

Kalocsai Péter

A közlekedés szerepe a városi térhasználatban Szombathelyen (1945–1968)

A múltra vonatkozóan a tér és használatának kutatása számos témát kínál a történészek számára. Vitathatatlan, hogy a térhasználat egyik meghatározó szegmense a közlekedés. Ennek ellenére a közlekedés történetének kutatása kevésbé került eddig a történészek látókörébe. Ez különösen érvényes a szocialista kori Magyarországra. Frisnyák Zsuzsa 2011-ben e korszakról megjelent kötetében a következő megállapítást tette: „A közlekedés utóbbi évtizedeinek eseményei pedig a történészsakma figyelmét még alig-alig keltették fel.”¹ Mind külföldön, mind idehaza, kezdetben inkább csak műszaki végzettségűek publikáltak közlekedéstörténeti témákban, s tanulmányaik nem a történettudomány elvárásai és kutatási módszerei alapján készültek. Ha a történészek közül vállalkozott is valaki a közlekedés históriájának megírására, azt inkább technika- és gazdaságtörténeti vonatkozásban tette. A tanulmányomban vizsgált időszak közlekedésére vonatkozóan Frisnyák Zsuzsa említett kötete az egyedüli összefoglalás. Az úttörő jellegű munkával a szerző azt tűzte ki célul, hogy feltárja „a magyar állam és a magyarországi közlekedés rendszerei közötti viszonyokat, a közlekedéshez fűződő nemzeti érdekek formálódását és érvényesülését”.² Kitűzött céljából adódóan a városi közlekedést alig érinti, e témakörben is inkább csak Budapestet, például a metró révén. A történettudomány igényeinek és kutatási módszertanának megfelelő első, és ez ideig egyetlen hazai városi tömegközlekedési monográfia az 1980-as években Budapestről készült. Az alapvetően üzemtörténeti megközelítésű nagyszabású műre természetesen rányomta a bélyegét a kor történelemszemlélete.³

Csekély volt az érdeklődés a történészek körében a közlekedés és a városfejlődés közötti összefüggések feltárására, az e témában készült munkák is inkább interurbán (vasút, hajózás, repülés), mintsem intraurbán (helyi, településen belüli közlekedés) vonatkozásban születtek. Horst Matzerath a németországi városfejlődésről szerkesztett kötetében is utalt arra, hogy kicsi az érdeklődés a város és a közlekedés témakör kutatása iránt.⁴ A közelmúltban a városi tereket és térhasználatot tárgyaló németországi szakirodalomban – gondolok itt Cornelia Jöchner, valamint a Dieter Läßle, Ulrich Mückenberger és Jürgen Oßenbrügge szerkesztette kötetekre – sem jelenik meg a közlekedés térhasználatban betöltött

¹ Frisnyák 2011: 13.

² Frisnyák 2011: 9.

³ Bencze – Koroknai – Sudár – Szekeres (szerk.) 1987; Koroknai – Sudár (szerk.) 1989.

⁴ Matzerath 1996: VII–IX.

szerepének a vizsgálata, többnyire csak említés szintjén van szó a közlekedésről, az utóbbiban például csupán az ezredforduló utáni mobilitási szokások, jellemzők kapcsán.⁵

A tér közlekedés-szemponútú használatát alapvetően interurbán megközelítésben vizsgálta Wolfgang Schivelbusch *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században* című, a közelmúltban idehaza is megjelent munkájában. A pályaudvarral kapcsolatos meghatározása szerint: „Feladata az, hogy összekapcsoljon két különböző típusú forgalmat és közlekedési teret, a város és a vasút terét.”⁶ Ez utóbbi témakört, a helyi és a távolsági közlekedés kapcsolódási pontját, a pályaudvar problémakörét – a kezdetektől napjainkig – járta alaposan körbe társadalomtudományi és várostörténeti megközelítésben Bán Dávid 2011-ben megjelent művében.⁷

Gyáni Gábor külön tanulmányban elemezte, hogy a térbeli fordulat mint új megközelítés hogyan hatott a várostörténet-írás gyakorlatára. A közlekedést ennek kapcsán annyiban érinti, hogy a száz évvel ezelőtti nagyvárosi közlekedés társadalomtörténeti vonatkozására is hoz példát.⁸ Szintén a polgári korra vonatkozóan társadalomtörténeti megközelítésben vizsgálta a városi tér közlekedés-szemponútú használatának egy-egy szeletét Szécsényi Mihály egyes tanulmányaiban.⁹ Horváth Sándor a szocialista kori Szombathely városi tereinek és térhasználatának bemutatásánál is csak röviden, érintőlegesen foglalkozik a közlekedés témakörével.¹⁰ A szocialista városokat járja körbe az *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv* 2010. évi kötete, a számos tanulmány közül azonban sajnos egy sem tárgyal közlekedési témát.¹¹ Felvetődhet a kérdés, hogy miért nem került eddig a történészek vizsgálódási körébe a városi közlekedés. A műszaki vonatkozásokon kívül biztosan szerepet játszott az a tényező, hogy a városi térhasználatnak számos más eleme van, s azok a bölcsészek, társadalomtudósok számára izgalmasabbak.

Jómagam úgy látom, hogy a városi tér közlekedés-szemponútú használatában vannak egyedi és uniformizált tényezők. Egyedi például a város kiterjedése, utcahálózata, beépítettsége, a városrészek kapcsolódása, a terepviszonyok. Uniformizált tényezők a közlekedési táblák, a jelzőlámpák, a jobb- vagy a baloldali forgalmi rend, a taxik, a tömegközlekedési járművek használata stb. Ez utóbbiakkal a városok többségében találkozni lehet. A közlekedés tekintetében a városi tér használatában az elsődleges az utcahálózat, amelynek struktúrájára épül másodlagos jelenségként a tömegközlekedési hálózat.¹² Magyarországon a vizsgált korban az erőltetett iparosítás miatt az infrastruktúrának, ezen belül a közlekedésnek

⁵ Jöchner (Hrsg.) 2008; Lapple – Mückenberger – Oßenbrügge (Hrsg.) 2010.

⁶ Schivelbusch 2008: 192.

⁷ Bán 2011.

⁸ A példa: A villamos mint modern tömegközlekedési eszköz használata és a nagyvárosi társadalom mentalitásbeli modernsége összefügg-e? Gyáni 2007: 4–12.

⁹ Például Szécsényi 2009: 149–179.

¹⁰ Horváth S. 2010: 85–110.

¹¹ Á. Varga (főszerk.) 2010.

¹² Békési 2007: 42.

a fejlesztése nagyon visszafogott volt. A szocialista kori városok infrastrukturális elmaradottsága mind a hazai, mind a külföldi szakirodalomban már az 1970-es években megjelent. Berend T. Iván az 1950-es évekre vonatkozóan a közlekedés hanyatlásáról, Konrád György és Szelényi Iván pedig az 1960-as évek esetében a tömegközlekedés színvonalának romlásáról írt.¹³ A kapitalista és a szocialista országok városainak összehasonlítására is történtek kísérletek. A tranzitológia egyik jeles képviselője, D. M. Smith szerint a különbségek egyik fő ismérve az utóbbiakban a tömegközlekedés túlsúlya.¹⁴ R. A. French a szovjet városokat vizsgálva úgy látta, hogy azok a tömegközlekedéstől függnnek.¹⁵ F. E. Ian Hamilton és Alan D. Burnett pedig arra hívta fel a figyelmet, hogy sok kelet-európai város szenved tömegközlekedési rendszerének tökéletlenségétől.¹⁶ A tömegközlekedési szolgáltatások minősége (hálózat, minél gyakoribb járatsűrűség, alacsony menetidő, korszerű járművek) a szocialista korban is meghatározó szerepet játszott a lakosság életminőségében, befolyásolta annak életmódját és közérzetét.

Tanulmányom további részében azt kívánom bemutatni, hogy hazánk szocialista korszakának első húsz évében mi jellemezte a közlekedés-szempontú térhasználatot egy középvárosban, Szombathelyen. Ismertetni kívánom a helyi közlekedés és a közhasználatú személyszállítás jellegzetességeit, a tömegközlekedés fejlesztésének terveit és eredményeit. Mivel a fejlesztésekről a végső döntés nem helyben született, utalok a döntési mechanizmusra is. Választ keresek arra, hogy a helyi tömegközlekedés mennyire elégítette ki a szombathelyiek szükségleteit, igényeit. Érvényesült-e a tömegközlekedés túlsúlya?

Értekezésem időhatárait a politika determinálta: 1945 és az 1968. évi országos közlekedéspolitikai koncepció, amely – a későbbiekben majd kiderül – Szombathely városi közlekedése szempontjából meghatározó jelentőségű volt. Ugyanakkor az 1960-as évek vége Magyarországon gazdaság- és társadalomtörténeti szempontból is fordulópontnak számít.¹⁷

SZOMBATHELY

A II. világháborúban súlyos pusztításokat szenvedett el Vas megye székhelye. A háborús károk tekintetében az országban az 5. helyen állt a vidéki városok sorában, ezért romvárossá nyilvánították.¹⁸ A polgári korban törvényhatósági jogot nyert települést a tanácsrendszer 1950. évi bevezetésével a megyei tanácsnak rendelték alá, amely így járási jogú város lett.¹⁹ A közigazgatási visszalépést

¹³ Berend T. 1971: 15; Konrád – Szelényi 1971: 21, 32; French – Hamilton (eds.) 1979.

¹⁴ D. M. Smith megállapítását idézi Germuska 2003: 245–246.

¹⁵ French 1979: 100.

¹⁶ Hamilton – Burnett 1979: 270.

¹⁷ Valuch 2001: 17, 281–282.

¹⁸ Háborús károsodásban Szombathely az ötödik ötvenhét város közül. *Szabad Vas megye* 1946. november 17. 7; Romvárossá nyilvánítják Szombathelyt. *Nyugati Kis Újság* 1946. november 10. 2.

¹⁹ Horváth F. 1971: 347–348; Horváth – Kránitz – Péterné 1988: 107; Kovacsics 1993: 307.

azonban nem követte hanyatlás, hiszen a település lakossága a szocialista korban a csatolások és a migráció következtében jelentősen megnövekedett.

1. táblázat

Szombathely lakossága (1941–1970)

Év	Összlakosság
1941	42 870
1949	40 134
1960	54 392
1970	64 485

Forrás: Kovacsics 1993: 307.

Nagymértékben nőtt a település területi kiterjedése azáltal, hogy 1950-ben a Szombathellyel szinte már összeépült peremközségeket hozzácsatolták. Északon Kámon és Herény, északnyugaton Olad, délnyugaton Újperint, délen Szentkirály és Gyöngyöshermán egyesült a várossal.²⁰ 1963-ban megkezdődött az első lakótelep építése, amelyet Derkovits Gyuláról, a helyi születésű és gyakran proletár témát választó festőművészről neveztek el.²¹ Még ebben az évtizedben a KISZ-lakótelepen is átadták az első lakásokat.²²

Az 1960-as években számos könnyűipari üzem nyílt a város keleti szélén, ahol ipari övezet kezdett kibontakozni. Vas megye székhelye a Nyugat-Dunántúl legjelentősebb ipari központjának számított az 1950-es és 1960-as években is. A könnyűiparon kívül (cipő-, gyermekkocsi-, szövőgyár, faipari kombinát, ruhaipari és lakástextil-vállalat) voltak a városban élelmiszer- (hús-, sütő-, tejipari vállalat), építő- (téglyagyár), fém- és gépipari vállalatok (vasöntöde, mezőgazdasági gépgyár), valamint híradástechnikai cég is (Remix Rádiótechnikai Vállalat). Nőtt az iparban foglalkoztatottak száma is: míg 1949-ben a város lakosságának 4,8%-a élt a mezőgazdaságból és 36,3%-a az iparból, addig 1960-ban előbbiek aránya – a falvak bekebelezése miatt – 7,2%-ra, utóbbiaké 40,1%-ra (ipar és építőipar együtt) emelkedett. Szombathelyt már a dualizmus kora óta a közlekedési alkalmazottak viszonylag magas aránya jellemezte, ez az érték mindkét korszakunkbeli népszámláláskor 12,6% volt.²³ A gyárakba, üzemekbe számos munkavállaló vidékről járt be, tehát ingázott. E tényező is közlekedési igényeket indukált. Akárcsak azon szolgáltatások, amelyeket csak Szombathelyen – a környező községekben nem – lehetett igénybe venni (például: patyolat, fényképész, gyógyszerár). Az ilyen irányú igények kielégítésére a belvárosban, a Király és a Szeles-
tey László utca sarkán szolgáltatóház nyílt az 1960-as években.²⁴ A helyiek nagy

²⁰ Kovacsics 1993: 307.

²¹ Beköltözhető az első száz lakás a Derkovits lakótelepen. *Vas Népe* 1964. október 22. 1.

²² Új helyi járat indul. *Vas Népe* 1968. november 24. 7.

²³ Népszámlálás 1949: 444–445; Népszámlálás 1960: 97.

²⁴ Négyen egy fedél alatt. *Vas Népe* 1964. december 8. 5.

jelentőséget tulajdonítottak annak, hogy az ország első vidéki Luxus Áruházát Szombathelyen nyitották meg 1967-ben.²⁵

A település számos központi funkciót töltött be a vizsgált szocialista korszakban is: megye-, járás- és római katolikus püspöki székhely volt. A városban működött megyei bíróság, megyei kórház, MÁV-üzletvezetőség, közúti igazgatóság, számos oktatási és kulturális, valamint egyéb központi szerepkört biztosító intézmény. Szombathely a vizsgált intervallumban fontos közlekedési csomópontnak számított, mind vasúton, mind közúton jól megközelíthető volt, és még belföldi légi járatokkal is büszkélkedhetett. Ugyanakkor a lakosság szabad közlekedését a határsáv irányában nagymértékben korlátozták. A vasfüggönyhöz közeli fekvése miatt Szombathely nem tartozott a kiemelten fejlesztendő települések közé: 1965-ben az egy lakosra jutó beruházási összeg terén a 17. helyen állt Vas a megyék rangsorában, csak 3 Ft-tal előzte meg az utolsó előtti Szabolcs-Szatmárt. Az első helyezett Komárom megyében ez az érték a vasinak a két és félszeresét is meghaladta.²⁶

A POLITIKA HATÁSA A VÁROSI TÉRHASZNÁLATRA

A II. világháború után kiépült új politikai berendezkedés nagymértékben érintette a közlekedést és ezáltal a városi térhasználatot is. Az új irányvonalnak megfelelően került sor a közlekedés átszervezésére és egy, a magyar fejlődéstől idegen modell átvételére, kiépítésére. A szovjet minta adaptálásával alapvető strukturális és tulajdonviszony-változásokra került sor Szombathely közlekedésében is. Kezdetét vette az utak és a közlekedési vállalatok államosítása. A kor hidegháborús légkörében katonai szempontból is előnyös volt a gépjárműpark egy-egy nagy állami vállalatba (MÁVAUT,²⁷ TEFU,²⁸ majd AKÖV²⁹) való tömörítése. A közlekedés terén nem működhetek magánvállalkozók (például taxivállalkozók), és évekig lehetetlenné tették a magánszemélyautó-forgalmat is. Minisztériumi szinten döntöttek a helyi közlekedési ügyekről, a fejlesztések és a beruházások engedélyezéséről, például a Könnyűipari Minisztérium döntött az útburkolatokra fordítható összegről,³⁰ míg a Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium (KPM) az új járművek (autóbusz, teherautó, taxi) elosztásáról. A városi és megyei tanácsok, valamint az autóközlekedési vállalatok csak kérhettek, javasolhattak.³¹ A polgári korban – bizonyos országos szabályozásokat leszámítva – helyben döntöttek a város közlekedését érintő ügyekben.

²⁵ Megnyílt Szombathelyen az ország első vidéki Luxus Áruháza. *Vas Népe* 1967. november 21. 1.

²⁶ Statisztika 1965: 411.

²⁷ 1949. április 1-jén alakult meg a MÁVAUT Autóbusz-közlekedési Nemzeti Vállalat.

²⁸ 1948. november 1-jén alapították meg a Teherautófuvarozási Nemzeti Vállalatot.

²⁹ Területi alapon egy autóközlekedési vállalatba tömörítették az 1950-es évek közepén az autóbusz-, a személy- és a tehergépkocsi üzemeket.

³⁰ MNL VML VMT ÉKO 7334-1/2/1954. sz.

³¹ Szombathely közlekedéséről. *Vas megye* 1954. november 28. 5.

A közlekedés alapjául szolgáló úthálózatot is érintette az új rendszer: 1950-től új utcaneveket tanulhattak a szombathelyiek is. A belvárost a pályaudvarral összekötő reprezentatív Széll Kálmán utca a Sztálin nevet kapta. Dimitrov, Sztahanov, Vorosilov, Vörös Zászló, Vöröshadsereg és még hosszan sorolhatnánk a pártállamnak tetsző utcanévvaltozásokat. Marxról már 1946-ban neveztek el utcát a városban.³² (A tanulmányban a 2013. évi állapotnak megfelelő utcanevek szerepelnek.)

A városi tér közlekedés-szemponitú használatában is megjelent a politika – képek, szimbólumok, transzparenszek, plakátok stb. révén. 1949 decemberében a KPM a Sztálin-képek elhelyezésének szabályozásáról értesítette a városi villamosvasutakat, köztük a szombathelyit is. Az utasításban az szerepelt, hogy csak a Művészeti Alkotások Nemzeti Vállalat által forgalomba bocsátott képeket lehet elhelyezni a villamoskocsikon a generalisszimusz közelgő 70. születésnapja alkalmából.³³ A szabályozásra azért volt szükség, mert számos olyan műalkotás került forgalomba, amelyek „az esemény nagyszerűségéhez nem méltók, silány kivitelben, művészietlen formában ábrázolják Sztálint”.³⁴ A szombathelyi villamosok homlokfalára vörös csillag került, állami ünnepek és politikai rendezvények alkalmával e tömegközlekedési eszközök vörös és nemzeti színű zászlókkal, valamint a politikai és szakszervezeti vezetők képeivel közlekedtek.³⁵ Az üzemek kerítéseire, falaira országsherte a szocializmus építésére buzdító, valamint a szovjet–magyar barátságot életető feliratokat helyeztek el. A kor díszletei az 1960-as években már visszafogottabban jelentek meg, így például a szombathelyi villamosokon ekkor már nem volt vörös csillag.

VÁROSSZERKEZET ÉS A KÖZLEKEDÉS FŐ IRÁNYAI

A városszerkezetre Szombathely esetében is az volt a jellemző, hogy a belvárosban, a centrumban volt az üzleti, az igazgatási negyed, itt helyezkedtek el többnyire a kulturális, az oktatási, valamint a központi funkciókat betöltő intézmények. A belvárost többnyire zárt soros beépítésű belső lakóöven vette körül, amelyet itt-ott a múltból örökölt más funkciójú épületegyüttes „színesített”. Ilyen volt a Paragvári utcában a megyei kórház vagy az óperinti városrésznél a cipőgyár, a Perint-pataktól nyugatra pedig a vasöntöde és a Remix.

A belső lakóövet családi házas külső lakóöven határolta, például keleten az Éhen Gyula városrész, északon az egykori ONCSA-telep.³⁶ (A külső lakóöven egy része ma már belső lakóövennek számít.) A vasúttól keletre még csak egy kisebb ipari negyed terült el a Zanati út mentén. Jelentősebb városi zöldövezetnek

³² Feiszt 1995: 126.

³³ MNL OL KPM KVFO 7. doboz (továbbiakban: d.). 7622/I./89/1949. sz.; 7690/53/1949. sz.

³⁴ MNL OL KPM KVFO 7. d. 7622/I./89/1949. sz.

³⁵ SM TO 9504. sz.; Szombathely a szakszervezeti kongresszust ünnepelte szombaton. *Vas megye* 1948. október 17. 5.

³⁶ 1945 előtt az Országos Nép- és Családvédelmi Alapból épült házak.

tekinthető a belvárostól északra a Városliget, délre a Puskin- és a Gayer-park, valamint a villamosvasút Kálvária utcai végállomásának környéke. A már említett községek becsatolásával a külső lakóöv területe jelentősen megnőtt, e városrészek sokáig falusias jellegűek maradtak. A korábban a város határára épített üzemek esetenként lakóövezetek közé kerültek, például a Lakástextil Vállalat (Kámon és Szombathely határán) az Írottkö utcában. A város szerkezetében jelentős változást eredményezett az 1960-as években a két lakótelep (északnyugaton a Derkovits-, délnyugaton a KISZ-), valamint a Puskás Tivadar utca környékén (keleten) az ipartelep építése; mindhárom új városrész zöldmezős beruházás volt.

A város fő közlekedési csomópontjai a következők voltak: a Fő tér, a pályaudvar előtti Éhen Gyula tér, majd az 1965-ben átadott autóbusz-állomás miatt az Ady Endre tér. A Fő teret és közvetlen környékét kereste fel a lakosság, ha szaküzletekben vagy áruházakban akart vásárolni, ha hivatalos ügyeket intézett, vagy ha kulturális rendezvényeken kívánt részt venni. Itt lehetett átszállni az első autóbusz-vonalakról a villamosra, és innét, a Fő tér melletti Bejczy utcából indultak a vizsgált kor nagy részében a helyközi autóbuszjáratok, a taxiállomás révén pedig könnyebben foghattak taxit azok, akik megengedhették maguknak. A belső és a külső lakóövezetekből jelentős forgalom áramlott a centrumba. A város fő közlekedési ütőere a Fő tér–Szent Márton utca–Zanati út volt, valamint a városból kivezető utak: Rumi, Körmendi, Rohonci, Paragvári, 11-es Huszár út. Nagy forgalmat bonyolított le a belváros nyugati peremén a Kiskar és az Óperint utca is. Műszakváltáskor, hivatásforgalmi igényként jelentkezett az ipartelep elérése, könnyű megközelíthetősége.

A KÖZLEKEDÉSI INFRASTRUKTÚRA

A világháborús pusztítás miatt először is szükségessé vált a város közlekedési infrastruktúrájának újjáépítése és helyreállítása. Évekig elhúzódott a felrobbantott hidak újjáépítése és a megrongálódott utak, járdák helyreállítása. Feltöltötték a bombatölcséreket, a hiányzó út- és járdaburkolatokat pótolták, a romokat és az egyéb akadályokat eltávolították az utakról.³⁷ Jellemző adalék, hogy Magyarország II. világháborúba való belépése előtt Szombathelyen 13 benzinkút állt a lakosság rendelkezésére – 1945-ben egy sem! Az elsőt végül 1946. december 12-én helyezték üzembe a Széll Kálmán utca 4. sz. előtt. 1947-ben nyílt meg aztán a második, a Szent Márton és a Wesselényi Miklós utca sarkán. 1948–1949-ben összesen három működött, bár gyakori volt ezeknél is a benzinhány miatti kényszerű leállás. A többi benzinkút továbbra is üzemem kívül maradt.³⁸

³⁷ Úttestek, hidak, gyalogjárók épülnek újjá gyorsiramban Szombathelyen. *Nyugati Kis Újság* 1948. szeptember 3. 3.

³⁸ MNL VML SZVT ÉKO 772-1/1949. sz.

Az 1950-es években a szombathelyi közlekedési infrastruktúra továbbra is leromlott állapotban volt. 1954 januárjában egy rendőri jelentés alapján a következőket tárgyalta a megyei tanács építési és közlekedési osztálya:

„Szombathelyen a dolgozók panaszkodnak amiatt, hogy a város belterületén olyan rosszak az utak, hogy azon kerékpáron közlekedni nem tudnak és így a munkahelyükre csak gyalog mehetnek. Kifogásolják azt, hogy a városi tanács nem gondoskodik kellően az úttestek letakarításáról, annak letakarítására csak egy brigádot állítottak be.”³⁹

Mindez nagymértékű visszalépést jelentett a polgári korban jó közlekedési infrastruktúrájáról híres városban.⁴⁰ 1954-ben a terek és az utcák burkolatának javítására a Könnyűipari Minisztérium által biztosított keretösszeg még a legszükségesebb minimumot sem érte el.⁴¹ Közben új közlekedési szabályokat és módokat kellett megszokni. Több utcát egyirányúsítottak 1951 tavaszán (a Kossuth Lajos, Kőszegi, Széchenyi utcák ma is ennek megfelelően egyirányúak), körforgalom lett a Mártírok terén,⁴² 1953 őszétől pedig a Fő téren is.⁴³ Tíz belvárosi utcában a gyalogátkelőhelyek szélét sárga kerámit téglákkal rakták ki.⁴⁴ A villamosvasút útvonalát keresztező utcák sarkaira stoptáblákat – összesen 7 darabot – helyeztek el 1953-ban.⁴⁵

Az 1950-es évek végétől kezdtek aztán jelentősebb összegeket fordítani az utak, járdák aszfaltozására, a hidak felújítására. 1958-ban 5 millió Ft-ot,⁴⁶ öt év múlva ennek a dupláját használták fel ilyen célokra.⁴⁷ A belvároson kívül sok volt a makadámút: „az egyszerű makadámúton porfelhőben közlekednek az autóbuszok” – írta a helyi sajtó 1961-ben.⁴⁸ A gázlámpákat neonvilágítással cserélték fel a belvárosban (Fő tér, Berzsényi tér, Kossuth Lajos utca, Mártírok tere, Szent Márton utca, Szelestey László utca) 1959–1960-ban.⁴⁹ A gyalogátkelőhelyek biztonságosabbá tétele érdekében előbb a Fő téren, majd a vasútállomás előtt a zeb-rák szélét az úttestbe épített kis sárga lámpákkal világították meg sötétedés után.⁵⁰ Az ikervillamosok forgalomba állítása szükségessé tette az Óperint utcá-

³⁹ MNL VML VMT ÉKO 7334-1/2/1954. sz.

⁴⁰ A témáról bővebben lásd Kalocsai 2011; Melega 2012.

⁴¹ MNL VML VMT ÉKO 7334-1/2/1954. sz.

⁴² MNL VML SZVT ÉKO 561-122/1951. sz.

⁴³ MNL VML VMT ÉKO 71-3/4/1953. sz.

⁴⁴ MNL VML SZVT ÉKO 561-12/1951. sz.

⁴⁵ MNL VML VMT ÉKO 731-18/1953. sz.; MNL VML SZVT ÉKO 74-8/1953. sz.

⁴⁶ Tovább fejlődik Szombathely közlekedése. *Vas Népe* 1958. október 15. 1.

⁴⁷ 10 millió forint út- és hídépítésre Szombathelyen. A peremkerületekben folytatják a járdaépítést. *Vas Népe* 1963. január 4. 1.

⁴⁸ Horváth József 1961: Szombathelyi furcsaságok. *Vas Népe* 1961. március 19. 5.

⁴⁹ Korszerű közvilágítás a Köztársaság téren. *Vas Népe* 1959. április 10. 1; Búcsú a gázlámpáktól. *Vas Népe* 1960. március 31. 1; Gyönyörű lesz a város! Mit adott 1960. Szombathelynek. *Vas Népe* 1961. január 1. 8.

⁵⁰ Világító gyalogátkelőhely Szombathelyen. *Vas Népe* 1963. október 22. 5.

ban új Perint-híd építését, az új műtárgy 1960 tavaszán készült el.⁵¹ 1963-ban a város fő ütőérének számító Zanati úti aluljárót bővítették, külön gyalogos aluljáró épült a közútítól északra.⁵² Az 1960-as években tehát már előrelépés történt a közlekedési infrastruktúra kiépítettsége és minősége terén.

A VÁROSI TÉRHASZNÁLAT MÓDJAI: EGYÉNI TÉRHASZNÁLAT

A szombathelyiek ebben az időszakban is többnyire gyalog jártak vagy kerékpáron. E tény elhangzott 1949. augusztus 17-én a KPM-ben a vidéki közúti vasutak üzletgazgatói értekezletén:

„Hátrány a villamosvasútra nézve az is, hogy Szombathelyt sok kerékpár van és a munkások, kereskedők, szellemi foglalkozásúak inkább ezt veszik igénybe, különös tekintettel arra, hogy a villamosforgalom egyirányú, a város pedig jelenleg másik irányban fejlődik.”⁵³

E közlekedési módok domináns szerepének hátterében az állhatott, hogy Szombathelyen nem voltak nagy távolságok, legfeljebb csak a becsatolt falvak területéről. A korabeli forgalom mellett és a helyi domborzati viszonyoknak köszönhetően így könnyen lehetett a városban kerékpározni. A Szombathely környéki falvakból sokan gyalog vagy kerékpáron jártak be a városba. Zanatról – ma már Szombathelyhez tartozik – a gyerekeket kerékpáron hozták be szüleik a Selmec utcai óvodába. Ez körülbelül 8 km-es (oda és vissza) kerékpározást jelentett nap mint nap.⁵⁴

A szombathelyi gépjárművek száma a háború miatt jelentősen lecsökkent, „eltűntek utcáinkról a gyorsan sikló autók” – írta a *Szabad Vasmegye* 1945 októberében.⁵⁵ Ez év májusában mindössze 23 személyautót, 13 tehergépkocsit és 9 motorkerékpárt tartottak nyilván a városban. 1946 végén aztán már 115 személy-, 63 teherautó és 142 motorkerékpár járta a város utcáit. „Minden ezredik embernek van autója Szombathelyen” – adta hírül a helyi sajtó 1947 januárjában. 13-mal nőtt a gépjárművek száma egy hónap alatt.⁵⁶ A polgári gépjármű-közlekedés újraindulásával kapcsolatban bevezették az üzemanyagra a jegyrendszert.⁵⁷ A gépjárműforgalmat tovább nehezítette az alkatrész- és gumihány. 1946. május 1-jéig minden gépjárművet – a tulajdonjog igazolása mellett – le

⁵¹ Négy és félmillió forintos költséggel elkészült az új Perint-híd. *Vas Népe* 1960. április 1. 1.

⁵² A gyalogos aluljáró építési dátuma ma is olvasható a műtárgyon.

⁵³ MNL OL KPM KVFO 2. d. 7690/1-2/1949. sz.

⁵⁴ A szerző visszaemlékezése.

⁵⁵ A szombathelyi villamos. *Szabad Vasmegye* 1945. október 6. 5.

⁵⁶ Minden ezredik embernek van autója Szombathelyen. *Nyugati Kis Újság* 1947. január 25. 3.

⁵⁷ Bálint 1986: 113–114.

kellott vizsgáztatni, és a rendőrség forgalmi engedélyt, igazoló lapot, valamint rendszámot adott ki számukra.⁵⁸

1950-ben minisztertanácsi rendelettel előírták, hogy üzemanyag csak üzemanyag-vásárlási könyv szelvénye vagy üzemanyag-utalvány ellenében adható ki. Meghatározták, hogy kik jogosultak arra: közületek, állami vállalatok, gazdasági szervezetek, közhasználatú gépjárművállalatok, szövetkezetek, politikai pártok és tömegszervezetek, valamint azon személyek, akiknek azt a hivatásuk gyakorlásához a közlekedés- és postaügyi miniszter engedélyezte: így például orvosok, állatorvosok, mérnökök, sztahanovisták, művészek. Azon személyautó- és tehergépjármű-tulajdonosok vagy üzembentartók, akik nem voltak jogosultak üzemanyag-vásárlásra, azoknak járművüket fel kellett ajánlani megvétele – hatóságilag megállapított áron – az államnak. E megkötések a motorkerékpárokra nem vonatkoztak.⁵⁹ A rendeletnek megfelelően a szombathelyi autótulajdonosoknak, közlekedési vállalkozóknak (személy- és teherfuvarozóknak) is fel kellett ajánlaniuk, be kellett szolgáltatniuk járműveiket.⁶⁰ A következő év január 1-jével életbe léptetett rendelet következtében a magánautózás csaknem teljesen megszűnt. Személygépkocsival rendelkezni és üzemanyag-utalványt kapni kiváltságnak számított. A rendelet valójában csak egy szűk réteg térhasználati szokásait érintette. Az 1950-es évek egyházellenes légkörében a helyi autóközlekedési vállalat dolgozói jegy nélkül is mindig megoldották a szombathelyi püspök gépkocsijának üzemanyaggal való ellátását.⁶¹

Az 1956-os forradalom és szabadságharc leverése után korlátozták a szabad közlekedést: a „Szombathelyről kiinduló személygépkocsi, tehergépkocsi és motorkerékpár járművek vezetőit orosz katonai járőrök a város területéről csak abban az esetben hajlandók közúti járművel kiengedni, ha erre vonatkozóan orosz Katonai Parancsnok engedélyt mutatnak fel.”⁶²

A magánautózás terén változás 1958-ban kezdődött, amikor egy január 1-jei hatályú kormányrendelettel bevezették, hogy immár magánszemélyek is vásárolhatnak üzemanyagot, a benzinkutaknál korlátlanul kapható utalványok ellenében. 1958 áprilisában szintén kormányrendelettel szabályozták, hogy magánszemély új gépkocsit csak vásárlási engedély birtokában vásárolhat. Az engedély kéréséhez hatósági erkölcsi bizonyítványt kellett benyújtani. A személyautók és motorkerékpárok után adót kellett fizetni. 1964-ben megalapították a MERKUR autóértékesítő vállalatot.⁶³ Szombathelyen is emelkedni kezdett a magántulajdonban lévő személyautók száma. 1960-ban már autóközlekedési

⁵⁸ Gépkocsi- és motorkerékpár-tulajdonosok figyelmébe. *Szabad Vas megye* 1946. április 10. 3; A gépjárművek levizsgáztatása. *Új Hang* 1946. április 28. 4.

⁵⁹ A Magyar Népköztársaság minisztertanácsának 298/1950. (XII. 28.) M. T. számú rendelete a gépjárművek üzemanyagellátásának szabályozása tárgyában. *Magyar Közlöny* 1950. december 28. 1156–1159.

⁶⁰ MNL VML VMT ÉKO 33-85/5/1954. sz.

⁶¹ Mészáros Gábor AKÖV-nyugdíjas 1998. december 18-i visszaemlékezése.

⁶² MNL VML VMT ÉKO 122-353/1956. sz.

⁶³ Frisnyák 2001: 226–233.

tanintézet nyílt a vasi megyeszékhelyen, ekkor még csak a hivatásos gépkocsivezetők képzésére.⁶⁴ 1967-ben már a Vas megyében bajba jutott autósok is hívhatlak „sárga angyalokat” vagy „mentőangyalokat”. A Magyar Autóklub Vas megyei csoportja üzemeltette e segélyszolgálatot.⁶⁵ Még ugyanebben az évben megrendezték az első használtautó- és motorvásárt a városban, amelyet minden hónap második vasárnapjának délelőttjén tartottak.⁶⁶ Mindezen változások a szombathelyi autózás kibontakozását tükrözik. Míg 1956-ban 108 személygépkocsit tartottak nyilván Vas megyében, addig 10 év múlva már 1938-at, 1968-ban pedig már 2938-at.⁶⁷ A géperejű közlekedési eszközök mellett ekkoriban azonban még a fogatolt járművek is meghatározóak voltak a korabeli városi közlekedésben, igaz, immár csak a teherszállításban.

A VÁROSI TÉRHASZNÁLAT MÓDJAI: KÖZHASZNÁLATÚ JÁRMŰVEK IGÉNYBEVÉTELE

A városi tér közlekedés-szemponitú használatában domináns szerepet játszottak a vizsgált korban a bárki által meghatározott viteldíj ellenében igénybe vehető közhasználatú járművek, vagyis a taxik, autóbuszok, villamosok.

Taxi

1930-ban 40 bérautó szolgálta a szombathelyieket.⁶⁸ 1948 tavaszán aztán már csak 32 fő rendelkezett bérautó-iparendélllyel. Helyzetüket a kormányzat jelentősen megnehezítette. A nagy költségekre (kötelező biztosítás, jövedelmi, forgalmi és közúti adó) való hivatkozással magasak voltak a viteldíjak. A városon belül 10 Ft alatt nem fuvaroztak, hosszabb távolságért akár 13-15 Ft-ot is elkértek. A gépkocsik ekkor még nem rendelkeztek taxaméterrel.⁶⁹ A személygépkocsik márkájukat tekintve BMW-k, Fiatok és Opelek voltak. Taxiállomás a Fő téren és a pályaudvar előtt volt.⁷⁰

1950. december 31-én államosították a magánbérautókat Vas megyében. 1951. január 1-jétől már csak államilag szervezett taxiközlekedés volt a megyében, teljesen megszüntették a bérautós magánvállalkozást. A taxisokat ekkor Vidéki Taxi Egyesülés (VITAX) néven vonták össze, amely átvette a korábbi

⁶⁴ Autóközlekedési tanintézet létesült Szombathelyen. *Vas Népe* 1960. április 13. 1.

⁶⁵ Május 15-től rendszeres az autós segélyszolgálat. *Vas Népe* 1967. április 27. 5; Mentőangyalok. *Vas Népe* 1967. július 30. 4.

⁶⁶ November 12-én lesz az első autó és motorvásár Szombathelyen. *Vas Népe* 1967. november 3. 6; Autóvásár. *Vas Népe* 1967. november 14. 6.

⁶⁷ Sajnos csak megyei szintű adatokra sikerült bukkanni. Statisztika 1956: 169; Statisztika 1968: 220.

⁶⁸ Nem adnak több bérautó-engedélyt Szombathelyen. *Vasvármegye* 1930. augusztus 30. 4.

⁶⁹ Akiknek a foglalkozásuk is fényűzés. *Nyugati Kís Újság* 1948. március 4. 3.

⁷⁰ Lindner László nyugdíjas taxis 1998. november 26-i visszaemlékezése.

magánbérautósokat és járműveiket. A VITAX budapesti országos központjához tartoztak a vidéki kirendeltségek, így a szombathelyi is. A VITAX Szombathelyi Kirendeltségének hatásköre egész Vas megyére kiterjedt.⁷¹

A KPM lehetővé tette, hogy 1951 első napjaiban új taxikat állítsanak forgalomba Vas megye székhelyén. A viteldíj nappal (6 és 20 óra között) 1 Ft 60 fillérbe, éjjel (20 és 6 óra között) 1 Ft 84 fillérbe került kilométerenként. Éjszaka csak két kocsi tartott fenn ügyeletet, az egyik a Fő téren, a másik a pályaudvarnál. A VITAX Szombathelyi Kirendeltsége az 1950-es évek elején, az egész megyében körülbelül 30 taxival (Opel, Renault, Skoda) rendelkezett.⁷² 1953 júliusában többen panaszkodtak, hogy a szombathelyi kirendeltség taxijaiban a plombált taxaméterek a valóságosnál hosszabb utat mérnek, s így magasabb viteldíjat kell az utasoknak kifizetniük. (A távolsági díjszabás 4 Ft 40 fillér volt kilométerenként.) A VITAX országos központja vizsgálatot indított, amelynek eredménye szerint néhány kocsinál azért volt eltérés, mert a hátsó kerekeken nem szokvány-méretű gumik voltak, amit gumihíánnyal magyaráztak. A hátsó tengelyre felszerelt kilométerórák azért mutattak többet, mert a kisebb kerekek miatt a tengely többet forgott.⁷³ A *Vas megye* 1953. július 16-i száma már arról tudósított, hogy „a jelzett hibákat felszámolták és most már minden taxi a megengedett díjszabás szerint közlekedik”.⁷⁴ A vizsgálatkor 17 taxi szolgált Szombathelyen, közülük általában 4-5 kocsi állt javítás alatt. A taxik száma a felmerülő utazási igényekhez viszonyítva kevés volt. Ekkor ugyanis a gyárak, üzemek vezetőit a hivatalos utakra – vállalati személygépkocsik hiányában – taxival szállították. Az e célból lekötött taxik miatt, gyakran csak minimális kocsiállomány maradt a lakosság szolgálatára.⁷⁵ A városi tanács közlekedési osztályának a következő volt erről a véleménye 1953-ban:

„A taxiközlekedés terén a helyzet teljesen tarthatatlan... A jelenleg fennálló, személyforgalmi szükséglet részbeni kielégítésére Szombathelyen legalább 30 db nagyobb kocsira lenne szükség.”⁷⁶

1957–1958-ban új Moszkvics és Warszawa típusú taxikat állított forgalomba a szombathelyi AKÖV, amelybe beolvasztották a VITAX helyi kirendeltségét.⁷⁷

⁷¹ A taxi- és bérautófuvarozásról. *Közlekedési Közlöny* 1951. március 4. 157–158; A Vidéki Taxi Egyesület a szakirodalomban VITES-nek is rövidítik, Vas megyében a VITAX mozaikszó volt használatos. Benedek Teofil 1953: Gépkocsi közlekedésünk átszervezéséről. *Közlekedési Közlöny* 1953. október 25. 702–704.

⁷² MNL VML SZVT ÉKO 561-12/1951. sz.; Új taxik. *Vas megye* 1951. január 12. 6; Lindner idézett visszaemlékezése.

⁷³ Paukovits Tibor 1953: Becsapja az utasokat a szombathelyi taxi. *Vas megye* 1953. július 3. 4; Választak az illetékesek. „Becsapja az utasokat a szombathelyi taxi”. *Vas megye* 1953. július 16. 4.

⁷⁴ Választak az illetékesek. „Becsapja az utasokat a szombathelyi taxi”. *Vas megye* 1953. július 16. 4.

⁷⁵ MNL VML VMT ÉKO 71-8/1953. sz.; MNL VML VMT ÉKO 74-13/1953. sz.

⁷⁶ MNL VML VMT ÉKO 71-8/5/1953. sz.

⁷⁷ Utcáinkon szaladnak. *Vas Népe* 1957. július 19. 6; Tovább fejlődik Szombathely közlekedése. *Vas Népe* 1958. október 15. 1; Kalocsai 1999: 11–12.

A járművek száma terén lényeges változás azonban nem történt, mert 1969-ben is csak 13 taxi és két taxiállomás (pályaudvar, Fő tér) állt Szombathelyen az utasok rendelkezésére.⁷⁸ 1963-ban a városi tanács jelezte a 65. sz. AKÖV felé, hogy Szombathelyen 22 és 24 óra között kettő helyett három, utána hajnalig egy helyett kettő taxi legyen forgalomban.⁷⁹ Ebből következtetni lehet a város éjszakai életének élénkülésére. 1966. július 1-jétől az egész országban központi határozatra 15%-kal megemelték a taxik viteldíját.⁸⁰ A taxizást – a magas viteldíjak és a kevés jármű miatt – csak ritkán engedhette meg magának a lakosság. A vizsgált korszakban ugyanis az alacsony életszínvonal, a tulajdontól való megfosztottság, a társbérletek, az ellátási és egyéb gondok közepette a többség számára a taxizás elérhetetlen volt, reális problémaként inkább az merült fel, hogy a tömegközlekedést igénybe tudja-e venni.

Villamos

A polgári korszakból csak a villamosvasutat örökölte a város a tömegközlekedés terén. „Szombathelynek egyetlen és megbecsült közlekedési eszköze” – írta a villamosról az érzelmi kötődést is sugalló újságcikk 1945-ben.⁸¹ A villamosvasút kelet–nyugati irányban frekvenciált útvonalon szelte át a várost, összekötötte a belvárost és a Perinten túli nyugati városrészt a pályaudvarral. Érintette vagy megközelítette a város legfontosabb részeit, közintézményeit (városháza, megyeháza, üzleti negyed, állami áruház, piac, múzeum, mozi stb.). Az üzemek és a gyárak közül kettő feküdt a villamospálya mentén, a Remix Híradástechnikai Vállalat és a cipőgyár. Vonalvezetése a következő volt: Éhen Gyula tér, pályaudvar–Széll Kálmán utca–Király utca–Fő tér–Széchenyi István utca–Berzsenyi Dániel tér–Hollán Ernő utca–Kiskar utca–Óperint utca–Kálvária utca–Szent István park. Ez utóbbi végállomásnál volt a szabadtéri színpad és itt terült el a város legjelentősebb zöldövezete. A polgári korban többször tervezték a pálya bővítését, de a tervek, elképzelések különböző okok miatt sosem valósultak meg.

A villamosvasút a Vasvármegyei Elektromos Művek Rt. (VEMR) egyik üzletága volt. A VEMR-t 1948. március végén államosították, amely így a Részvénytársaság Villamos és Közlekedési Vállalatok Számára (RVKSZ) céghez került, annak szombathelyi üzletigazgatósága lett.⁸² Már az 1947. évi várospolitikai program egyik lényeges pontja volt az elektromos művek városi tulajdonba vétele és helyi autóbusz-közlekedés létesítése. „Egységes közlekedési politikát csakis abban az esetben lehet folytatni, ha a város kezelésében vannak az

⁷⁸ Nagy – Veress 1970: 9, 66.

⁷⁹ Ülészett a szombathelyi városi tanács. *Vas Népe* 1963. július 11. 3.

⁸⁰ Az új közlekedési viteldíjak. *Vas Népe* 1966. május 28. 5.

⁸¹ A szombathelyi villamos. *Szabad Vas megye* 1945. október 6. 5.

⁸² MNL OL KPM KVFO 2. d.; MNL VML SZVV 2. d.; Kinevezés. *Vas megye* 1949. december 31. 6; Hirdetmény. *Vas megye* 1949. november 10. 4.

összes városi közlekedési vállalatok [sic!]” – adta hírül a korabeli sajtó.⁸³ A város ezt követően igyekezett mindent megtenni azért, hogy a villamosvasutat városi kezelésbe vehesse. Írtak a kormányzati szerveknek és a Gazdasági Főtanácsnak.⁸⁴ „A villamos már nem az Elektromos Műveké, hanem a városé” – tudósított a helyi sajtó,⁸⁵ ugyanis 1950. április 1-jével kiválhatott az RVKSZ-ből, és neve Szombathelyi Villamosvasút Községi Vállalat lett.⁸⁶ A vasútüzem 1951-től már Szombathelyi Villamosvasút Vállalat (SZVV) néven szerepelt.⁸⁷ A villamosvasút dolgozóira is ránehezedett a kiépülő új politikai rendszer, 1949-ben például két szemináriumot hirdetett számukra, egyet szakszervezeti és egyet pártvonalon. Az éberséggel kapcsolatos rendelkezéseket életbe léptették és a személyzetet ennek megfelelően kioktatták.⁸⁸

A II. világháborús hadiesemények során a villamosvasút is súlyos károkat szenvedett.⁸⁹ A villamosközlekedés újbóli megindítása két részletben történt. Először csak a Kálvária és a Fő tér közötti szakaszt helyezték üzembe 1945. június 10-én.⁹⁰ A helyreállítás a teljes vonalon azonban így is hamar, 1945. július 15-ére befejeződött, s ezen a napon indult meg a villamosforgalom a pálya teljes hosszában – a helyi sajtó címlapon hozta az örömteli hírt.⁹¹ Az üzemidő viszont rövidebb volt a fél évszázada megszokottnál, reggel 6 és este 8 óra között, vasárnap csak este 7 óráig jártak a villamosok.⁹² Emiatt a sajtó is szorgalmazta, hogy az utazóközönség érdekében tovább tartsák fenn a forgalmat.⁹³ 1947 tavaszán már reggel 4.30-kor indult az első villamos, hogy az 5 órakor kigördülő budapesti gyorshoz kivigye az utasokat a pályaudvarra.⁹⁴ Utána 5.30-tól, majd rövidesen pedig 5.20-tól volt rendszeres villamosközlekedés.⁹⁵ 1948 tavaszától pedig az utolsó járat 22.40-kor indult a pályaudvartól, a budapesti gyors késése esetén legfeljebb 23 óráig várt.⁹⁶ A korabeli utazás minőségét érzékelteti a következő idézet: „Fogadj fel bennünket legalább a lépcsőidre, ha már másutt nem akad helyünk.”⁹⁷

⁸³ Villamos vagy autóbusz? *Nyugati Kis Újság* 1947. február 2. 3.

⁸⁴ Felirat a GF-hez: Adják vissza a városnak a VEMR telepeit. *Nyugati Kis Újság* 1948. április 3. 3.

⁸⁵ Körséta a városban. Egy és más. Ami gazdát cserélt. *Vasmegye* 1950. április 23. 8.

⁸⁶ MNL OL KPM KVFO 3. d.; MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/17/1950. sz.; MNL VML SZVV 2. d. 7494/1950. sz.

⁸⁷ MNL VML SZVT ÉKO 7704/1/1951. sz.

⁸⁸ MNL OL KPM KVFO 2. d. 7690/1-4/1949. sz.

⁸⁹ MNL OL KPM KVFO 4. d. 15 786/1949. sz.; SM TO M 114. sz.

⁹⁰ MNL VML VMT ÉKO 744-18/2/1955. sz.; Értesítés. *Szabad Vasmegye* 1945. június 15. 4.

⁹¹ MNL VML Szombathelyi Törvényszék iratai. Cégbírói iratok, 198/1. sz.; A villamos. *Szabad Vasmegye* 1945. július 17. 1.

⁹² Este 8 óráig közlekedik a villamos. *Új Hang* 1946. március 20. 3.

⁹³ Közlekedjék este 9-ig a villamos! *Szabad Vasmegye* 1946. április 6. 5.

⁹⁴ Külön villamosjárat a hajnali gyorshoz. *Új Vasvármegye* 1947. május 4. 5; A hajnali budapesti gyorshoz. *Nyugati Kis Újság* 1947. május 4. 4.

⁹⁵ Tíz perccel előbb indul a villamos. *Vasmegye* 1949. november 25. 5.

⁹⁶ Villamosjárat az esti gyorsvonalhoz. *Új Vasvármegye* 1948. március 7. 3.

⁹⁷ A szombathelyi villamos. *Szabad Vasmegye* 1945. október 6. 5.

1957-ben már azt írta a helyi újság, hogy „az első kocsik a Zsiray Lajos (Kálvária) utcai végállomásról reggel 4 óra 30 perckor indul, majd ezt követően 7 percenként következnek a további kocsik”.⁹⁸ A település kelet–nyugati tengelyén az idézett járatsűrűség igen kedvező volt a városi tér használata szempontjából, korábban 12–13 percenként követték egymást a villamosok.⁹⁹ A menetidő is körülbelül ennyi volt a közel 3 km hosszú pályán.¹⁰⁰ (Az autóbuszok ekkoriban 30 percenként indultak a végállomásokról.¹⁰¹) Az 1960-as években is 4.30-tól 23.00-ig szolgálták a villamosok az utazni szándékozókat,¹⁰² egy 1969-es műszaki felmérés szerint azonban a járművek követési ideje 9 percre növekedett.¹⁰³

Nagy forgalmat bonyolított le a villamosvasút. Az egyik 1950. évi vállalatvezetői jelentésben a következő olvasható: „Az utasszám állandó emelkedésével a régi 53 éves kocsik mindig nagyobb megterhelésnek vannak kitéve, [...] féltő, hogy a kocsik nem bírják a mind nagyobb terhelést”.¹⁰⁴ 1948-ban az éves utasszám elérte a 851 100 főt, 1950-ben pedig ismét meghaladta az egymilliót.¹⁰⁵ (Először 1916-ban lépte át az egymillió határt.)¹⁰⁶ A járművek elhanyagoltságát, lepusztultságát a korabeli fényképek jól tükrözik.¹⁰⁷

Szombathely tömegközlekedése szempontjából nagy jelentőségű volt, hogy 1950 decemberében – Sztálin születésnapjának alkalmából – új villamosokat állítottak forgalomba.¹⁰⁸ Bár a régiekhez képest nagyobb befogadóképességű (47 fő) 5 villamos sem volt igazán új; az 1927-ben Budapest részére a Ganz gyártotta benzinmotoros járműveket előbb pótkocsikká, majd Szombathely részére villamos motorkocsikká alakították át.¹⁰⁹ Az új járműveknek köszönhetően egy év alatt sikerült az utasszámot megduplázni, az 1950. évi 1 093 580-ról az 1951. évi 2 101 000-re.¹¹⁰ 1953 februárjában – átalakításuk után – újabb két használt budapesti villamost helyeztek forgalomba Szombathelyen. E 48 férőhelyes járművek forgalomba állításának köszönhetően 1955-ben már 4 644 000 fő szállhatott villamosra a vasi megyeszékhelyen.¹¹¹ A járműpark bővülése lehetővé tette,

⁹⁸ Téli menetrend a villamosvasútnál. *Vas Népe* 1957. szeptember 29. 6. E tényt szintén közli: 60 éves a szombathelyi villamosvasút. *Vas Népe* 1957. június 28. 3.

⁹⁹ MNL VML VMT ÉKO 71-2/1953. sz.

¹⁰⁰ A vasútüzem üzleti hossza 2884 m, a teljes vágányhossza 3337 m volt 1944–1945-ben (MNL OL KPM KVFO 4. d. 15 786/1949. sz.). A vasútüzem 2860 m forgalmi és 320 m üzemi, összesen 3180 m pályahosszal rendelkezett 1969-ben (Nagy – Veress 1970: 6).

¹⁰¹ MNL VML VMT ÉKO 71-2/1953. sz.

¹⁰² Évente hatmillió utast szállít a Szombathelyi Villamosvasút. Helyszíni ülést tartott a városi tanács végrehajtó bizottsága. *Vas Népe* 1962. április 12. 3.

¹⁰³ Nagy – Veress 1970: 6–7, 20.

¹⁰⁴ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/88/1950. sz.

¹⁰⁵ MNL VML VMT ÉKO 71-2/1953. sz.

¹⁰⁶ Adatok 1916. 180–181.

¹⁰⁷ SM TO 9504. sz.

¹⁰⁸ Az 5 éves terv újabb ajándéka Szombathelynek. *Vásmegye* 1951. december 8. 3; Ma este adják át Szombathelynek az új villamosokat. *Vásmegye* 1951. december 20. 4.

¹⁰⁹ Kalocsai 2005: 3–4, 11.

¹¹⁰ MNL VML VMT ÉKO 71-21/1953. sz.

¹¹¹ Kalocsai 2005: 4–5, 12; Statisztika 1957: 193.

hogy csúcsidőben ráségítő járatokat indítsanak.¹¹² Ennek ellenére a tömegközlekedési igényeket nem tudták maradéktalanul kielégíteni. Ezt több korabeli forrás is bizonyítja: „Több esetben előfordul, hogy a kis számú kocsipark miatt különösen a csúcsforgalmi időben az utasok a lépcsőn lógnak vagy éppen csak a korláton kapaszkodnak.”¹¹³ 1951 és 1957 között két és fél millióval emelkedett a villamosok utasforgalma.¹¹⁴ Az állandóan növekvő közlekedési igények miatt egyre inkább szükségessé vált nagyobb befogadóképességű járművek beszerzése. Erre azonban csak 1958 és 1963 között került sor. Ekkor 4 darab új, egyenként 98 férőhelyes, korszerű ikervillamossal gazdagodott a szombathelyi tömegközlekedés.¹¹⁵ 1964-ben egy újabb, ötödik ikerkocsi megrendelését határozta el az SZVV. E beszerzést azonban már nem támogatta a közlekedési tárca.¹¹⁶ Bizonyos rendezvények, ünnepek alkalmával különösen nagy forgalmat bonyolított le a villamosvasút.¹¹⁷ 1964-ben csúcsforgalomban a Fő tér és a pályaudvar között ráségítő járatokat közlekedtettek.¹¹⁸ A következő évben az ikerjárműveken a menetirány szerinti első kocsikban bevezették a kalauznélküliséget. A bérletesek az első, a menetjegyet váltók a második kocsiba szállhattak.¹¹⁹ A forgalomnak megfelelően szóló, iker-, vagy szóló és ikerkocsik együtt közlekedtek.¹²⁰ Csúcsteljesítménnyel üzemeltették e városi vasutat, nagyobb kapacitásra az egyvágányú pálya (három kitérőben tudták a járművek egymást kerülni) már nem adott lehetőséget. 1961-ben az utasok száma elérte az évi 6 milliót,¹²¹ 1968-ban pedig meghaladta a 7,5 milliót.¹²² Ezen adatok arra is engednek következtetni, hogy a lakosság élet-színvonala nőtt, és ebből adódóan egyre inkább megengedhette a tömegközlekedés igénybevételét. 1969-ben a villamosok átlagos kihasználtsága 50,6% volt.¹²³ A járművek tetején, valamint belül az ablakok felett reklámokat helyeztek el.

A lakosság számára a térhasználat szempontjából meghatározó tényező volt a tömegközlekedési szolgáltatások ára. A *Közlekedési Közlöny* 1945. június 17-i száma azt közölte, hogy a közlekedési és kereskedelmi miniszter engedélyezte a villamosmenetjegyek árának emelését.¹²⁴ A vonaljegyért 3, a szakaszjegyért

¹¹² Új villamoskocsik – gyorsul a közlekedés Szombathelyen. *Vas megye* 1953. február 11. 4; Szombathely közlekedéséről. *Vas megye* 1954. november 28. 5; Felújították a pályatestet, jövőre ikerkocsival bővül a szombathelyi villamosközlekedés. *Vas Népe* 1957. december 13. 5.

¹¹³ MNL VML SZVT ÉKO 13-11/4/1955. sz.

¹¹⁴ MNL VML VMT ÉKO 71-2/1953. sz.; Statisztika 1957: 193.

¹¹⁵ Kalocsai 2005: 5–6, 13–16.

¹¹⁶ MNL OL KPM TKFO 7. d. 470 372/1964. sz.

¹¹⁷ Felkészült a villamosvasút. *Vas Népe* 1961. április 29. 6.

¹¹⁸ Koroknay József 1964: Kisegítő járatokat indítottunk. *Vas Népe* 1964. február 25. 4.

¹¹⁹ Kalauz nélküli villamoskocsi. *Vas Népe* 1965. november 24. 6.

¹²⁰ Saját visszaemlékezés, valamint Nagy – Veress 1970: 7.

¹²¹ Évente hatmillió utast szállít a Szombathelyi Villamosvasút. Helyszíni ülést tartott a városi tanács végrehajtó bizottsága. *Vas Népe* 1962. április 12. 3; Pontosan: 5 992 000 utas. Statisztika 1961: 260.

¹²² Statisztika 1968: 222.

¹²³ Nagy – Veress 1970: 20.

¹²⁴ Szombathelyi Városi Villamos Vasút. Hirdetmény. *Közlekedési Közlöny* 1945. június 17. 120.

2 pengőt kellett fizetni, a korábbi kedvezményeket felfüggesztették. (A szakaszhatár a Fő téren volt.)¹²⁵ Kezdetét vette az infláció miatti jegyáremelkedés. A forint bevezetése előtti utolsó sajtóhíradás a menetjegyek áremelkedéséről 1946. július 26-án jelent meg, e szerint a vonaljegy ára 1 millió adópengő volt.¹²⁶ „Az emelés utáni első napokban megcsappan az utasok száma, de aztán ismét tömöttek a kocsik [...] megint csüngnek az utasok a lépcsőkön is” – adta hírül a korabeli helyi sajtó.¹²⁷ A forint 1946. augusztus 1-jei bevezetésével stabillá váltak a villamos menetjegyjárai, amelyek a következők lettek: vonaljegy 80 fillér, szakaszjegy 60 fillér, gyermekjegy 30 fillér.¹²⁸

A helyi kommunisták politikai tőkét kívántak kovácsolni abból, hogy az országgyűlési választások előtt kezdeményezték és kijárták a villamosviteldíjak mérséklését. 1947 augusztusában így némi árcsökkenés következett be: a vonaljegy 70 fillér, a szakaszjegy 50 fillér lett.¹²⁹ 1949. december 1-jéig kétéves, utána négyéves korig utazhattak ingyen a gyerekek. Tízéves korig lehetett gyermekjegyet váltani.¹³⁰ Az 1947 augusztusában bevezetett villamosviteldíjak nem változtak egészen 1965-ig.¹³¹ (A menetdíjak hasonlítására: 1954 júniusában a szombathelyi piacon az élő tyúk és kacsza kilogrammja 25 Ft, a tej literje 4, a tejfelé 20 Ft, a tojás darabja 1 Ft 40 fillér volt.¹³²) 1965. április 1-jével megszüntették a szakaszjegyet, a vonaljegyet pedig 60 fillérre mérsékeltek. A gyermekek iskola-kezdésig ingyen utazhattak a villamosokon.¹³³

Magas volt a kiadott szabadjegyek száma: 1945-ben 171, 1946-ban 207, 1947-ben 216, 1948-ban 91, 1949-ben 82 darab. A városháza, a MÁV, a *Vas-megye* szerkesztősége, az áramszolgáltató telep dolgozói, a párt- és szakszervezeti vezetők stb. részesültek e kiváltságban.¹³⁴ A tanácsrendszer bevezetése után Szombathely Város Tanácsa négy, Vas Megye Tanácsa három szabadjegyet kapott.¹³⁵ 1955-ben a Minisztertanács elrendelte, hogy a tanácsstagok a villamosokon és az autóbuszokon ingyen utazhassanak.¹³⁶ Ez a vasi megyeszékhelyen a villamosvasútra 156 díjmentes igazolvány kiadását jelentette.¹³⁷

¹²⁵ Értesítés. *Szabad Vas megye* 1945. június 15. 4.

¹²⁶ Egymillió a villamos. *Új Vasvármegye* 1946. július 26. 4.

¹²⁷ A villamos kalauznó elégedett a sorsával. *Új Vasvármegye* 1946. április 17. 2.

¹²⁸ Az új villamos viteldíjak. *Új Vasvármegye* 1946. augusztus 1. 4.

¹²⁹ MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/84/1950. sz.; Leszállították a villamos viteldíjakat. *Új Vasvármegye* 1947. augusztus 9. 4.

¹³⁰ MNL OL KPM KVFO 12. d. 7695/7/1949. sz.; Négy éven aluli gyermekek nem fizetnek menetdíjat a villamoson. *Vas megye* 1949. november 9. 6.

¹³¹ MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/84/1950. sz.; MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/17/1950. sz.; MNL OL KPM TKFO 1. d. 332 163/1957. sz.; MNL VML VMT ÉKO 50 141/1958. sz.

¹³² Statisztika 1956: 159–161. A műben további piaci árak találhatók 1954–1956-ból.

¹³³ Április 1-től egységes vonaljegy lesz a szombathelyi villamosokon. *Vas Népe* 1964. március 22. 7.

¹³⁴ MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/5-5/1950. sz.; 7695/58/1950. sz.; 7695/68/1950. sz.

¹³⁵ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/61/1950. sz.

¹³⁶ A Magyar Népköztársaság Minisztertanácsának 1.001/1955. (I. 5.) számú határozata a tanácsstagok díjtalan utazásáról. *Magyar Közlöny* 1955. január 5. 3–4.

¹³⁷ MNL VML VMT ÉKO 7-1/1955. sz.

A rendszer szellemiségének megfelelően megváltozott az utasok megítélése is: „Villamosainkon ma már azonban egyre kevesebb »hölgy« viszont egyre több fegyelmezett dolgozó és udvarias kalauz utazik.”¹³⁸ A szombathelyiek közlekedésére jellemző volt, hogy útjukat villamossal kombinálva tették meg. Elgyalogoltak a számukra legközelebbi megállóhelyre, majd villamosra szálltak, aztán ismét gyalog folytatták az útjukat. Ezt tették például a MÁV Járműjavító Üzemben vagy a Szövőgyárban dolgozók is, akiknek a vasúton túli munkahelyükre a pályaudvartól gyalogolniuk kellett. Hiába kérték a villamospálya meghosszabbítását a vasútállomástól a gyalogos vasúti felüljáróig, a közlekedési tárca nem támogatta a kezdeményezéseiket.¹³⁹

Külön gondot okozott a villamospályákban, hogy az orosz katonai járművek (teherautók) gyakran nem adták meg az elsőbbséget a villamosoknak, és emiatt számos ütközésre került sor. Csak 1945–1946-ból maradtak fenn ilyen balesetekről jegyzőkönyvek.¹⁴⁰ Az 1956. október 28. és november 4. közötti forradalmi események idején teljesen szünetelt a városban a villamospályák közlekedése. Utána egész novemberben a közbiztonság és az áram hiánya miatt csak 6.30-tól 16 óráig jártak a villamosok.¹⁴¹

Már 1946-ban bekerült a városfejlesztési tervbe a villamosvasút vonalának észak–déli irányba való kiépítése.¹⁴² A tervezett vonalak: Herény–Kámon–Paragvári út–Petőfi utca–Szily János utca–Berzsenyi tér (itt csatlakozás a meglévő vonalba)–Fő tér (kiágazás)–Csititő, valamint a Kálvária utcából a Jókai utcán át egészen Oladig.¹⁴³ A peremközségek Szombathelyhez csatolása miatt is nagyon fontosnak tartotta a városvezetés a villamoshálózat bővítését. A bekebelezett községek egy részéből (például: Gyöngyöshermán, Olad, Szentkirály) korábban vasúton el tudták érni a megyeszékhelyt. Az egyesítés után viszont szükségessé vált a helyi tömegközlekedés irányukba való kiterjesztése. A vasútüzem vezetői is úgy látták, hogy a villamos jelentős forgalomnövelése a városfejlődéshez igazodó keresztirányú fejlesztés nélkül nem valósítható meg.¹⁴⁴ A tervezett észak–déli villamosvasút megépítéséig villamospótló autóbuszjáratot indítottak 1950. december 1-jén a Herény, Béke tér–Kámon–közkórház–Fő tér–Rákóczi út–Csititő–Szentkirály, vasútállomás¹⁴⁵ 10 km hosszú útvonalon.¹⁴⁶ A villamosvasút által üzemeltetett autóbuszvonal útjába esett a közkórház, valamint a lengyár és a posztógyár, amelyek több mint

¹³⁸ A „Ludas Matyi”. *Vas megye* 1951. október 21. 8.

¹³⁹ MNL VML VMT ÉKO 72-6/52/1952. sz.; MNL VML SZVT ÉKO 725-6/1952. sz.; 725-1/230/1950. sz.

¹⁴⁰ MNL VML SZVV 3. d. Baleseti jegyzőkönyvek (1934–1946).

¹⁴¹ MNL VML SZVT ÉKO 2-25/20/1956. sz.; 2-25/21/1956. sz.

¹⁴² Nagyszabású városfejlesztési tervet állított össze a pártközi bizottság. *Új Vasvármegye* 1946. december 28. 1.

¹⁴³ Villamos vagy autóbusz? *Nyugati Kis Újság* 1947. február 2. 3.

¹⁴⁴ MNL OL KPM KVFO 2. d. 7690/1-2/1949. sz.

¹⁴⁵ MNL OL KPM KVFO 6. d. 7690/V/459/1950. sz.; 7690/V/477/1950. sz.; 13. d. 7695/84-5/1951. sz.

¹⁴⁶ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/33/1950. sz.

ezer főt foglalkoztattak. Forgalomnövelő tényező lehetett, hogy az autóbuszjárat által érintett és ebben az évben bekebelezett községek a város piacára vitték termékeiket eladni.¹⁴⁷ A közlekedési vállalat az Autó- és Alkatrészkereskedelmi Nemzeti Vállalattól három használt autóbuszt szerezhetett be erre a vonalra. A járművek Rába, Walter és Mercedes márkájúak voltak – bár a forgalom lebonyolításához négyre lett volna szükség.¹⁴⁸ Szükséges volt a járművek generáljavítása, mivel új és nagyobb befogadóképességű autóbuszok beszerzését a KPM nem engedélyezte.¹⁴⁹ A villamospótló autóbuszjáratokkal kapcsolatban a vállalatvezetői jelentésből az derül ki, hogy csak három erősen használt autóbuszt tudtak beszerezni, amelyek iránt nagyon nagy volt az érdeklődés és „[e]lőre láthatóan a forgalmat ezen kimustrált régi kis kocsikkal nem tudjuk lebonyolítani”.¹⁵⁰

Reggel 5.20-tól 21 óráig jártak az autóbuszok.¹⁵¹ A villamosvasút által üzemeltetett villamospótló autóbuszjáratokon a menetjegyárak 1951. május 15-től a következők voltak: szakaszjegy 1, vonaljegy 1,50, gyermekjegy 0,50 Ft.¹⁵² 1951. március 15-től május 15-ig 82 443 fő utazott a szombathelyi villamospótló autóbuszjáratokon.¹⁵³

A villamosvasút déli irányú pályabővítésének az előmunkálatai 1952-ben kezdődtek meg. Elkészült a villamospótló autóbuszvonal útjára (Fő tér–Rákóczi utca–Sallai utca–Csititő) tervezett 2200 m hosszú villamosvonal valamennyi tervdokumentációja. Az új szakaszt 1953-ban tervezték átadni.¹⁵⁴ A beruházás miatt szükségessé vált a Bejczy utca nyugati oldalán lévő házak bontása, hogy a villamosínek a Rákóczi utcából egyenesen vezethessenek be a Fő térre.¹⁵⁵ A szanálásra ítélt házak államosított ingatlanok voltak, amelyekkel a Belügyminisztérium rendelkezett.¹⁵⁶ Az északi, Fő tér–Herény szakasz építését 1954-re tervezték.¹⁵⁷ 1953-ban azonban mégsem vette kezdetét a beruházás, ezért 1954-ben ismét a villamosvasút déli bővítésének újbóli megindításán dolgoztak. A tervek között már pótkocsik beszerzése is szerepelt.¹⁵⁸ A beruházás elmaradásáról a sajtó a következőt írta: „a tervek is készen voltak, a szükséges beruházási összeg is megvolt, [...] egy ház lebontását illetően nem tudtak az illetékesek megegyezni”.¹⁵⁹ A tervekből csupán annyit

¹⁴⁷ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/17/1950. sz.; Decemberben indul az új autóbuszjárat. *Vasmege* 1950. november 11. 6.

¹⁴⁸ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/14/1950. sz.; 3700/30/55/1950. sz.; 725-1/218/1953. sz.

¹⁴⁹ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/26/1950. sz.; 3700/30/33/1950. sz.; 725-1/218/1953. sz.

¹⁵⁰ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/88/1950. sz.

¹⁵¹ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/80/1950. sz.

¹⁵² MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/84-5/1951. sz.

¹⁵³ MNL OL KPM KVFO 13. d. 7695/84/1951. sz.

¹⁵⁴ MNL VML VMT ÉKO 71-12/1952. sz., 72-6/1952. sz.; MNL VML SZVT ÉKO 725-3/1952. sz., 725-6/1952. sz.; Ötéves tervünk új szombathelyi ajándéka: a Köztársaság-tér–Csititő közötti villamosvasút. *Vasmege* 1952. június 6. 3.

¹⁵⁵ MNL VML SZVT ÉKO 725-1/118/1952. sz.

¹⁵⁶ MNL VML SZVT ÉKO 725-6/1952. sz.

¹⁵⁷ MNL VML SZVT ÉKO 725-3/9/1952. sz.

¹⁵⁸ MNL VML SZVT ÉKO 725-3/1954. sz.; 18-4/2/1955. sz.

¹⁵⁹ Milyen jövő előtt áll a szombathelyi villamosvasút? *Vas Népe* 1957. március 5. 3.

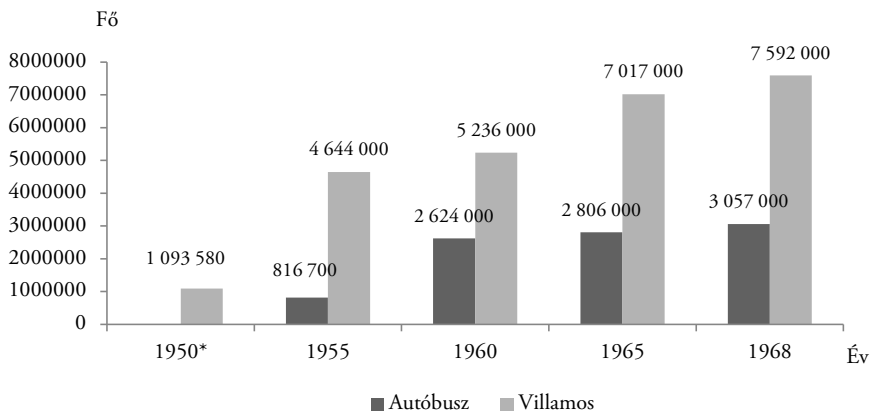
valósult meg, hogy 1953. február 1-jén megérkezett a csititói vonalra szánt – már említett – két villamoskocsi.¹⁶⁰

Az autóbuszok karbantartása lényegesen költségesebb volt a vállalat számára, mint a villamosoké, például az autóbuszok gumija körülbelül hat hónapig tartott ki. A villamosüzem forgalma és bevétele jócskán meghaladta az autóbusz-üzlet-ágét. (A villamosokon például 1951 decemberében 165 000, az autóbuszokon 36 000 utas utazott.) Az autóbuszforgalmat többnyire csak egy jármű bonyolította le, egy állandóan üzemképtelen volt, egy másik pedig többnyire az üzemidő 50%-ában javítás alatt állt.¹⁶¹ A Vas Megyei Tanács VB Építési és Közlekedési Osztálya is foglalkozott a problémával:

„Gondoskodni kell arról is, hogy használható autóbuszok bonyolítsák le a forgalmat, mert a jelenleg meglévő kb. 30%-os autóbuszokkal a nagy javítási költségek és forgalmi kiesések miatt nem lehet rentábilissá tenni ezt az üzemet.”¹⁶²

A villamosvasút-társaság a felmerült és rendszeressé váló problémák miatt azt szorgalmazta, hogy az autóbuszüzemet válasszák le a vállalatuktól – a törekvés még abban az évben (1951) sikerrel is járt.¹⁶³

1. ábra

Szombathely tömegközlekedésének forgalmi adatai

* Az autóbusz-közlekedés adatait nem tartalmazza, mert az 1950. december 1-jén indult meg.

Forrás: VaML VMT ÉKO 71-21/1953. sz.; Statisztika 1956: 169; Statisztika 1960: 211; Statisztika 1965: 308; Statisztika 1968: 222.

¹⁶⁰ MNL VML VMT ÉKO 35-1/5/1953. sz.

¹⁶¹ MNL VML SZVT ÉKO 3700/30/89/1951. sz.

¹⁶² MNL VML VMT ÉKO. Bizalmas iratok. 16/1951. sz.

¹⁶³ MNL VML VMT ÉKO. Bizalmas iratok. 16/1951. sz.

1956. február 25-én tárgyalta a megyei tanács Szombathely közlekedésfejlesztési tervét, amely továbbra is számolt a villamosvasúttal. A vasútüzem normál nyomtávolságúra (1000 mm-ről 1435 mm-re) való átépítését, továbbra is az észak–déli keresztirányú vonalbővítését, valamint a járatok sűrítését javasolta.

Autóbusz

Szombathelyen – már a vizsgált korszak előtt is – voltak sikertelen törekvések az autóbusz-közlekedés beindítására, így például a Budapesti Autóbusz Közlekedési Rt. próbajáratokat üzemeltetett itt 1939–1940-ben.¹⁶⁴ A város mérnöki hivatala 1939-ben öt viszonylatból álló autóbuszvonalhálózat-tervezetet dolgozott ki.¹⁶⁵ 1947-ben a város tervezte a Jáki úti új köztemetőig autóbuszjárat indítását.¹⁶⁶ A Gaugel-féle cég 1940–1948 között többször kért engedélyt erre a viszonylatra. Érdemi döntés azonban nem született az ügyben.¹⁶⁷ Felvetődött a pályaudvar és a kórház közötti járat megindítása is.¹⁶⁸

A villamosvasút által üzemeltetett villamospótló autóbuszjáratokat 1951. augusztus 15-én vette át a MÁVAUT helyi főnöksége.¹⁶⁹ Vonalvezetésük nem változott, a C jelű viszonylat a Fő teret a Csitítóval, Gyöngyöshermánnal és Szentkirállyal, a H jelű pedig a Fő teret Kámonon át Herénnyel kötötte össze. 1951–1952-ben 4.45-től 21 óráig volt autóbusz-közlekedés, a járatok 30 percenként indultak a végállomásokról. A mentejegy a teljes vonalra 3, egy szakaszra 1 és 1,50 Ft között volt, távolságtól függően.¹⁷⁰ Meg kell még említeni a légitársaság által üzemeltetett Fő tér–repülőtéri járatot. 1955-ben a régi, elavult autóbuszt új Ikarus típusúra cserélte ki a légitársaság.¹⁷¹ A helyi járatú viszonylatok száma az 1950-es évek elején e három maradt.¹⁷² A megyei tanács közlekedési osztályának vizsgálata alapján új helyi járatok beindítása ebben az időszakban Olad, Sorokmajor, Zanat és a 11-es Huszár úton Kámon felé látszott indokoltnak.¹⁷³ 1955-ben azonban csak eggyel, a K jelű kámonival (Fő tér–11-es Huszár út–Kámon) emelkedett a szombathelyi viszonylatok száma. Ebben az évben a 13 km hosszú három vonalon (a repülőtéri nélkül) a négy autóbusz 816 700 utast szállított.¹⁷⁴ A C és

¹⁶⁴ Bálint 1985.

¹⁶⁵ MNL VML SZVPK 50 516/1948. sz.

¹⁶⁶ Villamos vagy autóbusz? *Nyugati Kis Újság* 1947. február 2. 3.

¹⁶⁷ MNL VML SZVPK 50 516/1948. sz.

¹⁶⁸ Ismét előtérbe került Szombathelyen az autóbuszközlekedés beindítása. *Nyugati Kis Újság* 1947. április 4. 2; Szebb lesz mint volt... A romváros üszkeiből életre kel a Nagy-Szombathely. *Új Vasvármegye* 1947. december 25. 5.

¹⁶⁹ MNL VML VMT ÉKO 36-11/1952. sz.; 71-12/1952. sz.; Kalocsai 1999: 7.

¹⁷⁰ Menetrend 1951/1952. téli: 664.

¹⁷¹ Szombathely közlekedése. Előadás a TIT klubjában. *Vas megye* 1955. május 27. 5.

¹⁷² Menetrend 1951/1952. téli: 655.

¹⁷³ MNL VML VMT ÉKO. 71-12/1952. sz.

¹⁷⁴ Az Autóközlekedési Vállalat közleménye. *Vas megye* 1955. február 12. 4; Statisztika 1957: 193; Menetrend 1955/1956. téli: 1007.

a H viszonylaton Rába Speciál, a K jelűn Csepel fapados autóbusz járt.¹⁷⁵ Utóbbi, „fakarusz”-nak nevezett jármű lényegében csak abban különbözött a Csepel teherautóktól, hogy a rakodótér helyén egy kocsiszekrény volt fapadokkal, amelybe hátul létrán lehetett felmászni. Nonszensz, hogy tömegközlekedésben ilyen járművet használtak.¹⁷⁶ Összehasonlításképp: 1955-ben Győrben hét, Székesfehérváron hat, Nagykanizsán és Zalaegerszegen egy-egy helyi járatú viszonylat üzemelt.¹⁷⁷ Nagyobb rendezvények alkalmával, például a szabadtéri színpad előadásai után, a villamosok mellett autóbusz-különjáratok szállították haza a „dolgozókat” a herényi, a szőlősi és a vasúton túli városrészekbe.¹⁷⁸ 1955-ben munkanapokon már 22.30-kor és 22.48-kor indultak az utolsó járatok, megkönnyítve a délutáni műszakban dolgozók hazajutását.¹⁷⁹ 1956. június 3-ával megszűntek a Fő téri helyi járatú megállóhelyek, a térre becsatlakozó Bejczy István utcában megnyitott forgalmi iroda elé helyezték át őket.¹⁸⁰ A helyi tömegközlekedési járatok még nem érték el a vasúton túli városrészt, ahol a családi házas övezetek mellett számos gyár és üzem (szövőgyár, MÁV Járműjavító Üzem, fűtőház, vágóhid, fűrésztelep) működött, valamint az ekkor immár öt éve Szombathelyhez csatolt Olad és Újperint városrészeket sem.¹⁸¹

A tömegközlekedés színvonalára lehet következtetni abból, hogy Szombathelyen 1953-ban a „helyi forgalmat mindössze 8 db villamos és 2 db autóbusz látja el. A két autóbusz észak déli irányban közlekedik, ez azonban még ezen az útvonalon sem tudja a forgalmat lebonyolítani és gyakran megtörténik, hogy a város felé igyekvő dolgozókat a 2. 3. megállóban már nem tudja a kocsis zűfolttsága miatt felvenni”.¹⁸² A sajtó is gyakran foglalkozott a gondokkal: „az is probléma, és vitára ad okot vajon kiket engedjenek felszállni a csúcsforgalmi időben: a bérleteseket vagy azokat, akik esetenként váltanak jegyet”.¹⁸³ A régi autóbuszok gyakran meghibásodtak, és pótalkatrész hiányában olykor napokig álltak.¹⁸⁴ A cenzúrázás¹⁸⁵ ellenére panaszok sokasága jelent meg a helyi sajtóban: az autóbuszok nem álltak meg a megállóknál, még ha volt is hely a kocsikban – ily esetben akár több kilométernyi gyaloglás várt az utasokra, bérlettel a zsebükben; nem menetrend szerint közlekedtek a járatok, és esetenként jelzés ellenére továbbvitték az utasokat; a személyzet udvariatlanul viselkedett; a megálló-

¹⁷⁵ MNL VML VMT ÉKO 744-18/2/1955. sz.

¹⁷⁶ Kalocsai – Krilov (szerk.) 1999: 136.

¹⁷⁷ Menetrend 1955/1956. téli: 1006–1007.

¹⁷⁸ Villamos- és autóbusz-különjárat a szabadtéri színpadtól. *Vas megye* 1955. június 11. 6.

¹⁷⁹ Az Autóközlekedési Vállalat közleménye. *Vas megye* 1955. február 12. 4.

¹⁸⁰ Autóbusz-megállóhelyek áthelyezése. *Vas megye* 1956. június 2. 4.

¹⁸¹ MNL VML VMT ÉKO 74-20/1956. sz.

¹⁸² MNL VML VMT ÉKO 71-8/1953. sz.

¹⁸³ Szombathely közlekedéséről. *Vas megye* 1954. november 28. 5.

¹⁸⁴ MNL VML VMT ÉKO 744-42/1952. sz.; Szombathely közlekedéséről. *Vas megye* 1954. november 28. 5.

¹⁸⁵ Németh Imrének, a vállalat egykori dolgozójának, megbízott igazgatójának 1998. július 13-i visszaemlékezése szerint a megyei lap szerkesztősége a lakossági panaszok megjelentetése előtt egyeztetett a közlekedési vállalattal.

helyeken nem volt menetrendtábla stb.¹⁸⁶ E sajtóhírek jól tükrözik a korabeli szombathelyiek kiszolgáltatottságát, és következtetni lehet belőlük arra, hogy – a szocialista rendszer okozta egyéb gondok mellett – a tömegközlekedési szolgáltatások színvonala mennyire keseríthette meg a lakosság mindennapjait, közérzetét, hangulatát.

A megyei tanács Szombathely közlekedésfejlesztési tervének 1956. február 25-i tárgyalása során szükségesnek tartotta az autóbuszok számának növelését. Mivel az autóbuszok esetében egy vállalat üzemeltette a helyközi és a helyi járatokat, többször előfordult, hogy az előbbi vonalakon meghibásodott járműveket a helyi járatokon szolgálókkal helyettesítették. Ilyenkor a városi vonalakon mindenféle tájékoztatás nélkül kimaradtak a járatok. A helyi tömegközlekedés megbízhatósága és fejlesztése érdekében tanácsi közlekedési vállalatot javasoltak létrehozni, amely az autóbusz- és a villamosvasúti üzemet egyesítené. Hivatkoztak arra, hogy korábban a villamosvasút üzemeltette a helyi autóbuszjáratokat is. Jelezték mindezt a Város- és Községgazdálkodási Minisztérium felé 1956 márciusában, a tárca viszont nem támogatta a tervet.¹⁸⁷ 1956-ban a megyei tanácson ankétot tartottak Szombathely közlekedéséről, amelyen a városi tanács, a megyei és a városi pártszervek képviselői is megjelentek. A felmerült problémák: túlszűfolttság, járatkimaradások az autóbuszoknál, mielőbbi hálózatbővítési igények a peremkerületek, a vasúton túli városrész felé.¹⁸⁸

1956 súlyos következményekkel járt a szombathelyi autóbusz-közlekedésre nézve, járműveket raboltak el, gumi- és üzemanyaghiány súlyosbította a helyzetet. 1957 elején még csak tervezték a hajnali helyi járatok újraindítását.¹⁸⁹ A *Közlekedési Közlöny* 1957 márciusában is még a következőket írta a MÁVAUT-tal kapcsolatosan:

„A közforgalmú autóbuszjáratok terén első törekvésünk az, hogy az 1956. október 23. előtti forgalmi színvonalat újra elérjük. [...] Azokon a vonalakon, ahol a forgalom már megindult, a járatoknak csak 70-75%-a közlekedik.”¹⁹⁰

Az év közepére Szombathelyen már helyreállt a forradalom előtti állapot, sőt új Ikarus 31-es autóbuszokat kapott a város, ezért új helyi viszonylatokat nyitottak Olad és az erdei iskola felé.¹⁹¹ A továbbiakban a helyi autóbusz-közlekedés

¹⁸⁶ A „Vasmegeye” elintézte. *Vasmegeye* 1953. november 27. 3; Schaffer Józsefné 1953: A MÁVAUT vezetőinek figyelmébe. *Vasmegeye* 1953. december 4. 4; A MÁVAUT figyelmébe. *Vasmegeye* 1954. február 28. 7; Megint az autóbusz. *Vasmegeye* 1955. január 12. 4; Javaslatok az autóbusz-közlekedés javítására. *Vasmegeye* 1956. június 16. 4; Miért nem állt meg az autóbusz? *Vas Népe* 1957. szeptember 7. 6.

¹⁸⁷ MNL VML VMT ÉKO 74-20/1956. sz.

¹⁸⁸ Ankét Szombathely közlekedésének megjavításáról. *Vasmegeye* 1956. február 28. 3.

¹⁸⁹ Sokak kívánsága teljesül: több vonalon megindul az autóbuszjárat. *Vas Népe* 1957. január 25. 3.

¹⁹⁰ Ivócs Béla 1957: Az autóközlekedés feladatai 1957-ben. *Közlekedési Közlöny* 1957. március 17. 199.

¹⁹¹ Utcáinkon szaladnak. *Vas Népe* 1957. július 19. 6; Új autóbuszjáratok Szombathelyen. *Vas Népe* 1957. július 28. 1; Új autóbuszjárat indul Szombathelyen. *Vas Népe* 1957. szeptember 28. 5.

terén jelentős előrelépés történt. 1958-ban áttértek a viszonylatjelzésnél a számozásra.¹⁹² A helyi járatú autóbusz-állomást 1960-ban a Bejczy utcából a közeli Rákóczi utca elejére helyezték át.¹⁹³ 1958 és 1961 között sikerült az újperinti és vasúton túli városrészeket is bekapcsolni a tömegközlekedésbe.¹⁹⁴ 1962 szeptemberétől a tüdőkórházi járat elsőként lett kalauz nélküli, perselyes.¹⁹⁵ A helyi járatú viszonylatok száma az 1958. évi hatról (a repülőtérivel együtt)¹⁹⁶ 1968-ra már 12-re emelkedett. A repülőtérre is már a MÁVAUT indította a járatokat. Az autóbuszvonalak a városközpontból csillagszerűen vezettek a külvárosok felé.¹⁹⁷ Összehasonlításképp: 1968-ban Győrben 17, Nagykanizsán 9, Sopronban 7, Veszprémben 12, Zalaegerszegen pedig 8 helyi autóbusz-viszonylat üzemelt.¹⁹⁸ 1966. július 1-jétől a helyi járatú autóbuszokon 2 Ft, a repülőtéri járaton 4 forint volt a viteldíj.¹⁹⁹ Ebben az évben 1 kg élő csirke átlagára 30 Ft 7 fillér, 1 kg burgonyáé 2 Ft 93 fillér, a tej literje 4 Ft, a tojás darabja 1 Ft 79 fillér volt a helyi piacon.²⁰⁰

Szombathely tömegközlekedésében nagy jelentőségű volt, hogy 1965. augusztus 20-án átadták a korszerű Ady Endre téri autóbusz-pályaudvart, ahonnan a helyközi járatok mellett helyieket is indítottak.²⁰¹ Rövid ideig érdekes színfoltjai voltak Szombathelynek azok a városnéző mikrobuszok, amelyeket 1964-től a nyári kulturális rendezvények alkalmával járatnak.²⁰² Továbbra is a közlekedési tárcától kellett kérni, hogy a szükségleteknek megfelelően új autóbuszokat kaphasson a város.²⁰³ A sajtóban sajnos csak ritkán jelent meg az AKÖV hasonló tartalmú közleménye: „A Közlekedés és Postaügyi Minisztérium Autóközlekedési Vezérigazgatósága az 1968. évi autóbuszfejlesztési programnak megfelelően december 23-i beérkezéssel biztosított két Ikarusz 630. típusú autóbust Szombathely város közlekedéséhez.”²⁰⁴ 1969-ben 14 helyi járatú autóbusz járta a város utcáit, ebből 3 volt csuklós, a többi IK 630-as. Csúcsidőszakban a hely-

¹⁹² Menetrend 1958. nyári: 31.

¹⁹³ Közlemény. *Vas Népe* 1960. március 30. 4.

¹⁹⁴ MNL VML VMT ÉKO 30 466/1962; Újabb városrészt kapcsolnak be az autóbuszforgalomba Szombathelyen. *Vas Népe* 1959. október 11. 1; Két új autóbusz helyijárat indul ma Szombathelyen. *Vas Népe* 1959. október 18. 5.

¹⁹⁵ Az olvasók fóruma. Adják ki lebélyegezve. *Vas Népe* 1962. szeptember 29. 5; Forintos járat. *Vas Népe* 1962. október 11. 6.

¹⁹⁶ Menetrend 1958. nyári: 31.

¹⁹⁷ Menetrend 1967: 31; Menetrend 1968: 31.

¹⁹⁸ Menetrend 1967: 30–31.

¹⁹⁹ Az új közlekedési viteldíjak. *Vas Népe* 1966. május 28. 5.

²⁰⁰ Statisztika 1966: 248.

²⁰¹ Közlemény. *Vas Népe* 1965. augusztus 18. 6.

²⁰² Két hétre mikrobuszt kap Szombathely. *Vas Népe* 1964. augusztus 5. 5; Hétfőn indul a mikrobusz. *Vas Népe* 1964. augusztus 9. 12; Vendégünk a mikrobusz. *Vas Népe* 1965. augusztus 13. 1; Mikrobusz – Szombathelyen. *Vas Népe* 1967. augusztus 8. 5.

²⁰³ Szombathely új autóbuszai. *Vas Népe* 1959. augusztus 14. 1; Újabb városrészt kapcsolnak be az autóbuszforgalomba Szombathelyen. *Vas Népe* 1959. október 11. 1; Két autóbusszal. *Vas Népe* 1967. január 29. 12.

²⁰⁴ Mikor indul a busz-körjárat Szombathelyen? *Vas Népe* 1967. február 15. 4.

közi járatok autóbuszai segítettek be. A viszonylatok száma ekkor elérte a 13-at, a hálózat hossza pedig a 43,4 km-t. A legkisebb követési idő az 1-es (szentkirályi) viszonylaton volt, 20 perc. Az autóbuszok kihasználtsága a 21,2%-kal jócskán elmaradt a villamosokétól.²⁰⁵ A fejlődés ellenére továbbra is nagyon sok gond merült fel a helyi autóbusz-közlekedéssel kapcsolatban. A problémákat az 1960-as években a helyi sajtó karikatúrákkal gyakran kifigurázta.²⁰⁶

A vizsgált időszak végére a város közigazgatási belterületének 85%-át elérte a tömegközlekedés, a belterület 38%-a 30 percen belüli járatsűrűséggel rendelkezett.²⁰⁷ Az 1969. évi 50 276 főt érintő hivatásforgalmi felmérés szerint (2. táblázat), amely a gyárakra, a nagyobb üzemekre és közintézményekre, valamint a középiskolákra terjedt ki, Szombathelyen leginkább gyalog és kerékpáron mentek munkába, iskolába.²⁰⁸ Ennek hátterében a már korábban is ismertett tömegközlekedési hiányosságok álltak: a sok utas miatt a járatok lassúsága és zsúfoltsága, a villamosvasút rövid útvonala, az autóbuszok ritka követési ideje, valamint az, hogy a szombathelyi távolságok – a peremkerületeket leszámítva – nem készítették hosszú gyaloglásra, kerékpározásra.

1. kép

A herényi vonalon



103. alkalommal nem vette fej a 7 órás busz...

Forrás: Vas Népe 1964. március 21. 8.

2. kép

Hajnali töprengés



Jön, nem jön...

Forrás: Vas Népe 1964. május 27. 4.

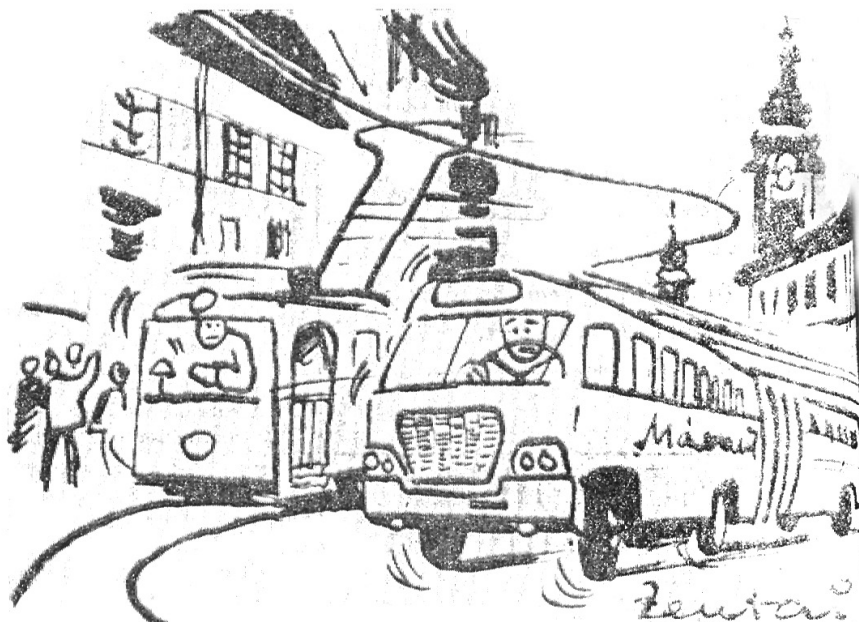
²⁰⁵ Nagy – Veress 1970: 9, 20.

²⁰⁶ A herényi vonalon. *Vas Népe* 1964. március 21. 8; Hajnali töprengés. *Vas Népe* 1964. május 27. 4.

²⁰⁷ Nagy – Veress 1970: 21.

²⁰⁸ Nagy – Veress 1970: 22.

Akikről sokat beszélnek



A nagy versenyfutás Szombathelyen.

(Zentai Pál rajza)

Forrás: *Vas Népe* 1968. szeptember 17. 6.

Szombathely városi közlekedésére nézve meghatározó jelentőségű volt az 1968. évi országos közlekedéspolitikai koncepció, amely kimondta Budapesten és a vidéki városokban is az autóbusz-közlekedés fejlesztését és „az egyvágányú villamosvasúti vonalnak a fokozatos megszüntetését”.²⁰⁹ Ezt követően a helyi kommunista politikai vezetés szolgálékúen azon dolgozott, hogy mindent megtegyen a szombathelyi lakosság által oly kedvelt villamosközlekedés felszámolásáért. Még az országgyűlés el sem fogadta az 1968. évi közlekedéspolitikai koncepciót, Szombathelyen már arra készültek, hogy a villamosvasútról az utasokat autóbuszokra csalogassák át, és ezáltal kellő indokot találjanak a villamosközlekedés felszámolására. 1968. szeptember 1-jén csúcsidőben 10 perces követési idővel csuklós autóbuszokat állítottak forgalomba a villamos útvonalán. Az új autóbuszok viszont nagyrészt üresen jártak, s rövidesen megszüntették e 7-es számú viszonylatot. A tömegközlekedési eszközök megmérettetésében ekkor a villamos győzött. Az utasok nem pártoltak át a drágább viteldíjú járművekre, ebben szerepet játszott az is, hogy elégedettebbek voltak a villamosvasúttal, a nyújtott

²⁰⁹ Iványi – Pál – Tóth 1986: 63. A teljes dokumentum: A magyar közlekedéspolitika koncepciója. *Közlekedési Közlöny* 1968: 24–45. 846–872.

szolgáltatással, az alkalmazottak udvariasságával stb., az autóbusz-közlekedésre viszont nagyon sok panasz volt.²¹⁰ A szóban forgó törekvés 1974-ben járt végül eredménnyel, amikor a városi tanács – a központi akaratnak megfelelően – megszavazta a villamosvasút megszüntetését.²¹¹

2. táblázat

Szombathely hivatásforgalmi közlekedésének adatai 1969-ben

Az utazás neve	Helyi		Vidéki		Összesen	
	Fő	%	Fő	%	Fő	%
Gyalog	14 646	42,4	12 464	79,4	27 110	54
Kerékpárral	13 206	38,2	1 264	8,1	14 470	28,8
Tömegközlekedéssel	4 494	13	1 402	8,9	5 896	11,6
Egyéni gépjárművel	2 226	6,4	574	3,6	2 800	5,6
Összesen	34 572	68,6	15 704	31,4	50 276	100

Forrás: Nagy – Veress 1970: 22.

MENTÁLIS TÉRHASZNÁLAT

Végezetül érdemes kitérni a szombathelyiek fejében lévő térképzetre, más szóval a mentális térhasználatra. A távolságok megadásánál gyakran fogalmaztak úgy, hogy az úti cél két vagy három villamosmegállónyira található. Ekkora távra általában még nem szálltak villamosra Szombathelyen. A városon belül igazán messzinek, nagy távolságra lévőknek a becsatolt falvak területét és a Jáki úti új köztemetőt tartották. Milyen logika szerint közlekedtek? Befolyásolta azt az időjárás, valamint az is, hogy az útra kelő rendelkezett-e kerékpárral. Sokak térhasználatára jellemző volt, hogy útjukat – a már említett módon – többnyire a gyalogos és a villamosközlekedés kombinációjával tervezték meg.

Az új politikai hatalomnak tetsző utcaneveket a lakosság többnyire nem vette át. A mindennapi szóhasználatban továbbra is megmaradtak a megszokott nevek. Egy szombathelyi általában úgy fogalmazott, hogy a Fő (Köztársaság helyett) térre utazott villamossal, a Király (Bajcsy-Zsilinszky) utcában nézegette

²¹⁰ Csuklósok startja. *Vas Népe* 1968. szeptember 1. 12; Utazzon kényelmesen, gyorsan csuklós-autóbuszon. *Vas Népe* 1968. augusztus 25. 11.

²¹¹ A megszüntetésről: MNL OL KPM IFO 460 259/1974. sz.; MNL VML Szombathely Város Tanácsa, Tanácsülési jegyzőkönyvek, 3/1974/II. 21. sz.; Udvardi Gyula 1974: A tanács elfogadta Szombathely 1974. évi fejlesztési tervét és költségvetését. *Vas Népe* 1974. február 22. 13. A szavazás mikéntjéről egy városi legenda él a köztudatban. Eszerint a tanácsülés első körben nem szavazta meg a villamosvasút megszüntetését, ekkor a párttag tanácsstagok pártfeladatba kapták a határozat megszavazását. Erről a korabeli iratanyag nem, csak a rendszerváltás utáni saját tudósított: Treiber Mária 1994: Kései villamossírató. *Vas Népe* 1994. augusztus 19. 11.

a kirakatokat, a Szent Mártonban (Tolbuhin) találkozott ismerősével stb. Kisgyermekként számomra furcsa volt, hogy azon a városrészen, ahol felnőttem, más utcaneveket használtak az ismerősök, szomszédok, mint amiket az utcanévtáblákon lehetett olvasni: Lőcse (Korvin Ottó), Pozsony (Gőgös Ignác), Nádas Róbert (Alkotás) utca stb.

* * *

Magyarországon – és így Szombathelyen is – 1945 után a közlekedés más irányú fejlődése indult meg, mint a vasfüggönyön túli területeken. A járművek száma, műszaki színvonala, a tömegközlekedés minősége terén jelentőssé vált a lemaradásunk. Ma már szinte elképzelhetetlenek a korabeli helyi közlekedési és térhasználati viszonyok: a tömegközlekedés csak a város egy kis részét tárta fel, a peremkerületeket csak alig, jellemző volt a zsúfoltság, a villamosok lépcsőin való utazás, a rossz utak. Mindezek jelentősen megnövelték a lakosság mindennapi nehézségeit és hatással voltak a közhangulatra, közérzetre.

A vizsgált kor Szombathelyének közlekedésére jellemző volt, hogy kevés pénz jutott a polgári korból öröklött közlekedési infrastruktúra bővítésére, fejlesztésére. A város közlekedésére vonatkozó fontos döntések nem helyben születtek, a település ki volt szolgáltatva a központi akaratnak, erre a legmegfelelőbb példaként a villamosvasút megszüntetése hozható.

Végbement a közlekedés tömegessé válása. A gyalogosok és kerékpárosok túlsúlya, valamint a tömegközlekedés meghatározó szerepe volt a domináns a városi közlekedésben. Ekkoriban természetes volt gyalog vagy kerékpárral járni, e közlekedési módok számára kedvezett a város nem túl nagy területi kiterjedése is. A város terület- és lakosságnövekedésével, az ingázókat vonzó ipar fejlődésével Szombathely közlekedésének, különösen tömegközlekedésének fejlődése nem tartott lépést. A csúcsra járatott villamosvasút mellett kezdetét vette az autóbusz-hálózat kiépítése. Az 1960-as évekre kiépült tömegközlekedési hálózat könnyítette és gyorsította a városi tér használatát. Ugyanakkor a tömegközlekedési szolgáltatások színvonala elmaradt a polgári korban megszokottól, a zsúfolt járművek, az autóbuszok járatkimaradásai stb. miatt minőségük csak alacsony szintűnek tekinthető. A közlekedési igények, a fizetőképes kereslet és a nyújtott szolgáltatások nem voltak összhangban. Emiatt is lehetett jelentős a városban a gyalogos és a kerékpáros közlekedés, valamint ezért nem alakult ki a tömegközlekedés túlsúlya. A közhasználatú közlekedésben a magánzférát felszámolták. Az autóbuszokat, teherautókat és a taxikat egy nagy állami vállalatba, az AKÖV-be tömörítették, a villamosvasút viszont a városi tanács kezelésében működött. A közlekedésre is rányomta bélyegét a politika: a dolgozók munkaversenye, a kiváltságosok díjmentes utazása, a munkásmozgalmi szimbólumok használata (vörös csillag, vörös zászló). Kismértékű változás 1958 után figyelhető meg a magánautózás engedélyezésével, a nagy befogadóképességű villamosok

forgalomba állításával, az autóbuszvonalak számának növelésével. A városi térhasználatban a magángépjárművek csak jelentéktelen szerepet játszottak.

A vázolt problémák ellenére, a villamosvasútnak köszönhetően a szombathelyi tömegközlekedés színvonalát tekintve a korabeli Dunántúlon az élmezőnybe tartozott. Az ország e jelentős részén csak Pécsen jártak még villamosok az 1960. évi megszüntetésükig. A többi városban csak autóbuszok közlekedtek, amelyeknek ritkább volt a követési idejük, mint a szombathelyi villamosoknak. A villamosvasút ugyanakkor az évszakoktól függetlenül megbízható és sűrű közlekedési lehetőséget biztosított kora hajnaltól késő estig, ezáltal széles közönség számára könnyítette és gyorsította meg a városi tér használatát.

Szombathely példája azt mutatja, hogy a vizsgált korban a városi térhasználatban nem érvényesült a tömegközlekedés túlsúlya. D. M. Smith bevezetőben említett megállapítása azonban nemcsak Szombathelyre, hanem a korabeli dunántúli kis- és középvárosokra (Győr, Nagykanizsa, Sopron, Veszprém, Zalaegerszeg stb.) sem volt jellemző a szocialista korszak első két évtizedében. A Dunántúlon egyedüliként ekkor már százezer feletti népességével nagyvárosnak számító Pécsre és a fővárosra vonatkozó megállapításokhoz még további kutatásokra van szükség.

FORRÁSOK

Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltára (MNL OL)

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Igazgatási Főosztálya (KPM IFO) iratai, 1974.

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Közúti Vasúti Főosztálya (KPM KVFO) iratai, 1949–1950.

Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Tanácsi Közlekedési Főosztálya (KPM TKFO) iratai, 1957, 1964.

Magyar Nemzeti Levéltár Vas Megyei Levéltára (MNL VML)

Vas Megye Tanácsa Építési és Közlekedési Osztály (VMT ÉKO) iratai, 1953–1962.

Szombathely Város Tanácsa Építési és Közlekedési Osztály (SZVT ÉKO) iratai, 1949–1956.

Szombathely város polgármestere iratai. Közigazgatási iratok (SZVPK), 1948.

Szombathelyi Villamosvasút (SZVV) iratai, 1945–1950.

Szombathelyi Törvényszék iratai. Cégbírószági iratok, 1945.

Savaria Múzeum Történelmi Osztály (SM TO)

Fotótár 9504. sz. fénykép.

M 114. sz. A villamosvasút háborús kárainak helyszíni szemléjéről készült jegyzőkönyv (1945. május 8.).

- Adatok 1916: *Adatok a vasutak 1916. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891–1916. évi összesített eredményekről*. K. n., Budapest, 1919.
- Menetrend 1951/1952. téli: *Hivatalos menetrendkönyv. A magyar vasutak, hajó-, légi és autóbusszjáratok hivatalos menetrendje. Téli kiadás. Érvényes 1951. október 7-től 1952. május 17-ig*. MÁV, Budapest, 1951.
- Menetrend 1955/1956. téli: *Hivatalos menetrendkönyv. A magyar vasutak, hajó-, légi és autóbusszjáratok hivatalos menetrendje. Téli kiadás. Érvényes 1955. október 2-től 1956. június 2-ig*. MÁV, Budapest, 1955.
- Menetrend 1958. nyári: *Hivatalos autóbussz menetrend. Nyári kiadás. Érvényes 1958. június 1-től 1958. szeptember 27-ig*. MKPM Országos Autóbusszmenetrend- és Díj-szabályszerkesztőség, Budapest, 1958.
- Menetrend 1967: *Hivatalos autóbussz menetrend. Érvényes 1967. május hó 28-tól 1968. május hó 25-ig*. KPM AV, Budapest, 1967.
- Menetrend 1968: *Hivatalos autóbussz menetrend. Érvényes 1968. május hó 26-tól 1969. május hó 31-ig*. Autóközlekedési Tröszt, Budapest, 1968.
- Népszámlálás 1949: *1949. évi népszámlálás. 8. kötet. A foglalkozási statisztika részletes eredményei*. KSH, Budapest, 1950.
- Népszámlálás 1960: *1960. évi népszámlálás. 3. kötet. Vas megye személyi és családi adatai*. KSH, Budapest, 1962.
- Statisztika 1956: *Vas megye fontosabb statisztikai adatai, 1956*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1957.
- Statisztika 1957: *Vas megye fontosabb statisztikai adatai, 1957*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1958.
- Statisztika 1965: *Vas megye statisztikai évkönyve, 1965*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1966.
- Statisztika 1966: *Vas megye statisztikai évkönyve, 1966*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1967.
- Statisztika 1968: *Vas megye statisztikai évkönyve, 1968*. KSH Vas Megyei Igazgatósága, Szombathely, 1969.

Közlekedési Közlöny, 1945–1968.

Magyar Közlöny, 1950–1955.

Nyugati Kis Újság, 1946–1948.

Szabad Vasmegye, 1945–1946.

Új Hang, 1946.

Új Vasvármegye, 1946–1948.

Vasmegye, 1948–1956.

Vasvármegye, 1930.

Vas Népe, 1957–1974, 1994.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Á. Varga László (főszerk.) 2010: *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv. V.* Budapest Főváros Levéltára, Budapest.
- Bálint Sándor 1985: A BART története 1937-től 1947-ig. In: Veress István (főszerk.): *A Közlekedési Múzeum évkönyve. VII. kötet, 1983–1984.* KÖZDOK, Budapest, 441–450.
- Bálint Sándor 1986: *Autózásunk hőskora.* (Gondolat zsebkönyvek.) Gondolat Kiadó, Budapest.
- Bán Dávid 2011: *Utazás a pályaudvar körül. Az első indóháztól a plázaudvarokig.* Matura TN – L'Harmattan, Budapest.
- Bencze Géza – Koroknai Ákos – Sudár Kornélia – Szekeres József (szerk.) 1987: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. I.* Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest.
- Berend T. Iván 1971: Fordulópont és ellentmondások az urbanizációban. *Valóság* (15.) 12. 10–18.
- Békési Sándor 2007: Városi mobilitás hálózatban. Gondolatok és adatok a bécsi tömegközlekedés kialakulásáról. In: Á. Varga László (főszerk.): *Urbs. Magyar várostörténeti évkönyv. II.* Budapest Főváros Levéltára, Budapest, 39–62.
- Feiszt György 1995: *Szombathely utcanévei és utcanévvaltozásai.* (Acta Savariensia 11.) Szombathely Megyei Jogú Város, Szombathely.
- French, R. Antony 1979: The Individuality of the Soviet City. In: French, R. Antony – Hamilton, F. E. Ian (eds.): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy.* John Willey and Sons, New York, 73–104.
- French, R. Antony – Hamilton, F. E. Ian (eds.) 1979: *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy.* John Willey and Sons, New York.
- Frisnyák Zsuzsa 2001: *A magyarországi közlekedés krónikája, 1750–2000.* (História könyvtár, kronológiák, adattárak 7.) História – MTA TTI, Budapest.
- Frisnyák Zsuzsa 2011: *Közlekedés, politika, 1945–1989.* MTA TTI, Budapest.
- Germuska Pál 2003: Ipari város, új város, szocialista város. *Korall* (4.) 11–12. 239–259.
- Gyáni Gábor 2007: „Térbeli fordulat” és a várostörténet. *Korunk* (18.) 7. 4–12.
- Hamilton, F. E. Ian – Burnett, Alan D. 1979: Social Processes and Residential Structure. In: French, R. Antony – Hamilton, F. E. Ian (eds.): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy.* John Willey and Sons, New York, 1–21.
- Horváth Ferenc 1971: Szombathely város képviselőtestülete és bizottságai, 1860–1944. In: Bónis György (szerk.): *Tanulmányok a magyar helyi önkormányzat múltjáról.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó, Budapest, 335–364.
- Horváth Sándor – Kránitz József – Péter Lajosné 1988: *Vas megye közigazgatási beosztása, 1945 – 1950 – 1987.* Vas Megyei Tanács, Szombathely.
- Horváth Sándor 2010: Városi terek és térhasználat változása Szombathelyen a szocialista korszakban (1945–1973). In: Feiszt György (szerk.): *Tanulmányok Szombathely történetéről, 1945–1990.* (Acta Savariensia 21.) Szombathely Megyei Jogú Város, Szombathely, 85–110.
- Iványi Árpád – Pál József – Tóth László 1986: *Közlekedéspolitikai – közlekedés-gazdaságtan.* Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó – Műszaki Könyvkiadó, Budapest.

- Jöchner, Cornelia (Hrsg.) 2008: *Räume der Stadt. Von der Antike bis Heute*. Reimer Verlag, Berlin.
- Kalocsai Péter 1999: Az államilag szervezett közhasználatú autóközlekedés kezdetei Vas megyében 1949 és 1957 között. *Vasi Honismereti és Helytörténeti Közlemények* (26.) 2. 5–21.
- Kalocsai Péter – Krilov István (szerk.) 1999: *50 évünk. A Vasi Volán Rt. és jogelőd vállalkozásainak története, 1949–1999*. Vasi Volán Rt., Szombathely.
- Kalocsai Péter 2005: A szombathelyi villamosvasút járműparkja (1897–1974). *Lapok Szombathely Történetéből* 131. 1–16.
- Kalocsai Péter 2011: *Városi tömegközlekedés a Nyugat-Dunántúlon, 1867–1914*. Vasi Múzeumbarát Egyesület, Szombathely.
- Konrád György – Szelényi Iván 1971: A késleltetett városfejlesztés társadalmi konfliktusai. *Valóság* (15.) 12. 19–35.
- Koroknai Ákos – Sudár Kornélia (szerk.) 1989: *A főváros tömegközlekedésének másfél évszázada. II–III. köt. 1919-től 1985-ig*. Budapesti Közlekedési Vállalat, Budapest.
- Kovacsics József 1993: *Magyarország történeti statisztikai helységnévtára. 4. kötet. Vas megye*. MTA, Budapest.
- Läpple, Dieter – Mückenberger, Ulrich – Oßenbrügge, Jürgen (Hrsg.) 2010: *Zeiten und Räume der Stadt. Theorie und Praxis*. Budrich Verlag, Opladen.
- Matzerath, Horst 1996: Verkehr und Stadtentwicklung. Stand und Möglichkeiten historischer Forschung. In: Matzerath, Horst (Hrsg.): *Stadt und Verkehr im Industriezeitalter*. (Städteforschung, Reihe A, Bd. 41.) Böhlau Verlag, Köln – Weimar – Wien, VII–XX.
- Melega Miklós 2012: *A modern város születése. Szombathely infrastrukturális fejlődése a dualizmus korában*. (Archivum Comitatus Castriferrei 5.) Vas Megyei Levéltár, Szombathely.
- Nagy Károly – Veress Albert 1970: *Szombathely város komplex közlekedésfejlesztési terve. Rövidített műszaki leírás*. (Kézirat.) UVATERV, Budapest.
- Schivelbusch, Wolfgang 2008: *A vasúti utazás története. A tér és az idő iparosodása a 19. században*. Napvilág Kiadó, Budapest.
- Szécsényi Mihály 2009: Kalauznók konfliktusai a villamoson. Társadalmi nem és térhasználat Budapesten 1915–1920. *Sic Itur Ad Astra* (20.) 60. 149–179.
- Valuch Tibor 2001: *Magyarország társadalomtörténete a XX. század második felében*. Osiris Kiadó, Budapest.