

Kalocsai Péter: Közlekedés- és várostörténeti tanulmányok (19–20. század). Pécs, Virágmandula Kft., 2018. 200 p.

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

A magyar történetírás nem bővelkedik a közlekedéstörténet széles spektrumát átfogó tanulmánykötetekben. A munka városi tömegközlekedés historiográfiájából kiindulva annak történetén, azok városi térhasználatra gyakorolt és településfejlesztő hatásán át a környékbeli infrastruktúra modernizációjáig és a lokális polgári repülés történetéig tartalmaz korábban már – rangos történettudományi periódikákban (pl. *Korall, Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv*, vagy az *Ezerarcú vasút* sorozat) – publikált, történettudományi kutatások módszertanával és igényesen megírt tanulmányokat. A városi tömegközlekedés tematikájában első ízben az 1980-as években jelent meg – Budapestet bemutató – szaktudományos munka. Ennek az időszaknak a közlekedés-történetírását is még erőteljesen áthatotta a kor történelemszemlélete.¹ Ebben a témában, de vidéki perspektívából először Kovácsné Medveczki Ágnes adott közre írást, ő a városi tömegközlekedést átfogóan és az urbanizáció részeként ismertette.² Ezen a vonalon továbbhaladva publikál Kalocsai Péter is, aki elsősorban a dualizmus korára fókuszál, és valamennyi hazai kötött pályás városi közlekedési eszköz történetével kapcsolatosan végzett már mélyreható vizsgálatot. E tárgykör sem mentes a műszaki megközelítésű és csak helytörténeti jelentőségű írásoktól. A Szerző első monográfiája a témában 2011-ben jelent meg a *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914* címmel.³ Ez egy interdiszciplináris munka, amelyben szignifikánsan megjelent a város-, a technika- és az életmódtörténet is. A vizsgálódás nem korlátozódott a Nyugat-Dunántúlra, hanem országos és közép-európai kitekintéssel vette nagytól a problémát. Míg a legújabb monográfiája túllép a korábbi, szűkebben vett kutatási területén, és Szombathely polgári repülésének történetét dolgozza fel.⁴

Kalocsai Péter az Eötvös Loránd Tudományegyetem Savaria Egyetemi Központ habilitált docense. Fő kutatási területe a dualizmus korának (közlekedés)története, különösen a városi tömegközlekedés. Területileg elsősorban a Nyugat-Dunántúlra fókuszál, amelyen belül szülővárosa és lakhelye, Szombathely élvez prioritást.⁵ Emellett néhány lokális témát is kutatott korábban, mint például a gyer-

- 1 Bencze Géza – Koroknai Ákos – Sudár Kornélia – Szekeres József (szerk.): A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. 1. köt. A reformkortól 1919-ig. Budapest, BKV, 1987. 504 p., 168 t.; Koroknai Ákos – Sudár Kornélia (szerk.): A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. 2–3. köt. 1919-től 1985-ig. Budapest, BKV, 1989. 430, 321 p., 154 t.
- 2 Kovácsné Medveczki Ágnes: Vidéki városaink tömegközlekedésének kialakulása és fejlődése 1914-ig. In: Hüttl Pál (szerk.): A Közlekedési Múzeum évkönyve. 9. köt., 1988–1992. Budapest, 1994. 181–221. p.
- 3 Kalocsai Péter: Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914. Szerk. Mayer László. Szombathely, Vasi Múzeumbarát Egylet, 2011. 280 p.
- 4 Kalocsai Péter: Gyors, gyorsabb, leggyorsabb. A szombathelyi polgári repülés története a 20. században. Szombathely, Szülőföld Kiadó, 2019. 159 p.
- 5 Kalocsai Péter – Molnár József: „Balra tarts, jobbra előzz!” Magyarország városi közlekedése régi képeslapokon. Szombathely, B. K. L., 2001. 127 p.; Kalocsai Péter: A vidéki közúti vasutak és az urbanizáció a dualizmus korában. In: Katona András (főszerk.) – Frisnyák Zsuzsa (szerk.): Közlekedés a Kárpát-medencében. Újabb kutatási eredmények. Budapest, 2003. 109–120. p.; Kalocsai Péter: Városi villamosvasutak létesítése a Nyugat-Dunántúlon a 19. század utolsó éveiben (Szombathely és Sopron). In: Frisnyák Sándor – Tóth József (szerk.): A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. Nyíregyháza–Pécs, 2003. 387–394. p.; Kalocsai Péter: Trolibuszok és benzinelektromotoros motorkocsik Magyarország városi közlekedésében a XX. század elején. In: Puskás János (szerk.): III. Természet- Műszaki és Gazdasági Tudományok Alkalmazása Nemzetközi Konferencia. Szombathely, 2004. 1–10. p.; Kalocsai Péter: Városi közlekedés – hálózat – tömegközlekedés Nyugat-Magyarországon (Sopron, Szombathely), 1867–1914. In: Á. Varga László (főszerk.): Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv. 2. köt. Budapest, 2007. 153–199. p.; Kalocsai Péter: A 150 éves szombathelyi városi tömegközlekedés rövid története, 1865–2015. Budapest, VTTE, 2015. 40 p. (VTTE közlekedéstörténeti sorozat; 4.)

mekvédelem a dualizmus kori Szombathelyen, a Batthyányk szerepe a nyugat-dunántúli modernizációban, vagy a helyi alapfokú oktatás története.⁶ A most bemutatandó tanulmánykötete a Pécsi Tudományegyetem Interdiszciplináris Doktori Iskolájába 2018-ban a habilitációs eljárásra benyújtott és pozitívan értékelt dolgozata volt. A Szerző ezzel túllépett korábbi korlátain, hiszen a Nyugat-Dunántúl – főként Szombathely – mellett országos kitekintéssel és idegen nyelvű szakirodalmak felhasználásával nemcsak a városi tömegközlekedés történetét és historiográfiáját, hanem annak a városi térhasználatra, modernizációra gyakorlat hatásait, az ikervári vízi erómu jelentőségét, sőt a lokális repülés történetét is ismerteti. Ezzel egy komplex közlekedéstörténeti kötetet kapunk a kezünkbe. Ez azért is fontos, mert a hazai történész társadalom sokáig nem foglalkozott az urbanizáció egyik fokmérőjének tekinthető városi közlekedés kérdéskörével, de a vidéki repülés történetével és jelentőségével sem. E kötet kiváló alapot képezhet a történész következő célkitűzésének eléréséhez, *Szombathely közlekedéstörténete a 19–20. században* címmel.

A kötet hat tanulmányt tartalmaz. Az első részben (*A városi vasutak és a történetírás Magyarországon a kezdetektől napjainkig*) Kalocsai a vizsgált tárgykör megértése szempontjából legfontosabb fogalmakat – városi vasutak, különleges városi vasutak stb. – ismerteti röviden. Ezt követően tér ki arra, hogy a városi tömegközlekedés történetének eredményeire nemcsak a műszaki tudományoknak, hanem a közlekedés- és történettudománynak is szüksége van. Helyesen hangsúlyozza, hogy a közlekedéstörténetet nem elszígtelt jelenségként kell kezelni, kutatni, hanem belehelyezni az őt körülölelő tájba, annak gazdasági és társadalmi hatásait is szemléltetve. Ez a városi közlekedés esetében a város-és életmód-történeti, illetve település-földrajzi kutatásokat is segíti, pontosabbá teszi. Az ilyen jellegű komplex kutatások jó ideig hiányoztak a magyar historiográfiából. Korábban jellemzően csak műszaki végzettségűek publikáltak a témában leíró jelleggel, hivatkozások és forrásfelhasználás nélkül. Az urbanizáció fontos szegmensének tekinthető városi infrastruktúra kérdéskörével a hazai történészek sokáig nem foglalkoztak. Kalocsai először a primer forrásadottságot veszi sorra a levéltári anyagoktól, a korabeli sajtótól, menetrendeken, jogforrásokon, statisztikákon és üzletjelentéseken át a vizuális forrásokig (térképek, fotók, képeslapok). Ezt követően tér rá a Szerző konkrétan a városi közlekedés historiográfiájára, ahol először a csekély számú közlekedéstörténeti forráskiadványokat említi. Majd az 1882–1883-ban megjelent első közlekedéstörténeti szintézistől⁷ – hangsúlyozva azt, hogy ez még nem foglalkozik kérdéskörrel – kezdve veszi sorra a városi közlekedést érintő átfogó munkákat. Az első konkrét írások műszaki monográfiák, amelyek a kitzűzött céljaikból adódóan csak technikai leírást, ismertetést adnak. Kalocsai alaposágát és igényességét kiválóan tükrözi, hogy egy-két osztrák, de a Lajtán inneni terület kötőpályás városi tömegközlekedési eszközeivel foglalkozó szakírást is boncolgat. Így jut el a történettudomány igényeinek és kutatási módszertanának megfelelő – nem túl nagy számú – hazai komplex monográfiáig, majd a vidéki közúti vasutak és az urbanizáció összefüggéseit vizsgáló szakíráshoz. Végül műszaki megközelítésű, de helytörténeti jelentőségű feldolgozásokat említi a teljesség igénye nélkül. Kalocsai egy külön alfejezetet szentel a szaktanulmányok formai és tartalmi hibáinak elemzésére. Ezek közül leggyakrabban a hivatkozások és a jegyzetek hiánya fordul elő, ami nélkül nem készülhet történettudományos munka. A második csoportba a megfelelő források és szakirodalmak kutatásának felületessége, a rossz fordítások, és az új eredmények fel nem használása sorolható. Emellett a forráskritikák elmaradása szüli a tévedések továbbélését és -adását. Végül a Szerző legsúlyosabb hibák között említi a plagizálást és a forrásmegjelölés elhagyását. Mind-ebből érzékelhető, hogy a szombathelyi történész e tanulmányt rendkívül alaposan és kritikusan írta meg, rávilágítva arra, hogy a hazai városi közlekedésről, vasutakról kevés történettudományi megközelítésű, a történeti kutatások módszertanával készült írás keletkezett. Nem mellesleg csekély a témát komplexen, s nemcsak műszaki megközelítésben feltáró publikáció.

6 Kalocsai Péter: Gyermekvédelem a dualizmus kori Szombathelyen. = *Partes Populorum Minores Alienigenae*, 2003. 8. sz. 155–229. p.; Kalocsai Péter: A Batthyányk szerepe a Nyugat-Dunántúli modernizációjában a 19–20. század fordulóján. = *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények*, 2008 1. sz. 59–78. p.; Kalocsai Péter: A Szövötől az Antalton át a Nyitraig. Az alapfokú oktatás története Szombathely vasúton túli, keleti városrészén, 1928–1956–2016. Szerk. Mayer László. Szombathely, Nyitra Utcai Iskola Alapítványa, 2016. 272 p.

7 Cskivári (Wührl) Jákó: A közlekedési eszközök története. Vasutak, posták, távirtdák, és a gőzhajózás története. 1–2. köt. Budapest, 1882–1883. 464, 468 p.

A második tanulmányban (*A városi közlekedés modernizációja Magyarországon, 1867–1914*) a Szerző a hazai városi közlekedés modernizációját mint az urbanizáció egyik fontos szegmensét mutatja be. A fogalmak definiálása után képet kaphatunk arról, hogy a magyar várostörténet-írás „fehér foltja” a városi infrastruktúra kérdésköre. A hazai történész társadalom jó ideig nem foglalkozott a tematikával, inkább itt is csak a műszaki végzettségűek publikáltak. A közlekedés és az urbanizáció összefüggéseinek vizsgálata külföldön ekkor ugyan már megindult, de csekély érdeklődéssel. Az ezredforduló után aztán már Magyarországon is született ilyen publikáció. Kalocsai e tárgyalása után kiter a korabeli urbanisztikai szakirodalmakra, amelyek gyakran adtak gyakorlati tanácsot a közlekedés fejlesztéséhez. A modernizáció egyik eleme a – későbbi villamosközlekedés alapjaként szolgáló – korszerű közlekedési infrastruktúra kiépülése volt. A vidéki magyar városokban a 19. század második felének végén indult ez a folyamat a szilárd útburkolatok és új hidak, felüljárók létrehozásával. Ekkor még a gyalogos- és fogatolt járművekkel bonyolódó forgalom volt domináns, de lassan megjelenek újabb eszközök is. Először a kerékpárok fedezhették fel a korabeli polgárok a városok utcáin. Ezt követően a motorkerékpárokat, de ezek a vizsgált időszakban csak ritka színfoltjai voltak az utcaépnek. Az áttörést a robbanómotoros autók kifejlesztése jelentette. Magyarországon az első 1895-ben Budapesten közlekedett. Ezzel elindult hódító útjára az önjáró közlekedési eszköz, és a korszakban már a hazai autógyártás is kezdetét vette. A tömegközlekedési szokások biztosítása a hazai modern városok használatának és használhatóságának egyik fontos előfeltételévé vált. A motorizáció előtt is megindult már a kedvezőbb urbanizációs mutatókkal – Budapest, Arad, Debrecen, Szeged stb. – rendelkező településeken a helyi tömegközlekedés. A 19. század első felében volt omnibusz-közlekedés Pesten és Budán, amit több vidéki város – Sopron, Esztergom stb. – is hamarosan követett. Az újabb lépcsőfokot a városi közúti vasutak kiépítése jelentette. A ló-, gőz-, benzinelektromos-, vagy villamosvasutak új távlatokat nyitottak meg a közlekedésben. Igazi kurióznak számítottak a századfordulón – először 1904-ben Nagyszébenben – feltűnő trolibuszok, majd nem sokkal később megindult a már menetrendszerű autóbusz-közlekedés és – leginkább Budapesten – az átkelőhajózás is. A fentebb említett eszközök közül a dualizmus időszakában a közúti vasutak tükrözték az urbanizációs fejlettségi szintet és a polgárosodás mértékét. Egyúttal a helyi tömegközlekedés kiépítése fontos szegmense volt a modernizációnak és az urbanizációnak. E sok eszköz egy térben való használata a közlekedés szabályozását is hamar magával hozta. Mindez nemcsak a városok modernizációját segítette elő, hanem az ott élők életmódjának és mentalitásának változását is. A Szerző kiválóan mutatja be a tanulmányon keresztül, hogy a – modern – városi tömegközlekedés kialakulása, fejlődése több egy üzemtörténetnél, alapjaiban alakította át az életmódot, a szokásokat, egy település és infrastruktúrájának modernizációját, végül urbanizációs fokmérő is volt.

A harmadik tanulmányban (*A vidéki városi villamosvasutak településfejlesztő hatása a dualizmus kori Magyarországon*) Kalocsai kapcsolódva a városi vasutak historiográfiájánál tett megállapításaihoz a vidéki villamosok településfejlesztő hatásait komplex – urbanizáció, történelmi, műszaki – módon vizsgálta. Az első alfejezetben a modern kor városaihoz hozzátartozó tömegközlekedési szolgáltatások szükségességét ecseteli. Ez a modernizáció és az urbanizáció fontos alapköve volt, hiszen a villamosközlekedés megteremtésének előfeltétele más infrastrukturális beruházás megléte: közművesítés, közvilágítás, utak stb. A városi tér használatának megkönnyítéséhez elengedhetetlen volt tömegközlekedési eszközök forgalomba állításával. Ezt követően a villamoshálózatok magyarországi elterjedésének története következik egyetemes kitekintéssel. Itt nemcsak egy egyszerű építéstörténetet kapunk, hanem a Beluszky Pál-féle komplex 1900. évi városhierarchia-vizsgálat alapján egy képet arról, hogy milyen településeken és miért épült ki a villamosvasút. Ezek a vállalkozások nagy tőkebefektetést igényeltek, így általában részvénytársasági formában működtek, de előfordult, hogy egy város megváltotta a vasútüzemet nagy hasznot remélve attól. A tanulmány leginkább új és eddig nem, vagy alig ismert eredményeket tartalmazó része konkrétan a településfejlesztő hatásokat ismerteti. A villamosvasút kiépítése nagy hatással volt sok vidéki város közlekedési infrastruktúrájának fejlődésére, hiszen pl. útburkolatok és járdafejlesztést és villamosítást vont maga után. Az új eszköz településmorfológiai szempontból is hozott változásokat. Először a pályaudvar(oka)t a belvárossal, az itt található fontosabb intézményekkel (kikötő, piac, színház, múzeum, fürdő stb.), majd a kirándulóhelyekkel, ipari övezetekkel és sűrűn lakott városrészekkel kötötte és később építtette össze, ezzel új gravitációs pontokat és közlekedési útvonalakat létrehozva. Minél több városrész összekapcsolása egyértelműen jelentős hatást gyakorolt a

vidéki városok közhasznú személyszállítására is, a gépi vontatás azt kulturáltabbá tette, fellendítette, gyorsította a városi közlekedést, megkönnyítette és kényelmesebbé tette a városi tér használatát. A villamosforgalom megindulása komoly társadalmi és gazdasági hatást gyakorolt a vidéki városokra. A járművek biztonságos közlekedése érdekében helyi rendőrhatalósági rendeletek születtek. A polgári korban a turizmus fellendüléséhez is hozzájárult, mivel a kötöttpályás hálózatba a fürdő- és szórakozóhelyeket is bekapcsolták, így egy átlagpolgár könnyen és gyorsan juthatott el oda családjával. A modern városi tömegközlekedés mentalitásbeli újdonságokat is magával hozott, hiszen az utazás illemtana – udvariasság, előzékenység, ülőhely átengedése stb. – hozzátartozott az eszköz használatához. Végül a városi lakosság körében egy új, megbízható, rendszeres jövedelmet biztosító és akár nyugdíjjogosultságot is megteremtő foglalkoztatási csoport kialakulásához is hozzájárult. Mindezekből is látható, hogy a villamosvasút vidéki városokban való megjelenése és működése több egy üzemtörténeti leírásnál. A Szerző kiválóan világít rá arra, hogy a városi tömegközlekedés megléte és fejlődése az infrastruktúra modernizációját, életmódváltozást idézett elő, a városi térhasználatot is megkönnyítette, egyúttal a település urbanizációs és polgárosodási fokmérője volt.

A negyedik tanulmány (*Az ikervári vízi erőmű hatása a nyugat-dunántúli városfejlődésre, 1895–1914*) az eddigiekhez képest eltérő tematikával, nem kimondottan a városi tömegközlekedésre fókuszál, hanem egy – azzal is összefüggésbe hozható – úttörő jellegű infrastrukturális innovációra, az ikervári vízi erőmű kiépítésére. Kalocsai célja a villamos áram sokrétű – ipari, közlekedési, mezőgazdasági, közvilágítási, háztartási – hasznosításának bemutatása, ezzel is érzékeltetve annak a nyugat-dunántúli térségre kifejtett modernizációs hatását. Konkrétan öt város, Szombathely, Sopron, Kőszeg, Sárvár és Csepreg tartozott az erőmű hatósugarába, amelyeket a Szerző funkcionális ételemben a Beluszky-féle hierarchia-kategorizálás alapján tárgyal. Ezt követi az új létesítmény alapítóinak: gróf Batthyány Gézának és Lajosnak, dr. Edelmann Sebőnek, Gothard Jenőnek és Sándornak, és a vizsgált térségért tett erőfeszítéseiknek ismertetése. Mindannyian sokat áldoztak azért, hogy a 1895-ben létrejöhhessen a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (VEMR). Ennek égisze alatt 1896-ra készült el Ikerváron a Rába-folyón épült, az akkori Magyarországon, sőt még a Monarchiában is párhát ritkító ipari létesítmény, a vízi erőmű. Ebből körvezeteket építettek ki Ikervár–Pecöl–Vasszécseny–Szombathely–Vép–Porpác–Bögöt–Sárvár–Sár–Ikervár viszonylatban. Francia és belga tőke bevonásával 1900-ra érte el a hálózat Sopront, illetve ebből kiágazólag Csepreget is. A szakma és a közvélemény érdeklődését is felkeltette az akkor még egyedülállóan számító innováció. Szombathelyen ezt az áramot először a város közvilágítás modernizációjára használták fel. A korábban gázzal és légszesszel működő hálózatot a „modern fény” váltotta fel. Ipari erőszolgáltatási célokra is kiválóan alkalmas volt az energia, így a városi vízmű szivattyúinak hajtására, számos munkagép működtetésére, vagy éppen a könyvnyomdákban, szikvízgyárakban és lakatosműhelyekben. Végül a szombathelyi városi villamosvasút 1897-es megteremtése is ezzel és a vállalkozók innovatív szemléletével hozható összefüggésbe. Sárvár is profitált az villamos energia megjelenéséből, a településen világításra, ipari és mezőgazdasági célokra használták a megbízható erőforrást. Sopronban Szombathelyhez hasonlóan első ízben a közvilágítást villamosították, aztán 1898-ban létrejött a Soproni Világítási és Erőátviteli Rt. (SVER), végül 1900-ra készült el az ikervári összeköttetés, a villanytelep és a villamosvasút. Az áram lassan felváltotta a korábbi, elavult energiaforrásokat minden területen, így megnövekedett a város fogyasztása. A SVER saját gőzgépek vásárlásával már ki tudta elégíteni a helyi igényeket, de meghibásodás esetén még így is Ikervárról kapott áramot. Csepregen mezőgazdasági célkora használták az elektromosságot, de 1907-ben villámesapás érte a soproni fővezeteket, amit végül – vélhetően a nem rentábilis kihasználtságának – nem javítottak meg. A kisvárosban így rövid ideig, 1900-tól 1907-ig volt elektromos-áramszolgáltatás. Kőszegre a többi településhez képest viszonylag későn, 1907-ben – háztartási, közvilágítási és ipari céllal – villamosították csak. Kalocsai helytállóan következtet mindezekből arra, hogy a villamosítás nagy szerepet játszott vizsgált térség és városok modernizációjában. Szombathely és Sopron urbanizációjában, gazdasági és városi tömegközlekedésének fejlődésében is meghatározó tényezőnek bizonyult. Az újfajta energia megjelenése összetett városfejlődést generált, hatással volt az emberek látás- és gondolkodásmódjára, javította élet- és munkakörülményeit. Elmondható tehát, hogy az ikervári vízi erőmű létesítése is több egy technikatörténeti adaléknál, gazdaság- és társadalomtörténeti jelentősége elvitatathatlan. Ezzel a Szerző túllép azon a megközelítésen, hogy pusztán a vasúthálózat kiépülésének lehetett modern urbanizációs hatása.

Az ötödik tanulmány (*A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen, 1945–1968*) a korábbiakhoz képest egy teljesen új – politikailag determinált – időintervallumot érint. A történészek érdeklődése korábban közlekedés és városfejlődés közötti összefüggések feltárását tekintve csekély volt, és az is inkább interurbán (vasút, hajózás, repülés) jellegű. Ebből kifolyólag az írás hiánypótló ebben az időszakban is. A Szerző először az intraurbán (helyi, településen belüli közlekedés) vonatkozással kapcsolatos historiográfiát ismerteti nemcsak helyi, hanem országos, sőt nemzetközi kitekintéssel is. Ezt követően tér rá Szombathelyt illetően a városi tér közlekedés-szemponturna használatára. Szombathely a II. világháború során súlyos pusztításokat szenvedett el. Újjáépítése azonban hamar megkezdődött, térbeli kiterjedése nőtt több település hozzá való csatolásával. Számos központi funkciót töltött be a vizsgált szocialista időszakban: megye-, járás- és római katolikus püspöki székhely is volt. A háborút követő új politikai berendezkedés azonban nagymértékben érintette a közlekedést és a városi térhasználatot. Az állami tulajdonba vétel, a döntési mechanizmusok centralizálása, az új utcanevek, propaganda képek, szimbólumok nemcsak a városnak, hanem a közlekedésnek is új kihívásokat jelentettek. A városszerkezet a település-hozzácsatolások miatt kiterjedtebbé vált, Szombathely fő közlekedési csomópontjainak a Fő tér, a pályaudvar előtti tér, és az autóbusz-állomáshoz tartozó tér számítottak. A közlekedési infrastruktúrája a vonatott rekonstrukció miatt még az 1950-es években is eléggé leromlott állapotban volt. Az 1960-as évekre kezdődött el az ágazatba való tökebevonás és a modernizáció. Szombathelyen az egyéni városi térhasználat módját illetően a legelőbbben gyalog jártak, de sokan használtak kerékpárt, míg személyautót a korszak elején kevesen – főként – az üzemanyag vásárlásának korlátozását bevezető rendszer miatt. Ebben 1958-tól állt be változás azzal, hogy központilag kevésbé szigorú szabályokat hoztak a magánautózással kapcsolatosan. A közhasználatú járműket tekintve az első csoportba a taxik tartoztak. A helyzetük az időszakban a szigorú központi szabályozás és az államosítás miatt nem volt egyszerű. Ráadásul a magas viteldíjak miatt a lakosság csak ritkán engedhette meg magának. A polgári korszakból megörökölt, újjáépített és immáron államosított villamosvasút kelet–nyugati irányban frekventáltan szelte át a várost, érintve, vagy megközelítve annak legfőbb részeit. Az 1950-es évek végére a menetidő, a járatsűrűség és a menetjegyek ára is egyre kedvezőbb lett, így a kihasználtsága nőtt. A lepusztult járműparkot is sikerült megújítani. Egy észak–déli keresztirányú, a városfejlődéshez igazodó bővítés jó ideig ott lebegett a város és a vasútüzem vezetőinek szeme előtt. A rendszeres autóbusz-közlekedés megindulása a korszakban történt meg. Kezdetben régi és kevés autóbusszal zajlott a forgalom, ami rengeteg kellemetlenséget és elakadást szült. Az 1968. évi országos közlekedéspolitikai koncepció kimondta az autóbusz-közlekedés fejlesztését, és az egyvágányú villamos vonalak megszüntetését. Ezzel a polgári korból megörökölt, a helyiek által szeretett közlekedési eszköz haláltusája megkezdődött. A városi tanács végül – a központi akaratnak engedve – 1974-ben megszavazta a szombathelyiek mentális térhasználatát is nagyban meghatározó villamos megszüntetését. Kalocsai munkájában a vázolt problémák ellenére a várost a tömegközlekedési színvonalát tekintve korabeli Dunántúl élmezőnyébe sorolja. Ennek ellenére Szombathelyen a vizsgált korban nem érvényesült a tömegközlekedés túlsúlya.

A záró tanulmány (*A szombathelyi polgári repülés története a 20. században*) teljesen új perspektívából közelíti meg a vasi megyeszékhelyet: repüléstörténeti szempontból hosszabb időszakot tekintve. Ilyen témában mindeddig nem született publikáció. A Szerző először a ballonok és léghajók város felett való megjelenését tárgyalja az 1900-as évek elejétől. A vidéki városok közül meglehetősen hamar rendeztek itt repülőbemutatókat és -versenyeket. A város stratégiai elhelyezkedésének – közel volt Olaszországhoz – köszönhető, hogy 1915-ben már repülőteret kapott, majd a pilótaképzés is megindult. Mindezek miatt 1920-tól már a Magyar Aeroforgalmi Rt. (MAEFORT) Budapest és Szombathely között elkezdte az első légi posta-járat üzemeltetését. Ez egy évvel később nem menetrendszerű, de drága személyszállítással bővült. Trianon és a repülési tilalom után 1922-től indulhatott újra a légi közlekedés Magyarországon, nem sokkal később Szombathelyen is. Nemcsak belföldi, hanem nemzetközi járatok – Ausztriába és Olaszországba – is érintették a várost. Az 1930-as évekre ez a repülőter modernizációját is szükségessé tette. A nagy gazdasági válság azonban alapjaiban rázza meg az ágazatot, – magas jegyárak miatt is – csak állami támogatással volt fenntartható a vidéki városokban a menetrendszerű légi forgalom. A II. világháború idején a polgári légi forgalmat korlátozták, vagy megszüntették. A szombathelyi repü-

lőter – katonai – forgalma és a pilótaképzésben játszott szerepe ezt követően jócskán megnőtt. 1944-ben azonban légitámadás érte, majd a következő évre a Vörös Hadsereg már teljesen szétbombázta. A háború elmúlása után politikai, gazdasági és társadalmi átalakítási folyamatok közepette az újraélesztések és az újjáépítések időszaka következett. 1946-ban létrejött a Magyar–Szovjet Légiforgalmi Rt. (MA-SZOVLET), és még ugyanebben az évben megindult a fővárosból Szombathelyre és Debrecenbe a belföldi légi közlekedés, beleértve a légiposta- és csomagforgalmat is. A polgári légi járatok száma innentől növekedésnek indult, amelyek közül szenzációnak számított a nyári időszakban a siófoki viszonylat. A hároméves terv keretében központilag fejlesztették az ágazatot. A prosperálás egyértelmű volt Szombathelyet tekintve, hiszen az 1950-es évekre a korábbiakhoz képest fokozta szállítási volumenét. A légi áruszállítás is megjelent ebben az időszakban. A személyszállító gépekre először az IBUSZ-, majd a MASZOVLET-irodában lehetett jegyet vásárolni. A menetjegyek a gyorsvonati első osztályú jegyeknél 25%-kal voltak magasabbak. Az alacsony kihasználtság miatt a légitársaság az 1950-es évekre csökkentette az árakat, kedvezményeket vezetett be. Ennek ellenére a repülés egy kiváltságos csoport privilégiuma maradt még jó ideig, a turisztikai célú igénybevétel nem volt jellemző a korra. Az 1954-ben létrejött a Magyar Légiközlekedési Vállalat (MALEV) működésében még egy ideig domináns szerepet játszott a belföldi légi közlekedés. Az 1956. évi események miatt ismét szüneteltették a repülést az országban. 1957-ben indult csak újra a Szombathelyt is érintő légi forgalom. A városból Budapestre és Zalaegerszegre lehetett eljutni napi rendszerességgel. A hazai, így a szombathelyi belföldi – deficités – légi járatok végét az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepció jelentette. Innentől már csak egy kiállított – lakosság által totemizált – LI-2-es emlékeztetett 1980-ig az egykori szombathelyi polgári járatokra. Ezt követően – a belföldi polgári repülés újraindítására tett kísérletek ellenére – csupán sportcélú, alkalmi repülés, illetve vitorlázó repülőgép és -alkatrész-gyártás maradt a vasi megyeszékhelyen. A Szombathelyt érintő polgári repülés megindulása új közlekedési eszközzel bővítette a helyiek magyar átlagot amúgy is felülmúló eddigi lehetőségeit, egyúttal rangot is jelentett a városnak. A lakosság többsége azonban nem engedhette meg magának a repülést, az a korban luxusnak számított. E munka sem csak egy üzemtörténeti leírás, hanem Kalocsai érzékelteti a légi közlekedés gazdasági és társadalmi hatásait lokális szempontból, ugyanakkor a témában még mélyrehatóbb vizsgálatok szükségeltetnek.

A tanulmánykötet újszerűségét egyrészt az adja, hogy Kalocsai a történettudomány által periférikusnak tekintett közlekedéstörténetet dolgozza fel hosszú időszakot tekintve, regionális és lokális vonatkozásban a nyugat-dunántúli régióban. Másrészt nem egy elszigetelt jelenségként tekint rá, nem egy üzemtörténeti leírást ad, hanem belehelyezi az azt körülvevő tájba, környezetbe, és az urbanizáció és a korabeli modernizáció releváns szegmensének tekinti. E munka lokális vonatkozásban hiánypótló, mivel a közlekedés nemcsak egy ágazatát, a villamosvasút történetét, hanem a helyi infrastruktúra fejlődését és a repülést is tárgyalja. A könyvben így a technikatörténet mellett, a város-, a közlekedés-, gazdaság- társadalom- és a mentalitástörténet is hangsúlyos elem, illetve település- és területföldrajzi vonatkozással is bír.

A kötet logikusan és kronologikusan felépített, alaputatásnak tekinthető. A Szerző használta – következetesen – a historiográfiát ismertető tanulmányában felsorolt összes forrástípust. Külön érdeme, hogy nemcsak helyi szinten ismerteti a vizsgált problémakört, hanem egyetemes és magyar történelmi kitekintésekkel is bír. A munka bár rendkívül informatív, olvasmányos is, nyelvtanilag és stilisztikailag magas szintű, alapos és igényes. A téma megértését korabeli képeslapok, képek, illusztrációk, és táblázatok segítik. Ugyanakkor ezek nyomtatási minősége nem mindig a legjobb. A közlekedéstörténeti szakmunkák mára nem nélkülözhetik az olyan korabeli képeket, amelyek vizualizálhatóvá teszik a történetet.

A tanulmányok után találjuk a rövidítésjegyzéket, amelyben a főszevegben használt mozaikszavak feloldása ismételtelen megtörténik. A munkával kapcsolatosan a legfőbb félelmem az, hogy egy szűk olvasóközönség – leginkább az érintett város és terület érdeklődői, történészei – számára válik csak elérhetővé. Ugyanakkor megjegyezendő, hogy a kötet nemcsak izgalmas, történettudományosan hiteles és hiánypótló, hanem módszertanilag kijelöli az útját a komplex közlekedés- és várostörténeti kutatásoknak is.

Összefoglalva elmondhatjuk, hogy Kalocsai Péter – korábbi színvonalas kutatásainak folytatásaként – egy olyan hiánypótló tanulmánykötettel állt elő, amely a magyarországi közlekedés- és várostörténeti tudományos diskurzusok középpontjába kerülhet.

Horváth Csaba Sándor