parkig való meghosszabbítását. 1221 Az egyvágányú pályán a járművek követési idejének csökkentését csak új kiterők beiktatásával lehetett elérni. A tervezett új forgalmi telep és a kiterők közigazgatási bejárását 1912. március 28-án tartották meg. 1222 Ezt követően Szombathely képviselő-testülete április 4-én tartott közgyűlést 53/1912. sz. alatt a következő határozatot hozta: „... a Vasmegyei Elektromos művek rtársulatának a villamos vasút új kiterői s Kálvária utca forgalmi telepéhez vezető vágányok részére szükséges út és gyalogjáró területek használatát átengedi mindaddig, amíg a villamos vasút céljaira átadott területek

1213 Korabeli képeslapok és fényképek alapján történt meg a megállapítás.
1214 Az elektromos társaság köréből. = Vasvármegye, 1907. márc. 17. 64. sz. 5. p.
1215 A szombathelyi villamos vasút. = Vasvármegye, 1908. márc. 31. 75. sz. 2. p.; A villamos kocsis szaporítása.
1216 VaML, SzV Polg. ir. I. 1709/1908. sz.
1221 VaML, SzV Polg. ir. III. 363/1914. sz.

26. táblázat. A villamospálya kitérői 1913-ban

<table>
<thead>
<tr>
<th>Vasútállomás</th>
<th>végkitérő</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Széll Kálmán utca (Oktogon)</td>
<td>új kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>Vásármegyei kaszinó</td>
<td>kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>Horváth Boldizsár (Fő) tér</td>
<td>új kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>Széchenyi István (Berzenyi Dániel) tér</td>
<td>kitérő megszűnt</td>
</tr>
<tr>
<td>Kiskar utca</td>
<td>új kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>Öperint utca</td>
<td>kitérő megszűnt</td>
</tr>
<tr>
<td>Kálvária utca eleje</td>
<td>új kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>Kálvária utca vége</td>
<td>végkitérő</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A járatokat az 1913. június 15-i üzemkezdettől úgy szervezték meg, hogy naponta 7 órától 12 óra 30 percig és 14 órától 19 óráig 4 villamos volt forgalomban, amelyek a Széll Kálmán utcában, a Horváth Boldizsár téren és a Kálvária utca elején lévő kitérőkben kerülték egymást. A többi időben csak 3 jármű üzemelt, s azok a Vásármegyei kaszinó előtti és a Kiskar utcai kitérőkben találkoztak. A villamosvasút továbbra is reggel 5 és este 11 órá között szállította az utasokat. Ez a menetbeosztás az I. világháború kitöréséig érvényben volt. Ekkor az alkalmazottak mintegy felének, s a helyükre felvették egy részének katonai bevonulásából adódó munkaerőgondok miatt, a járartsűrését több esetben változtatták. A helyi sajtó 1914. augusztus 2-án 15 perces, augusztus 7-én 10 (7 órától 12 óra 30 percig, 14 órától 19 óráig) és 15 (a maradék üzemidőben) perces járatbeosztásáról tudósított. A VEMR

1223 VaML, SzV Közgy. jkv. 53/1912. sz.
1224 VaML, VV Közgy. jkv. 732/1912. sz.
1225 VaML, SzV Polg. ir. III. 12/1913. sz.
1226 VaML, SzV Polg. ir. III. 43/1915. sz.
1227 VaML, SzV Polg. ir. III. 12/1913. sz.
1228 VaML, SzV MH ir. 23. d.
1229 Változás a villamosoknál. Szombathelyi Újság, 1913. jún. 18. 97. sz. 5. p.
1914. október 6-án a város polgármesteréhez írt levelében a következők olvashatók: „... a gyorsított menetrend (regeg 1/2 8-tól este 8 óráig 10 perc, azonutl 12-13 perc) már e hó 9.-én életbe lép, mert a legutóbb bevonult személyzet helyébe felvett új emberek kioktatása néhány napon belül befejezést nyer.”

Az e fejezetben vizsgált időszakban is sok gondot okozott az útburkolatoknak a vágányok mentén bekövetkező megrongálódása. A pályafenntartási munkát végző alkalmazottaknak pedig többször adott munkát a pálya egyes szakaszainak megsüllyedése. 1908-ban összesen 16 főt foglalkoztatott a vasútüzem a következő megoszlásban: 1 forgalmi tisztviselő, 6 villamosvezető, 6 kalauz, 1 pálya- és váltóőr, 2 fős műhely- és telepszemélyzet. 1913-tól foglalkozott a VEMR az alkalmazottak nyugdíjjellátási ügyével. Két alternatívában gondolkodtak: 1. saját nyugdíjintézet létrehozása, 2. csatlakozás a Részvénnytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára cég nyugdíjintézetéhez. A vizsgált korban azonban e területen még nem történt megoldás.

Az 1904-től 1915-ig terjedő időszakban is többször felvetődött a villamosvasút hálózatának kibövítése. Az egyik útirányt Éhen Gyula 1911 decemberében így mutatta be: „Végül pedig a Gyöngvös pataknak a Geiszt-féle fürdőtelep mellett való áthidalásával a város villamos vasutat létesít, mely a vasúti épület előtti terülről kiindulva, a Szelestey, Tizenháromváros és Rohonci-utcákon át, a betonhidon keresztül, az Emanusz Kelemen és Kőröndi utcákon át haladva a Kismegy vasúti állomásnál éri el a végső megállóhelyét. Ezen városi villamos vasút, tehát az egymástól távol fekvő két vasúti állomást lezshatva összekötni s mely közbeeső pontokon más irányban is kifejlesztendő lesz.”

A Pinka-völgyi vasút kisállomását a Kőröndi út végére tervezték, a villamospálya javasolódott útvonal a mai megnevezés szerint: Éhen Gyula tér–Szelestey László utca–Petőfi Sándor utca–Rohonci út–Magyar László utca–Dózsa György utca–Kőröndi út. A Pinka-völgyi vasút tervezett kisállomásához villamosvasút építését már 1904-ben felvetették a Vaszvármegye hasábjain, annyi különbözőg, hogy a pályát a lovassági laktyánától a belvárosnon (Szily János, Hollán

---

1233 THIRING, 1912. 361. p.
1234 VaML, SzT Cégb. ir. 198/2. sz.
1235 Szombathelyi városfejlesztési programja. Éhen Gyula előadása II. = Vaszvármegye, 1911. dec. 3. 277. sz. 1. p.
Ernő, Nagykar utcákon) át javasolták az új pályaudvarig (a helyét ekkor még nem döntötték el) megépíteni. \(^{1237}\)

Egy másik gyakori pályabővítési elképzelés a sínáért a Kálvária utcai végponttól a kioszkig (1905),\(^{1238}\) majd azon is tűz az Ezredéves parkig (Gagarin utca) szorgalmazta meghosszabbítani (1908, 1912).\(^{1239}\) Már tettem említést arról, hogy ez utóbbi iránnyal a VEMR komolyan foglalkozott. A további pályabővítési elképzelések a vásos és a VEMR 1912. és 1913. évi szerződéstervezetében olvashatók. Ezen iratok elkészítésének oka az volt, hogy a belügyminiszt 140 397/1907. számú rendeletével a várost a VEMR-rel a villanytelep fennállására és az áramszolgáltatásra vonatkozó szerződés kötésére kötelezte. E rendelet a villamosvasút esetében – mivel a VEMR egyik üzletága volt – egy új szerződés kidolgozását jelentette.\(^{1240}\)

A város az elektromos kérdés megoldásában 3 lehetőséget látott: 1. önálló városi villamos mű létesítése, 2. a VEMR telepeinek, üzletágaainak – köztük a villamosvasútaknak – megváltása, 3. szerződés kötése a részvénytársasággal. A legkedvezőbb megoldás kidolgozására villamosügyi bizottságot szerveztek.\(^{1241}\) A város komolyan tanulmányozta a szombathelyi elektromos mű és a villamosvasút megváltásának, saját kezelésébe vételének lehetőségét. Végül a magas költségek miatt elálltak a megváltás szándékától, majd új városi villanytelep létesítését fontolgatták. A kapott szakvélemények alapján – a légszeszgyár és a VEMR mellett valószínű veszteséges lett volna a cég – elálltak e tervtől is.\(^{1242}\) A harmadik, alternatíva, a szerződőskötés maradt a járható út. A villamosügyi szakbizottság által elkészített szerződéstervezetek elfogadását, mind az 1912. február 13-i, és mind az április 3-i közgyűlésen elhalasztották a képviselők.\(^{1243}\) Az ügy olyannyira elhúzódott, hogy a város a VEMR-rel csak az I. világháború után, 1926-ban kötötte meg a szerződést.\(^{1244}\) Ennek ellenére az 1912. és 1913. évi szerződéstervezetek abból a szempontból érdekesek, hogy bennük a

\(^{1239}\) A szombathelyi villamosvasút. = Vasvármegye, 1908. márc. 31. 75. sz. 2. p.; VaML, SzV Polg. ir. III. 363/1914. sz.
részvénytársaságot vonalhálózatának nagymérvű bővítésére kötelezték, ettől a VEMR nem zárkózott el. A város és a részvénytársaság képviselői által aláírt szerződésekben előírták, hogy azok jogérvényre emelkedése után, 10 fagymentes hónap alatt a Hollán Ernő utcai vonalból kiágazva a Nagykar és a Székely Ferenc (Gagarin) utcán át egészen a Jókai Mór utca betorkolásáig 1050 m hosszú szárnyvonalat kell építeni és azon a villamosforgalmat meg kell indítani. A tehetős polgárok által lakott villanegyedet akarták elsőként a villamosvasúti hálózatba bekapcsolni. A továbbiakban szerepelt, hogy e szárnyvonal üzembe helyezése után a VEMR-nek a közúti vasút hálózatát 10%-kal mindannyiszor meg kell hosszabbítania, ahányoszor az üzemben lévő összes vonalának egy-egy pályakilométerre eső évi átlagos bruttó bevétele a 40 000 koronát eléri, valamint 12 éven belül a Horváth Boldizsár (Fő) téri kitérőből délre, a Rákóczi Ferenc utcába legfeljebb 1200 m hosszúságban szárnyvonalat köteles építeni.\textsuperscript{1245} Ez utóbbi előírás azt mutatja, hogy a város az északnyugati, valamint az addigi kelet-nyugati irányú városterjeszkedés után a déli részeket kívánt fejleszteni. Az utóbbi vonal háttérében Szombathely és a város déli határában elterülő települések mielőbbi összeépülésének elősegítése állt. Ezt bizonyítja a mérnöki hivatal egyik irata is: „Gyöngyösszőlős községnek bekebelezése ... csak akkor várlik véglegessé ..., ha az anyavárossal, a város szívénél közvetlen villamosvasúti összeköttetést nyer.”\textsuperscript{1246} E tervek nem valósultak meg.

A szerződéskötési huzavona ideje alatt elkészült az új remíz, műhely és várócsarnok, felülvizsgálatukat 1914. december 30-án tartották. Az épülethegyüttesre a lakhatási és használati jogot Szombathely város tanácsa 1915. január 20-án tartott ülésén 209/1915. és 210/1915. számon adta meg.\textsuperscript{1247} A diszes kőkerítéssel ellátott forgalmi telepre 4 vágány vezetett, amelyek a 750 m\textsuperscript{2} alapterületű remízbe futottak be. Ezen új létesítményekkel kiépült a szombathelyi villamosvasút üzemének hosszú ideig meghatározó alapformája (útvonal, kocsiszín, várócsarnok, járműpark stb.).\textsuperscript{1248}

\textsuperscript{1245} VaML, SzV MH ir. 23. d.
\textsuperscript{1246} VaML, SzV MH ir. 23. d.
\textsuperscript{1247} VaML, SzV Polg. ir. III. 43/1915. sz.
\textsuperscript{1248} VaML, SzV Polg. ir. III. 363/1914. sz.
7.3.1.7. A vasútüzem és a város

„Alig néhány év alatt felvirágzott városunk mindinkább pezsgőbbé, forgalmasabbá váló életének fejlődése szoros összefüggésben van a villamos vasúttal“

Szombathely a villamosvasúttal, mint a kor legmodernebb felszíni tömegközlekedési eszközének megteremtésével nagyon sok jelentős magyar várost megelőzött. A lakosság nagyságának, mint forgalomteremtő tényezőnek nagy szerepe van a városi tömegközlekedés megszervezésében. A villamosvasúttal rendelkező magyarországi városok közül Szombathely volt a legkisebb népességű az elektromos közúti vasút átadásának évében, valamivel több, mint 20 000 lakossal. Felvetődhet a kérdés, hogy Szombathelyen, mivel nem tartozott Magyarország népes és nagy kiterjedésű városai közé, szükség szerű és életképes vállalkozás volt-e a villamosvasút. A részvénytársaság üzemi és üzleti adatai erre határozott igen választ adnak (1-2. melléklet). A bevételek minden évben meghaladták a kiadásokat, így a vállalat mindig nyereséggel járt (7. ábra), pl. a szabadkai villamosvasút rendszeresen zárt veszteséggel. A befektetési tőke is rendszeresen nőtt. Ezek az adatok is azt tükrözik, hogy jól becsülték meg a város forgalmi igényeit és a kiépített útvonali

7. ábra: A szombathelyi villamosvasút nyeresége

(korona, fillér)

A vizsgált korban a város lakosságának növekedésével párhuzamosan nőtt a villamosvasút személyforgalma. 1898-tól, az első teljes naptári üzletévtől (261 254 utas) 1915-ig (713 800 utas) 273%-kal, 1916-ig (1 024 961 utas) pedig már 392%-kal nőtt az

1249 A villamos vasút forgalma. = Vasvármegye, 1902. jan. 5. 3. sz. 3. p.
1251 VaML, SzT Cégb. ir. 198/1. sz.
utasok száma (8. ábra, 2. melléklet).\textsuperscript{1252} Thirring adatai szerint 1908-ban Szombathelyen 5 percenként közlekedtek a villamosok. Magyarországon Szombathelynél csak Budapesten és Temesváron jártak sűrűbben a villamosok, a fővonalakon 4 percenként.\textsuperscript{1253}

8. ábra: A villamosvasút utasforgalma\textsuperscript{1254}

E sorok is azt bizonyítják, hogy a nagy népesség nem jelent magasabb városiasodási fokot. A lakosság, mint forgalomteremtő tényező csak akkor játszik szerepet a városi tömegközlekedés megteremtésében és rentábilis működésében, ha ahol a polgárok tehetősége is hozzáakapcsolódott, valamint a település élénk élettel, erős központi funkciókkal rendelkezett, valamint a modernizáció terén élenjárt.


\textsuperscript{1253} THIRRING, 1912. 362. p.
villamosvasút mellett, vagy azok közelében találhatók (28. melléklet).1255 A villamosközlekedés témát adott a helyi élclapoknak is.1256

A villamosvasutat – a helyi igényeknek megfelelően – az omnibusz-közlekedéssel lefedett területeket (pályaudvar–Fő tér–óperinti városrész) érintve építették ki, ezáltal konkurenciát teremtettek a többi közhasználattal járműnek (omnibusz, bérkocsi). A villamos volt ekkor a legolcsóbb közforgalmú személyszállító közlekedési eszköz a városban.1257 1904 januárjától, a villamos pályájának a Széll Kálmán utca végétől a vasútállomás új felvételi épületéig való meghosszabbításával kezdődött meg a szombathelyi omnibusz-közlekedés alkonya. Emiatt az utazóközönség inkább a kényelmesebb és olcsóbb villamost választotta. A korabeli sajtó tudósításai szerint a vállalkozók a közvetlen villamosvasút összeköttetésre hivatkozva adták el omnibuszaikat.1258 A villamosok megindulásától számított 10 évig működött egymás mellett Szombathely kétfele tömegközlekedési eszköze. Az omnibuszok végül 1907-ben adták át helyüket végleg a villamosnak.1259 A bérkocsik tulajdonosai is több ízben panaszkoztak, hogy „a villamos vette el fuvaraikat”1260 és „keresményüket jelentősen megcsökkenti”.1261 Emiatt már 1897-ben a város képviselő-testületéhez fordultak, hogy viteldíjemeléssel pótolhassák jövedelem-kiesésüket.1262 A helyi tömegközlekedés terén Éhen Gyula korában történt váltásról a kortárs Bauer Jenő is megemlékezett történeti munkájában: „A tetszetős külső villamoskocsik büszkén futottak az utcákon, ahol még nem is oly rég az öreg omnibuszok döcögtek.”1263

A település hagyományos kelet-nyugati kiterjedését jól lefedte a villamosvasút. Érintette, vagy megközelítette a város legfontosabb részeit, közintézményeit (pályaudvar, piac, színház, múzeum, kaszinó, fürdő, városháza, megyeháza, püspöki palota, templomok, bankok, hivatalok, iskolák, szállodák, kávéházak stb.). Erről a Pécsi Napló is megemlékezett: Szombathelyen „élénk forgalmú utcák és üzleti helyiségek előtt robog el a villamos

1263 BAUER, 1934. 45. p.
Szabó Gábor egyik tanulmányában a következőképp fogalmazott: „A várost kelet-nyugati irányban átszelő magas presztízsú lakósáv megközelítően egybeesett a helyi villamosvasút útvonalával.” A tehetősebb polgárok által lakott utcákon vezetett végig a villamosvasút sínárja.

A villamosvasút elősegítette a várófejlődést, a pályaudvar és a település össze-, a Széll Kálmán és a Kálvária utcák kiépülését. A Széll Kálmán utca nagy része még beépítetlen volt a villamosközlekedés megindulásakor. A mérnöki hivatal 170/1899. számón a városi tanácsokhoz írt levelében a VEMR vonalbővítési terveivel kapcsolatosan a következőket javasolta: „Kérelmező társulat egyidejűleg figyelmeztetendő, hogy a város általános rendezésénél a jelenlegi Király és Széll Kálmán utcai vonalszakasz a St. Márton ill. Vasút utcába fog áthelyezetni. ... Úgy a Széll Kálmán utcza ... az eddigi tapasztalatok szerint nem épül ki élénk forgalma utcza”-vá „itt inkább kellemes szép lakások létesítése szándékoztatik.” Ezen elgondolások ellenére nem a Szent Márton, s nem a pályaudvar főcsarnokával szemben egyenesen a városba vezető Szelestey László utca, hanem a villamosközlekedéssel rendelkező Széll Kálmán utca épült ki igényesen, nagyvárosi jelleggel, s vonzotta a vendéglőket, a közintézményeket. „Villamos vasút nélkül a Széll Kálmán-utca még évtizedekben sem épült volna ki és az ott fekvő területek négyzetőle anélkül 40 koronát aligha érne!” – olvasható a Vasvármegyében a XX. század elején. A későbbiekben pedig azt írta, hogy a VEMR „Villamos vasútja a pályaudvarhoz közeli telkek áráit megsokszorosította, most ugyanilyen hatással van a kálvária vidékére”. E városrészen is sokkal szebb, értékesebb házak épültek a Kálvária utcában, mint a vele majdnem párhuzamosan haladó Nárai utcában. A villamosvasúttal rendelkező utcának urbanizáltabb volt az építészeti arculata, zártsoros polgárházak álltak végig a villamos útvonalat mentén. A XX. század elején a város növekedésével más irányú vonalképítések tervt is felvetették. Sajnos ezen elképzelések, mint már jeleztem, nem valósultak meg. A villamosközlekedés iránti igényt tükrözte a közhangulat is, amelyre a korábbi fejezetekben szintén utaltam. A város polgárai rendszeresen szorgalmazták a pálya több irányú bővítését.

Kezdetben attól tartottak, hogy a villamos gondot fog okozni a város közlekedésében, főleg a heti vásárok napján. A közlekedési balesetek elkerülése érdekében a rendőrkapitányság megelőző intézkedéseket tett. 1897 májusában a következő hír jelent meg a

\[1265\] SZABÓ, 1996. 29. p.
\[1266\] VaML, SzV Polg. ír. V. 12/1899. sz.
\[1268\] Új városi villamtelep. = Vasvármegye, 1911. máj. 17. 112. sz. 4. p.
helyi sajtóban: „Városunk legélénkebb forgalmú utcáinak sarkán legújabban jelző-táblák vannak alkalmazva e felirattal: »Lépésben hajts!« Ezen üdvöss intézkedést rendőrkapitányságunk a lakosság életbiztonsága szempontjából – különösen tekintettel a villamos vasútak közelgő megnyitására – léptette életbe.” Majd 1897 decemberében a rendőrkapitány felhívást tette közzé, hogy a járművezetők a villamosvasút pályáján való közlekedéstől tartózkodjanak, mert 100 forintig terjedő pénzbüntetés vagy 15 napi elzárás jár érte. E felhívás megjelenése előtt is többször büntettek már ezért. Azok az aggodalmak, amelyek a villamosvasút építésekor főlmerültek, mint minden újjól való tartózkodás tanújei voltak. E félelmek alapjánakká váltak. A VEMR „rettenetes járművei” nem veszélyeztették a város polgárainak életét. A napi sajtó rendszeresen a balesetmentesség Türkírától írt, például 1905-ben: „A szombathelyi villamos vasútánál a baleset oly ritka, mint a fehér holló ...”, vagy 1908-ban: „Városunk élénk forgalma dacára a legnagyobb ritkaságok közé tartoznak a villamos vasút által előidézett balesetek, amit annak lehet tulajdonítani, hogy a villamos kocsik vezetői teljes szakavatottssággal és gondos vizáztalattal végzik dolgukat”.


Szerencsére egyik balesetben sem történt komolyabb személyi sérülés.

A villamosvasút szerepét Szombathely életében legfőképpen abban láthatjuk, hogy a város tömegközlekedését egy magasabb, kulturálabb szintre emelte. Fellendítette, gyorsította

a városban történő közlekedést, megkönnyítette és kényelmesebbé tette a városi tér használatát. A vasútüzem nagymértékben szolgálta Szombathely modernné válasát azzal is, hogy a kocsik postaládával és tőlen fűtve közlekedtek, s a megállóhelyeken kezdetben jelzőlámpa jelezte a vonatok érkezését. A városfejlődésben betöltött szerepét gyakran méltatta a helyi sajtó is: „Alig néhány év alatt felvirágzott városunk mindinkább peszgőbbé, forgalmasabbá váló életének fejlődése szoros összefüggésben van a villamos vasúttal. Egyik feltételezi a másikat úgy azonban, hogy kölcsönösen egymásra vannak utalva.” – írta a Vasvármegye újságírója 1902. január 5-én.

A villamosvasút létesítésében nagy szerepe volt a vármegyei (Batthyányak) és a helyi birtokosoknak (Gotthardok), a helyi értelmiségieknek (pl. Edelmann), a város és a vármegye segítőkész közreműködésének és támogatásának, utalnénk itt Károlyi Antal alispán szerepére. A vármegyének a beruházásához való hozzáállását tükrözi a következő jegyzőkönyvrészlet is: „A törvényhatósági bizottság örömmel üdvözli a Vasvármegyei Elektromos Művek r. társaság azon közhasznú kezdeményezését, melynek célja Szombathely r. t. várost egy újabb s a modern követelményeknek megfelelő közlekedési eszközzel ellátni...”. Nem szabad elfeledkezni a külföldi tőke szerepével sem, ami nélkül sokkal nehezebb lett volna a pénzügyi feltételeket megteremteni az elektromos mű létrehozásához. A liberális helyi sajtó is a beruházás megtartását és a vizsgált korszakban mindvégig a villamosvasút melletti elkötelezettséget tanúsított. A városvezetés a lehetőségeihez mértén támogatta a villamosvasút beruházását és üzemét (úthasználati díj elengedése, adómentesség stb.). A város ekkoriban nem volt abban a helyzetben, hogy maga vállalja fel a helyi tömegközlekedés kiépítését és működtetését. Ezért nem élt a vasútüzem megváltásának lehetőségével sem 1902-ben, sem 1910-ben.

---

1281 A villamos vasút forgalma. = Vasvármegye, 1902. jan. 5. 3. sz. 3. p.
1282 VaML, VV Közgy. jkv. 1245/1896. sz.
7.3.2. A soproni villamosvasút

7.3.2.1. Tervek, előmunkálatok és a Soproni Villamos Városi Vasút Rt. megalakítása

„... az a köörülmény, hogy a villamos világítás és villamos vasút intézménye nálunk meghonosodhatik, felvirágozhatik, csak következménye rohamos, fokozódó fejlődésünknek.”1285

Még a szombathelyi villamosvasutat meg sem nyitották, amikor a VEMR már villamosításra és elektromos közúti vasút létesítésére vonatkozó ajánlattal fordult Sopron városához. A részvénytársaság igazgatósága az ikervári vízi erőmű kapacitását minél nagyobb mértékben le akarta kötni és a vállalkozást mind nyereségesebbé kívánta tenni. Az Ikervártól vizsgált 100 km-es körzetben Sopron villamosítása tünt számukra jövedelmező vállalkozásnak.1286 Sopron város képviselő-testülete 1897. február 25-i ülésén úgy döntött, hogy a VEMR ajánlatát vizsgáló ad hoc bizottság, amelynek elnöke Gebhardt József polgármester lett, a részvénytársasággal tárgyalásokba bocsátokhoz a szerződéskötés előkészítésére.1287 Batthyány Lajos gróf a polgármestert és a bizottság tagjait mielőbbi Vas vármegeyei látogatásra hívta a VEMR valamennyi telepének megtekintésére.1288 Így gondolta, hogy számukra jó referenciát jelentenek majd a látottak. A VEMR kérésére a kereskedelemügyi miniszter 1897. március 11-én már meg is adta az előmunkálati engedélyt a soproni (Déli pályaudvar–Kossuth Lajos utca–Várkerület–GySEV pályaudvar–Balfi út–Magyar utca–Várkerület) és a környéki (Bánfalva, Balf, Medgyes, Ruszt) villamosvasutak megépítésére.1289 Az örömhírt a városi tanács a helyi sajtóban, hirdetményben is közzétette.1290 A beruházásnak, az Ikervár és Sopron közötti elektromos távvezeték létesítésének a terve élénk visszhangot váltott ki a településen. Számos megkeresés érte a liberális Sopron napilap szerkesztője is. A tudatlanságból felvétődő kérdéseken kívül, leginkább a beruházás anyagi vonzatai, és az ikervári kapcsolat esetleges szünetelése esetén a

1288 SL, SV APeO XV. 26 602/L/1897. sz. 295/1897. isz.
város elektromos árammal való ellátásának lehetősége foglalkoztatja a közvéleményt. 1291 A VEMR folytatta az előmunkálatokat és kérvényt adott be mind Vas, mind Sopron Vármegye Törvényhatósági Bizottságához, hogy a részvénytársaság számára engedélyezzék a sárvár–soproni törvényhatósági út mentén az elektromos távvezeték elhelyezését. 1292 Közben Batthyány Géza gróf nagyon kedvező áron felvásárolta a Soproni Légszeszvilágítási Rt. részvényeinek legnagyobb részét. Ezen üzleti fogással a konkurencia és a nehézségek kizárása, valamint az volt a célja, hogy egy kézben, egy cégben fogják össze az elektromos áram- és a légszeszszolgáltatást, vagyis a város világítását. A részvényeket vásárlók között található még fia, valamint a Batthyány grófok néhány érdektársa is. 1293 Batthyány Géza gróf tájékoztatta a várost arról, hogy a légszeszvilágítási részvénytársasággal folytatott tárgyalásaikon a meghatalmazottjainak egyike Gothard Jenő, akadályoztatása esetén pedig Edelmann Sebő, – a VEMR-ből már ismert nevek. 1294 A Vasvármegye, ahogy tudomást szerzett a történetekről a következő irattal: „..., befejezett dolognak tekinthető, hogy Sopron város közvilágítása és roppant magán világítási forgalma, úgy létesíteni közúti vasútja is az elektromos társaság fogyasztási körletébe fog bele vonatni.” 1295 A Sopron világítására és villamosvasútjának létesítéséhez szükséges szerződések kidolgozására, és az ajánlattevő VEMR-rel szükséges tárgyalások folytatására 1897 májusában az ad hoc bizottság, a saját tagjaiból, egy albizottságot hozott létre, szintén a polgármester vezetésével. 1296 A VEMR igazgatóságának végrehajtó bizottsága 1897. június 21-i ülésén úgy döntött, hogy a soproni világítási és villamosvasúti koncessziókat, valamint az előmunkálatokat átadja a szóróban forgó városban helyismerettel rendelkező gróf Batthyány Gézáknak, 1297 aki korábban Sopron vármezgeye alispánja volt. 1298 Az érintett felek (város, légszesztársulat, gróf Batthyány Géza) között július folyamán zajlottak a tárgyalások. 1299 A helyi sajtó arról tudósított, hogy a szerződéseket aláírták, és azokat jövőhagyásra beterjesztik a közgyűlés elé, valamint a

1294 SL, SV PH ir. XV 1914/1915. sz.
1295 Szombathely és Sopron = Vaszármegye, 1897. máj. 23. 41. sz. 3. p.
1296 SL, SV PH ir. XV 1914/1915. sz.
„villamos vasút vonalának is kész már a tervezete”.1300 Az augusztus 11-i közgyűlésen a képviselők megállapították, hogy az elektromos és a gázművek egy kézben, egy vállalatban való egyesítésének terve miatt új helyzet állt elő, valamint a város világításában és villamosvasúttjának megépítésében csak a Batthyány grófok és érdektársaik szándéka tűnik komolynak. Végül úgy döntöttek, hogy a bonyolult váltó ügyben a kereskedelmi minisztérium egy szakértőjének a véleményét is kikérísk és átnézésk vele az ad hoc bizottság által e közgyűlésre elkészített szerződésvereket.1301 A villamosvasútra vonatkozó szerződésvezetetben többek között az állt, hogy a város ingyenesen területet biztosít a vasúttüzemnek, amelyet 30 év után megvállhat, és 60 év múlva pedig saját tulajdonába vesz. A cég az első 10 évben minden városi pótlék és pótadó alól mentesül. A megépített villamosvonalakon kizárólagos jogot biztosít a település a VEMR-nek, ha viszont valamely új útirányba a szóban forgó cég nem vállalkozna villamoközlekedés megindítására, akkor más vállalkozó kaphat rá engedélyt.1302

Az ügy nagyon foglalkoztatta a közvéleményt,1303 a „Kaszinóban és egyéb nyilvános helyeken egyéből sem beszélnek” – írta a helyi sajtó.1304 Utóbbi fel is tette a kérdést: „vajjon valóban szükségünk van-e a villamos világítás behozatalára és a villamos vasút létesítésére ... vajjon az említett intézmények fejlődni, virágozni fognak-e, a vagy panganak, megbuknak-e?” A szabadelvű lap cikke a továbbiakban mindkét vállalkozás szükséges voltát bizonygatta: pl. „A villamosvasút, ha kevésbé hangos, de szintén rég érzed szükséget fog kielégíteni. Sopron egyes gócpontjai eléggé távol esnek egymástól arra, hogy őket közúti vasúttal lehessen összekötni”.1305

Az ad hoc bizottság tovább dolgozott a szerződésvezetet, amely kisebb módosítások után a jogügyi bizottság elé került.1306 Aztán a kért minisztériumi szakértő vizsgálta az ügyet,1307 aki a Sopron városának tett ajánlatokat kedvezőnek találta,1308 végül

---


A villamosvasút építésére és üzemére vonatkozó területhasználati szerződést 60 évre kötötték. A város lehetőséget kapott benne arra, hogy már 30 év múlva megválthassa a vasútüzemet. Az akár normál-, akár keskenynyomtávolsággal épülő villamosvasútak mind személy- és mind teherszállításra engedélyt adtak. A tervezett vonalakon 10 krajcárban maximálták a menetdíjat, két éves korig a gyerekek díjmentes utazását rögzítették. 10 évi
városi pótadómentesség, a vasút építésére és 60 évi üzemére a település közterületeinek térítésmentes használata, kizárólagos jog a villamosközlekedés fenntartásra a megépített vonalakon és azok 500-500 méteres sávjában stb. volt a kedvezmények sorában. Előírták, hogy a villamosvasút pályáját az utak szintjébe kell fektetni, hogy a közúti közlekedést ne zavarja, valamint a vágányok közeinek kiküvezését, a külső szélüket az útburkolattól függően vagy kövezni, vagy makadám burkolattal kell ellátni. A villamosvasút szerződést a kereskedelmi miniszter csak 1899-ben, az általa megkövetelt módosítások végrehajtása után hagyta jóvá. A szerződés módosítása szerint a város már 20 év eltelté után jogot kapott arra, hogy megválthassa a vasútüzemet, amely egyébként 60 év múlva ingyen kerül a tulajdonába. Kikötötték, hogy a pályát csak 1 m-es nyomtávolsággal lehet megépíteni. A vállalkozó 10 000 korona kauciót köteles a város pénztárba befizetni.

A villamosvasút „ellenzői Sopronban is nagy kisebbségben vannak” – tudósított a korabeli helyi sajtó. Az Újteleki utcában lakó gazdák, „gazdapolgárok” akartak az útirányon változtatni, mert úgy véltek, hogy a villamosvasút szabad mozgásukban, gazdasági tevékenységükben, pl. a marhahajtásukban zavarja fogia öket. A szárnyvonal vezetésével is voltak aggályoskodók, akik szerint a heti vásárok idején a szűk és élénk forgalmú Ötvös utcában a „forgalom igen gyakran fenn fog akadni”.

Batthyány Géza és érdektársai a soproni elektromos műveket a VEMR-rel szerződéses viszonyban álló külön részvénytársaság formájában tervezték megvalósítani. Az energiaforrás közössége – az ikervári vízi erőmű – mindenféleképp összeköthette a vállalkozásokat. A soproni és a szükséges ikervári beruházások finanszírozásához sikerült belga és francia tőkét bevonni. Az elektromos áram- és a gázzsolvásztatás egy cégben való összeolvásztaként 1898. április 30-án alakították meg a Soproni Világítási és Erőátviteli Részvénytársaságot (SVER), amelynek elnöke Batthyány Lajos gróf lett. Az igazgatósági tagok között található:
Brössler Ignác, Edelmann Sebő, Gothard Jenő, Gouth Sándor, Schladerer Alfréd stb. A létrehozott részvénytársaság monopolhelyzetbe került Sopronban a világítás terén.

Gothard Jenőnek, a VEMR egyik igazgatójának vezetésével 1897 decemberében végezték a villamosvasút nyomjelzését az előmunkálatokra engedélyezett útírányon. 1898. február elejére készítették el a VEMR mérnökei – Kliegl József és Gothard Jenő – a villamosvasút nyomvonalának terveit, amelyben a fővonalon kívül (Déli pályaudvar–Várkerület–GySEV pályaudvar) egy mellékvonal (Várkerület–Ötvös utca–Magyar utca–Kőfaragó tér–közvágóhíd) is szerepelt. Az 1:1000 méretarányban elkészített terv dokumentációt először a város egy bizottsága tanulmányozta át, miután rendben találták, engedélyezés céljából elküldték a kereskedelem minisztériumba. Áprilisban a soproni villamosvasút előmunkálati engedélyét újabb egy évre meghosszabbította a kereskedelem miniszter. Április végén végezte az illetékes minisztérium egyik mérnöke a nyomvonal helyszíni ellenőrzését és a közigazgatási bejárás előkészítését. A kereskedelem miniszter május 20-ra tűzte ki a közigazgatási bejárást a következő tervezett villamosvasúti vonalakra:
miniszternek. A Batthyány grófok a villamosvasút közigazgatási bejárásának öröme – a résztvevők számára (30 fő) – diszvacsorát adtak a soproni kaszinóban. A villamosvasút építési munkálatainak vezetésével Klégl József mérnököt bízták meg, aki e téren már Szombathelyen bizonyított. Az építési munkálakok kezdetét július végére, augusztus elejére tervezték, de a minisztériumban hónapokra elakadt az engedély kiadása. Ezért újra az előmunkálatok meghosszabbításáért kellett folyamodni, amit 1899. április 5-én meg is adott az illetékes miniszter. A városi tanács, hogy a település a villamosközlekedés várható megindítására kellően felkészüljön, a témában szabályrendelet kidolgozását kezdeményezte a városi rendőrkapitánynál és a városi főmérnöknél. A szabályrendelet-tervezet 1899 októberére el is készült. Végül is csak tervezet maradt, mert az omnibuszoktól és a bérkocsiktól eltérően, a villamosközlekedés szabályozása a kereskedelmi minisztérium és a Vasúti és Hajózási Főfelügyelőgység hatáskörébe tartozott. A villamosvasút létesítésének elhúzódása továbbra is gyakran adott témát az újságíróknak.

A VEMR történetének egyik legjelentősebb közgyűlése 1899. július 8-án volt, ekkor döntöttek az ikervári vízi erőmű víztételéről, a szombathelyi villamosvasút már említett meghosszabbításáról, a soproni főáramkör megépítéséről és ez utóbbi helységben elektromos közúti vasút létesítéséről. Az alapszabály némi módosítására is sor került, pl. a rt. által elektromos árammal ellátandó városok közé bekerült Sopron neve is. A helyi sajtó abban bizott, hogy „Sopron még ez év folyamán elévezi fogja a tőkéletesített városi közlekedés előnyeit”. Az újabb beruházásokra 1899–1900-ban belga és francia tőke bevonásával

1331 Uo.; A villamos vasút és az Újteleki utca. = Soproni Napló, 1898. máj. 29. 43. sz. 4. p.
1333 A soproni villamos vasút. = Soproni Napló, 1898. júl. 7. 54. sz. 4. p.
1336 SL, SV PH ir. XV. 14/1906. sz. 3148/1898. isz.
1337 SL, SV PH ir. XV. 14/1906. sz. 13 361/1899. isz.
1340 VaML, SZT Cégb. ir. 198/2. sz.
1341 A városi villamos vasút. = Soproni Napló, 1899. aug. 3. 62. sz. 5. p.
került sor. Batthyány Géza gróf július 19-én a város pénztárába befizette a kereskedelmi miniszter által megkövetelt 10 000 korona kauciót. A soproni villamosvasút engedélyezési tárgyalását július 25-én tartották Budapesten az illetékes minisztérium, a város és a VEMR képviselőinek részvételével. A beruházás költségét 790 000 koronában állapították meg. Sopron város képviselői ragaszkodtak ahhoz, hogy olyan feltételekkel engedélyezzék a vasúttüzem létesítését, amelyek lehetővé teszik a villamosvasútnak az ikervári művektől való független működtetését is, pl. ha majd megváltja a város. A történetekről a Vasúti és Közlekedési Közlöny is hírt adott, a tervezett beruházásról a következő írta: „A villamos városi vasút széleja egyrészt a város beforgalmát, másrészt pedig a vasály-oktatásokhoz vezető forgalmat lebonyolítani.” A városi tanács augusztus 4-én a villamosvasút gépházának és akkumulátortelepének, augusztus 25-én pedig a remízének és a műhelyének a Flandorffer (Táncsics Mihály) utcában a légszeszgyár melletti telken való megépítésére adta meg az építési engedélyt. Az építésvezető valamennyi épület esetében a helyi Schneider Márton volt.

Még a villamosvasút el sem készült, de megvalósítása már biztosnak látszott, a soproniak egyből felvetették a pályának a Lővérérekbe való meghosszabbítását. Több helyi polgár rendelkezett ott ingatlannal. Voltak olyanok, akik az egész nyarát e zöldövezetben, a többi évszakot pedig a városi házukban töltötték. „S mert a löwerekben lakás már önmagában is bizonyos fényűzés, hisz két lakás tartással jár, ...” – volt a korabeli lapvélemény. Az érintett polgárok Nelky József képviselő (tagja volt az ad hoc bizottságnak) vezetésével augusztus elején egy bizottságot („löwerbizottság”) szerveztek és mozgalmat indítottak céljaik elérésére. A villamosvonalat az Erzsébet parkból gondolták indítani a Felső- és az Alsó-Lőveréken át vissza városba. A Lővérbizottság elhatározta, hogy Batthyány Lajos grófhoz,
a VEMR elnökéhez ez ügyben egy memorandumot juttat el. Batthyány Lajos gróf azt kérte az érintettől, hogy a jövedelmezőség biztosítása érdekében vagy a befektetési tőke felét jegyezzék, vagy 6%-os kamatbiztosítási garanciát adjanak. A beruházáshoz való hozzájárulás nem nyerte el a Lövér-tulajdonosok tetszését. A balfi fürdő tulajdonosa is előállt azzal az ötettel, hogy a villamosvonalat mielőtt építik meg ismét, és a befektetési tőkét felé jogezezzék, vagy 6%-os kamatbiztosítási garanciát adjanak. A beruházáshoz való hozzájárulás nem nyerte el a Lövér-tulajdonosok tetszését.

A balfi fürdő tulajdonosa is előállt azzal az ötettel, hogy a villamosvonalat mielőtt építsék ki a soproniak kedvelt fürdőjéig.

A balfi fürdő tulajdonosa is előállt azzal az ötettel, hogy a villamosvonalat mielőbb építsék ki a soproniak kedvelt fürdőjéig.

”E mozgalmak élénk bizonyítékát képezik annak, hogy a villamos vasútra Sopronban és környékén szükség van ...” – volt a korabeli lapvélemény. E törekvések ellenére azért voltak olyanok is, akik „Azt mondják Sopronban nincs jövője a villamos vasútnak és hogy korai dolog ezt a löwerekbe kivezethetett akarni.” A villamosvasút építése szempontjából biztató jel volt, hogy október első napjaiban a Kossuth Lajos és a Flandorffer (Táncsics) utcák sarkán, valamint a GySEV pályaudvara előtt nagy mennyiségű vasúti vágányt helyeztek el.


---

1353 Villamos vasút Balfris. = Soproni Napló, 1899. aug. 10. 64. sz. 4. p.
1354 Villamos vasút Balfris. = Soproni Napló, 1899. aug. 10. 64. sz. 4. p.
pályaudvar előtt módosult a vasúti pálya elhelyezése, hogy a villamosok kevésbé zavarják a közúti közlekedést, valamint a jobb vonalvezetés miatt, a forgalmi telepre nem a Gyár utca felől, hanem a Faraktár utca felől kívánták a vágányokat vezetni. Még aznap el is kezdődtek a vasúttépítési munkálatok. A pályaépítést a GySEV pályaudvara előtt kezdtek és október folyamán a Király utcában, a Deák térén és az Erzsébet utcában rakták le a vágányokat. Október végén kezdődtek a munkálatok a Széchenyi téren és a Flandorffer (Táncsics Mihály) utcában. Szerencsére az időjárás kedvezett a vasúttépítésnek. Decemberben benyújtották a városi tanácshoz a soproni villamosvasúti alkalmazottak szolgálati szabályzatát, amelyet Edelmann Sebő készített. 1900 januárjának végére végeztek a vágányok kerülésével a Kossuth Lajos és az Újteleki utca kivételével, a vasúttársaság épületei is nagyrészt elkészültek, a kocsiszínbe pedig már mutatóban egy villamosköcsi állt. Februárban az jelent meg a Soproni Naplóban, hogy majdnem a vasútvonal teljes hosszában felállították már a felsővezetékek Mannesmann-féle tartóoszlopait. Márciusban nevezték ki a villamosvasút üzletvezetőjévé Potyondy Ferencet. E hónapban elkészült a sinpár a forgalmi telep és a GySEV pályaudvara közelített.

következők voltak: Gróf Batthyány Lajos ikervári nagybirtokos, Edelmann Sebő szombathelyi tanár, Gothard Jenő párizsi lakos, valamint Felix Delhaye brüsszeli és Max Lyon párizsi lakosok.  

Batthyány Lajos gróf a villamosvasút létesítésével kapcsolatos minden dokumentumot, engedélyt és az „összes vagyonságokat” a SVVVR-nek átadta. A kereskedelmi miniszter 37 684/V./1900. számú rendeletével hagyta jóvá a részvénnytarsaság megalakulását és alapszabályait. A SVVVR lényegében a VEMR tulajdona, egyik üzletága volt.

A helyi sajtóban 1900. április 1-jén az jelent meg, hogy a „közúti vasúti kocsik már teljesen felszerelve állanak a remisben.” Április 17-én megtörtént Ikerváron azon két új turbinának a hivatalos próbája, amelyek a villamosvasútaknál is elektromos áramot termeltek. Hónap folyamán a GySEV és a villamosvasút vonalának Kossuth Lajos utcai keresztezésében voltak még munkálatok. Április 20-án délelőtt járta be és vizsgálta meg egy mérnök a kereskedelmi minisztérium megbízásából a pályát és a felsővezetékeket.

Másnap sor került az első próbabútra több műszaki közeg, közöttük egy belga mérnök jelenlétében. Április 22-én a Soproni Napló azt írta: „A villamos kocsikkal már sűrűen tartják a próbameneteket, nagy örömére a gyermek-seregnek, mely futva követi a még lassan haladó csinos alkotmányokat.” A vasútüzem készenléti állapota lehetővé tette a műtanrendőri bejárás megtartását, amit a kereskedelmi miniszter április 28-ára tűzött ki.

A kijelölt napon Halászy László miniszteri titkár vezetésével a kereskedelmi minisztérium, a vasúttársaság és a város megbízottai megvizsgálták a vasútüzemet, megállapították a

---

1373 SL, SV APeO XXV. 26 417a/1897. sz. 5982/1902. isz. alatt.
1374 SL, SV APeO XXV. 26 417a/1897. sz. 5982/1902. isz. alatt.
1375 SL, SV APeO XXV. 26 417a/1897. sz. 5982/1902. isz. alatt.
1377 Villamos közúti vasút. = Sopron, 1900. ápr. 1. 75. sz. 3. p.
1378 Turbina próba Ikervárott. = Sopron, 1900. ápr. 20. 90. sz. 3. p.
1379 A városi villamos vasút. = Sopron, 1900. ápr. 22. 32. sz. 4. p.
1380 A soproni villamos közúti vasút. = Sopron, 1900. ápr. 21. 91. sz. 3. p.
1381 A városi villamos vasút próbaútja. = Sopron, 1900. ápr. 22. 92. sz. 4. p.
1382 A városi villamos vasút. = Sopron, 1900. ápr. 22. 32. sz. 4. p.
1383 Műtanrendőri bejárás. = Sopron, 1900. ápr. 25. 94. sz. 2. p.; A soproni városi villamos vasút műtanrendőri bejárása. = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1900. ápr. 27. 50. sz. 484. p.
menetrendet, valamint a megállóhelyeket. A személy alapján a bizottságnak az volt a megállapítása, hogy a villamosvasút forgalomba helyezhető.¹³⁸⁴

A villamosvasút avatására és az egész elektromos mű ikervári, szombathelyi telepének megtekinthető, valamint a megállóhelyeket. A személy alapján a bizottságnak az volt a megállapítása, hogy a villamosvasút forgalomba helyezhető.¹³⁸⁵ A nevezetes nap programjának megállapításra április 24-én érkezedelet tartottak a városházán.¹³⁸⁶ A helyi sajtóban pedig felszólították a soproni polgárokat, hogy a miniszteri látogatás napján, április 30-án a házaikat lobogózzák fel.¹³⁸⁷

A Széll-kormány kereskedelmi miniszterének, Hegedűs Sándornak a jelenlétében 1900. április 30-án került sor a villamosvasút fővonalának és a forgalmi telepre vezető szárnyvonalának ünnepélyes átadására.¹³⁸⁸ Ez Magyarország 8. városi villamosvasútjának megnyitását jelentette. Az ünnepelő bőven foglalkozott a helyi sajtó is, a Soproni Napló külön-, a Sopron pedig duplexszámot jelentetett meg e nevezetes alkalomból. A tudósítások szerint a kereskedelmi miniszter Szombathelyről különyvonattal érkezett Sopron Déli pályaudvarra a délelőtt folyamán. Onnét az 1-es pályaszámú villamossal beutazta az egész fővonalat, majd a forgalmi telepre szállították. Itt köszöntötte a vendéget Batthyány gróf, elhangzott néhány beszéd, majd a miniszter délen megnyitotta a villamosvasutat. Utánad Gothard Jenő megmutatta az egész forgalmi telepet.¹³⁸⁹ A helyi sajtó ünnepi számaiban bőven méltatták az új létesítményt: pl. „... a ma megnyúlt közúti vasút városunk közgazdasági fejlődésében is új korszakot nyithat; a mellett, hogy nagyvárosias szint ad utzáinknak, élénkíteni fogja forgalmukat, könnyíti az érintkezést és növeli a kényelmet”.¹³⁹⁰ Az átadást követő első napokban is számos írás foglalkozott a témával: „A közönség meglepő érdeklődésével viseltetik az új közlekedési eszköz iránt, a melyet különösen a hölgyközönség és gyermekekre vesz előszeretettel igénybe. A kocsikon majd mindig ott lóg a »Megelt» táblásca...” – tudósított a Soproni Napló.¹³⁹¹

Egy másik újságcikk arról írt, hogy a „villamos vasutat hamar

¹³⁸⁴ Müitanrendőri bejárási. = Sopron, 1900. ápr. 29. 98. sz. 3. p.; A villamos vasút múitanrendőri bejárása. = Soproni Napló, 1900. ápr. 29. 34. sz. 4. p.
¹³⁸⁷ Hegedűs miniszter látogatása. = Sopron, 1900. ápr. 27. 96. sz. 2. p.
¹³⁹¹ A villamos vasút. = Soproni Napló, 1900. máj. 3. 36. sz. 3. p.
megkedvelte városunk közönsége”\textsuperscript{1392}. Néhány nappal később pedig már az volt a lapvélemény, hogy „nincs népszerűbb intézmény városunkban a villamos vasútánál”\textsuperscript{1393}. Az első nem teljes üzemnapon 2005. május 1-jén pedig 2962 fő utazott a soproni villamosokon.\textsuperscript{1394} Május 6-án, vasárnap már közel 5000-en szálltak villamosra Sopronban.\textsuperscript{1395} A forgalmi adatok is azt tükrözték, hogy „a közönség megkedvelte ezt az olcsó, gyors és modern közlekedési eszközt s szinte azt kell hinnünk, hogy az immár életszükségletévé vált”\textsuperscript{1396}.

Május folyamán felgyorsultak a kövvágóhídi vonalak a munkálatai.\textsuperscript{1397} Május 24-én a sajtóban az jelent meg, hogy e vonal „teljesen elkészült és a napokban már több próba-járatot is tettek rajta”\textsuperscript{1398}. Lehetővé vált a kövvágóhidi vonal műtanrendőri bejárásának megtartása, amit a kereskedelmi miniszter június 8-ára rendelt el.\textsuperscript{1399} A műtanrendőri bejárás Papp Árpád miniszteri osztálytanácsos vezetésével zajlott, mivel a bizottság a szemle során mindent rendben talált, a kövvágóhidi mellékvonalat 1900. június 8-án megnyitotta a forgalomnak.\textsuperscript{1400} A városi tanács 1900. július 28-án adta meg a használatba vételi engedélyt a SVVVR-nek a remíz, a műhely, a gépház és az akkumuláltortelep használatára.\textsuperscript{1401}

7.3.2.2. A Soproni Villamos Városi Vasút Rt. bemutatása

„Sopron nevezetes továbbá villamos vasútjáról.”\textsuperscript{1402}


\textsuperscript{1392} A villamos vasutat. = Soproni Napló, 1900. máj. 6. 37. sz. 3. p.
\textsuperscript{1393} Villamos vasutunk. = Soproni Napló, 1900. máj. 10. 38. sz. 2. p.
\textsuperscript{1394} A villamos vasút. = Soproni Napló, 1900. máj. 3. 36. sz. 3. p.; A villamos vasutat. = Soproni Napló, 1900. máj. 6. 37. sz. 3. p.
\textsuperscript{1395} Villamos vasutunk forgalma. = Soproni Napló, 1900. máj. 10. 38. sz. 3. p.
\textsuperscript{1396} Villamos vasutunk. = Soproni Napló, 1900. máj. 13. 39. sz. 4. p.
\textsuperscript{1397} A városi villamos vasút. = Soproni Napló, 1900. máj. 24. 119. sz. 3. p.; A próbajáratokról tudósít még: Az ezüst-utcai villamos. = Soproni Napló, 1900. máj. 27. 121. sz. 4. p.
\textsuperscript{1398} A sopponi villamos városi vasút Várkerület–kövvágóhidi szárnyvonalának műtanrendőri bejárása. = Vasúti és Közlekedési közlőny, 1900. jún. 3. 66. sz. 634. sz.; Műtanrendőri bejárás. = Sopron, 1900. jún. 3. 127. sz. 3. p.
\textsuperscript{1399} A villamos vasutat. = Soproni Napló, 1900. máj. 10. 47. sz. 4. p.
\textsuperscript{1400} SL SV APeO XXIV. 10 121/1899. sz. 9251/1899. isz., 9255/1899. isz.
\textsuperscript{1401} Sáríka a villamosról. = Soproni Napló, 1900. máj. 20. 41. sz. 2. p.
A fővonal hossza 3826 m, a Várkerület–közvágóhíd mellékvonal hossza 1238 m, a kettő együtt összesen 5064 m volt. A fővonal Várkerület és a GySEV vasútállomása közötti kerülő útirányát az indokolta, hogy a Mátyás király utca ekkor még nem vezetett be a Széchenyi tére. A mellékvonal forgalmát a marhavásártértől és a Győri úton már ekkor tervezett kórháztól várta (50. melléklet). A helyi újságok tudósítása szerint az első napokban üzemzavar miatt többször leállt a villamosközlekedés a városban. Egy hónap elteltével azonban már a következő kedvező sorok voltak olvashatók a Sopron nevű újságban:

"A zavartalan, pontos közlekedésre a villamos vasút igazgatósága kíválor gondot fordít, ...

6. térkép. A soproni villamosvasút vonalhálózata (1900).
Rajzolta Széles Gyula
### 27. táblázat: A villamosvasút fővonalának megállóhelyei 1900-ban

<table>
<thead>
<tr>
<th>Száma</th>
<th>Neve</th>
<th>Fajtája</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Déli pályaudvar</td>
<td>végállomás, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Erzsébet park</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Esterházy utca</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Flandorff er utca</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Újteleki utca vége</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Újteleki utca eleje</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Bergmann ház</td>
<td>feltételes megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Festőköz</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Ikva-híd</td>
<td>megállóhely, kitérő, szakaszhatár</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Takarék- és kölcsönegylet</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Pannónia szálloda</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Takarékpénztár</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Széchenyi tér, Nelky ház</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Deák tér, Schreiner ház</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>GySEV üzletvezetőség</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>16</td>
<td>GySEV pályaudvar</td>
<td>végállomás, kitérő</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Kezdetben a Déli Vasút Bécsből éjszaka érkező színházi vonatához is volt villamos csatlakozás a fővonalon. E járat a bérkocsisok nemtetszését váltotta ki. Előfordult, hogy a konkurencián az egyik bérkocsis úgy próbált bosszút állni, hogy „a villamos kocsi előtt hajtotta lovait, hogy a villamos vonatot megakadályozza gyors menésében.” 1900 júniusában az Újteleki utca 22. számú ház előtt is létesítettek egy megállóhelyet az ott lakók kérésére. Július 15-étől pedig a Kossuth úti kitérő és a Széchenyi tér között új szakaszhatárt jelölték ki. A korábbi szakaszbeosztás is megmaradt. Így a város fő forgalmi útőrén, a Várkerületen jutányosan lehetett utazni. Korábban a soproni polgárok nehezményezték, hogy mivel a szakaszhatár az Ikva-hídtnál volt, csak teljes áru menetjeggyel tudtak a Várkerületen utazni. 1900 októberétől – a színházi idény tartamára – a Széchenyi

---

1417 A villamos vasút műtani bejárása. = Soproni Napló, 1900. ápr. 29. 34. sz. 4. p.
1419 Inzultus a villamos ellen. = Soproni Napló, 1900. jún. 28. 52. sz. 4. p.
1422 Villamos vasutunk forgalma. = Soproni Napló, 1900. máj. 10. 38. sz. 3. p.
tékén a kaszinó előtt ideiglenes megállóhelyet létesítettek a színházba látogató közönség kényelmére.\footnote{A villamos vasút és a színház. = Soproni Napló, 1900. okt. 4. 81. sz. 4. p.} Ha a szárnyvonal által érintett Köfardogó téren cirkusz működött, akkor az előadások kezdeté előtt és végén „direkt kocsik” közlekedtek „A cirkuszhoz” felirattal e megállóhelytől a fővonal mindkét végállomására, illetve vissza.\footnote{A czirkusz-látogatók és a villamos vasút. = Soproni Napló, 1900. júl. 26. 60. sz. 4. p.; A villamos vasút. = Soproni Napló, 1900. júl. 5. 26. sz. 6. p.; A villamos szárnyvasúton. = Soproni Napló, 1900. aug. 2. 63. sz. 4. p.; Közvetlen villamos kocsik a Barnumi-látványossághoz. = Sopron, 1901. máj. 25. 120. sz. 3. p.} Sajnos a kövágóhídi mellékvonalon, a biztató kezdeti eredmények ellenére,\footnote{Közúti vasútunk. = Soproni Napló, 1900. júl. 5. 54. sz. 3. p.} nem a várakozásoknak megfelelően alakult a forgalom. Csak a hetivásáros napok délelőttjén volt nagyobb számú utazóközönség. E szakaszt rövidsége és a hosszúak tartott várakozási idő miatt, kevésbé vették igénybe a soproni polgárok.\footnote{A villamos szárnyvasúton. = Soproni Napló, 1900. aug. 2. 63. sz. 4. p.} Ezért új menetrendet állítottak forgalomba. A korábbi 10 perc helyett, a kövágóhídtól 1 perc, a Várkerületől pedig 3 perc várakozás után indultak a járatok.\footnote{Engedélyokirat, 1899. 1-12. §. 1081. p.} Noha a vasútüzem teherzállításra is engedélyt kapott, csak személyszállítással foglalkozott.\footnote{A szombathelyi korabeli villamosvárosok. = Vasvármegye, 1901. máj. 26. 63. sz. 11. p.} A SVVVR 1900-ban 8 üzemhónap alatt a két vonalán 71 825 menetben 441 706 utast szállított. A napi átlag 292 menet és 1796 utas volt.\footnote{Adatok, 1900. 134-135. p.} A 790 000 korona befektetési tőkéjű soproni villamosvasutat,\footnote{DAMADY, 1900. 130., 133. p.} ahogy a szombathelyit is, Klígl József tervezte. Ebből adódóan a szombathelyi mintájára készült. Az egyvágányú 1 m nyomtávolságú pályát mindenhol az úttest szintjébe fektették.\footnote{Lovász, 1996. 404-405. p.} Ekkor a vidéki (Pozsony, Szombathely, Szabadka, Fiume) villamosvasutak többnyire 1 m-es nyomtávolsággal épültek, a soproni átadáság csupán a miskolci és a temesvári létesült normál nyomtávolsággal.\footnote{A villamos vasút szárnyvasúton. = Soproni Napló, 1900. aug. 2. 63. sz. 4. p.} A kanyarulatokban a legkisebb sugár 25 m, a kitéréken pedig 40 m volt. A fővonalon 4 db 60 m és 1 db 74 m hosszú, a mellékvonal végén pedig 1 db 60 m hosszú kitért létesítettek. A kitéréken a vágányokat egymástól 2,8 m távolságban fektették le. A többnyire a járdaszegéllyel párhuzamosan haladó pályát méterenként 33,6 kg súlyú vályus (Phönix) acélból építették, kivéve a forgalmi telepet és a makadám burkolatú Győri utat, ahol méterenként 23,6 kg-os keresztitalpász szélestalpú (Vignol) acélból megkötöttek le. A forgalmi telepen létesített 2,5 m átmérőjű fordítókorongot és a kitérőket a budapesti Roessemann Kühnemann Koppel Arthur-féle Vasutak budapesti vállalat, a GySEV és a villamospálya kereszteződéseit pedig a Ganz és Tárta cég gyártotta. A fővonal a Kossuth
Lajos utcában a GySEV ebenfurti vasútvonalát, a mellékvonal pedig a Győri úton a GySEV győri vasútvonalát keresztezte pályaszintben. A villamospályának az Adria tengerszintje feletti legmélyebb pontja 202, 94 m, a legmagasabb pedig 226,91 m volt, így a szintkülönbség 23,97 m-t tett ki. A pálya legnagyobb emelkedése 26,07% volt a közvágóhidi mellékvonalon, amelyen egy 0,4 m-es átereszt is építettek.\textsuperscript{1433} Csak a kövezett utcában rakták ki a vágányok közeit és széleit kockakővel, a makadám burkolatúak esetében nem.\textsuperscript{1434} A forgalmi telepről 3 vágány vezetett a remízbe, amelyből az utolsó az udvar felé csonkavágányban végződött.\textsuperscript{1435} A vasútüzem 3 magasépítménnyel rendelkezett. A 40 m hosszú és 14,2 m széles tégla építésű kocsiszín 3 vágányával 9 villamoskocsi befogadására volt alkalmas (52. melléklet). Két vágány alatt egy-egy szerelőaknát létesítettek. A remízből választottak le egy javítóműhelyt, s az épülethez irodahelyiség is kapcsolódott. A fővonalon 2 db 7 m²-es diszes vas várócsarnokot készítettek az utasok számára.\textsuperscript{1436} Az egyik várócsarnok a Pannónia szálló előtt, a másik az Ikva-hidnál, így mindkettő a Várkerületen volt.\textsuperscript{1437}

28. táblázat. A villamospálya kitörői 1900-ban\textsuperscript{1438}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Déli pályaudvar</th>
<th>végkitérő</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kossuth Lajos utca, fürdőház</td>
<td>kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>Várkerület, Ikva-híd</td>
<td>kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>Széchenyi István tér</td>
<td>kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>GySEV pályaudvar</td>
<td>végkitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>Győri út, közvágóhíd</td>
<td>végkitérő</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A felsövezetékes rendszerű, 550 V egyenáramú üzemfeszültséggel működő villamosvasút a hajtóerőt – az elektromos áramot – az ikervári vízi erőműtől kapta,\textsuperscript{1439} amellyel telefonvezetékekkel is összeköthetők.\textsuperscript{1440} A központi villanytelepen épített gépházban volt a közúti vasút centrálaja, amely egy nagyfeszültségű motorból és két mellékáramkörű dinamóból állt. Az ikervári kapcsolat szünetelésének esetére egy tartalék gőzgépet szereztek

\textsuperscript{1433} DALMADY, 1900. 133. p.; Sopron. = Közlemények a Keskenyvágányú Vasutak Teréről, 1900. ápr. 1. 3. sz. 6. p; Az ikervári villamos telep által szolgáltatott áram intensív kihasználása. = Közlemények a Keskenyvágányú Vasutak Teréről, 1900. jún. 10. 5. sz. 1-2. p.
\textsuperscript{1434} SL, SV PH ir. V. 87/1912. sz. 2525/1907. isz.
\textsuperscript{1435} SL, SV APeO XXIV. 10 121/1899. sz.
\textsuperscript{1436} DALMADY, 1900. 133. p.
\textsuperscript{1438} DALMADY, 1900. 133. p.
\textsuperscript{1439} Az ikervári turbina-telep. = Soproni Napló, 1899. nov. 23. 94. sz. 4. p.
\textsuperscript{1440} Villamos közúti vasút. = Sopron, 1900. ápr. 1. 75. sz. 3. p.
be az elektromos áram előállítására. A nagyfeszültségű, főáramkörbe kapcsolt HA típusú 6 sarkú motor 1225 V feszültségű és 40 A állandó erősségű áramot adhatott. A két dinamó HA jelű, 6 sarkú, 40 kW-os gépek voltak, amelyek 550 V feszültségű és 72 A erősségű szekunder kihasználás céljából 275 db cellából álló, 100 Ah kapacitású akkumulátorteleppel kombinálták. A 8 mm vastag vörösréz drót munkavezetékét a sínekétől 5,5 m magasságban, egymástól maximum 30 m távolságban felállított egykarú vasoszlopkor függesztették fel. A felsővezetékek Mannesmann-féle tartóoszlopait, ahogy számos korabeli fényképen is megfigyelhető, felhasználták a városi villanyvezetékek továbbítására is. A váltók felett az elágazó vezetékre való átáramlásra légváltókat használtak. Az áram visszavezetésére a vágányok, valamint a vonal egész hosszában földbe fektetett vörösréz drótok szolgáltak. A munkavezetéket a központi telepen kiolvadó biztosítékkal és önműködő kikapcsolóval látták el.1441


1444 A villamos vasút próbáitja. = Sopron, 1900. ápr. 22. 92. sz. 4. p.

1445 DALMADY, 1900. idézett mű 135. oldalán lévő képen jól látható a szombathelyiekkel teljesen megegyező két pótkocsit.; Statisztikai, 1900. mű 217. oldalán a villamos járműpark nincs motor- és pótkocsira bontva.; Az Adatok, 1900. könyv 134-135. oldalán, a soproni villamosvasút üzemadatainál tévesen a 2 db pótkocsit is a motorokocsik (8 db) között van nyilvántartva.

jellemzőiben is a szombathelyivel volt analóg.\textsuperscript{1447} A kezdeti dolgozói létszám a városi rendőrkapitányi hivatal irati szerint a következőképp rekonstruálható: 1. főellenőr, 1 ellenőr, 8 villamosvezető, 8 kalauz, 1 pályafölvigyázó, 3 pályaoir, 2 lakatos műhelymunkás.\textsuperscript{1448} A soproni villamosvasút alkalmazottainak szolgálati szabályzata is megegyezett a szombathelyiével.\textsuperscript{1449} Az összes dolgozó munkaruháját a vasi vármegyeszékhelyen csináltatták, így a forgalmi személyzet egyenruhája is a szombathelyeivel azonos lehetett.\textsuperscript{1450}

1900 decemberében került sor a villamosvasútak a kereskedelmi miniszter által elrendelt műszaki felülvizsgálatára. Dubszky Alfrédnek, a kereskedelmi minisztérium főmérnökeinek vezetésével az illetékes minisztérium, a város és a vasútágás a megbízottjai ellenőrizték a vasúttüzemet és mindent rendben találtak.\textsuperscript{1451} A kereskedelmi miniszter 1901-ben hagya jóvá a felülvizsgálati jegyzőkönyvet.\textsuperscript{1452} A város pedig még novemberben vizsgáltatta meg – egy bécsi balesethez hasonló esetek elkerülése végett – a felsővezetékeket, hogy nem kell-e azok szakadásától tartani.\textsuperscript{1453}

7.3.2.3. A villamosvasút története és vonalhálózatának változásai 1901 és 1904 között

„a vasútra panaszkodni nem lehet”\textsuperscript{1454}

A villamosvasút 1 éves születésnapján a sajtó azt írta, hogy „ez a közlekedési eszköz Sopronban hézagot pótol; a közönség hamar megkedvelte”.\textsuperscript{1455} A villamosvasút vonalának meghosszabbítása érdekében Dubszky Alfréd, a kereskedelmi minisztérium főmérnöke 1901 januárjában Szombathelyen tárgyalt a VEMR igazgatóságaival. Sajnos, a sajtó egyéb részleteket nem közölt.\textsuperscript{1456} Februárban viszont az újságok arról tudósítottak, hogy a SVVVR igazgatósága a déli pályaudvartól a sörgyárig meg akarja hosszabbítani, valamint a katonai élelmzési raktárhoz fognak 1447 DALMADY, 1900. 128-136. p.
1449 SL, SV PH ir. XV. 14/1906. sz. 5189/1906. isz.
1450 Városi villamos vasutunk részvénytársasága első közgyűlésével. = Soproni Napló, 1901. máj. 29. 43. sz. 4. p.
1452 A városi villamos vasút. = Soproni Napló, 1901. aug. 18. 66. sz. 4. p.
1453 A villamos dróthálózat megvizsgáltatása. = Sopron, 1900. nov. 8. 255. sz. 3. p.; A drótvezetékek megvizsgálása. = Sopron, 1900. nov. 11. 258. sz. 3. p.
1454 Villamos vasutunk. = Sopron, 1903. nov. 18. 139. sz. 2. p.
1455 Villamos vasutunk. = Soproni Napló, 1901. máj. 5. 36. sz. 5. p.
használni.\(^{1457}\) A járműparkot pedig két villamos motorkocsival kívánták bővíteni, hogy a pályaudvaroknál lévő végállomásokon mindig álljanak villamosok. Valószínű ezért építették át a pótkocsikat villamos motorkocsikká. Szombathelyi mintára tervezték a járművek elektromos árammal való fútését is.\(^ {1458}\)

A SVVVR első közgyűlését május 23-án Szombathelyen tartották, ahol elfogadták a mérleget és a zárszámadást. A soproni újságok a helyszín miatt rosszallásukat fejezték ki. Az első csonka naptári üzletév már 11 992 korona 23 fillér nyereséget eredményezett, ami osztalék fizetését tette lehetővé. A közgyűlést követő igazgatósági ülésen a fővonal sörigyárig való meghosszabbításával, a Lövérekbe való pályaépítéssel és a teherszállítás bevezetésének kérdésével is foglalkoztak.\(^ {1459}\) 1902-ben azt írta sajtó, hogy tőkehiányon műlott a villamosvasútunk a balfi fürdőhöz és a Lövérekbe való meghosszabbítása.\(^ {1460}\) Utóbbi esetében a nehézséget fokozta, hogy a villamospályának az útiránytól függően egy vagy két vasútvonalat is kereszteznie kellett volna, pedig a Lővér-tulajdonosok – egy felmérés szerint – évi 57 000 menetjegy vásárlását garantálták.\(^ {1461}\) A városi tanács ugyanakkor a színházhoz vezető szakasz építésével foglalkozott, a képviselő-testületi ülésen is felvetődött az ötlet.\(^ {1462}\) Valószínű, a villamosvasút sörigyárig történő meghosszabbításának terve játszott szerepet abban, hogy a város felvállalta az odavezető út kiépítését.\(^ {1463}\) A vasúttársaság 1901. évi beruházásai a következők voltak: az Erzsébet parki megállóban várócsarnok létesítése,\(^ {1464}\) a nyári nyitott pótkocsik motorkocsikká való átépítése. Ugyanis a forgalmi igények nem indokolták Sopronban a pótkocsik közlekedtetését, ezért azokat 1901-ben a SVVVR saját műhelyében – pályaszámaik meghagyásával – zárt villamos motorkocsikká építették át 26 750 korona költséggel (14. melléklet).


\(^{1458}\) Villamos vasutunk fejlesztése. = Soproni Napló, 1901. febr. 7. 11. sz. 3. p.

\(^{1459}\) A soproni villamos vasút közgyűlése. = Sopron, 1901. máj. 16. 113. sz. 4. p.; A soproni villamos közúti vasút r. t. = Sopron, 1901. máj. 25. 120. sz. 2. p.; A soproni villamos közúti vasút r. t. = Vásvármegye, 1901. máj. 26. 63. sz. 11. p.; Városi villamos vasutunk részvénnyársasága első közgyűlését. = Soproni Napló, 1901. máj. 29. 43. sz. 4. p.

\(^{1460}\) Autómobil közlekedés Sopronban és a megében. = Sopron, 1902. júl. 11. 158. sz. 2. p.

\(^{1461}\) Autómobil-közlekedés Sopronban és a megében. = Sopron, 1902. szept. 28. 223. sz. 2. p.


motorokat, ahogy Szombathelyen is, a genfi Compagnie de l’Industrie Electrique et Mécanique cégtől szerzeték be. A Kossuth Lajos utcai kitérőben pedig víznyelő aknát kellett a vasúttársaságnak építenie, hogy csapadékos időben ne álljanak a vágányok vízben.\textsuperscript{1466} 1902–1903-ban több helyütt javították az útburkolatot a vágányok mentén és meg kellett oldani a vízelvezetést is.\textsuperscript{1467} 1902-ben a város közésgei pótadót vetet ki a villamosvasútra, amit később visszavontak, hiszen a cég e téren 10 évi mentességet élvezett.\textsuperscript{1468} Dubszky Alfréd miniszteri főmérnök vezetésével 1902. augusztus 5-én műszaki utófelülvizsgálatot tartottak a villamosvasútnál.\textsuperscript{1469} 1903 januárjától a vasútüzem ideiglenes üzletvezetőjévé Flór Istvánt, a társulat addigi hivatalnokát nevezték ki.\textsuperscript{1470} Májustól Chapó Andor okleveles elektrotechnikus lett a vasútüzem új kinevezett üzletvezetője.\textsuperscript{1471}

1901. január 3-án és 4-én körülbelül 19 óráig egyáltalán nem közlekedtek a villamosok Sopronban – Szatmárnémetiben és Szombathelyen sem. Ugyanis Ikervárnál a Rábán olyan mértékű volt a jégzajlás, hogy a turbinák nem működhettek. A soproni villanytelepen pedig az ikervári áram pótlására beszerzett tartalék gőzgép mondta fel a szolgálatot. Ezért volt a villamosok kényszerpihenője.\textsuperscript{1472} Még a februári forgalmat is jelentősen befolyásolta a tél, ugyanis a rendkívül hidegben kevesebben szálltak villamosra.\textsuperscript{1473}

Ez év májusában egy katonai léghajó leszállás közben leszakította 400 m hosszaban az ikervár–soproni távvezetéket, ezért rövid ideig a villanytelep tartalékgépeinek kellett az elektromos áramot a villamosvasút számára termelni.\textsuperscript{1474} A soproniak 1901-ben már inkább vásároltak elővételben kedvezményes 10 db-os tömbjegyet, mint a villamoson menetjegyet.\textsuperscript{1475} A nyári időszakban a fővonalon már reggel 5 órától 4 villamoskocsi közlekedett,\textsuperscript{1476} – télen csak 7 órától. 1901. augusztus 31-én történt az első tömegközlekedési szerencsétlenség. Sopronban a Várkerületen, a Magyar király szálloda előtt a 12-es pályaszámú villamosköcsi és egy omnibusz összeütközött, utóbbi hibájából. Szerencsére nem

\textsuperscript{1466} SL, SV APeO XXV. 27 539/1901. sz.
\textsuperscript{1468} Városi közigazgatás. = Soproni Napló, 1902. márc. 16. 22. sz. 2. p.
\textsuperscript{1470} A soproni villamos vasút. = Sopron, 1903. jan. 9. 5. sz. 3. p.
\textsuperscript{1471} Villamos vasutunk forgalma május hóban. = Soproni Napló, 1903. jún. 28. 53. sz. 5. p.
\textsuperscript{1472} A villamosról. = Sopron, 1901. jan. 5. 4. sz. 3. p.; Forgalmi zavarok. = Soproni Napló, 1901. jan. 6. 2. sz. 5. p.
\textsuperscript{1473} A villamos vasút. = Soproni Napló, 1901. márc. 31. 26. sz. 5. p.
\textsuperscript{1475} Villamos vasutunk forgalma. = Soproni Napló, 1901. aug. 1. 61. sz. 4. p.
történt súlyos baleset.\textsuperscript{1477} 1902-ben egy nyári zivatar során villám csapott a 3-as pályaszámú villamosba, aminek következtében a jármű megrongálódott, de az utasoknak az ijedtségen kívül semmi bajuk nem esett.\textsuperscript{1478}

A Várkerület–közvágóhídi vonalon csak bizonyos alkalmakkor, a heti vásárok napjain, vagy pl. cirkusz vendégszereplésekor volt jelentősebb a személyforgalom.\textsuperscript{1479} Összességében az utasszám továbbra sem alakult kedvezően. A vasúttársaság pontos kimutatást vezetett e vonal forgalmáról. Eszerint 1901-ben a napi átlagos bevétel a mellékvonalon 6 korona 14 fillér, 1902 első 3 hónapjában már csak 3 korona 60 fillér volt. A kedvezőtlen adatokból adódóan a SVVVR Sopron Város Tanácsához címzett 1902. április 30-i dátumozású levelében a mellékvonal felszámolását kezdeményezte.\textsuperscript{1480} A mellékvonal felszabaduló személyzetet és járműveket a fővonalon kívánták tovább foglalkoztatni, illetve járatni. Kilátásba helyezték, hogy vasár- és ünnepnapokon továbbra is közlekedtetnek villamosok e vonalon, valamint „fokozódó szükséglet” esetén visszaállítják a pálya forgalmát.\textsuperscript{1481} A szóban forgó villamosvonal forgalmát a tervezéskor a pálya mentén kiépült városrésztól, az új kórház megépítésétől és a sertéskereskedelmet fellendülésétől várták. Ezek azonban egyelőre elmaradtak. A vasúttársaság ugyanakkor a kereskedelmi minisztérehez is írt egy kérvényt, hogy engedélyezze a szóban forgó vonalon a villamosforgalom beszüntetését.\textsuperscript{1482} A város a szakbizottságai megvizsgáltatta a Várkerület–közvágóhídi villamosvonal ügyét.\textsuperscript{1483} A középítési bizottság javaslatára a városi tanács azt a tervezetet terjesztette a képviselő-testület elé, hogy méltányolják a SVVVR kérelmét és ezért a villamosforgalmat a szóban forgó vonalon csak vasár- és ünnepnapok, vásárok (pl. önálló lóvásárok), és egyéb különleges alkalmakkor tartsák fenn, valamint kötelesek legyenek a pályát jó karban tartani és a város kérésére bármikor újra üzembe helyezni.\textsuperscript{1484} A város 1902. október 30-án tartott közgyűlése azonban az ügyet, kellően elő nem készített volta miatt, levette a napirendjéről.\textsuperscript{1485} November folyamán a város azt vizsgálta, hogy kötelezhető-e a vasúttársaság a színházhoz egy rövid
szárnyvonal építésére. Utóbbi ötletet a városi közgyűlés november 29-i ülésén elvetette, ugyanakkor arról határozott, hogy a kereskedelmi minisztermel támogatja a vasúttársaság kérrelmét, a közvágóhidi vonalon a villamosközlekedésnek a már előzőekben ismertetett feltételek mellett való korlátozását, valamint a felszabaduló járművekkel a fővonalon a járatok sürítését. A SVVVR 1903. április 22-i levelében Sopron képviselő-testületének támogatásával kérte a kereskedelmi minisztert, hogy a már felsorolt kikötések mellett engedélyezze a közvágóhidi villamosvonalon a forgalom korlátozását. Az indokok között szerepelt, hogy míg a napi átlagbevétel 1901-ben a 6 korona 14 fillér, addig 1902-ben már csak 3 korona 72 fillér volt az említett pályaszakaszon. (A helyi sajtó 1903 nyarán is a közvágóhidi vonal elenyészően kevés forgalmáról számolt be.) Mivel a kereskedelmi miniszter eleget tett a kérésnek, a vasúttársaság készsége és támogatását 1903. november 2-ától korlátozta a járatszámot a Várkerület–közvágóhidi villamosvonalon. Csak ünnep- és vasárnapokon, valamint heti és országos vásárak idején biztosították a villamos-közlekedést, télen (novembertől március végéig) reggel 6 órától délután 5 óráig, nyáron (áprilistól október végéig) pedig este 8 óráig. Az új menetrendet benyújtották a városhoz és a Vasúti és Hajózási Főügyészséghez is. 1903 szeptemberében a város azzal kezdett foglalkozni, hogy a közvágóhidi vonal helyett merre kellene új villamospályát építeni. A városi tanács levélben megkereste a SVVVR igazgatóságát, hogy a közvágóhidi vonal helyett merre kellene új villamospályát építeni. A városi tanács levélben megkereste a SVVVR igazgatóságát, hogy a közvágóhidi vonal helyett egy új pálya építésének a lehetőségét vizsgálja meg. Javaslaataik között szerepelt a mellékvonal Magyar utcai szakaszából kiágazva a Kis és a Híd utcákon, valamint a balfi úton az evangélikus temetőig vezető vonal, esetleg a fővonalból a Lővérekbe menő pálya. Az előbbi verzió a mellékvonal egy részének megtartását eredményezte volna. Novemberben meg is indultak az ezirányú tárgyalások a város és a vasúttársaság között. A SVVVR készségesen állt a tárgyalásokhoz, amelyeken kifejtették álláspontjukat. A mellékvonal Magyar utcai

1488 SL, SV APeO XXV 27 768/1903. sz. 4057/1902. isz.
1493 SL, SV XXV. 27 768/1902. sz. 12 281/1903. isz.
1494 A városi közgyűlés. = Sopron, 1903. nov. 29. 144. 3. p.; A városi közgyűlés. = Soproni Napló, 1903. nov. 29. 98. sz. 2. p.
szakaszából a Kis utca–Híd utca–Balfi út, evangélikus temetőig vezető 1,6 km hosszú pálya megépítését a Kis és Híd utcák szűk volta, és az Ikva-patak fölölt átívelő híd építése miatt vetették el. A Lővérékbe a nagy szintemelkedés és a Déli Vasút pályájának keresztezése tette lehetetlenné a megvalósítást. A vasúttársaság egy harmadik verzióval állt elő, amely szerint hajlandó a mellékvonal anyagából a fővonalat a Déli pályaudvartól a sörgyárig meghosszabbítani. Ezen ötlettel, mint már jeleztem, korábban foglakozott a SVVVR. A sörgyár dolgozóitól, az ottani vendéglőtől és az útba eső lovassági laktanyától remélték forgalmat.1495 Az ajánlatot a város megvizsgálta a középítési szakköziségével.1496 Majd a közgyűlés 1904. február 25-én hozzájárult ahhoz, hogy a szóban forgó pályát felszámolják, s helyette a fővonalat a Déli pályaudvartól a sörgyárig meghosszabbítsák.1497 A képviselő-testület „elhatároza, hogy a Pannóniától a vágóhidig vezető villamos vasút felszedését megengedi és kötelezi a villamos vasút társaságot, hogy a régi vonalat, illetve az utzákat melyeken a vonal fektetve volt saját költségén helyre állitsa, egyengessen, a felhagyott vonal helyett pedig egyidejűleg a város által létesítendő úton és a déli vasút indóházától a sörgyárig vezető vonalat szintén saját költségén létesítse.”1498 A városi tanácsnak azt a javaslatát, hogy a közvágóhidi vonalra a város szerzett jogatékkal adják fel, a pályát tartsák meg, a képviselők nem fogadták el.1499

A SVVVR június folyamán adta be kérelmét – a város útványa – a kereskedelmi miniszterhez a Várkerület és a közvágóhíd közötti villamosvonal felszámolására és a fővonal Déli pályaudvartól a sörgyárig való meghosszabbításának engedélyezésére.1500 A város először a terveket megvizsgáltatva a középítési bizottsággal, s csak ezt követően, július 26-án terjesztette fel az engedélykérést, és a terveket a kereskedelmi miniszterhez.1501 A vonalhálózat változtatásainak terveit Kliegl József júliusra készítette el.1502 Július első felében – a korlátokozott menetrend szerint – még jártak a villamosok a közvágóhidi vonalon.1503 Nem sikerült rábukkanni e mellékvonal utolsó üzemnapjának dátumára. A kereskedelmi miniszter augusztus 2-án rendelte el a fővonal sörgyárig való meghosszabbításának közigazgatási

1495 SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 1082/1904. isz.
1496 SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 1474/1904. isz.
1500 SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 7606/1904. isz.
1501 SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 8719/1904. isz.
1503 Épül a sörgyári út. = Soproni Napló, 1904. júl. 10. 55. sz. 5. p.
bejárását, amelyre augusztus 17-én sor is került.\textsuperscript{1504} Ezt követően gyorsan megépült az új Baross utcai vonalszakasz, mert azon 1904. szeptember 24-én már meg is tartották a műtanrendőri bejárást és mivel mindent rendben találtak, még aznap délután megnyitották a közforgalom számára (7. térkép).\textsuperscript{1505} A pálya hossza e változtatások következtében 4575 m-re csökkent, 1238 m hosszú pályát szedtek fel és 726 m újat építettek.\textsuperscript{1506} E szakasz is kockakőburkolta fektetett vályús vágányokból épült. A Déli pályaudvar előtti kiterőt úgy alakították át, hogy a sörgyár felőli váltót felszámolták, s egy csonkavágány maradt az esetleges vonatra várakozó villamosok számára. A lovassági laktanya föbejárata előtt egy új 40 m hosszú kiterőt építettek, a sörgyári új végállomáson a pálya két csonkavágányban végződött.\textsuperscript{1507} A pálya 60 m hosszban vízszintesen haladt, 400 m-en 4‰-ot, 266 m-en pedig 6,77‰-ot emelkedett.\textsuperscript{1508} A kereskedelmi minisztériumban csak 1905 február 2-án tárgyalták meg a terveket és adták ki az engedélyt a fővonalt meghosszabbítására.\textsuperscript{1509} A sörgyárig meghosszabbított vonalra csak utolag, 1906. július 9-én kötött a vasúttársaság és a város területhasználati szerződést. Az új szakasza is a korábbi megállapodás határozóinak leteklet érvényesek.\textsuperscript{1510} A felszámolt közvágóhidi villamosvonal értéke 72 400 korona volt, a sörgyárig való meghosszabbítás pedig 43 200 koronába került. A 29 200 korona különbség ellenére a SVVVR alapítókéje nem változott (4. mellékel).\textsuperscript{1511} A felszedett mellékvonal helyén az útburkolatot a város állította helyre a SVVVR költségén (4500 korona).\textsuperscript{1512} A meghosszabbítást követően már egyszerre nem 4, hanem 5 villamost állítottak forgalomba.\textsuperscript{1513} A menetjegyek és bérlétek árai nem változtak. A menetdíj továbbra is 20 fillér, illetve a gyermek és a csomagok esetében 12 fillér volt. Az Sörgyár–Ikva-híd, Ikva-híd–GySEV pályaudvar és a Széchenyi tér–fürdőház szakaszokon a felnőtteknek 12 fillért, a gyermek és a poggyászok után 6 fillért kellett fizetni. 10 darabos tömbjegy vásárlása esetén a vonaljegy

\begin{footnotesize}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 82 635/1904. isz.}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 11 316/1904. isz.; A villanyos a sörgyárig megy. = Sopron, 1904. szept. 28. 117. sz. 4. p.; A városi villamos vasút. = Soproni Napló, 1904. szept. 29. 78. sz. 4. p.}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 53 982/1904. isz.; Adatok, 1904. 134-135. p.}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 53 982/1904. isz.}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 2246/1904. isz, 82 635/1904. isz.}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 53 982/1904. isz.}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 14 174/1904. isz.}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 61 053/I.11904. isz.; Függetlén a soproni villamos városi vasút építésére és üzletére kiadott engedélyokirathoz. = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1905. febr. 22. 23. sz. 200. p.}
\footnote{SL, SV APeO XXV. 27 768/1902. sz. 11 803/1904. isz.}
\footnote{Épül a sörgyári út. = Soproni Napló, 1904. júl. 10. 55. sz. 5. p.}
\end{footnotesize}
ára csak 18, a szakaszjegyé pedig 10 fillér volt. A napi négyszeri utazásra jogosító havi diákbérlet 3 koronába került (25. melléklet).\footnote{Menetdíjak a villamos vasúton. = Soproni Napló, 1904. szept. 29. 78. sz. 5. p.}

7. térkép. A soproni villamosvasút vonalhálózata (1904).

Rajzolta Széles Gyula
A vasútüzemnek 1901-ben 1715 korona, 1902-ben 461 korona volt a nyeresége. 1523
1903-ban 3,7%-os visszaesést, 6026 korona veszteséget regisztráltak. 1524 „Villamos vasutunk négyévi fennállása alatt következetesen csökkenő forgalmat mutat, ...” — számolt be a ténnyőr 1904 februárjában a Soproni Napló. 1525 1904 márciusában, hosszú idő után, a sajtó arról tudósított, hogy a villamosvasút forgalma emelkedni kezdett, 1526 majd hónapról hónapra az utasszám és a bevétel növekedéséről számoltak be a helyi újságok. 1527 A tartós, 5 hónapon át tartó forgalomnövekedés után a sajtó már „Virágzik a villamos” címmel írt a vasútüzemről. 1528 A szállított utasok száma az 1903. évi 477 581-ről 1904-ben 536 804-re emelkedett. A forgalomnövekedés ellenére az 1904. évet veszteséggel (2842 korona) zárta még a SVVVR, aminek a hátterében a vonalhálózat módosításának a költségei álltak. 1529

7.3.2.4. A villamosvasút története 1905-től 1914-ig

„villamos vasutunk, mely máris nem nélkülözhető közlekedési eszközünk lett” 1530

1905-ben felújították és sötét vörösről sárgára festették át a járműparkot. A csengőket is korszerűsítették, a továbbiakban láb helyett kézzel csengethettek a villamosvezetők. 1531 A

1525 Csökkenő a forgalom a villamos vasúton. = Soproni Napló, 1904. febr. 25. 16. sz. 4. p.
1526 Villamos vasutunk forgalma emelkedett. = Soproni Napló, 1904. márc. 27. 25. sz. 5. p.
1528 Virágzik a villamos. = Soproni Napló, 1904. júl. 8. 82. sz. 4. p.
makadáman burkolatú utcában a villamosvasút vágányainak közeit és széleit az útkereszteződéseken bazaltkockákkal raktak ki. 1531 1907 májusában villám csapott az ikervári távvezetékbe, emiatt jelentős károk keletkeztek a soproni villamosvasút telepén, gépházában. Ezért a vasútüzem elektromos árammal való ellátását a Soproni Világítási és Erőátviteli Rt. (SVER) vállalta át. A szükséges energiamennyiséget azonban nem mindig tudta teljesíteni, ezért többször fennakadás volt a villamosközlekedésben. A két cég, a SVVVR és a SVER szerződést kötött egymással és július 18-ától kezdődően az utóbbi vállalat látta el a szükséges energiával a vasútüzemet, 150 000 kW fogyasztásig 15 fillér/kW, azon felül pedig 14 fillér/kW egységáron. Ikervárról korábban 22 fillér/kW áron kapta az elektromos áramot a SVVVR. Ekkor a villamosvasút évi áramfogyasztása kb. 175 000 kW-ot ért el. A villamosvasút elektromos árammal való ellátása a SVER telepén fejlesztéseket tett szükségessé. 1532 1908/1909 telén egy házilag készített hőkével tolták le a sínekről a havat.

Szombathelyi példára Sopronban is felvetődött, hogy postaládákat helyezzenek el a villamosokon, ezen elképzelést azonban nem valósították meg. 1533

A függetlenségi párti Nemzetőr című helyi napilap a SVVVR alkalmazottainak kedvezőtlen voltát boncolgatta két cikkben is 1906-ban, ezek között szerepelt az alacsonynak vétlt munkabér (pl. 7 éve szolgáló kalauzoknál havi 60 korona), a külön nyári egyenruha hiánya, a nyugdíjválságos helyzet, a kis dolgozói létszám, a kevés szabadidő, a munkaidő kedvezőtlen beosztása (pl. napi 14 órásszolgálat). 1534 A vasútállomás a liberális Soproni Napló hasábja válaszolt a vádaskodásokra, amelyből kiderült, hogy valamennyi alkalmazott a MÁV-hoz képest jobb egyenruha-ellátásban részesült, a kezdő pályaáram és kalauz fizetése havi 60, a villamosvezető 68 korona volt. Valamennyi dolgozó betegsegélyező díját a cég fizette, bár nyugdíjintézményt nem létesítettek. Naponta 5 kocsi 90 óra üzemüzemzolgálatot teljesített, ennek lebonyolításához 8 villamosvezetőt és 8 kalauzt foglalkoztattak, így a forgalmi személyzetre átlag napi 11 óra 15 perc munkaidőt jutott. A cég kedvezőnek véle, hogy minden villamos vezetőjének és kalauznak a sör玆ppardal munkásságánában

1532 SL, SV PH ir. V. 87/1912. sz. 2525/1907. isz.
1534 SL, SV PH ir. V. 87/1912. 2466/1909. isz.
5 perc pihenőidő állt a rendelkezésére, valamint a forgalmi személyzet minden tagjára hetente esett egy olyan nap, amikor reggel 5 órától 12 óráig dolgozott, s másnap csak 12 órakor kezdett. A SVVVR-nál 1908-ban összesen 23 fő dolgozott a következő megoszlásban: 1 igazgatási tisztviselő, 1 forgalmi tisztviselő, 8 villamosvezető, 8 kalauz, 1 pálya- és váltóör, 4 fős műhely- és telepszemélyzet. 

1905-ben a kilométerenkénti átlagos évi bevétel terén Sopron (17 783 korona) megelőzte Miskolcot (17 613 korona), Szombathelyt (17 055 korona) és Szabadkát (9 934 korona) is. E bevételek terén, 1906-ban Sopron (18 251 korona) lekörözte Debrecen (17 949 korona), Miskolcot (17 613 korona), Szabadkát (9 934 korona) és a csak lóvasúttal rendelkező Eszéket (15 941 korona) is. Bár a vasúttársaság 1906-ban, az előző évéről áthozott hiány miatt, veszteséggel zárt. Azonban az újonnan átadott sörényi szakaszon sem a várakozásoknak megfelelően alakult a forgalom. Ezért üzemtakarékossági célból a sörényi vendéglőre egy elektromos jelzőberendezést szereltek, amit a vendéglősök működtettek. A lovassági laktanyánál kiúrt villamosok 1905 nyarától csak akkor mentek ki az új végállomásig, ha a jelzőkészülék utasokat jelzett. Természetesen azon utasokat, amelyeknek a célállomása a sörény volt, minden esetben továbbzállította a villamosvasút. Többnyire a kevésbé tehetséges polgárok keresték fel a sörényi vendéglőt. 

Azonban szorgalmasnak szánták a forgalmi tevékenységet. E befektetés terén, 1906-ban Sopron (18 251 korona) lekörözte Debrecen (17 949 korona), Miskolcot (17 613 korona), Szabadkát (9 934 korona) és a csak lóvasúttal rendelkező Eszéket (15 941 korona) is. Bár a vasúttársaság 1906-ban, az előző évéről áthozott hiány miatt, veszteséggel zárt. Azonban az újonnan átadott sörényi szakaszon sem a várakozásoknak megfelelően alakult a forgalom. Ezért üzemtakarékossági célból a sörényi vendéglőre egy elektromos jelzőberendezést szereltek, amit a vendéglősök működtettek. A lovassági laktanyánál kiúrt villamosok 1905 nyarától csak akkor mentek ki az új végállomásig, ha a jelzőkészülék utasokat jelzett. Természetesen azon utasokat, amelyeknek a célállomása a sörény volt, minden esetben továbbzállította a villamosvasút. Többnyire a kevésbé tehetséges polgárok keresték fel a sörényi vendéglőt. Annak ellenére, hogy egy 1905-ös soproni lapvélemény szerint „villamos vasutunk, mely máris nem nélkülözhető közlekedési eszközcünk lett”, a forgalma viszont változó volt. 

A helyi sajtó tudósítása szerint: „... különösen hétfőn és pénteken délelőtt a soproni villamoson való közlekedés majdnem a lehetetlenségek közé tartozik. Nevezett napokon legnagyobb részt bécsi kofák, kik amúgy is csak a soproni fogyasztó közösség kárára rendezik nagyszabású hetivásári kirándulásaikat, a zsúfolásig megrakott kosaraikkal töltik meg a villamosok nemcsak külső, hanem belső részét is, úgy hogy utazó közösségünk csak holmi akadályok vétele után juthat egy-egy helyhez.” Az előbbi álláspontot erősíti az az 1908 márciusában megjelent újságcikk is, amely azt írta, hogy a villamosvasút „ma már nélkülözhetetlen hézagot pótol városunk forgalmában”. 

---

1538 THIRING, 1912. 361. p.
1545 Az előbbi álláspontot erősíti az az 1908 márciusában megjelent újságcikk is, amely azt írta, hogy a villamosvasút „ma már nélkülözhetetlen hézagot pótol városunk forgalmában”.
1906 januárjától a belvárosi szakaszra (Széchenyi tér–fürdőház) barna színű menetjegyet adtak ki, a másik két szakaszé (Déli pályaudvar–Ikva-híd, Ikva-híd–GySEV pályaudvar) fehér színű maradt. A vonaljegyet továbbra is vörös színben adták ki.1547 A felárú jegy váltására szolgáló arcképes igazolványt és a szabadjegyet minden utazás alkalmával be kellett mutatni.1548 A SVVVR a városnak, a városi hivataloszolgáknak a villamosokon történészetes utazására 3 db szabadjegyet biztosított.1549 „Sopron város lakosságának nagy része, nevezetesen a kereskedők, iparosok, és a hivatalnokok már régen öhajtják, hogy a városi villanyos vasút igazgatósága oly bérlletjegyeket bocsásson ki, melyekkel lehetővé tegye, hogy azok akik hivatalukból kifolyólag a villanyos vasutat naponta igénybe venni kénytelenek, ezeket jutányos árban kaphassák meg.” – írta a Nemzetőr.1550 A tervezett 80 koránába kerülő éves és a 8 koronáért váltható havi bérelmek iránti igényt 1907 decemberében mért fel a SVVVR.1551 Bevezetésükkről még a szomszédos Vas vármegyében is megemlékezett a sajtó: „Az Elektromos Társaság Sopronban próbál tett az idén évi és havi bérlletjegyek kiadásával, és mint halljuk, jól bevált ...” – tudósított a Vaszármegye.1552 1908. április 18-tól,1553 akárcsak Szombathelyen, Sopronban is felemeltek a villamosjegyek árát: a szakaszjegyért 16 fillért, a 10 db szakaszjegyet tartalmazó tömbért 1 korona 20 fillérért kellett fizetni. A tisztsítők felárú jegyét pedig megszűntettek.1554 A jegyáremelés bevétel-növekedést és utasszámm-visszaesést eredményezett (3-4. melléklet). 1908-ban 61 070 fővel kevesebben szálltak villamosra Sopronban, mint egy évvel korábban.1555 A SVVVR támogatta a helyi sportéletet is. A Soproni Athlétikai és Football-Klub tagjai és pártolói részére kedvezményes villamosjegyeket hozott forgalomba 1911-ben. Az érintettek a 10 darabos jegytömböt 1 korona 15 fillérért vásárolhatták meg.1556 1906 februárjában megtiltották a villamosok belsejében a dohányzást.1557 Bár a tiltást egyes sajtóhírek szerint nem tartották be.1558

1547 Villamos vasutunk forgalma. = Soproni Napló, 1906. jan. 11. 3. sz. 4. p.
1553 Dijsabab a villamos vasútákon. = Soproni Napló, 1908. ápr. 17. 90. sz. 3. p.
1909-ben tévesen már pótdót vetettek ki a SVVVR-ra, a mentesség lejárta előtt már egy éve, amit végül nem kellett kifizetni.\textsuperscript{1559} Még ez évben a vasúttársaság a kedvezőtlen anyagi helyzetére hivatkozva újabb 10 évre kérte a községi pótdót fizetése alól a felmentését. A város közgyűlése elutasította a kérelmet és ugyanakkor arról döntött, hogy a vállalatot felszólítja a villamosforgalom – reggel 5 óra helyett – már hajnali 4 órakor való megindítására. A háttérben az e tényező állt, hogy az első két vonathoz (kőszegi, kismarton) még nem volt villamosjárat.\textsuperscript{1560} A SVVVR nem teljesítette ezt az üzemköltségeket jelentősen növelő kérést. 1910-ben újra 10 évi pótdómentességért folyamodott a vasúttársaság. A város a pénzügyi szakbizottsággal megvizsgáltatta az ügyet, amely a kérelem elutasítását javasolta.\textsuperscript{1561} A város képviselő-testülete ezek után ismét elvetette a folyamodványt.\textsuperscript{1562} Ezt követően szorult pénzügyi helyzetre hivatkozva 5 évi pótdómentességet kért a vállalat,\textsuperscript{1563} amit a közgyűlés ismét elutasított.\textsuperscript{1564} A SVVVR-ra 1910-re 395 korona 59 fillér pótdót vetettek ki.\textsuperscript{1565} Válaszlépésként a vasúttársaság úgy döntött, hogy 1911-től megszünteti az egyenruhás városi alkalmazottak számára biztosított 3 db térítésmentes szabadjegyet, s csak darabonként 50 korona ellenében ad ki újat. A város nem élt e lehetőséggel.\textsuperscript{1566} A soproni posta- és távírda-igazgatóság viszont 11 levélkézbesítő számára váltott ilyen szabadjegyet, összesen 550 koronáért.\textsuperscript{1567} 1910-ben fiatalon (32 évesen) elhunyt Chapó Andor okleveles elektrotechnikus, a villamosvasút üzletvezetője.\textsuperscript{1568} A SVVVR 1914. július 27-én a honvédelmi minisztériumhoz címzett levelében 11 alkalmazottjának a hadkötelezettség alóli felmentését kérte, arra hivatkozva, hogy egy estleges mozgósítás során a közüzemet nem tudnák működtetni, a villamosforgalmat fenntartani. Kérésüket elutasították.\textsuperscript{1569}

\textsuperscript{1563} SL, SV Közgy. jkv. 14 536/1/483/1910. sz.
\textsuperscript{1564} SL, SV PH ir. XV. 22/1908. sz. 0056/1911. isz., 1462/1911. isz.
\textsuperscript{1566} SL, SV PH ir. XVI. 31/1914. sz. 10 626/1914. sz., XV. 174/1915. sz. 10 626/1914. isz.
1907-ben a sajtó a két pályaudvar rövidebb összeköttetését javasolta a II. Rákóczi Ferenc utcán át, a híradások szerint a SVVVR foglalkozott is a tervvel.\textsuperscript{1570} 1908-tól nagyobb beruházásokat terveztek a villamosvasútútnál, köztük a II. Rákóczi Ferenc utcai szakasz megépítést, amely révén nemcsak a két pályaudvart kötötték volna rövidebb úton össze, hanem a Déli pályaudvart a Várkerülettel is.\textsuperscript{1571} 1912-ben ismét felvetődött a villamosvasút pályájának a Lővérékbe való kivezetése. A sajtótudósítások szerint a város mérnöki hivatala is foglalkozott az ügygel.\textsuperscript{1572} A vizsgált korszakban további vonalbővítési tervek nem merültek fel.

7.3.2.5. A vasúttársaság és a város

„Ha eddig gőzerővel haladtunk, most a modern kor ígazi csodájával, a villamos erővel fogunk fejlődni.”\textsuperscript{1573}

A villamosvasút Sopronban hazai és külföldi tököből, részvénytársaság formájában valósult meg. E jelentős anyagi teherrel járó beruházásra önerőből e település sem vállalkozott. „Felmerült az az eszme, hogy a város maga vegye kézbe az ügyet – ez olyan állozatokkal járna, melyeket Sopron ezidő szerint nem bírna meg s így az ügy évtizedekkel vissza volna vete.” – volt a villamosvasút tal kapcsolatos korabeli lapvélemény is.\textsuperscript{1574}

Sopronban a villamosvasút hálózatának kiépítését befolyásolta a két vasútállomás léte. A fővonal a belvárost a pályaudvarokkal kötötte össze. A mellékvonal pedig a belvárosból, a Győri elövárost, a köfaragóműhelyeket, az állatvásárteret, a községközpontot és a tervezett új kórház területét tette könnyebben megközelíthetővé. A város bemutatásánál már jeleztem, hogy Sopronban jelentős volt az állatkereskedelemből (ló, marha, sertés) a korábbi poziciójából veszített is. A várt forgalom viszont ezen a vonalon elmaradt, ezért azt 1904-ben felszámolták. E vonal megépítésének kockázatát növelte az a tényező, hogy korábban ezen az útirányon nem jártak omnibuszok sem. Társaskocsi-közlekedés léte, forgalma nyomós érvként szerepelhetett volna a vonal létesítésében. Horváth Zoltán kutatásai szerint a „városias fejlődés legnagyobb megtorpanása 1900 után a Győri elövárosban volt, ahol 1910-ig csak

\textsuperscript{1573} Villamos erővel. = Sopron, 1897. okt. 31. 250. sz. 1. p.
\textsuperscript{1574} Villamos erővel. = Sopron, 1897. okt. 31. 250. sz. 1. p.
kettővel nőtt a házak száma”.1575 Meglepõ, hogy a villamosközlekedés itt nem indukált fejlõdést. Az omnibus-közlekedés útvonalán megépített fõvonalon viszont jelentõs volt a személyforgalom. A villamosközlekedés megindítása előtt a sajtó arról panaszkodott, hogy „Az eddig évtizedeken át nyitva volt átjárókat gazdáik egymás után becsukták”.1576 A belvárosi átjárók, az átjáró házak elzárása miatt, csak kerülõvel lehetett a belvárosban közlekedni.1577 Így a Várkerületre kényszerülõ gyalogosok útjukat villamossal megkönnyíttették, hisz a városi forgalom e fölérén végig ment a villamos. Ezáltal érintette az üzleti negyedet és megközelítette a közigazgatási központot. Jó összeköttetést biztosított a tehetsõ, a vagyonos polgárok által lakott Deák téri negyednek és az ipari arculatú Úteleki elővárosnak a Várkerület övével és a pályaudvarokkal. A fõvonal 1904. évi meghosszabbításával már a lovassági laktányához és a sörgyárhoz utazók is élezhették a modern tömegközlekedés nyújtotta előnyöket. Az egykori belsõ várfalakon belüli területre – az omnibuszokhoz hasonlóan – a villamosvasút sem hatolt be. Számos forgalmas hely, közintézmény, üzlet esett a vilamos útvonalába, vagy annak közelébe pl. a piac, posta, iskolák, szállodák, bankok, templomok, temetõ, (régi evangélikus) stb. Ezért a vállalkozók üzleteik, szolgáltatásai reklámozásánál nem mulasztották el feltüntetni, hogy vállalkozásuk villamosvasúti megállóhely közelében található, így tett pl. a Magyar Királyhoz címzett szálloda, Lobenwein Harald fényképészeti mûterme, Steiner Vilmos mûkertész üzlete, a Röttig-féle nyomda stb. (29-31. melléklet).1578 Ugyanakkor a villamosvasút más vállalkozóknak (pl. omnibuszosok, bérkocsisok) konkurenciát teremtett. A helyi sajtó is beszámolt a konkurencia villamos elleni hangulatkeltésérõl1579 és tevékenységérõl is.1580

A villamosvasút kedvezõ hatással volt Sopron városfejlõdésére is. Miatta vált szükségessé és került sor pl. a Déli pályaudvar előtt a lovassági laktányához vezetõ Baross utca szabályozására, kiépítésére és a város felõli oldalán járda létesítésére.1581

Alig indult meg a városban a villamosközlekedés a Sopron címû napilap már is a pálya mielõbbi többirányú (Lõvèrek, II. Rákóczi Ferene utca, Színház utca, Bécsi út, Balfi út)
kibővítését sürgette. „A mostani vonalnak is ki kell bővülnie, mert ezen a vonalon nem lehet a város forgalmának elenyésző cserekély részét sem lebonyolítani” – volt a szóban forgó újságban megfogalmazott vélemény.1582 A vasútátsaság vezetősége behatóan tanulmányozta a Lövérekbe való vonal-meghosszabbítás lehetőségét.1583 A vizsgált korszakban mindvégig megfigyelhető, hogy az érintett ingatlantulajdonosok állandóan szorgalmazták a villamospálya Lövérekbe való kiépítését. Technikai akadályok – a nagy emelkedés leküzdése, az útitárgyát függően egy vagy két vasútvonal kereszteszése – nehezítették a megvalósítást. A villamosvonal létesítésére alakult civil kezdeményezésű Lövérbizottságban a város is képviseltette magát.1584 1900-ban a vasútátsaság foglalkozott a községvárosi szárnyvonal Balfig történő meghosszabbításával.1585 A saját pedig a színháztatogató közösség kényelme érdekében a Széchenyi térről a teátrumhoz egy rövid leágazást javasolt minél előbb építeni.1586 A községvárosi mellékvonal felszámolásakor a városi tanács részéről is felmerült a színházhöz vezető szakasz megépítette, amit végül a képviselő-testület elvetett.1587 1907-ben a két vasúti pályaudvar rövidebb összekötését terveztek a II. Rákóczi Ferenc utcai vonal megépítésével.1588 „Ha van még némi híja a Lövérékben való tartózkodásnak, úgy ez nem más, mint az, hogy nincsenek modern és olsó közlekedési eszközeink ...” – írta a Nemzetőr 1910-ben.1589 A helyi saját fontosabbnak tartotta a Lövérékbe a villamosvasút kiépítését, mint a városrészbe és az ottani háztartásokba a villanymegfelelő bevezetését.1590 Wälder József városi főmérnök Sopron városfejlesztési tervében is a villamosvasút nagymértű bővítését és kétvágányúsítását javasolta.1591 Ezen elképzelések azonban nem valósultak meg, akárcsak a Soproni Napló azon ötlete, hogy a jelentős szintkülönbség és két vasútvonal kereszteszése miatt, villamos helyett trolibuszvonalat létesítsenek a Lövérék felé.1592

1582 A villamos. = Sopron, 1900. máj. 4. 102. sz. 2. p.

A Lövérek idegenforgalma az oda vezető villamosvonal megépítésével volna fokozható – volt a korabeli lapvélemény. Az utasok kényelmére – Szombathelyi példára – tervezték Sopronban is a villamosok téli fűtését és postaládák elhelyezését a járműveken, ezen elképzelések azonban nem valósultak meg.


Villamos vasutunk forgalma. = Soproni Napló, 1900. máj. 10. 38. sz. 3. p.


Villamos karambol. = Soproni Napló, 1903. okt. 1. 79. sz. 4. p.


Automobil és a villamos- = Új Élet, 1914. jún. 7. 17. sz. 4. p.


Balesetek a villamos vasúton. = Sopron, 1900. máj. 22. 117. sz. 3. p.
lovak, ez gyakran vezetett a járművek összeütközéséhez. Előfordult az is, hogy a szabályellenesen őrizetlen lókat akart a villamos hátlujára felkapaszkodni, súlyos fejsérülés lett a következménye, vagy kisiklás történt amiatt, hogy a gyerekek követ, vagy vasdarabot raktak a sínek közé. Előfordult olyan eset is, hogy kiskorúak „lőttek parittyából a robogó kocsira”. Egy, a villamos ablakánál ülő 7 éves kislány ennek következtében meg is sérült. Számos újságcikk szól arról, hogy a településen kezdetben a fogatolt járművek gyakran zavarták a villamosokat a közlekedésben: pl. „a szekereken ülő kocsisok bravúrt abból, hogy lassú tempóban vágnak át a vágányon a közlekedő villamos vasút előtt”, vagy „a gazdák nem akarnak kitérni szekerükkel a villamos kocsiknak. ... Valóságos sportot üzenek abból, hogy a villamos vasutat miként lehet gátolni a haladásba.” Ezért a városi rendőrkapitány a villamosközlekedés zavartalanságát biztosító rendeletet adott ki 1907-ben, amely többek között a következő tartalmazta: „Tilos a város területén közlekedő minden járművel – az elkerülhetlen szükség esetét kivéve – a villamos vasút előtt és a sínpárok között járni.” A város kétszer (1899-ben és 1906-ban) is próbálkozott a villamosvasút közlekedése tárgyában szabályrendeletet alkotni, de a törekvés nem járt sikerrel, mert a statútum számos olyan kérdést érintett volna, amelyek felett a kereskedelmi minisztérium és a Vasúti és Hajózási Főügyészség rendelkezett hatáskörrel. Néha műszaki hibák, pl. felsővezeték-szakadás – a mellékvonalon is előfordult, vagy kisiklás miatt szünetelt a villamosközlekedés. Volt, hogy a városi

1605 Megvadult lovák. = Sopron, 1900. aug. 29. 196. sz. 3. p.
1609 A városi villamos vasutunk. = Sopron Napló, 1901. jan. 27. 8. sz. 5. p.
1612 A rendőrség figyelmébe. = Sopron, 1900. júl. 5. 54. sz. 4. p.
1613 Vigyázat a villamos síneken. = Nemzetőr, 1907. nov. 27. 273. sz. 3. p.
1616 Forgalmi akadály. = Sopron, 1901. ápr. 11. 83. sz. 3. p.
hókaparók a vágányokra lapátolták a havat, hogy a villamosok elakadjanak – próbálkozásuk nem járt sikerrel.1618

A disszertáció kellően tükrözi, hogy a villamosvasút gyakran adott témát a helyi sajtónak.1619 A liberális lapok pártolóló sokat foglalkoztak a vasútüzemmel. Rendszeresen hozták a villamosvasút személyforgalmi adatait és a villamosokon való utazást propagálták.1620 A sajtóban hol „ördögszekér”-nek,1621 hol „sárga batár”-nak nevezték,1622 vagy pedig csak „a villamostársaság egyik sárgája”-áról írtak.1623 Gyakran méltatták is: „Különös látvány volt ez a villamos kocsi, a modern közlekedés egyik legmodernebb eszköze, ...

Többször viccelődtek is róla: ilyen volt például Sárika villamosról szóló története,1625 vagy a Sopron écelődése, amely szerint a hadseregünk olyan erős volt, hogy még a soproni villamos most is meg tudta állítani. A háttérben az állt, hogy három század katona masírozott ki a Ferenc József laktanyából és az utasok bosszúságára hosszú percekig elzárták az Újteleki kapu felől érkező villamos útját.1626 A villamosvasútra vonatkozó panasz csak elvétve található a helyi újságokban, de azok sem voltak jelentősek, pl. a Széchenyi tér kanyarban csikorogtak kerekek.

A SVVVR személyforgalmi kimutatásai azt tükrözik, hogy a villamosvasút utasainak a száma 1902. és 1903. évi visszaesés kivételével, fokozatosan emelkedett. A jelzett visszaesés háttérben elsősorban a sok soproni anyagilag nagyon kedvezőtlenül érintő 1901. október 18-i – már említett – bankbukás állhat, valamint a századelős válsága. Az utasok száma 1901. évi (első teljes naptári üzletév) 537 362 főről 1907-re 566 940 főre emelkedett. Az 1908. évi jegyáremelések miatt visszaesés, majd újabb forgalomnövekedés figyelhető meg. 1914-ben már 600 000 fölé ment az évi utasszám (3-4. melléklet). Az első két év nyereségsessége után a vasútársaság veszteségesen működött, a forgalom visszaesése,
valamint a vonalhálózat átalakításából adódó költségek miatt. 1908-tól, a jegyáremelések időszakától vált ismét nyereségessé a vállalkozás (4. melléklet). 1912-től már az alaptőkét is emelni tudták. Ekkor már futotta a helyi sport említett támogatására is.
7.3.3. A szatmárnémeti villamosvasút

7.3.3.1. Tervek, előmunkálatok és részvénytársaság-alakítás

„fölötte kívánatos, hogy városunkban is villamos vasút létesí tessék”1628

Szatmárnémeti villamosközlekedésének megteremtése a szóban forgó város és a tőle délre körülbelül 20 km-re fekvő, s ekkor még közigazgatásilag hozzáértő, Szatmárhegy közötti vasút, valamint e pályából kiállóval Erdőig vezető vonal létesítéséhez kapcsolódik. Szatmárnémeti Szatmárhegyggyel való vasúti összeköttetésének terve 1892-ben a gilvács–nagysomkúti vasút előmunkálatainak előrehaladtával merült fel. Ez utóbbi vasút engedélyokiratát 1892. augusztus 10-én adta ki a kereskedelmi miniszter.1630 A Nagykároly–Szatmárnémeti vasútvonal Gilvác állomásától Szatmár vármegye déli részén – nyugat-keleti irányban – Nagysomkúti kijáti vasútvonal azzal a veszéllyel járt, hogy a Szatmárnémetitől délre fekvő területek, amelyek korábban e város vonzáskörzetébe tartoztak, a vármegye székhelye felé orientálódnak. A korabeli sajtó így írt: „... érdekeinket fenyegeti a közel szomszédság, mely eltéríteni szándékozik vasútvonalának kezdeményezésével az ország éjszakkeleti megyéinek egy részét attól a központtól, melyet geográfiai helyzete, s intellectuális ereje azzá praedestinált.”1631

A korabeli szatmári helyi elit felismerte, hogy városuk „gazdasági, ipari és kereskedelmi fejlődése, valódi versenyképessége csak úgy fokozható, ha a legtávolabbi vidékekkel való gyors és biztos összeköttetés lehetővé válík”.1632 Nagy jelentőségű, hogy az önkormányzat a korban külön vasúti bizottsággal is rendelkezett. Szatmárnémeti gazdasági vonzáskörzetének, kívülvő pozícióinak megtartása miatt szükségessé vált egy, a vármegye déli részét a várossal összekötő vasútvonalnak a megépítése. A városi tanács felkarolta az ötletet s ösztönözte a vasúti bizottságot egy déli irányú vasútvonal előmunkálataira, amely a város közeli erdői fainak kitermelésére és értékesítésére, valamint a hegyközszőlőművelésére és bortermelésére is igen kedvezően hatna. A város ezirányú első

1628 Villamos vasút. = Szamos, 1898. nov. 27. 95. sz. mell. l. p.
1629 BOROVÁSZKY, 1908. 48. p. szerint „a legújabb belügyminiszteri rendelet” alapján Szatmárhegy önálló község lett.
1631 JASKOVICS Ferencz: Szatmár–erdődi helyi érdekelő vasút története (1. rész). (továbbiakban: JASKOVICS, 1900/1.). = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. l. p.
1632 Uo.
kezdeményezése azonban nem járt sikerrel, elsősorban azért, mert nem tudták a vállalkozás anyagi alapjait biztosítani.\textsuperscript{1633} Pedig a filoxéra által elpusztított szatmárhegyi szőlők felújítását, s a belőle élők helyzetének javítását is szolgálta volna a vasút.


Az ügyben illetékes vasúti bizottság azt javasolta a városi tanácsnak és a település képviselő-testületének, hogy a szőban forgó vasút létesítését mind anyagilag, mind erkölcsi támogassa. A bizottság rámutatott a HÉV Szatmárnémeti fejlődése szempontjából fontos voltára. Az 1894. február 12-i közgyűlésen a városatyák úgy döntöttek, hogy a vasúti bizottság javaslatának nagyobb mértékben, 60 000 forint helyett 80 000 forinttal támogatja a város a vasút megvalósítását, vagyis 10 éven át évi 8000 forint törzsrészvényekbe fektetendő összeggel. A támogatás mértékének növelése abból adódott, hogy a Szatmárhegyre eső részt átvállalta Szatmárnémeti.\textsuperscript{1636} A vasút létesítésével kapcsolatban a belügyminiszter a kereskedelmi és a pénzügyminisztérrel egyetértésben megfontolásra javasolta, hogy a Szatmárnémeti területére eső vonalrész, mint különálló városi közúti vasutat létesítsék,
ezáltal a háramlási jog a várost s nem az államot illetné meg, ellenben ekkor elesnek a HÉV-ek építésére törvényileg biztosított kedvezményektől.  

A Szatmárvidéki HÉV általános tervei 1894. május 1-jén érkeztek meg a kereskedelmi minisztériumba és az engedélyesek együttal kérték a közigazgatási bejárást megtartását. A tervdokumentáció külön térképet tartalmazott a városi szakaszról, amelyből kiderül, hogy két variánst dolgoztak ki a HÉV Szamos folyón túli rendező állomásának a MÁV pályaudvarával való összeköttetésére, egyik a Bányai út–Séta tér–Árpád utca, a másik ennek elhagyásával a városon kívül, a MÁV fővonalával párhuzamosan haladt. A terv a továbbiakban egyezett az előmunkálatokra engedélyezett útirányon.  

A lejáró előmunkálati engedélyt – a benyújtott kérelemre – a kereskedelmi miniszter 1894. június 4-én megosszott és a városi szakasz közigazgatási bejárást 1894. július 30-ára jelölte ki, amelyet a felvett jegyzőkönyv tanúsága szerint ekkor meg is tartottak. (A Nagykároly–Somkúti HÉV-hez való csatlakozhatóság érdekében keskeny nyomtávolságú vasútból gondolkodtak.) A közigazgatási bejáráson a várost a vasúti bizottság elnöke, Pap Géza és Hérman Mihály tiszti főügyész, későbbi polgármester képviselte.  

A város vezetése az előmunkálati engedély meghosszabbítása, a közigazgatási bejárást megtartása, a HÉV anyagi támogatásának megjárnása után a tényleges építőmunkálatok megkezdésében bízott, amikor Bőszörmenyi és Münnich újabb kérelemmel állt elő. Kérelmük 15 000 forint adására, valamint évi 1000 forint ellenében a városi Szamos-híd használatára, vagy új saját használatú híd építésének 35 000 forint összegben való támogatására vonatkozott. A képviselő-testület 1894. december 10-én a következő megkötésekkel szavazta meg a kért 15 000 forintot és a Szamos-híd használatát évi 1000 forint díj ellenében: a vasútállásasgnak kell a műtárgyat megerősítenie, a városi vonal is HÉV-ként „vételek üzembe”, először a városi és a Szatmárhegyre vezető szakaszt kell megépíteni.  

A Szatmárvidéki HÉV részletes tervei 1895. január végén érkeztek meg a kereskedelmi minisztériumba. Érdekkesség, hogy a Szamoson átlévő háromnyílású vashid

1637 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 26 705/1894. sz., 69 197/1894. sz. 72 014/1894. ísz.  
1638 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 32 830/1894. sz.  
1640 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 52 421/1894., 69 711/1894. sz.; JASKOVICS, 1900/1. 2. p.  
1641 JASKOVICS, 1900/1. 2. p.  
megerősítési terveit „villamosvasúti szelvényt feltételezve” készítette el Gerster Béla mérnök. Ez az első eset, hogy a kezdetben gőzvontatásúnak tervezett vasútnál felmerült a villamosközlekedés, illetve -vontatás lehetősége. 1643 1895 áprilisában került sor a kereskedelmiügyi minisztériumban a Szatmárvízdi HÉV engedélyezési tárgyalására, megállapították a feltételeket és elkészítették az engedélyokirat tervezetét. Közben a belügyminiszter is jóváhagyta a város és az engedélyesek közötti szerződéseket és a vállalt 15 000 forint segély kifizetését. 1644

A munkálatok azonban akadoztak, s így az engedélyesek rákényszerültek arra, hogy az előmunkálati engedély meghosszabbítását kérjék az illetékes minisztvertől, aki azt ismét megadta 1 évre. 1645 Bőszörményi és Münich közben arra az álláspontra jutott, hogy addigi próbálkozásuk és a város által felajánlott összegek ellenére sem tudják a vasutat megvalósítani, csak akkor, ha kormányhatósági támogatásban részesülnek. A városi tanács ezért egy felterjesztéssel fordult a belügyminisztériumhoz, amelyben a HÉV létesítésének támogatását kérték. A felterjesztést Hérman Mihály és Pap Géza személyesen adta át Budapesten – nincs tudomásunk kedvező elbírálásról. 1646 A HÉV ügye a többféle próbálkozás ellenére annyira elakadt, hogy 1896-ban ismét az előmunkálati engedély meghosszabbítását kellet kéni, ezuttal is megkapták. 1647

Az előmunkálatok elhúzódása közben az egyik engedélyes, Münich visszalépett a vállalkozástól, Bőszörményi megpróbálta az ügyet előbbre vinni, tárgyalt a vasút finanszírozása érdekében a Pesti Kereskedelmi Bankkal. Végül más lehetőség híján ismét Szatmárnémeti városához fordult, s a befektetési tőkéhez való hozzájárulás címén újabb 30 000 forintnyi segélyt kért. 1648 Ez idő alatt a város a vasút megvalósítását avval próbálta segíteni, hogy a szatmárhegyi vonalrész menti erdők faállományát eladja a „Neuschloss-féle nasici tanningyár és gőzfürész részvénytársaság budapesti cégnek” – a helyi gőzfürész üzem tulajdonosának – azzal a kikötéssel, hogy a vásárló vállalat a HÉV törzsrézsvényeibe 30 000 forintot kötelezettséget követ. A vevő cég pedig kikötötte, ha 1897. november végéig nem épül meg a szatmárhegyi vonal, akkor a reá rótt kötelezettség megszűnik, és saját maga fog iparvágányt

1643 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 6456/1895. sz.
1644 A kereskedelmi miniszter 6456/1895. szamon rendelte el a Szatmárvidéki HÉV engedélyezési feltételeinek tárgyalását.; MOL, KM VGY ir. 806. cs. 59 653/1895. sz.; JASKOVICS, 1900/1. 2. p.
1646 JASKOVICS, 1900/1. 2. p.
1647 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 34 790/1896. sz.
1648 JASKOVICS, 1900/1. 2. p.
építeni az erdőhöz, hogy a kitermelt fákat gőzfűrész telepére szállíthassa. A város képviselő-testülete 1897. március 8-án tárgyalta az újabb kérelmet, ekkor a városattyák kimondták, hogy az eddig megajánlott 95 000 forinton felül nem hajlandók többet áldozni a vasútba, s ezt az összeget is visszavonják, ha május 1-jéig nem kezdődik meg az építkezés. A vasút céljaira díjtalanul átengedett összes közterületre és a Szamos-híd használatára vonatkozó területátengedési szerződéseket is visszavonják. A képviselők felismerték annak a veszélyét, ha novemberig nem épül meg a szóban forgó szakaszt, akkor elveszik annak a reménye, hogy Szatmárnémeti Szatmárhegygyel, amely a város „egészséges kiránduló és üdülőhelye” lehetne, vasúti összeköttetésbe kerüljön és a település is közúti vasút nélkül marad.

A közgyűlés megbízta a vasúti bizottságot, hogy vizsgálja meg a vasút létesítésének más alternatíváját. Chorin Ferenc, Szatmárnémeti országgyűlési képviselője azt javasolta, hogy a város maga kérjen előmunkálati engedélyt a számára legfontosabb vonalakra. A sikertelen magánvállalkozások után a város karolta fel a vasút ügyét. A vasúti bizottságnak sikerült elérnie, hogy a fakitermelésben és -szállításban érdekelt céggel együtt folyamodjon a város előmunkálati engedélyért. 1897. március 19-én – a közgyűlés megbízásának eleget téve – a város a Neuschloss-féle céggel közösen kér előmunkálati engedélyt Szatmárnémeti pályaudvarától a település belterületéig a Szamos-hidon át a gőzfűrészig terjedő városi szakasza és a gőzfűrészttől a Nagykároly–Somkúti HÉV Erdőd állomásáig, valamint e vonalból kiágazva Szatmárhegyre vezető keskenyvágányú gőzerejű helyiérdektől a városi szakaszra. A hosszabb és ezáltal költségesebb borhidi szakasz tervét ejtették. A beadványban kérték a kereskedelmi minisztert, hogy Böszörményi lejáró előmunkálati engedélyét ne hosszabbítsa meg.

Mivel a korábbi engedélyes „az építési és üzleterendezési költségeket” nem tudta előteremteni a kereskedelmi miniszter rövid időn belül megadta az előmunkálati engedélyt az újabb vállalkozóknak. A vasút megépítése érdekében az engedélyesek tárgyalásba kezdtek Gerster Béla budapesti vállalkozó mérnökké. 1897 júniusában megállapodtak abban, hogy a város 10 éven át évi 2500 forint segélyt ad, hogy a város 10 éven át évi 2500 forint segélyt ad, hogy a Neuschloss-féle cég pedig 30 000 forinttal járul hozzá az építési költségekhez. A városi szakaszon felvetődött a villamosvontatás ötlete, hogy ezáltal a városi

---

1649 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 28 625/1897. sz. 2460/1897. isz.
1650 JASKOVICS, 1900/1. 3. p.
1651 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 28 625/1897. sz. 2460/1897. isz.
1652 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 28 625/1897. sz. 2460/1897. isz.
tulajdonú helyi villanytelepet újabb jelentős és biztos bevételhez juttassák. Gerster Béla cégével a HÉV finanszírozására és kiépítésre vonatkozó szerződést 1897. június 12-én írták alá az engedélyeseik.


A „vasút most már szerződésileg biztosítva van” adta hírül a Szatmár és Vidéke 1897 szeptemberében és sürgette a további engedélyezési eljárások megtételét. Az újabb közigazgatási bejárásra 1897. október 27-én került sor. Ennek során pontosan meghatározták a városi közúti vasút vonalvezetését, amely a korábbi tervektől már rövidebb volt – a később megvalósulttal többnyire azonos. A jegyzőkönyv tanúsága szerint már csak a következő útvonalban gondolkodtak: a városi vonal a „Szatmár gőzüzemnél ágazik ki és a magyar államvasút pálya töltéséhez hozzásimulva, illetve ahhoz hozzáépítve, annak baloldalán lezárják a Sa—Szatmárhegy törvénymatéka útig, melyre rátérve, ennek baloldalán halad a közúti Szamoshegy és ezen híd közepén elhelyeztett Híd utcán át az utcza közepén az Éötvös utcán át annak jobb oldalán építendő, innen kezdve pedig a Deák-térén úgy helyezendő el, hogy az a Batthyány utca és Kazinczy utca torkolatait érintve, a tér területén haladó úttestnek ezen tér felől és ezen oldalán vonuljon végig, míg a Hám János utczába

---

1655 MOL, KM VGY ir. 805. cs. 64 874/1898. sz.; Szatmárnémeti képviselő-testülete 209/1897. számon hagyta jóvá a terület- és a hídhasználati szerződéseket.
betérvén, annak bal oldalán halad, a honnan a Rákóczy utcán át az utca közepén leendő elhelyezéssel az Attila utcabáját jut, és itt olykép lesz vezetendő, hogy a pálya tengelye az utcza baloldali járda szegélyétől számítva 4,25 m távolságra essék, ez utóbbi említett utcából pedig a m. kir. államvasutak Szatmár állomásának előtere mellett a városi Népkert területén létesítendő végállomásba fut.”

1657

1897. december 4-én tárgyalta Szatmárnémeti képviselő-testületének „villamvilágítási bizottság”-a a közúti vasút elektromos árammal való ellátásának kérelmét és kérdését. Támogatandó ötletnek tartották a göзвонatás helyett a villamosüzem tervezését, több okból is, egyrészt a városi villanytelep bevétel-növekedése, másrészt e vasút korszerűbb volta miatt is, valamint „a helyi forgalmat illetőleg mindenütt a villamos rendszerre mennek át” – volt egy másik nyomós érv. 1658 A képviselő-testület megbízta a „villamvilágítási bizottság”-ot, hogy a közúti vasútnak a városi villanytelepről való elektromos árammal való ellátásának lehetőségét vizsgálja meg, s tárgyalja meg a részleteket az engedélyesszel. 1659

A HÉV engedélyezési tárgyalását 1898. február 16-án tartották a kereskedelemügyi minisztériumban. A tárgyalás során a vasút céljai között első helyen fogalmazták meg a helyi tömegközlekedési igények kiszolgálását Szatmárnémetiben. Az egész vasútüzem pályahosszát 28,6 km-ben, az építési és üzletberendezési tőkét 820 000 forintban állapították meg. E tőkét a vállalkozók 35%-ban törzsrészvények, 65%-ban elsőbbségi részvények kibocsátásával kivánták előteremteni. (Az 1888. évi IV. törvénycikk előírása szerint.) A kereskedelmi miniszter 40 000 forint engedélyezési biztosíték letételét határozta meg. A tárgyalás során a Nagykároly–Somkúti HÉV képviselői felvetették, hogy vasúttársaságuk építhesse meg a szóban forgó vasútvonalakat, ezáltal pályahosszuk nőne és a költségeik is nagyobb hálózatra oszlanának el, – engedélyesek elvetették az ötletet. 1660 A 287 000 forintnyi törzsrészvényből 130 000 forintra volt ekkor még csak fedezet, a város által felajánlott 95 000, s a Neuschloss cég által igért 35 000 forint. 1661 Engedélyesek a lehetőségeket felmérve próbálkoztak anyagi támogatást szerezni. Államsegélyért folyamodtak, valamint Szatmár vámegyehez fordultak,

1658 Villamos vasút. = Szatmár és Vidéke, 1897. dec. 7. 49. sz. 1. p.
hogy a vasút építési költségeihez járuljon hozzá. Mindkét esetben elutasítás volt az eredmény. Az állam hivatalos álláspontja az volt, hogy keskeny nyomtávolságú vasutat semmiféle körülmények között nem segélyez. Szatmár vármegeye közgyűlése pedig az alispani előterjesztés ellenére, amely szerint 10 000 forintnyi elsőbbségi részvény fejében a vármegeye a nyereségből részesülne, a támogatást elvette. Végül a sajtó híradása szerint Szatmár vármegeye főispánjának, gróf Hugonnai Bélának és Szatmárnémeti városából elszármazott nagyváradi római katolikus bíboros püspöknek, Schlauch Lörincznak a közbenjárásával sikerült elérni, hogy a kereskedelmi miniszter a postaszállítás megkezdésének napjától 50 éven át évi 1000 forint átalányt, a tényleges építési munkálatok kezdetétől, szintén 50 évig, 2500 forint járadékozat, összesen tehát 70 000 forint államsegélyt engedélyezett.

A város polgárait közben néhány sajtó tudósítás azzal a reménnyel töltötte el, hogy a vasút elhúzódó ügye nem akadt el: „Stello Andor mérnök jelenleg a város alatt építeni állomás tervén dolgozik” – tudták meg például a Szatmár és Vidékéből. Közben Neuschloss Emil a 40 000 forint engedélyezési biztosítékot vonakodott letenni, s végül a vasút létesítésével kapcsolatos összes jogát, minden haszon nélkül, átruházta Gerster Béla már említett budapesti vállalkozó mérnökére.

Szatmárnémeti városi tanácsa 1898. július 10-én, képviselő-testülete pedig a következő napon hagya jóvá és vette tudomásul Neuschloss és Gester szerződését, s bízta meg Pap Gézát, a vasúti bizottság elnökét, hogy a továbbiakban az új vállalkozóval tegyenek meg mindent a cél érdekében. Gerster Béla kötelezte magát a szükséges biztosíték befizetésére is. Neuschloss további szerepvállalásáról a korabeli sajtó sajtó a következő írta: „Neuschloss Emil a közötte és a város között annak idején létrejött szerződésben elvállalt összes kötelezettségeire nézve továbbra is obligóban maradt s Gerster Béla által együtt egyetemleges kötelezettséget vállalt s nyilatkozatban kijelentettek, miszerint a kormányhatósággal szemben a várossal közösen elvállalt összes kötelezettség csak kettejüket terheli.” (A belügyminiszter 1899. január 19-én hagya jóvá a vasút létesítésben

1665 JASKOVICS, 1900/2. 2. p.
1667 JASKOVICS, 1900/2. 2. p.
bekövetkezett változások szerződéseit.\textsuperscript{1668} Közben Gerster Béla a 40 000 forint engedélyezési biztosítéket „a magyar kir. központi állampénztárba” befizette.\textsuperscript{1669}

1898. szeptember 28-án adta ki a kereskedelemügyi miniszter a közúti vasútra vonatkozó „építési és üzletberendezési feltételek”-et.\textsuperscript{1670} A Szatmár–Erdődi Helyi Érdeki Vasút (SEZHÉV) ideiglenes építési engedélyét a szóban forgó miniszter a pályát két szakaszra bontva 1898. szeptember 28-án és november 1-jén adta meg, valószínű utóbbi vonatkozott a városi vonalra.\textsuperscript{1671} A Szatmár és Vidéke örömmel tudósított róla, hogy most már „az engedélyesek a kijelölt vonalszakaszra a munkálataikat megkezdhetik”.\textsuperscript{1672} Elsőként a Szatmár gőzfürész–Szatmárhegy közötti HÉV-szakaszt kezdtek építeni.

A szatmárhegyi vonal építésével párhuzamosan megkezdődtek a városi szakasz előmunkálatai. Gerster Béla 1898. november 28-án tárgyalt a város illetékeseivel a közúti vasút megépítésén kívül kérdéseiről, amelyek közül a legfontosabb volt annak eldöntése, hogy gőzüzemű vagy villamosvasút létesítsön. A városvezetés kifejtette abbéli szándékát, hogy a gőzvontatás lehetőségét vessék el és felsővezetékes villamosvasutat létesítsenek Szatmárnémetszen, s kilátásába helyezték a helyi villanyletelepről a szükséges elektromos áram önköltségi áron való szolgáltatását a vállalkozónak. A városvezetés azon a véleményen volt, hogy „a gőz erőre berendezett füstölő, s a közbiztonságra veszélyesebb h. é. vasutak ma már a technika előhaladásával kimentek a forgalomból.”\textsuperscript{1673} A tárgyalások folytatása, valamint a két fél között részletes szerződés kidolgozása a képviselő-testület „villamvilágítási bizottság”-ának a feladata volt. Gerster kilowattónként 10 krajcárt ajánlott, a város pedig kikötötte, hogy 10 percenként közlekedjenek majd a villamoskocsik.\textsuperscript{1674} A tárgyalásokról a sajtó is tudósított, amelyből kiderül, hogy „a vállalkozó nem annyira a belforgalomból várható bevételekre, hanem azon körülmenyre függetlenül, hogy válalkozást az elsőséges részvényei a villamos közúti vasutak most észlehető kedvező hangulat folytán belértékben a pénzügyi világ előtt igen sokat fognak nyerni.”\textsuperscript{1675} A híradások szerint a szabbizottságnak sikerült a tárgyalásokon mindenben a város érdeketeit (szépművészet, közforgalmi, kereskedelmi stb.) képviselni, s elfogadattni. Úgy vélték, hogy a városi villanyletelep a meglévő

\begin{footnotesize}
\textsuperscript{1668} MOL, KM VGY ir. 806. cs. 5136/1899. sz. 123 881/1898. isz.
\textsuperscript{1670} MOL, KM VGY ir. 806. cs. 5136/1899. sz. 227/1899. isz., 13 705/1899. sz. 520/1899 isz.
\textsuperscript{1671} MOL, KM VGY ir. 805. cs. 78 609/1899. sz.
\textsuperscript{1672} A hegyi vasút. = Szatmár és Vidéke, 1898. okt. 4. 40. sz. 3. p.
\textsuperscript{1673} Villamos vasút. = Szamos, 1898. nov. 27. 95. sz. mell. 1. p.
\textsuperscript{1674} A városi közúti vasút. = Szamos, 1898. dec. 1. 96. sz. 4. p.; Villamos vasút. = Szatmár és Vidéke, 1898. dec. 6. 49. sz. 2. p.
\textsuperscript{1675} Villamos vasút. = Szatmár és Vidéke, 1898. dec. 25. 52. sz. 1-2. p.
\end{footnotesize}
berendezésekkel, új beruházások nélkül tudja vállalni a villamosvasút elektromos árammal való ellátását. Mivel addig a villanytelep csak világítási célokra termelt energiát, nappal az üzem, vagyis az elektromos áram előállítása szünetelt. E tényező kedvezőtlen volt a gőzgépek, kazánok működésére, s a termelés is jócskán a kapacitás alatt maradt. A villamosvasút működése a villanytelep állandó és a legkedvezőbb hatásfokkal való üzemelését feltételezte. Másrészt e kínálkozó lehetőség kihasználásával a vállalkozó mentesülhetett külön áramfejlesztő telep létesítésének egy terhét.

Szatmárnémeti képviselő-testülete 1899. január 9-i közgyűlésén tárgyalta és fogadta el a „villamvilágítási bizottság” és Gerster Béla közötti szerződést. Amúgy a közgyűlés örömmel vette tudomásul, hogy „a város belterületén nem a füstokádó gőzmozdonyok, hanem a modern kívánalmaknak inkább megfelelő könnyű villamos kocsik fognak közlekedni”, valamint a közúti vasút nemesak közlekedési, hanem gazdasági, jövedelmességi szempontból is kedvező lesz a település számára. A közgyűlés által jóváhagyott szerződés szerint a villamosvasút az első 4 éven kilowattóránként 10 krajcár, azután pedig 9 krajcár egységárat köteles fizetni. Az egységrátt minden 5 évben revízió alá kell venni, s ha az áramtermelés költsége csökkenné, akkor mérsékelni kell a villamosvasútaknál szolgáltatott elektromos áram díját. Szatmárnémeti villanytelepén a „Siemens-féle gépgarniturák” 6,71 krajcár/kWh önköltségi áron állították elő az elektromos áramot, ehhez számították még hozzá az amortizációs, fenntartási, karbantartási, tűzbiztosítási stb. költségeket 1,96 krajcár egységáron. A teljes összeg 1 kWh-ra számolva 8,67 krajcár volt, egy kis túlbiztosítással jutottak el a 10 krajcár/kWh egységárhoz. A város által kikötött 10 percenkénti villamosközlekedési áram díjait. Szatmárnémeti villanytelepén a „villamvilágítási alapnak” a tisztességes polgári haszna. Hisz a villamosvasútaknál történő áramszolgáltatás semmilyen plusz költséggel, kiadással nem jár. Sikerült a városnak elérnie azt, hogy ha valamilyen oknál fogva nem tudna a közúti vasútaknál elektromos áramot szolgáltatni, kártérítésre ne lehessen kötelezni. Valószínű, e jelentős fogyasztó megnyerése is szerepet játszott abban, hogy a városvezetés elvetette azt a korábban felmerült ötletet, hogy a település tulajdonában lévő villanytelepet eladják. Az áramfejlesztő telep eladása azzal a veszéllyel járt volna, hogy az árképzésre kevésbé tudnak hatással lenni, s ez kedvezőtlenül érintheti a polgárokat, valamint az üzem haszna sem a várost gazdagítaná.

A SZEHÉV engedélyesei 1899. január 25-én nyújtották be a kereskedelmi miniszterhez az engedélyezési feltételek módosítása, az építési tőke felemelése, valamint a villamosvasút áramszelgáltatásával kapcsolatban kötött szerződés jóváhagyása iránti kérelmük. A 21 db melléklet között található a városi vonal nagyobb léptékben (1:720) elkészült részletes terve, a villamosvasút költségvetése stb. A beadványban tájékoztatták a minisztériumot arról, hogy a városi vonal villamosközlekedésű lesz. E dokumentációkból

1681 MOL, KM VGY ir. 806. cs. 5136/1899. sz. 10 258/1899. isz.
1682 Úo.
1683 MOL, KM VGY ir. 805. cs. 65 580/1899. sz. 91 871/1899. isz.
kiderül, hogy a korábban tervezett 790 000 forint építési töke 996 135 forint 25 krajcárra emelkedett, s a MÁV pályaudvarral szembeni végállomás konkrét köréret terveztek.¹⁶⁸⁴

A közúti vasút villamos üzemre való berendezése, valamint az 1897. évi október 27-i közigazgatási bejáráshoz képest csak kis mértékben eltérő vonalvezetés közigazgatási pótbéjárás tette szükségessé, amelyet a kereskedelemügyi miniszter elrendelésére 1899. március 27-én tartottak meg. A pótbéjárásról készült jegyzőkönyvben pontosan rögzítették az új vonalvezetést, amely szerint a villamosvasút pályája a szatmárhegyi HÉV pályájából kiágazva a MÁV Szatmár gözfűrész állomásától indul a „hozzájáró út”-tal balról párhuzamosan, majd a Zsadányi út bal oldalán, a Szatmár–nagykárolyi út jobb oldalán, a közúti Szamos-híd közepén, a Kossuth Lajos utca közepén, az Eötvös utca jobb oldalán, a Deák Ferenc térén a Batthyány Lajos és a Kazinczy Ferenc utcák torkolatát érintve, a Hám János utca jobb oldalán, a Rákóczy utca közepén, az Attila utca bal oldalán, majd a Népkertben (későbbiekben Kossuth kert) a MÁV új felvételi épületéig halad. Előírták, hogy a villamospálya tengelyét a város mérnöki hivatalának közreműködésével kell kijelölni; a város egész területén a vasút vágánja olyan felépítményű legyen, hogy azon a közúti kocsik bárhol átkelhessenek; a Szamos-hidat úgy kell megerősíteni, hogy azon ne csak a villamoskocsik, hanem a SZEHÉV gözőmozdonyi szolgálaton kívüli kihúlt állapotban szállíthatók legyenek. A jegyzőkönyvből kiderül még, hogy a forgalmi telepet a Szatmár gözfűrész állomásán kívánták felépíteni, a vonalra 4 kitérőt terveztek, s a HÉV pályája a Szatmár gözfűrész állomás közelében keresztezi majd a MÁV vonalát.¹⁶⁸⁵ A korábbi tervtelő eltérés a pálya kezdeti szakaszán volt, az új verzió érintette a Zsadányi utat. (A közigazgatási pótbéjárás megállapításait a kereskedelemügyi miniszter 1900. január 17-én hagya jóvá.)¹⁶⁸⁶ A közigazgatási pótbéjárással kapcsolatos sajtótudósítások kiemelték, hogy most már biztosra vehető a városi vonal villamosüzeme, s ennek következtében a Szamos-hidat is kevésbé kell megerősíteni. A korabeli lapok hírt adtak arról is, hogy a vasúttársaság két 45 lóerős villanymozdonyt fog vásárolni, hogy a szatmárhegyi szerelvények a városba bevontathatók legyenek, s így az utasoknak ne kelljen átszállniuk.¹⁶⁸⁷ 1899 májusában a városi villanytelepen „Egger B. és társa vállalkozó cég” egy új 300 lóerős gözgépet és vele kapcsolatos dinamót helyezett üzembe.¹⁶⁸⁸ Ugyanakkor a közvélemény az úgy újabb

¹⁶⁸⁴ MOL, KM VGY ir. 806. cs. 5136/1899. sz. 227/1899. isz.
¹⁶⁸⁶ MOL, KM VGY ir. 805. cs. 78 609/1899. sz.
elhúzódását érzékelte, a korabeli sajtó így indokolt: „a városi vasútak villamos berendezése egy kissé bonyolulttatta tette a kérdést”.

1899. július 30-án a kereskedelmi minisztériumban engedélyezési póttárgyalást tartottak, amit a városi szakasz villamosüzemére való kiépítése tett szükségesse. Az „állandó vasútengedélyezési bizottság” újból átvizsgálta az építési és üzletberendezési feltételeket, valamint a beruházás teljes költségvetését, amelyet 790 000 forintról 946 000 forintra tartotta indokoltnak felemelni. Ezen összegből a városi villamosvasút szakasz létesítését 315 000 forintban határozták meg. A villamoskocsi beszerzési árát 54 000 forintra kalkulálták. A tárgyaláson a polgármester és a főjegyző is részt vett, hogy sürgessék a villamosvasút ideiglenes építési engedélyének kiadását. A kereskedelmiügyi miniszter a Szatmár gózfürész és a Szamos-híd közötti szakasz terveit 1899. november 20-án, a Szamos-híd–Deák tér–MÁV pályaudvar közötti vonal terveit pedig 1900. január 17-én hagyta jóvá és még ezen a napon kiadta a villamosvasút végleges építési engedélyévt.

A Vasúti és Közlekedési Közlöny híradása szerint a kereskedelmi minisztérium, illetve miniszter 1899 novemberére készítette el és nyújtotta be az országgyűléshez a SZEHÉV engedélyezésének törvényjavaslatát. A vasút engedélyezését az 1899. évi L. törvényként cikkelyezték be. A jogszabály 1. §-a szerint „A m. kir. minisztérium Szatmár-németi szab. kir. város területén a népkerőtől kiindulólag, a m. kir. államvasutak debreczen-királyházai vonalon létesítendő Szatmár-gózfürész állomásig s innen a m. kir. államvasutak ekkor említett vonalának keresztezésével, egyfelől Szatmár-hegyre, másfelől a nagykároly-somkúti helyi érdekű vasút «Károlyi-Erdőd» állomáság vezető keskenyvágányú és részben gózmotoros, részben villamos üzemű helyi érdekű vasút végfokozatai az 1880. évi XXXI. és az 1888. évi IV. törvénycikkben foglalt feltételek alatt leendő engedélyezésére felhatalmazatik.” A 2. § intézkedett arról, hogy az engedélyezés megtörténtéről a kereskedelmiügyi miniszter jelentést készítsen az országgyűlésnek. A 3. § a kereskedelmi és a pénzügyminisztert bízta meg a törvény végrehajtásával.


a villamosvasút építése csak akkor veszi majd kezdetét, ha a vonatkozó törvény szentesítve lesz.\textsuperscript{1695} Ferenc József király 1899. december 28-án szentesítette a törvényt.\textsuperscript{1696}

Hegedűs Sándor kereskedelmi miniszter az 1899. évi L. törvényeik alapján 1900. január 12-én adta ki a SZEHÉV engedélyokiratát. A dokumentum a HÉV valamennyi vonala (Szatmár gőzfürész–Erdőd fővonal, ebből kiágazó szárnyvonalak: városi, szatmárhegyi, valamint a Neuschloss-féle gőzfürészhez vezető) közül elsőként a városi szakaszt tárgyalja. Az 1. § a következő tartalmazza: „Ezen »engedélyokirat« erejénél fogva Szatmár-németi szab. kir. város képviseletében Hermán Mihály polgármester és Gerster Béla budapesti lakos, mérnök engedélyt kapnak és kötelezettséget vállaltak arra, hogy Szatmár-németi szab. kir. város népkertjéből kiindulólag az Attila-, Rákóczy- és Hám János-utcákon, a Deák-téren, az Eötvös- és Kossuth Lajos-utcákon, valamint a Szamos-hídon át a magyar kir. államvasutak debreczen-királyházai vonalán létessítenő Szatmár gőzfürész állomásig vezető villamos üzemű … vasutat az alábbi feltételek alatt megépítsék és azt a jelen engedélyokirat hatályának tartalma alatt szakadatlanul üzletben tartsák.”\textsuperscript{1697} A 4. § előírta a vasútnak az engedélyokirat keltetől számított 1 éven belüli közforgalomnak való átadását\textsuperscript{1698}, a 9. § pedig azt, hogy a beruházáshoz szükséges minden anyagot, eszközt, így a járműveket is belföldön kell beszerezni, ezen megkötés alól a kereskedelemügyi miniszter indokolt esetben kivételt adhatott. Az egész HÉV létesítéséhez szükséges tőkét 1 892 000 koronában állapították meg, amelyből 288 268 koronát kellett a forgalmi eszközökre fordítani (8. §).\textsuperscript{1699} A kereskedelmi minisztériumban 1899. július 30-án tartott engedélyezési póttárgyaláson megállapított összegen (946 000 forint) nem változtattak.

A 22. § az engedélyeseket arra kötelezte, hogy 3 hónapon belül részvénytársaságot alapítsanak, amelynek székhelyéül Budapestet vagy Szatmárnémetit választhatják, a részvénytársaság ügykezelési nyelvéül már előre a magyart határozták meg. A megalakult részvénytársaságot feljogosították arra, hogy a beruházáshoz szükséges költségek előteremtésére részvényeket bocsáson ki.\textsuperscript{1700} Az engedélyokirat előírta, hogy a

\bibitem{1695} A múlt év története. = Szatmár és Vidéke, 1900. jan. 2. 1. sz. 2. p.
\bibitem{1696} MÁRKUS, 1912. 633. p.
\bibitem{1698} Engedélyokirat, 1900. 1-5. §. 144. p.
részvénytársaság Szatmárnémeti városával terület-, hídhasználati és áramszolgáltatási szerződést kössön.\footnote{Engedélykirat, 1900. 6-11. §. 161. p.} A 18. § postai szállítására kötelezte az engedélyeseket a HÉV vonalain.\footnote{A szatmár–erdődi keskenyvágányú helyi érdekű vasútra vonatkozó engedélyokirat. (12-19. §). = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1900. febr. 11. 18. sz. 166. p.} A 23. §-ban meghatározották, hogy 90 év elteltével a vasutat minden tartozékával együtt jó karban, ingyen és tehermentesen át kell adni a magyar állam tulajdonába.\footnote{Engedélykirat, 1900. 20-26. §. 178. p.} (Korábban már említettem a minisztérium Szatmárnémetihez intézett azon javaslatát, hogy a városi szakaszt ne HÉV-ként építsék meg, mert a vonatkozó vasúti törvények értelmében a háramlási jog az államot, s nem a települést fogja illetni.)

A Vasúti és Közlekedési Közlöny közölte a villamosvasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozóan a kereskedelmi minisztér 1900. január 12-én megfogalmazott feltételeit. Az általános határozmányok között olvasható, hogy az 1897 októberi és az 1899 márciusi közigazgatási pótbéjrásában megfogalmazott feltételek és előírások figyelembe vételével kell a vasutat megtervezni és megépíteni, valamennyi tervet a kereskedelmi minisztériumba jóváhagyás végett be kell terjeszteni, a villamosvasút pályáját „a közüti forgalom által igényelt feltételeknek megfelelően” kell létesíteni. Az alépítményre vonatkozó számos megkötés között található, hogy a pályát csak egy vágányra kell kiépíteni.\footnote{A felépítményre vonatkozó előírások között szerepelt a 760 mm-es nyomtáv, a közúti járműveknek a vágányokon való szabad és akadálymentes átkelésének és közlekedésének biztosítása, süllyesztett váltóállító készülék alkalmazása.\footnote{A szatmár–erdődi keskenyvágányú helyi érdekű vasútra vonatkozó 632/1900. számú engedélyokirathoz. = Magyarországi Rendeletek Tára, 1900. I. köt. 68-104. p.} A miniszter előírta a közúti Szamos-híd megerősítését; az utcákon és tereken a sínek közében, valamint mindkét külső szélétől számított 0,5-0,5 m szélességben kockakburkolat létesítését; a vágányok beágyazásának szárazon tartására szabványszerű szívárgó építését – a szükségleteknek megfelelően; a városi központi áramfejlesztő telepen a villamosvasút üzeméhez szükséges beruházások számára „kisajátítással vagy szolgalommal örök időkre telekönyvileg” terület biztosítását.\footnote{A szatmár–erdődi keskenyvágányú helyi érdekű vasútra vonatkozó Építési feltételek (23. sz.) = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1900. febr. 23. 23. sz. 209-211. p.; A dokumentum megtalálható még: A szatmár–erdődi keskenyvágányú helyi érdeklődés vasúti építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. Kiegészítő melléklet a szatmár–erdődi helyi érdekű vasútra vonatkozó 632/1900. számú engedélyokirathoz. = Magyarországi Rendeletek Tára, 1900. I. köt. 68-104. p.} A felépítményre vonatkozó előírások között szerepelt a 760 mm-es nyomtáv, a közúti járműveknek a vágányokon való szabad és akadálymentes átkelésének és közlekedésének biztosítása, süllyesztett váltoállító készülékek alkalmazása.\footnote{A MÁV pályaudvar előtt, az Attila utcában, a Deák Ferenc téren és a Kossuth Lajos utcában (továbbiakban: Építési feltételek 24. sz.) = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1900. febr. 28. 25. sz. 233-234. p.} A MÁV pályaudvar előtt, az Attila utcában, a Deák Ferenc téren és a Kossuth Lajos utcában a vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltevés az általános határozmányok között olvasható, hogy az 1897 októberi és az 1899 márciusi közigazgatási pótbéjráson megfogalmazott feltételek és előírások figyelembe vételével kell a vasutat megtervezni és megépíteni, valamennyi tervet a kereskedelmi minisztériumba jóváhagyás végett be kell terjeszteni, a villamosvasút pályáját „a közúti forgalom által igényelt feltételeknek megfelelően” kell létesíteni. Az alépítményre vonatkozó számos megkötés között található, hogy a pályát csak egy vágányra kell kiépíteni.\footnote{A szatmár–erdődi keskenyvágányú helyi érdekű vasútra vonatkozó Építési feltételek (25. sz.). = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1900. febr. 25. 24. sz. 217-218. p.}
75 m, a Vásártéren 100 m hosszú kitérőt tervezték, a Szatmár gőzfűrész rakodó megállóhelyet 110 m, a Szatmár gőzfűrész állomást pedig 210 m hosszban állapították meg kiépíteni. Az építmények esetében Szatmár gőzfűrész rakodó megállóhelyénél 380 m²-es favázás kocsisznin, a városi központi áramfejlesztő telepen a gépház 118,5 m² alapterületű bővítése szerepetl.1707

A „VI. A városi vonalrész villamos berendezése” című fejezetben írottak szerint a villamosvasutat csak felsővezetékes rendszerben lehet kiépíteni. Felsorolták a beszerzédlő elektromos mozdonyok és villamos motorkocsik műszaki követelményeit is. Meghatározták, hogy a felsővezetékből az elektromos áram feszültsége 550 V-nál nem lehet nagyobb.1708 Az engedélyeseket arra is kötelezték, hogy üzleti távbeszélőt létesítsenek a HÉV állomásai, valamint az áramfejlesztő telep és Szatmár gőzfűrész állomás között.1709 Az országgyűlés közlekedésügyi bizottsága 1900. március 30-i jelentésében megfogalmazta, hogy a kereskedelmi miniszter a SZEHÉV – így a villamosvasút – „engedélyokiratának kiadásánál az 1899. évi L-ik törvénycikk 2. §-ában megjelölt határozmányok értelmében járt el”, s a vizsgált dokumentumot és a miniszteri beszámolót rendben találta.1710 Már említettem, hogy a beruházáshoz az építési engedélyt 1900. január 17-én adta meg a kereskedelmi miniszter.

A Szatmár–Erdődi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság (SZEHÉV Rt.) 1900. február 7-én alakult meg. A részvénytársaság elnöke Hérmán Mihály polgármester, alelnöke Pap Géza főjegyző (korábban a vasúti bizottság elnöke) lett. Az igazgatóság székhelyéül a vasúttársaság adómentességének idejére (30 év) Budapestet választották, utána Szatmárnémetit terveztek.1711

---

1707 A szatmár–erdődi keskenyvágányú helyi érdekű, egy szakaszban villamos, a másikban gőzmödonyny üzemmre berendezendő vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. (Folytatás a 25. számból) (továbbiakban: Építési feltételek, 27. sz.). = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1900. márc. 4. 27. sz. 255-256. p.
7.3.3.2. A villamosvasút építése és átadása

„A villamos közúti vasútunk … átadatott s ezért a vidéki városok között az űt … méltán megillető helyet elfoglalhassa.”¹⁷¹²

Az engedélyek megadása és a részvénnytársaság megalakulása azzal a reménnyel töltötte el a szatmárnémetieket, hogy régi vágyuk, a közúti vasút most már hamarosan megvalósul.¹⁷¹³ „Villamos vasutunk építése annyi viszály után végre megkezdődött.” – adta hírül örömmel a Szamos című napilap 1900. március 18-án. A cikk további részében beszámolt arról, hogy megérkeztek a városba az „építő mérnökök”, a Zsadányi úton a közúti vasút érdekében újítavítási munkálatok kezdődtek, s a hosszú, már reménytelen várakozás után „örömmel üdvözölhetjük a kövezet felszakítás okozta forgalmi akadályokat”. E sajátír arra ösztönözte a város polgárait, hogy a villamosvasút építéséből adódó közlekedési problémákat ne bosszúságként éljék meg.¹⁷¹⁴

A pályaépítési munkálatok megkezdése után nem sokkal a SZEHÉV Rt. engedélyt nyert a városi tanácsatól, hogy a villamosvasút áramellátásához szükséges akkumulátortelepet és dinamógépházat felépíthesse a központi villanytelepen. A területet a városi tanácis ingyen adta át a vasúttársaságnak.¹⁷¹⁵ Közben folytak a Szamos-híd megerősítésének előkészületei, a munkálatokkal a „Schlick-féle gyárat” bizta meg a vasúttársaság. A szükséges vasszerkezetek június elejére már el is készültek s még ebben a hóban sor került a kereszt- és a hossztartók megerősítésre.¹⁷¹⁶ A villamosvasút létesítésével párhuzamosan, nagy intenzitással folytak a szatmárhegyi és az erdődi HÉV-vonalak építési munkálatai is.¹⁷¹⁷ A Szamos-híd-től Erdődig, illetve Szatmárhegyig vezető vonalakat június 14-én adták át.¹⁷¹⁸ A Szamos-híd és a Szatmár gőzfűrész állomás közötti szakasz valójában már a villamosvasút vonalának volt a része.

A villamosvasút pályájának építése a Szamos-hidon július folyamán történt.¹⁷¹⁹ A beruházás magával hozta az érintett utcák és terek burkolatának rendbe tételét. A képviselő-testület külön bizottságot bízott meg az útburkolás ügyének előkészítésével. A bizottság arra

¹⁷¹² Rendkívüli városi közgyűlés. = Szatmár-Németi, 1900. nov. 13. 46. sz. 3.p.
¹⁷¹³ A villamos vasút ügye. = Szatmár és Vidéke, 1900. febr. 13. 7. sz. 3. p.
¹⁷¹⁴ Villamos vasutunk építése. = Szamos, 1900. márc. 18. 22. sz. 4. p.
¹⁷¹⁵ A Szatmár–erdődi helyi érdekű vasút. = Szatmár és Vidéke, 1900. ápr. 10. 15. sz. 3. p.
az álláspontra jutott, hogy a közúti vasút vágányainak lerakása a legkönnyebben kockakő burkolatban lehetséges, ezért ezt javasolta a közgyűlésnek. A sajtó meglepetten tudósított arról, hogy a képviselő-testület a tapasztalatok ellenére a Deák Ferenc térén keramit, s nem kockakő burkolatot építtet. A várósztályak rendkívüli közgyűlésen fogadták el a „magyar kerámiai r.t.”-vel ez úgyben kötött szerződés feltételeit és bizták meg a tanácsot, hogy a Rákóczy és a Hám János utcák füleike bazalt kövei való burkolása érdekében kezdjen tárgyalásokat a kőbányák tulajdonosaival. A helyi sajtó nehezülése megítélte, hogy a város főterén, „ahol pedig szintén fog járni a villamos” drágább, s ugyanakkor rosszabb minőségű burkolat készül.1720 A villamos pályájának építéséről rendszeresen hírt adott a helyi sajtó. Augusztus közepére a MÁV pályaudvarától a Rákóczy utcai igazságügyi palota épületéig fektették le a közúti vasút sínpárrait.1721 Augusztus második felében a Deák Ferenc téren,1722 szeptember elején pedig már az Eötvös utcában folytak „gőzerővel” a pályaépítési munkálatok.1723 Szeptember folyamán már a felsővezetékek tartó oszlopainak felállításán is dolgoztak. Az oszlopok nem nyerték el a helyiek tetszését, annak ellenére, hogy a székesegyház tornyát kicsinyítve látták el kétet. A háztulajdonosok korábban nem engedték, hogy házaik falára erősítsek fel a felsővezetékek tartóhuzaljait.1724 Az 1900 szeptemberi közgyűlésen a polgármesteri jelentés számos kedvező tényezőről számolt be, többek között a villamosvasút és a Kossuth kerti gőzfürdő építéséről, a főtér keramitburkolásáról.1725 Megjelentek az első aggodalmak is. A szülők azért feltették gyermekeiket, mert az Eötvös utcában „közvetlenül az elemi iskola előtt fog majd végig robogni a villamos”.1726 „Akadályozott közlekedés a vashídon” címmel pedig a Szamos közölt írást arról, hogy a villamos sínpárja a vashíd közepén vonul végig, nehezítve az a közúti forgalmat.1727 (A járműforgalom számára 6 m széles volt a híd.1728) A villamosvasút építése és ezzel párhuzamosan a Deák Ferenc tér keramitburkolása miatt a piacot áthelyezték az István térre. A német városrésben lakók kérték, hogy a munkálatok befejezése után továbbra is legyen vásár az ő körzetükben, vagyis a piacot osszák meg. A városvezetés is azon a véleményen

1722 Villamos munkálatok. = Szatmár és Vidéke, 1900. aug. 28. 35. sz. 3. p.
1723 A villamos vasút. = Szamos, 1900. szept. 2. 71. sz. 2. p.
1724 Villamos vasutunk. = Szatmár és Vidéke, 1900. szept. 18. 38. sz. 3. p.
1725 MOL, KM VGY ir. 805. cs. 42 975/1899. sz.; BOROVSKY, 1908. 44. p.
volt, hogy a villamosközlekedés veszélyes lehet a vásárt látogató közönségre, emiatt a piac egészét ne vigyék vissza a főtérre, vagyis osszák meg azt. Az ötlet nagyon felkorbácsolta a kedélyeket. A Szatmári Kereskedők Társulata a törekvés elvetése érdekében kérelemmel fordult a városi tanácsra.\footnote{A piacz szétszólasa. = Szatmár és Vidéke, 1900. okt. 16. 42. sz. 2. p.; Pár szó a piacz elhelyezési kérdéshez.} Végül az ügyben a városatyák a villamosközlekedés megindulása után – néhány napi tapasztalat alapján – 45 igen és 17 nem szavazat arányában úgy döntöttek, hogy a régi állapotot állítják vissza, vagyis egy piac marad, továbbra is a Deák Ferenc téren.\footnote{Városi közgyűlés. = Szatmár és Vidéke, 1900. nov. 13. 46. sz. 2. p.}

„A villamos kocsik, jóllehet a maguk lábán még meg sem indulhakk, már is katasztrópha ért a múlt héten.” – adta hírül a Szamos 1900. október 18-án. A baleset azért történt, mert a Budapestről tehervagonokon szállított járművek magasabbak voltak, mint a MÁV Szamos-hídjának űrszelvénye, ezért a villamoskocsik „kiálló részei a híd felső szerkezetébe ütköztek és egytől egyig letöredeztek”. Közvetlenül a célállomás előtt megsérült villamosokat vissza kellett szállítatni Budapestre.\footnote{A helyiérdekű villamosvasúti kocsik katasztróphája. = Szamos, 1900. okt. 18. 84. sz. 3-4. p.} A sérüléseket gyorsan helyrehozhatták, mert október 23-án a szatmári polgárok nagy örömmé és csodálatára megkezdődtek a villamosok próbamenetei. A sajtó így írt: „Kedden délután a hidon túli vonalszakaszon már sok bámulója volt a fel s alá járó villamos kocsinak, mely méltóság teljesen siklott tovább. A kiállt labdázó diáksereg többször megéljenezte az új járművet.”\footnote{A villamosvasút. = Szamos, 1900. okt. 25. 86. sz. 3. p.} Október végére a munkálatok befejezésehez közeledve a kereskedelmi miniszter 1900. november 8-án kijutott a villamosvasút műtanrendőri bejárását.\footnote{A villamos-vasút. = Szatmár és Vidéke, 1900. okt. 30. 44. sz. 5. p.} Megkezdődtek az előkészületek a villamosvasút megnyitásának méltó megünneplésére, ezzel is jelezve azt, hogy a város történetében igen jelentős eseményre kerül majd sor. November 8-án délelőtt 9 órára a városháza nagytermébe rendezték könyörületet hívtak össze.\footnote{A helyiérdekű villamos vasút. = Szamos, 1900. nov. 8. 90. sz. mell. 2. p.} Utána pedig a vasút engedélyesei – a város és Gerster Béla – díszebédet kívánták adni.\footnote{Meghívó. = Szamos, 1900. nov. 8. 90. sz. mell. 2. p.} A kereskedelmi miniszter rendeletére november 8-án – még az ünnepség előtt – meg kellett tartani a villamosvasút műtanrendőri bejárását, amelynek megtörténtéről sajnos a korabeli sajtó nem tudósított, s a Magyar Országos Levéltában pedig nem maradtak fenn

1730 Városi közgyűlés. = Szatmár és Vidéke, 1900. nov. 13. 46. sz. 2. p.
1731 A helyiérdekű villamosvasúti kocsik katasztróphája. = Szamos, 1900. okt. 18. 84. sz. 3-4. p.
1732 A villamos vasút. = Szamos, 1900. okt. 25. 86. sz. 3. p.
1733 A villamos-vasút. = Szatmár és Vidéke, 1900. okt. 30. 44. sz. 5. p.
1735 Meghívó. = Szamos, 1900. nov. 8. 90. sz. mell. 2. p.
1736 A helyi érdekű villamos vasút. = Szamos, 1900. nov. 8. 90. sz. mell. 2. p.
ezen iratok, valamint e városi vasút további történetével kapcsolatos dokumentumok sem. Valószínű, hogy a szóban forgó közúti vasút mindenben az előírásoknak megfelelően épülhetett, hiszen ellenkező esetben nem adhatták volna át a közforgalmonk. Ez nem jelenti azt, hogy kisebb, a biztonságos üzemet nem veszélyeztettő eltérések nem voltak, de ezek fölött vagy szemet hunytak, vagy jegyzőkönyvbe foglaltaik és megfogalmazták, hogy a vasút ennek ellenére a forgalmonk átadható. A kereskedelmi minisztér megbízására Mándy Lajos miniszteri tanácsos, a kereskedelmi minisztérium vasúti szakosztályának főnöke engedélyezte a villamosvasút közforgalmonk való átadását.\footnote{Hegedüs Sándor kereskedelmi miniszter táviratban mentette ki magát az 1900. november 8-i műtanrendőri bejárásról. Forrás: Hegedüs Sándor. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 2. p.; A sajtó csak ennyit írt: „Megnyerte hatt csütörtökön hivatalosan is közúti villamosunk a közlekedés nyilvános jogát.” Forrás: A villamos közúti vasút megnyitása. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 1. p.}

végzett munkája iránti hálájukat és köszönetüket jegyzőkönyvben örökitették meg a városatyk. Ezt követően a főispán berekesztette a rendkívüli közgyűlést.\textsuperscript{1740}

A nagyszámú ünneplő közönség számára az átadási ceremónia 11 óra 30 perekor katonazenével kezdődött.\textsuperscript{1741} Majd a kereskedelmi miniszter nevében Mándy Lajos adta át a közforgalomnak a villamosvasutat.\textsuperscript{1742} Az első kocsi, amelyben a díszvendégek és a városi törvényhatósági tagok foglaltak helyet, a katonai zenekar hangjai felé, pontban 12 órakor indul el a régi vármegyeháza elől nagyszámú és lelkes ünneplő tömege jelenlétében.\textsuperscript{1743} Az ünnepélyes esemény a városi tömegközlekedés megindulását jelentette Szatmárnémetiben.

A 140 fő részére rendezett díszebéd a „polgári társaskör helyiségében” 13 órakor vette kezdetét. A korabeli sajtot részletesen tudósított az ünnepségről, a megjelent országos, regionális (pl. a. MÁV debreceni üzlethelyiségen), valamint helyi tisztségviselőkről, pohárkőszöntőikről.\textsuperscript{1744} A napilapok a sok méltatás mellett azért finoman kritikájukat is megfogalmazták, a Szatmár-Németi például így írt: „A villamos közúti vasutunk végrevalahára a közforgalomnak átadatott …”\textsuperscript{1745} A méltatásra, büszkélkedésre bóven akad példa, a Szamosban a következő írás jelent meg: „A villanyos vasút mai ünnepélyes megnyitása alkalmból Szatmár Németi szab. kir. város e téren az ország 8-ik helyét foglalta el” a vidéki városok sorában.\textsuperscript{1746} Újszerűségéből adódóan az első hétvégén különösen nagy forgalmat bonyolított le a villamosvasút: „Vasárnap olyan nagy volt a tolongás az összes kocsi körül, hogy a közönséget mind be sem fogadhatta.”\textsuperscript{1747} A novemberi 12-i rendes képviselő-testületi ülésen a polgármester jelentésében külön kiemelte a villamosvasút átadását, illetve annak méltó megünneplését és az ehhez kapcsolódó útburkolási munkák befejezését.\textsuperscript{1748}

\begin{footnotesize}
\begin{itemize}
\item \textsuperscript{1740} Rendkívüli közgyűlé. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 3. p.; Rendkívüli városi közgyűlé. = Szatmár-Németi, 1900. nov. 13. 46. sz. 3. p.; Hegedüs Sándor díszpolgársága alatt bejegyzése a 249/1900. számú közgyűlési határozat alatt található. Forrás: BOROVSKY, 1908. 35. p.
\item \textsuperscript{1741} A városi közúti vasút. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 4. p.
\item \textsuperscript{1742} A szatmári városi villamos vasút megnyitása. = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1900. nov. 11. 135. sz. 1165. p.
\item \textsuperscript{1743} A városi közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 4. p.; Hegedüs Sándor díszpolgársága alatt bejegyzése a 249/1900. számú közgyűlési határozat alatt található. Forrás: BOROVSKY, 1908. 35. p.
\item \textsuperscript{1744} A villamos vasút megnyitása. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 4. p.; Hegedüs Sándor díszpolgársága alatt bejegyzése a 249/1900. számú közgyűlési határozat alatt található. Forrás: BOROVSKY, 1908. 35. p.
\item \textsuperscript{1745} A városi közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 4. p.; Hegedüs Sándor díszpolgársága alatt bejegyzése a 249/1900. számú közgyűlési határozat alatt található. Forrás: BOROVSKY, 1908. 35. p.
\item \textsuperscript{1746} A városi közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 4. p.; Hegedüs Sándor díszpolgársága alatt bejegyzése a 249/1900. számú közgyűlési határozat alatt található. Forrás: BOROVSKY, 1908. 35. p.
\item \textsuperscript{1747} A városi közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 4. p.; Hegedüs Sándor díszpolgársága alatt bejegyzése a 249/1900. számú közgyűlési határozat alatt található. Forrás: BOROVSKY, 1908. 35. p.
\item \textsuperscript{1748} Rendkívüli városi közgyűlé. = Szatmár-Németi, 1900. nov. 11. 91. sz. 3. p.
\item \textsuperscript{1749} JASKOVICS, 1900/2. 3. p.
\item \textsuperscript{1751} A közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 15. 92. sz. 5. p.
\item \textsuperscript{1752} Városi közgyűlé. = Szamos, 1900. nov. 15. 92. sz. 1. p.
\end{itemize}
\end{footnotesize}
8. térkép. Szatmárnémeti villamosvonal (1900–1905).
Rajzolta Széles Gyula
7.3.3.3. A villamosvasút bemutatása

"A közüti villamos akadálytalanul működik."\(^{1750}\)

Sztamárnémeti villamosvasútját az engedélyokiratban meghatározottak szerint 760 mm nyomtávolságúra építették. (A SZEHÉV létesítői a Nagykároly–Somkúti HÉV-vel azonos nyomtávolságot utóbbi vasúttársaságtól remélt átmenő forgalom miatt választották.) Átadásakor ez volt a történelmi Magyarország legkeskenyebb nyomtávolságú városi villamosvasútja. Az 1895-ben Pozsonyban, az 1897-ben Szombathelyen és Szabadkán, az 1899-ben Fiumében és az 1900-ban Sopronban átadott villamosvasutak is keskeny nyomközűek voltak, de azokat 1000 mm-es nyomtávolságúra építették. A vidéki villamosvasutak közül ekkor még csak a miskolci (1897) és a temesvári (1899) volt normál (1435 mm) nyomtávolságú. 1905-ben a szomszédos Szabolics vármegeye székhelyén, Nyíregyháznál épült ugyancsak 760 mm nyomtávolsággal közúti vasút.\(^{1751}\) A Szamos-parti város villamosvasúti pályájának építési hossza 5053 m, az átlagos üzleti hosszúsága pedig 5047 m volt.\(^{1752}\) A többnyire a járdaszegéllyel párhuzamosan haladó egyvágányú pályát mindenütt az úttest szintjébe fektették. A sínek közép és mindkét külső oldalát bazalt kockákkal rakták ki. Ez nem vonatkozott a Kossuth kerti és valószínnél a Zsadányi út és a Sztamár gőzfürész állomás közötti szakaszra, utóbbi a vasúti hozzájáró úttal párhuzamosan haladt s nem az úttest szintjében. Az alépítmény keresztalpás rendszerű volt.\(^{1753}\) A sínszékes felépítményt méterenként 13,75 kg súlyú acélsínekből építették (7. melléklet). (A Phönix rendszerű sín nyomcsatornáiba nem férték bele a Nagykároly–Somkúti HÉV tehervagonjainak nyomkarimái, ezért nem használták azokat.) A villamosvonal legnagyobb emelkedése, illetve esése 14‰, a legkisebb ívsugara pedig 35 m lehetett az építési előírások szerint.\(^{1754}\) A pálya átvezetett a Szamos feletti háromnyílású vashídson, amelynek kereszt- és hossz tartóit megerősítették. A munkálatokat a budapesti „Schlick-féle gyár” végezte.\(^{1755}\) (Ez a cég erősítette meg ugyanebben az évben Szombathelyen – a villamosvasút új vonalának

\(^{1750}\) A közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 15. 92. sz. 5. p.


\(^{1755}\) A közúti híd megerősítése. = Szamos, 1900. jún. 3. 45. sz. 4. p.
építése miatt – a Perint-patakon átívelő közúti vashíd kereszt- és hossztartóit, főtartóinak öveit és rácsrúdjait. 1756)

csengőkkel látták el. A balesetek mérséklésére, valamennyi villamoson, a kerekek elé ék alakú deszkalapokat szereltek. A járművek végein ütközöket, s azok közepén a kocsik összecsatolására kapcsolószerekeket helyeztek el.

A négytengelyes forgóvázas villamosok önsúlya 5700 kg, kocsiszekrényének hossza a homlokfalak között 8290 mm, szélessége az oldalfalak között 2140 mm, magassága a síntől 3440 mm, kerékátmérője 750 mm, forgócsaptávolsága 4400 mm volt (15. melléklet). A kettengelyes kocsi idején sajnos nem sikerült pontos adatokat találni. A fennmaradt képek alapján e villamosok külső megjelenésükben csak abban különböztek a négytengelyesektől, hogy oldalfalukon feleannyi, vagyis 4 ablakosztás volt, homlokfaluk és peronrészük egyezőnek tűnik (53-54. melléklet). Ebből adódóan körülménél 2850 mm-rel lehetett rövidebbbek, így valószínű 6 m körüli lehetett a kocsiszekrényük hossza. A járművek pályaszámának pontos meghatározása források hiányában nehézségekbe ütközik. A szerző számára a Szatmárnémetiben élő Pozsonyi Péter tulajdonában lévő Janitzky Pál hagyatékából ismert korabeli fényképeken látható kettengelyes villamoskocsikon csak a 82-es és a 84-es pályaszám vehető ki pontosan. Az oldalfalon az ablakok alatt balról a cégjelzést (Sz.E.H.É.V.), jobbról a pályaszámot (pl. 82) tűntették fel. A homlokfalon az ablak alatt középen először a csengő volt, majd lejjebb a pályaszám következett. A zárhomloklámpa felül, baloldalt helyezkedett el. A négytengelyes villamosok 50 fő, a kisebb kettengelyesek 30 fő befogadóképességük voltak. Valamennyi kocsiban a peront az utastértől tolóajtó választotta el. A kocsik belső terében hosszúlések voltak, az ablakok előtt függöny díszlett. A kocsiszekrényt a tetőn szellőzővel látták el. A peronon rácsos ajtóból menet közben az utasok biztonságát. A járművek oldalfalán felül úrirányjelző táblácskák segítették az utasok tájékozódását. A sajtóhíradások elismerően szolták a járművekről: egyik helyen „szép berendezésű kocsi”-ról írtak, másutt pedig a következöt lehetett olvasni „áltjuk futkározni azokat a kics kocsikat, melyekről egyelőre azt mondjuk, hogy nagyon csinosak”. Az engedélyokirat előírása szerint csak hazai anyagokból és termékekből lehetett megvalósítani a vasútüzemet.

A SZEHÉV egész üzemének felülvizsgálatát és dokumentációinak hitelesítését 1901. október 22-én és 23-án végezte a kereskedelmi minisztérium. Egy villamoskoci

1768 A közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 15. 92. sz. 5. p.
1769 JASKOVICS, 1900/2. 3. p.
1770 Engedélyokirat, 1900. 6-11. §. 161. p.
1771 Vasút hitelesítés. = Szatmár és Vidéke, 1901. okt. 29. 44. sz. mell. 2. p.
személyzetét egy villamosvezető és egy kalauz képezte, akik egyenruhát viseltek. Előbbiről poénkodott a Szamos című lap egyik 1900 novemberi száma: „Oly jól tudta hajtani a lovakat, – hogy beállott villanyos vezetőnek.” – hamar megjelentek a villamossal kapcsolatos első viccek.1772 1900-ban a Szatmár gőzfűrész állomás várótermében tartották a vasúttársaság első karácsonyestjét a dolgozók és gyermekeik számára.1773 „Szépen sikerült juniálist tartott a szatmár–erdői he. e. v. személyzete e hó 18-án” – adta hírül a Szatmár 1901 júniusában. A rendezvényen volt közös ebéd, tánc stb., a jól sikerült mulatság éjfélig tartott.1774

A kezdeti elképzelésektől jóval rövidebb pálya épült meg, elmaradt például a Szamos-híd és az Attíla utca között a Bányai és az Árpád útán át tervezett szakasz, valamint a néméti városrészbe vezető Rákóczy és Honvéd utcai, illetve Kazinczy és Honvéd utcai vonal.1775 A villamosvasút pályája – az engedélyokiratnak megfelelően – a MÁV pályaudvar felvételi épületével szemben lévő Kossuth kertből indult, az Attíla, Rákóczy és Hám János utcákon át jutott el a város főterére, a Deák Ferenc térre, innét az Eötvös, Kossuth Lajos utcákon át haladt a Szamos-hidhoz, majd azon átvezette a Szatmár–nagykárolyi, majd a Zsadányi és végül a vasúti hozzájáró úton át ért el a Szatmár gőzfűrész állomáshoz (8. térkép).1776 A felsővezetéket a Szatmár gőzfűrész rakodó megállóhelynél lévő kocsiszínig kiépítették, hogy a villamosok oda be tudjanak járni.

A jól átjáró vonalvezetés érintette, vagy megközelítette a város legfontosabb részeit, közintézményeit (pályaudvar, piac, városháza, színház,posta, óvoda, iskolák, bankok,hivatalok, vendéglők, szállodák, fürdők, temetők, templomok, állatvásártér, méntelep, lövöldény tér stb.). Összekötőtte mind a MÁV pályaudvart, mind a Szatmár gőzfűrész állomást a belvárossal. Utóbbi közelében lévő Neuschloss-féle gőzfűrész üzem 1907-ben 256 munkást foglalkoztatott. A jelentősebb ipari létesítmények közül a városi villanytelep és a 140 munkást alkalmazó gózmalom volt még a villamospálya mentén, illetve közelégeiben.1777 Több megállója volt a város üzleti központjában, a Deák Ferenc téren, amely a piacnak, bankoknak, szállodáknak, vendéglőknek, üzleteknek adott helyet. A villamosvasút fellendítette a kirándulásokat, sétákat a Kossuth kertben, ahol lövölde, s 1901-től már kioszk (kertvendéglő), valamint gőz- és kádfürdő is volt.1778

1772 Villanyos kocsis. = Szamos, 1900. nov. 25. 95. sz. 4. p.
1776 Engedélyokirat, 1900. 1-5. §. 143. p.
1777 BOROVSKY, 1908. 48. p.
kívántak fürödni. Erre a két – közúti és vasúti – vashíd között volt lehetőség, mert a hatóságok csak ott engedélyezték a fürdőzést.\textsuperscript{1779}

A villamosvasút megállóhelyeit a 29. táblázat tartalmazza. A korabeli fekete-fehér képesslapok alapján a megállóhely táblák öntöttvasból készülhettek, valószínű fekete keretben fehér alapon volt a fekete felirat.

29. táblázat. Megállóhelyek\textsuperscript{1780}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Száma</th>
<th>Neve</th>
<th>Fajtája</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1</td>
<td>Kossuth kert, MÁV pályaudvar</td>
<td>végállomás, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>2</td>
<td>Pályaudvari hozzájáró út gyalogátkelője</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>3</td>
<td>Kossuth kert, gőz- és kádfürdő</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>4</td>
<td>Attila utca</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>5</td>
<td>Rákóczy utca 20. sz.</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>6</td>
<td>Színház</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>7</td>
<td>Régi törvényszék</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>8</td>
<td>Deák tér 20-21. sz.</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>9</td>
<td>Deák tér és Eötvös utca sarka, Korona szálló</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>10</td>
<td>Kossuth utca, rendőrlaktanya</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>11</td>
<td>Szamos-híd, jobb part</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>12</td>
<td>Szamos-híd, bal part</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>13</td>
<td>Vásártér, szamosdobi országút elágazása</td>
<td>megállóhely, kitérő</td>
</tr>
<tr>
<td>14</td>
<td>Méntelep</td>
<td>megállóhely</td>
</tr>
<tr>
<td>15</td>
<td>Szatmár gőzfűrész állomás</td>
<td>végállomás</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Az engedélyes teljesítette vállalását, s úgy szervezte meg a villamosok közlekedését, hogy azok reggel 7 órától este 8 óráig 10 percenként indultak a végállomásokról, valamint ezen kívül minden vonat érkezéséhez és indulásához is voltak járatok.\textsuperscript{1781} A menetidő a két végállomás között 30 perc volt.\textsuperscript{1782} Az utazóközönség kivánáspára a menetrend hamar módosult, november 16-ától a villamosok már reggel 6 órától kezdtek meg rendes

\textsuperscript{1780} Villamos vasúti megállóhelyek. = Szatmár és Vidéke, 1900. okt. 30. 44. sz. 5. p.; Villamos vasúti megállóhelyek. = Szamos, 1900. nov. 1. 88. sz. 4. p.; Szatmár–erdői h. é. vasút. A Szatmár–Gőzfűrész–Kossuthkerti vonalrész közlekedő közúti (villamos, automobil) vonatok menetrendje. = Szatmár, 1904. okt. 15. 42. sz. 5. p.
\textsuperscript{1781} A városi közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 4. p.; Vasút megnyitás. = Szatmár és Vidéke, 1900. nov. 13. 46. sz. 1. p.
\textsuperscript{1782} Értesítés. = Szatmár és Vidéke, 1902. júni. 10. 23. sz. mell. 1-2. p.
meneteiket.\footnote{Menetrend-változás villamos vasutunkon. = Szatmár, 1900. nov. 10. 42. sz. 2. p.; Menetrend-változás villamos vasutunkon. = Szamos, 1900. nov. 15. 92. sz. 5. p.} Ez napi körülbelül 170 menetet jelenthetett. A menetdíjak a MÁV pályaudvartól a Szamos-hídig II. osztályon 20 fillérbe, III. osztályon 12 fillérbe kerültek. A villamosvasút teljes vonalán, tehát a MÁV pályaudvartól a Szatmár gőzfürész állomásig II. osztályon 30 fillért, III. osztályon 20 fillért kellett fizetni. Menettérti jegyeket csak III. osztályra lehetett váltani, előbbi szakaszra 20 fillérért, az egész vonalra 30 fillérért. Bár nem derül ki a forrásokból, hogy a II. és a III. osztály csak a városon is végig haladó Erdődre, illetve Szatmárhegyre tartó HÉV-szerelvényekre, vagy a villamosokra is vonatkozott. Utóbbiakon a fennmaradt képek alapján valószínű nem volt kocsiosztály-megkülönböztetés.\footnote{A közúti vasút biztonsága, valamint az élet és test épsége megvédése érdekében ... a város közönségét általában felhívom, ... különösen figyelmeztetem a szülő, rokonok, gyámok és felügyelőket, hogy a gondjaikra bizott, s 12 évesnél fiatalabb gyermekeket figyelmeztessék, miszerint a mozgásban lévő kocsik előtt szaladni, – a kocsikat kövel dobálni, – a sínekre, főleg azok közé köveket, kavicsot, vagy bármely száraz rakó szigorú büntetés terhe alatt tiltva van. - S mennyiben ezen figyelmeztetés ellenére a gyermekek feletti felügyeletet mégis elmulasztanak miután a kiskorúak által elkövetett vasúti közlekedés biztonságát veszélyeztető cselekményekért az illető szülő, rokon, gyám, vagy felelős: – kihágást követnek el. ... 4-200 koronáig terjedhető pénzbüntetéssel, s behajthatatlanság esetén 12 órától 10 napig terjedő elzárással fognak büntetni, a felnőttek ilyenmű veszélyes cselekménye ellenben ... egy hónapig terjedhető elzárással és 400 koronáig terjedhető pénzbüntetéssel fog megterjedt.\footnote{817a, 1900. fksz. Figyelmeztetés. = Szatmár, 1900. nov. 17. 43. sz. 1-2. p.}} A Szamos-parti városi menetdíjainak viszonyítására néhány adat: ekkortájt a Szatmár és Vidéke újság 1 száma 16 fillérbe, a központi szállodában 1 korsó sör 20 fillérbe, 0,5 l érmelléki bor pedig 36 fillérbe került.\footnote{A városi közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 15. 92. sz. 5. p.} A Szamos-parti városi menetdíjainak viszonyítására néhány adat: ekkortájt a Szatmár és Vidéke újság 1 száma 16 fillérbe, a központi szállodában 1 korsó sör 20 fillérbe, 0,5 l érmelléki bor pedig 36 fillérbe került.\footnote{A közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 15. 92. sz. 5. p.} Az átadást követően a helyi sajtó sajnos gyakran tudósított villamossal kapcsolatos közlekedési balesetekről. 1900. november 29-én este 8 órakor két villamoskocsi szemből összeütközött a „Zommer ház előtt”, homlokfaluk behorpadt, ablaküvegeik betörték,
szerencsére nagyobb baj nem történt.1788 A továbbiakban inkább az akkori városi közlekedésben oly nagy szerepet játszó fogatolt járművek villamosokkal való ütközéséről adtak hírt az újságok. December 12-én a plébániá épülete előtt egy paraszt szekér „a sinekreb került s a robogó villamos a fogatot elütötte“, – a lovaknak s a járműveknek „csekély horzsoláson kívül egyéb bája nem történt“.1789 Másnap a Rákóczy utcában egy bűzával megrakott lovas szekérről ütközött a villamos, utóbbinak az oldala megkarcolódott, a másik járműnek a rúdja eltört.1790 Néhány nap múlva a Szamos című lap újabb balesetről adott hírt, a Rákóczy utcában „ismét neki ment egy parasz szekér a villamos vasút kocsijának“.1791 Egy újabb karambolban a Deák téren a „paraszt szekérben jelentékeny kár esett“.1792 Más alkalommal pedig gondatlanságból az egyik villamoskocsi áramszedőrúdja ráesett az utcai villanyvezetékre, emiatt a városi villanytelepen a „dinamó dobja“ megsérült, az okozott kárért 1500 koronát kellett a vasúttársaságnak a városi pénztárba befizetnie.1793 Idő kellett ahhoz, hogy a közlekedés résztevői megszokják a villamosvasutat, s annak elsőbbségét Szatmárnémetiben.

7.3.3.4. A villamosvasút története 1900 és 1904 között

„a villamos menetek száma csaknem a felére lett apasztva“.1794

Szatmárnémetiben sajnos csak kevesen szálltak villamosra. Közel másfél hónapos tapasztalat után a vasúttársaságnak be kellett láttnia, hogy a gyér forgalom mellett lehetetlen fenntartani a nagyon imponáló 10 percenkénti villamosközlekedést. A napi áramfogyasztást a menetjegybevételek nem fedezték. Ezért 1900. december 20-ától jelentősen csökkentették a járatszámot.1795 A „villamos vonalunk forgalma csak vásárkor s ünnep- és vasárnap marad meg oly sűrűnek, mint a milyen most. Egyéb napokon pedig a vonatokhoz csatlakozó menetekre fog szorítkozni.“ – írta a korabeli újság.1796

1788 A közúti villamos karambolja. = Szamos, 1900. dec. 2. 97. sz. 4. p.; Villamos karambol. = Szatmár és Vidéke, 1900. dec. 4. 49. sz. 3. p.
1790 Villamos vasút. = Szatmár és Vidéke, 1900. dec. 18. 51. sz. 3. p.
1791 Ismét villamos karambol. = Szamos, 1900. dec. 20. 102. sz. 4. p.
1793 Városi közgyűlés. = Szatmár és Vidéke, 1900. dec. 11. 50. sz. 1. p.
1796 Villamos vonalunk forgalmának korlátozásai. = Szatmár és Vidéke, 1900. dec. 18. 51. sz. 3. p.
számában „A múlt év története” című írásában megemlíti, hogy a villamos forgalma sajnos csekély.1797 „A nagy hőesés következtében a villamos vasút közlekedését bizonytalan időre beszüntette.” – tudósított a Szatmár és Vidéke 1901. január 8-án. A sínekről a hó eltakarításában a vasútáraság a várostól segítséget kért, de nem kapott.1798 A szokatlanul kemény tél, a nagy mennyiségű hó és a rendkívüli hideg miatt a villamosközlekedés csak február 6-án indult újra. A sajó így írt: „Január 1-én állott be a valódi tél, nemcsak nagy hideggel, hanem folyton tartó havazással. Azóta a villamos vasút közlekedése állandóan szünetel. A tegnapi nappal azonban megindult, s végan csillingel az utcákon.”1799 „Alig hiszük, hogy a vágányok kitakarítási költsége kifizesse magát. Hiszen valósággal bányászmódra kellett kicsakányozni a hó és jég alót.”1800 A februári városi képviselő-testületi ülésen is megemlékeztek a villamos újraindításáról.1801 1901 februárjától az Attila utcai kiterőben nem kerülték meg a villamos kocsik.1802 Ez év pünkösdtől az „uszodai idény alatt” félóránként közlekedett villamos a vasútállomás és a Szamos-híd között. A kocsi a Deák Ferenc téri kiterőben kerülték – minden fél és egész órakor – egymást, a menetidő 16 perc volt. A MÁV pályaudvarától minden óra 20 és 50 perckor, a Szamos-hidtól pedig minden óra 24 és 54 perckor indult egy-egy villamos.1803

A vasútáraság a továbbiakban is megpróbált sok mindent megtenni a forgalom növelése érdekében. 1901 szeptemberében „egyesített fürdő- és villamosjegyek”-et hoztak forgalomba. Az 1 koronáért váltható jegyek a Kossuth kerti gözfürdő egyszeri használatára, illetve a fürdő villamossal való megközelítésére – oda és vissza útban – jogosított. Az e jegyeket váltók ingyen villamosozáshoz jutottak, hisz a gözfürdőbe egy belépőjegy ekkor 1 koronába került. A Kossuth kerti gözfürdő távol esett a villamos forgalmának emelkedése, illetve kihasználtságának növekedése szinte a végállomásig.1804 Rövidesen a lapok arról tudósítottak, hogy a vasútüzem 1901. október 1-jétől „a hidon túli iskolások kedvéért az uszodai idény után is, kísérletkép járatni fogja a villamos kocsikat a Kossuth Lajos utcán, sőt egészen a »Gőzfürész« állomásig ... reggel 6-tól estve 6-ig minden félórában”.1805 Korábban – pünkösdtől – a járatok nagy része

1901 őszén, a szatmár-hegyi szüret idején a HÉV különvonatai részben a Kossuth kertől, részben a Szamos-hídől indultak. 1901 decemberétől a Kossuth kertől induló HÉV-szerelvények villamos viteldíjjal városi, helyi forgalomban is használhatták a szatmárnémetiek. A vasútállomások és a közlekedő vonatjainak a gőzfűrész és Kossuth-kert közötti vonalrészén ép úgy lesznek használhatók, mint a többi villamos menetek vagyis ha fel vagy leszálló utasok lesznek, minden feltétele megállóhelyen megfognak állni és rajtuk a villamos szakaszjegyek érvényesek. Hogy azonban felesleges és időt rabló megállásokat időben töröljük, kérjük hogy az ily feltétele megállóhelyen felszálló utasok egyike nappal valakinek felszállni vagy csak a kéznek felső csuklóban való körforgatása este és homályos idő a pedig midőn az előbb említett jeleket az utasokat villamosokra szállíttatták át a gőzfűrésztnél, mert a vonatok nem mentek be a városba.

1902. január 5-től megszüntették a szakaszhatárt a törvényszéki palotánál, s a Szamos egész jobb parti város része egy szakaszt (Kossuth kert–Szamos-híd) képezett a továbbiakban. Egyúttal a menetdíjak „igen mérsékelt emelésé”-re is sor került a kereskedelmi miniszter jóváhagyásával. A szakaszjegy ára 12 fillér maradt, az egy szakaszra szóló menettértéjegy
ára 20-ról 22 fillére, a füzetjegyé 90 fillérről 1 koronára emelkedett. Az előző évhez képest „a villamos menetek száma csaknem a felére lett apaszta”.\textsuperscript{1813} Április 15-től lépett életbe a nyári menetrend, amelyet rövidesen módosítottak. Május 1-jétől vasárnapokon és ünnepnapokon a „Kossuth-kertbe üdülés véget kirándulók kedvéért” a délutáni és a kora esti órákban öt újabb járatot indítottak.\textsuperscript{1814} Rövidesen újabb járatbővítésre került sor. „Értesítjük a t. közönséget, hogy az eddig közlekedő villamos meneteken kívül a fürdő közönség kényelmére a fürdőidény egész tartamára még a következő meneteket vezetünk be: ...” – adta hírül a Szatmár és Vidéke 1902. június 10-én.\textsuperscript{1815} Ugyancsak az utazóközönség kényelmét szolgálta, hogy egyes járatok a Kossuth kerti gőz- és kádfürdő vendégei érdekében néhány percig időztek e megállóban.\textsuperscript{1816} A kevés járat miatt kritika is érte a vasúttársaságot: „A járatok csak az érkező és indulandó vasúti vonatokkal vannak összeköttetésben, használva a kisebb kocsikat úgy, hogy ezen kocsik rendszeresen annyira túlzásolva vannak, hogy a városban azokra senki fel nem szállhat.”\textsuperscript{1817}

Az 1902 januári kismértékű áremelés, az újabb járatok bevezetése ellenére, forgalom- és bevételcsökkenéshez vezetett. Az 1902 első hét havi bevétel az előző évihez képest 1581 koronával elmaradt.\textsuperscript{1818} Bár a bevétel csökkenését a vasúttársaság a rossz időjárással magyarázta: „e forgalmat is legfőképen a kedvezőtlen időjárás csökkentette ennyire; erre nézve elég egy-két példát említenem; nev. a Szamos fürdőzés és a Kossuth-kerti zarándoklások csaknem teljes szünetelését. A Szamos fürdőt használók kényelmére bevezetett villamos menetek üresen jártak, mert senkinek sem volt kedve hidegben fürödni; a vasár- és ünnepnapok délutánjaira a Kossuth-kerti kirándulók kedvéért bevezetett rendkívüli villamos menetek szintén üresen futottak, mert senkinek sem volt kedve téli köpenyegben szürcsölni a Valkovics sörét.”\textsuperscript{1819}

1902. november 1-jétől életbe lépett menetrend egy-egy irányban már csak napi 15 villamosjáratról tanúskodik. Közülük is csak 7 járat volt, amely teljes vonalhosszban, vagyis a gőzfűrész állomás és a Kossuth kert között közlekedett. Az összes járat csak a belvárost kötötte össze a pályaudvarral (Eötvös utca–Kossuth kert), egy kivételével, amely az Attila utcai kiterügg ment.\textsuperscript{1820} Ez utóbbi újítást rövidesen megszüntették – valószínű az utazóközönség

\textsuperscript{1813} BAKÓ Ignácz: Felvilágosítás. = Szatmár és Vidéke, 1902. szept. 2. 35. sz. 1-2. p.
\textsuperscript{1815} Értesítés. = Szatmár és Vidéke, 1902. jún. 10. 23. sz. mell. 1-2. p.
\textsuperscript{1816} A Kossuth-kertben. = Szatmár és Vidéke, 1902. jún. 10. 23. sz. mell. 2. p.
\textsuperscript{1817} Villamos vasúti mizériák városunkban. = Szamos, 1902. aug. 10. 64. sz. mell. 1. p.
\textsuperscript{1819} BAKÓ Ignácz: Felvilágosítás. = Szatmár és Vidéke, 1902. szept. 2. 35. sz. 2. p.
\textsuperscript{1820} Értesítés. = Szamos, 1902. okt. 19. 84. sz. 4. p.
kívánságára –, hogy a Királyháza felé menő vonathoz is legyen a villamosnak csatlakozása. 1821 Az első járat 5.30-kor indult a gőzfürész állomástól, az utolsó pedig 19.10-kor a Kossuth kertből. Napközben hosszú, esetenként kétórás villamosmentes időszakok is voltak, ez szokatlan a városi vasutaknál. 1822

Az 1903. április 10-én életbe lépett menetrend szerint már csak 13 villamosjárat volt egy-egy irányban naponta Szatmárnémetiben, ezek közül kettő nem teljes útvonalon, hanem csak a Korona szálló (Deák tér és az Eőtvös utca sarka) és a Kossuth kert között közlekedett (26. melléklet). E járatokon kívül igénybe lehetett még venni egy-két Szatmárhegyre, illetve Erdődre menő, vagy onnan jövő HÉV-szerelvényt a gőzfürsz és a Szamos-híd, vagy a Kossuth kert viszonylatban. Reggel 5 óra 10 perc és este 23 óra 7 perc között volt villamosközlekedés, hosszú szünetekkel. 1823 1903. november 1-jétől a Deák Ferenc téren a Batthyány Lajos utca betorkolásánál „a Károlyi-ház és Fehér-ház” sarkáról a „Lengyel Károly-féle ház” elé – a tér nyugati oldala – helyezték át a megállóhelyet, s megszüntették az Eőtvös utcában a római katolikus elemi iskola előtti megállóhelyet. 1824

1904-től a SZEHÉV oly módon támogatta az állami gyermekvédelmet, hogy díjmentes utazást biztosított a menhelyekre és a menhelyek telepeire való utazás esetén a gyermeknek és kísérőiknek. 1825 Az 1904. november 1-jén bevezetett menetrend szerény járatbővítésről tanúskodik. Mindkét irányba 16-16 járat közlekedett. Közülük azonban csak 9 ment egészen a Szatmár gőzfürész állomásig, többi a Kossuth kert és többnyire a Kossuth Lajos utca között szolgálta az utazni vágyókat. Ekkor a villamosok mellett már két hónapja egy gőzmotorkocsi is közlekedett. (Ez utóbbi vasúti jármű megnevezése kezdetben eltérő volt: automobil kocsi, motorkocsi, motoros.) Az első járat 5 óra 15 perckor indult a gőzfürésztől, az utolsó pedig 21 óra 2 perckor a Kossuth kertből. 1826

E ritka villamosközlekedést nagy látogatottságú rendezvények alkalmával sürítették. Ilyen esemény volt például az 1903. szeptember 27-én tartott löverseny is, amelyre a Kossuth kertből és a Szamos-híd-oldalánon szállították az utasokat a Méntelep megállóig (27. melléklet). 1827 A löversenytérre menő, illetve onnan jövő forgalmat a rendőrség úgy szervezte

1821 A villamos kocsik menete. = Szatmár és Vidéke, 1902. nov. 18. 46. sz. mell. 2. p.; A villamos. = Szamos, 1902. nov. 23. 94. sz. 5. p.
1822 Értesítés. = Szamos, 1902. okt. 19. 84. sz. 4. p.
1827 A villamos külön menetei. = Szamos, 1903. szept. 27. 78. sz. 3. p.
meg, hogy az a villamosközlekedést a legkevésbé zavarja, a belvárosban a Batthyány Lajós és a Várdomb utcára, valamint a Bányai útra, a Szamos-hidon túl pedig megosztva részben a Hegyi útra s részben a Zsadányi útra irányította.1828 „Közúti villamosunk is minden újabb érkezéskor a tarka festői csoportú emberek nagy tömegét ontotta a pályatérre” – írta a Szamos az eseményről való tudósításában.1829 Hasonlóan sűrített menetek szolgáltak a következő évi „löverseny s tűzoltóünnep” látogatóit.1830 A Lórántffy Zsuzsanna Egyesületnek a Kossuth kerti kioszka szervezett 1904. évi juniális mulatságára negyedóránként közlekedtek villamosok.1831 Az alacsony járatstámp célja kevés villamosköcsi forgalomba állítását igényelte, ezért előfordult, hogy nagy utasszám esetén (pl. szüret idején) a Szatmárhegyre menő szerelvényekbe villamoskocsikat is besoroltak. A néhány napos szüret miatt nem volt érdemes a járműparkot bővíteni.1832 Az utasok által a kocsikban elhelyezett tárgyakat elárverezték.1833 A városi vonalat – egy balesetről szóló sajtóhíradás szerint – teherforgalomra is használták.1834

A villamosvasút üzleti eredményeiről nehéz pontos adatokat felsorakoztatni, mert a vasúttársaság a között statisztikai adataiban együtt hozta valamennyi vonalából származó bevételét és kiadását, s a részvénytársaság tényleges nyereségét. A SZEHÉV Rt. 1900 és 1905 közötti valamennyi éves üzleti jelentése nyereséget tartalmazott. Például az 1902. évi 27 469 korona 78 fillér tiszta nyereség az elsőbbségi részvényesek számára 3 corona osztalék kifizetését jelentette.1835 A villamosvasút esetében csak 1901 és 1902 első hét hónapjának a bevételére sikerült rábukkanni, ezen adatokat a 30. számú táblázat tartalmazza. A fennmaradt források arról tanúskodnak, hogy a SZEHÉV városi villamosvasúti vonala nem, a többi viszont nyereségesen üzemelt. A városi vonal vesztesége 1901 és 1902 első hét hónapjának a bevételére sikerült rábukkanni, ezen adatokat a 30. számú táblázat tartalmazza. A fennmaradt források arról tanúskodnak, hogy a SZEHÉV városi villamosvasúti vonala nem, a többi viszont nyereségesen üzemelt. A városi vonal veszteségességét a többi vonal nyereségessége felülmúlt.1836 Utóbbi vonalakon teherzállítás (pl. fa) is folyt, ami növelte a bevételkelet. A

1828 Közlekedés a löversenytérre. = Szamos, 1903. szept. 27. 27. sz. 4. p.
1829 A szatmári üggető és lóverseny. = Szamos, 1903. okt. 1. 79. sz. 2. p.
1830 Külön menetek a szatmár–erdődi h. é. vasúton. = Szamos, 1904. szept. 22. 76. sz. 3. p.
1834 Villamos vasúti összeütközés. = Szatmár, 1901. nov. 2. 44. sz. 3. p.
vasúttársaság rendszeresen jelentetett meg hirdetéseket, hogy például fa „megrendelhető a Szatmár–erdődi h. é. üzletvezetőségénél Rákóczy u. 46. sz. a. és ... a kalauzoknál”.

30. táblázat. A SZEHÉV üzleti bevételei koronában

<table>
<thead>
<tr>
<th>Hónap</th>
<th>Személyszállítás</th>
<th>Gözvontatás</th>
<th>Teherszállítás</th>
<th>Összes bevétel</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td></td>
<td>Villamosvasút</td>
<td>Gőzvontatás</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>1901 1902</td>
<td>1901 1902</td>
<td></td>
<td></td>
</tr>
<tr>
<td>január</td>
<td>10* 874</td>
<td>1341 2062</td>
<td>6006 3204</td>
<td>7357 6140</td>
</tr>
<tr>
<td>február</td>
<td>905 789</td>
<td>1459 2043</td>
<td>5220 3277</td>
<td>7584 6109</td>
</tr>
<tr>
<td>március</td>
<td>1309 971</td>
<td>2141 2636</td>
<td>4647 3884</td>
<td>8997 7491</td>
</tr>
<tr>
<td>április</td>
<td>1456 912</td>
<td>3071 2597</td>
<td>4772 3047</td>
<td>9299 6556</td>
</tr>
<tr>
<td>május</td>
<td>1544 1106</td>
<td>3334 3092</td>
<td>5892 6393</td>
<td>10770 10591</td>
</tr>
<tr>
<td>június</td>
<td>1498 1078</td>
<td>3550 3580</td>
<td>4931 5644</td>
<td>9979 10302</td>
</tr>
<tr>
<td>július</td>
<td>1734 1145</td>
<td>3853 4069</td>
<td>2339 5591</td>
<td>7926 10805</td>
</tr>
<tr>
<td>összesen</td>
<td>8456 6875</td>
<td>18749 20079</td>
<td>33807 31040</td>
<td>61012 57994</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* 1901. január 2-től február 6-ig a rendkívüli hideg és a nagy hősés miatt szünetelt a villamosközlekedés.

A városi vonal veszteségességét az alacsony utasforgalom kivül a magasnak tartott áramdíj is okozta. A SZEHÉV Rt. 1901. május 29-én tartott első rendes közgyűlésén elhangzott, hogy a vasúttársaság egyik legfőbb törekvése a magas „villam-áram költségek” csökkentése lesz. Az elektromos áramot drágán adó városi villanytelep is ráfizetéssel működött az 1900. évben, s ismét felmerült az eladásának az ötlete. Az 1901. évi februári városi közgyűlés is foglalkozott a villanytelep átadásának ügyével.

Kezdtek elszállni azon optimista remények, hogy majd a villamosvasút ki fogja rántani a villanytelepet a deficitből. Ugyanis két hónap elteltével világossá vált, hogy a villamosvasút a napi bevételéből az áramfogyasztást nem tudja fedezni. A várossal kötött szerződés szerint a vasútüzemnek igénybe kellett venni a megállapodott áromennyiséget. A vasúttársaság által igényelt ármmennyiség csökkentése viszont a villanytelep amúgy is gazdaságtalan működésére lett volna rossz hatással. Gyakoribb vált a városi villanytelep üzemzavara. „Mióta a villamos megindult, azóta az utcai világítás a lehető legrosszabb; hol egyik városrész, hol a másik van sötétségben, s nem volt azóta olyan nap, a mikor a közvilágítás

\[\text{1837} \quad \text{Fa eladás.} = \text{Szatmár és Vidéke, 1901. júl. 23. 30. sz. 3. p.}
\]
\[\text{1838} \quad \text{BAKÓ Ignácz: Felvilágosítás.} = \text{Szatmár és Vidéke, 1902. szept. 2. 35. sz. 2. p.}
\]
\[\text{1839} \quad \text{A múlt év története.} = \text{Szatmár és Vidéke, 1901. jan. 1. 1. sz. 1. p.; Üzleti jelentés, 1900. 4. p.}
\]
\[\text{1840} \quad \text{Városi közgyűlés.} = \text{Szatmár és Vidéke, 1901. febr. 12. 7. sz. 1. p.}
\]
teljes lett volna.” — írta a Szatmár és Vidéke.1841 Ugyanakkor a vasúttársaságnak kedvezőbb volt a városi villanytelep től vásárolni az elektromos áramot, mintha a gyér forgalomra saját áramfejlesztő telepet hozott volna létre. A korabeli sajtó a legjobb megoldásnak azt tartotta volna, ha a vasúttársaság, amely kellő szakértelmet és üzleti szellemmel bírt, átvette volna a városi villanytelepet. Szerintük a telep deficitjét a városi kezelés hozzá nem értése okozta.1842

1902-ben volt, hogy üzemzavar miatt 6 napig nem közlekedtek a villamosok Szatmárnémetiben.1843 Még ebben az évben a SZEHÉV Rt. a kérdést fordít a városi tanácszóhoz, hogy a villamosvasút számára kiszolgáltatandó elektromos áram díját leszállítsák.1844 A ügyet a képviselő-testület „villamvilágítási bizottsága” vizsgálta, tárgyalta. A bizottságnak nem volt ellenére, hogy „a közérdek szempontjából” a villamosvasút azon az áron kapja az elektromos áramot, amely az a városnak ténylegesen kerül.1845 Végül 1903-ra évi 2000 korona díjmérskéssel irányozták elő a villamosvasút áramfogyasztását.1846 A SZEHÉV Rt. 1903-ban Budapesten tartott harmadik rendes közgyűlésén is az egyik fő célkitűzés „a nagyon drága villamos üzem” kiadásainak csökkentése volt.1847 A Szamos című lap Szatmárnémeti képviselő-testületének az 1903. május 11-ei közgyűléséről többek között azt tudósította, „hogy a vállamos áram szolgáltatás iránt kötött szerződést felbontja, ha a részvénytársaság eddigi tartozását kifizeti és ha a tervezett gőzmotor kocsikat tényleg üzembe fogja venni.”1848 Sikerült a vasúttársaság számára terhes szerződéstől szabadulni. A „villamvilágítási bizottság” 1903. október 5-ei ülésén fontosnak tartotta, hogy a SZEHÉV Rt. igazgatóságával minél előbb tisztázzának a „motorkocsi közlekedés” várható bevezetését, hogy a következő évi áramtermelés tervezett mennyiségét meg tudják állapíttani.1849 A vasúttársaság csak az első gőzmotorkocsi üzembe helyezése után, 1904 szeptember elején, adta hírül a sajtóban, hogy „a jövő év elejére a villamos ütemet teljesen leakarja szerelni s helyét motoros kocsikkal pótolni.”1850

A villamosvasút, mint nagyfogyasztó megszűnésével, valamint a villanytelep szükségessé vált felújításával ismét napirendre került utóbbi további sorsának kérdése. Egy
évtized alatt ugyanis a városi villanytelep úgy elhasználódott, hogy 1904 szeptemberében a helyi sajtó híradásai szerint a 3 gép közül már csak 1 működött „és az is folytonosan”. A telep az elektromos áramot „túlságos erőfeszítéssel nagy költségek árán szolgáltat”-ta. A Szatmár című lap megfogalmazta kemény kritikáját: „A vállalatra bátran elmondhatjuk, hogy nem alkalmas házi kezelésre, vagy jobban mondva nem vagyunk elég szakértők.” A helyi sajtó részletesen boncolgatta a városi villanytelep helyzetét, a kiútkereséseket, köztük a „Magyar Siemens–Schuckert-Művek villamosági rt.” ajánlatát. Végül a képviselő-testület a városi kezelésben tartás mellett döntött. A villanyteleppel kapcsolatos tényezők jelentős szerepet játszottak a helyi villamosközlekedés megszüntetésében.

A helyi sajtó tudósítása szerint 1900 decemberében a vasúttársaságnál felmerült az a terv, hogy a villamos vonalát a Szatmárnémetitől körülbelül 15 km-re fekvő Csenger községig kiépítsék. A HÉV új vonalát egyből villamosüzemüre kiválták építeni. Több terv vetődött fel a veszteségesen működő villamosvasút rentabilitását tételére. A kiútkeresés egyik változata abból indult ki, hogy „annak a vonalnak, mely most lerakva van városunkban, kisebb a környéke, hogy sem elegendő utast szolgáltasson”. Ezért a vállalat jövedelmezőségét szolgálná, ha a németi városrészbe is kiépítené a villamosvasút pályáját – volt a Szamos című lap véleménye 1901 májusában. A javasolt útirány a Deák Ferenc tér–Kazinczy Ferenc utca–református templom–Honvéd utcai vámsorompó volt. E beruházás előnyös volna a vasútüzem forgalmára s Németi fejlődésére is. „A város főbb részeinek lakossága, valamint Németiben a városba jövő nagyszámú vidéki élvezhetné a villanyosvasút előnyeit.” A villamosvasút veszteségesesse miatt a vonalbővítési elképzeléseket hamar elvetették.

A vizsgált időszakban is leginkább a fogatolt járművek zavarták meg a villamosközlekedést. 1901. február 8-án a vilamos egy parasztszekérrrel ütközött a Rákóczy utcában, mert a lovak a villamostól megbokrosodtak, a hajtó ember megsérült. „A villamos vasútjól az elmúlt héten ismét két fogat ragadt el” a Hám János és az Eötvös utcákban, számtolt be néhány nap múlva az esetekről a helyi sajtó. A Rákóczy utca egyik házában a villany bekötésekor a vezeték a villamos felsővezetéken keresztül az utca közezetére lógatták. A huzal levezette a felsővezető elektromos áramát, s az arra tartó lovas szekér két

1854 Csenger villamost kap. = Szatmár és Vidéke, 1900. dec. 25. 52. sz. 3. p.
1855 A villamos-vasút az elmúlt héten ismét két fogat ragadt el” a Hám János és az Eötvös utcákban, számtolt be néhány nap múlva az esetekről a helyi sajtó. A Rákóczy utca egyik házában a villany bekötésekor a vezeték a villamos felsővezetéken keresztül az utca közezetére lógatták. A huzal levezette a felsővezető elektromos áramát, s az arra tartó lovas szekér két
szegény páráját agyon csapta. A villanytelep munkásainak emberi gondatlansága s nem a villamosvasút okozta a szerencsétlenséget. A villanytelep munkásainak emberi gondatlansága s nem a villamosvasút okozta a szerencsétlenséget. Lázár szinte „sportot űzött abból, hogy mindig szorosan a villanyos előtt hajtott át a pályán”. Ezúttal megjátra, mert a „teljes sebességgel” közlekedő villamos a szekeret „izzé-porrá zúzta, gazdáját pedig súlyosan megsesbesítette”. 1858 1901 augusztusában Lázár Jakab egyfogatú fuvaros az Attila utcában összeütközött a 84-es pályaszámú villamos kocsival. 1859 Lázár szinte „sportot űzött abból, hogy mindig szorosan a villanyos előtt hajtott át a pályán”. 1860 1901 novemvérében az „új vigadó” előtti kitérőben állt egy tehervagon, amelybe beleszaladt az egyik villamoskocsi, utóbbi lámpái összetörték, személyi sérülés szerencsére nem történt. 1861 1902. júliusában adott hírt a sajtó újabb balesetről, mégpedig a villamos „Linder Dávidné gyümölcsárusasszonyi” ütött el, a villamosvezető erős csengetése ellenére a síne lépett, s emiatt a városi kórházban kötött ki. 1862 1902 december elején a 83-as pályaszámú villamoskocsi a Deák téren egy vidéki parasztszekeret és egy mellette álló 17 éves leányt ütött el, utóbbi a karján sérült. A fogattulajdonos szerint a villamos nem csendetett. 1863 1903 májusában a Rákóczi utcában egy napszamos nőt gázolt el a villamos, aki a bal szemöldöke fölött sérült meg, szerencsére könnyebben. 1864 Ahogy csökkent a villamosmenetek száma, úgy lett kevesebb a balesetekről való híradás az újságokban.

7.3.3.5. A villamosközlekedés megszűntetése (1905. április 14.)

„a tegnapi naptól a villamos vasút megszűnt létezni s helyét a motoros kocsik foglalják el” 1866

A kevés utas, a csökkentett járatszám, a drága áramdíj elgondolkodtatta a vasúttársaság vezetőit. A problémákra olyan megoldást kívántak találni, amely mind a város, mind a maguk számára elfogadható. A város részéről a helyi forgalom fenntartása, a vasúttársaság részéről az üzemköltségek csökkentése volt a cél. A részvényesek 1903. május 25-én tartott harmadik rendes közgyűlé sére a SZEHÉV Rt. igazgatóságának az 1902. évről írt beszámolójában már megfogalmazták, hogy a magas üzemköltségű villamosvasút helyébe „automobilkocsi-üzem” létesítését tervezik, s ez ügyben „illetékes helyen” már megtették az

1859 Villamos elgázolás. = Szatmár és Vidéke, 1901. aug. 20. 34. sz. mell. 1. p.
1861 Elgázolta a villamos. = Szamos, 1901. aug. 22. 67. sz. 4. p.
1862 Villamos vasúti összeütközés. = Szatmár, 1901. nov. 2. 44. sz. 3. p.
1863 Elütötte a villamos. = Szamos, 1901. aug. 24. 34. sz. 3. p.
első lépéseket. A villamosvontatás felhagyásával az üzemköltségek nagymértő csökkenésében s a nyereséggesség hasonló arányú növekedésében bízta.\textsuperscript{1867} A SZEHÉV Rt. 1904. május 30-án tartott negyedik rendes közgyűlésén elhangzott „a motorüzemnek már a legközelebbi időben” való bevezetése.\textsuperscript{1868} A Szatmár és Vidéke 1904. augusztus 2-i száma kürtölte szét, hogy „a szatmár–erdődi h. é. vasút részére tegnap egy automobil kocsi érkezett, mely a hivatalos átvétel után egyelőre a városban fogja a forgalmat lebonyolítani.”\textsuperscript{1869} A további sajtótudósításokból kiderült, hogy valójában a Ganz és Társa cég gyártotta vasúti „gőz-motor kocsi”-ról volt szó. A jármű működtetésének megtanítására, a személyzet oktatására a Ganz gyárban érkezett gépész.\textsuperscript{1870} A gőzmotor kocsi forgalomba állítására augusztus 31-én került sor (55. melléklet).\textsuperscript{1871} A jármű ára a sajtóhíradások szerint 22 700, illetve 23 000 korona volt. A vasútüzem további terve – a gőzmotor kocsi beavatása esetén – újabbak vásárlása, s a villamosok e járművekkel való kiváltása volt.\textsuperscript{1872}

1868 Üzleti jelentés, 1903. 4. p.
1869 Automobil közlekedés. = Szatmár és Vidéke, 1904. aug. 2. 31. sz. 3. p.; Valójában vasúti gőzmotor kocsiról van szó.
1874 A bikszádi vasút. = Szatmár, 1904. okt. 29. 44. sz. 2. p.
1875 Üzleti jelentés 1904. i. m. 12. p.
április 15-én életbe léptetett menetrenddel kapcsolták össze. 1876 A Szamos című lap 1905. április 16-i számában a következő sorok jelentek meg: „... a tegnapi naptól a villamos vasút megszűnt létezni s helyét a motoros kocsik foglalják el, melyeknek fenntartása jóval kevesebb költséget ró a vasúttársaságra. – Így a városban a villamos vasúti kocsikat a tegnapi naptól a motorosok foglalják. A vezetékek dróthálózatát, nem különben az erre szolgáló póznákat is rövid idő alatt leszerelteti a vasút igazgatósága. A motoros kocsik behozatalával az egész vonalon új menetrend lépett életbe, ... a város belterületén is sürjebb lesz a közlekedés."

Azonban az élet úgy hozta, hogy még sem az említett napon járt utoljára villamos Szatmárnémeti utcán. Ugyanis az egyik gőzmotorocsi április 18-án reggel fél 9-kor a Deák Ferenc térőn kisiklott s elzárta a pályát a Kossuth kert felől érkező másik járat előtt is. „Végre is a tapasztalatokban megőrzült és immár penzióba küldött villamos kocsik egyike robogott elő, mely a gyermekbetegség stádiumában sínylődő motorost lassanként felsegítette a sínpárra." 1878 A gőzmotorocskik nem váltottak ki osztatlan örömöt a város lakosságában. A sajtóhírek szerint gyakran álltak le e járművek motorhiba, vagy fűtőanyaghiány miatt. Az életbeléptetett újítás csak arra való, hogy ezentúl ne villamos, hanem motoros mizériákról beszélhessünk.“ 1879

Nagyedévvel a villamosközlekedés megszűntetése után is hasonló tartalmú lapvélemény jelent meg: „A motoros bajait kezdetben még respektálták valamennyire, mert a kezdeti kísérletezés, ha nem is elfogadható, de legalább menthető akadályozó körülményül szerepelhetett. De hát meddig akar még az igazgatóság kísérletezni?“ – volt a nagy kérdés. 1880 A villamosocskik további sorsáról nem sikerült adatot találni, a Vasúti és Közlekedési Közlöny a magyar közforgalmú villamosvasutak 1906. évi statisztikájában még szerepelte valamennyi szatmárnémeti villamosocskit. 1881 A villamosüzemről a füstokádó gőzvontatásra való áttérés visszaléptést jelentett a modernizálódó város tömegközlekedésében. A környezetszennyező gőzvasutak nem voltak kedveltek a városi közlekedésben.

---

1878 Kisklott motoros. = Szamos, 1905. ápr. 20. 32. sz. 4. p.
1879 Újó.
7.3.3.6. A vasútüzem és a város

„Villamos vasutunk egy érdekes jelenségét képezi városunknak.”\(^\text{1882}\)

A villamosvasút létesítésének terve megosztotta a közvéleményt a korabeli Szatmárnémetiben. Voltak, akik a megvalósítás ellen, s olyanok is, akik mellette szoltak, „fölötte kivánatos, hogy városunkban is villamos vasút létesítsék” — írta a Szamos 1898 novemberében.\(^\text{1883}\) A helyi közlekedési viszonyokat, szokásokat jól ismerő városi tanács ugyanakkor óvatosabban fogalmazott 1897. évi március 19-i ülésén: „Városunk közönsége tudatában annak, hogy az engedélyesek által tervezett belterületi vasút vonal, a város belterületi forgalmát előre alig látható mérvben fokozni … van hivatva”.\(^\text{1884}\) A megnyitott villamosvasutat a sajtó hamar védelmébe vette s a következőt írta: „A közúti villamos lététséget nem a városi személyforgalom lebonyolítása szükségéhez képest kell elbírálni.”\(^\text{1885}\) Miután a gyér forgalom miatt már 1900 decemberében a járatszámot jelentősen csökkentették a villamosvasút létalapját megkérőjelező lapvélemények láttak napvilágot: „Sokan megmondták előre, hogy az nálunk nem boldogulhat s egyáltalán nem fogja kifizetni magát, mert egyrészt a távolság mit a város területén megfút nem olyan nagy, hogy az emberek szükségét éreznék használatba venni, másrészt a személyforgalom sokkal kisebb, hogysem még a távolság meglété esetén is valami nagy haszonra lehetne kilátás.”\(^\text{1886}\)

Szatmárnémetiben — ahogy korábban már említettem — a villamosvasút létesítését megelőzően csak a bérkocsik játszottak szerepet a közhasználatú személyszállításban, az első tömegközlekedési jármű, az omnibusz még nem jelent meg a város utcáin. E tényező, a rentábilis omnibusz-közlekedés hiánya is, kérdéssé tette a közúti vasút indokoltságát a Szamos-parti városban. Ugyanakkor a korabeli városi elit az egyik legmodernebb tömegközlekedési eszköz, a villamos megteremtését szorgalmazta Szatmárnémetiben, egyrészt a helyi közlekedés gyorsítása, másrészt a városi tulajdonú villamtelep bevételének növelése céljából. A szóban forgó településen azonban még nem voltak érteket a feltételek a közúti vasút rentábilis működéséhez. Magyarországon a dualizmus korában 30 000, de többnyire inkább 40 000 lakos feletti városokban létesítettek villamosvasutat (12. táblázat). Szatmárnémeti e határvonal alatt volt. A településen magas volt a mezőgazdaságból élők

---

\(^{1882}\)A villamos-vasút szárnyának Németibe kiépítése és az István-tér rendezése. = Szatmár, 1901. máj. 4. 18. sz. 2. p.

\(^{1883}\) Villamos vasút. = Szamos, 1898. nov. 27. 95. sz. mell. 1. p.

\(^{1884}\) MOL, KM VGY it. 806. cs. 28 625/1897. sz.

\(^{1885}\) A villamos közúti vasút megnyitása. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 1. p.

\(^{1886}\) Villamosvasút és villamtelep = Szatmár és Vidéke, 1901. jan. 8. 2. sz. 1. p.
aránya, 1900-ban a lakosság közel negyede. A pályaudvonon 1903-ban 227 939, 1906-ban is csak 322 169 fő szállt vonatra. A közúti vasút egyik fő célja a belváros és a pályaudvarok közötti személyszállítás lebonyolítása volt, ugyanakkor feltételezhető, hogy az agrárlakosság kevésbé utazott villamoson. A közúti vasút utasforgalma szempontjából kedvezőtlen mutatók mellé még a magas elektromos áramdíj párosult. E tényezők játszottak szerepet a kihasználatlanságban és a gazdaságtalanságban az amúgy jó vonalvezetésű villamosvasútnál, amely a két vasútállomást frekventált útvonalon, a belvároson, az üzleti negyeden át kötötte össze, ugyanakkor érintette a Kossuth kertet (kioszk, gőzfürdő) és a Szamos-parti fürdőt is, ahol a helyi polgárok szívesen töltötték el szabadidejüket. A villamos megszűnésével a gőzmotorkocsik sem jártak lényegesen sűrűbben, ez is bizonyítja a helyi tömegközlekedési igények alacsony voltát. Tehát nem a XX. század első éveinének gazdasági válsága és stagnálása játszott szerepet abban, hogy a településen nem volt fizetőképes kereslet a villamosvasút szolgáltatása iránt, hanem az alacsonyabb urbanizációs szint.

A villamosvasút Szatmárnémeti urbanizációjának, modernizációjának a részét képezte a városon belüli személyszállítás lebonyolításával. A tehetősebb helyi lakosok, és az érkező idegenek számára megkönnyítette a városi tér használatát. A nehézségek ellenére a település mindennapjainak részesévé vált. A városi közlekedés meghatározó résztvevői, a fogatolt járművek, viszont nehezen szokták meg e kötőtűpályás járműveket és elsőbbségeket. A helyi újságoknak a balesetekről, a villamosok és más járművek összeütközéséről szóló híradásaiból erre lehet következtetni. Szatmárnémeti azonban jellemezővé vált, hogy a vállalkozások reklámjaikban a villamosvasúti megközelíthetőségüket feltüntették, például a Kossuth kerti gőz- és kádfürdős és így és így később ez elmaradt. A Kossuth kertben a villamos vasút töltésén előfordult, hogy sokféle gaz burjánzott, amely rontotta a városképet – ezért érte jogos kritika a vasútállomáson. Ugyanakkor a saját védelmébe is vette a közúti vasutat: „úgy szólván a

1889 Villamos vasúti mizériák városunkban. = Szamos, 1902. aug. 10. 64. sz. mell. 1. p.
1890 Ugyanakkor a saját védelmébe is vette a közúti vasutat: „úgy szólván a
házunk kapuinál szállunk föl, – néhány fillérért akár csupra kedvételésből órákig lehet – a villanyoson utazni.”


7.3.4. A kiemelt városok villamosvasútjainak összehasonlítása

“A modernizálódó magyarországi városok fejlődését a villamosvasúti közlekedés megjelenése karakterisztikusan mutatja.”

Mindhárom kiemelten vizsgált városban (Szombathely, Sopron, Szatmárnémeti) az első vidéki villamosvasút-létesítési hullám időszakában (1895–1900) indult meg a villamosközlekedés. A górcső alá vett településeken részvénytársasági formában valósították meg a villamosvasutat. A VEMR vállalkozásaként és üzletágaként létesítették a szombathelyi és a soproni villamosvasutat. Utóbbi esetében az engedélyokirat előirása miatt, külön részvénytársaságot (SVVVR) kellett alapítani, amely szerződéses viszonyban állt a VEMR-rel. Szatmárnémeti villamosvasútja pedig a SZEHÉVR vállalkozása és üzletága volt. A szóban forgó nyugat-dunántúli városokban hazai és külföldi tökéből, a kontrollvárosban pedig csak előbbiből valósították meg a villamosvasutat. A vizsgált városok egyikében sem volt jellemző a közlekedési vállalatok városi tulajdona. (Magyarországon erre ekkor még nem volt példa, de a Ausztriában és Nyugat-Európában igen.) A személyszállítás jogát

\[\text{1891} \text{ A mi vasutunk. } = \text{ Szatmár, 1904. nov. 5. 45. sz. 1. p.} \]
\[\text{1892} \text{ KOVÁCSYNÉ, 1994. 218. p.} \]
\[\text{1893} \text{ Az összehasonlítást megnehezítette, hogy Szatmárnémeti villamosvasútjának személyforgalma és üzleti eredményei nem ismertek, ugyanis a SZEHÉVR együtt hozta valamennyi vonalából és üzletágából származó bevételi és forgalmi adatokat.} \]
\[\text{1894} \text{ FRISNYÁK, 2001/b. 48. p.} \]
vállalkozóknak, magántársaságoknak engedték át. E jelentős anyagi teherrel járó beruházásokra önerőből ekkor egyik település sem vállalkozott. Megállapítható, hogy mindhárom településen a városvezetés élt a kínálkozó lehetőségekkel – adottságaikhoz mérten – támogatta a tömegközlekedési beruházásokat (úthasználati díj elengedése, adómentesség stb.). Szatmárnémetiben még jelentős anyagi hozzájárulás is történt! Szombathelyen és Sopronban a város villamosítása összekapcsolódott a villamosvasút létesítésével. Szatmárnémetiben már működött városi elektromos mű a villamosvasút létesítése előtt, s e tényező fontos szerepet játszott abban, hogy a helyi közúti vasút villamos-vontatású lett.

A vasútüzemek nagyságából és vonalhálózatuk hosszából adódóan a legkisebb befektetési tőkével a szombathelyi cég rendelkezett 1900-ban 419 488 korona 31 fillérrrel (2. melléklet). Sopronban ekkor 790 000 (4. melléklet), 1896 Szatmárnémetiben 630 000 korona volt ezen összeg. Utóbbi városban a villamosvasút tervezett beruházási költsége alapján valószínűsítve, 1897 ugyanis a SZEHÉVR ez esetben sem hozta külön a villamosvasút adatát. A valószínűsítés alapjául szolgál, hogy Sopronban az engedélyokiratban meghatározott tervezett beruházási költség megegyezett a befektetési tőkével. A szóban forgó települések lakosságszámának sorrendje szerint alakult a villamosvonalak pályahossza: Sopron 5064 m, Szatmárnémeti 5047 m, Szombathely 3026 m (31. táblázat). A nyugat-dunántúli városokban 1904-re alakult ki az a vonalhálózat, amely a vizsgált időszakban mindvégig jelmű lett. Sopronban és Szombathelyen a vasútüzemek első nagy fejlesztési szakasza 1904-ben lezárult.

31. táblázat. A kiemelt városok lakossága és villamosvonalának hossza 1898

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Villamosvasút megnyitási éve</th>
<th>Pályahossz (m) 1900-ban</th>
<th>Pályahossz (m) 1904-ben</th>
<th>A város lakossága (fő) 1900-ban</th>
<th>A város lakossága (fő) 1910-ben</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>1900</td>
<td>5064</td>
<td>4575</td>
<td>33 478</td>
<td>33 932</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti</td>
<td>1900</td>
<td>5047</td>
<td>5047</td>
<td>26 881</td>
<td>34 892</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>1897</td>
<td>2058</td>
<td>3026</td>
<td>24 751</td>
<td>30 947</td>
</tr>
</tbody>
</table>

A szóban forgó nyugat-dunántúli városokban többnyire az omnibusz-közlekedés által lefedett területeket érintve építették ki a villamosvasutat. Sopronban és Szatmárnémetiben a villamospálya a két vasútállomás között frekventált útvonalon, a belvároson keresztül épült meg. Előbbi helyszínből még a Győri előváros és a közvágóhíd irányába volt 4 évig villamosközlekedés, ezen az útvonalon korábban nem jártak omnibuszok. Szombathelyen a

1897 MOL, KM VGY ir. 805. cs. 51 456/1899. sz.
pályaudvart a belvárossal és azon túl az operinti városrésszel, valamint a helyi polgárok kedvelt kirándulóhelyével, a Szent István parkkal kötötte össze a villamosvasút. A villamosközlekedés mindhárom 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.). E településeken urbanizáltabb volt az építészeti arculata a villamosvasútal rendelkező utcáknak. Többnyire zártorsos polgárházak álltak, épültek végig a villamos útvonal mentén, ezáltal teremtve városias arculatot, jellegét. Mindegyik helységben felvetődött több új vonal építésének a terve. Sajnos ezen elképzelések különböző okok miatt nem valósultak meg. Pedig a közhangulat is a villamosok útvonalának bővítése mellett állt. A vizsgált városok polgárai rendszeresen szorgalmazták a pályák több irányú bővítését.


1901 Városi villamos vasutunk részvénytársaság első közgyűlését. = Soproni Napló, 1901. máj. 29. 43. sz. 4. p.
1902 Értesítés. = Szamos, 1902. okt. 19. 84. sz. 4. p.
1 024 961 fő szállt ekkor villamosra.\textsuperscript{1905}

10. ábra. \textit{A szombathelyi és a soproni villamosvasút utasforgalma}\textsuperscript{1906}

![Graph showing passenger traffic on Szombathely and Sopron tramways from 1900 to 1915](image)

32. táblázat: \textit{Az 1 lakosra jutó villamosvasúton való utazások száma Magyarország vidéki városaiban}\textsuperscript{1907}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>1900</th>
<th>1910</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Fiume</td>
<td>22,21</td>
<td>52,07</td>
</tr>
<tr>
<td>Miskolc</td>
<td>13,87</td>
<td>45,84</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyszeben</td>
<td>—</td>
<td>25,85</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyvárad</td>
<td>—</td>
<td>49,72</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>21,98</td>
<td>33,97</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>13,19*</td>
<td>14,45</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>4,37</td>
<td>5,63</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnéméti</td>
<td>—**</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>—</td>
<td>29,24</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>12,54</td>
<td>14,19</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>36,25</td>
<td>91,69</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* nem volt teljes naptári üzletév  
** nincs adat

Nem szerencsés az egyes városok villamosforgalmi adatait összehasonlítni, mert az függött a helyi közlekedési szokásoktól, a lakosság tehetösségétől, a közforgalmú járművek választékától, a település szerkezetétől, attól, hogy a közúti vaspálya mennyire hálózta be a várost és helyközi forgalma bonyolított-e le. Ennek ellenére, ha megteszük, akkor az látható, hogy a nyugat-dunántúli városokban az 1 lakosra jutó évi villamoson való utazások száma országos összehasonlításban a legkevesebb közé tarozott (32. táblázat). Bár egyértelmű, hogy nemcsak a helyiek szálltak az adott településeken villamosra.

33. táblázat: Az évi átlagos kilométerenkénti bevétel Magyarország vidéki villamosvasútjainál (korona, fillér)\textsuperscript{1908}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>1900</th>
<th>1905</th>
<th>1910</th>
<th>1915</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Debrecen</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>38 827,44*</td>
</tr>
<tr>
<td>Fiume</td>
<td>22 861,77</td>
<td>38 009,29</td>
<td>46 875,36</td>
<td>50 000,00</td>
</tr>
<tr>
<td>Kassa</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>25 003,76</td>
</tr>
<tr>
<td>Miskolc</td>
<td>14 801,51</td>
<td>19 429,04</td>
<td>33 177,02</td>
<td>57 350,53</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyszeben</td>
<td>—</td>
<td>6980,79**</td>
<td>24 658,59</td>
<td>38 482,11</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagyvárad</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>27 951,79*</td>
</tr>
<tr>
<td>Nyíregyháza</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—***</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>63 962,96</td>
</tr>
<tr>
<td>Pozsony</td>
<td>27 107,08</td>
<td>30 044,24</td>
<td>30 990,30</td>
<td>67 060,46</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>11 537,32**</td>
<td>15 209,84</td>
<td>17 736,17</td>
<td>31 606,56</td>
</tr>
<tr>
<td>Szabadka</td>
<td>6977,88</td>
<td>9899,40</td>
<td>12 517,40</td>
<td>22 450,00</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti</td>
<td>—***</td>
<td>—***</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
</tr>
<tr>
<td>Szeged</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>28 635,41</td>
<td>54 690,95*</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>19 060,74</td>
<td>15 859,22</td>
<td>22 364,18</td>
<td>35 624,59</td>
</tr>
<tr>
<td>Temesvár</td>
<td>30 788,84</td>
<td>40 399,51</td>
<td>64 953,48</td>
<td>87 910,27</td>
</tr>
<tr>
<td>Újvidék</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>—</td>
<td>42 728,50</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* a gőzvontatású teherszállítás bevételeit is tartalmazza
** nem volt teljes naptári üzletév
*** nincs adat

A villamosmenetek számához hasonlóan alakultak a vasúttársaságok bevételei is. 1901-ben Szombathelyen 39 075 korona, Sopronban pedig 69 710 korona bevétele volt a villamosvasútnak,\textsuperscript{1909} míg Szatmárnémetiben ugyanezen évben januártól júliusig csak 8456

\textsuperscript{1909} Adatok, 1901. 134-135. p.
korona.\textsuperscript{1910} Ha összehasonlítjuk a magyarországi villamosvasutak 1 km-re eső évi átlagos bevételét, akkor a VEMR 1905 kivetélével a középmezőnyben, a SVVVR pedig inkább az alsó részben helyezkedett el (33. táblázat). Az üzemadatok szerint a soproni villamosvasút volt a nagyobb személyforgalmú, de a szombathelyi a rentálisabb. Az üzleti eredményekre természetesen befolyással volt a villamos energiaköltség is, a legdrágábban a soproni,\textsuperscript{1911} valamivel olcsóbban a szatmárnémeti,\textsuperscript{1912} és a legkedvezőbb áron a szombathelyi villamosvasút kapta az elektromos áramot.\textsuperscript{1913}

Szombathelyen és Sopronban a fővonalon 1900-ban reggel 5 órától 23 óráig 12 perencént indultak a végállomásokról a villamosjáratak.\textsuperscript{1914} Szatmárnémetiben 1900-ban először reggel 6 órától 20 óráig 10 perencént jártak a villamosok.\textsuperscript{1915} Majd a nagymérvű járatcsökkentés után az első kocsi \(30\)-kor indult a gőzfürész vasútállomástól, az utolsó pedig \(19\)-kor a Kossuth kertből. Napközben hosszú, esetenként kétórás villamosmentes időszakok is voltak, ez szokatlan a városi vasutaknál.\textsuperscript{1916} Thirring statisztikája szerint 1908-ban Szombathelyen 5 perencént Sopronban pedig 6 perencént jártak a villamosok. Ez kedvező volt az ottani polgárok számára. Hasonló volt még a követési idő Nagyszebenben, Nagyváradon, Szegeden, ahol a fővonalakon 5 perencént, Pozsonyban és Miskolcon pedig 6 perencént indultak a járatak. A legkedvezőbb volt a járatssűrűség Budapesten és Temesváron, ahol a fővonalakon 4 perces követési idővel jártak a villamosok. A legkedvezőtlenesebb volt a téren a helyzet Debrecenben, ahol 10 perencént és Szabadkán, ahol pedig 15 perencént követett egymást a villamosok a fővonalakon. Valamennyi vidéki városban a mellékvonalakon 10-15 perces követési idő volt a jellemző.\textsuperscript{1917} A menetdíj mindhárom vizsgált városban hasonlóan alakult 1900 és 1905 között. Egy vonaljegyért 20 fillért, egy szakaszjegyért pedig 12 fillért kellett fizetni.\textsuperscript{1918} Szombathelyen és Sopronban 1908-ban emelték a menetjegyárakat, ezért csökkent az utasok száma, de ugyanakkor nőtt a bevétel. Az 1903 és 1907 között veszteséges SVVVR is nyereségessé vált (4. melléklet). Egy érdekkesség:

\textsuperscript{1911} Az ikervár–soproni villamos áramkör. = Soproni Napló, 1907. júl. 21. 58. sz. 4. p.
\textsuperscript{1912} MOL, KM VGY ir. 806. cs. 5136/1899. sz. 10 258/1899. ísz.
\textsuperscript{1913} BODÁNYI, 1910. 142. p.
\textsuperscript{1914} A meghosszabított elektromos közúti vasút megnyitása. = Vaszvármegye, 1900. ápr. 28. sz. 5. p.; A villamos vasút műtánrendőri bejárása. = Soproni Napló, 1900. ápr. 29. 34. sz. 4. p.
\textsuperscript{1915} A városi közúti villamos. = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 4. p.; Menetrend-változás villamos vasutunkon. = Szamos, 1900. nov. 15. 932. sz. 5. p.
\textsuperscript{1916} Értesítés. = Szamos, 1902. okt. 19. 84. sz. 4. p.
\textsuperscript{1917} THIRRING, 1912. 362. p.
A zord téli időjárásnak köszönhetően 1901 januárjában hosszabb-rövidebb ideig mindhárom városban szünetelt a villamosközlekedés, a nyugat-dunántúli településeken körülbelül két napig, a Szamos-parti helységben pedig cirka egy hónapig.

Azok az aggódalmak, amelyek a villamosvasutak építésekor a szóban forgó helységekben főlmerültek, mint minden újtól való tartózkodás tanújelei voltak. A polgárok egy kis része attól tartott, hogy a robogó villamoskocsik elsodorják majd a békésen sétálókat, fennakadást okoznak a forgalmas utcák, terek közlekedésében, a felsővezetékek csúfítani fogják a városképet és a piac forgalma visszaesik. A félelmek azonban hamar alaptalanokká váltak. A nyugat-dunántúli városokban egyesek odáig mentek, hogy a kereskedelmi miniszterhez kérvényt nyújtottak be a villamosvasutak útirányának megváltoztatásáért. Beadványukat azonban elutasították.

A villamosvasút természetesen hatással volt a városi közlekedésre is. Fellendítette, gyorsította, kényelmesebbé tette mindhárom helységben a közlekedést, s ez által jelentősen szolgálta a települések modernné válását. Főleg a szombathelyi és a soproni polgárok életminőségén javított a villamosvasút. Mindhárom városban a rendőrkapitány a közlekedési balesetek elkerülése és a villamosközlekedés zavartalanságának biztosítása érdekében rendeletet adott ki. Szombathelyen 1897-ben, \(^{1919}\) Szatmárnémetiben 1900-ban, \(^{1920}\) Sopronban pedig 1907-ben. \(^{1921}\) Vas vármegeye székhelyén a villamosforgalom megindulása miatt közlekedési táblákat helyeztek el a forgalmasabb utcák sarkain. \(^{1922}\) A villamosközlekedés jelentős hatást gyakorolt a nyugat-dunántúli városok közhasználatú személyszállítására (bérkocsi, omnibusz) is. A villamosvasutakat alapvetően az omnibuszközlekedéssel lefedett területeket érintve építették ki, ez által konkurenciát teremtettek az omnibuszoknak, de a bérkocsiknak is. A villamos volt ekkor a legolcsobb közhasználatú személyszállító közlekedési eszköz mindkét nyugat-dunántúli városban. \(^{1923}\) Szatmárnémetiben a villamosossal párhuzamosan és egyidejűleg nem közlekedtek omnibuszok, csak bérkocsik. Mind Szombathelyen és mind Sopronban számos konkurencia-ellenes megnyilvánulása volt a bérkocsisoknak. Hol zavarták a villamosközlekedést, \(^{1924}\) hol a városhoz fordultak viteldíjemelésért, hogy pótolhassák a villamosok konkurenciájából adódó jövedelem-

\(^{1920}\) 817a, 1900. fksz. Figyelmeztetés. = Szatmár, 1900. nov. 17. 43. sz. 1-2. p.
\(^{1921}\) Vígázat a villamos síneken. = Nemzetőr, 1907. nov. 27. 273. sz. 3. p.
\(^{1922}\) Lépésben haits! = Vasvármegye, 1897. máj. 20. 40. sz. 6. p.;
\(^{1924}\) Inzultus a villamos ellen. = Soproni Napló, 1900. jún. 28. 52. sz. 4. p.; A rendőrség figyelmébe. = Soproni Napló, 1900. júl. 5. 54. sz. 4. p.
kiesésüket. Nem sikerült forrást találni arra, hogy a kontrollvárosban a bérkocsisok a villamos konkurenciája miatt, hasonló módon felléptek volna.

A villamosvasút megváltoztatva a városképet, azt urbánusabba, nagyvárosiasabba tette. Kedvezően hatott a városfejlődésre és az ingatlanákról emelkedésére is. Szombathielyen például elősegítette, felgyorsította a pályaudvar és a település össze-, a Szél Kálmán és a Kálvária utcák kiépülését. A Sopronban a Baross utcának előbb a Déli pályaudvarig, majd a sörgyárig való kiépítését tette szükségessé. Szatmárnémetiben is a villamosvasút építése miatt kapott új burkolatot a Hám János és a Rákóczy utca, valamint a város fő tere, a Deák tér. A tehetősebb polgárok szívesebben vásároltak ingatlant vagy nyitottak üzletet olyan utcában, amelyeknek jelentőségét, rangját a villamosvasút is emelte és ahonnét jobb volt a közlekedés.

A villamosvasút hatással volt a lakosság életmódjára, viselkedésére és műszaki ismereteinek bővülésére is. Rendszeressé és természetessé vált ugyanis a nyugat-dunántúli városokban a villamos villám történő munkába, iskolába, piaatra, templomba járás. A kontrollvárosban az alacsony járatsszámmal, ez kevésbé jelentkezett. Mindhárom városban jellemzővé vált a szabadidős programokra e tömegközlekedési járműveken való utazás. Villamosra szálltak a polgárok, ha a helyi színházba, kaszinóba, moziba kávéházakba, vendéglőkbe igyekeztek, vagy Sopronban az Erzsébet kertbe, Szombathielyen a Szent István parkba, Szatmárnémetiben pedig a Kossuth kertbe mentek sétálni, kirándulni. Szatmárnémetiben a villamosvasút szolgálta még azokat is, akik nyáron a Szamoson kívántak fürdeni. A lakosság mindenütt igyekezett elsajátítani az e járműveken való utazás szabályait és illetményt. Az alacsony járatsszámmal a villamos motorok és bővülhetett az elektromoséggel kapcsolatos műszaki ismereteiket. A vállalkozók üzleteik, szolgáltatásaik reklámozásánál egyik városban sem mulasztották el feltüntetni, hogy vállalkozásuk villamosvasúti megállóhely közelében található (28-31. melléklet). A vizsgált villamosvasutak közül csak a soproni vállalt fel szponzorálást, az egyik helyi sportklub tagjai

1928 Épül a sörgyári út. = Soproni Napló, 1904. júl. 10. 55. sz. 5. p.
és pártolói részére 1911-től kedvezményes menetjegyeket biztosított. A helyi sajtoló mindhárom településen sokat foglakozott az adott város villamosvasútjával, Sopronban különösen, ott havonta hozták az újságok a forgalomban szereplő adatokat és az emberi személyzete. Az újságcikkek azt sugallják, hogy érzelmi kötődés alakult ki e helységekben a városi tér használatát megkönnyítő villamosok iránt. Az újságírók a városok fejlődését gyakran a villamosvasút létével demonstrálták. A korban e településekről kiadott képeslapokon, ha nem is hangsúlyosan, de szinte mindig megtalálható a villamos.

A teljesség igénye megkívánja a szóban forgó villamosvasutak műszaki paramétereinek az összehasonlítását is. E téren is számos egyezés figyelhető meg. Mindhárom városban egyvágányú, kitérős rendszerű, keskeny nyomtávolságú villamosvasút épült, a nyugat-dunántúliak esetében 1000 mm-es, a Szamos-partiban 760 mm-es nyomtávolsággal. Utóbbi helységben teherzállításra is használták a városi vasút pályáját és épő az egységének és a Nagykároly–somkúti HÉV tehervagonjainak fogadására választották az említett nyomtávat. A pályák legnagyobb részét az úttetek szintjébe fektették, hogy a közúti közlekedést ne akadályozzák. Szombathelyen közterületen egyáltalán nem épült kereszttalp főszélességű (Vignol) sín, a másik két városban pedig csak rövid szakaszon, a közúti közlekedéstől elzárt területeken. A felsővezetékek mindenütt 5,5 m magasságban húzódtak, s bennük 550 V üzemfeszültségű elektromos áram keringett. A kassai kivételével valamennyi vidéki villamosvasút 500-550 V feszültségű áramot használt ekkoriban. Egyik városban sem vált jellemzővé a pótkocsis üzemmódszerek. Szatmárnémeti esetében viszont nem is vásároltak ilyen járműveket, a nyugat-dunántúli városokban pedig rövid időn belül motorkocsikká építették át őket. A forgalmi igények egyik helységben sem indokolták a pótkocsik közlekedtetését. Mindhárom vasútüzem járműparkja, a szombathelyi első három Svájcából vásárolt motorkocsi kivételével, hazai (budapesti) gyártású volt. A villamosok mindhárom településen kanalas áramszedővel rendelkeztek, és ezért az elágazó vágányra való átállításra légváltók szolgáltak. A korabeli soproni, szatmárnémeti és szombathelyi villamosvasút személyszállító járműparkjának – a mellékletekben található – 1:50 méretarányos jellegzetzai az értekezés műszaki és technikatörténeti jelentőségei közül kiemelték. Ilyen teljes körű és hasonló minőségű dokumentáció más vidéki város villamosvasútjáról nem ismert. Az utazóközönség kényelmét szolgáló technikai újításokra csak Szombathelyen került sor, példaként említhető a villamosok

elektromos árammal való fűtése, a megállóhelyeken a járművek várható érkezését előre jelző lámpák felszerelése.


Ahogy korábban már bemutattattam, a vízsgált városok társadalmi struktúrájukban jelentősen különböztek. Szombathely nagyon alacsony agrárlakossággal (1900-ban 4,8%) rendelkezett, s itt volt az ország egyik legnagyobb utasforgalmú pályaudvara (1908-ban 1 034 016 fő elutazó), e tényezők kedvezően hatottak a vasúttüzem gazdaságosságára.

1932 Szatmárnemetiben viszonylag magas volt a mezőgazdaságból élők aránya (1900-ban 22,5%), a pályaudvaron pedig jóval kevesebben szálltak vonatra. A vidéki városok közötti vasútak egyik fő célja a belvárosok és a pályaudvarok közötti személyszállítás lebonyolítása volt, ugyanakkor feltételezhető, hogy az agrárlakosság kevésbé használta a tömegközlekedést. A kontrollvárosnál Sopronnak is jóval kedvezőbbek voltak e téren az adatok tekintetében – más urbanizációs fejlettségi mutatójában is elmaradt Sopron és Szombathely mögött (15. táblázat).

Beluszky várossorában is előbb voltak a hasonlított nyugat-dunántúli megyeszékhelyek.

1933 A városiasodás anyagi tényezőktől erősen függő folyamat. A banki adatok terén is megelőzte a vasi megyszékhely Szatmárnemetit. Ha a szóban forgó városok képviselő-testületébe került legkisebb adót fizető virilistákat nézzük, szintén Szatmárnemeti helyzete a kedvezőtlenebb, ráadásul e településen kétgyors adóbeszámítással került be.

A villamosvasutak létrejövő szükséges volt, hogy míg Sopron és

Szombathely környékére – igaz 1910. évi adatok vizsgálata alapján – az előrehaladott modernizáció volt a jellemző, addig Szatmárnémetit nyugatról mérsékelt modernizálódott, keletről a modernizációba alig bekapcsolódott területek vették körül. Mindez befolyásolhatta a lakosság, a szóba jöhető utasok gondolkodásmódját.1937 Nem urbánus minta, hogy a városi lakosság nem száll villamosra, nem használja a tömegközlekedést. A Szamos-parti városban még is ez történt. Ezért Szatmárnémetire vonatkoztatni lehet a Városok Lapjának azon már idézett megállapítását, hogy hazánkban a vidéki városok népességét még szokattnál kell a közúti vasút használatára, s arra, hogy megértse, az idő pénz.1938 A kontrollváros példája igazolja Frisnyák Zusza azon meglátását, hogy egy innováció térbeli megjelenése nem jelenti annak használatát is.1939

Szatmárnémetiben – ahogy korábban már említettem – a villamosvasút létesítését megelőzően csak a bérkocsik játszottak szerepet a közhazasnalatú személyszállításban, az első tömegközlekedési jármű, az omnibusz még nem jelent meg a város utcáin. Szombathelyen és Sopronban már több évtizedes múlttal rendelkezett az omnibusz a villamos megindulása előtt. E tényező, a rentábilis omnibusz-közlekedés hiánya is, kérdésessé és kockázatossá tette a közúti vasút indokoltságát a Szamos-parti városban.

Szombathely és Sopron példája azt bizonyítja, hogy a nagy népesség nem jelent magasabb városiasodási fokot. A lakosság, mint forgalomteremtő tényező csak akkor játszik szerepet a városi tömegközlekedés megteremtésében és rentábilis működésében, ha ahhoz a polgárok urbánus volta, tehetőssége is hozzákapcsolódott, valamint a település élnék élettel, erős központi funkciókkal rendelkezett és a modernizáció útján előrehaladt. A dualizmus kori Magyarországon 25 000 fő körüli lakosságú városban csak akkor volt indokolt villamosvasutat létesíteni, ha a település e tényezőkkel rendelkezett. A beruházások és a forgalmi adatok is azt tükrözik, hogy mindkét nyugat-dunántúli városban indokoltan teremtetették meg a helyi tömegközlekedést és mindennapi igény volt e szolgáltatásra. Szatmárnémetiben még nem voltak értektek a feltételek a villamosközlekedés megindításához. Ebben meghatározó szerepet játszott az alacsonyabb modernizációs és urbanizációs szinten kívül, az agrár lakosság magas aránya, a tömegközlekedési szolgáltatok iránti fizetőképes kereslet szűk volta és a helyiek gondolkodásmódja is.

8. Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúl további településein

„A villamos vasút – őszintén megvallva – köszzükségletet még nem képez”.

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 (9. térkép, 35. táblázat). Kivételt képez Magyaróvár, ahol egy-két évig autóbuszok is jártak. A többi településen – Moson vármegye székhelyén sem – úgyanis még nem voltak érlettek a feltételek a közúti vasút létesítésére. A vizsgált korszakban a Nyugat-Dunántúlon a városi jogállású települések közül, csupán a legkisebb lakosságú, körülbelül másfél ezres Ruszt rendezett tanácsú városban nem volt egyáltalán helyi tömegközlekedés.


---


1950 Villanyos vasút Győrött. = Szombathelyi Újság, 1895. jan. 20. 4. sz. 5. p.
1951 GyL, GyV Közgy. jkv. 164/1895. sz.
1955 GyL, GyV Közgy. jkv. 164/1895. sz.

Ferenc városi főmérnök dolgozott a terven. A trolibuszüzem rentabilitása érdekében teherkülönítést is terveztek, ahogy ez Poprad és Tátrafüred között meg is valósult. Egy városi küldöttség ausztriai úttal is tervbe vették, hogy helyszíni tapasztalatokat gyűjtsenek e járművel és őszintén kapcsolatban. Azonban e tervezett „vágánynélküli felsővezetékes villamos” sem valósult meg.1963 A városi tömegközlekedés hiányának oka lehetett, hogy Győrben a központban található a pályaudvar és a kikötő, valamint a település belterületi kiterjesztés fő irányainak végpontjai nem estek messze egymástól, pl. pályaudvar–belváros, kikötő–városközpont.1964 Valószínű e tényezők meghatározó szerepet játszottak abban, hogy a településen csak kevésbé volt igény a tömegközlekedésre. A tehetős polgárok, akik nem kívántak gyalogolni, ugyanakkor használhatták a bérkocsikat, bár e közhasználatai járművekből sem volt sok a városban, 1908-ban csupán 24 db – a törvényhatósági jogú városok körében szinte a legkevesebb (35. melléklet).1965


Az omnibuszt a Szarvas vendéglő tulajdonosa szerezte be és üzemeltette. Az újságírók további részéből kiderül, hogy a városban volt egy konkurens vállalkozó is, a „koronai concurrenczia…. ki eddig is vendégeit féle árért szállít?”. A sajtó sokatatta az új jármű viteldíját. A menetdíj mértékének összehasonlítását néhány adat. A helyi piacok ugyanakkor a sertéshús fontja 20, a marhahúsé 15, a sóé 10, a kenyerliszté 8, a rizskásáé 18 krajcárt volt, az óbor iccéjéért 20, a nagykanizsai söréért pedig 10 krajcárt kellett fizetni. A helyi pályaudvarra, amelyhez az omnibuszok közelekedtek, ekkoriban minden irányból (Buda, Bécs, Trieszt) két személyvonat érkezett és ugyanennyi indul. Az 1866-ból való újságírók azt tükrözik, hogy az omnibusz-közlekedés megindulása már korábban, akár évekkel előbb is történt, pl. „Hogy omnibusunk van, mely az utasokat olcsó pénzért az indóházig szállítja, nem újság,” – írta a Zala–Somogyi Közlöny 1866. december 1-jén. Sajtóvisszhangot kapott, hogy a városkapitánynak a Szarvas vendéglő (a mai Erzsébet tér 3. sz. háza) helyett, a Domanitzky-féle ház előtt kellene az omnibusz belvárosi indulási helyét kijelölni, amely „hely a három nagy vendéglőtől épen középen fekszik.“ A nagykanizsai omnibuszokon is lehetett poggyászat szállítatni. Az 1880-as években Sáncba és Lazsnakba (mulatóhelyek) is jártak 20 krajcáros menetdíjjal helyi járatos omnibuszok. 1895. április 28-án Goczán István omnibuszvállalkozó két útirányon nyitott társaskosci-közlekedést, a Deák Ferenc tér–sörgyár és a Fő tér–pályaudvar viszonylaton. A menetdíj mindkét vonalon 10 krajcába került. A vezető mellet egy kalauz („conductor”) is szolgált a járművön. Barbarits Nagykanizsa monográfiájában azt írta, hogy a XIX–XX. század fordulóján ezen omnibusz-vonalaknak, különösen a pályaudvarhoz menőnek, nagy volt a forgalma és jelentős a bevétele. Sajnos a nagykanizsai omnibusz-közlekedés forgalmi adatai sem ismertek. 1910 körül a város Dobó Márton „ló-autóbusz vállalkozó”-val

1972 Újó.
folytatott tárgyalásokat a helyi tömegközlekedési szolgáltatások biztosítása ügyében. Feltehetően ez esetben is egy omnibusz-vállalkozásról volt szó. 1983

Nagykanizsán is szabályozták a társaskocsipar üzését és az omnibuszok közlekedését. A város „a rendes járatú időhöz kötött személyszállítási, vagyis a társaskocsi-iparról” szóló 1887. évi szabályrendeletéből meg tudható, hogy Nagykanizsán akkoriban 3 útvonalon – a pályaudvarhoz, Sáncba és Lazsnakba – közlekedtek az omnibuszok. Mindhárom vonalon 20 krajcár volt a menetdíj, a kocsi belsejében el nem helyezhető poggyász szállításáért 5 krajcárt kellett fizetni. 50 forintig terjedő pénzbüntetést helyeztek kilátásba azon omnibusz-vállalkozónak, aki a statútumban megszabott ártól magasabbat szedne. A rendőrhatóságtól kapott számot és az útvonalat a járművek oldalán – jól olvashatóan – fel kellett tüntetni, utóbbiról nem szabadot leténni. Csak a végállomásokat határoztak meg, a megállóhelyeket nem, ezért az utasok útközben bárhol megállíthatták a menetrend szerint közlekedő járműveket, ha le-, vagy felszállni kívántak. Nyáron (március 1-jétől október 31-ig) 6 órától 23 óráig, télen (november 1-jétől február végéig) 7 órától csak 21 óráig írták el az omnibuszok forgalomban tartását. A vállalkozóknak erkölcseleg megbízhatóknak, a társaskocsik személyzetének pedig ép testű férfiaknak kellett lenniük. A tömegközlekedési eszközöket jó karban és tisztán kellett tartani, rossz lovakat pedig nem szabadott a járművek elé befogni. Az omnibuszokon ragályos betegeket, ittas vagy tisztességtelenül öltözött egyéneket tilos volt szállítani. Minden forgalomba állított jármű után 15 forint engedélydíjat kellett fizetni a város pénztárába. 1984 A nagykanizsai omnibuszok mentdija az évtizedek során nem változott, 1910-ben is 40 fillér (20 krajcár) volt. 1985

A dél-zalai városban korán felvetődött közúti vasút létesítésének a gondolata. 1867-ben a Zala–Somogyi Közlöny egy, a városfejlesztési elképzeléseket tárgyaló cikcsosorozatba kezdett. 1986 Már az első részben a vázolt tervek között található a belvárost a pályaudvarral összekötő közúti lóvasút építésének ötlete. 1987 Évtizedekkel később, 1901-ben Schwarz Gusztáv helyi nagykereskedő villamosvasút építését vette tervbe Nagykanizsán. A vállalkozó a következő keskeny nyomtávolságú villamosvonalakra kért és kapott előmunkálati engedélyt


Beluszky a hiányos városi társadalmú, központi szerepkörű kis- és középvárosok közé sorolta az 1900-ban 9782 lakosú Zalaegerszeget, és a már közigazgatásilag Veszprém vármegyehez tartozó, de a Nyugat-Dunántúlhoz számos szállal kapcsolódó ugyanakkor 17 426 fő népességű Páptát. A városhierarchiában a zalai vármegyeszékhely a 39., a Veszprém vármegyei helység pedig a 85. helyre került.1992 A Bakony és a Kisalföld vásárvonalán fekvő utóbbi település dinamikája a korban megszűnt, korábbi regionális térszerkezeti szerepe már a múlté.1993 Páppán 3 vállalkozó tartott üzemben egy-egy omnibuszt a belvárosi szállodák és a vasútállomás közötti 3 km hosszú útvonalon (40. melléklet). Csak a vonatok érkezéséhez és indulásához voltak omnibusjáratok, amelyeken a mentdíj 20 és 60 fillér között alakult.

A zalai vármegyeszékhely vasútállomása 1890-ig Zalaegerszegváron volt, Zalaegerszeg–Szentiván hivatalos névvel.1995 Ez igen kedvezőtlen volt mind a helyiek és mind a településre érkező idegenek számára. Ezért 1868. december 20-án „több városi polgár birtokos és kereskedők által tartott értekezdet elhatározta” a város és vasútállomása közúti lóvasúttal való

---

1992 TÓTH Norbert: Zalaegerszegváros és kárpintyfő őslakosság és kereskedők által tartott értekezdet elhatározta a város és vasútállomása közúti lóvasúttal való
összekötését.\textsuperscript{1996} Egy bizottságot szerveztek a közúti vasút előmunkálataira, amelynek elnökévé Fackh Gedőt választották. A vállalkozást részvénýtársasági formában kivánták megvalósítani, ezért előzetes részvénynyújtó íveket bocsátottak ki, amelyeket 1869. április 1-jéig lehetett aláírni.\textsuperscript{1997} Kellő részvénygyezési szándék hiánya, valamint a kormány hátráltatása miatt, a lóvasút ügye elakadt.\textsuperscript{1998} Így a helyi tömegközlekedés megindulása még évtizedeket várható magára. A vasút megtelepődés során, csak 1890. október 12-én érte el Zala vármegye székhelyét, ekkor adták át az Uk és Csáktornya közötti helyi érdekű vasutat, amelynek része volt a Zalaszentiván–Zalaegerszeg szakasz.\textsuperscript{1999} A vasút megindulásához kapcsolódott Zalaegerszegen is a városi tömegközlekedés kezdeté. Ekkor a Zöldfa szállodától a vasútállomásig minden vonat érkezéséhez és indulásához biztosították helyi járatos omnibusz-csatlakozást.\textsuperscript{2000} 1891-ben az Arany Bárány szálló és a vasútállomás között 20 krajcárból került egy utazás.\textsuperscript{2001} 1908-ban a vállalkozó 2 alkalmazottal 1 járművet tartott forgalomban. A vasútállomás és a városközpont között 1 km-es útvonalon naponta 17-szer közlekedő társaskocsikon 60 fillér volt a viteldíj. Zala vármegye székhelyén 1908-ban 2500 fő utazott omnibuszon.\textsuperscript{2002}

A tradicionális kisvárosok sorában Kismarton, Keszhely, Köszeg és Szentgotthárd található, valamennyi járásszékhely funkciót töltött be a korban. Kismarton és Köszeg rendezett tanácsú város, a többi község jogállású volt. Beluszky táblázatában az 1900-ban 6796 lakosú Keszhely a 103.,\textsuperscript{2003} a 2062 fős Szentgotthárd a 117.,\textsuperscript{2004} a 7930 népességű Köszeg a 137.,\textsuperscript{2005} és a 3067 lelket számláló Kismarton a 239. helyen áll.\textsuperscript{2006} A Vas vármegeyi Köszeg jelentős szerepkörvesszékt szenvedett el a feltörekvő Szombathely mellett a polgári korban.\textsuperscript{2007} Keleti Károly várossorában még az előkerülő 14. helyet foglalta el.\textsuperscript{2008} Képviselő-

\begin{thebibliography}{99}
\bibitem{1996} Zala-Egerszegen. = Zala–Somogyi Közlöny, 1869. jan. 2. 1. sz. 4. p
\bibitem{1997} A Zala-Egerszegtől Szent Iványig tervezett közúti vasút. = Zala–Somogyi Közlöny, 1869. márc. 27. 13. sz. 5. p.
\bibitem{2002} THIRRING, 1912. 362. p.
\bibitem{2007} GYŐR, 1999. 100. p.
\bibitem{2008} KELETI, 1871/a. 424. p.
\end{thebibliography}
testülete az 1883. december 12-i ülésén a bér- és társaskocsi-ipar gyakorlását együtt szabályozó szabályrendeletet fogadott el. A statútumban meghatározották, „Ha az iparhatóságnál valaki külön társaskocsi vállalatot jelent be, úgy ezen új vállalkozóra bírnak kötelező erővel ... határozmányai” a szabályrendeletnek.2009 E szerint az omnibusz útvonalá a vasútállomástól a várköri Strucc szállodáig, valamint azon túl vezetett. A menetdíjat – a vámoz is beleértve – az említett szállodáig 20, a teljes vonalra 30 krajcárban állapították meg. Az omnibusz-vállalkozót a városkapitányi hivatal által elrendelt helyen indulási hely tábla felállítására kötelezték.2010 Egy évvel később, 1884 decemberében meg is indult az omnibusz-közlekedés Kőszegen a várköri Strucc szállodától a vasútállomáig.2011 A vállalkozó „Pesenlechner Korona-vendéglős” volt, aki a helyi sajtó szerint „egy régen érzett szükségletet elégtetett ki” a városban, mert „a fiakeresek magas árai miatt alig lehetett kocsi alkalmatosságot használni asz ottani indóházhoz”.2012 A köszegi újságok híradása szerint 1892-ben is csak a Strucc szálloda és a pályaudvar között járt az omnibusz.2013, 1908-ban a vasi kisvárosban 7500-an utaztak omnibuszon. A menetdíj az útvonal hosszától függően – a pályaudvartól a Strucc szállodáig, valamint azon túl – 40, illetve 60 fillér volt.2014 1911-ben is 40 fillérbe került a mentjegy a városközpont és a pályaudvar között.2015

A Sopron vármegeyi Kismarton is pozícióvesztést szenvedett el a polgári korszakban. Keleti Károly már többször említett táblázatában még a 31. helyen állt.2016 Az Esterházy-kastélyról híres településen 1908-ban 1 vállalkozó 8 alkalmazottal 6 társaskocsit tartott forgalomban a belváros és a pályaudvar között 6 km hosszú útvonalon. A kétóránként közlekedő járatokon 60 fillér volt a viteldíj. 1908-ban kb. 8000-en szálltak omnibuszra Kismartonban.2017 1911-ben is 60 fillérért lehetett társaskocsin utazni a Deák tér és a vasútállomás között.2018 Vas vármegeye gyorsan fejlődő települései közé tartozott a Bába-parti Szentgotthárd, ahol állami gimnázium és több modern ipari üzem (pl. dohány-, kasza-, óra-, selyem-, téglagyár) létesült. E beruházások forgalomnövelő hatással voltak a közlekedésre, pl.

2010 Üo.
2018 THIRRING, 1911. 86. p.
a bejárok, ingázók révén is. Az innovatív társadalmú nagyközségben, 2019 1896 szeptemberében indult meg a helyi omnibusz-közlekedés a központ és a pályaudvar között. A vállalkozó Hittaller Ede a Korona szálló új bérloje volt. 2020 A „gyönyörű kivitelű” omnibusz minden vonat indulásához és érkezéséhez kiment a vasútállomásra. A menetdíj a teljes útvonalon 40 krajcár volt, a helybeliek kedvezményben részesültek, nekik csak 30 krajcárt kellett fizetni. A helyi sajtó szerint „Egy régi hiány orvoslásáról gondoskodott Hittaller” és ennek köszönhetően kényelmesebbé vált a közlekedés Szentgotthárdon. 2021

A XIX–XX. század fordulóján már valóban városi jellegű Keszthely több központi szerepkört (közigazgatási, oktatási, gazdasági stb.) betöltött. 2022 A Balaton-parti településről készült képeslapokon felfedezhető omnibuszok is valószínű a vasútállomás és a városközpont között, valamint a közeli fürdıhelyre, Hévízre járhattak (39. melléklet). 2023 A XX. század elején e települések élénk idegenforgalmára kívánatossá tette a korszerű tömegközlekedés megteremtését. A felmerült igényekre alapozva a Ganz gyár 1908-ban tervbe vette Keszthely és Hévíz között villamosvasút létesítését és ajánlatot is tett az érintett településeknek. A tervezett útvonal a következő volt: Keszthely „Balaton-fürdő”–vasútállomás–„főútca”–Hévíz. Ismertek a tervezett vasútüzem műszaki adatai is. Az 550 V üzemfeszültségű, egyenáramú felsővezetékes rendszerű villamosvasutat 1000 mm-es nyomtávval 8000 m hosszban, a kiterőkkel együtt 8540 m pályahosszal terveztek megvalósítani. (Az 1895-ben Pozsonyban, az 1897-ben Szombathelyen és az 1900-ban Sopronban megnyitott villamosvasút is 1000 mm nyomtávú és 550 V egyenfeszültségű volt. 2024) Kocsiszint, várócsarnokokat, javítóműhelyt és üzemi telefont is terveztek. A járműparkot a Ganz gyár szállította volna. Az elektromos áramot a városi villanyteleptől kivánták beszerezni. A beruházás teljes költségvetését 531 000 koronában állapították meg. A vasútüzemet részvénytársaság formájában kívánták létesíteni. Az építéshez, létesítéshez szükséges tőkét 5350 db 100 koronás részvény kibocsátásával gondolták előteremteni. Az átadás után évi 30 000 utasra és 3045 korona tiszta nyereségre számítottak. 2025 A Városok Lapjának e tömegközlekedési beruházással kapcsolatban a következő volt a véleménye: „Erre a vasútra nem a város területén mutatkozó személyforgalom lebonyolítása okából van szükség, hanem

2020 Omnibusz közlekedés a vasúti pályához. = Szentgotthárd, 1896. szept. 27. 44. sz. 2. p.; Omnibus-Verkehr zum Bahnhof. = St-Gotthard, 1896. szept. 27. 44. sz. 6. p.
2021 Omnibusz közlekedés a vasúti pályához. = Szentgotthárd, 1896. szept. 27. 44. sz. 2. p.
azért, hogy a város közelében fekvő csodáhatású Hévíz gyógyfürdővel minél jobb összekötetést nyerjen.”


A szóban forgó útirány jelentős személyforgalmára alaposan 1886-ban Schneider Vilmos mosoni vállalkozó Moson–Magyaróvári Társaskocsi Vállalatot létesített, amely megkezdte az omnibuszok közlekedtetését a két település és a vasútállomás között. A mentedíj a vasútállomástól Mosonig 10, Magyaróvárig 25 krajcár volt. Magyaróvár és Moson között pedig 15 krajcárt kellett fizetni. 1902. május 1-jén Buda Ottó, a Fekete Sas szálloda bérzője, vendégforgalom-növelő céljára indított helyi omnibuszjáratot a pályaudvarhoz. A Buda által üzemeltetett omnibusz – Moson elkerülésével – a Vasúti úton (ma Kossuth Lajos)
közvetlenül a pályaudvarhoz járt. Nyáron a fürödni vágyok számára a Kálnoki révhez is közlekedtetett társaskocsikat. Budai egy évig sem járatta omnibuszát, mert 1903 márciusában a konkurens Schneider megvásárolta a járművét. A mosoni és a magyaróvári omnibuszok oldalán reklámfeliratok is voltak (38. melléklet). Sajnos, ezen omnibuszvállalkozások üzemadatai sem ismeretek.

### 34. táblázat. A Magyaróvár–Moson–pályaudvar autóbuszvonal megállóhelyei 1909-ben

<table>
<thead>
<tr>
<th>Település</th>
<th>Megállóhely fajtája</th>
<th>Száma</th>
<th>Neve</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Magyaróvár</td>
<td>végállomás</td>
<td>1</td>
<td>Sas szálloda</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>megállóhely</td>
<td>2</td>
<td>Központi kávéház</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>megállóhely</td>
<td>3</td>
<td>Günther-féle üzlet, Magyar utca</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>megállóhely</td>
<td>4</td>
<td>Schweinitz-ház</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>feltételes megállóhely</td>
<td>1</td>
<td>Kórház</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>feltételes megállóhely</td>
<td>2</td>
<td>Újsor</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>feltételes megállóhely</td>
<td>3</td>
<td>Téglagyár</td>
</tr>
<tr>
<td>Moson</td>
<td>megállóhely</td>
<td>1</td>
<td>Tóth vendéglő</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>megállóhely</td>
<td>2</td>
<td>Mocca kávéház</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>megállóhely</td>
<td>3</td>
<td>Korona szálló</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>feltételes megállóhely</td>
<td>1</td>
<td>Weisz Miksa üzlete, Soproni utca</td>
</tr>
<tr>
<td></td>
<td>végállomás</td>
<td>4</td>
<td>Vasútállomás</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Moson és Magyaróvár kisebb népességéből adódóan a várható alacsonyabb utasszám miatt, célszerűbb volt a kisebb költségigényű autóbuszüzem létesítése, mint közúti vasút építése. A helyi autóbusz-közlekedés megindítása egy korai próbálkozás volt. Ahogy korábban már kifejtettettem Henrich Büssing autóbusza 1903-ban készült el, s csak 1905 körül kezdték e járműveket a városi tömegközlekedésbe bevonni. Az autóbuszoknak még számos technikai tökéletesítésen kellett áttenniük, míg végül elterjedtek a városi közlekedésben, ehhez járulékos feltételként kapcsolódott az útviszonyok jelentős mértékű javítása.

„Új” igazgatási és piaci kisközpontok kategóriába került a XIX. és a XX. század fordulóján 7313 lakosú Csorna, a 6642 népességű Kapuvár és a 3165 fős Sárvár, valamennyi község jogállású település. Sárvár a vele találkozó összes hivatalos és városi közlekedési rendeletben kiemelt piacközponti szerepe, de azon belül nem volt jogállású település népessége szerint. Sopron vármegyei közép- és középkeleti közössége, de a kezdeti folyamatos népességi növekedés miatt a többi piaci kisközponti település közé szorongó helyesítési igazgatási kérdése. A kisebb településeken létesített autóbuszvonal felügyeletére a városi közlekedési központot igazgatja.
### Helyi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon a dualizmus korában

<table>
<thead>
<tr>
<th>Város</th>
<th>Jogállás</th>
<th>Közigazgatási szerepkör</th>
<th>Lakosság 1900-ban</th>
<th>Tömegközlekedési eszköz</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Győr</td>
<td>törvényhatósági jogú város</td>
<td>vármegyeszékhely</td>
<td>28 989</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Sopron</td>
<td>törvényhatósági jogú város</td>
<td>vármegyeszékhely</td>
<td>33 478</td>
<td>omnibusz villamos</td>
</tr>
<tr>
<td>Kismarton</td>
<td>rendezett tanácsú város</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>3 067</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Kőszeg</td>
<td>rendezett tanácsú város</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>7 930</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Nagykanizsa</td>
<td>rendezett tanácsú város</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>23 978</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Pécs</td>
<td>rendezett tanácsú város</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>17 426</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Szombathely</td>
<td>rendezett tanácsú város</td>
<td>vármegyeszékhely</td>
<td>24 751</td>
<td>omnibusz villamos</td>
</tr>
<tr>
<td>Zalaegerszeg</td>
<td>rendezett tanácsú város</td>
<td>vármegyeszékhely</td>
<td>9 782</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Csorna</td>
<td>község</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>7 313</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Kapuvár</td>
<td>község</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>6 642</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Keszthely</td>
<td>község</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>6 796</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Magyaróvár</td>
<td>község</td>
<td>vármegyeszékhely</td>
<td>3 669</td>
<td>omnibusz autóbusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Sárvár</td>
<td>község</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>3 165</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
<tr>
<td>Szentgotthárd</td>
<td>község</td>
<td>járásszékhely</td>
<td>2 062</td>
<td>omnibusz</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Csorna vasúti csomópont is volt, 5 irányból érkeztek pályaudvarára a vonatok. A településen Grünfeld Adolf szállodatulajdonos kapott engedélyt a vasútállomás és a Szent István tér között, ahol szállodája is állt, omnibusz közlekedtetésére. A társaskocsi 1902. május 15-én állt forgalomba. 1911-ben a gabona- és marhakereskedelméről híres nagyközség két vendéglője (Központi, Mayersberg) és a vasútállomás között jártak omnibuszok 60 filléres viteldíjjal. Ugyanakkor a Rábabákos központjában, az Esterházy-uralomról nevezetes Kapuváron a Nagy vendéglőtől és a Zöldfától a vasútállomásig jártak az omnibuszok. A Nagyvendéglő és a pályaudvar közötti társaskocsi menedzsa ismert, ezen a járaton 30 fillérbe került egy utazás. A Vas vármegeyei Sárváron is több ipari üzem létesült (cukor-,

---

ecet-, gép-, sajt-, selyem-, téglagyár, műmalom) a korban.\textsuperscript{2052} E nagyközség esetében is érvényesült a vasút településfejlesztő hatása.\textsuperscript{2053} 1908 szeptemberében indult meg a helyi omnibusz-közlekedés Sárváron a pályaudvar és a Korona szálló, valamint a pályaudvar–Korona szálló–cukorgyár–Herpenyő útvonalon. A menetdíj a pályaudvartól a Korona szállóig 20, a cukorgyárig 30, a Herpenyőig 40 fillérbe került. Neumann Béla fiatairember volt a vállalkozó, aki „egy diszesen kiállított omnibusszal minden vonat érkezésekor kirobog(ott) a sárvári vasútállomásra”.\textsuperscript{2054} A lakosság kényelmére az éjjel érkező vonatokhoz is kiment a társaskocsi.\textsuperscript{2055} „Zajos feltűnést és elismerést kelt az omnibus mindenütt: csinos külsejével olcsó áraival egyaránt!” – írta 1909-ben a helyi újság.\textsuperscript{2056}

9. térkép. Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon a dualizmus korában.

\textit{Rajzolta Széles Gyula}

\textsuperscript{2052} BOROVSZKY, 1898. 95. p.
\textsuperscript{2054} Omnibusz közlekedés Sárváron. = Sárvári Járási, 1908. szept. 6. 31. sz. 3. p.
\textsuperscript{2055} Omnibusz közlekedés Sárváron. = Sárvári Járási, 1908. dec. 25. 47. sz. 4. p.
\textsuperscript{2056} Omnibusz közlekedés Sárváron. = Sárvári Járási, 1909. jan. 3. 1. sz. 4. p.
Kevés adat maradt fenn az e fejezetben vizsgált települések helyi tömegközlekedéséről. A Nyugat-Dunántúlon a dualizmus korában csak azokon a településeken lehetett helyi tömegközlekedési szolgáltatásokat igénybe venni, ahol a személyforgalom fő irányainak végpontjai távol estek egymástól, s legalább 5000 fő körül volt a lakosság száma. A vizsgált régióban az e szolgáltatást nyújtó települések mindegyike közigazgatási funkciót is betöltött, legkevesebb járásszék hely volt. Valamennyi górcső alá vett helységben – a mai Mosonmagyaróvár kivételével – csak a városi tömegközlekedés első szintje, az omnibusz-közlekedés jelent meg. Magyaróvár és a mosoni vasútállomás között egy-két évig autóbuszok is jártak. Próbálkozás a városi tömegközlekedés magasabb szintre való emelésére csak a középvárosokban (Győrben és Nagykanizsán), Moson vármegye székhelyén, valamint a fürdőhelyeken (Hévízen és Keszthelyen közösen) láthatunk példát. Utóbbi esetben szerepet játszott az a tényező is, hogy a korban fürdőjéről híres Hévíz nem rendelkezett saját vasútállomással, s ugyanakkor már jelentős volt az idegenforgalma. A Nyugat-Dunántúl e településein még nem voltak érteke a feltételek a modern kötötpályás városi tömegközlekedés megteremtéséhez, amely anyagi tényezőktől erősen függő beruházás volt. Míg Győrben a fő személyforgalmai útirányok rövidsége, addig Nagykanizsának a villamosvasutakkal rendelkező városokhoz képest kedvezőtlenebb urbanizációs mutatói játszhattak szerepet, az anyagi tényezőkön kívül, a kötötpályás tömegközlekedés hiányában. A közúti vasút létesítéséhez rosszak voltak voltak Magyaróvár urbanizációs mutatói is. Valamennyi omnibusz-közlekedéssel rendelkező helységben kisvállalkozók üzemeltették a társaskocsikat. A vállalkozók nagyobb része szállodatulajdonos, vagy -bérlo volt, akik vendégforgalom-növelő céljára járatták e tömegközlekedési eszközöket. A sajtó töbnyire dicsérte az omnibuszok küllemét. A járművek egyszintesek, kétfogatúak és kis befogadóképességűek (12 fő körül) lehettek. Az omnibuszjáratok kezdetben mindenütt a belvárost és a helyi vasútállomást kötötték össze. Később az útirányok bővültek egysrészt a kirándulóhelyek (pl. Győrből Kiskúttra, 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. Feltételezhető, hogy a Nyugat-Dunántúl vizsgált településein a tömegközlekedési szolgáltatások kielégítették az akkori igényeket.
9. Összegzés


A közlekedés, a tömegközlekedés a modern kori városfejlődés meghatározó szegmense. A kettő között kölcsönös kapcsolat van, – úgy gondolom, hogy az értekezés ezt kellően érzékelteti. A városi közlekedés modernizációjá a vizsgált korban egymás mellett, párhuzamosan három területen zajlott: 1. A korszerű közlekedési infrastruktúra megteremtése. Az utakat, járdákat főleg kő-, keramit- és aszfaltburkolattal látották el. Hidakat, alul- és felüljárókat építtettek. 2. Sor került a közlekedés szabályozására, előbb helyi (szabályrendeletek, városi rendőrkapitányi utasítások), majd országos (törvények, belügyminiszteri rendeletek) szinten. Törvény írta el a baloldali forgalmi rendet. Az utcakon, 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 kezdtek felváltani a géperejű közlekedési eszközök. Elkezdődött a gyalogosközlekedés járművekkel szembeni
térvesztése. A disszertáció bizonyítja, hogy nemcsak a távolsági, hanem a helyi közlekedésnek is jelentős településfejlesztő hatása volt a dualizmus korában. Szombathelyen pl. egy vasúti alul- és egy felüljáró átadása után épült ki a pályaudvar mögötti munkástelep.

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 mekgívánta a városrészek közötti rendszeres közlekedés lehetőségének biztosítását. A városi tömegközlekedés megindításához nagyobb népességkonzentráció, kedvező foglalkozási összetétel (minél kisebb agrárlakosság, jelentős középosztály stb.), több központi funkció, gazdasági súly volt leginkább szükséges. 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 jöhet az 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 települések 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. Földalatti vasút építése pedig fel sem merült a hazai vidéki városokban, de nem is lett volna indokolt. Az értekezés rámutatott, hogy szoros összefüggés figyelhető meg a vidéki közúti vasutak létesítése és a gazdasági válságok, recessziók és prosperitások között. 1873 és 1883 között, valamint 1901 és 1904 között egyetlen egy városi vasutat sem adtak át hazánkban.

A városi tömegközlekedés legfejlettebb szintjét a dualizmus korában a villamosvasút képezte. 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. A villamosvasutak létesítésénél érvényesült az állami ipartámogatás, hisz csak hazai termékekből, gyártmányokból engedélyezték a vasútüzemek építését.
Elsősorban a korabeli regionális centrumokban, az eltérő táj- és gazdaságtörzse középlelési 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. A földrajzi elhelyezkedésüket tekintve elsősorban az ország egyik legfejlettebb területén, a vásárvonalai múltú Nyugat-Magyarországon (Pozsony, Sopron, Szombathely), valamint az egykori Alföld peremi vásárvonal mentén (Kassa, Miskolc, Debrecen, Nagyvárad, Arad, Temesvár) létesültek közúti vasútak. 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 nyertesi voltak annak, hogy alapvetően más célú vasúti beruházásokkal a helyi személyszállítási igényeiket is kielégítették. Békéscsabán az Alföldi Első Gazdasági Vasút közszégi szakaszán, a szabolcsi vámegyeszékhelyen 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 MÁV pályaudvara 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 középosztályval, alacsony számú agrár lakossággal rendelkezett és kedvezőek voltak az urbanizációs mutatói. Ha e tényezők nem voltak adottak, akkor a villamosvasút gazdaságtalanul üzemelt. Erre bizonyíték a Szamos-parti város villamos-közlekedésének története, ahol a nagyon jó vonalvezetésű és menetüreségű villamosvasút szolgáltatásait nem vette igénybe a lakosság. Ezért 5 év után – a dualizmus kori Magyarországon egyedüi
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 gőzmotorokcsik. Ezen óránként, kétóránként közlekedő járatokhoz nem volt érdemes a villamosüzemet fenntartani. 25 000 fő körüli lakosságaival 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 menetjegyárai 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 kötöttpályás közhasználatú járművekkel rendelkező településeken a helyi tömegközlekedés döntő többségét a közúti vasutak bonyolították le, rövid időn belül pedig már kizárólagosan, ugyanis a modern, kényelmes és olcsóbb konkurenciával köszönhetően az omnibuszjáratok megszűntek. A kötöttpályás tömegközlekedési eszközök a településeken rangot nyújtottak, nagyvárosi jelleget adtak, növelték a polgároknak a városuk fejlődésébe vetett hírét. A korabeli sajtó gyakran demonstrálta egy település haladását a közúti vasút létével. A korban meginduló képeslapkiadás pedig ország-világ elkötelezett, hogy meginduljanak a szabadidő figyelmében szereplő kötöttpályás járművek révén a készülők számára. A korban meginduló képeslapkiadás pedig ország-világ elkötelezett, hogy meginduljanak a szabadidő figyelmében szereplő kötöttpályás járművek révén a készülők számára. A megindulásukat a városi településekben is figyelemmel kellett tenniük, mivel a korabeli európai nagyvárosokban a települési közlekedési eszközök a városok fejlődésére nagymértékben hatottak. A korabeli európai nagyvárosokban a települési közlekedési eszközök a városok fejlődésére nagymértékben hatottak. A korabeli európai nagyvárosokban a települési közlekedési eszközök a városok fejlődésére nagymértékben hatottak. A korabeli európai nagyvárosokban a települési közlekedési eszközök a városok fejlődésére nagymértékben hatottak.

Kedvező hatással voltak a közúti vasutak a települések fejlődésére is, hisz pl. elősegítették a városközpontok és a pályaudvarok össze-, egyes utcák, negyedek kiépülését. A tömegközlekedés, ezen belül is elsősorban a közúti vasutak településfejlesztő hatásai a korabeli európai nagyvárosokban azonban sokkal erőteljesebben jelentkeztek, mint a hazai vidéki városokban. Előbbieknél e szolgáltatás szervesen kapcsolta a várost az elővárosokat és az agglomerációs övezetet, nagyobb hatással volt a városterjeszkedés...
irányaira, hozzájárult a szuburbanizáció megindulásához stb. A hazai vidéki városokat övező falvak, kisebb lakosságsú települések felé viszont kockázatos vállalkozás lett volna ebben a korban ilyen beruházás, pl. a Sopronnál tervezett környéki villamosvonalakat nem építették meg.


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. Kolozsvár, Pozsonyban stb. A vidéki városokban a személyszállítás jogát vállalkozóknak, magántársaságoknak engedték át. Kivételt csak Arad képez, ahol városi tulajdonú autóbusz-vállalatot létesítették. 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 kínálkozó lehetőségekkel – adottságaihoz mértén – támogatta a tömegközlekedési beruházásokat (úthasználati díj elengedése, adómentesség stb.) és igyekezett befolyásolni a kiépítendő útirányokat. Szabályrendeletekkel, szerződésekkkel szabályozták a közlekedési vállalkozók és vállalkozások tevékenységét, a helyi tömegközlekedést. A közlekedési társaságoknak csak kis szerepük volt a helyi fogalkoztatásban, ha csak kevesek számára is, de biztos munkát, megélhetést adtak.


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 kapacitásán minél nagyobb mértékben lekossék a szóban forró városoknak a helyi tömegközlekedés magasabb szintre való emelésének az igényével. E két modernizálódó nyugat-dunántúli város vezetése pozitívával állt e tömegközlekedési beruházások megvalósításához, sőt lehetőségeihez mértén támogatta azokat. A villamosközlekedés mindkét településen érintette, vagy megközelítette
a városok legfontosabb részeit, közintézményeit (pályaudvar, piac, színház, múzeum, kaszinó, fürdő, várósháza, megyeháza, fürdőházak stb.). Feltehetően az utcák szűk volta és kis áteresztőképessége miatt, Sopronban a belső várfalon belüli területre (közigazgatási negyed) nem hatoltak be a villamosnak. A villamosvasút megváltoztatta mindkét helységben 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 településekben 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 kert, vagy a Kálvária környéki kirándulás, mint szabadidős program. Esténként a színházba, kaszinókba, kávéházakba és a vendéglőkbe igyekvők képezték az utazóközönséget. A vállalkozók üzleteik, szolgáltatásaik reklámozásánál feltüntették a villamossal való megközelítés lehetőségét. A nyugat-dunántúli villamosok már e korban reklámhordozóvá váltak, különösen Szombathelyen, ahol nagyfelületű reklámokat helyeztek el a kocsik oldalán (48. melléklet), Sopronban csak a tetejükön. 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 terméttetették 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 egyeduralkodóvá. A kétféle tömegközlekedési eszköz ugyanazon forgalomért versenyezett, ebből a megmérettetésből csak az omnibuszok kerülhettek ki vesztesen. Ugyanakkor a két város méretéből adódón nem jött létre munkamegosztás az omnibuszok és a villamosok között, nem alakult ki a társaskocsik közüti vasútveszélyes forgalomban. 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 modern városi tömegközlekedés kiépülése terén Magyarország lényegében szinkronban volt Ausztriával. Az Osztrák–Magyar Monarchián belül Budapesten közlekedett először városi sikló, villamos és földalatti. A nagyváradi városi gőzvasúttal és az első két trolibuszvonallal (Tátrafüred, Nagyszeben) is megelőztük a Lajtán túli területeket.

10. Felhasznált források

10.1. Levéltári források

**Győr Megyei Jogú Város Levéltára**
Győr Város Képviselő-testületének iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek (1895)

**Győr–Moson–Sopron Megyei Soproni Levéltára**
Sopron Város Tanácsának iratai. Tanácsülési jegyzőkönyvek (1883)
Sopron Város Polgármesteri Hivatalának iratai. Közigazgatási iratok (1898–1915)
Sopron Város Rendőrkapitányi Hivatalának iratai. A villamosvasút alkalmazottjai (1900–1916.)
Sopron Város Szabályrendeleteinek gyűjteménye (1889–1899)
Sopron Város Törvényhatósági Bizottságának iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek (1883–1910)

**Magyar Országos Levéltár**
Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár. Vasúti és Gyári Szakosztály iratai.
Mutatókönyvek (1892–1897)
Kereskedelemügyi Minisztériumi Levéltár. Vasúti és Gyári Szakosztály iratai (1892–1899)

**Somogy Megyei Levéltár**
Somogy Vármegye Alispánjának iratai. Közigazgatási iratok (1898)

**Székesfehérvár Megyei Jogú Város Levéltára**
Székesfehérvár Város Mérnöki Hivatalának iratai (1910)

**Vas Megyei Levéltár**
Szombathelyi Törvényszék iratai. Cégbírósági iratok (1895–1915)
Szombathely Város Képviselő-testületének iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek (1865–1913)
Szombathely Város Mérnöki Hivatalának iratai. Igazgatási iratok. 6. doboz (1900)
Szombathely Város Polgármestere iratai. Közigazgatási iratok (1882–1915)
Szombathely Város Polgármestere iratai. Különgyűjtemények. Szombathely villamosítási ügyei (1896–1911)
Szombathely Város Tanácsának iratai. Iratai (1869)
Szombathely Város Tanácsának iratai. Tanácsülési jegyzőkönyvek (1865–1872)
Vas Vármegye Alispánjának iratai. Közigazgatási iratok (1894–1901)
Vas Vármegye Alispánjának iratai. Népszámlálási iratok (1869)
Vas Vármegye Nemesi Köz- és Kisgyűlésének iratai. Köz- és Kisgyűlési iratok (1847)
Vas vármege szabályrendeleteinek levéltári gyűjteménye. (1871–1904)
Vas vármege szabályrendeleteinek levéltári gyűjteménye. Szombathely város (1884–1901)
Vas Vármegye Törvényhatósági Bizottságának iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek (1896–1912)
Vas Megyei Levéltár Kőszegi Fióklevéltára
Kőszeg Város Képviselő-testületének iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek. (1883)
Kőszeg Város Polgármesteri Hivatalának iratai. Iparajstromok. 13. köt. (1885)

Zala Megyei Levéltár
Nagykanizsa Város Képviselő-testületének iratai. Közgyűlési jegyzőkönyvek (1887)

10.2. Sajtó

Az értekezés a felsorolt periodikák (napi-, heti- és havilapok) dualizmus korabeli számaiból merített.

- Arad és Vidéke: Sárvári Járás
- Békés Megyei Közlöny: Somogy
- Belügyi Közlöny: Sopron
- Debreczeni Független Újság: Soproni Hírlap
- Der Volksfreund: Soproni Napló
- Dunántúl: Soproni Újság
- Esztergom és Vidéke: St-Gotthard
- Günser Anzeiger: Szamos
- Gyermekvédelem: Szatmár
- Győri Hírlap: Szatmár és Vidéke
- Győri Közlöny: Szatmár-Németi
- Jász–N.Kun–Szolnok–Megyei Lapok: Szentgotthárd
- Kaczagó Világ: Szepesi Lapok
- Kaposvár: Szombathelyi Friss Újság
- Kőszeg és Vidéke: Szombathelyi Újság
- Közlemények a Keskenyvágányú Vasutak: Torna
- Teréről: Új Élet
- Magyar Gazdák Lapja: Vasmegyei Figyelő
- Magyar Vasutas: Vasmegyei Hírlap
- Magyarország és a Nagyvilág: Vasmegyei Közlöny
- Magyarországi Rendeletek Tára: Vasmegyei Lapok
- Máramaros: Vasmegyei Napló
- Miskolci Friss Újság: Vasmegyei Napló
- Mosonvármegye: Vasmegyei Napló
- Munkács: Vasmegyei Figyelő
- Nagyszebeni Újság: Vasmegyei Közlöny
- Nemzetőr: Vaszúti és Közlekedési Közlöny
- Oedenburger Zeitung: Veszprémi Hírlap
- Pécsi Napló: Zala–Somogyi Közlöny
- Polytechnikai Szemle: Zalamegye

10.3. Felhasznált irodalom

Az irodalomjegyzékben a disszertáció nagyobb tematikus egységei alapján találhatók a hivatkozott szakirodalmak és a nyomtatásban megjelent forrásjellegű kiadványok (miniszteri rendeletek, kereskedelmi és iparkamara, polgármesteri, üzleti jelentések stb.). Az értekezés
historiográfiai fejezetében megemlített, de a téma kifejtésében fel nem használt közlekedéstörténeti szakirodalmakat a bibliográfia nem tartalmazza. A címleírás után zárójelben a jegyzetekben megadott rövidítés olvasható.

10.3.1. Urbanizáció – modernizáció


CSENDES – SIPOS, 2003.)


ÉHEN Gyula: A modern város. Szombathely, k. n., 1897. (ÉHEN, 1897.)


FÖLDES Béla: Városaink és a városi lakosság életviszonyai az utolsó népszámlálás alapján. Bp., MTA, 1883. (FÖLDES, 1883.)


(GÁL, 2001.)

(GERGELY, 1971.)


(GYÁNI, 2001.)

(GYÁNI, 1997.)


(GYÁNI, 1995.)


(GYÁNI, 1978.)

HANÁK Péter (összeáll.): Polgári lakáskultúra a századfordulón. Bp., MTA TTI, 1992. (Társadalom- és művelődéstörténeti tanulmányok, 10.)


KELETI Károly: Hazánk és népe a közgazdaság és társadalmi statisztika szempontjából. Pest, Athenaeum, 1871. (KELETI, 1871/a.)


LOVASS Zsigmond: Gyakorlati városfejlesztés. Bp., Pallas Rt., 1904. LOVASS, 1904.)


ORBÁN Ignác: Városépítés, különös tekintettel a hazai vidéki városokra. Makó, k. n., 1902. (ORBÁN, 1902.)


(UHL, 1999.)

(Urbs, 2007.)

(VELIKY, 2006.)

(VÖRÖS, 1973.)

(VÖRÖS, 1989.)


(WILDING, 1900.)

(WINKLER, 1993.)

10.3.2. Közlekedéstudomány


(BASCH, 1914.)


(BÁLINT, 1988.)


(BÉKÉSI, 2007.)


EDELMANN Sebő: Az elektromos vasutakról. Szombathely, Szombathelyi Olvasókör, 1888.


(EDVI, 1896.)

(FRISNYÁK, 1888.)


(FRISNYÁK, 2001/a)


HUNYÁR Algernon: Város és vasút. = Városok Lapja, 1913. aug. 30. 35. sz. 423-424. p


URBÁN Lajos (főszerk.): Vasúti nagylexikon. 2. köt. L-től Z-ig. Bp., MÁV Rt., 2005. (URBÁN, 2005/2.)

Útmutató. A magyar és közös közlekedési vállalatok hivatalos menetrendkönyve, 1890. június. Bp., VKKSz, 1890. (Útmutató, 1890.)

Útmutató. A magyar és közös közlekedési vállalatok hivatalos menetrendkönyve, 1895. június. Bp., VKKSz, 1895. (Útmutató, 1895.)


10.3.3. Nyugat-Dunántúl


BARBARITS Lajos: Nagykanizsza. Magyar Városok Monográfiája Kiadóhivatala, Bp., 1929. (Magyar városok monográfiája, IV.)

BAUER Jenő: Éhen Gyula és kora. Szombathely, SZFFIT, 1934. (BAUER, 1934.)

BÁLINT Á.: Sopron város fejlődése. = Sopron, 1898. nov. 3. 250. sz. 2. p. (BÁLINT, 1898.)


BODÁNYI Ödön: Szombathely város fejlődése és közintézményei. = Vasvármegye, 1903. aug. 9. 123. sz. 3. p. (BODÁNYI, 1903.)


BOROVSZKY Samu (szerk.): Győr vármegye. Bp. OMT, 1910. (Magyarország vármegyéi és városai)
(BOROVSZKY, 1910.)

BOROVSZKY Samu (szerk.): Vasvármegye. Bp., Apollo Irodalmi és Nyomdai Rt., 1898. (Magyarország vármegyéi és városai)
(BOROVSZKY, 1898.)


(DALMODY, 1900.)

Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1903. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1904.

Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1904. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1905.
(TÖPLER, 1904.)

Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1906. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1907.
(TÖPLER, 1906.)

Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1907. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1908. 11. p.
(TÖPLER, 1907.)

Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1908. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1909.

Dr. Töpler Kálmán Sopron sz. kir. város polgármesterének 1909. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1910.

(EDELMANN, 1890.)

(EDELMANN, 1898.)
ÉHEN Gyula: Öt év Szombathely rend. tan. város fejlődésének történetéből, kapcsolatban az 1900. évi zárószámadásokkal. Szombathely, k. n., 1901.


ÉHEN Gyula: Vas vármegye közigazdasági leírása. Bp., Pesti Könyvnyomda Rt., 1905

Finck János kír. tanácsos Sopron sz. kír. város polgármesterének 1892-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1893.

(FINCK, 1892.)

Finck János Sopron sz. kír. város polgármesterének 1887-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1888.

(FINCK, 1887.)

Finck János Sopron szab. kír. város polgármesterének 1885-dik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1886.

(FINCK, 1885.)

Finck János Sopron szab. kír. város polgármesterének 1889-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1890.

(FINCK, 1889.)

Finck János kír. tanácsos Sopron szab. kír. város polgármesterének 1890-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1891.


(GEBHARDT, 1895.)

Gebhardt József Sopron sz. kír. város polgármesterének 1897-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1898.

Gebhardt József Sopron sz. kir. város polgármesterének 1899-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1900.

Gebhardt József Sopron sz. kir. város polgármesterének 1900-ik évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1901.


Gebhardt József Sopron sz. kir. város polgármesterének 1902. évi jelentése a városi közigazgatás összes ágairól. Sopron, k. n., 1903.


HEIMLICH Ferenc: Szombathely rendezett tanácsú város 1900. évi lak- és czímtára. Szombathely, 1900. (HEIMLICH, 1900)


KÁRPÁTI Kelemen: Szombathely–Savaria rend. tanácsú város monographiája. II. köt. Szombathely, k. n., 1894.


NÉMETH Ildikó: Sopron középfokú és középszintű iskolái a 19. században (doktori diszszertáció). Sopron, SL, 2005. (Dissertationes Sopronienses, 1.)


SCHINDLER András: Sopron közüzemi politikája. Sopron, 1942. (A „Soproni Szemle” kiadványai) (SCHINDLER, 1942.)

Sopron sz. kir. város közigazgatásának összes ágai felett 1881. évre Drucker József, polgármester beterjeszti jelentését. Sopron, k. n., 1882. (DRUCKER, 1881.)


A Soproni Kereskedelmi és Iparkamara főjelentése az 1866-1869-diki időszakra. Sopron, k. n., 1871. (Kamarai jelentés, 1866-1869.)

A soproni villamos városi vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1899. okt. 29. 130. sz. 1113-1114. p. (Építési feltételek, 1899. 130. sz.)

A soproni villamos városi vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. (Folytatás a 130. számból). = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1899. nov. 1. 131. sz. 1123-1124. p. (Építési feltételek, 1899. 131. sz.)

A soproni villamos városi vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. (Folytatás a 131. számból). = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1899. nov. 3. 132. sz. 1127-1128. p. (Építésifeltételek, 1899. 132. sz.)
A soproni villamos városi vasút építésére és üzleti berendezésére vonatkozó feltételek. (Folytatás a 132. számból). = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1899. nov. 5. 133. sz. 1131-1132. p. (Építési feltételek, 1899. 133. sz.)


A soproni kerületi kereskedelmi és iparkamara évi jelentése a kereskedelemügyi m. kir. minister úr Ő nagyméltóságához a kamarai kerület kereskedelmi-, ipar- és forgalmi viszonyairól az 1889. évben. Sopron, k. n., 1890.

A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése a kereskedelemügyi M. Kir. Miniszter Ő Ő nagyméltóságához a kamarai kerület kereskedelmi, ipari és forgalmi viszonyairól az 1892. évben. Sopron, k. n., 1893.

A Soproni Kerületi Kereskedelmi és Iparkamara évi jelentése a kereskedelemügyi M. Kir. Miniszter Ő Ő nagyméltóságához a kamarai kerület kereskedelmi, ipar- és forgalmi viszonyairól az 1895. évben. Sopron, k. n., 1896.


SZENDY László: Szombathely története. Szombathely, k. n., 1930.

A szombathelyi elektromos városi vasút alkalmazottainak szolgálati szabályzata. Szombathely, VEMR, 1897.

A szombathelyi villamos közúti vasút építésére és üzletére vonatkozó engedélyokirat (1-6. §).
= Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1897. jan. 20. 9. sz. 81-83. p.
(Engedélyokirat, 1897. 1-6. §.)

A szombathelyi villamos közúti vasút építésére és üzletére vonatkozó engedélyokirat (7-16. §.). = Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1897. jan. 22. 10. sz. 92-93. p.


THIRRING Gusztáv: Sopron és a magyar Alpok. Úti kalauz. Sopron, Dunántúli Turista-Egyesület, 1911.
(THIRRING, 1911.)

(THIRRING, 1931.)

THIRRING Gusztáv (összeáll.): Statisztikai adatok Sopron városáról. Sopron, k. n., 1936.


(TUBOLY, 1862.)


10.3.4. Szatmár-németi

BOROVSZKY Samu (főszerk.): Szatmár vármegye. Szatmár-Németi. Bp., OMT, 1908. (Magyarország vármegyéi és városai)
(BOROVSZKY, 1908.)


JASKOVICS Ferencz: Szatmár–erdődi helyi érdekű vasút története (1. rész). = Szamos, 1900. nov. 11. 91. sz. 1-3. p. (JASKOVICS, 1900/1.)

JASKOVICS Ferencz: A Szatmár–erdődi helyi érdekű vasút története (2. rész). = Szamos, 1900. nov. 15. 92. sz.1-4. p. (JASKOVICS, 1900/2.)


A közlekedésügyi bizottság jelentése a kereskedelemügyi m. kir. minister úrnak a nagykároly–somkúti helyi érdekű gózmozdonyú vasútra vonatkozó engedélyekirat. = Magyarországi Rendeletek Tára, 1892. II. köt. 1612-1631. p.


(Üzleti jelentés, 1900.)

(Üzleti jelentés, 1901.)

(Üzleti jelentés, 1902.)

(Üzleti jelentés, 1903.)

(Üzleti jelentés, 1904.)

(Üzleti jelentés, 1905.)


10.3.5. Egyéb szakirodalom

(BAEDEKER, 1910.)

(Beluszky, 2005.)

(BENDA, 1982.)


NAGY Iván: Magyarország családai czímerekkel és nemzékrendi táblákkal. 1. köt. Pest, 1857.


10.3.6. Statisztikák


Adatok a vasutak 1900. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891-1900 évi összesített eredményekről. Bp., k. n., 1901. (Adatok, 1900.)

Adatok a vasutak 1901. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891-1901 évi összesített eredményekről. Bp., k. n., 1902. (Adatok, 1901.)

Adatok a vasutak 1902. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891-1902. évi összesített eredményekről. Bp., k. n., 1903. (Adatok, 1902.)

Adatok a vasutak 1903. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891-1903 évi összesített eredményekről. Bp., k. n., 1904. (Adatok, 1903.)


Adatok a vasutak 1907. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891-1907. évi összesített eredményekről. Bp., k. n., 1908. (Adatok, 1907.)

FÖLDES Béla: Városaink és a városi lakosság életviszonyai az utolsó népszámlálás alapján. Bp., MTA, 1883. (FÖLDES, 1883.)

KELETI Károly: Hazánk és népe a közgazdaság és társadalmi statistika szempontjából. Pest, Athenaeum, 1871. (KELETI, 1871/a.)

KELETI Károly (összeáll.): A Szent-István korona országainak népessége a területek, lakásviszonyok és házi állatok kimutatásával. Pest, Athenaeum K., 1871. (KELETI, 1871/b.)


A magyar korona országainak 1900. évi népszámlálása. 1. rész. A népesség leírása közösségenkint. Bp., MKKSH, 1902. (Magyar statisztikai közlemények. Új sorozat. 1. köt.) (Népszámlálás, 1900.)
Magyar statisztikai évkönyv. Új folyam. II. köt. 1894. Bp. OMKSH, 1895. (Statisztika, 1894.)


Magyar statisztikai évkönyv. Új folyam. V. köt. 1897. Bp., MKKSH, 1898. (Statisztika, 1897.)

Magyar statisztikai évkönyv. Új folyam. VI. köt. 1898. Bp., MKKSH, 1899. (Statisztika, 1898.)

Magyar statisztikai évkönyv. Új folyam. VIII. köt. 1900. Bp., MKKSH, 1901. (Statisztika, 1900.)

Magyar statisztikai évkönyv. Új folyam. IX. köt. 1901. Bp., MKKSH, 1902. (Statisztika, 1901.)


THIRRING Gusztáv (szerk.): A magyar városok statisztikai évkönyve. I. évf. Bp., k. n., 1912. (A Magyar Városok Országos Kongresszusának iratai, 2.) (THIRRING, 1912.)

10.3.7. Jogforrások


MÁRKUS Dezső (szerk.): Magyar törvénytár. 1884-1886. évi törvényczikkek. Bp., Franklin T., 1897. (Magyar Törvénytár, 1884–1886.)

MÁRKUS Dezső (szerk.): Magyar törvénytár. 1889-1891. évi törvényczikkek. Bp., Franklin T., 1897. (Magyar Törvénytár, 1889–1891.)

MÁRKUS Dezső (szerk.): A hatályos magyar törvények gyűjteménye. V. köt. 1896-1907-ik évi törvényczikkek. Bp., Franklin T., 1912. (MÁRKUS, 1912.)
11. Rövidítések jegyzéke

A amper
Ah amperóra
Akad. K. Akadémiai Kiadó
BAZML Borsod–Abauj–Zemplén Megyei Levéltár
Bd. Band
BDF TT Berzsenyi Dániel Főiskola Történelem Tanszék
BDK Berzsenyi Dániel Könyvtár
BFL Budapest Főváros Levéltára
BKV Budapesti Közlekedési Vállalat
BML Baranya Megyei Levéltár
Bp. Budapest
bt. betéti társaság
BVE Budapesti Városvédő Egyesület
cm centiméter
cs. császári
d. doboz
darab
DB EI Debreceni Egyetem Történelmi Intézet
DGT Duna Gőzhajózási Társaság
DKV Debreceni Közlekedési Vállalat
EKF TTI Eszterházy Károly Főiskola Történelemtudományi Intézet
ELTE Eötvös Loránd Tudományegyetem
et al. et alii
é. n. év nélkül
ÉTK Építésügyi Tájékoztatási Központ
évf. évfolyam
f. fólió
fill. fillér
frt. forint
főszerk. főszerkesztő
GyL Győr Megyei Jogú Város Levéltára
GySEV Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút
GyV Közgy. jk Győr Város Képviselő-testületének iratai. Közgyűlési
h óra
HBML Hajdú–Bihar Megyei Levéltár
HEV helyiérdekű vasút
Hrsg. Herausgeber
IPKV Idegenforgalmi Propaganda és Kiadó Vállalat
ir. irat, iratok
isz. iratszám
JNSzML Jász–Nagykun–Szolnok Megyei Levéltár
JPTE Janus Pannonius Tudományegyetem
K korona
K. kiadó
Kath. katolikus
keresk. kereskedelmi
rend. tanácsú
rt. rendezett tanácsú
részvénytársaság
SL Győr–Moson–Sopron Megyei Levéltára
SML Somogy Megyei Levéltrás
stb. s a többi
SV Alisp. ir. Somogy Vármegye Alispánjának iratai. Közigazgatási iratok
SV APeO Sopron Város Tanácsának iratai. Acta Politica et Oeconomia
SV Közgy. jkv. Sopron Város Törvényhatósági Bizottságának iratai.
SV PH ir. Sopron Város Polgármesteri Hivatalának iratai. Közigazgatási
SV Tan. jkv. Sopron Város Tanácsának iratai. Tanácsülési jegyzőkönyvek
SVER Soproni Világítási és Erőátviteli Rt.
SVVVR Soproni Villamos Városi Vasút Rt.
sz. szám
szab. szabad
SZEHÉV Szatmár–Erdődi Helyi Érdekű Vasút
SZEHÉV Rt. Szatmár–Erdődi Helyi Érdekű Vasút Részvénytársaság
szerk. szerkesztő, szerkesztette
SZIF Széchenyi István Főiskola
SZFFIT Szombathelyi Faludi Ferenc Irodalmi Társaság
SZKV Szegedi Közlekedési Vállalat
SZMVJÖ Szombathely Megyei Jogú Város Önkormányzata
SzT Cégb. ir. Szombathelyi Törvénytartomány iratai. Cégbírósági iratok
SzV Közgy. jkv. Szombathely Város Képviselő-testületének iratai. Közgyűlési
SzV MH ir. Szombathely Város Mérnöki Hivatalának iratai. Műszaki
SzV Polg. ir. Szombathely Város Polgármesteri Hivatalának iratai. Közigazgatási iratok
SzV Szabrend. Vas vármegye szabályrendeleteinek levéltára gyűjteménye.
SzV Tan. jkv. Szombathely Város Tanácsának iratai. Tanácsülési
SzVV Szombathelyi Villamosvasút
tankvk. Tankőnyvkiadó
uo. ugyanott
uő. ugyanő
V volt
VaML Vas Megyei Levéltrás
VKKSz Vasúti és Közlekedési Közlöny Szerkesztősége
VEMR Vasvármegyei Elektromos Művek Rt.
VMMI Vas Megyei Múzeumok Igazgatósága
VV Alisp. ir. Vas Vármegye Alispánjának iratai. Közigazgatási iratok
VV Közgy. jkv. Vas Vármegye Törvényhatósági Bizottságának iratai.
ZML Zala Megyei Levéltrás
ZMMI Zala Megyei Múzeumok Igazgatósága
12. Mellékletek

1. melléklet. A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút üzemi adatai (1897-1915)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Pálya-hossz (km)</th>
<th>Motor-kocsi (db)</th>
<th>Pót-kocsi (db)</th>
<th>Teher-kocsi (db)</th>
<th>Menetek száma</th>
<th>Szállított személyek száma</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1897</td>
<td>2,058</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>30 177</td>
<td>180 394</td>
</tr>
<tr>
<td>1898</td>
<td>2,058</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>52 724</td>
<td>261 254</td>
</tr>
<tr>
<td>1899</td>
<td>2,058</td>
<td>3</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>53 984</td>
<td>295 480</td>
</tr>
<tr>
<td>1900</td>
<td>2,916</td>
<td>5</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>53 130</td>
<td>310 364</td>
</tr>
<tr>
<td>1901</td>
<td>2,916</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>55 777</td>
<td>326 253</td>
</tr>
<tr>
<td>1902</td>
<td>2,916</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>63 593</td>
<td>319 355</td>
</tr>
<tr>
<td>1903</td>
<td>2,916</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>57 786</td>
<td>322 901</td>
</tr>
<tr>
<td>1904</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>56 594</td>
<td>370 267</td>
</tr>
<tr>
<td>1905</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>56 850</td>
<td>410 357</td>
</tr>
<tr>
<td>1906</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>56 992</td>
<td>444 454</td>
</tr>
<tr>
<td>1907</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>57 051</td>
<td>478 088</td>
</tr>
<tr>
<td>1908</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>61 783</td>
<td>425 925</td>
</tr>
<tr>
<td>1909</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>65 657</td>
<td>428 341</td>
</tr>
<tr>
<td>1910</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>65 616</td>
<td>439 301</td>
</tr>
<tr>
<td>1911</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>66 210</td>
<td>459 054</td>
</tr>
<tr>
<td>1912</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>66 612</td>
<td>472 491</td>
</tr>
<tr>
<td>1913</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>69 121</td>
<td>490 360</td>
</tr>
<tr>
<td>1914</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>67 150</td>
<td>502 881</td>
</tr>
<tr>
<td>1915</td>
<td>3,026</td>
<td>7</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>64 683</td>
<td>713 800</td>
</tr>
</tbody>
</table>


A szállított személyek számát az Adatok, 1899 és az Adtok, 1900. kötet tévesen hozza!
2. melléklet. **A Szombathelyi Villamos Közúti Vasút üzleti adatai (1897-1915)**

(1899-ig forint, krajcár; 1900-tól korona, fillér)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Befektetési tőke</th>
<th>Bevétel</th>
<th>Kiadás</th>
<th>Nyereség</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1897</td>
<td>77 043,40</td>
<td>11 545,30</td>
<td>11 278,86</td>
<td>266,44</td>
</tr>
<tr>
<td>1898</td>
<td>74 641,03</td>
<td>15 032,88</td>
<td>13 095,42</td>
<td>1937,46</td>
</tr>
<tr>
<td>1899</td>
<td>208 083,40</td>
<td>17 333,34</td>
<td>11 302,54</td>
<td>6030,80</td>
</tr>
<tr>
<td>1900</td>
<td>419 488,31</td>
<td>39 227,34</td>
<td>23 793,55</td>
<td>15 433,79</td>
</tr>
<tr>
<td>1901</td>
<td>442 070,60</td>
<td>39 075,63</td>
<td>25 473,77</td>
<td>13 601,86</td>
</tr>
<tr>
<td>1902</td>
<td>443 158,06</td>
<td>37 472,04</td>
<td>20 642,91</td>
<td>16 829,13</td>
</tr>
<tr>
<td>1903</td>
<td>445 207,29</td>
<td>38 374,12</td>
<td>21 558,65</td>
<td>16 815,47</td>
</tr>
<tr>
<td>1904</td>
<td>446 541,84</td>
<td>43 394,96</td>
<td>24 534,93</td>
<td>18 860,03</td>
</tr>
<tr>
<td>1905</td>
<td>446 541,84</td>
<td>47 990,12</td>
<td>22 701,73</td>
<td>25 288,39</td>
</tr>
<tr>
<td>1906</td>
<td>460 770,20</td>
<td>52 922,62</td>
<td>22 425,22</td>
<td>30 497,40</td>
</tr>
<tr>
<td>1907</td>
<td>474 899,73</td>
<td>55 614,26</td>
<td>23 996,79</td>
<td>31 617,47</td>
</tr>
<tr>
<td>1908</td>
<td>494 907,72</td>
<td>60 069,27</td>
<td>28 176,87</td>
<td>31 892,40</td>
</tr>
<tr>
<td>1909</td>
<td>504 511,59</td>
<td>64 471,95</td>
<td>25 868,46</td>
<td>38 603,49</td>
</tr>
<tr>
<td>1910</td>
<td>504 511,59</td>
<td>67 673,58</td>
<td>28 905,64</td>
<td>38 767,94</td>
</tr>
<tr>
<td>1911</td>
<td>504 511,59</td>
<td>72 356,72</td>
<td>28 621,67</td>
<td>43 735,05</td>
</tr>
<tr>
<td>1912</td>
<td>523 043,19</td>
<td>74 253,56</td>
<td>41 141,13</td>
<td>33 112,43</td>
</tr>
<tr>
<td>1913</td>
<td>523 043,19</td>
<td>77 258,80</td>
<td>45 795,37</td>
<td>31 463,43</td>
</tr>
<tr>
<td>1914</td>
<td>523 909,07</td>
<td>83 913,23</td>
<td>55 675,19</td>
<td>28 238,04</td>
</tr>
<tr>
<td>1915</td>
<td>524 287,58</td>
<td>107 751,34</td>
<td>65 574,41</td>
<td>42 176,93</td>
</tr>
</tbody>
</table>

2058 VaML, SzT Cégb. ir. 198/1. sz.
3. melléklet. A Soproni Városi Vasút üzem adatai (1900-1915)\textsuperscript{2059}

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Pálya- hossz</th>
<th>Motor- kocsi</th>
<th>Pót- kocsi</th>
<th>Teher- kocsi</th>
<th>Menetek száma</th>
<th>Szállított személyek száma</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1900</td>
<td>5,064</td>
<td>6</td>
<td>2</td>
<td>2</td>
<td>71 825</td>
<td>441 706</td>
</tr>
<tr>
<td>1901</td>
<td>5,064</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>103 959</td>
<td>537 362</td>
</tr>
<tr>
<td>1902</td>
<td>5,064</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>103 816</td>
<td>486 926</td>
</tr>
<tr>
<td>1903</td>
<td>5,064</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>103 000</td>
<td>477 581</td>
</tr>
<tr>
<td>1904</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>85 496</td>
<td>536 804</td>
</tr>
<tr>
<td>1905</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>83 539</td>
<td>542 314</td>
</tr>
<tr>
<td>1906</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>82 837</td>
<td>566 541</td>
</tr>
<tr>
<td>1907</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>80 914</td>
<td>566 940</td>
</tr>
<tr>
<td>1908</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>85 816</td>
<td>505 870</td>
</tr>
<tr>
<td>1909</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>82 918</td>
<td>493 356</td>
</tr>
<tr>
<td>1910</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>82 687</td>
<td>490 274</td>
</tr>
<tr>
<td>1911</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>82 594</td>
<td>498 788</td>
</tr>
<tr>
<td>1912</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>82 022</td>
<td>486 710</td>
</tr>
<tr>
<td>1913</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>82 480</td>
<td>495 638</td>
</tr>
<tr>
<td>1914</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>80 640</td>
<td>601 329</td>
</tr>
<tr>
<td>1915</td>
<td>4,575</td>
<td>8</td>
<td>-</td>
<td>2</td>
<td>80 752</td>
<td>939 128</td>
</tr>
</tbody>
</table>

4. melléklet. *A Soproni Villamos Városi Vasút üzleti adatai (1900-1915)*

(korona)

<table>
<thead>
<tr>
<th>Év</th>
<th>Befektetési tőke</th>
<th>Bevétel</th>
<th>Kiadás</th>
<th>Nyeréség</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>1900</td>
<td>790 000</td>
<td>58 425</td>
<td>44 199</td>
<td>14 226</td>
</tr>
<tr>
<td>1901</td>
<td>790 000</td>
<td>69 710</td>
<td>67 995</td>
<td>17 15</td>
</tr>
<tr>
<td>1902</td>
<td>790 000</td>
<td>64 233</td>
<td>63 772</td>
<td>461</td>
</tr>
<tr>
<td>1903</td>
<td>790 000</td>
<td>61 795</td>
<td>67 821</td>
<td>-626</td>
</tr>
<tr>
<td>1904</td>
<td>790 000</td>
<td>69 194</td>
<td>72 036</td>
<td>-2842</td>
</tr>
<tr>
<td>1905</td>
<td>790 000</td>
<td>69 585</td>
<td>75 095</td>
<td>-5510</td>
</tr>
<tr>
<td>1906</td>
<td>790 000</td>
<td>72 520</td>
<td>77 329</td>
<td>-4809</td>
</tr>
<tr>
<td>1907</td>
<td>790 000</td>
<td>69 717</td>
<td>71 110</td>
<td>-1393</td>
</tr>
<tr>
<td>1908</td>
<td>790 000</td>
<td>78 830</td>
<td>68 755</td>
<td>10 075</td>
</tr>
<tr>
<td>1909</td>
<td>790 000</td>
<td>80 450</td>
<td>71 648</td>
<td>8802</td>
</tr>
<tr>
<td>1910</td>
<td>790 000</td>
<td>81 143</td>
<td>68 398</td>
<td>12 745</td>
</tr>
<tr>
<td>1911</td>
<td>790 000</td>
<td>83 388</td>
<td>64 628</td>
<td>18760</td>
</tr>
<tr>
<td>1912</td>
<td>825 887</td>
<td>83 320</td>
<td>67 950</td>
<td>15370</td>
</tr>
<tr>
<td>1913</td>
<td>826 600</td>
<td>93 700</td>
<td>70 700</td>
<td>15000</td>
</tr>
<tr>
<td>1914</td>
<td>826 700</td>
<td>98 586</td>
<td>83 605</td>
<td>14981</td>
</tr>
<tr>
<td>1915</td>
<td>826 700</td>
<td>144 600</td>
<td>118 100</td>
<td>26500</td>
</tr>
</tbody>
</table>

5. melléklet. A szombathelyi villamosvasút keresztszelvénye.
(VaML, Alisp. ir. VI. 347/1897. sz.)
6. melléklet. A szombathelyi villamosvasút várócsarnokának tervrajza. (VaML, SZV MH 23. d.)
7. melléklet. Szatmárnémeti villamosvasút sínzékes felépítményének tervrajza. (MOL, KM VGY ir. 805. cs. 13 705/1899. sz.)
16. melléklet. Fogatolt járművek korabeli reklámja.
(Kaposvár, 1890. ápr. 6. 14. sz. 6. p.)

17. melléklet. Kerékpárok újsághirdetése az 1880-as évekből.
(Zalamegye, 1887. ápr. 17. 16. sz. 4. p.)
(Sopron, 1897. febr. 28. 48. sz. 6. p.)

(Kőszeg és Vidéke, 1904. jún. 5. 23. sz. 4. p.)
(Zalamegye, 1905. jún. 11. 24. sz. 10. p.)

(Vasvármegye, 1911. okt. 8. 230. sz. 2. p.)
22. melléklet.
Az egyik szombathelyi élclap címlapon foglalkozott a tervezett városi lóvasúttal.
(Torma, 1890. nov. 5. 43. sz. 1. p.)

23. melléklet. 1910 körüli szombathelyi villamos bérletjegy.
(A szerző gyűjteményéből)
A szombathelyi villamos vásáros vasut menetdíjai.

A) SZAKASZJEGY.
A pulyaövdvártól a Perint-hídőtii kitércig vagy viszont, vagy a Szent István parktól a Casino ellőtii kitércig vagy viszont — — — — — — — — — — 12 fillér.
Gyermek- és podgysászegy ugyanazon vonalrészre — — — — — — — — 6 fillé.

B) VONALJEGY.
Az egész vonalra — — — — — — — — — — 16 fillé.
Ugyanilyen gyermek- és podgységgy — — — — — — — — — — 8 fillé.

C) BÉRLETJEGYEK.
Egy füzet 10 jeggyel.
Az egész vonalra — — — — — — — — — — 1 korona 40 fillé.
Jelzett szakaszhatáron belüli menetekre — — — — — — 1 korona 30 fillé.

D) HAVI BÉRLETJEGYEK DIÁKOK RÉSZÉRE.
Napi négy menetre egész hóra — — — — — — — — — — 3 korona.
(A diájegyek csak a központi irodában kaphatók).

BÉRLETJEGY I. ÜZLETI KAPATÓK:
A központi irodában (Kossuth Lajos-utcza 35).
Grünwald Testvérek dohány nagytőszdjecében.
Weiner Károly üzletében.
A „Sabaria” kávéházban.
A Sutlbeck-téle dohány ytdzjében (Széll Kálmán-utcza).
Lebensfeld nővérek dohánytőszdjcében (Kossuth Lajos-utcza),
valamint az ellenőrök 1 a kocsikon.

Vasvármegyei Elektromos Művek
Részvénytársaság.

(Vasvármegye, 1903. okt. 25. 156. sz. 16. p.)

Menetdíjak a villamos vasuton.

a) Vonajegy Győri Vasút-Sárgár 20 fillér, gyermekjegy és csomagjegy 12 fillér.
   3) Ikvahid Sárgár 12 fillér, gyermekjegy és csomagjegy 6 fillér.
   Bérllet diákjegy napi 4 szei barmely vonalhozson utazáshoz 3 korona havonkint.
   Bérlletjegyek árai vonajegy 18 fillér, szakaszjegy 10 fillér.
   Bérllet diákjegyei csupán csak a központi irodában válthatóak, esetleges bejelentéseket az ellenőrök és az alkat megnevezett ülekék fogadókban.
   Bérlletjegyek válthatóak a villamos vasuti ellenőrökönk Schleifer vaskerekedő, Ranhofer övezkedő, Müller drogista, fogyasztási szervezet ülésében, ezekvél a központi irodában.

3-1
Az üzletvezetőség.

25. melléklet. A sörgyárig meghosszabbított soproni villamosvasút menetdíjai.
(Soproni Napló, 1904. szept. 29. 78. sz. 5. p.)
Értesítés.

Ertéskjük az utaló közönségét, hogy április hó 10-től kezdve az alábbi nyári menetrendet léptetjük életbe.

**Villamos vonal vonatai.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Kossuth-kert (máv. állomás) felől Sz. Gözfürész felé.</th>
<th></th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kossuth-kert máj. áll. ind.</td>
<td>842</td>
</tr>
<tr>
<td>Descszer ér. ind.</td>
<td>848</td>
</tr>
<tr>
<td>Kossuth-Lajosfehérvár és Gótuszállo</td>
<td>820</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti és Gótuszállo</td>
<td>808</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Göszdombonyi vonal vonatok.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Szatmárnémeti és Gótuszállo</th>
<th>820</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kossuth-Lajosfehérvár és Gótuszállo</td>
<td>808</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti és Gótuszállo</td>
<td>820</td>
</tr>
<tr>
<td>Descszer ér.</td>
<td>848</td>
</tr>
<tr>
<td>Kossuth-kert ér.</td>
<td>842</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Göszdombonyi vonal vonatok.**

<table>
<thead>
<tr>
<th>Szatmárnémeti és Gótuszállo</th>
<th>820</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Kossuth-Lajosfehérvár és Gótuszállo</td>
<td>808</td>
</tr>
<tr>
<td>Szatmárnémeti és Gótuszállo</td>
<td>820</td>
</tr>
<tr>
<td>Descszer ér.</td>
<td>848</td>
</tr>
<tr>
<td>Kossuth-kert ér.</td>
<td>842</td>
</tr>
</tbody>
</table>

26. melléklet. Szatmárnémeti villamosvasútjának menetrendje 1903-ban. (Szatmár és Vidéke, 1903. márc. 31. 13. sz. mell. 3. p.)

27. melléklet. Rendezvények esetén gyakrabban jártak a villamosok Szatmárnémetiben. (Szamos, 1903. szept. 27. 78. sz. 3. p.)
28. melléklet. A vállalkozások reklámjaikban rendszeresen feltüntették, ha villamosmegálló közelében voltak. (Heimlich, 1900. 179. p.)

29. melléklet. A fényképészhez villamoson is lehetett utazni Sopronban. (Soproni Napló, 1910. jan. 6. 4. sz. 4. p.)
30. melléklet. A sírdíszek beszerzésekor is villamosra lehetett szállni.
(Soproni Napló, 1910. okt. 27. 245. sz. 4. p.)

31. melléklet A soproni Röttig-féle nyomda közelében is volt villamosmegálló.
(Soproni Napló, 1914. júl. 2. 147. sz. 6. p.)
32. melléklet. A VEMR elsőbbségi kötvényeinek egyike Batthyány Lajos gróf aláírásával.

(VaML, SzT Cégb. ír. Sárvári Járásbírósági ír. Telekönyvi ír. 51/1901. sz.)
33. melléklet. Élénk városi forgalom Nagykanizsán az 1900-as évek elején.
(Thúry György Múzeum, Nagykanizsa)

34. melléklet. Városi közlekedés Szombathelyen a XIX. és a XX. század fordulóján.
(Pozsonyi Jánosné képeslap-gyűjteményéből)
35. melléklet. Várakozó győri bérkocsik a XIX. és a XX. század fordulóján. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)

36. melléklet. Omnibuszok a székesfehérvári vasútállomás előtt az 1900-as évek elején. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)
37. melléklet. Utasokra várakozó omnibuszok a szombathelyi pályaudvar előtt 1902 körül. (Képeslaprészlet Molnár József gyűjteményéből)

38. melléklet. Magyaróvár és a mosoni vasútállomás között közlekedő omnibuszok egyike. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)

40. melléklet. Pápán is közlekedtek omnibuszok a szállodák és a vasútállomás között. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)
41. melléklet. Reklámfeliratos lóvasúti kocsi Kassán, az 1890-es években készült felvételen. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)

42. melléklet. A szegedi lóvasút egyik kocsija a Tisza szálloda előtt 1905 körül. (A szerző gyűjteményéből)
43. melléklet. A lóvasúti kocsi a debreceni színház előtt.
(Molnár József képeslap-gyűjteményéből)

44. melléklet. Gőzüzemű közúti vasút Brassó belvárosában a XIX. század végén.
(Molnár József képeslap-gyűjteményéből)
45. melléklet. A kolozsvári városi gőzvasút két szerelvénye a Fő téri kiterőben az 1890-es évek végén. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)

46. melléklet. Békéscsabán 1903 és 1907 között gőzmotorkocsik bonyolították le a helyi közlekedést. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)
47. melléklet. A szombathelyi villamosok postaládával (a homlokfalon balról) közlekedtek.
(Közlekedési Múzeum. Fotóarchívum)

(Közlekedési Múzeum. Fotóarchívum)
49. melléklet. A szombathelyi villamosvasút végállomása a várócsarnokkal. 1900 és 1905 közötti felvétel. (Pozsonyi Jánosné képeslap-gyűjteményéből)

50. melléklet. Sopronban a Várkerület–közvágóhíd mellékvonalon közlekedő villamosok egyike. 1900 és 1904 közötti felvétel. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)
51. melléklet. A szombathelyi villamosok mintájára készült soproni motorkocsik egyike. 
(A szerző gyűjteményéből)

52. melléklet. A soproni remíz két villamos motor- és két pótkocsival 1900-ban. 
(Közlemények a Keskenyvágányú Vasutak Teréről, 1900. jún. 10. 5. sz. 1. p.)
53. melléklet. A villamos Szatmárnémeti főtérén az 1900-as évek elején.
(A szerző gyűjteményéből)

54. melléklet. A szatmárnémeti villamoskocsik egyike a Rákóczy utcában az 1900-as évek elején. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)
55. melléklet. Gözmotorkocsi két mellékkocsival Szatmárnémetiben a Hám János utcában.
(A szerző gyűjteményéből)

56. melléklet. Benzinelektromos motorkocsi Nyíregyházán, az egykori Vármegyeház téri kitérőben 1906 és 1911 közötti felvételen. (A szerző gyűjteményéből)
57. melléklet. A nyitott vezetőállású nagyszebeni trolibuszok egyike 1904-ben. (A szerző gyűjteményéből)

58. melléklet. A pozsonyi trolibuszok a város polgárainak kedvelt kirándulóhelyéig, Vaskutacskáig közlekedtek. 1910 körüli felvétel. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)
59. melléklet. Az esztergomi autóbuszok a párkányi vasútállomáshoz is jártak az 1910-es években. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)

60. melléklet. Az aradi emeletes autóbuszok egyike 1910 körül. (A szerző gyűjteményéből)
61. melléklet. Az 1900-as évek elején a nyugat-dunántúli települések utcáin is megjelentek az autók. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)

62. melléklet. A XIX. és a XX. század fordulóján a velocipédek már ritka látványosságok voltak a városok utcáin. (Molnár József képeslap-gyűjteményéből)