

A veszprémi omnibuszjárat története

HORVÁTH ELVIRA

AZ OMNIBUSZRÓL EGY DAL – AMIRE JÓL LEHET TÁNCOLNI –, Zerkovitz Béla – Szilágyi László: Éjjel az omnibusz tetején... vagy Arany János versének néhány sora jut az emberek eszébe. „*Többnyire csak gyalog jártam, / Gyalog bizon'... / Legfőlebb ha omnibuszon.*” – írta az Epilógus című versében.

Az omnibusz elnevezését egy francia üzletembertől, első üzemeltetőjétől kapta 1826-ban. Olyan új közlekedési eszköz volt, amely nagyszerű hangulatot teremtett a rajta utazó közönségnek, és különös látványt nyújtott a közutakon. Azt, hogy omnibuszjáratról beszélhetünk, indításának, útvonalának és érkezésének rendszeresége tette lehetővé.

Magyarországon az omnibuszjáratot 1832-ben honosították meg, negyven évvel a veszprémi előtt. Budán és Pesten is egy-egy járatot indítottak útjára. Ezeket a közlekedési eszközöket saját előállítású szerkezettel, fedett társas kocsiként üzemeltették. A pesti nyolc-tizenégy utas számára készült, de a rajta utazók száma változóan alakult, ugyanis azt mindenkor a terepviszonyok és a lovak erőnléte határozta meg. Ezek a járművek bérkocsik voltak, ezt az elnevezést is használták rájuk.

A bérkocsi, és egyben az ezt vezető személy, a bérkocsis a korabeli lexikon szócikke szerint: „*Nagyobb városok piacain, utcáin álldogáló kocsis, ki kocsijával, hirtőjével bérért mindenkor szolgálatra kész.*”¹ Hasonló közlekedési eszköz volt hazánkban a nagyobb távolságok megtételére a gyorskocsi, valamint a személy- és postaszállításra használt csukott postakocsi. A gyorskocsi, gyorssekér korabeli meghatározása a lexikonban: „... *Különösen, bizonyos állomási helyek, városok között folyamatosan járó, s a közlekedést minél sebesebben elősegítő alkalmaság.*”²

Volt omnibuszjárat Veszprémben? Volt bizony! A 19. század második felében Dunst Ferenc (1815–1883) veszprémi polgármester és báró eörményesi Fiáth Ferenc (1815–1885) Veszprém vármegyei főispán tevékenysége idején kezdődött el ez a közlekedési szolgáltatás.

A helyi viszonyokra vonatkozóan Fiáth Ferenc korrajzáának ide illő szövegrészére hivatkozom, ugyanis Veszprémet sáros, hegyes-völgyes településnek írta le. Amikor 1837-ben itt akart letelepedni és tevékenykedni, apjával Akáról utazó kocsival érkezett a városba.³ Az útjuk körülményéről hasonlóan nyilatkozott, mint később

Eötvös Károly (1842–1916) *A Bakony* (1909) című művében. A közúti közlekedésre a lehetőséget a földes közutak, a dűlők és az országutak biztosították. Azonban a földrajzi, települési környezettől függően ezek kedvezőtlen állagúak voltak: kavicsosak, kövesek, másutt sárosak vagy porosak, esőben a kerekek által kivájt mély barázdákban vízpocsolyások, ráadásul helyenként nagyobb kövek, szikladarabok is nehezítették a közlekedést, pedig a közlekedés szerepe a távolság legyőzése és az idő megtakarítása volt.

A 19. században, különösen ennek első felében, a településen belüli útszakaszok nem sokban különböztek a határon kívüliektől. Amikor Fiáth Ferencék megérkeztek Veszprémbe, hogy megadják a tiszteletet annak, akihez bekopogtatnak, átszálltak volna fiákerbe, de ilyent nem találtak a városban. Nem tehettek mást, tovább haladtak a nem éppen tiszta saját utazó kocsijukkal, de a Hosszú utcában (ma Jókai utca), bokáig érő sár fogadta őket.⁴

A század második harmadában a közlekedési eszközök különböző fajtái már Európa-szerte létrejöttek, de még nem voltak széles körűen elterjedtek. Valószínű, Veszprémben ekkor még a kedvezőtlen domborzati viszonyok, és a kevés számú igénybe vevő miatt nem használtak fiákert közösségi célokra.

* * *

Veszprémben már a középkorban kialakultak a város legfontosabb közlekedési útjai, amelyeket a maiak is hűen követnek. Az egyenetlen terepfelszín miatt szükség volt kaptatók, lépcsők, kisebb hidak kialakítására. Ezért helyenként zezzugosak az utcák, bár ezeket többször módosították a terepfelületen végzett emberi beavatkozások, az urbanizációt kísérő objektumok építése.

Városunkhoz többnyire szekérutak vezettek. Ezért nem volt gyors és gondmentes főleg a hosszabb utak megtétele. Könnyítésére az utak mellett pihenőhelyeket létesítettek: fogadók, csárdák, szekérállások épültek, amelyeket néhány területen helyi szóhasználattal stációknak is neveztek.

Veszprémen belül tradicionálisan megmaradtak a korábbi útvonalak. Igaz, a domborzati viszonyoknak megfelelően módosították a hosszúságukon. Ezeket kiépítették a létfenntartást és az utazást biztosító, segítő helyekig (víznyerő helyek, malmok, piac, jelentősebb kocsmák és szálláshelyek stb.), és összeköttetést hoztak létre velük a szegek, a lakott városrészek között. Ezek egy része azonban még mindig csak különálló útszakaszok, végezetül döngölt földutak lettek.

Nagy szerepe volt a helyi emberek mindennapi életében a gyalogos közlekedésnek. Sokszor a teherszállítást is emberi erővel oldották meg. A gyaloglás, az akadályok leküzdése fárasztó, nehéz volt lakóhelyükön, még úgy is, ha a teherszállításhoz speciális segédeszközöket használtak (talicska, taliga, szánkó stb.).

A 19. század társadalmi, gazdasági és pénzügyi mobilitása hatással volt a közlekedés fejlődésére is. Nálunk a század végéig a háta és igás ló, a könnyű és a nehéz kocsi, a szán, valamint a szekér jelentették a közlekedést megkönnyítő lehetőségeket, alkalmatosságokat. Az állati erővel húzott szánnak volt az emberek saját izomerejét megkímélő gyalogszánkó változata. Mindegyiket használhatták személy- és teherszállítására.

A praktikus, gyakorlatias gondolkodású emberek igyekeztek túllépni a megszokott komfortos lehetőségeiken, hogy könnyebbé tegyék az utazást, a szállítást a járművek szerkezetének fejlesztésével, különböző megoldású felszerelésével. A fogatosok, kocsisok, béresek és a gazdák például hosszabb távú utazás előtt vánkosokkal, vastag takarókkal bélelt kast, úgynevezett kocsiiülést helyeztek a kocsira, székérre, hogy az utasok kényelmesebben utazhassanak. Ezt eltérő módon szerelték fel a használt járművükre (hosszában középen vagy két oldalt, illetve szélteben egymás mögött, hogy előre nézhessenek), s mert az időjárás kellemetlenségektől is meg kellett óvni az utasaikat, a kocsit fedetté tették. Ilyent alkalmaztak bérkocsikon, a gyorskocsikon.

A különböző hintók, a fiákerok, a batárok életképet idéznek elénk: hazánkban a 19. század első felében az ünnepeket sétakocsikázással, télen szánnal tették emlékezetesebbé. A hírközlés gyors módja a staféta posta volt, és jelentősebb útjain tiztizenkét mérföldenként olyan állomások voltak, ahol a hajtó válthatta a gyeplős lovakat. Ezek ára kétszer több volt, mint a postalovaké, s a hajtónak borralaló járt.⁵

Veszprémben a 19. század végére sem változott sokat az utak minősége, csak rövid szakaszok készültek el kemény burkolattal. Amikor azonban földrajzi fekvése miatt a politikai és a gazdasági életben is meghatározó szerephez jutott, különös gonddal kellett a közlekedés lehetőségeit átalakítani. Városrendezési terveket készítettek, amelynek kiindulópontját a település történelmi múltjának tiszteletben tartása, természeti földrajzi és társadalmi adottságai adták.

Jelentkezett azonban más gond is, amely az 1863. évi Veszprém vármegye tiszttiszéki jegyzőkönyvének február 10-ei bejegyzése szerint a következő volt. A császári királyi postakocsik, taligák útjuk során nem voltak kellő biztonságban, pedig a kerületi adópénztárak állami pénzt is szállították. Gyakorivá vált a merénylet, főleg a hegyes, erdős vidékeken. Veszprém vármegyében e téren érintettek voltak a veszprémi, a palotai, a Városlód, Pápa, Devecser, Zirc, Lepsény, Enying felé vezető útvonalak. Ezért a pénzügyigazgatóság más vármegyékhez hasonlóan e területekre két-két fegyveres kísérőt, csendőrt írt elő minden alkalomra.

Végül fellendülést hozott, és a közlekedés terén is fejlődéshez vezetett a települések jogállás szerinti rendezése. Ezt az 1871. évi XVIII. törvénycikkben határozták meg.⁶ Ettől kezdve törekedett Veszprém a rendezett tanácsú várossá történő átminősítésére, aminek feltételei voltak. (Több ok miatt ezt csak évek múlva, 1875-ben történt meg.)

Szükség volt arra, hogy hathatósan módosítsanak a helyi közlekedés helyzetén. Elsőként az utak, városon belül az utcák, terek használhatóságán javítottak. 1872-ben elrendelték az utcák közegészségügyi rendezését – ami több évnyi időt vett igénybe (csatornázás, gyalogutak tisztán tartása stb.) –, azok folyamatos tisztogatását, az utcák kövezését, és új útvonalakat is létesítettek. Elkészült a Füred felé vezető új út, felújították a Veszprémtől Győr felé vezetőt.⁷ E munkálatok elvégzése érdekében növelni kellett a hatékonyságot a kőfejtők, kőfaragók körében. Gyakoribb lett a kubikos kordés és taligás munkások alkalmazása. A célfeladatot útépítők, útkövezők, útfenntartók végezték.

Ugyanebben az évben indult meg a Székesfehérvár, Veszprém és Szombathely közötti vasúti közlekedés. A műszaki fejlődés végeredményben a vasúti közlekedésre összpontosult a gőzgépek térhódítása miatt. Tudva levő azonban, hogy a vasút vonalvezetése Veszprém történelmi lakott területrészeit elkerülte, ehhez kellett a városvezetésnek alkalmazkodnia. A geográfiai adottságok miatt ebben a korban még ugyancsak elkerülték a várost a jelentősebb kiépített közutak is. A vasútállomás Jutaspuszta közelében kapott helyet. Ez a várostól 5 km-es távolságot jelentett. Meg kellett oldani a lakosság odajutását, és azt, hogy az ideutazók gond nélkül elérjék a várost. Úgy döntöttek, új útvonalat jelölnek ki és hoznak létre a város cserhádi útkereszteződésétől a vasútállomásig. Kezdetben a Jutasi út, majd Vasúti utca elnevezést kapta, ma ismételten Jutasi útnak nevezik. Az ügyet a szabályrendeleteknek megfelelően intézték, és ezzel azonos időben létrehozták az útfenntartási alapot. Az útvonalat már új technológia szerint alakították ki. A szükséges alapanyag előállítását hagyományosan történt, ez megnövelte az emberek foglalkoztatottságát.

* * *

Az eddigiek következményeként 1872 lett a veszprémi omnibuszjáratok elindulásának az éve. Ezeket többnyire a városon belüli távolságok megtételéhez alkalmazták, de hamarosan kiterjesztették a vasúthoz vezető táv megtételéhez is. Tehát, amikor a személyszállítást azonos útszakaszon több személy részére kívánták azonos időben biztosítani, új közlekedési eszközre, s természetesen a jármű működtetéséhez hozzáértő, megbízható személyzetre, azaz új szolgáltató ágazatra és speciális rendszabályokra lett szükség.

Veszprém városi tanácsának és bizottmányának a képviselői intézték ezeket az ügyeket. Az üzletnyitási engedélyek között jelentős számú lett a közlekedés minőségi fejlődését biztosító bérkocsisoké. Az engedélyek megadásához nem egy esetben kikérték a városi ügyész és/vagy a városi rendőrkapitány véleményét. Az iparjegyek kiadásáról külön jegyzőkönyvet vezettek, amit, mielőtt a kérelmezők megkezdhetnének volna a működésüket, a tanács egy határozattal erősített meg.

Első alkalommal 1872. július 20-án Ungar Ferenc négy darab kétlovas bérkocsira, Weisz V. Móric egy kétlovas bérkocsira és egy omnibusz kocsira kapott engedélyt. Újdonság volt ez a szolgáltatás a városunkban, ezért alaposan megfontolták, és döntés előtt kiadták véleményezésre a városi ügyészeknek. „*Csolnoky László városi ügyész úr 587/1872. és 613/1872. szám alatt kiadott kérelmek visszamutatása mellett véleményezi, hogy a vasút megnyíltával a közlekedési eszközök fokozott szüksége is előállt. Az elővigyázati és rendőri szabályok szigorú megtartása mellett Ungar Ferenc úrnak négy darab kétlovas, Weisz V. Móric úrnak pedig kettő darab kétlovas bérkocsira és egy omnibusz kocsira az iparengedély megadható. Az Ungar Ferenc úr által kérvénye mellé zárt díjszabályzat elfogadható.*” Tehát a visszajelzés tartalmazta a legfontosabbat, amely szerint a közlekedés eme újfajta, iparszerű megoldása fokozottan szükséges ahhoz, hogy a város ne váljon teljesen és véglegesen elzárt településsé. Bölcs megfontolásról tanúskodik az is, hogy a bérkocsi- és omnibuszkocsi-tulajdonosok által követendő kötelező szabályok összeállítása és a díjszabályzat hivatalosan elfogadhatónak bizonyultak. Ez ma már kuriózumnak tekinthető, érdemes megismerni a tartalmát.

- 1.) *Szeptember 15-étől május 1-jéig zárt hintóban, esetleg szánkóban, május 1-jétől szeptember 15-éig fedeles hintóban teljesítendő.*
- 2.) *Két oldalt és hátul 4" hosszú veres számokkal megjelölendők.*
- 3.) *A bérkocsik állomásául szolgáló hely tisztán tartása az ő kötelességük: feltisztogatás reggel 6 óra és 1/2 2 óra, s a szemét azonnali elszállítása.*
- 4.) *A legelső utcai lámpa meggyújtásakor kötelesek az ülés két oldalán ők is lámpát gyújtani.*
- 5.) *Nyáron reggel 6 órától, télen 7 órától kezdve, télen-nyáron este 9 óráig kötelesek a vállalkozók a kijelölt tereken bérkocsikat rendelkezésre tartani, és ha a téren egy-egy bérkocsi sem áll, és nem igazolható, hogy a városi közönség szolgálatában a város határában vannak elfoglalva: a vállalkozók első ízben pénzbüntetéssel, másodszor kétszeres összegűben, harmadízben pedig az üzlettől való elmozdítással fenyítettnek.*
- 6.) *A vállalkozók kötelesek a jelen alkalommal helybenhagyott árszabályzatot magyar és német nyelven kinyomtatni, annak egy példányát a bérkocsiban szembetűnő helyen kitenni, és folyton kitéve tartani, egy példányát pedig a bérkocsit rendelőnek a beszállás előtt kézbe adni.*
- 7.) *Köteles a bérkocsis a megrendelőnek beszállás előtt az óráját felmutatni, s az elindulási időt megállapítani.*
- 8.) *Minden a bérkocsiban feledett tárgy rögtön a kapitányi hivatalba adandó át. A késedelem mint csalás fenyítettik.*
- 9.) *A sebes hajtás szigorúan el van tiltva.*

- 10.) A kocsik az egész város határában balra térnek ki.
- 11.) A felügyelet a kapitányi hivatalra lett bízva, amely minden egyes fogatról egy külön könyvet vezet, s abba a büntetéseket bevezeti.
- 12.) A vállalkozók kocsisaikért minden tekintetben felelősek, ha azok kárt okoznak vagy átlépik a szabályokat.
- 13.) A vállalkozók kötelesek az árszabályzati díjért fogataikat és a szükséghez képest lajtos kocsijukat vagy lovaikat tűzvész alkalmával a hatóság rendelkezése alá bocsájtani.
- 14.) A bérkocsiknak van joga a vasúti állomásnál a vonat érkeztekor az első helyet elfoglalni, de abból magánfogatokat csak úgy szoríthatnak ki, ha azok nem voltak már előre megrendelve.
- 15.) Az omnibusz vállalat minden tekintetben a bérkocsik rendszabálya alá tartozik. – Köteles a vállalkozó az omnibusszal a vonat érkezése előtt 1 órával az állomáshelyre kiállni, és az érkezés után 35 perccel az állomáshelyről megindulni. Minden a vonatról való elkésésből származó késésért a vállalkozó felelős. Hasonlóan köteles a vonat megérkezése előtt 5 perccel az indóház előtt a vonat megérkezése után 10 percig állni, hacsak az omnibusz előbb meg nem telik. Nagyobb mint 10 személyre való üléssel ellátott omnibuszt használni nem szabad. – Bérkocsi mint omnibusz nem használható. – Köteles a vállalkozó mielőtt az omnibuszt közhasználatra bocsátja, fogatát egy városi kapitány úrnak bemutatni, aki örködni fog felette, hogy az minden tekintetben biztos jármű legyen, és meghatározza hány személy és mely súlyú teher szállítására használható.
- 16.) A büntetések kiszabása kapitány úrra lett bízva, aki azokról, úgy a szerzendő tapasztalatokról havonként jelentést tesz, hogy ezek alapján a mutatkozó szükség szerint jelen rendszabályok bővíthetessenek és módosíthatassanak. A bérkocsik díjszabályzata:

1,	Egész napra	6 forint
2,	Fél napra	3 forint 50 krajcár
3,	Egy negyedórára vagy kevesebbre	40 krajcár
4,	Fél órára	60 krajcár
5,	Háromnegyed órára	80 krajcár
6,	Egy órára	1 forint
7,	Minden további negyedre	20 krajcár
8,	A vasúthoz	1 forint
9,	A temetőbe	1 forint
10,	Csatárra	2 forint

Ezen tételek csak reggel 7 órától esti 7 óráig érvényesek, azután 50%-kal több. Egész nap alatt a reggeli 7 órától esti 7 óráig terjedő idő tekinthető,

amelyből azonban 2 órát abrakolásra kell engedni. A menetdíj azon időponttól kezdve, amelyben a bérkocsit megrendelik egészen addig számít, amíg a kifizetés megtörténik. A város határán kívüli fuvarozás külön alku tárgya.

A bérkocsik és omnibusz állomás helyeinek kijelölése iránt ez alkalomból a kapitány úr felhívást kapott, hogy amennyiben a kijelölendő helyeket ez idő szerint más célra használják, aziránt is intézkedni szíveskedjék. Az omnibuszt érintő díjszabályzat előterjesztésére további intézkedés végett Weisz V. Móric úr jelen jegyzőkönyvi ponttal felhívást kap.

Az iparjegyek kiadása alkalmából ezen engedélyről a helybeli Magyar Királyi Adóhivatal is értesítve lett.⁸

Az előzőekből kiolvasható, a díjszabályzatot nem hivatalos úton állapították meg. Azt Ungar Ferenc, mint ebben az új kihívásban az első bérkocsi működtetéséért folyamodó iparos, a kérvényének elkészítésekor állította össze. Ezzel kívánta alátámasztani a szándéka komolyságát, hatékonyságát, és megerősíteni, hogy hajlandó érte felelősséget vállalni, egyben bátorítani a további vállalkozókat. Bizonyíték erre, hogy a fizetendő díjakon kívül tartalmazta a közlekedési eszközre, a tulajdonosának felelősségére, a közlekedés szabályaira, s a felügyeletre vonatkozó elképzeléseit. Megadta azt is, mely kitétel alatt mi értendő. A bérkocsik kivilágítása az adott kornak megfelelően petróleumlámpával történt. Bár ő nem vezetett omnibuszt, de előrevetítette a tíz főre tervezett városi és a város határán túli omnibuszok alkalmazását. Igaz, e tények ekkor még csak érintőlegesen szóltak az omnibuszokról, hiszen az erre vonatkozó szabályozás kidolgozására a másik folyamodót, Weisz V. Móricot, városunk első omnibuszjáratának az üzemeltetőjét bízták meg. Ezek alapján mindkettőjük folyamodványát elfogadták. Sorszámot kaptak: Ungar Ferenc 1-4-ig, Weisz V. Móric 5., 6. Ez utóbbi csak kettő sorszám, ami arra utalhat, az omnibusz elé is két lovat fogatott be, s mivel bérért működtette, bérkocsinak jellemezte. Azt, hogy az egyik omnibusz, jelezte a kérvényében. Nem reklamált.

E kettőt követően még több engedélyt is adtak ki erre az üzletágra: a 7-es számon Stebler Tamás kérelme járt sikerrel. Ifjú Szeitl István fuvaros ügyét is elrendezték, ő 8-as számmal kapott engedélyt a bérkocsijára, majd augusztus 17-én Ransburger Dávid egy kétlovas bérkocsira szerzett iparengedélyt, a kocsijának száma 17-es lett. A következő tárgyalás során, augusztus 24-én is foglalkoztak hasonló ügyekkel. Zollenstein (más írásmóddal Czollenstein) Ferenc veszprémi polgár egy kétfogatú bérkocsira, neki a 7-es számot adták. Valószínű Stebler Tamás iparengedélye megszűnt, így felszabadulhatott ez a szám. Ugyanekkor kapta meg az iparengedélyét Bojnitzer Miksa egy kétfogatú bérkocsira 12-es számmal. Eddig tartott a probléma nélküli működésük. Weisz V. Móric, Ungar Ferenc és Streit Jakab kérték a díjszabás 8. pontjában megállapított összeg 1 forintról 1 forint 50 krajcárra történő felemelését. 1872. szeptember közepén még nem volt járható a várost és a

vasútállomást összekötő új út, de a polgármester bejelentette annak rövid időn belüli átadását. Eddig, és az új út átadásáig csak a korábbi, gyengébb, sőt a terepviszonyok miatt nehezebben járható útszakaszokat használhatták. Mégis elutasították a díjmelési kérelmet, mert az indokot nem tartották elég alaposnak, pedig ez a szolgáltatás biztosította az utazók számára a távolsági közlekedés elfogadható körülmények közötti igénybe vételét.

Schön Ignác veszprémi lakos kérelemmel fordult a testülethez. Szerette volna, ha az omnibusz kocsijának kiindulási helyéül a Babocsai teret (Szabadság tér) jelölnék ki. (E szerint volt másfajta kocsijárata is.) Döntés előtt szintén kikérték a rendőrkapitány véleményét.

Zollenstein Ferenc lemondott a kétfogatú bérkocsi üzletéről. Ezt az ügyet kissé később, december 7-én tárgyalta az intézőbizottság.

Csépesi Balázs elsőbbséget kért az omnibusz vállalatára. A döntéshez rendőrkapitányi és ügyészi véleményt tartottak szükségesnek.

Beadta a kérelmét Deutsch Dávid gyorsfogatos egy társaskocsira, omnibuszra és két egylovas kényelemkocsira, amit az időben „comfortable” néven említettek. Ezt a városi ügyésznek adták ki véleményezésre. Csolnoky László visszaválaszolta: csak akkor adható ki az engedély, ha a viteldíj nem lesz magasabb a díjszabásban megállapítottaknál. Kényelemkocsira viszont 35%-kal mérsékeltebb legyen a díj a bérkocsikénál! Ez alapján a kényelemkocsit kevésbé sorolta az életszükségletek közé. Írta még, hogy kérjék a folyamodó nyilatkozatát, elfogadja-e ezt az ajánlatot. A javaslatnak a kényelemkocsikéra vonatkozó részét nem fogadhatta el, mert szeptember 7-én csupán egy kétfogatú bérkocsira kapott engedélyt 13-as számmal. Egyértelmű, ez az omnibusz volt.

Ebben az évben még egy ide vonatkozó iparengedélyt adtak ki. Streit Salamon kapta 14-es és 15-ös számmal, tehát ez két kétlovas bérkocsira szólt.

Az iparengedélyek kiadásának megítélése alkalmakor tapasztalható, az omnibuszt mint bérkocsit, ami valójában társas-bérkocsi volt, a közlekedési eszközök e három megnevezése közül mindegyik kifejezéssel illették (omnibusz, bérkocsi, társaskocsi). Ez arra is utalhat, ami a legvalószínűbb; még nem különült el egészen e fogalmak jelentéstartalma azok átfedése miatt. Az is lehet, hogy a helyi illetékesek túlzott óvatossággal fordultak az újdonság felé.

A város vezetősége jelentős közlekedéstörténeti tette volt, amikor Weisz V. Mór és Steiner Sámuel részére „Weisz V. Mór és társa” cégnevű megjelöléssel a Veszprém területén nyitandó bizományi és szállítási üzletük megnyitására 1872. december 7-én megadta az engedélyt.⁹

1873-ban a Veszprém megyei gazdasági választmány szervezési szabványa kiterjedt az utak karbantartására, egyebek között a hófúvások eltávolítására. Felemelték az útmesteri és az útkaparói személyzet létszámát. Foglalkoztak az utcák, gyalog-

utak rendezésével, javították a városi, városközeli hidakat. Mérnök felügyelte a munkálatokat. Az útépitéshez a vöröstói kavicsbányához hasonlóan, új kavicsbányák megnyitására törekedtek.¹⁰

A vasúthoz vezető közlekedési út ekkorra még mindig nem került átadásra. Mivel ennek kiépítése elhúzódott, a vele kapcsolatos ügyeket a városi tanácsra bízta. Májusban fokozták a kisajátítási és a kártérítési ügyek rendezését azért, hogy az útépitéshez mielőbb biztosíthassák a földterületet, mert köztudott volt a vasúthoz vezető út fontossága! Ennek ellenére ez meglehetősen lassú folyamatot jelentett, ugyanis a lakosok nem kis számban kelletlenül, pereskedést követően vagy sehogy sem akartak megválni a földterületüktől. A vasútvonal kijelölésénél is ez okozott problémát, ami most megismétlődött.¹¹ Az út elkészült szakasza mellé a gyakorlatnak megfelelően késlekedés nélkül fákat ültettek. Ezen az útszakaszon is szigorúan léptek fel a farongálókkal szemben, s elfogták a madárfészek-fosztogatókat. Ügyeltek arra és érvényesítették a szépészeti, a környezet- és egészségvédelmi szabályokat. Ezt tudatosan, összhangban követték az egész vármegye területén, mert a főispán a fákra, madarakra vonatkozó rendelete mellett levágatta az útra behajló ágakat, gondoztatta az árkokat a környezetvédelem és a közlekedés biztonsága érdekében.¹² Veszprémben a fűrészmalom melletti fahidat Meggyesy József ácsmesterrel javították, vagyis látszott, hogy a nehézségek ellenére is jó szándékkal viszonyultak a közlekedés ügyéhez a városunkban és a vármegyében.

Hasonlóan a legtöbb újdonság bevezetésével, ez a szolgáltatási iparág is újabb és újabb gondokat hozott a felszínre. Most az omnibusz- és egyéb bérkocsijáratok üzemeltetői kívánták a munkájuk végzésének függetlenségét, a rájuk vonatkozó szabályok betarthatóságát megőrizni. Ungar Ferenc és érdektársai kérték, tiltsák meg a vasútállomás főnökének a működésükbe való beavatkozását.¹³

1875-ben a közlekedés-szolgáltatásban további bérkocsik alkalmazásával igyekeztek nagyobb hatékonyságot elérni. Ez bizonyítja, hogy értékelték e szolgáltatás hasznosságát. Újabb üzletnyitási engedélyeket adtak ki. Népszerű lett ez az iparág.

Czollenstein Ferenc arra vállalkozott, meghonosítja a távolsági omnibuszjáratot. Indítását 1884-ben kezdte el Veszprém és Balatonalmádi között. Sokat enyhített ezzel Veszprém lakosai életminőségén, mert a leginkább kedvelt üdülőhelyük Balatonalmádi volt. Akkor még nem létezett a Veszprém–Alsóörs vasútvonal, bár a városvezetőség már 1880-ban tárgyalt róla. A realizálása azonban váratott magára. Emiatt a lakosok elismeréssel és kedvteléssel vették igénybe ezt az egyedülálló lehetőséget.

Már látni lehet, mi vezérelte az omnibuszjáratok használatbavételét. Vele különböző igényeket igyekeztek kielégíteni, de hogy pontosan meddig működött ez az iparág, nem egyszerű hitelesen megállapítani. Annyi biztos, még a 20. század elején, annak a harmadik évtizedében is foglalkoztak bérkocsisok iparengedélyével. Sőt, új, a gazdasági életet, a szolgáltató ipart fellendítő érdekekkel indokolta kérelmét némely leendő iparos.

Ferenczy József veszprémi lakos, a „Magyar Király” szálló bérlője a szálloda és a jutasi vasúti állomás között öt vonat érkezése idejére a szállóját felkeresők számára, mint résztvevénységre iparendedély és bejelentés nélkül kért hozzájárulást. (Ez a szálloda a mai Szabadság téren, a Gizella tér 6. szám alatt működött.) – Igényét sürgős kérvényként kezelték, megkapta a hozzájárulást. A társaskocsi helyét a rendőrkapitánnyal jelöltették ki.¹⁴

A rendelkezésre álló Iparosok törzskönyve szerint 1886 és 1927 között még a következők kaptak bérkocsira iparjogosítványt: Streit Lajos 1898. október 22-én, Törköli Sándor 1908. június 2-án, Gaát János 1910-ben, Noé András 1910. július 18-án, Sári László 1916. április 12-én, Tóth József Veszprém, Harmat utca 10. szám alatti lakos egy kétfogatú bérkocsira 1919. február 26-án, Horváth Sándor 1919. március 26-án, és szintén 1919-ben Herczeg István. Az ő neve mellé bejegyezték: ezen iparüzése 1924. április 12-én megszűnt.¹⁵

1919-ben még másokat is bevezettek az iparlajstromba. 1919. január 4-én Herczeg Imre kapott engedélyt bérkocsi önálló üzemeltetésére. Már volt gyakorlata ebben a munkában, hiszen eddig a szintén bérkocsis apjánál dolgozott. 1919. április 14-én Herczeg József és Baranyai Ignác fuvarozási és szállítási iparüzletre kapott engedélyt. Az iparigazolványukat a 3719. számú irat alapján az 1884. év XVII. törvénycikk értelmében adták ki. Az iparlajstromba B.) 9/1919. számon jegyezték be. 1919. május 6-án Baranyai Ignác két kocsira (fiákerre) kapott bérkocsi iparüzési engedélyt. Végre járt fiáker is Veszprém utcáin! Az E.) iparlajstromba került bevezetésre. Május 24-én ismét adtak ki egy valóban egyedi engedélyt, amely előzménnyel is rendelkezett. Guttmann Zoltán bérkocsi engedélyt kért 1919. április 14-én, amit április 24-én a városi intézőbizottság elutasított, mert „nem találták teljesíthetőnek”. Ő fontosnak tartotta, s hogy el ne szalassza e lehetőségét, eljárt a kérelme érdekében. A kezdeményezését követően május 19-én jegyzőkönyv készült az ügyről a polgármesteri hivatalban. Ott előadta: posta lebonyolítását vállalta Veszprém – Almádi, Alsóörs – Balatonfüred – Veszprém és Veszprém – Devecser között. Az iparigazolványt megkapta, amit a B.) iparlajstromba vezettek be. Ezzel Veszprémnek egy újabb távolsági bérkocsi-járata indult el. A következő, 1919. július 7-én kiadott engedély Baranyai József és Lusztig Béla nevére szólt, s társaskocsira és bérkocsira vonatkozott. Ennek az egyike valószínűen omnibusz volt, amit társaskocsiként jelöltek. Ezt követően adtak ki bérkocsira engedélyt 1919. augusztus 30-án Baranyai Lászlónak.¹⁶

* * *

A téma kutatása során elsősorban Veszprém vármegyére vonatkozóan foglalkoztam a társadalmi problémák 19. században történt megoldásainak felkutatásával.

Bármelyik időszakot vizsgáljuk, az több dokumentumforrás áttekintését igényli, emellett szerteágazó tématerületet érint. Legutóbb ezek során találtam rá a veszprémi omnibuszjáratról foglalkozó adatokra. Technikai érdeklődésem következtében kívántam választ kapni az omnibuszjárat előzményeire és működtetésének törvényszerűségeire, körülményeire, és általában a közlekedést érintő történésekre.

Azért, hogy az adatokat rendszerezhessem, elemezhessem, s végül, hogy a megállapítások az írásomban hű képet nyújthassanak, szükségesnek tartottam a közlekedéstörténet terminológiáira támaszkodni.

Visszaulok arra: Kocs községben a kocsiszekér egyedi elkészítését követően létrehozták a kocsigyárat. Ezzel jelentős sikert értek el, mert rövid időn belül Magyarországon több településen követték a példájukat. Hamarosan közülük nem is egy nagy értékű pozitívummal rendelkezett. Ez a nemzetünknek hírnevet szerzett, és a társadalmi rétegeinek átszerveződését segítette elő, annak az egyik elemévé vált. Mindezt az tette lehetővé, hogy a több darabszámban előállított hazai, részben egyedi közlekedési szerkezetek elterjedt használatát az eddig egyéni iparosként praktizáló kézművesek nem utasították el. Önként váltak a társadalmi átrétegződés részesévé, hasonlóan az útpítéssel összefüggő új munkamegbízásokat vállalókhöz.

Témánkhoz ezek szorosan kapcsolódnak, ugyanis az elemzés során megállapították a létrejött pozitív szociológiai jelenségeket tükrözik, amik jóval túlléptek vármegyénk határán. Az ilyen és hasonló eljárások, kivitelezések általánosan nyilvánultak meg. Csak néhány esetben mutatkozott az egyetértés hiánya, például az útszakaszok kijelölését késleltető terület-kisajátításoknál. A földtulajdonosok gyakran a kártérítéssel, területcserével sem elégedtek meg. Az ilyen elzárkózásoktól, értetlenségektől Veszprém mezőváros, később mint rendezett tanácsú város sem volt mentes. Pedig a közlekedés feltételének megfelelő közutak, vasútvonalak nem kizárólag lokális, hanem tágabb társadalmi igényeket elégítettek ki. Ráadásul nem csak a saját koruk népességének szólt, hanem több emberöltő sikeresebb, könnyebb életét szolgálta és szolgálja. Bár mindezek időt vettek igénybe, de megoldották.

Ez a kutatás, feldolgozás betekintést ad az urbanizációs folyamatok egyik részterületébe. Mivel az ipar és a közlekedés törvényszerűen befolyásolja a város struktúrája átrendeződését, ez a folyamat ment végbe Veszprémben is. Városon belül a hagyományos, historikus építészetet éppen ebben a században váltotta fel a homogénizált építészet. A jellegzetes homlokzatú egybeépült házak tömböket alkottak. A korábbi és az utóbbi esetben is ezekhez a koncepciókhoz kellett a közlekedési útvonalakat, az utcákat, tereket ki-, illetve átalakítani.

* * *

Az omnibuszok lóvontatású közlekedési eszközök voltak. A technikai fejlődés sokoldalúsága azonban rövid időn belül a gőz mind tágabb területen való alkalmazását

zásához vezetett. Ennek egyenes következménye lett – ami talán kevésbé ismert számunkra –, hogy az omnibuszokat átalakították gőzüzemeltetésű közúti járművé. Ezek a gőzomnibusz elnevezést kapták. Ez vezetett el a nagyvárosi és a hozzájuk kapcsolódó elővárosi, ugyancsak gőzzel üzemeltetett vasútig.

Veszprémben működhetek ilyen járművek? Előfordulhatott, de nem valószínű. Nem tartozott a nagyvárosok közé, és azért sem, mert az országban elsőként éppen ebben a városban indították útjára 1884-ben a helyközi omnibuszjáratot. Ennek a távolsági bérkocsi-járatnak a bevezetése a következő fejlődési szakasznak, a közúti és a vasúti forgalom megszervezésének az előhírnöke lett. Ezt követte a következő évtized végén a vasúti szárnyvonal kialakítása, ami természetesen igényelte a Veszprém belső, majd a Honvédlaktanya pályaudvarok megépítését. Ettől kezdve már városunk vasúti, illetve autóbusz-forgalmáról beszélhetünk a kerékpár, a motor-kerékpár, a személy- és teherautó használata mellett. Balatonalmádi és Veszprém tömegközlekedésének a kezdetét szintén ettől az időponttól számíthatjuk: 1884-től!

Azt, hogy meddig működtek omnibuszt, illetve omnibuszjáratot Veszprémben, nehéz kideríteni. Annyi biztos, hogy 1872-től 1924-ig működött. Itt hivatkozhatok arra, hogy a törzskönyvben Herczeg István neve mellett szerepel egy bejegyzés: „Megszűnt 1924. április 12. L-196/1924”. A bejegyzés hiába tett utalást az iratra, az sajnos nem fellelhető, így nem adhat további eligazítást az ok stb. terén. Viszont az évszámból kiderül, ekkor még működött omnibuszjárat a városban. Az igazolványok nyilvántartásának időpontjából tovább következtethető arra, hogy ez az időpont kitolódik 1927-re, ugyanis addig vezették ezt a könyvet, viszont a többi bérkocsis neve mellett nem jegyezték fel a megszüntetés időpontját.¹⁷ Ismét tovább következtetve, ha a fővárosban 1929-ben szűnt meg végleg, feltételezhető, Veszprémben egy későbbi időpontban zajlott le ez a folyamat.

A következő, e témához kapcsolódó időpont már 1937. Ekkor adták ki a gépjárműves bérkocsi-ipar szabályrendeletét és díjszabásának gyűjteményét. Az biztos, hogy a gépjárművel üzőt bérkocsi alatt autótaxi értendő. Az országban problémát jelentett ennek az engedélyezése már 1913-ban, ugyanis a gépkocsik az omnibusz-forgalom megszűntét jelentették volna. Az okozta a problémát, hogy az illetékesek felelősséget éreztek a bérkocsisokkal szemben. Tudták, ők ekkor elveszítették volna az egzisztenciájukat, mindannyian nem lettek volna képesek az átképzésre.

Budapesten 1929-ben szűnt meg véglegesen az omnibuszjárat. Az omnibusz az autóbusz és a trolibusz elődje a szárazföldi közlekedési eszközök sorában. De amikor a nagyvárosokban (Budapest, Miskolc stb.) villamosok is bővítették a tömegközlekedés lehetőségeit, az omnibuszok még a villamosjáratok konkurenciájaként is működtek.¹⁸

Városunkban terveztek más megoldás is, mint például a villamos, azonban ehhez a terepviszonyok nem adtak lehetőséget.¹⁹ S vasúthoz vezető útszakaszon még

elképzelhető lett volna, viszont a település többi részén az egybefüggő kiépítése a szintkülönbségek miatt egyáltalán nem. Pedig egy korabeli veszprémi képeslap szerint incselkedtek a gondolatával, de még a függővasúttal és a Zeppelin-féle léghajóval is. Bár lehet, ez nem volt több egy humoros vágyálomnál. Idővel két katonai repülőter fogta közre a várost, s később működött sárkányrepülő szakkör.

A kutatás és az elemzés során megszerzett ismeretek alapján a következő tanulság szűrhető le, amire érdemesnek tartom a következő nemzedék figyelmét is felhívni. Miután bármely területen helyesen ismertük fel a szükségleteket, a lehetőségeket, és képesek voltunk a jövőbe vetett bizakodást tetté alakítani, sohasem marad el a siker!

JEGYZETEK

- ¹ Czuczor Gergely – Fogarasi János: A magyar nyelv szótára I. kötet. Emich Gusztáv Magyar Akadémiai nyomdász (MTA megbízásából), Pest, (kiadás dátuma nem szerepel a kiadványban, de az előszóé: 1862). 592. p.
- ² Czuczor Gergely – Fogarasi János: A magyar nyelv szótára III. kötet. Emich Gusztáv Magyar Akadémiai nyomdász (MTA megbízásából), Pest, 1865. 1214. p.
- ³ Fiáth Ferenc: Életem és élményeim. Tettyei Nándor és társa. Budapest, 1878. I. kötet 117. p.
- ⁴ Ua.
- ⁵ Bontó Józsefné Horváth Elvira: Báró eörményesi Fiáth Ferenc Veszprém vármegye főispánja. [Kézirat] 2014. 13., 45., 48., 50., 52. p.
- ⁶ A hatályos magyar törvények gyűjteménye (Magyar Törvénytár). 1. kötet 1000–1873-ik évi törvénycikkek. Szerk.: dr. Márkus Dezső a m. kir. kúria bírása. Bp., Franklin-társulat 1912. 274. p.
- ⁷ MNL VeML: (Magyar Nemzeti Levéltár Veszprém Megyei Levéltára): Veszprém vármegye bizottságának 1872. évi jegyzőkönyve. 348.
- ⁸ MNL VeML: V. 172. a. 1. kötet Veszprém város tanács és bizottmányüléseinek jegyzőkönyve 1872. évről 1-től 1655. számig. 828.
- ⁹ Ua. 881., 882., 883., 950., 952., 953., 1020., 1021., 1102., 1130., 1163., 1332., 1385., 1412., 1467.
- ¹⁰ MNL VeML: IV. 401. 87. Veszprém vármegye közönségének 1872. évi május 13-ai jegyzőkönyve.
- ¹¹ MNL VeML: V. 172. a. 71. Veszprém város tanács és bizottmányánál vezetett jegyzőkönyv 1873. évről. 526., 706.
- ¹² MNL VeML: IV. 401. Veszprém vármegye Törvényhatósági Bizottságának iratai. Megyei jegyzőkönyv 1878. évről. 1878. november 4.
- ¹³ MNL VeML: V. 172. a. 71. Veszprém város tanács és bizottmányüléseinek jegyzőkönyve 1873. évről. 945.
- ¹⁴ MNL VeML: V. 173. b. 15. d. Veszprém város polgármesterének iratai. Általános iratok. 1890–1949. 1597.
- ¹⁵ MNL VeML: IX. 206. 61. k. Iparosok törzskönyve. Bérkocsisok. Iparjogosítványok nyilvántartása 1886–1927.
- ¹⁶ MNL VeML: V. 172. b. Veszprém város polgármesterének iratai. Iparigazolványok. 41/1919.
- ¹⁷ Ua. 914.
- ¹⁸ <http://ko.sze.hu/catdoc/list/cat/7086/id/7096/m/4974>
- ¹⁹ Veszprém megyei közutak története. Szerk. Ikits Tamás. Veszprémi Közüti Igazgatóság, Veszprém, 1990. 150 p.