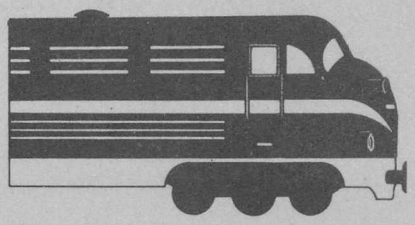
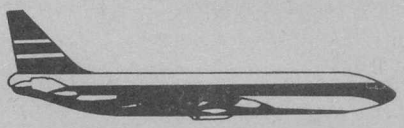
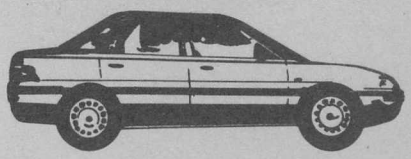
1992. H2 k. 4.52.

KÖZLEKEDÉS TUDOMÁNYI SZEMLE

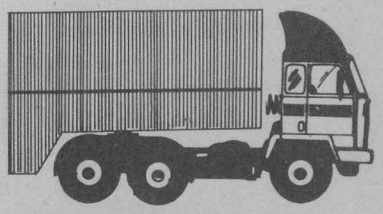


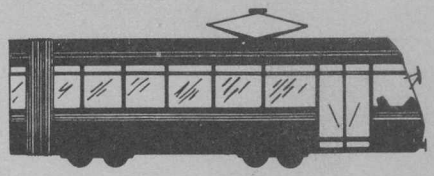




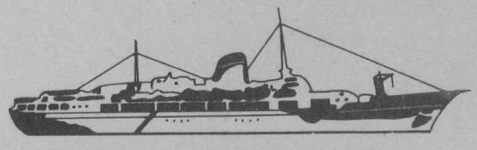
1992 -04- 27

Közlekedéstudományi Intézet Könyvtára
BUDAPEST





Az abszolutizmuskori Magyarország közlekedése



4 1992. ÁPRILIS XLII. ÉVFOLYAM

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

A Közlekedéstudományi Egyesület lapja

A lap megjelenését támogatják: GYSEV, HUNGAROCAMION, INTERGLOB, MAHART, MALÉV, MÁV, MTESZ, VOLÁN, vállalatok: ALBA, BORSOD, KAPOS, KISALFÖLD, KÖRÖS, TISZA, ZALA, VOLÁNBUSZ, VOLÁNCAMION, VOLÁN-DÉLFU, VOLÁN-TEFU RT.

VERKEHRSWISSENSCHAFTLICHE RUNDSCHAU
Zeitschrift des Vereins für Verkehrswissenschaft

REVUE DE LA SCIENCE DES COMMUNICATIONS
Organe de la Société Scientifique des Communications

SCIENTIFIC REVIEW OF COMMUNICATIONS
Monthly of the Scientific Association for Communication

Megjelenik havonta

felelős szerkesztő
DR. IVÁNY ÁRPÁD

szerkesztő
HÜTTL PÁL

A szerkesztőség címe: 1146 Budapest, Városligeti krt. 11. Telefon: 1420-565

Kiadja a Delta-B KFT
1053 Bp., Kossuth L. u. 17.
Felelős kiadó: Nemesné Nádor Mara

Terjeszti a Magyar Posta. Előfizethető bármely hírlapkézbesítő postahivatalnál, a Hírlapelőfizetési és Lapellátási Irodánál Budapest XIII., Lehel u. 10/a. – 1900 – közvetlenül vagy postautalványon, valamint átutalással a HELIR 215-96 162 pénzforgalmú jelzőszámra.

Egy szám ára: 45,– Ft, egy évre: 540,– Ft. Külföldön terjeszti a Kultúra Külkereskedelmi Vállalat, 1389 Budapest, Pf.: 149

Készült: Script Nyomda
Felelős vezető: Kaiser Antalné

Publishing House of International Organisation of Journalist INTERPRESS, Budapest, Tanács krt. 11. H-1075. Telefon: 22-1271 TX. IPKH. 22-5080

HUNGEXPO Advertising Agency, Budapest, P.O.B. 44. H-1441 Telephone: 225-008, Telex: 22-4525 bexpo

MH-Advertising, Budapest, H-1818 Telephone: 183-640, Telex: mahir 22-5341

HU ISSN 0023 4362

TARTALOM

Katona András: **Tudományos konferencia az abszolutizmuskori közlekedésről** 121

A Közlekedési Múzeum főigazgatója rövid bevezetőjében méltatja az abszolutizmuskori Magyarország közlekedésével foglalkozó tudományos konferencián elhangzott előadásokat.

Dr. Cére Béla: **Az abszolutizmuskori Magyarország közlekedésének áttekintése** 123

A szerző átfogó ismertetést ad Magyarország abszolutizmuskori (1850-1867) közlekedéséről.

Kócziánné dr. Szentpéteri Erzsébet: **A kocsigyártás fejlődése a céhrendszer felbomlása után** 134

A cikk ismerteti a magyar kocsigyártás fejlődését, beszámol a céhek és a gyárak között kialakult konfliktusokról. Bemutatja az adott korszak leghíresebb kocsigyárát és a hazánkban ismert kocsitípusokat.

Kovácsyné Dr. Medveczki Ágnes: **Városaink fejlődése és a városi közlekedés kezdetei az abszolutizmus korában Magyarországon** 142

A cikk nagyobb városaink közlekedésének fejlődését mutatja be az abszolutizmus korában.

Dr. Molnár Erzsébet: **Az abszolutizmuskori közlekedés képi ábrázolása** 150

A szerző bemutatja, hogy az abszolutizmus korában miként ábrázolták az akkori közlekedési létestítményeket.

Könyvismertetés 155

Szerzőink

Katona András közl. mérnök, a Közlekedési Múzeum főigazgatója; *Dr. Czére Béla* a közlekedés tud. doktora, c. egyetemi tanár, a Közlekedési Múzeum ny. főigazgatója; *Kócziánné dr. Szentpéteri Erzsébet* a Közlekedési Múzeum tud. főigazgató-helyettese; *Kovácsyné Dr. Medveczki Ágnes* a Közlekedési Múzeum tudományos osztályvezetője; *Dr. Molnár Erzsébet* okl. középiskolai tanár, a Közlekedési Múzeum csoportvezetője.

KÖZLEKEDÉSTUDOMÁNYI SZEMLE

XLII. évfolyam 4. szám 1992. április

Tudományos konferencia az abszolutizmuskori közlekedésről

KATONA ANDRÁS

A Közlekedési Múzeumban 1989. november 23-24-én egy kort átfogó jellegű konferenciát tartott a KTE Közlekedéstörténeti szakosztálya és az MTA Közlekedéstudományi Bizottsága a Múzeum 90 éves megnyitásáról megemlékező eseménysorozat részeként.

A konferencia a reformkorral, ezen belül a kor közlekedéstörténetének újabb kutatási eredményeivel foglalkozott. A rendezés körültekintő programösszeállítását, az alkalomhoz illő szervezést jelezte, hogy a magyar előadók mellett osztrák és szlovák kutatók is szót kaptak az így már nemzetközivé előlépett konferencián.

Jelen konferenciánkat – amely ugyan nem nemzetközi – az előző folytatásának szántuk azzal, hogy egy korban következő – abszolutizmus – időszakot választottunk időkeretnek és változatlanul ragaszkodtunk ahhoz, hogy az előadók új kutatási eredményekről számoljanak be.

A hagyományteremtés és a folytatás mellett azt a fontos célt is kitűztük, hogy minél szélesebb kör számára tegyük lehetővé a Múzeumunkban folyó, illetve a múzeumi munkával témájában és személyében kapcsolódó szakemberek tudományos eredményeinek megismertetését. A hagyományteremtés egyben módot ad arra is, hogy a kutatók egymás munkájára is nagyobb figyelmet fordítsanak, alkalmat kapjanak a nyilvános szereplésre, elinduljanak – fiatalokról van szó – a közszereplés útján.

A tudományos együttműködés és az egyesületi munka számottevő eredménye, hogy a rendezés ismét a Közlekedéstudományi Egyesülettel közösen történt.

A rendezvény előzményei és célkitűzései után röviden arról szólnék, hogy milyen jellemzőket tartok fontosnak az 1850-1867 közötti időkről a közlekedéstörténet, a közlekedésfejlesztés szempontjából kiemelni.

Mindenekelőtt azonban szükséges magunk számára is rögzíteni, hogy az egyes történelmi időszakok, így az abszolutizmus kora sem szoríthatók pontos dátumok közé. A korszakhatárok érintkezési pontjainál különösen sok az olyan jelenség, mozzanat, amely igazán több korra egyszerre jellemző. A kutatás szempontjából ezek a határterületek a korszakos jellemzőkön túlmenően további következtetések levonására is alkalmasak, amelyeknek tárgyi bizonyítását fogja az elhangzó előadások közül néhány adni.

Az 1850-1867 közötti magyarországi közlekedés vitathatatlan fejlődést mutat még akkor is, ha az elsősorban a Habsburg birodalom ilyen irányú fejlesztésének nyomán és az osztrák élelmiszerimport, illetve iparfejlesztés igényeitől vezéreltetve valósult meg. Az említett ellentmondás ugyan a szűkebb nemzeti érdekeknek kevésbé felelt meg, hiszen a Bécs központú hálózat az egyes vonalak kijelölését alapvetően meghatározta. A fővonalakat – vasút – kiegészítő vonalak építése az említett kedvezőtlen adottságot igyekezett oldani. A „Pester Lloyd" c. újság írta 1869 januárjában, hogy „ahány vasút, annyi zsákutca, puszta kiágazásai a Lajtán túli vasutaknak... Magyarországnak a külvilággal Bécsen és Trieszten keresztül legyen kapcsolata...". Ismétlem a fejlődés a hibák, a torzulások ellenére is jellemző az abszolutizmus korában a vasúti, tágabb értelemben a közlekedés magyarországi területére.

A világ vasúthálózatának növekedését jól jellemzi, hogy 1840-től 1870-re 7500 km-ről 200 000 km-re emelkedett a teljes hossz!

A fejlett vasúthálózat természetesen alapvetően átalakította az országok, így Magyarország közlekedési és gazdasági arculatát, megteremtette a tőkés gazdasági termelés alapjait. Így vált világméretekben lehetővé a tömegtermelés és a termékek lényegesen könnyebben és gyorsabban jutottak el a széles felhasználói tömegekhez.

Külön fejezetet érdemel – így az előadások is részletesen foglalkoznak vele – a korszak gazdasági egységeinek, leginkább a társaságoknak és az állam viszonyának kérdése, amely az abszolutizmus közlekedésfejlesztésével szoros összefüggést mutat. Példaként

elegendő a nagy magánvasúti társaságokat és külföldi tőkerészvétel működési formáit említeni.

A többi közlekedési alágazat ugyan e korszakban nem játszott a vasúttal azonos nagyságrendű szerepet, de jellemző fejlődést mutatott a közúthálózat kiépítése és a hajózás is.

Összefoglalóan és a bevezető tartalmát kiegészítve, a gondolatsort a hagyományteremtéssel, az új eredmények széles körű megismertetésének igényének jelzésével, valamint azzal zárom, hogy az abszolutizmus kora, – a nemzeti politikát sujtó korlátozás, az elnyomás hosszú szakasza ellenére – a közlekedésfejlesztésben számottevő eredményeket hozott.

A konferencia lezárásaként az előadók és a szép számban megjelent érdeklődők felé a rendezők köszönetüket fejezték ki, remélve, a 2 év múlva esedékes folytatás hasonló sikerét.

Ami az előadások és a konferencia legfőbb üzenete, a kutatások nagy eredménye, a mai korral azonos vonások feltárása, a technikatörténeti adatok, megállapítások időszerűsége, érvényessége.

Az infrastruktúra fejlesztési igényének felismerése és ennek ellenére az igényektől való elmaradás évszázados „hagyománya", a fenntartási munkák elhanyagolása és több – kutatásokkal alátámasztott – megállapítás mind azt bizonyítja, hogy a történeti kutatásokra már csak azért is szükség van, hogy azok a napi tevékenységekben figyelmeztető tényekként jelenjenek meg.

Az abszolutizmuskori Magyarország közlekedésének áttekintése*

DR. CZÉRE BÉLA

Az elbukott szabadságharcot követő kegyetlen bosszú, Haynau táborszernagy vérengzései, majd Bach belügyminiszter terrorja egyfelől, – azután az önkényuralom válsága, Ausztria háborús sikertelenségei és a Deák ferenc pártja által megvalósított 1867. évi kiegyezés másfelől – ezek határolják be azt a mozgalmat, nem egészen két évtizedet, amelyet az abszolutizmus korának nevez a történettudomány.

Az abszolutisztikus kormány Magyarországtól elválasztotta Horvát-Szlavónországot, azután Erdélyt a hozzákapcsolt részekkel, továbbá egy új tartományt hozott létre, mely a „Szerb Vajdaság és Temesi Bánság" elnevezést kapta, valamint a katonai határőrvidékeket.

Ausztria érdekeit szolgálta, hogy 1850-ben eltörölték Magyarország és az osztrák örökös tartományok közt a vámhatárokat, s így a sokkal fejlettebb osztrák ipar akadálytalanul elárasztotta termékeivel Magyarországot, hátráltatva a hazai gyáripar kifejlődését. Ugyanakkor biztosította Magyarországról olcsó nyersanyag és élelmiszer beszerzését.

A nemzeti elnyomás mellett a magyarországi szabad tőkés fejlődést a feudális maradványok is korlátozták: az 1848-49. évi polgári forradalom lényegében befejezetlen maradt. A jobbágyfelszabadítással és más intézkedésekkel ugyan megnyílt az út az új, tőkés termelési viszonyok kialakítása előtt, de a földbirtokviszonyok lényegében nem változtak, bizonyos földesúri előjogok – mint a bányajog, malomtartás, szeszfőzés stb. – is megmaradtak. A széles tömegek szegénysége pedig akadályozta a belső piac bővülését.

A korszak gazdasági viszonyainak lényeges vonása azonban a külföldi, elsősorban osztrák banktőke beáramlása magyarországra, amivel nagy befolyást szerzett az alapanyagtermelésre, a hitelügyre, valamint – nem utolsó sorban – a vasúti és vízi közlekedésre.

Így az abszolutizmus időszakában a gazdaság fejlődése a korábbiakhoz képest meggyorsult ugyan Magyarországon, és az említett korlátok miatt jóval lassabb ütemben, mint más, szabad országokban. Mindemellett a fejlődés a termelésben meglehetősen egyoldalú; főként az élelmiszeripar (elsősorban a malomipar, cukoripar) fejlődött, viszont a gépgyártás csak kezdeti fokra jutott el, s az ipar nagy része kisipari jellegű maradt.

E sajátos politikai és gazdasági viszonyok között – és döntően éppen ezekből eredően – Magyarország területén a közlekedés az abszolutizmus idején jelentős fejlődést mutathatott fel. Ennek oka az osztrák kormányzat abszolut politikai hatalomra törekvése: fejlett közlekedés nélkül az erős centralista kormányzás nem építhető ki, illetve nem tartható fenn. A másik ok a külföldi tőke beáramlása az országba. A közlekedési tőkebefektetések sikerét Magyarország fejletlen viszonyai ígéretessé tették, s ez összhangban állt az osztrák politikai törekvésekkel, valamint jórészt a külföldi tapasztalatokkal is. Ez persze azt is jelentette, hogy a magyarországi közlekedés fejlődése az osztrák közlekedés fejlődésével szoros összefüggésben következett be. A magyarországi közlekedési hálózat kiépítése az osztrák közlekedéspolitika céljainak megfelelően és az összbirodalom hálózatának részeként, Bécs központtal történt.

I.

Az abszolutizmus közlekedésfejlődésének kiemelkedő, az egész magyarországi közlekedési rendszert meghatározó eredményei a vasútügy területén következtek be.

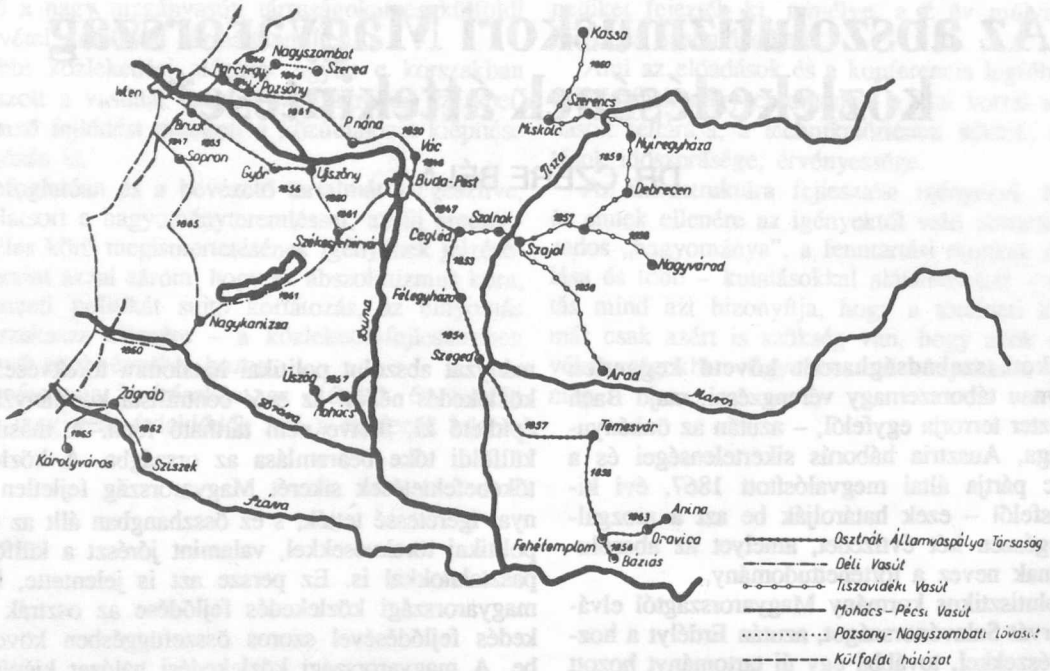
A szabadságharc bukásakor 243 km hosszú vasúthálózata volt az országnak, ebből a Pozsony-nagyszombati lóvasúton kívül – így a Pest-Vác, a Pest-Szolnok, a Pozsony-Marchegg és a Sopron-Katzesdorf vonalakon – összesen 176 km-en gőzüzemű volt a vontatás.

Ausztriában már az 1840-es évek elején az *államvasúti* rendszer mellett foglaltak állást. 1841-ig a két nagy osztrák magántársaság: a Nordbahn és a Bécs-Gloggnitzi Vasúttársulat kb. 210 km-es vonalat adott át a forgalomnak. Ekkor elkezdték az államvasúti hálózat kiépítését és újabb magánvasutak építését nem is engedélyezték. Az osztrák kormányzat 1846-ban egy 25 millió forintos alapot létesített a magánvasúti részvények felvásárlására. Így azután 1850-ben, amikor elhatározták az államvasúti rendszer túlsúlyának biztosítását, az alap segítségével ezt nehézség nélkül elérhették.

Erre a sorsra jutott az egyébként is nehéz anyagi helyzetben lévő *Magyar Középponti Vasúti Társaság* is. Ennek részvényeit ugyanis a kormány az említett alapból már jórészt korábban megszerezte, 1850-ben pedig a társaság vonalait megváltoztatták. A vasút ezután *„Cs. és Kir. Osztrák Délkeleti Államvasút"* néven működött tovább.

A további magyarországi vasútépítések pedig az 1850-ben kidolgozott birodalmi vasúthálózati tervezet alapján folytatódtak. Ugyanebben az évben megnyílt a Vác-Pozsony vonalszakasz, s ezzel megvalósult Pest vasúti kapcsolata Béccsel és az északi tartományokkal.

*Szerző előadása a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedéstörténeti Szakosztálya és a Közlekedési Múzeum által rendezett, „Magyarország közlekedésének története 1850-1867" című konferencián, 1991. november 21.-én



1. ábra. Magyarország vasúti hálózata 1866-ban

1854-re készült el a szabadságharc előtt már kezdeményezett Cegléd-Szeged vonal. Megkezdődtek több más vasútvonal munkálatai, közöttük a Szolnok-Püspökladány-Debrecen, valamint a Mohács-Pécs közötti vasút építései is.

A vasútak időközben Európában és Észak-Amerikában műszaki, technológiai, valamint gazdasági és jogi tekintetben is jelentősen fejlődtek. Szükségessé vált, hogy a vasutak üzemére, a biztonság megóvására, a vasúti alkalmazottak munkaviszonyára, a vasútat használó közönség jogaira és kötelezettségeire vonatkozóan egyöntetű szabályozást léptessenek életbe. 1851-ben adta ki a kormány a porosz mintára készült, ezt a célt szolgáló Vasúti Üzletrendtartást, amely a magyarországi vasútakra is érvényes lett. A benne foglalt elvek és szabályok hosszú időn át érvényben maradtak, mintegy kodifikálva a vasútak és alkalmazottaik sajátos karakterét, fegyelmezett, katonás jellegét.

Az államvasúti rendszer, a kizárólag állami erőből történő vasútépítés programja azonban nem sokáig bizonyult járható útnak a birodalomban. Mintegy öt év múltán az államkincstár erői teljesen kimerültek. A vasútépítések anyagi terhei, az időközben bekövetkezett pénzügyi válság arra kényszerítették az osztrák kormányt, hogy a vasútpolitikában döntő fordulatot hajtson végre. Az államvasúti vonalakat is olykor értéken alul eladván, a magánvasúti rendszerre tértek át. Magyarországon is persze ez lett az uralkodó. (Megjegyzem, hogy csak az évszázad utolsó harmadában kezdődött ismét az államvasúti vonalak építése, és a magánvasútak erőteljes ütemű államosítása. Ebben a vegyes rendszerben azután lassan az államvasúti hálózat vette át a döntő szerepet.)

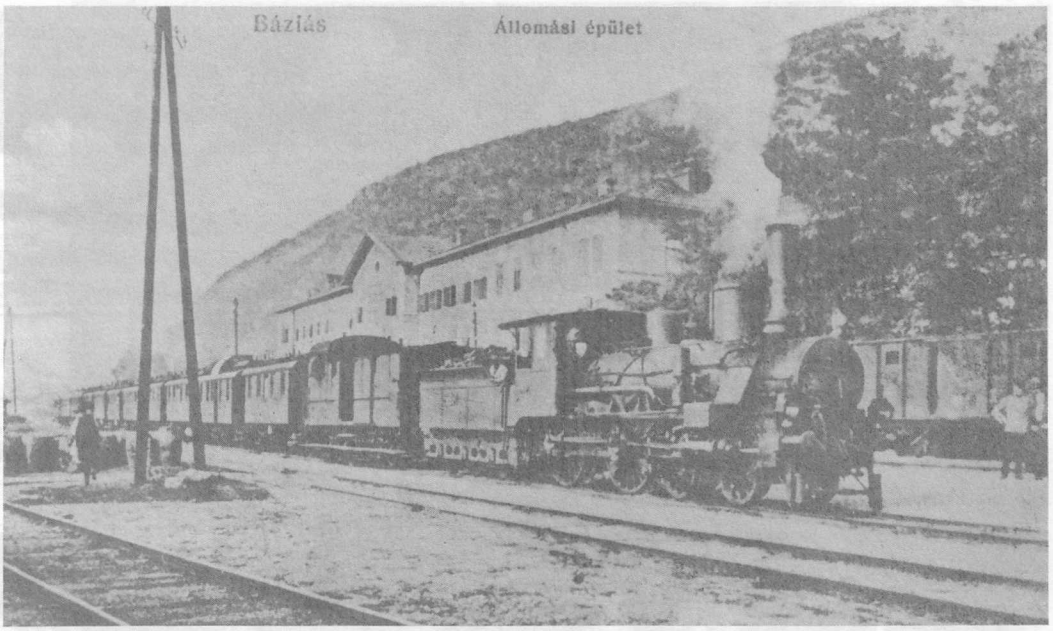
A kormány elhatározását az 1854-ben megjelent *Vasútengedélyezési Szabályrendelet* hozta nyilvánosságra. Ez, a bekövetkezett általános fejlődésnek megfelelő részletességgel szabályozta a magánvasutak engedélyezésére, építésére és üzemvitelére vonatkozó kérdéseket. A Szabályrendelet az új vasútvonalak építésének engedélyezési jogát a kormánynak tartotta fenn. A Vasútengedélyezési Szabályrendelet – miként az említett Vasúti Üzletrendtartás – elveiben igen sokáig érvényben maradt. (Megjegyzem, hogy az 1867. évi kiegyezési törvények mindkettő hatályát továbbra is fenntartották.)

A Szabályrendelet kiadásával egyidejűleg közzétették a véglegesnek tekintett birodalmi vasúthálózati tervet s a hiányzó vonalak építésére különböző kedvezményeket és kamatbiztosítást is nyújtottak. (Mint ismeretes, a kamatbiztosítás széles körűen elterjedt rendszerében a kormányzat vállalta a befektetett tőke meghatározott százalékos kamatának biztosítását. Ha a vasúttársaság évi haszna ezt a mértéket nem érte el, az állam a különbözetet megtérítette.)

A vasútpolitika fordulata, a közzétett tervek és a kilátásba helyezett kedvezmények felélénkítették a vasútépítési kedvet. Az osztrák és a velük érdekkapcsolatban álló más nyugati pénzcsoportok megkezdték erőteljes beáramlásukat a magyar gazdasági életbe.

Magyarországon ezekben az években három nagy magánvasúti társaság szerzett döntő gazdasági pozíciókat (1. ábra).

A *Cs. és Kir. Szabadalmazott Osztrák Államvaspálya Társaság* – ez a nem szakemberek számára megtévesztő nevű magánvasút – 1855-ben jött létre. A *Rotschild* bankház nemzetközi pénzcsoportja megvásárolta az Északi és a Délkeleti Államvasút kiépített vonalait, az építés alatt álló Szeged-Temesvár vonalat, továbbá az állam tulajdonában lévő bánáti uradalmakat, bánya- és kohóműveket. Tulajdonába került a Bécs-Komárom vonal is. Meglévő és kiépítendő vonalaira 5,2 %-os kamatbiztosítást kapott. Magyarországi vonalhálózata északkeletről délnyugati irányba, hatalmas acélpántként Marcheggtől Báziásig terjedt (2. ábra). Saját érc- és szénbányái gazdasági hatalommá tették, amely üzletvitelével, tarifapolitikájával évtizedeken keresztül



2. ábra. Az Osztrák Államvaspálya Társaság Báziás állomása

– egészen az 1891-ben bekövetkezett államosításáig – az osztrák gazdasági érdekeket szolgálva, monopol helyzetben volt a Nyugat-Európába irányuló vasúti forgalomban. Vonalaival beékelődve Magyarország vasúti hálózatába, sokáig megakadályozta a magyar érdekű vasútpolitika érvényre jutását.

A *Cs. és Kir. Szabadalmazott Déli Vaspálya Társaság* hálózata 1856-ban kezdett kialakulni, s ennek története meglehetősen bonyolult. Egy nemzetközi tőkés csoport – amelynek érdekeltsége volt a középolaszországi vasútakban – megvette a *Lombard-Velencei Osztrák Államvasutak* már megépült vonalait. Ezzel szinte egyidőben egy másik nemzetközi tőkeérdekeltség, amelyhez magyar földbirtokosok is csatlakoztak, engedélyt kapott a Bécsből Triesztbe vezető *Déli Államvasutakhoz* csatlakozó dunántúli hálózat kiépítésére. Ennek alapján megalapították a *Ferenc József Vaspálya Társaságot*. 1858-ban azonban az osztrák kormány a Déli Államvasutak eladására is rákényszerült. A vonalat ugyanaz a tőkés csoport szerezte meg, mint a Lombard-velencei vonalakat. Ezzel a társasággal fuzionált ugyanabban az évben a *Ferenc József Keleti Vasút* is. Később a vállalat a *Déli Vaspálya Társaság* nevet vette fel, és kiépítette Magyarországon a mai balatoni fővonalat (3. ábra), a Sopron-Nagykanizsa és Székesfehérvár-Komárom vonalakat is. Az így kialakult hálózata a magyar fővárost és a Dunántúlt Béccsel, az osztrák alpesi tartományokkal, Olaszországgal és az Adriai-tengerrel kötötte össze.

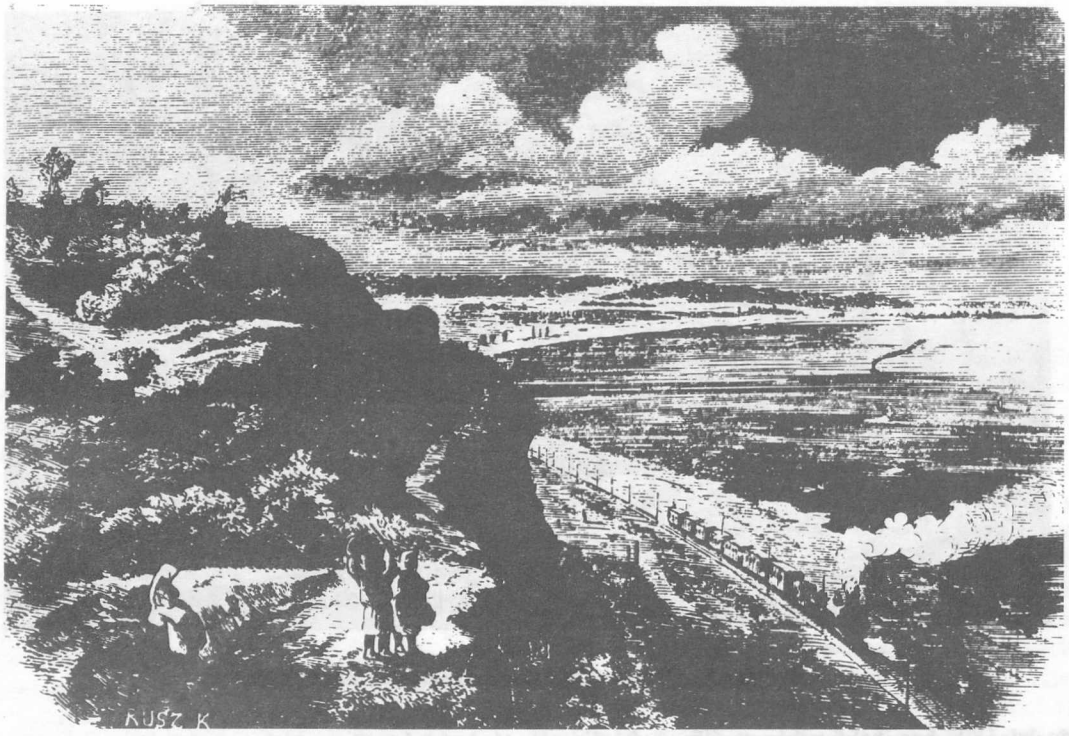
A *Cs. és Kir. Szabadalmazott Tiszavidéki Vaspálya Társaság* szintén 1856-ban alakult, magyar nagybirtokosokból és osztrák tőkésekből. Megvásárolta a kormánytól az építés alatt álló Szolnok-Debrecen és a Püspökladány-Nagyvárad vonalakat. További vonalak – így a Szajol-Arad és a Debrecen-Nyíregyháza-Szerencs-Miskolc-Kassa vonalak – kiépítésével végül is kialakította az ország északkeleti részén, foltszerűen elterült hálózatát. A három említett nagy magánvasúti társaság közül ez volt az egyetlen, amelynek vonalai kizárólag magyar területen feküdtek. Közlekedésföldrajzi helyzete folytán azonban csak az Osztrák Államvaspálya Társaság vonalain keresztül volt kapcsolata a főváros felé (4. ábra).

1857-ben nyílt meg az államvasútként épült Mohács-Pécsi Vasút (5. ábra), az első hazai iparvasút, amelyet az ország második legnagyobb monopolista vállalata, a *Duna Gőzhajózási Társaság* tartott üzemben Pécs környéki szénbányáinak a mohácsi dunai kikötővel való összekapcsolására.

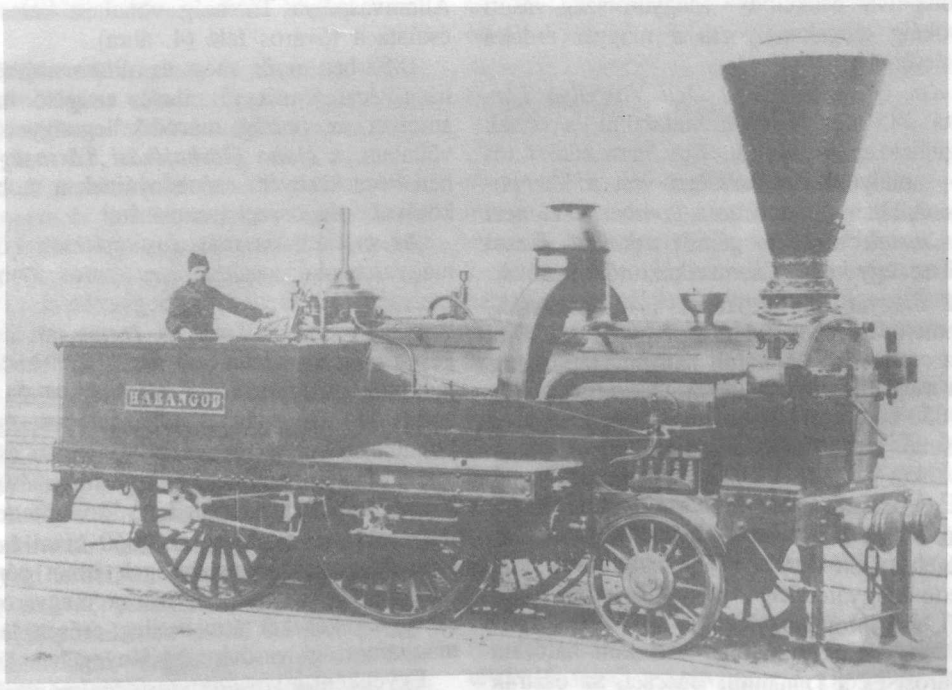
Az említett és más vasútépítések következtében a magyarországi *vasúthálózat hossza* több mint kilencszeresére növekedve, a kiegyezés előtti évben, 1866-ban 2234 km-t tett már ki. A vasutak kiépülése lényegesen megváltoztatta az ország közlekedési viszonyait, javította, meggyorsította a forgalmat és – ha korlátozottan is – segítette a hazai gazdasági fejlődés kibontakozását. Ez növelte a hazai ipari és kereskedelmi tőke felhalmozását, amely a vasútépítések iránt is növekvő érdeklődést tanusított. Elősegítette ezeket a törekvéseket az is, hogy az 1860 utáni években a politikai és gazdasági nehézségek ismét pénzszűkét eredményeztek Ausztriában, ami a magyarországi osztrák tőkebefektetéseket átmenetileg erősen lelassította, s a magyarországi vasútépítést lényegében leállította.

Egyébként a *vasutak utasforgalma* az 1850-1865 közötti másfél évtizedben 1,9 millió főre, azaz 4,4-szeresére nőtt, tehát kisebb arányban, mint a hálózat hossza. E téren figyelembe kell azonban venni, hogy ugyanezen időszakban a postakocsik utasforgalma is 3,5-szeres növekedést mutatott, kb. 35 ezer utast továbbítva. Viszont az *áruk mennyisége* a vasutakon közel 25-szörösére növekedett, elérve a 2,7 millió tonnát, ami mellett a közúti áruszállítás – persze fogatolt járművekkel – lényegesen csökkent; szakszerű becslés alapján kb. 0,4-szeresére, tehát 800 ezer tonnára.

A magyarországi tőkés körök erősödését számos ér-

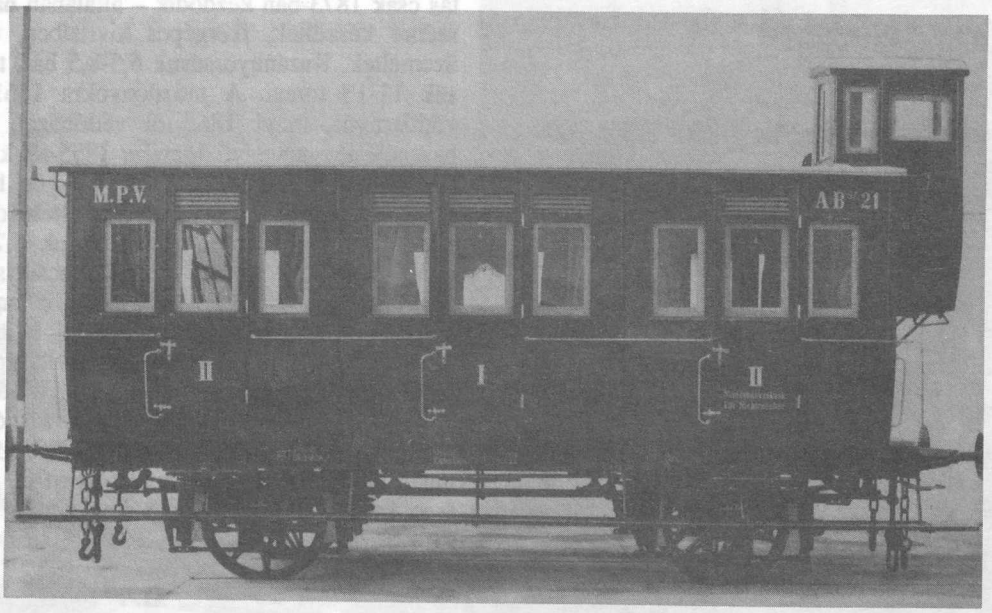


3. ábra. A Déli Vasút balatoni pályarészlete

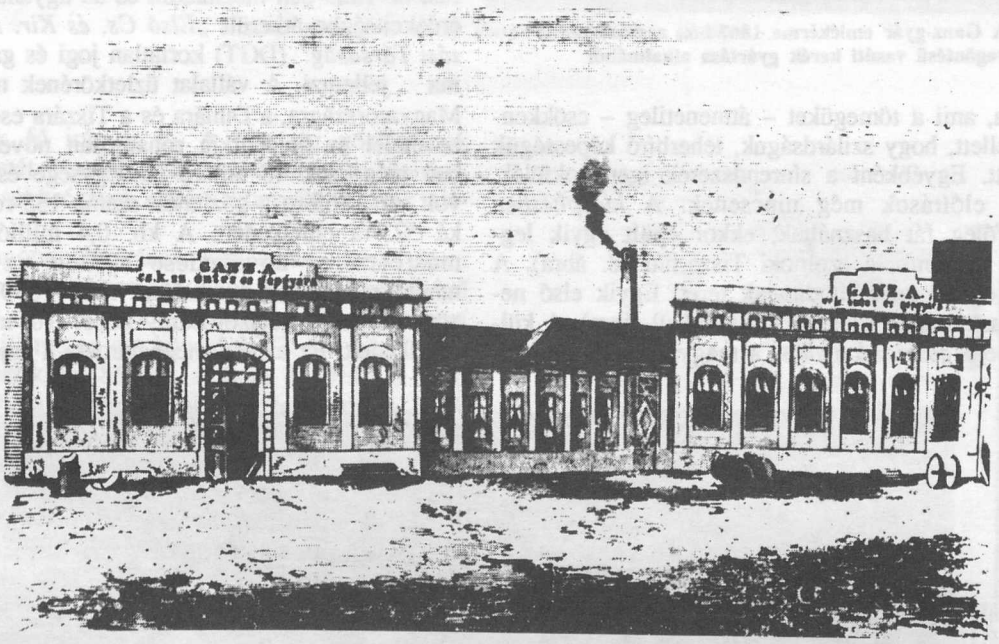


4. ábra. A Tiszavidéki Vasút „Harangod" nevű B-n 2 jellegű gőzmozdonya. Gyártotta az Osztrák Államvaspálya Társaság bécsi mozdonygyára 1857-ben

dekcsoport alakulása, *újabb magyar vasútépítési tervek* felvetése, az osztrák vasútpolitika bírálatának megnyilvánulásai jelzik. Ilyenek voltak az *Országos Magyar Gazdasági Egylet* 1862. és 1865. évi emlékiratai, amelyek *Széchenyi* koncepciójának, a magyar főváros szerepének mellőzését, a magyar érdekek háttérbe szorítását sérelmezik és kijelölik azokat a vasútvonalakat, amelyeket elsősorban kiépítendőnek tartanak. Ezek és más megnyilatkozások, vélemények azonban csak az



5. ábra. A Mohács-Pécsi Vasút I.-II. osztályú személykocsija



6. ábra. A Ganz-gyár 1862-ben

új korszakot nyitó 1867. évi kiegyezés után éreztették hatásukat a magyar vasútpolitika alakulására.

A vasútügy fejlődését azonban nemcsak a hálózat növekedése mutatja. A korszak egybe esik a *vasúti technika* jelentős külföldi fejlődésével, aminek hatása hazánkban is megmutatkozott.

Mint ismeretes, az első magyarországi vasutak felszerelését és járműveit még külföldről szerezték be. A század közepétől azonban növekvő szerepe van a magyarországi iparnak is a vasutak szükségletei kielégítésében. A lassan kifejlődő hazai gépiparban a *Ganz-gyár* (6. ábra) kivételes helyet foglal el. *Ganz Ábrahám*, a Svájcból bevándorolt vasöntő még a reformkorban került Magyarországra és 1844 óta önálló műhelye volt, amely az 1850-es években gyárrá növekedett. A gyár mérnöke, *Mechwart András* szabadalma alapján állították elő a kovácsolt vasból készült vasúti kerekek helyett a *kéregöntésű kerekeket*, amely a gyár jelentős exporttermékе lett (7. ábra). A gyár a vasúti kitérőberendezések előállításával is sikereket ért el. Ezen túlmenően a magyar iparnak alig volt szerepe, az Osztrák Államvaspálya Társaság még sokáig monopolizálta a magyarországi vasúti anyag- és gépgyártást.

A vasúti technika fejlődését illetően említésre érdemesek még a következők:

Az 5,5–6,6 m-es *sínek* tömege a Pest-Vác vonalon fektetett 19 kg/fm-es sínekéhez képes megkétszereződött. 1860-ban kezdődik az acélból hengerelt sínek

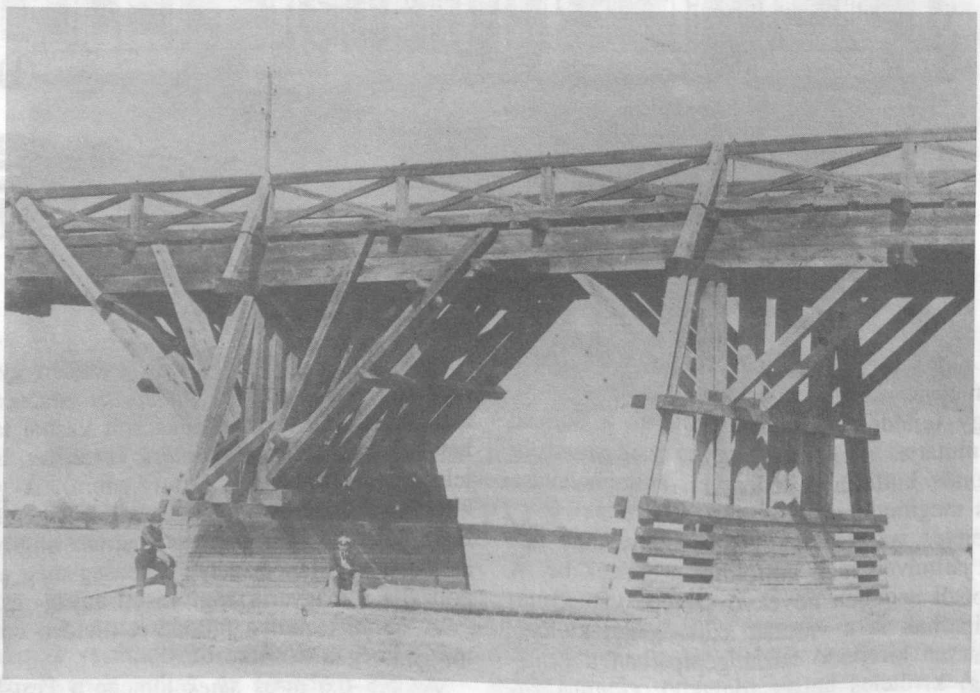


7. ábra. A Ganz-gyár emlékérme 1867-ből, a százezredik kéregöntésű vasúti kerék gyártása alkalmából

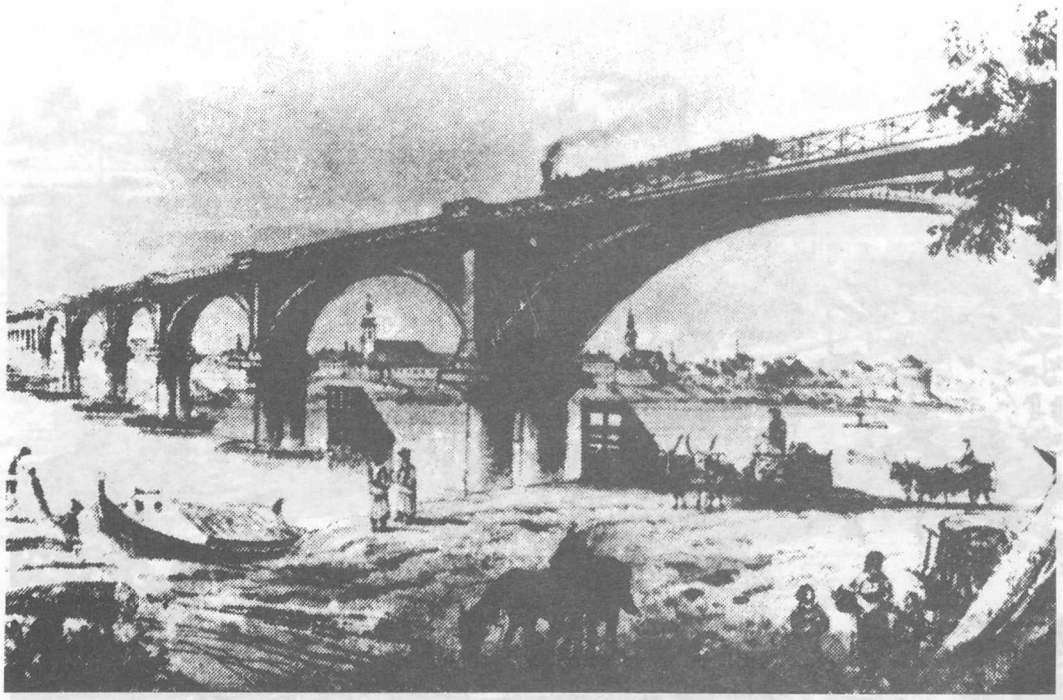
használata, ami a tömegüket – átmenetileg – csökkentette, amellett, hogy szilárdságuk, teherbíró képességük növekedett. Egyébként a sínrendszerek igen sokfélék, egységes előírások még nincsenek. A *hídépítésben* 1857-ig főleg fát használtak; ekkor épült egyik leghosszabb fahídunk, a szolnoki Tisza-híd (8. ábra). A vashidak ettől kezdve hódítanak teret. Egyik első nevezetes vashídunk a szegedi Tisza-híd (9. ábra). A külföldi eredetű *gőzmozdonyok* – a magyar mozdonygyártás csak 1873-ban kezdődik – általában nagy fűtőértékű szénre készültek, ikergépes kivitelben, telített gőzzel üzemeltek. Kazánnyomásuk 6,5-8,5 bar, tengelyterhelésük 11-13 tonna. A mozdonyokra 1861-től építettek védőernyőt, majd 1865-től védőházat. A kezdetben használt négytengelyű *kocsikat* 1855-től kiszorították az Európában általában használt két- és háromtengelyű kocsik, amelyek még fából készültek, de egyre több rajtuk a fém alkatrész. Hosszúságuk 6,7-8,5 m, saját tömegük kb. 9 tonna. A személykocsik szekrénye 3-5, egymástól elkülönített szakaszból állt, amelyeket a kivül, oldalt futó un. „kalauzjárdáról" lehetett megközelíteni. Kialakultak a járművek javítására szakosodott *vasúti műhelyek*; a legnagyobbak már több száz munkást foglalkoztattak. A jelző és távközlő technika kibontakozását a helyhezkötött *kosárjelzők* (10. ábra), majd 1850-től a *Morse-távírók*, 1861-től pedig a *villamos harangjelző készülékek* megjelenése mutatja.

II.

Az abszolutizmus idején a magyarországi *gőzhajózást* az 1829-ben megalakult és az ugyancsak *Rotschild* érdekeltségbe átkerült *„Első Cs. és Kir. Dunagőzhajózási Társaság"* (DGT) korlátlan jogi és gazdasági uralma jellemzi. A vállalat üzletkörének nagyobb része Magyarországra, a Dunára és a Tiszára esett. Forgalma, bevételei és hajóparkja rohamosan növekedett. 1850-ben még csak 48 önjáró hajóegysége és 155 uszálya volt, de 1865-re a gőzhajók száma 135-re, az uszályoké 523-ra emelkedett. A kb. 0,4 milliónyi utasszám másfélszeres növekedése mellett az áruszállítás mennyisége jóval gyorsabban nőtt; 1850 és 1865 között mintegy hatszorosára, közel 10 millió tonnára emelkedett. Ez azután meghatározta a hajópark további



8. ábra. Leghosszabb fahídunk: az 1857-ben épült szolnoki Tisza-híd részlete



9. ábra. A szegedi vasúti Tisza-híd az 1850-es években

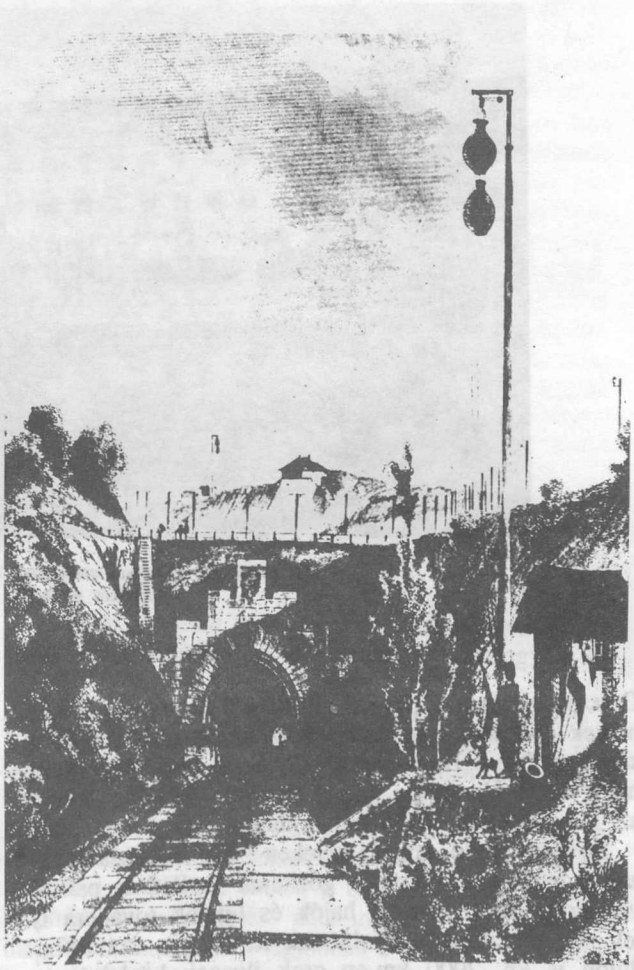
fejlesztésének fő irányát is. A társaság gőzhajóinak szénszükségletét – mint már említettük – a Mohács-Pécsi Vasút segítségével a Pécs környéki bányák elégítették ki.

A DGT monopóliumának korlátozása és a dunai gőzhajózás fejlődése szempontjából is nagy jelentőségű esemény volt a krimi háborút követő 1856. évi *párizsi kongresszus*, illetve az ezt követő 1857. évi *bécsi szerződés*. A szerződés 1858-tól a dunai hajózást a parti államok számára teljesen szabaddá tette, de a DGT jogi monopóliumának megszűnése sokáig nem érintette a vállalat gazdasági uralmát. Elsőként az Osztrák Államvaspálya Társaság élt a lehetőséggel: 1859-ben hajózási üzemet szervezett, amely a Szerbiából és Romániából érkező áruk kombinált vízi-vasúti szállítására rendezkedett be.

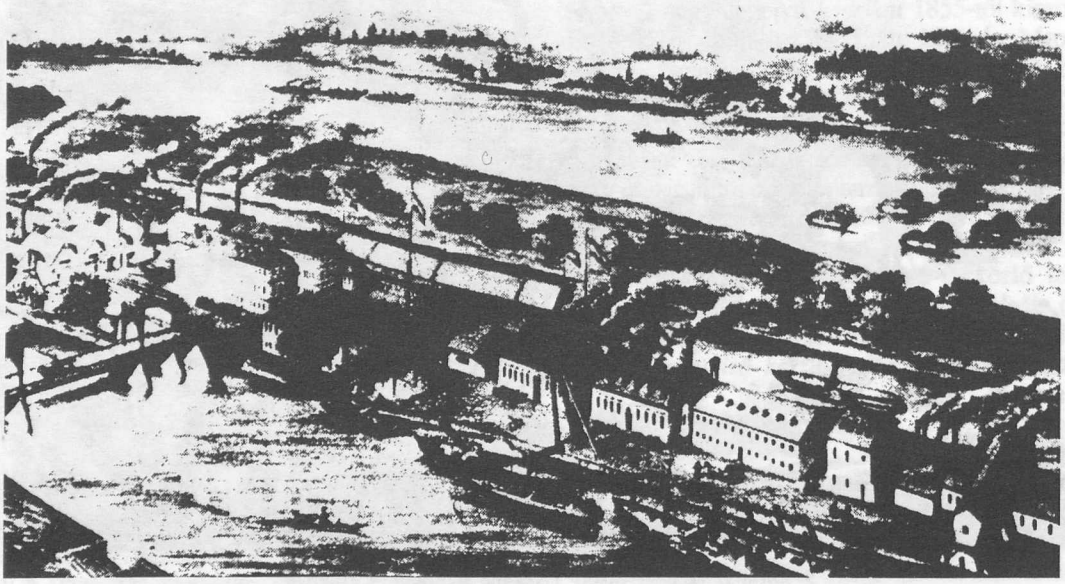
Az 1860-as évek közepén kezdődtek a próbálkozások *kisebb magyar hajózási vállalatok* alapításával. Így jött létre a szobi *Luczenbacher Pál* vállalata, a *Győri Gőzhajózási Társaság*, stb. Ezek a tőkeszegény társulások azonban nem sokáig bírták a versenyt a DGT-vel szemben.

A DGT Óbudai Hajógyára már a szabadságharc előtt is döntő szerepet játszott a hajóépítésben. Fokozatosan elérte, hogy a vastestű hajók, az első gőzgépek és kazánok előállításával feleslegessé váljanak az importált erőgépek (11. ábra). 1854-ben kezdtek hozzá a csavargőzösök építéséhez, 1855-ben pedig elkészült a gyár különleges, négy lapátkerekes gőzhajója, a Tachtália, az al-dunai zuhatagos szakaszra (12. ábra). Kialakultak a jellegzetes hajótípusok: a vontatógőzösök, az önjáró áruszállító és a személyszállító hajók típusai. 1866-ban a gyár dolgozóinak létszáma már meghaladta a 2000 főt.

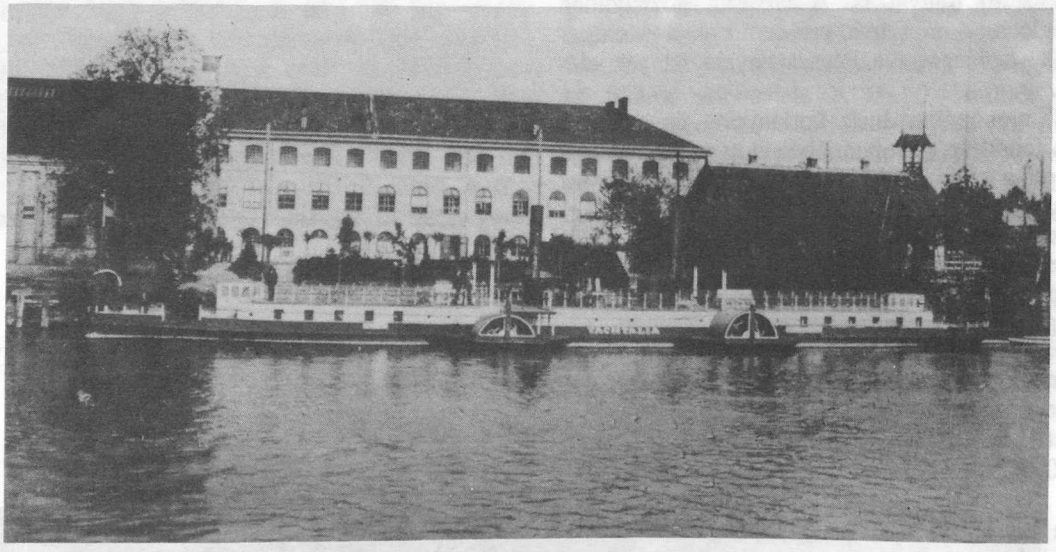
A dunai szabadhajózás létrejöttével egyidőben a



10. ábra. Kosárjelző a pozsonyi alagút bejáratánál



11. ábra. Az óbudai Hajógyár 1858-ban



12. ábra. Az al-dunai szakaszra épített különleges, négy lapátkerekes gőzhajó, a „Tachtália"

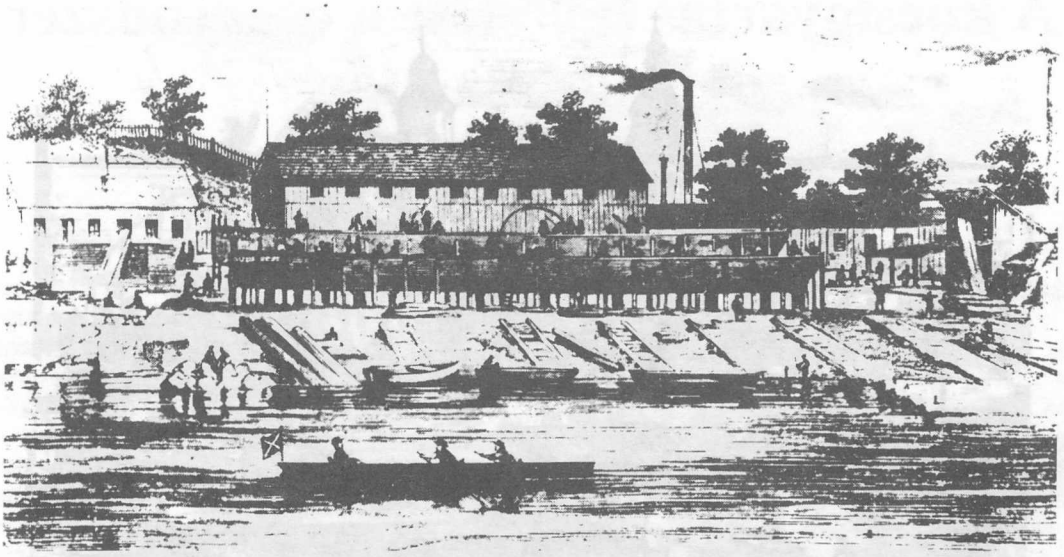
Császári Vízépítési Hivatal téli kikötő és hajóépítő műhelyek építésére megvásárolta az újpesti szigetet és a szemben fekvő Duna-partot (13. ábra). Az angyalföldi hajógyártás *Hartmann József* nevéhez fűződik, amely az 1860-as évek elején indult meg.

Megjegyzendő, hogy a kereken 5000 km hosszú hazai *belvízi úthálózaton* a gőzhajók mellett a partról vontatott, illetve evezős hajók és tutajok továbbra is jelentős forgalmat bonyolítottak le. Még a századfordulón is kb. 2000 km-en csak ilyenek közlekedtek. (14-16 ábra).

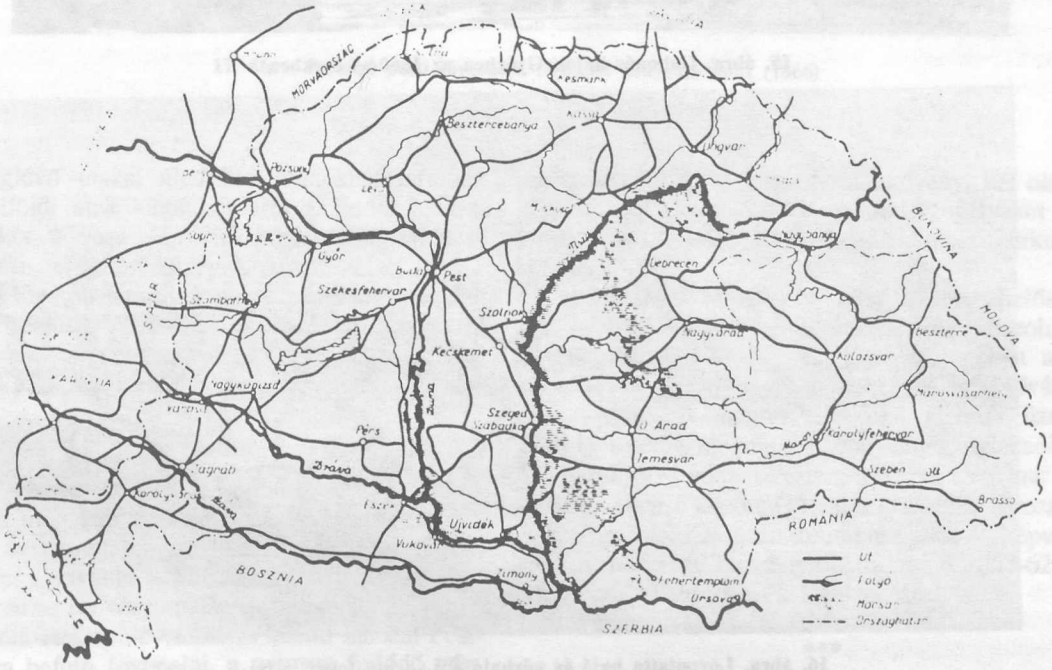
III.

Hazánknak a reformkorból az *útügy* és a *közúti közlekedés* terén volt a legszegényesebb az öröksége. Az abszolutizmus idején viszont az útépítés és a közúti közlekedés nagy fejlődést mutat. Valójában hazánkban az 1850-es években kezdődött az útügy korszerűbb megszervezése és az úthálózat céltudatos kiépítése.

Az útügy megszervezésének alapját az 1849. évi császári pátens rakta le, mely a birodalom közútjait



13. ábra. Az újpesti hajógyártás az 1860-as években



14. ábra. Magyarország belvízi útjait és közutai a múlt század közepén

három csoportba: az *állami*, az *országos* és a *községi utak* csoportjába sorolta.

Az *állami utakat* a birodalom költségén építették és tartották fenn. A birodalmi úthálózat kialakítása érdekében számos olyan, korábban a vármegyék által fenntartott utat is állami kezelésbe vettek, amelyeket a legfontosabbaknak tartottak. Az állami úthálózat kiépítésére és fenntartására fordították a legnagyobb erőket; itt már szakképzett útmestereket és útkaparókat alkalmaztak.

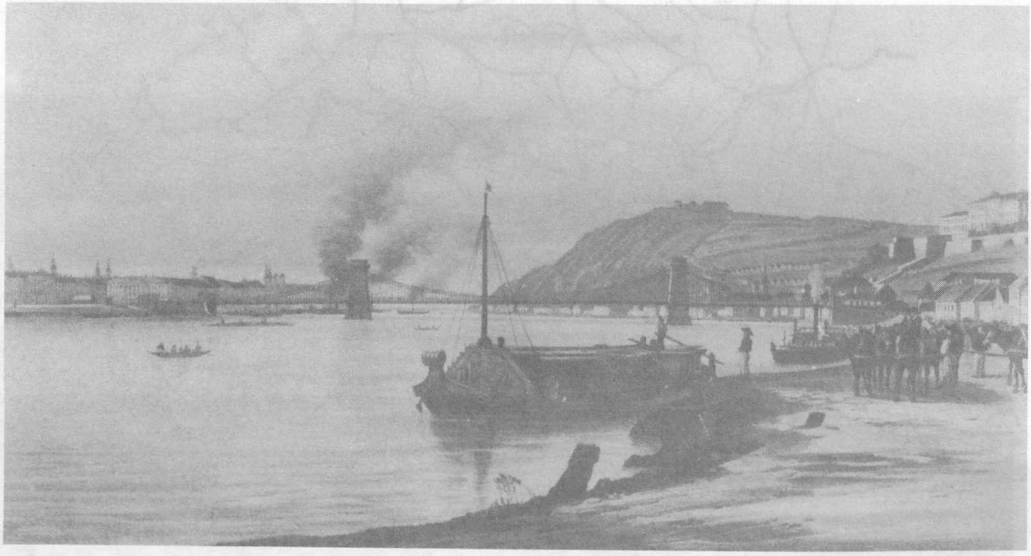
A kevésbé fontos *országos utakat* az illető országoknak kellett építeni és fenntartani, ingyenes közmunkával, illetve annak a pénzbeli megváltásából. Ezeknek az utaknak igazgatását a vármegyék látták el.

A *községi utakat* külön községi közmunkával kellett építeni és fenntartani, felügyeletüket a vármegyék látták el.

A kormány – a négy országrésznek megfelelően – Budán, Zágrábban, Temesváron és Nagyszebenben *építési igazgatóságokat* szervezett és azokban mérnököket alkalmazott. Ezeknek alárendelten területi építészeti hivatalok, a megyék és a körzetek székhelyein megyei építészeti hivatalok, a járásokban pedig járási építészeti hivatalok működtek. Ennek a tekintélyes szervezetnek kiépítése és működtetése nem ment egy csapásra. Az útépítés és fenntartás a legjobban a magyar országrészben fejlődött; a Bánátban és Horvátországban volt az útügy a legkevésbé rendezett.



15. ábra. Gabonás hajók Győrben az 1860-as években



16. ábra. Lóvontatta hajó és gőzhajó a Lánchíd felett, a budai parton

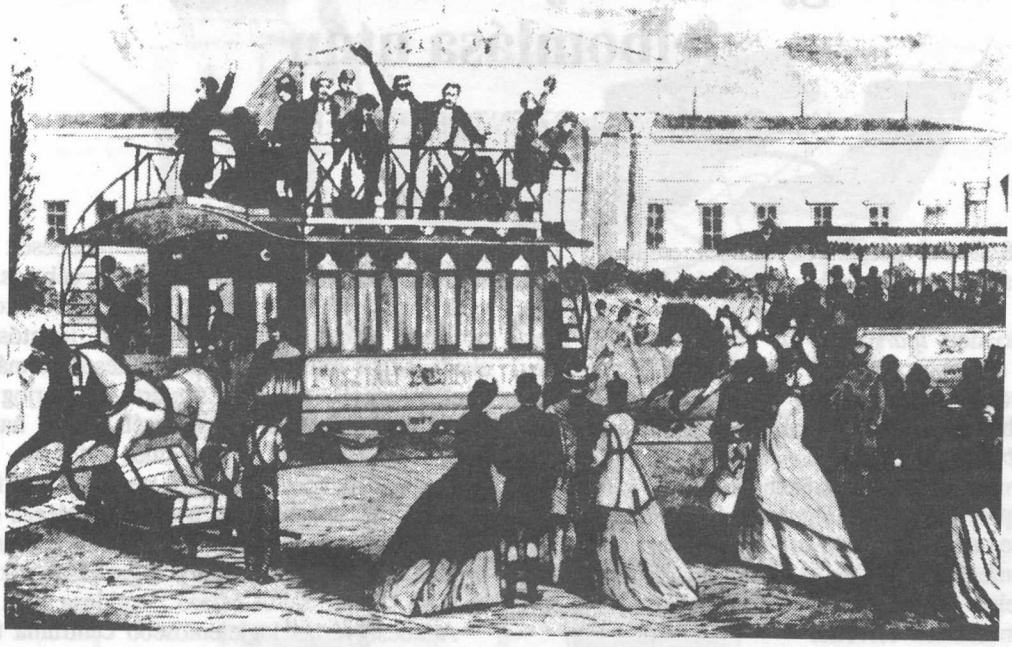
Az utak építésére és fenntartására *országos útalapot* létesítettek. Ennek bevételei a közmunkaváltságból, az állami utakon szedett útvámokból és a bírságokból származtak.

A magyar országrészeken az útvámot a „vámegyenérték" helyettesítette, amelyet közmunkával kellett teljesíteni.

A közmunkát 1851-ben rendeletileg szabályozták és a kötelezettséget a nemességre is kiterjesztették. A rendelet egyébként lehetővé tette a közmunkának másokkal való elvégeztetését, illetőleg a pénzbeli megváltását is. Ez az új rendszer az útépítés és fenntartás fejlődését hatásosan segítette, felváltva a korábbi primitív, jobbágyi robotmunkát.

E reformok nyomán az abszolutizmus idején az ország *úthálózatának* kiépítése nagy lendületet vett (l. a 14. ábrát). 1850-ben Magyarország teljes kiépített úthálózatának hossza kb. 4100 km volt, 1867-re viszont már elérte a 12 700 km-t. A korszak végén az állami utak hossza 3900 km-t, az országos utaké 8800 km-t tett ki. Az állami úthálózatba a magyar országrészen 18, Horvátországban 5, a Bánátban 7, Erdélyben pedig 13 fontos útvonal tartozott.

A *magyar országrészben* ebben a korszakban épültek ki például a Buda-bécsi, a Buda-gráci, a Pest-miskolci út egyes szakaszai, a Székesfehérvár-veszprémi út, a Mohács-Nagykanizsa-Letenye útvonal stb. Az *Alföld* útjainak kiépítésére azonban ekkor még nem került



17. ábra. Az első pesti lóvasút a Nemzeti Múzeum előtt (1866)

sor. A meglévő utakat általában homokkal tartották fenn. Az alföldi utak kiépítését arra az időre halasztották, amikor a vasúti és vízi közlekedés fejlődése lehetővé teszi az építési anyagok odaszállítását.

A közúti fogatolt járművek a korszakban viszonylag kevéssé változtak. Változott azonban a kocsigyártó ipar.

IV.

Végül röviden a *városi*, elsősorban a *fővárosi közlekedés*ről is meg kell emlékeznünk. Hazánk fővárosa – noha az összbirodalmi közlekedési politika természetesen Bécset kívánta a birodalom közlekedési központjává tenni – az elnyomatás korszakában is jelentősen fejlődött. A kiépülő vasúti és közúti hálózat Pestre és Budára befutó fővonalai, a gyorsan fejlődő gőzhajózás tovább növelték Buda és Pest közlekedési góc-pont szerepét. 1849-re megnyílt a Lánchíd, amely nemcsak a két város, hanem a két országrész forgalmát is jól szolgálta. 1857-re megépült a budai Várhegy alatti alagút is, megkönnyítve a Lánchídat használó forgalom lebonyolítását. E mellett – már 1844-től – helyi gőzhajójáratok is működtek a Duna két partja között.

Nagy fejlődésnek indult a *városi úthálózat* burkolatának kiépítése is. Az útburkolatok korábbi homorú szelvényét felváltja a domború szelvény, két oldalt kiképzett folyókával. Rövidesen járdaszegélyeket is építettek. Az 1860-as évektől kezdtek aszfaltburkolatokat készíteni.

Az 1832-ben – nemzetközileg is meglehetősen korán – indult omnibusz-közlekedés az abszolutizmus idején tovább fejlődött. Az 1860-as években már kb. száz, 10-14 ülőhelyes kocsi közlekedett a fővárosban, ezeket sok kis magánvállalkozó tartotta üzemben. 1866-ban pedig megnyílt a jobb tömegközlekedést ígérő lóvasút első vonala Pesten, a Széna tér ((ma: Kálvin tér) és Újpest között (17. ábra). Vidéki városainkban a tömegközlekedést az omnibusz-járatok képviselték, először már 1847-ben Sopronban, majd 1857-62 között Szegeden, Miskolcon és Debrecenben is.

***

Az abszolutizmus viszonylag rövid, de eseményekben gazdag korszakát jórészt a magyar történelem sötét lapjaira írták. Nem mondható el ugyanez a gazdaságtörténet, ezen belül is az infrastruktúra, főleg pedig a közlekedés történetéről. Ez – függetlenül attól, hogy a haladás mozgató rugóit miként ítéljük meg – a lendületes fejlődés korszakának bizonyult. Lehet, hogy mindez nagyon ellentmondásos, de hát ilyen ellentmondásos az élet, ilyen maga a történelem is.

A kocsigyártás fejlődése a céhrendszer felbomlása után

KÓCZIÁNNÉ DR. SZENTPÉTERI ERZSÉBET

Az 1848/49 évi polgári forradalom eredményeként lehetővé vált a szabad vállalat alapítás és a bérmunkavállalás, azonban a nyílt abszolutizmus éveiben az 1851-ben kiadott *iparrendtartás* volt érvényben. Rendelkezései általában lehetővé tették, hogy a céhek ismét megerősítsék helyzetüket, bár a *gyáripar* fejlődésének útjába nem állítottak akadályokat. Ugyanakkor az *iparszabadságot* erősen korlátozta a rendeletnek az a része, amely kimondta: amennyiben egy helységben valamely ipart még 1848 előtt szabályszerűen létrejött céhszerű keretekben űztek, ott az ilyen ipart csak akkor lehet megkezdeni, ha az illető a céh által előírt mesterremeket elkészítette vagy a mestervizsgát letette, és a céh mesternek felvette.

Az önálló mesterek tönkremenésének és általános elszegényedésének a folyamata azonban nem szűnt meg. Ez tükröződik a céhek közötti konfliktusokban, a gyárak, illetve gyárosok és a céhen belüli, egymás elleni, élesedő küzdelem állomásaiban; és jól mutatják ezt a folyamatot az új céhtagok felvételének meggátolására irányuló próbálkozások is.

Egészen *végletes kezdeményezések* is születtek a céhek részéről. Például az 1850-es években a pesti kovács céh a városi tanácshoz írott kérvényében az iránt folyamodott, hogy céhüket nyilvánítsák zárttá. Ennek a lehetetlen és mindennemű ipari mozgást meggátoló kérelemnek indokait érdemes részleteznünk. E szerint

- a céhben már 28 mesterük van, a kocsigyárakban pedig 60 kovácslegény dolgozik, s mellettük még az állatorvosi egyetemen és a katonaságnál is dolgoznak kovácsok, akiknek a kontárkodását nem tudják megakadályozni,
- még a bognárok is készítenek kovácsmunkát,
- a vasútépítés, a hajózás, a közlekedés „modernizálódása" teljesen kiszorítja munkáikat.

A már fennálló gyárak elleni fellépések eredménytelensége idővel arra ösztönözte a céhtagságot, hogy csak bizonyíthatóan tőkeszegény próbálkozások elé gördítsen akadályokat, ha egyéb lehetőségük nem akadt, akkor intelmek és fenyegetések formájában. Például az egyik pesti kocsigyártó mesterjog kérésének felülvizsgálatakor a nyerges céh külön hangsúlyozta, hogy a jelölt ellen ugyan nincs kifogása, remekeljen stb., azonban kocsigyárat fel ne merjen állítani.

Az 1872. évi VIII. tc. a céhek végleges eltörlésével már csak közjogi pontot tett annak a húszesztendős folyamatnak a végére, mely a gazdaság tőkés átalakulásának céhkorszakot lezáró periódusa volt.

A kocsigyártás legjelentősebb centruma továbbra is Pest-Buda maradt. Az abszolutizmus idején kézműiparban dolgozó mintegy 6000 önálló iparosból a kocsigyártással foglalkozók aránya 10% alatt mozgott (1. táblázat). Számuk lassan emelkedett és kiugró gyarapodást csak a kovácsok értek el: 1857 és 1870 között létszámuk majdnem megkétszereződött.

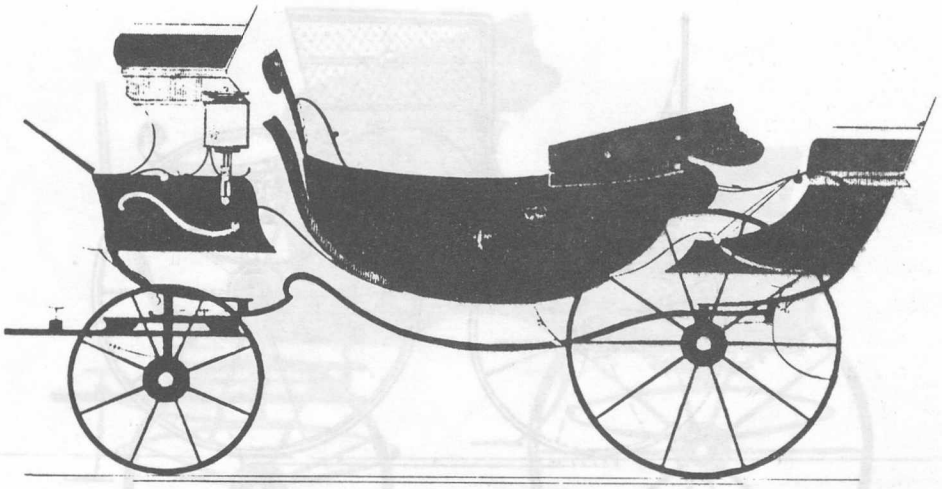
A kiegyezést követően erőteljes konjunktúra indult, azonban viszonylag rövid ideig tartott, s az 1873-as gazdasági válság évekre visszavetette a fejlődést, és igen érzékenyen érintette a gyárak mellett a középüzemeket is.

A gyárak között változatlanul a Kölber Testvéreké állt az élen. Az üzem történetének főbb eseményei és adatai már eléggé ismertek a közúti közlekedéssel foglalkozók előtt, azonban most van alkalmunk először annak a jelentős dokumentumnak a bemutatására, mely elsőrendű forrása szakterületünk e periódusának.

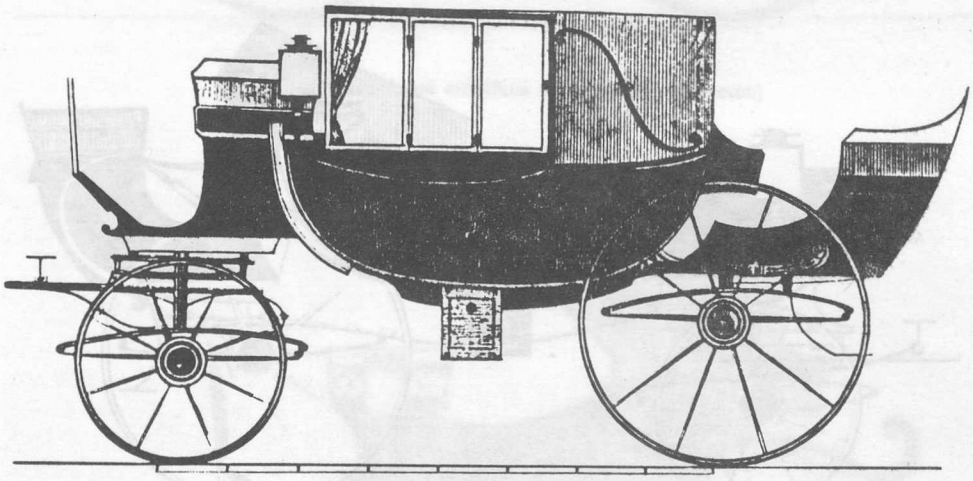
A Közlekedési Múzeum okmánytárában 44/1963 sorszám alatt nyilvántartott vaskos kötet 449 oldalt tartalmaz, gótbetűs német nyelvű kézírással. A kötet címoldala hiányzik, s csak a 323. oldalon található zá-

Kocsigyártók 1855-ben az iparágak és városrészek szerint Pesten és Budán

	Kovács			Bognár			Nyerges			Lakkozó			Összesen
	mester	legény	kontár	mester	legény	kontár	mester	legény	kontár	mester	legény	kontár	
Ferencváros	3	3	–	4	2	1	2	1	–	3	–	–	19
Józsefváros	2	8	–	5	1	–	3	1	–	7	1	–	28
Terézváros	10	77	8	8	36	2	7	19	3	7	8	6	191
Lipótváros	–	4	1	2	1	1	–	1	1	–	–	1	12
Belváros	2	–	–	1	–	–	6	–	–	–	–	1	10
Tabán	3	4	–	6	–	–	4	–	–	1	–	1	19
Országút	1	–	–	1	–	–	1	–	–	–	–	1	4
Krisztinaváros	–	1	–	1	1	–	3		–	1	–	–	7
Víziváros	1	7	1	4	1	–	3	–	–	1	–	–	18
Vár	–	–	–	2	–	–	–	–	–	–	–	–	2
Összesen	22	104	10	34	42	4	29	22	4	20	9	10	310



1. ábra. Városi Kalesche „hattyúnyakas" nyújtóvassal és „C" rugókon



2. ábra. Úti Kalesche, beépített nyújtóval elliptikus rugókkal

radék ad közelebbi eligazítást a könyv tulajdonosáról és rendeltetéséről. E szerint a *„Kocsik javítási könyve"* a *Kölber Testvérek* kocsigyártó cégé volt, és az előző kötet/ek folytatásaként 1846. május 8-tól 1853. júniusig terjedő 7 esztendő kocsijavítási elszámolásait tartalmazza, megrendelők szerint és folyószámlaszerűen. A pecsétviasszal és 30 „Kreuzer" (krajcár)-os illetékbélyegzővel megerősített, már említett lapvégi záradék 1851-i keltezésű. A kötetben összesen 216 megrendelés található, hónapra és napra pontosítva, a munkanemek tételesen felsorolva, továbbá az elvégzett munkákért felszámított árat forintban is megadva.

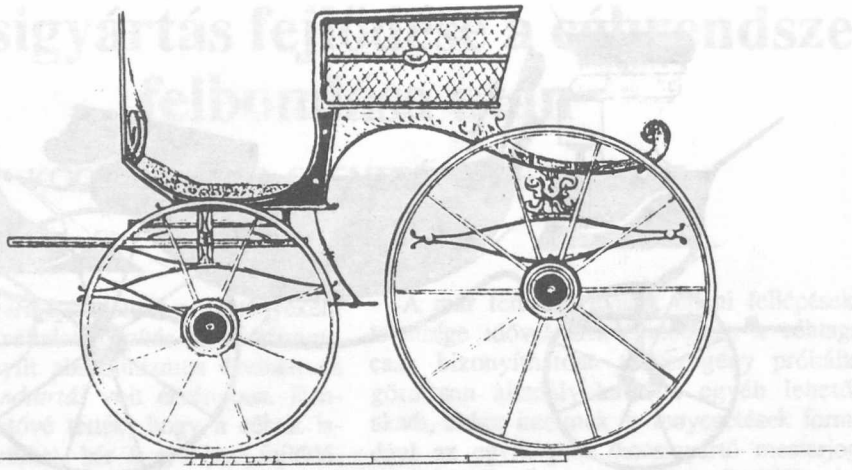
Az utolsó oldalakon a megrendelők betű szerinti felsorolása található. (E névsor külön tanulmányt érdemel, mivel a nevek mellett a megrendelők rangját, illetve címét, esetleg foglalkozását is közli, s köztük számos neves közéleti személyiség található, pl. *Kossuth Lajos* kétszer is javíttatott egyszerűbb kocsikat a cégnél.) A névsor mindenesetre igazolja azt a korábbi állításunkat, amely szerint a *Kölberek* elsősorban a magyar arisztokrácia és felsőbb rétegek számára dolgoztak.

A könyvben nemcsak javítások, hanem új kocsikra szóló megrendelések is találhatók, minkét esetben megnevezve a jármű-típusokat, ezáltal lehetővé téve számunkra számos igen fontos következtetés levonását. Így végre össze tudjuk mérni a katalógusok és reklámlapok „álom" ajánlatait a valósággal, a ténylegesen megrendelt és használt kocsikkal. Néhány példa a típusokra:*

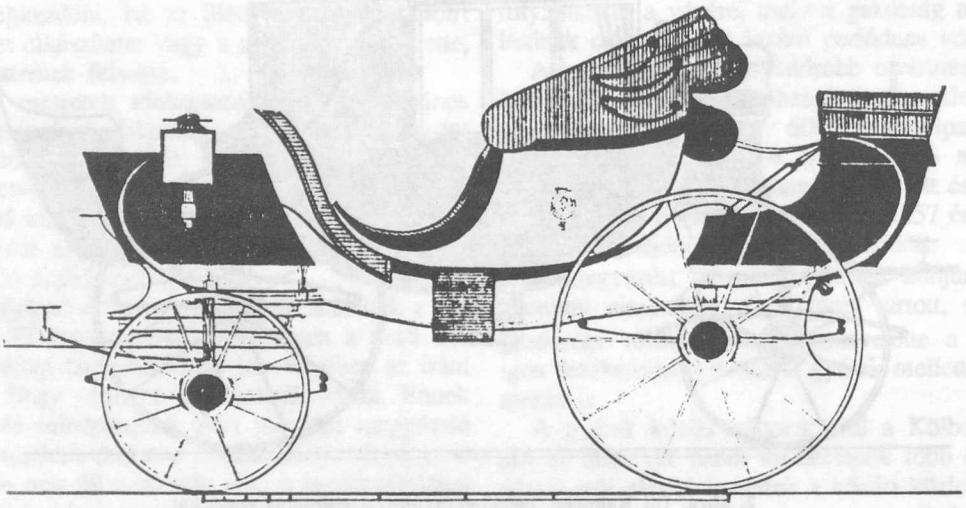
Kalesche (utazó, városi) (1. és 2. ábra);
Coupee (kétüléses városi, nyomórugós);
Phaetonok (hajtó Phaeton, kis Phaeton, postakocsi „Mail-phaeton") (3-5 ábra);
Pritschka (utibricska) (6. ábra);
Utazókocsi (kétüléses);
Brougham;
Tilbury;
Cabriolet (7. ábra);
Schwimmer (4 üléses);
Oldalfás kocsi.

A kocsik között egyaránt megtalálhatók köznapi és ünnepi használatúak, de nem szerepelnek egyszerűbb üzleti vagy közforgalomra szánt járművek (pl. omni-

*A rajzok a müncheni Deutsches Muzeum tulajdonában lévő 1837. évi „Wagenmmodenen in Biedermeier" c. albumból készültek.



3. ábra. Nyitott, félfedél nélküli kocsit ábrázoló fantáziarajz (Phaeton-típus)



4. ábra. Bőr félfedeles nyitott Phaeton „nyolcas" elrendezésű alvázzal

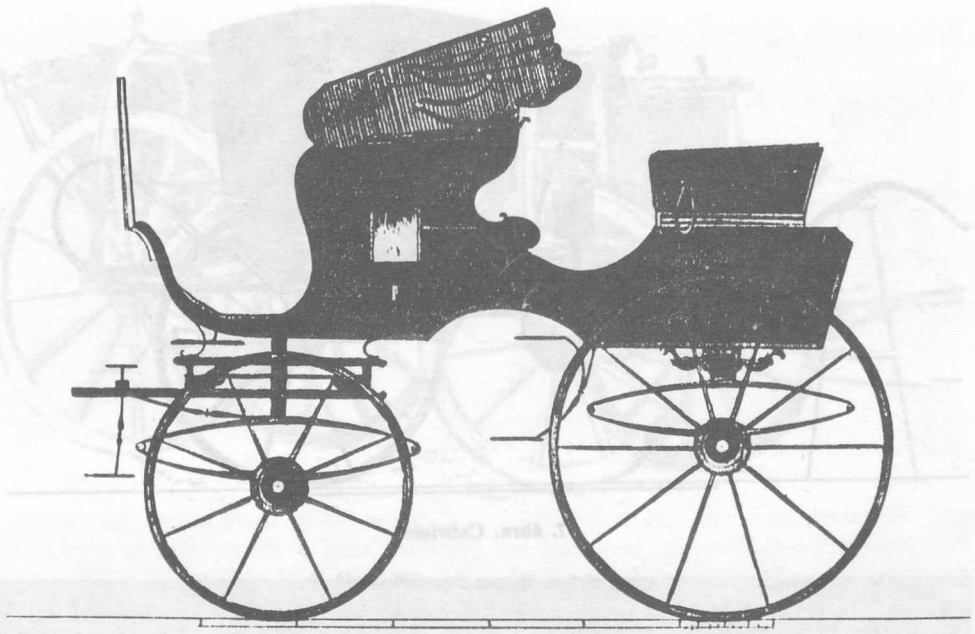
buszok), nem szólva a még egyszerűbb, teherfuvarozásra szánt tárkocsikról, vagy szekerekről.

A javítások szövegei ugyancsak rendkívül értékes információkat adnak, annak ellenére, hogy az elszámolásokban az azonos munkák leírása lényegében visszatérően azonos szövegű valamennyi megrendelő esetében. A nagyobb javításokhoz költségvetés készült, és az egyes megjegyzésekből az is kiderül, hogy a megrendelők igényei miként befolyásolták a kocsigyártókat. A javítások tételes felsorolása alapján jól összeállíthatók a kocsikon végzett munkák fajtái. A megrendelő könyv bejegyzéseiből arra is következtethetünk, hogy a gyárban ez idő tájt már vállaltak szolgáltatást, pl. csomagolást, vagy üzleti szempontból egy ennél sokkal fontosabb tevékenységet, a tárolást, amire az „álláspénz" szövegű tételek utalnak. Meg kell azonban jegyeznünk, hogy még évtizedekkel később is – a járműgyártás helyzetét felmérő tanulmányokban – visszatér a kocsigyártó ipar kritikájaként, hogy nem képes gyártási profilját és üzleti tevékenységét kibővíteni, és a követendő példák között mindig szerepelnek a nagy francia cégek raktározási-tárolási megoldásai.

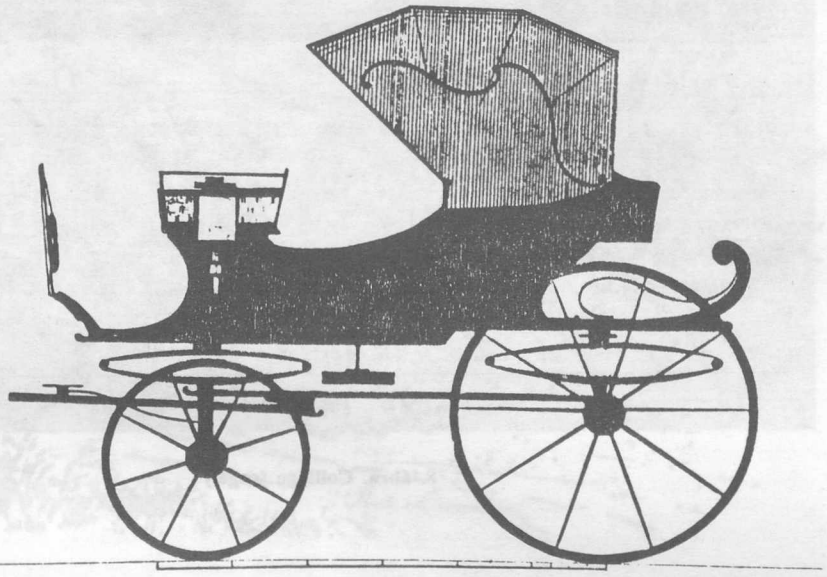
A kocsijavításokat a cég mesterei – úgymint kovács, bognár, fényező, nyerges, továbbá az alapszakmákon kívül: lakatos, fémbevonó, szíjgyártó, paszományos, asztalos – végezték, azonban ez csak a szövegközti utalásokból derül ki. A Kölber gyárban tehát már az 1850-es években volt külön munkása a kocsikészítés minden fázisának, részmunkájának a szakosodás elérte az egy gyáron belüli legmagasabb szintet.

Oldal József 1860. évi látogatása alkalmával írta a következőket: „Kiegészített e gyár minden osztályaiban külön bognár, külön nyerges, fénymázoló és paszomántozó műhelyekkel, úgy, hogy a gyárba bevitt nyersanyag onnan, anélkül, hogy bármi tekintetben gyáron kívüli segítségre volna szükség, a használatig tökéletesen elkészítve kerül ki."

Ugyanakkor a Kölber megrendelő könyv tételei alapján a hazai kocsigyártó ipar technikai fejlettségi szintjére is következtethetünk. Ebben nagy segítséget



5. ábra. Posta-kocsi elliptikus rugókon (Mail-Phaeton)



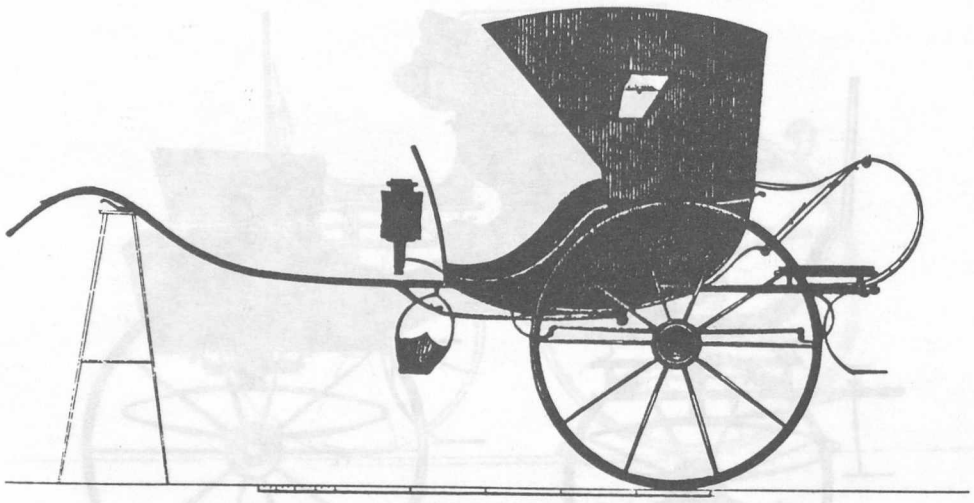
6. ábra. Úti „Pritschka" (Bricska)

jelent az eredeti német szöveg összevetése a korabeli nemzetközi szakirodalommal, pl. az olyan elnevezéseknél, amelyek meghatározók egy-egy járműtípus szempontjából. Így a nyújtó – korabeli szakkifejezéssel „derékvas" – formája befolyásolta az egész futóművet és a felépítményt, pl. a „Schwanenhals", azaz hattyúnyak egyértelműen jelzi az egyik alapforma használatát.

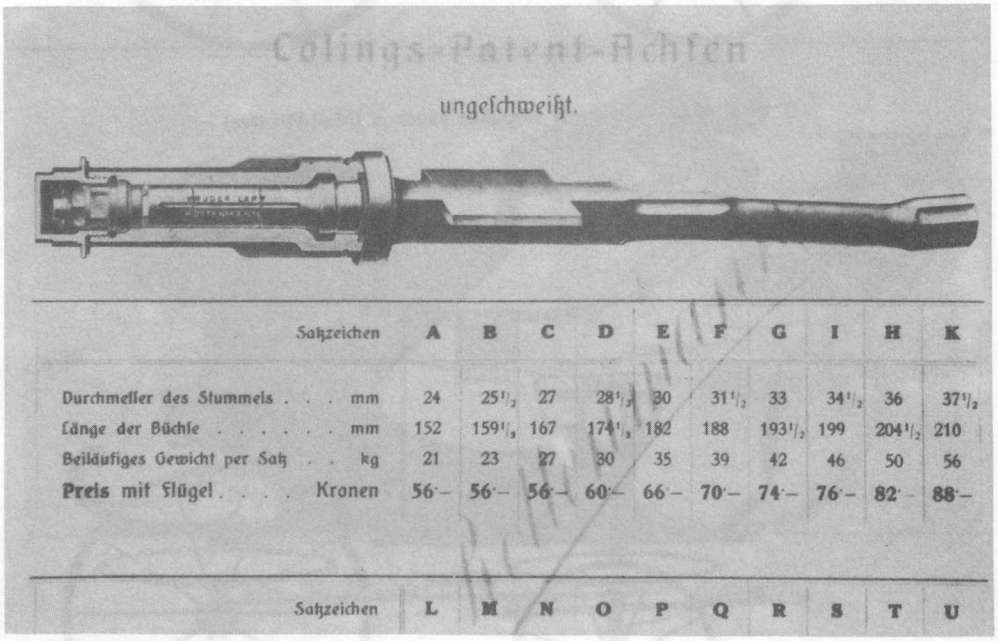
Sajnos, a megrendelő könyv nem tesz említést az eredetre, illetve a beszerzés helyére, így természetesen számolnunk kell azzal, hogy a járművek egy része *import* útján – elsősorban Ausztrián és Németországon keresztül – jutott Magyarországra, majd *Kölberék* javítóműhelyébe.

Közismert volt, hogy a hazai kocsigyártó cégek főként másolás útján vették át egymás és a külföld újításait, tehát ami megjelent az egyik helyen, hamarosan gyártmánya lett a konkurrenciának is. Hangsúlyoznom kell azonban, hogy a *Kölber Testvérek* ebben is kivételek voltak. A család történetéből tudjuk, hogy az egymást követő generációk tagjai a mesterség alapfokú ismereteit először Bécsben, majd a nagy európai kocsigyárakban tökéletesítették, és korszakunkban az üzemet vezető FÜLÖP és KÁROLY Párizs után Londonig is eljutott. Nyilvánvaló, hogy a gyár sikereinek egyik lényeges eleme a kocsigyártás európai fellegváraiban szerzett közvetlen tapasztalat volt.

E szűkre szabott cikk keretei között legfeljebb csak jelezni lehet azt a technikai szintet, amelyre a 19. szá-



7. ábra. Cabriolet



Satzzeichen	A	B	C	D	E	F	G	I	H	K
Durchmesser des Stummels . . . mm	24	25½	27	28½	30	31½	33	34½	36	37½
Länge der Büchse . . . . . mm	152	159½	167	174½	182	188	193½	199	204½	210
Beiläufiges Gewicht per Satz . . kg	21	23	27	30	35	39	42	46	50	56
Preis mit Flügel . . . . Kronen	56·–	56·–	56·–	60·–	66·–	70·–	74·–	76·–	82·–	88·–

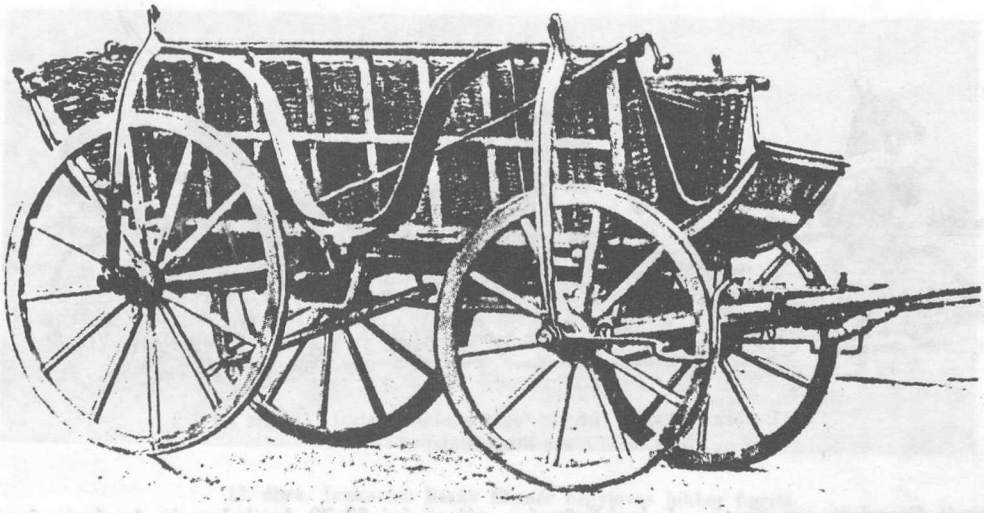
Satzzeichen	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U

8. ábra. Collinge tengely

zad közepére ez az iparág Európában eljutott. A század eleje a „nagy felfedezések kora" a kocsigyártásban, gondolok az *elliptikus rugó* megalkotására (1804, *Elliot*), amely közvetlenül a hintó feneke és a tengelyek közé építve feleslegessé tett a különféle felfüggesztéseket, de ide tartozik a nyújtó elrejtése, amivel megoldották az első és hátsó tengelyek összekötését a kocsiszekrény két oldalába épített vassínekkel. Ezek természetesen közismert tények, mint ahogy az is, hogy a döntő műszaki újítások e területen az ipari forradalom következményeként vagy előzményeként jelentkeztek.

A futómű fejlődéstörténetét vizsgáló nemzetközi szakirodalomból tudjuk, hogy a 18. század közepétől a fatengelyeket fokozatosan felváltják a *vastengelyek*. (*Diderot* Encyklopédiája 1770 körül a kovácsolt tengelyek különféle formáival foglalkozik.) Kezdetben ezek *kenőcsös tengelyek*, majd a *félolajolaj*, az un. „patent" tengelyek jelennek meg a 19. század első felében. Műszakilag a *Collinge*-féle olajtengelyek (8. ábra) a legsikeresebbek és átmeneti visszaszorulásuk után a század utolsó harmadában mindenhova eljutnak, így Magyarországra is.

Az általunk vizsgált korszakban a hazai viszonyok azonban még mást mutatnak. A gyárakban ugyan már működnek azok a kovács-részlegek, amelyek a saját használatú vastengelyeket készítik, de mi sem jellemzi jobban a helyzetet, mint *Frecskay János* következő leírása az 1870-es évek végéről: „A modern járóművek tengelyei jobbára vasból vannak kovácsolva. Nem csak tartósabbak a fatengelynél, hanem mert súrlódásuk kisebb, könnyebb a forgásuk is. A tengely szárai, vagyis végei, melyeknél fogva az agyba nyúlnak, tisztán van-



9. ábra. Könnyű aszódi szekér rajza



10. ábra. Jukker kettes fogat aszódi kocsival (Schoenbeck rajza)

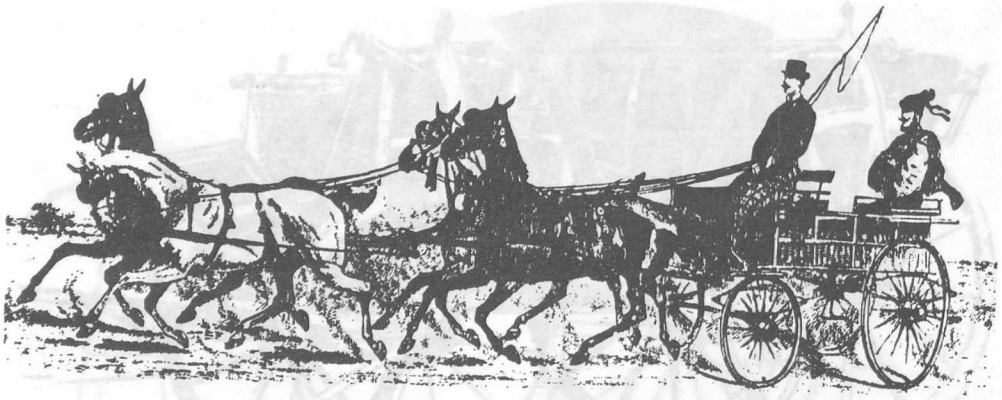
nak kerekítve és simítva, és épp így van kidolgozva a hozzávaló fémpersely vagy puska (Büchse)."

A nemzetközi felmérésekből ugyan kiderül, hogy az áruszállító járműveknél Európa-szerte a kenőcsös vastengelyeket alkalmazták szívesebben, szemben a patent tengelyekkel, azonban Magyarországon, ahol a teherszállítás járművei a kismesterek és paraszti iparosok kezén maradtak, a vármegyei monográfiák adatai szerint a fatengelyű szekér a nyelvterület keleti felében még a századfordulón is többszöröse volt a vastengelyűnek. Például szenzációnak számított 1873-ban (Ároktőn) az első vastengelyes szekér bemutatása, mivel a borsodi Tiszamentén 1870 előtt kizárólag fatengelyes szekeret használtak.

A néprajztudomány, amelynek illetékessége e témakörben vitathatatlan, kénytelen volt azonban leszögezni, hogy nincs áttekintése a tengelyről sem geográfiailag, sem időben *az egyes járműfélékhez köthető módon*, pedig eltérések bizonyosan voltak országrészek, tájak, társadalmi rétegek és üzemformák között.

A futómű másik lényeges alkotóeleme a rugó. Mint említettem, az elliptikus rugó megjelenése döntő áttörést hozott, amelynek előzményei nemzetközileg a rugóacél minőségének javításához és az un. horizontális rugóval kapcsolatos tapasztalatokhoz vezethetők vissza.

E fontos kocsialkatrész hazai átvétele már gyorsabban ment, mint a vastengelyé, természetesen abban a korlátozott típuskörben, amelyhez acélrugót egyáltalán



11. ábra. Jukker négyes fogat aszódi kocsival (Zampis színes litográfiája)

használtak. Ismét Frecskay szavaival: „A legközönségesebbek az un. C-rugók és az S-rugók; kedveltek az elliptikus rugók, melyek közvetlen a kocsiderék alá tétetnek. Minden rugó több egymásra fektetett 1/2-1 cm vastagságú aczéllemezből áll, melyek vaskötelék (rugószorító) által úgy vannak egymással összekötve, hogy minden egyesnek szabad mozgása megmarad. A nagyobb, elegánsabb hintók jelenleg mindannyian kettős, azaz 8-as rugón nyugszanak, miáltal a korba zökkentései rendkívül elenyésznek."

A „nyolcas" rugózás az 1820-as évekre datálódik, s egy londoni kocsikészítő találmánya, mely nem volt mentes különböző műszaki problémáktól. Ezekre M. Rühlmann 1868-ban kiadott géptana is utal, lényegük – az angol kocsisoktól kölcsönvéve a kifejezést –, hogy „lónyúzó"-vá tették az ily módon felfüggesztett kocsikat. Ennek ellenére a „nyolcas" elrendezés, az elliptikus, a C-rugók és a szíjfelfüggesztés divatkérdéssé vált, és a 20. századig meghatározta a díszhintók alvázát.

Visszatérve a Kölberekre és megrendelő könyvükre, úgy tűnik, hogy annál a hintó típusnál, amelynek kialakítása alapjává vált a tömegtermelésre való áttérésnek, tovább szűkült a hazai és külföldi színvonal közötti időbeli elcsúszás. Például a feltalálója után *„Brougham"*-nak nevezett hintó 1838-ban készült és őse lett a zárt, egyszerű „önhordó karosszériával és horizontális rugókkal"gyártott hintó-típusoknak, s ezen a néven már előfordul a megrendelések között. Előfordulást vagyok kénytelen mondani, mert általában nincs megbízható adatunk ebből a korszakból, sem a gyártmány összetételéről, sem a darabszámról, és ez vélhetőleg kutatómunkánk adóssága is.

A jelenleg rendelkezésre álló adatok szerint az 1850-es években a Kölber Testvérek gyárán kívül csak három cég létezett, mindhárom új alapítású volt: 1850-ből *Bogdán Józsefé, Pesten;* 1853-ban létesült a később jó hírnevet szerzett *váci Reitter-féle üzem; Hruska János* pedig 1855-ben alapított kocsigyárat *Pozsonyban.* A szabadságharc előtt további Pest-budai gyárakról nincs tudomásunk.

A bevezetőben említett általános ipargazdasági rendszer visszahatott a korábban már stabilan működő Kölber-gyárra is, a termelés átmenetileg jelentősen visszaesett. Egy 1851-es adat szerint csak 30 fő volt az átlagos munkáslétszám, és az össztermelés sem lépte túl az évi 50-70 darab kocsit. Az évtized végére mégis bekövetkezett a fellendülés, és kisebb hullámvölgyekkel ugyan, de folytatódott az 1873-as gazdasági válságig. Ezekben az évtizedekben a gyártmányok technikai tökéletesítése mellett (pl. a futóműveknél) „új idomú kocsi-mintázatok"-at vezettek be, a gyártási folyamatot a kor színvonalán racionalizálták, új technológiát alkalmaztak pl. a kerékgyártásban. Mindezek eredményeként a termelés mintegy évi félezer új kocsi előállítására futott fel.

Feltételezzük, hogy a hazai gyárak a *városi közlekedés nem közforgalmú járműigényét* kielégítették.

A vasúthálózat kiépülésével a *távolsági közúti személy- és áruszállítás* fokozatosan csökkent, viszont megnőtt a *helyi fuvarok* jelentősége az utakon. Az agrártörténészek erre az időszakra teszik a jobbágyfelszabadítással, az intenzívebb termeléssel összefüggően a gazdaságok vonóerő-szükségletének, a *lovak* mezőgazdasági használatának megnövekedését. Részben fajtaváltás is végbement, valamint – a legtöbb európai országhoz hasonlóan – a lóállomány gyarapodása ugyancsak felgyorsult. (1857: 1,2 millió db, 1890: kb. 2 millió db.). A változások többféleképpen hatottak a hazai fogatokra, ezek közül egy kevésbé ismert példát emelnék ki: ez a *jukker ló* és *jukker fogat.* A „jukker" német kifejezés eredetét és pontos jelentését nem ismerjük, de a jukker a magyar lótenyésztés egyik Európa-szerte leghíresebb eredménye, könnyű, kisebb termetű, élénk és jó mozgású félvér ló, amely közepes és hosszabb távolságokon is képes jó teljesítményt nyújtani. A jukker lóval fogatoltak azt a gyorsabb közlekedésre, kocsiversenyekre, hajtási bravúrokra alkalmas kocsitípust, amely később az un. hajtókocsik széles skáláját fogta össze. Az első változatok tulajdonképpen még olyan szekerek voltak, amelyeket elsősorban személyszállításra alakítottak ki.

Ezekből ajánl a század közepén a *Weigel*-féle bécsi katalógus „magyar homokfutó" névvel, és idézik fel a kialakítás folyamatát a magyar kocsizással foglalkozó szakírók, amikor pl. *Podmaniczky Frigyesre* hivatkoznak: „Az ötvenes évek elején egy könnyű, homokos talajban és rossz utakon célirányosan használható szekér-szerkezetet fedeztem fel, amely „aszódi szekér" néven országszerte, utóbb még külföldön is, különösen Észak-Németországban csodálatos gyorsasággal elterjedt (9. 10. 11. 12. ábra)



12. ábra. Jankovich Bésán Elemér négylovas jukker fogata

A reformkor egyik „húzó" gazdasági ága a kocsigyártó-nyerges ipar volt, a termelés manufakturális, majd gyári feltételeinek kialakulásával.

A 19-20. század fordulója körüli évtizedekben a belső piac bővülése és a hazai fogyasztás nagyobb arányú fejlődése a fogatolt járműgyártás újabb fellendülését eredményezte (1895: kb. másfélmillió fogatos jármű volt Magyarországon).

Az a közbenső időszak, amelynek rövid jellemzésére az előzőekben vállalkoztunk, a céhes kézművesipar történetének zárószakasza volt. A polgári forradalom után felszabaduló új erők végérvényesen kiszorították a termelésből a feudális módszerekkel, kis tőkével dolgozó céhes mestereket, és megteremtették a korlátozásoktól mentes ipari fejlődés kereteit.

Városaink fejlődése és a városi közlekedés kezdete az abszolutizmus korában Magyarországon

KOVÁCSYNÉ DR. MEDVECZKI ÁGNES

Az abszolutizmus korszaka a *városfelődés* szempontjából sem tekinthető egységesnek. A magyar városok fejlődési foka, a fejlődés üteme a korszak kezdetén és egésze alatt igen eltérő volt. Nemcsak a politikai viszonyok, a városok addigi ipari és kereskedelmi fejlettsége, a lakosság számának nagysága hatott a továbbiakra is eltérő intenzitással, hanem az ország gazdasági, ipari és nem utolsó sorban általános közlekedési viszonyai, azok fejlődési irányai teremtettek eltérő lehetőségeket a városok számára. Hogy a lehetőségekkel miként és milyen mértékben tudtak élni, az függött a városok anyagi helyzetétől, vezetőik és polgáraik tehetségétől, gondolkozásmódjától, szorgalmától és vállalakozó kedvétől is. Általánosságban azonban meg lehet állapítani, hogy hazánkban az urbanizáció igazán csak az 1870-es évektől vált jellemzővé.

A tárgyalt időszakban a városfejlődést előmozdító tényezőként is kell értékelni a *nagyvasúti hálózat* kiépítését. A vasúti hálózatba való bekapcsolódás természetszerűen új lehetőségeket teremtett, s általános felélénkülést hozott a városok életébe. Témánk szempontjából igen fontos, hogy a vasúti pályaudvarok, állomások távolsága, az odairányuló forgalom hozta létre, illetve erősítette fel az alakulóban lévő városi tömegközlekedési igényeket. A városfejlődésre a vasúténál kisebb mértékben, de hatott a *folyami hajózás* alakulása is.

Korszakunkban igazán fejlettnek mondható nagyvárossal Magyarországon még nem találkozhatunk. Városaink az 1850-es években még legfeljebb csak elindultak a modern városfejlődés útján, de többségükről még ez sem mondható el.

Az élénkebb kereskedelmű agrár városok fejlődése volt nagyobb mértékű Pest mellett. A városok gyáripara még nem volt számottevő, jelentősebbnek csak a mezőgazdasággal kapcsolatos iparágak értékelhetők. A korszak második felében, különösen Pesten fellendülőben volt a gépgyártás is (1. ábra).

A városok rendezettsége, építése is eltérő ütemű volt; pl. *Pozsonyban* 1846 és 1857 között mindössze 50 új ház épült, s 88 ház átépítése készült el, *Aradon* viszont csak az 1856. évben 99 új ház épült (2. ábra). A kisebb városokban kevés emeletes ház akadt, a nagyobb városokban két-háromemeletes épületeket is emeltek, de még a korszak végén is Pest házainak több mint 70 %-a földszintes volt. A városok beépített területe nem emelkedett számottevő mértékben. Pl. Pesten a Teréz- és Erzsébetváros beépített része a későbbi Nagykörút vonaláig ért, amelynek helyén 1865-ben még *Reitter Ferenc hajózható csatornát* tervezett.

Nagyobb szabású városrendezési koncepciók még nem érvényesültek, de egyes városokban (pl. Szegeden, Kolozsváron, Pápán) fás terek, ligetek kialakítását tervezték, illetve valósították meg.

A folyók parjainak kiépítését is több városban tervbe vették illetve megkezdték. E szempontból legjelentősebb volt a *pesti rakpart* kiépítésének megkezdése 1853-tól.

A sajnálatosan gyakori tűzvészek – noha sok kárt okoztak – végeredményben a korszerű városépítés elősegítőivé váltak.

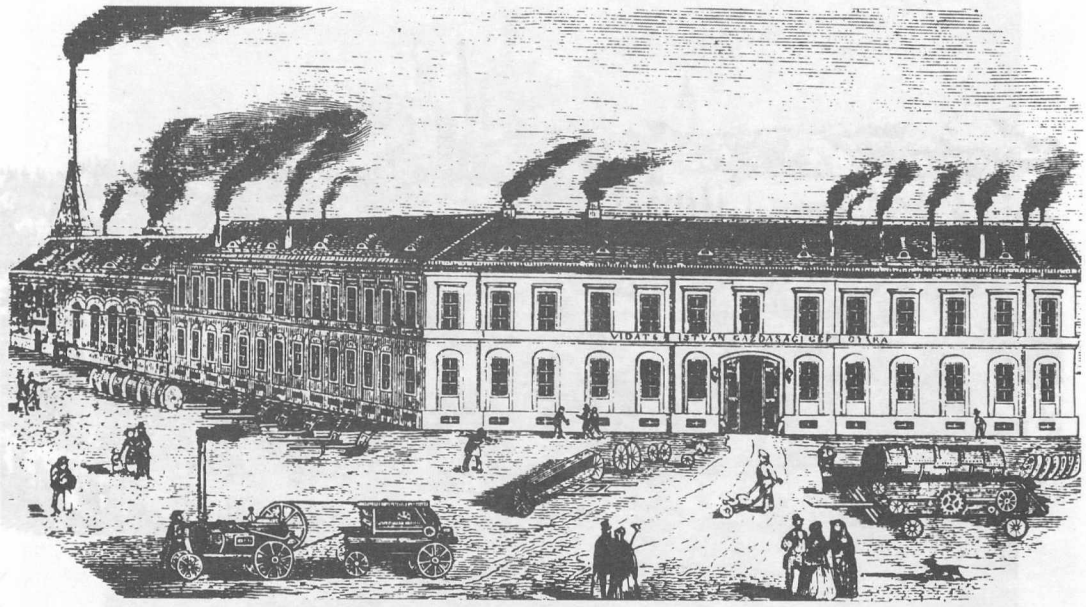
Az 1850-es évek második felétől volt jellemző a művelődéssel, oktatással kapcsolatos *intézmények* iránti igény felerősödése (új állandó színházak építése, iskolák alapítása, kiállítások, tárlatok rendezése).

A korszak elején általában elamaradott volt a városok *út- és közműhálózata*. Sok helyen megoldatlan volt az utcák tisztántartása. A járdák takarítása a háztulajdonosok kötelessége volt, az úttesteké a városé. E munkára pl. *Miskolcon* egy ideig a rabokat rendelték ki, de munkájukban nem volt sok köszönet. A megoldást a fizetett utcaseprők alkalmazása jelentette, zömmel az 1860-as évektől.

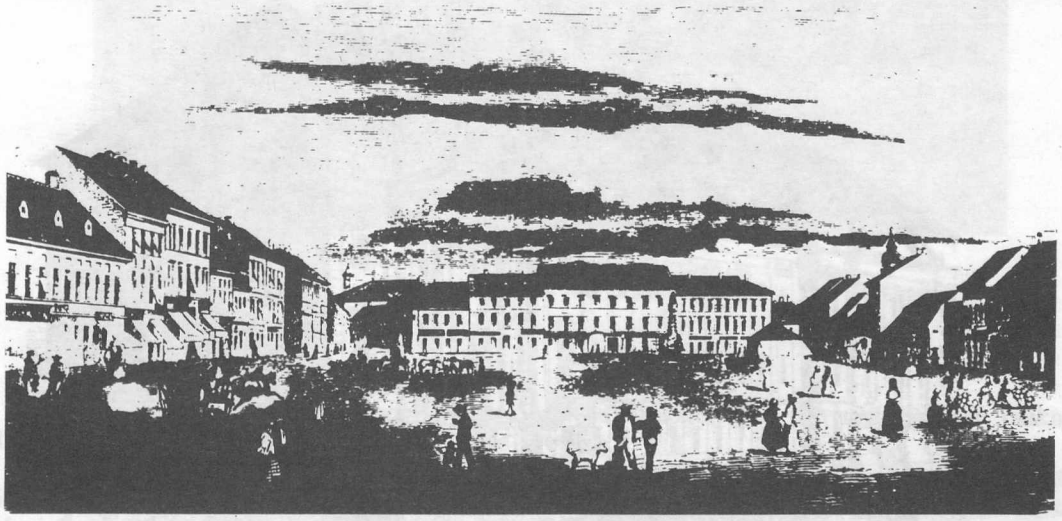
A csatornahálózat kiépülése még nem volt jellemző, de az utcák állapotának javítására, burkolatok építésére és karbantartására már az 1850-es évektől egyre nagyobb gondot fordítottak Bár az eredmény városonként igen eltérő volt, sehol sem érte el a kívánt szintet. A por, a sár, a rosszul kövezett út gyalogost, járművet egyaránt próbára tett. Ekkor kezdődött meg *Debrecenben* a faburkolat kiépítése (1854), melyhez a fát a város erdeiből vették.

Nagyvárad utcáit már korábban kikövezték, az utazó itt arról panaszkodott, hogy e kövezeten járni valóságos penitencia, „az ily apró kövek parittyába valók, nem utcát burkolni". 1860-ban el is határozták a burkolat kockakövekre cserélését. *Szegeden*, ahol az utcakövezés és csatornázás már az 1840-es években megindult, a „jelesebb kövezett utcákon" könnyű volt a közlekedés, de a város egyéb részein „igen akadályozatatott", írta az egykori szemtanu. Még rosszabb volt a helyzet *Miskolcon*, ahol még a kövezetvám bevezetését sem engedélyezte 1854-ben a Helytartótanács, mondván „a város utcáinak rossz állapota miatt az utasokat megvámolni nem lehet".

Közlekedési és közbiztonsági szempontból egyaránt



1. ábra. Vidáts István gépgyára Pesten



2. ábra. Arad piactere az 1850-es évek második felében

jelentős volt a városi *közvilágítás* megkezdése. *Pozsonyban* 1856 januárjában hozták létre az utcai gázvilágítást, Pesten ugyanez év karácsonyára készült el a Bel-, a Lipót és a Terézváros gázvilágítása. *Temesvárott* egy évvel később, *Budán* és *Debrecenben* 1863-ban gyulladtak fel az első gázlámpák.

A városok nagyságának, fejlődésének egyik jellemzője a lakosság száma és növekedésének üteme. Korszakunkban a későbbi Budapest mindkettőben első volt. (Megjegyezzük, hogy a statisztikák már erre a korra egyben közlik Pest-Buda-Óbuda adatait,) 1850-ben a lakosság száma 156500 fő volt, ez a szám 1857-re közel 20 %-kal nőtt (187 ezerre), 1869-ig pedig további 45 %-kal emelkedett (270 700-ra). Ekkor fővárosunk a század elején elfoglalt 42. helyéről a 16. helyre lépett elő az európai városok sorában. (London lakossága ekkor már 3,2, Párizsé 1,8 millió; Berlin lakóinak száma 826 ezer.)

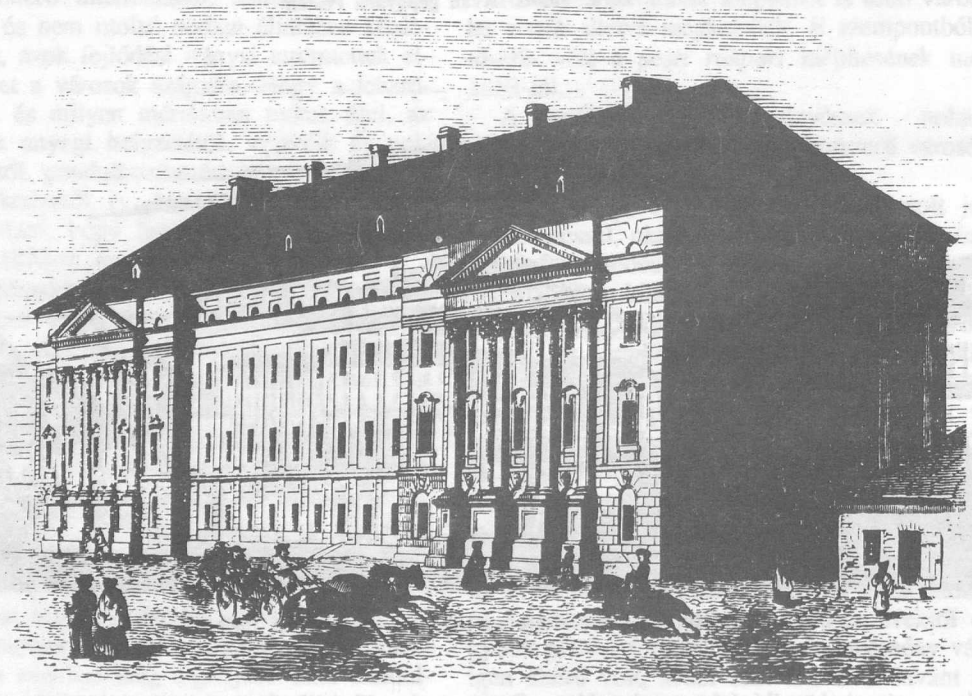
A második legnagyobb lélekszámú városunk az egész időszakban az a *Szeged* volt (1850: 50 200 fő, 1857: 62 700 fő, 1869: 70 200 fő), amely 1830-ban még csak 6. volt városaink között; *Debrecen, Pozsony, Kecskemét* és *Szabadka* is megelőzte. Megjegyezhető, hogy Szeged az európai városok sorában korszakunk végén a 65. helyen állt.

Jellemző városaink fejlődési ütemére, hogy 1850-ben húszezernél magasabb lakosszámú városunk 13, 1857-ben 16, 1869-ben pedig már 28 volt.

Az első tíz város 1850-ben: *Budapest, Szeged, Szabadka, Pozsony, Hódmezővásárhely, Kecskemét, Debrecen, Nagyvárad, Arad, Makó*. A sorrend 1857-ben a következőképpen alakult: az első hét város sorrendje nem változott, Arad előbbre került a 8. helyre, a 9.-re *Brassó*, a 10.-re *Szentes* lépett. 1869-ben Hódmezővásárhely megelőzte Pozsonyt, Debrecen Kecskemétet, ezután Arad Temesvár és Nagyvárad következett.



3. ábra. Szombathely látképe 1859-ből



4. ábra. Utacai forgalom Debrecenben az 1850-es évek közepén

Nem érdektelen megvizsgálni a későbbiekben helyi vasúttal bíró néhány város lélekszámának alakulását is. *Miskolc* és *Sopron* lakóinak száma 1850-ben 16 400, illetve 16 700. 1869-ben mindkettőé valamivel meghaladta a 21 ezret. *Kolozsvár* lakosszáma valamivel magasabb volt, 1850-ben 16 900, 1869-ben 26 400. Feltűnő számunkra Szombathely (3. ábra) lakóinak alacsony száma, 1850-ben 4100, 1869-ben is csak 7600. E város fejlődése a kiegyezést követő időszakban volt azután különösen gyors.

Városainkban még a tömegközlekedést megelőzően is viszonylag *élénk utcai forgalom* alakult ki. Ennek résztvevői a gyalogosok, lovaglók, személy- és teherszállító magán- és bérkocsik voltak. A gyalogosközlekedést szolgáló járda és a kocsiforgalom számára a kocsiút használata korszakunkban még nem mindenütt volt jellemző. A debreceni hatóságok tárgyalásain pl. többször panaszként került elő ez a téma (4. ábra).

Korszakunk városi közlekedésének történetéről, elsősorban az *omnibusz-közlekedés* fejlődéséről – többek kutatómunkájának köszönhetően – ma már lényegesen több adat áll rendelkezésünkre, mint néhány éve, de azt kell mondanom, hogy minden részletet még nem ismerünk.

E téma kutatása nem hoz gyors, látványos eredményt. Mégis úgy vélem, hogy a megjelent monográfiákat is felhasználva, már vállalkozni lehet legalább a



5. ábra. Omnibusz Budapesten a Király utcában az 1847-48-ban épült un. Pekáry háznál

fejlődés főbb tendenciáinak megrajzolására, a főváros és a többi város *tömegközlekedési viszonyainak* értékelésére.

Általánosságban megállapítható, hogy az a nagyságrendi fölény, ami a *fővárost* a lakosság számát illetően jellemezte, megfigyelhető a járművek számára, a kialakuló tömegközlekedési hálózat nagyságára, forgalmára vonatkozóan is. Egyaránt igaz ez az omnibusz-vonalak és a városi vasutak vonalszámára, hálózathosszára. Pl. amíg a fővárosban már a korszak elején 8-10 útvonalon tartottak fent omnibusz-közlekedést (5. ábra), addig a többi városban három-négy, de inkább csak egy-két útvonalon jártak a társaskocsik történetük egész időszakában. Hasonlóan alakult a későbbi evtizedekben a városi vasutak hálózat aránya is. (Budapesten az 1870-es években már 30 km-es lóvasúti hálózat volt, más városainkban a 12 km-t sehol sem haladta meg a lóvasút hossza még a 90-es években sem, amikor a fővárosban már 56 km hosszban működtek a lóvasúti vonalak.

Fontos kiemelni, hogy a tárgyalt korszakban az omnibusz-közlekedésben Pesten már kezdett kialakulni a munkábajáráshoz kapcsolódó *tömegközlekedési igény*, a többi városban a pályaudvarok és a belváros, a szállodák közötti forgalom, valamint a szórakozó, kiránduló és fürdőhelyekre irányuló forgalom csaknem kizárólagos volt.

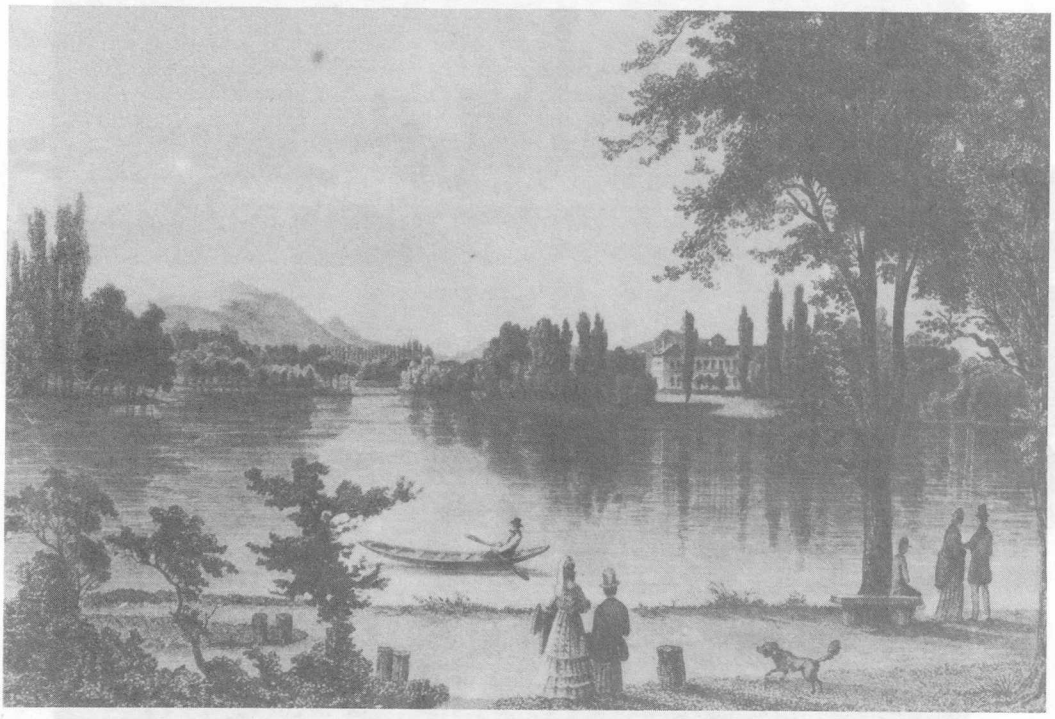
Az abszolutizmus korában az omnibusz-közlekedés mindenütt jellemzően *kisvállalkozás* volt. Társas vállalkozás alakult ugyan néhány, de a jellemző a néhány kocsit forgalomban tartó egyéni vállalkozó volt.

A lóvasút viszont mindenütt *részvénytársasági formában* jött létre és működött e korban és a későbbi időszakban is.

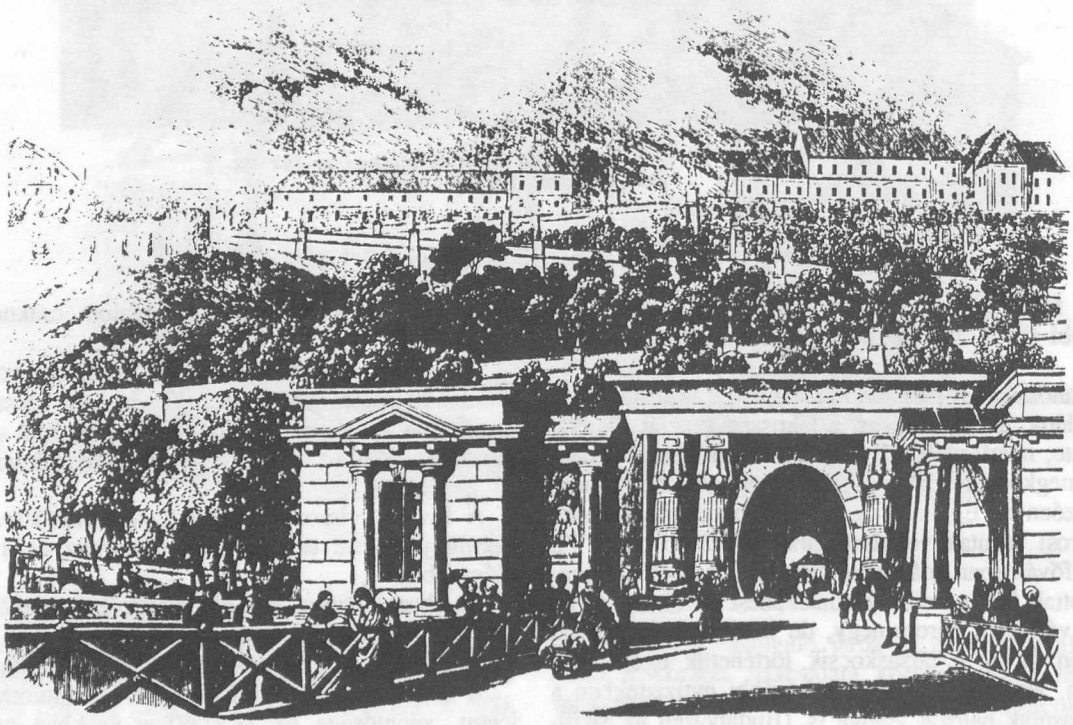
Az abszolutizmus korában a városi tömegközlekedés eszköze jellemzően az omnibusz maradt, bár megkezdődött a városi lóvasutak építésének időszaka is.

A társaskocsi *Pest-Budán* már a reformkorban megjelent, jelentősége az 1850-60-as években egyre nagyobb lett. Nagy mértékben nőtt az omnibuszok száma. Az engedélyezési eljárás egyszerűsödése az 1860-as években a szükségesnél több vállalkozót is vonzott, kezdett megélénkülni e szakmában a konkurenciaharc. A legfrekventáltabb vonalakon pedig a városi tömegközlekedés máig is meglévő problémája, a zsúfoltság is jelentkezett.

A legnagyobb forgalmat a Városligetbe vivő omnibuszok bonyolították le, a kocsik fele ezen a vonalon járt (6. ábra). Ezek között már 28 személyes társasko-



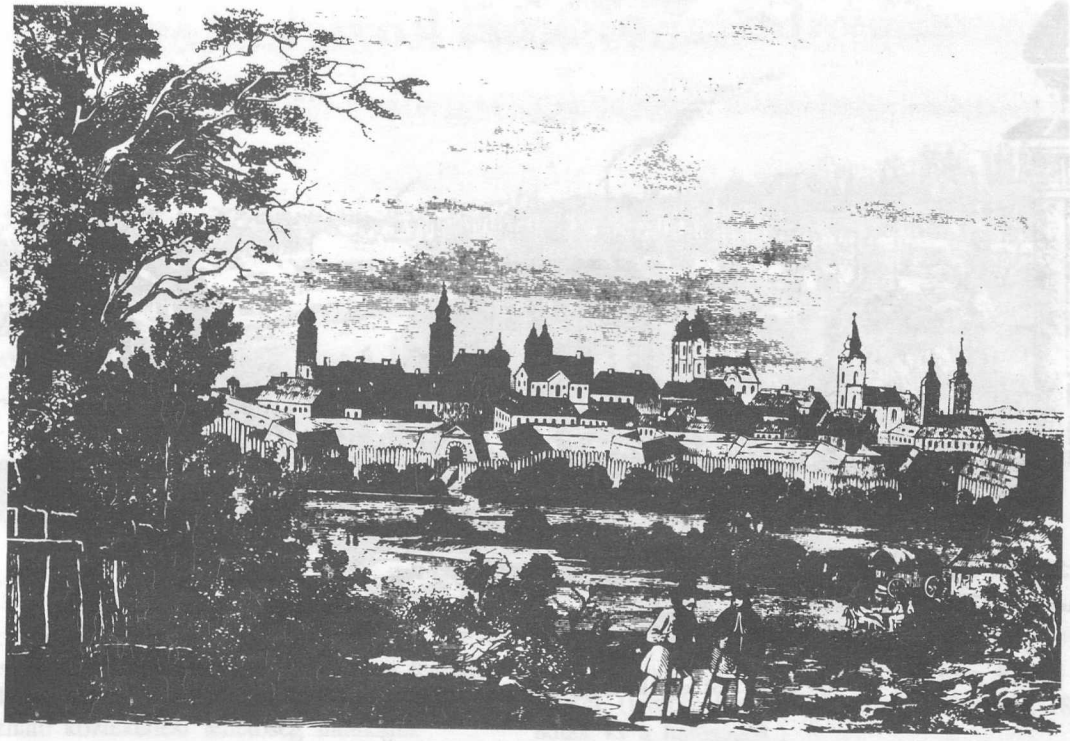
6. ábra. Rohbock metszete a Városligetről, 1859



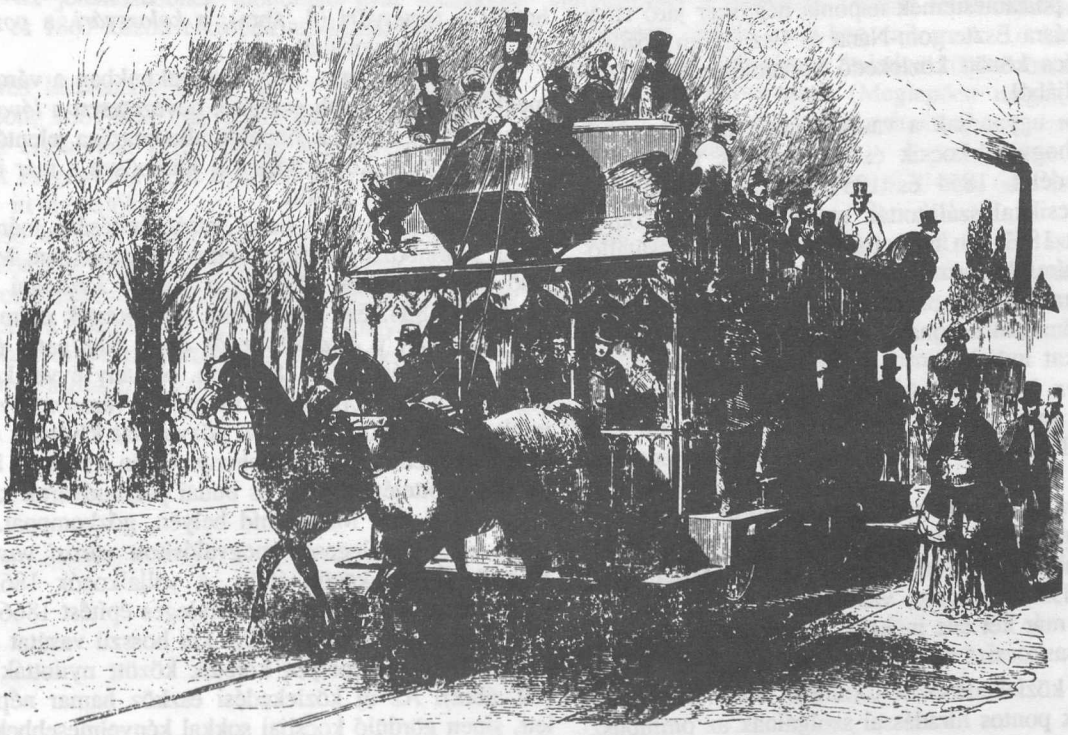
7. ábra. A Vasárnapi Újságban megjelent ábrázolás a várhegyi alagútról 1854-ben (ekkor a bejárati rész oszlopzata még nem volt kész)

csik is voltak. A korszak végén 40 körül volt a fővárosi omnibusz útvonalak száma, a várakozóhelyek száma 4-ről 10-re emelkedett. A viteldíj 8 és 20 krajcár között változott, az útvonaltól függően. A Lánchídon és az alagút használatáért a társaskocsinak is fizetnie kellett (7. ábra).

Mai ismereteink szerint *Sopron* volt a második városunk, ahol társaskocsik közlekedtek. Ezek 1847-től, az akkor megnyitott vasút pályaudvara és a város között szállították utasaikat. Nemcsak a városon belül volt ekkor omnibusz-közlekedés, hanem Sopron és *Szombathely* között is. Utóbbit szombathelyi vállalkozó



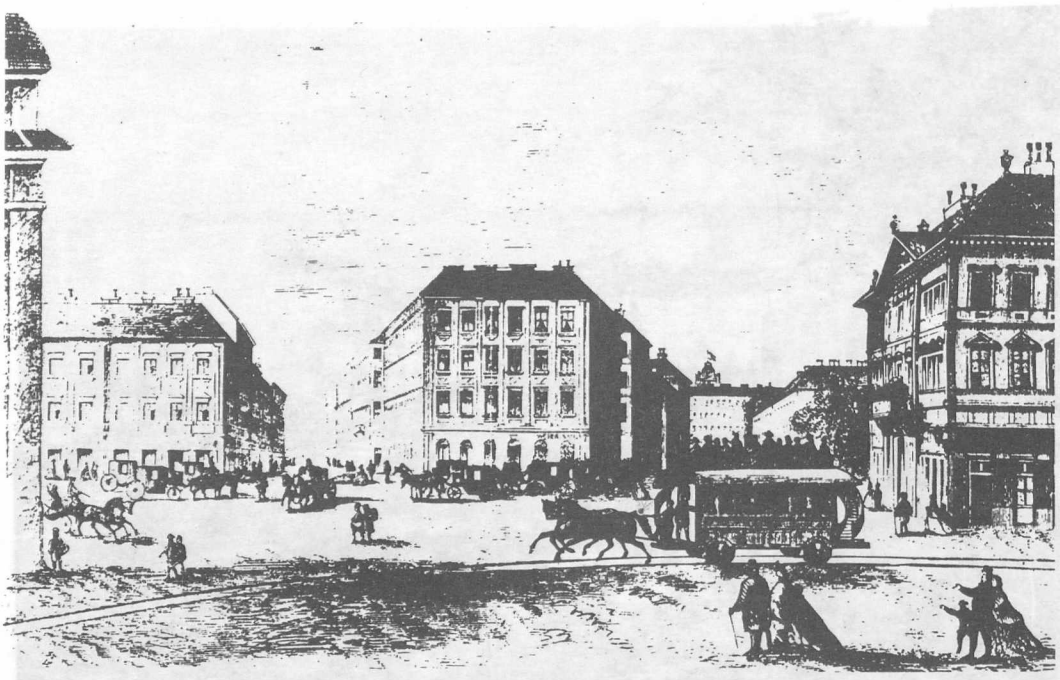
8. ábra. Temesvár az 1850-es években



9. ábra. Egykorú ábrázolás a párizsi lóvasútról, a kép eredeti felirata: Társaskocsi lovas vaspályán

tartotta üzemben. Ez ellen a soproni bérkocsis céh tiltakozott, de a felkínált lehetőséggel, hogy ők létesítenek hasonló járatot, nem éltek.

1851-től megváltozott a soproni társaskocsi közlekedés. A vasúti társaság a városi postaistálló tulajdonosával kötött szerződést. napi 45 krajcár bérért két társaskocsit biztosítottak részére, amikkel a vonatok indulása előtt egy órával kellett a várkerületi állomáshelyre kiállni, s onnan két irányban hajtottak a vasútállomásra, a kijelölt útvonalakon jelentkező utasokat is felvették a kocsikra, amelyeken 12 személy részére fapados ülőhely volt. A csomagokat külön a társaskocsit követő szekéren szállították.



10. ábra. Pest első lóvasúti vonalának részlete a Deák téren

Esztergomban 1854-ben adtak engedélyt az Esztergom-nánai postamesternek naponta négyszer járó társasági kocsizásra Esztergom-Nána és Esztergom között a Pest és Bécs között közlekedő vonatokhoz való csatlakozás céljából.

Szegeden ugyancsak a vasút építése késztette a várost arra, hogy bérkocsik és omnibuszok felállítására adjon engedélyt. 1854 és 1857 között a vállalkozók csak bérkocsikkal szállították utasaikat, az első omnibusz-járatot 1857-ben indították. Szegeden a vasútállomástól a híresebb vendéglőkhöz, fogadókhoz és a gabonapiacra lehetett omnibusszal utazni. A hatósági előírás értelmében a vonatok érkezéséhez kötelező volt omnibuszokat indítani.

Szolnokon 1859-ben sürgették társaskocsik járatását, hivatkozva arra, hogy a vasútállomás félóránnyira esik a várostól. Nincs adatunk arról, hogy valóban bevezették-e.

Debrecen város omnibusz-közlekedésére is csak egy forrás ismert, amely említést tesz a Nagyerdőbe közlekedő omnibuszról, 1863-ban. A kutatók feltételezik, hogy az első debreceni vasútvonal megnyitásakor, 1857-ben a már két éve működő bérkocsisok tevékenységüket társaskocsizásra is kiterjesztették.

Miskolc közlekedésének történetét leíró monográfikus munkák pontos híradással szolgálnak az omnibuszról. 1862-ben létesült a város és Tapolcafürdő között napi kétszeri, menetrend szerinti járat. A következő évben a város és a Tiszai pályudvar, valamint a város és Diósgyőr-Tapolca között kezdték meg a társaskocsi közlekedést. (Egy eredeti omnibusz iparengedély is fennmaradt, de az 1892-ből való.) A miskolci omnibuszok oldalára felfestették az útvonalat.

A tárgyalt korszakból több adatot nem ismerünk a városi omnibuszközlekedés megindulásáról. Feltételezhető, hogy a későbbi évekből való városi útmutatókban, zsebkönyvekben megnevezett járatok közül néhány már ebben a korszakban megindult. Ilyenek lehettek a *temesvári* (8. ábra), a *kolozsvári*, a *pozsonyi* stb. omnibusz vonalak.

Utaltunk már arra, hogy korszakunkban a városi tömegközlekedés újabb eszköze, nevezetesen a *lóvasút* is megjelent. A vasút, a sínpálya alkalmazása jelentős fejlődése a városi közlekedésnek, különösen a már ismertetett útállapotok között.

Ló, sőt gőzüzemű helyi vasút építésére már igen korán különböző tervek születtek városainkban. Már az első európai városi lóvasút, a párizsi lóvonatú pálya (9. ábra) 1854. évi megnyitása előtt kértek előmunkálati engedélyt a *Császárfürdőt és a Zúgligetet* összekötő lóvasút építésére 1852-ben. Néhány évvel később (1856) *Kolozsvárott* tárgyaltak egy, a városon átvonuló vasút létesítéséről. 1865-ben gőzvasútat kívántak építeni a Zugligetbe, majd Széchenyi Ödön tervezett lóvasúti összeköttetést a pesti és budai pályaudvarok között, a Dunán, a mai Margit híd helyén, gőzkomppal.

Az első, ténylegesen megvalósított *városi vasútunk Pest és Újpest* között épült. A vállalkozók 1863-ban kértek építésre engedélyt, a tényleges építést 1866. februárjában kezdték meg. A 9,4 km hosszú vasútat 1866. július 30-án ünnepélyes keretek között nyitották meg (10. ábra). Az új közlekedési eszköz hamar népszerű lett, sínen gördülő kocsijai sokkal kényelmesebbek voltak az omnibusznál, s a viteldíj sem volt drágább, különösen a másod- vagy harmadosztályon. Első lóvasutunkról több részletes leírás is megjelent, ezért most nem térek ki részletesebben a vasút ismertetésére. Inkább a vonalválasztással és Újpest fejlődésével való kapcsolatát vizsgáljuk meg. A vonal végpontjának Újpestre helyezését minden valószínűség szerint az indokolta, hogy a vasút eredeti engedélyese, *dr. Károlyi Sándor* újpesti és fóti birtokok tulajdonosa volt, s uradalmi téglaégetője Újpesten működött.

A lóvasút építésekor már régóta volt omnibusz ösz-



11. ábra. Az újpesti kikötő 1867-ben

szeköttetés Pest és Újpest között, azonban a település nyaralóhellyé való fejlődését a lóvasút nyújtotta gyors és megbízható közlekedési lehetőség indukálta.

Újpest viszonylag gyorsan fejlődött a tárgyalt korszakban, tíz jelentősebbnek mondható gyár működött itt; 1856 és 1867 között elkészült az *újpesti kikötő* (11. ábra).

A város lakosainak száma tíz év alatt megháromszorozódott, 1867-ben már 6700 lakója volt. Lakosai korábban elsősorban kertészek és kézművesek voltak, a lóvasút megnyitása után hivatalnokok és kereskedők építettek itt nyaralókat.

Az első lóvasúti vonal sikere újabb vonalak építésére ösztönzött. (Az első teljes üzemévben 906 ezer utasuk volt.) 1868-ban a *Pesti Közúti Vaspályatársaság* megnyitotta a városligeti, az északi vaspályához, valamint Kőbányára vezető vonalait. Még ebben az évben nyíltak meg a *Budai Közúti Vaspálya Társaság* vonalai is a Lánchíd budai hídfője és Zugliget, illetve Óbuda között. (Utóbbiakra az építési engedélyt még 1867-ben adták ki a hatóságok.)

Ugyancsak már a kiegyezés évében alakult részvénytársaság a temesvári lóvasút létrehozására, az engedélyezési eljárás 1868-ban zajlott. A 6,6 km hosszú vasút a város déli részén haladva kötötte össze a belvárost a két külvárossal. (Meglepően magas volt az 1869-ben megnyitott vasút számára beszerzett kocsik száma, nevezetesen 21 db.) A megnyitás évében 31 517 menetet teljesítettek, 1870-ben 665 ezer utast szállítottak.

1869-ben kötött szerződést Arad városa is lóvasút építésére, azonban ennek története, csakúgy mint a következő évtizedekben kiépített lóvasutak története, már egy következő történelmi korszak produktumaként tartandó számon közlekedésünk krónikájában.

Az abszolutizmuskori közlekedés képi ábrázolása

DR. MOLNÁR ERZSÉBET

Az abszolutizmus időszaka közlekedési szempontból sokrétű, mivel már többféle jármű volt jelen az országban. A domináló még mindig a fogatolt járművek jelenléte, de már a vasút is egyre jobban hódítani kezd, noha igazi kibontakozása csak a kiegyezés után történik meg. A nagy tömegű áruszállítás zömében a víziutakon bonyolódik le és ebben a gőzhajók is egyre nagyobb szerepet kaptak. Ez utóbbi ágazat, tehát a vízi közlekedés már ekkor az idegenforgalomba is kezd betörni – például a Balatonnál –, amit még inkább elősegített a vasút térhódítása.

E rövid időszakot kiragadni a 19. század egészéből meglehetősen nehéz, mivel az elhatárolás politikai jellegű, nem pedig művészeti. A közlekedési ábrázolások természetesen a városok, tájak megjelenítésekor lelhetők fel. A település, sőt a természet képéhez szinte mindig hozzátartozott valamilyen jármű, ez időszakban a kocsi, szekér, hintó, hajó, majd a korszak végén már a lóvasút is. Egyre többet találkozhatunk a gőzvasúttal, újdonságánál fogva egyre több alkotás témája lett.

A korból számtalan olyan ábrázolást ismerünk, amelyek nem pusztán művészi, sőt legtöbb esetben éppen nem művészeti értékük miatt érdekesek számunkra, hanem a közlekedéssel foglalkozó kutató számára méltóak a figyelemre.

Az ábrázolások műfaját tekintve legtöbb a réz-, fa- és acélmetszet, kőrajz, több a rajz és ritka a festmény. Ezek úgy születtek, hogy valaki megrajzolta a képet, és általában másvalaki készítette el a sokszorosításra is alkalmas metszeteket. Említettem, hogy kevés a festmény, kevéssé jellemző az a fajta művészi ábrázolás, amelyet a művészettörténet is számon tart. Meg kell jegyezni, hogy a művészettörténeti munkákban, amelyek a 19. század művészetével foglalkoznak, szinte meg sem említik azokat a mestereket, akiknek a korabeli települések és tájak hiteles ábrázolását köszönhetjük.

Nem pusztán a közlekedési eszközök kutatása szempontjából fontosak ezek, hanem nagyon sok egyéb információt is megtudhatunk a képekről (épületek, utcaképek, viselet, életmód, stb.).

Ezek az ábrázolások arra törekedtek, hogy a megjelenítendő tárgyakat, embereket életszerűen adják vissza, azokat valósághűen lássuk. A többség egy-egy kiadvány illusztrálására készült, tehát céljuk is a város, a vidék szinte pontos másolása volt. A készítők zömében mesterei voltak szakmájuknak, technikai tudásuk tökéletes, igazi mestereknek tarthatjuk őket. Akadtak közöttük egészen kiválóak is, akiket a művészettörténet is nyilvántart.

Jakob Alt több képén örökítette meg a magyar tájat. Az épület és tájkép festészetének volt a mestere (1. ábra) az ő érdeme a litográfia felvirágzása. 1789-ben született és 1872-ben halt meg. Az osztrák Alpok, a Duna-vidék és az olasz tájak megörökítésének avatott mestere volt. Fia *Rudolf Alt* (1812-1905) még tevékenyebb művész, nevéhez elsősorban a magyar főváros épületeinek, utcáinak megrajzolása, metszete fűződik. Legtöbb képe *Franz Xaver Sandmann* kőnyomatairól ismert, és szinte valamennyi ábrázoláson megtalálhatjuk a klasszicista utcakép jellegzetes tartozékát, a fogatolt járművek valamelyikét.

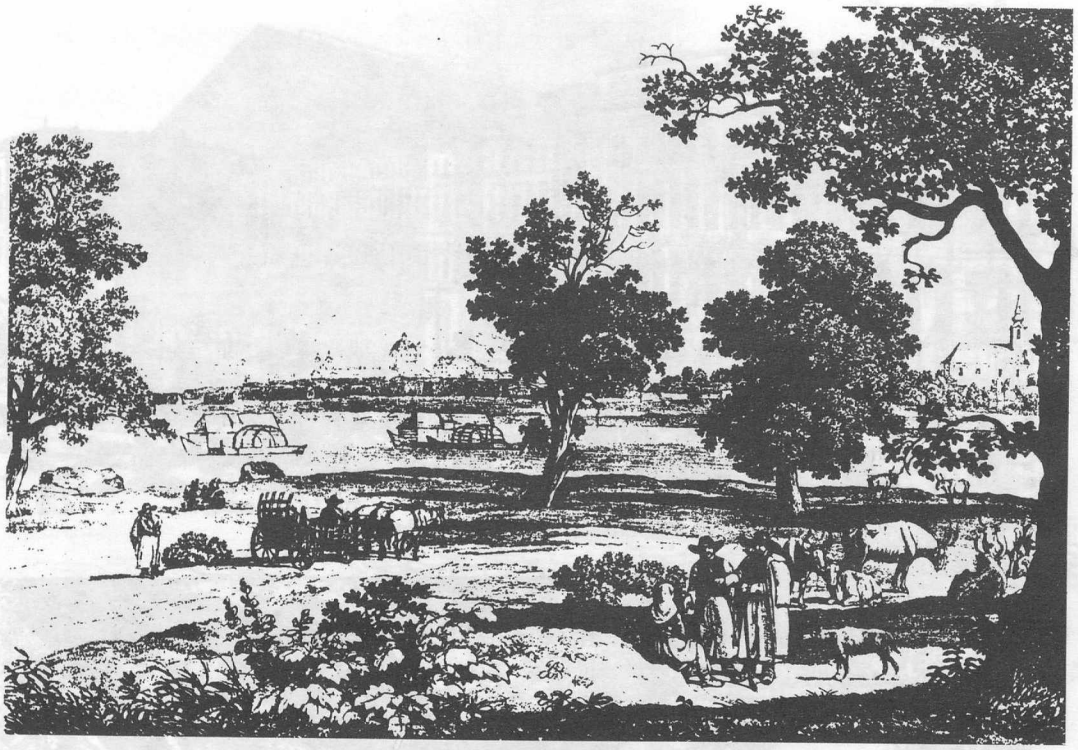
Kiváló és nagy tehetségű művész volt *Rohbock Lajos* grafikus, neki az 1850-es évek Magyarországának számtalan építészeti, városképi ábrázolását köszönhetjük (2. ábra). Stílusát az egészen aprólékosan kidolgozott, fínom rajzolatok jellemzik. A Magyarország és és Erdély képekben című, 1857-ben megjelent kiadvány illusztrátora volt, ezen túlmenően Pest-Budáról is több metszetet készített. Képeit, szintén a valósághű megjelenítés miatt, az ikonográfiai források legjelentősebbjei között tartjuk számon.

A valósághű ábrázolás azonban nem jelentette feltétlenül a naturalizmust, egyéni látás és némi fantázia is jellemezte őket. Ugyanakkor természetesen *Rohbock Lajos* Győrt vagy Besztercebányát ábrázoló képe nem hasonlítható össze egy *Szinnyei, Munkácsy* vagy *Corot* képpel, hiszen más műfaj, más látásmód és más cél is hozta létre, ugyanakkor a művészi jelzőt nem vitathatjuk el tőle.

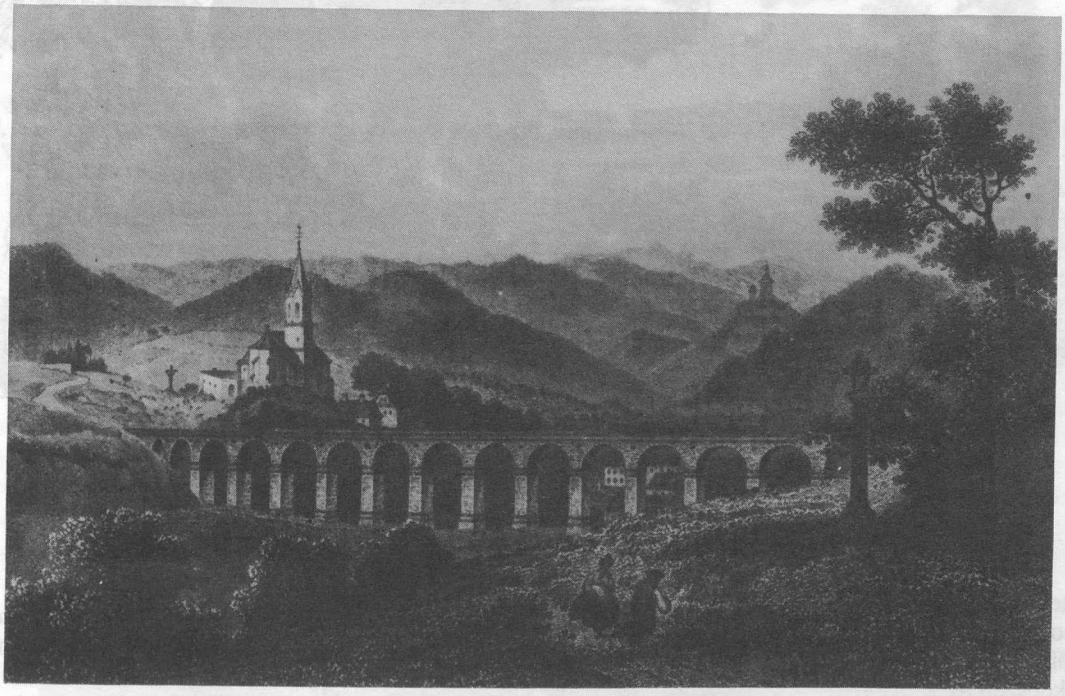
Természetesen a kort bemutató város- és tájképek bennünket mint források érdekelnek, közöttük akadnak művészileg gyenge alkotások is. Jellemzőjük általában az, hogy objektívebb látásmódra törekedtek, „mindenki szemével" próbálták láttatni a természetet, az embereket, a településeket.

A kompozíciós elrendezés tudatos, ugyanakkor a sűrítés, a lényegi dolgok kiemelése kevésbé jellemző, a részletek egyformán fontosak. Nyomaiban sincs meg a dekadencia, vagy a társadalomról valamiféle ítélet. A képek élettel telítettek, minden funkciójában látható (3. ábra). A vásártéren nagy a nyüzsgés, a kocsiban utaznak, a vízparton serény munka folyik, a vasúti hídon mindig szerelvény halad át, stb.

A 19. század közepe, tehát a tárgyalt korszak az az időszak, amikor Európában és Magyarországon is a városfejlődés új korszaka kezdődik. A lakosság száma erőteljesebben növekszik, kibontakozóban van az ipar, tudatos városépítés kezdődik. Új funkciójú épületek jelennek meg, legalábbis nagyobb számban ekkor épülnek ki például a színházak, üzletházak stb. Az úgynevezett közlekedési építészet megindulásának is nagy korszaka ez. Technikai megoldásaiban erős hatást gyakorolt általában is az építészetre, és tájképileg is változásokat hozott; pályaudvarok, vasúti hídak, állandó közúti hídak és maguk a vasúti pályák a kiegészítő



1. ábra. „Görbe kocsi" Vácnál, Jakob Alt metszetén



2. ábra. A nagymartoni vasúti híd Rohbock Lajos metszetén (1866)

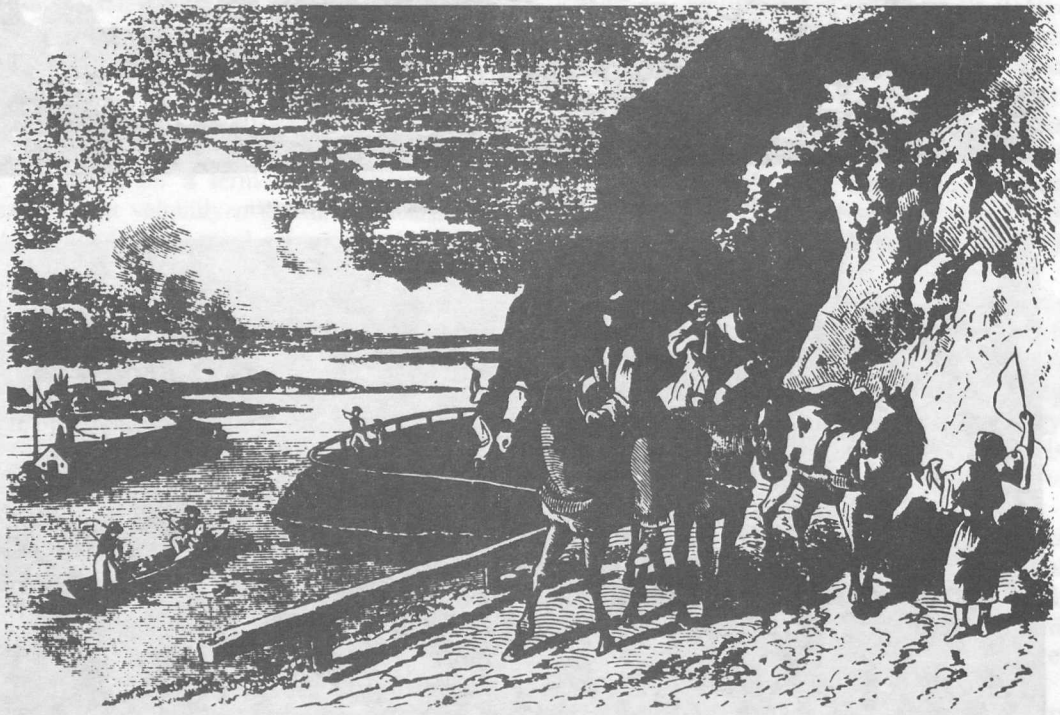
berendezéseikkel. A vízpartokon a gőzhajók egyre sűrűbben kötnek ki, a hajógyárak hosszú szakaszon uralják a terepet. A lázas építkezések már ekkor megfogják a művészeket, épülő objektumokat örökítettek meg, például a pesti rakodópart építését.

Ez a fajta ábrázolás csak jóval később válik igazán jellemzővé, főként a *fényképezés* elterjedésével, és legszínvonalasabb példáit majd a századforduló táján *Klösz György* képein csodálhatjuk meg. A legfigyelemreméltóbb ezekben az, hogy a régi és az új egymás mellett található. Az abszolutizmuskori közlekedési létesítmények, járművek fényképei is általában később készültek, noha – éppen a közlekedési eszközök hosszú élettartama miatt – zömében hiteles ábrázolásoknak tekinthetők.

A képek az adott kor egy szeletét ábrázolják, azok-



3. ábra. Kirakodó tér Pesten az 1850-es években



4. ábra. Keleti Gusztáv „Hajóvontatók a Dunán" című rajza 1866-ból

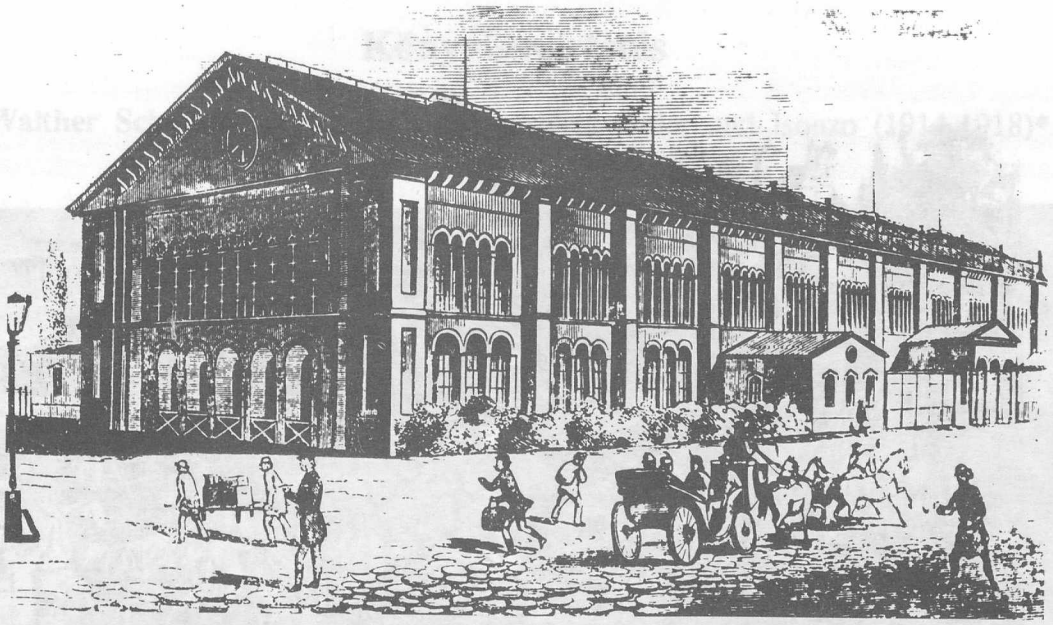
ból részletes elemzéssel nagyon sok minden leolvasható. Azt mondhatjuk, hogy ezek az emberek a fényképészek előfutárai voltak, munkáik az esetek többségében „fényképszerűek".

A metszetek mellett a *Vasárnapi Újság* rajzai, nyomatai is alapvetően forrásértékűek. A rajz egyszerűbb, kevesebb vonallal, de igazi ábrázolást nyújt. *Miskovszky* a mestere ennek a műfajnak, számtalan közlekedési ábrázolás fűződik nevéhez.

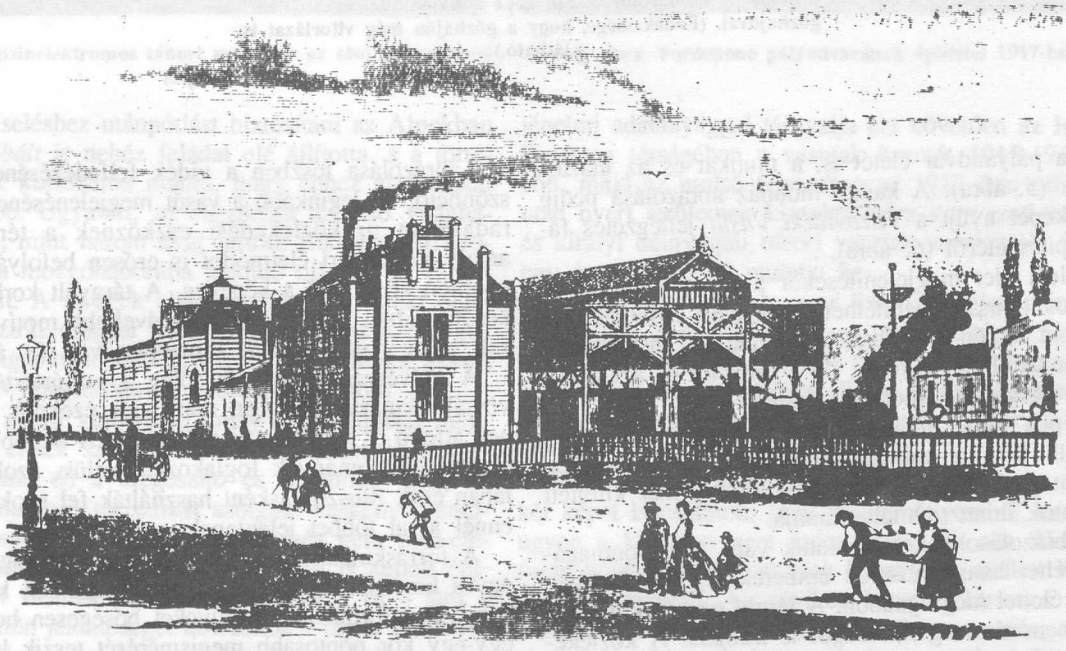
Igényesebb rajzoló *Keleti Gusztáv* (1834-1906), aki nem csak művészként, hanem a művészet irányítójaként is ismert. Eredetileg jogásznak készült, de festett is, majd a müncheni akadémián tanult. Az *Eötvös* család házi tanítója volt, nyilván később ennek köszönhette, hogy az oktatás, a művészeti képzés területén erős befolyása lett. Nevéhez fűződik a Képzőművészeti Társaság megalapítása és a Rajztanárképző. Erősen pártolja a történeti festészetet. Általában a művészi szabadság szószólója, kritikái néha azonban erősen konzervatív szemléletet tükröztek.

Keleti Gusztáv „Hajóvontatók a Dunán" című rajza (4. ábra) némileg el is tér az eddig tárgyalt művektől, és általában a kifejezetten művészi igénnyel készült alkotások közé sorolható. Maga a témaválasztás is más, a képen nem a közlekedés egy fajtájának bemutatása a fontos, hanem az a nehéz, embert próbáló munka, ami jellemzi az ember harcát a természettel. Az emberek ábrázolása itt nem idilli mint azt *J* és *R Alt* vagy *Rohbock* metszetein láthatjuk.

Számunkra azonban a járművek és az építmények fontosak. Pl. *Miskovszky* rajzán a *pesti indóházat* látjuk, amelyen nemcsak az épületet figyelhetjük meg,



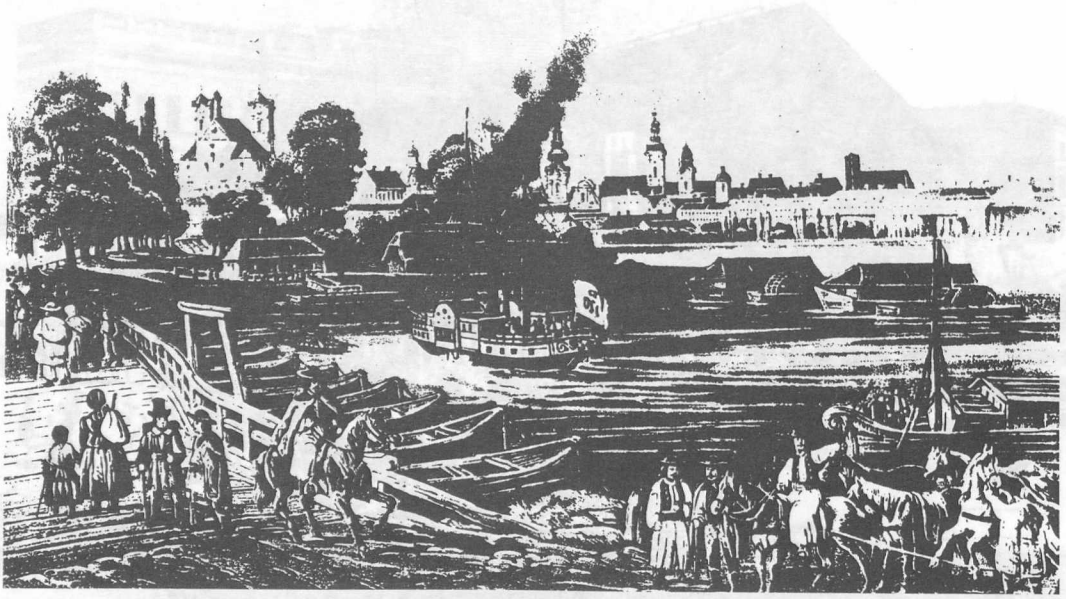
5. ábra. A pesti indóház, Miskovszky rajza a Vasárnapi Újságból (1866)



6. ábra. A Tiszavidéki Vasút kassai pályaudvara, Miskovszky rajza a Vasárnapi Újságból



7. ábra. A falu, Hohmann és Bachmann 1861-ben készült képe



8. ábra. A komáromi kikötő képe a hajóhíddal és a „Pest" gőzhajóval. (Érdekessége, hogy a gőzhajón még vitorlázat is látható.)

hanem a pályaudvar életét is, a munkát és az utazást egyaránt (5. ábra). A kassai indóház ábrázolása pedig pontos képet nyújt a *Tiszavidéki Vasút* jellegzetes favázas építészetéről (6. ábra).

A falusi élet megjelenítésekor a fogatolt járművek változatos típusait szemlélhetjük például Hohmann és Bachmann képén (7. ábra). A kutató itt nemcsak a típusokat tanulmányozhatja, de a funkciót és azt a társadalmi réteget is, amely használta.

A képek tehát mindenképpen forrásértékűek, mert készítőjük nem a múltba vetíti vissza a jeleneteket, hanem maga is korának szemtanuja, és a már kifejtett szempontok miatt – hiteles tanuja.

Az ábrázolásoknak hangulatuk van. A táj önmagában is lehet hangulatos, de emberekkel, járművekkel, tehát az élettel megragadóbb. A jármű nemcsak a mozgást, hanem a mozgalmasságot is kifejezi. A közlekedés ábrázolása részben a vidék felfedezésének is köszönhető, de leginkább a vasút megjelenésének. E forradalmian új közlekedési eszköznek a térhódítása, amely az emberi életmódot is erősen befolyásolta, jól nyomon követhető a képeken. A tárgyalt korban, de a későbbiekben is az egyik legkedveltebb motívum a vizek, és a vízi járművek ábrázolása volt (8. ábra).

A művészettörténet, de főleg a kultúrtörténet és a vízuális kutatás általában még adós ezeknek a képeknek átfogó és részletes vizsgálatával. A legtöbb esetben a történettudományok foglakoztak velük, azok is általában csak illusztrálásként használták fel azokat, holott ennél jóval többet jelentenek.

A forráskutatásnak tehát még sok adóssága van az egyes korszakokat bemutató ábrázolásokkal kapcsolatban. Az információk, amelyeket bőségesen hordoznak, egy-egy kor pontosabb megismerését teszik lehetővé.

Szerkesztőségi értesítés

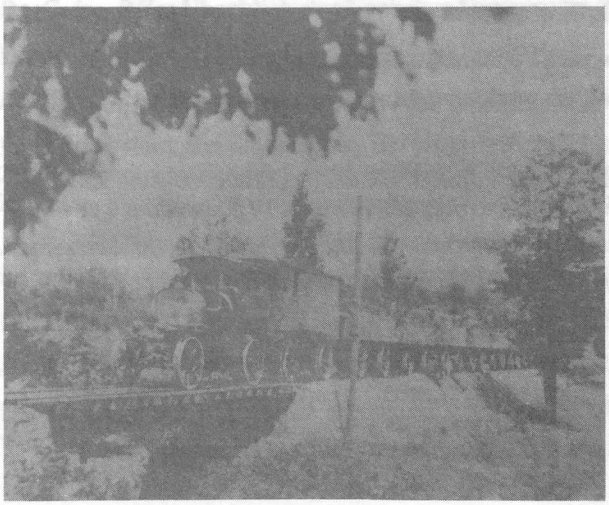
Örömmel értesítjük tisztelt olvasóinkat, hogy a MTESZ Központi Anyagmozgatási és Csomagolási Bizottsága egyik irodalmi díját a Közlekedéstudományi Szemle 1990/8. számában megjelent

Dr. Kovács Péter: A fogyasztói szokások felmérése az ésszerű terítési változatok kialakításához

című cikke nyerte el.

Könyvismertetés

Walther Schaumann: Die Bahnen zwischen Ortler und Isonzo (1914-1918)* (Vasutak Ortler és Isonzó között)



1. ábra. Benzinelektromos tábori mozdony az első világháború idején



2. ábra. Pordenone pályudvarának épületei 1917-ben

A hadviseléshez utánpótlást biztosítani az Alpokban már *Hannibált* is nehéz feladat elé állította, s a történelem örök kuriózuma marad, hogy ehhez elefántokat vett igénybe. Ugyanitt, az Alpokban az első világháború több, mint három évig tartott. Elkeseredett állóharcok és a mozgóháborúba lendülő offenzívák váltották egymást. A seregek ellátását főleg az északi oldalon álló osztrák-magyar hadseregnél a magashegységek terepadottságai nehezítették. A szállítástechnika akkori szintjén erre elsősorban a vasút volt hivatott.

Minden alpesi vasútvonal, mely a hadszínteret megközelítette, ennek szolgálatában állt. Elsősorban a vasúti fővonalak, de a kiegészítő és korábban főleg az akkor kibontakozó turisztikát szolgáló keskenynyomtávolságú vasutak is. Miután mindez még nem volt elegendő a hadsereg ellátásához, vasútakat is kellett építeni. Tábori vasutakat ideiglenes jelleggel, és – ami a témának külön jelentőséget kölcsönöz – olyan keskenynyomtávolságú vasutakat is, amelyeket korábban ugyan turisztikai célra megterveztek, de anyagi nehézségek miatt mégsem valósítottak meg. S ezek között van olyan is, amely a háborút követően még évtizedekig szolgálta a völgyek településeit, sőt a vidék turisztikai feltárását is.

Az olasz hadszíntér vasútainak e nehéz háborús éveit tárja fel írásban és képben *Schaumann kötete*. Sok adatot szolgáltat a kötet a magyar történelemhez is. A kötet első fejezete a tábori vasutakkal, a császári és királyi vasútépítő ezreddel, annak műszaki lehetőségeivel és felszereltségével foglalkozik. A második fejezet az Ausztriából Triesztbe vezető két hadifontosságú vasútvonalat, a Déli Vasút és az Osztrák Államvasútak (kkStB) vonalát ismerteti. Mindez bevezetésnek tekinthető három érdemi témához, amelyek a térségben lévő vasútvonalakat részletezik. Azokat is, amelyek már üzemben álltak a háború kitörésekor, s azokat is, amelyeket ezt követően építettek. A kötet egyedülálló történelmi adatanyaggal tárgyalja ezt követően az Isonzo-hadsereg térségében a vasutak üzemét 1915-1917 között, majd az utolsó fejezetben az 1917 őszi offenzíva után nyert területnek kiszolgálására szervezett császári és királyi délnyugati tábori vasutak szervezetét és alig egy éves történetét mutatja be.

A kötetben tehát magyar katonák teljesítményeiről is szó esik, a kötetben magyar mozdonyok is láthatók, s az utolsó fejezetben, amely az 1918 őszi összeomlást és az abból fakadó csapatszállítási feladatokat tárgyalja a magyar hadtörténelemre vonatkozó ugyancsak érdekes adatokat találhat az olvasó.

Kissé rendbontó módon ehhez a könyvismertetéshez két képet is csatolok, saját gyűjteményemből, amelyek ugyan a kötetben nem szerepelnek, de oda illenének (nem mintha a kötet gazdag képanyaga mellett hézagpótlók lennének). Az egyiken benzinelektromos tábori mozdonnyal (1. ábra) vontatott hadtápszerelvény látható minden bizonnyal a szabványnyomtávolsággal (!) épített Dutovlje-Skopo-Kostanjevica vasútvonalon az Isonzo fronton, a vasútvonalat a Schaumann kötet tanúsága szerint 21,8 km hosszúságban 1915 augusztus 15. és október 4. között, vagyis 50 nap alatt (!) építettek. A másik képen (*2. ábra*) az 1917 évi Boroevic offenzíva során kiégett Pordenone pályaudvar épülete látható.

A kötetre felfigyelni nemzedékünknek és a nálunk fiatalabbaknak márcsak azért is érdemes, hogy tudatunkból ki ne essék, nemcsak Mohács, Pákozd, Ojtoz földjét öntözte magyar vér, hanem azt a területet is, amelyen azóta ezer és ezer turista utazott át vonattal Olaszországba, anélkül, hogy – tisztelet a kivételnek – őseink vérontására, szenvedéseire és helytállására e helyütt egyáltalán is gondolt volna.

[A könyvismertetést *Dr. Kubinszky Mihály* építészmérnök, egyetemi tanár (Sopron) állította össze]

*Bohmann Verlag Wien, 1991.

RESUMÉ

András Katona: **La conference scientifique tenue sur les transport á l'époque d'absolutisme** 121

Le directeur principal du musée des transports apprécie dans son entroduction courte les enquete au cours de la conference scientifique s'occupant des transport en Hongrie á l'époque d'absolutisme.

Dr. Béla Czére: **Le résumé des transports en Hongrie á l'époque d'absolutisme** 123

L'auteur donne une apercue puissante sur les transports en Hongrie á l'époque d'absolutisme (1850-1867).

Mme Kóczián, dr. Erzsébet Szentpéteri: **Le developpement de la fabrication des voitures aprés la décomposition du systéme de guildes** 134

L'article publie le developpement de la fabrication de voiture hongroise et informe sur les conflicts developpés entre les guildes et les firmes. L'article présente le fabrique des voitures le plus célébre dans l'époque donné et fait connaissance les types de voiture en notre pays.

Mme Kovácsy Dr. Ágnes Medveczki: **Le développement de nos villages et le commencement des transports de ville dans l'époque d'absolutisme en Hongrie** 142

L'article présente le développement de la communication de nos villes plus grandes dans l'époque de l'absolutisme.

Dr. Erzsébet Molnár: **La présentation des transports dans l'époque d'absolutisme sur les tableaux** 150

L'auteur présente comment étaient présentés les établissement des transports au paravant dans l'époque d'absolutisme sur les tableaux.

SUMMARY

András Katona: **Scientific conference about the transportation in the age of the absolutism** 121

The director general of the Museum of Transport appreciates in his short introduction the papers read during the conference dealing with the transport in Hungary in the age of the absolutism.

Dr. Béla Czére: **The survey of the transport in Hungary in the age of the absolutism** 123

The author gives a comprehensive survey about the transport in Hungary in the age of the absolutism.

Mrs. Kóczián Dr. Erzsébet Szentpéteri: **The development of the coach fabrication after the decomposition of the guild system** 134

The article presents the development of the Hungarian coach fabrication, and explains the conflicts developed between the guilds and the factories. It presents the most famous coach factory of the given age and types of coach known in our country.

Mrs. Kovácsy Dr. Ágnes Medveczki: **The development of our towns and the beginning of the urban transport in the age of the absolutism in Hungary** 142

The article presents the development of the transport in our greater towns in the age of the absolutism.

Dr. Erzsébet Molnár: **The representation of the transport in pictures in the age of the absolutism** 150

The author presents how the earlier transport establishments were represented in photos in the age of the absolutism.

ZUSAMMENFASSUNG

Katona, András: **Wissenschaftliche Konferenz über den Verkehr des Zeitalters des Absolutismus** 121

Der Generaldirektor des Museums für Verkehrwürdigt in seiner kurzen Einleitung die an der wissenschaftlichen Konferenz über den Verkehr des Zeitalters des Absolutismus abgehaltenen Vortäge.

Dr. Czére, Béla: **Überblick des Verkehrs Ungarns im Zeitalter des Absolutismus** 123

Der Autor liefert einen umfassenden Überblich über den Verkehr Ungarns im Zeitalter des Absolutismus.

Kócziánné dr. Szentpéteri, Erzsébet: **Entwicklung der Wagenproduktion nach Auflösung des Zuntwesens** . 134

Im Artikel wird die Entwicklung der ungarischen Wagenproduktion beschrieben und über die zwischen den Zunften und den Fabriken aufgetretenen Konflikte berichtet. Die berühmteste Wagenfabrik des gegebenen Zeitalters und die unserem Lande bekannten Wagentype werden vorgestellt.

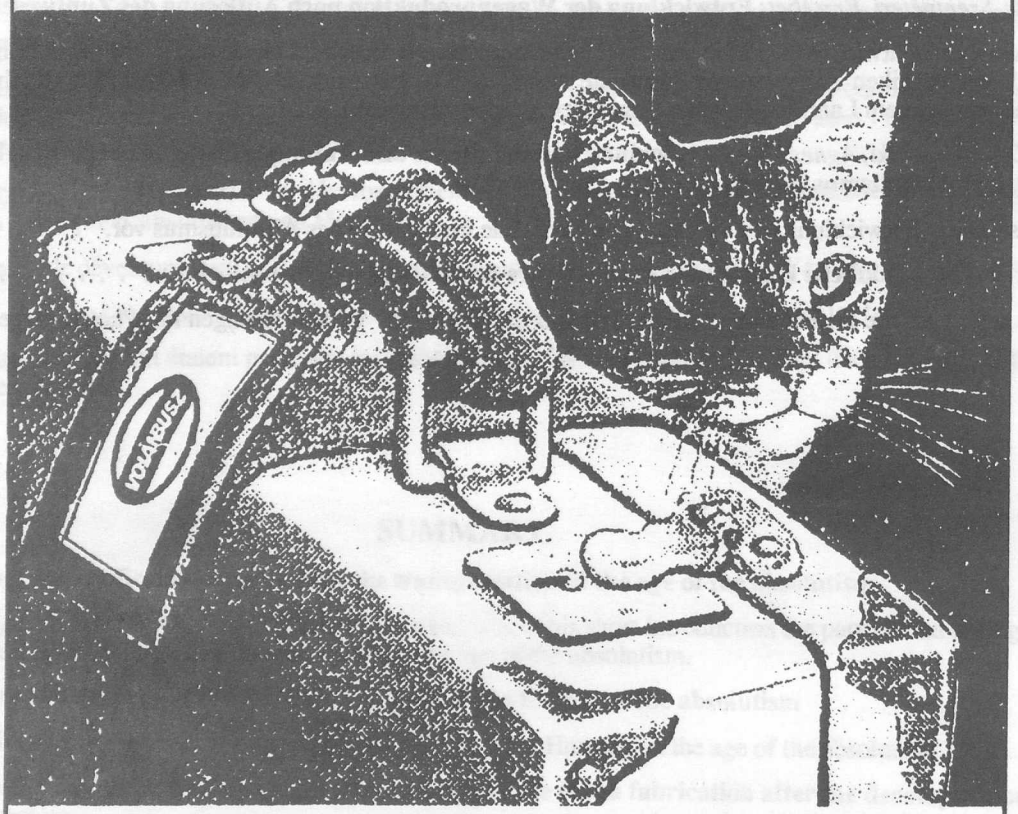
Kovácsyné Dr. Medveczki, Ágnes: **Die Entwicklung unserer Städte und Anfänge des städtischen Verkehrs im zeitalter des Absolutismus in Ungarn** 142

Der Artikel stellt die Entwicklung des Verkehrs unserer Städte im Zeitalter des Absolutismus vor.

Dr. Molnár, Erzsébet: **Bildliche Darstellung des Verkehrs des Zeitalters des Absolutismus** 150

Die Autorin stellt vor, wie im Zeitalter des Absolutismus die damaligen Verkehrsanlagen mit Photos dargestellt wurden.

Nekünk minden utas fontos...



Külföldre busszal a legolcsóbb.

12 európai ország 80 városába közlekedik menetrend szerinti járat.
A menetrend alkalmazkodik az üdülők, bevásárlók igényeihez.
60 napos jegyelővétel. Tervezhető indulás, biztos megérkezés.

VOLÁNBUSZ

Információ: Budapest, Erzsébet tér. Telefon: 117-2562

Toprekläm

VOLÁNCAMION RT.



A nemzetközi fuvarozásban és szállítmányozásban sokéves múlttal rendelkező Voláncamion 1986-tól újjászervezett vállalati formában működik. Változatlan ugyanakkor a célja és feladata: a Volán-járművek alkalmazásával a nemzetközi közúti fuvarozás korszerű, pontos, megbízóink igényét messzemenően kielégítő szervezése.

A Volán Vállalatok járműparkjából mintegy ezer vesz részt az országok közötti nemzetközi szállítási forgalomban.

A Voláncamion Rt. szervezésében rendszeresen 300 tehergépkocsi közlekedik Európa országaiban, kellő időben és legjobb minőségben teljesítve megbízásainkat.

Az árutulajdonos alapvető céljait szolgáljuk, amikor szervezésünkkel, közlekedési-kirendeltségi hálózatunkkal hozzájárulunk az eladott vagy megvásárolt áruk pontos eljuttatásához a hazai vagy külföldi vevőkhöz.

A hatékonyan működő, kis létszámú szervezet munkáját kiemelkedően jó hírhálózat (telex, telefon, telefax) segíti.

A saját fejlesztésben készített számítógépes operatív termelésirányítási rendszer pedig az égtájak szerint szervezett értékesítési osztályoknál személyi számítógépek hálózatára épül.

AGRIA VOLÁN
EGER

MEGBÍZHATÓ PARTNERT KERES?

FORDULJON HOZZÁNK!

Az AGRIA VOLÁN
Szállítmányozási Irodája
20-23 tonnás járműszerelvényekre
kedvező feltételekkel
nemzetközi árufuvarozást vállal.

Érdeklődni lehet az alábbi telefonszámokon:

Holló István: 36/10-712; 36/10-122/85

Faith Antalné: 36/10-703; 36/10-122/73

Tisztelettel köszöntjük a Közlekedéstudományi Szemle Szerkesztőbizottságának tagját

Benczédi Mihálynét

a Magyar Államvasutak gazdasági vezérigazgató-helyettesét, a Közlekedéstudományi Egyesület Ellenőrző Bizottságának tagját, akinek a Magyar Köztársaság Elnöke nemzeti ünnepünk, 1992. március 15-e alkalmából a *Magyar Köztársaság Érdemrend Kiskeresztje* kitűntetést adományozta.

Munkájához további sok sikert kíván a

Szerkesztőség

ÁRA: 45,– Ft