

**KALOCSAI, PÉTER, VÁROSI TÖMEGKÖZLEKEDÉS
A NYUGAT-DUNÁNTÚLON 1867-1914
[STÄDTISCHER MASSENVERKEHR
IN WEST-TRANSDANUBIEN 1867-1914]**

Vasi Múzeumbarát Egylet, Szombathely 2011, 280 S.,
mit zahlreichen Illustrationen

Schon vor Jahren wurden Stimmen laut, dass es mit dem regen Interesse, das die historische Wissenschaft im ausgehenden 20. Jahrhundert auf dem Gebiet der Stadtforschung an den Tag legte, nun vorbei sei. Ungeachtet dessen werden unverändert größere und kleinere Abhandlungen, ja Monographien publiziert, wenn es auch zu einer „großen“ Synthese nicht gekommen ist. Im Gegenteil: Man verbohrt sich förmlich in Einzelstudien, so dass allein schon die permanente Frage nach dem Stadtbegriff sich fast unüberschaubar ausdifferenziert hat.

Ungeachtet dessen bleibt es von Interesse, einzelne Segmente von die Urbanität bzw. die Urbanisierung befördernden Komponenten zu berücksichtigen und zu bearbeiten. Dieser Aufgabe widmet sich die Dissertation von Péter Kalocsai, jedoch mit dem Anspruch, hinter der speziellen Thematik eine Gesamtschau sichtbar werden zu lassen. Dazu hat er einleitend nicht nur die Charakteristika der städtischen Entwicklung in der angeführten Region zur genannten Zeitspanne zu skizzieren versucht, sondern geht auch auf die wichtigsten Darstellungen außerhalb des westlichen Transdanubiens und Ungarns ein.

Wenn man eine ganz prägnante Antwort auf die Frage nach Gründen und Charakteristika städtischer Entwicklung zu geben bestrebt ist, so können als wichtigste Faktoren die Industrialisierung und damit parallel die Modernisierung des Verkehrswesens (Straßen- und Eisenbahnbauten) genannt werden. Nun geht Péter Kalocsai davon aus, dass der innerstädtische Verkehr geradezu ein wesentliches Merkmal der Urbanisierung war. Durch einige eher kurze Hinweise nennt er konkrete Beispiele dafür, wie es landesweit mit dem Ausbau der Verkehrslinien war, und mit welchen Verkehrsmitteln sie befahren wurden.

Eine wichtige Erkenntnis seiner Ermittlungen zeigt sich darin, dass die Straßenbahnlinien ab einer gewissen Größe – ab etwa 20-30.000 Einwohner – Einzug in die Städte hielten, wobei nicht nur günstige wirtschaftlich-finanzielle Voraussetzungen, sondern gleichermaßen auch die Einstellung der städtischen Magistrate ausschlaggebend war,

ob und wie die Abwicklung des Massenverkehrs bewältigt wurde. Der innovative Gipfel sozusagen war zweifellos die Einführung der elektrischen Straßenbahn, deren Vorhandensein an sich schon einem Gemeinwesen städtisches Gepräge verlieh.

Péter Kalocsai führt unterschiedliche Statistiken über die einzelnen, vorrangig transdanubianischen Städte bzw. städtischen Siedlungen an, im Wesentlichen konzentriert er sich jedoch auf die zwei „führenden“ Städte, nämlich Sopron/Ödenburg und Szombathely/Steinamanger. Die erstgenannte Stadt hatte 1900 nicht weniger als 33.478 Einwohner und war somit die drittgrößte Stadt Transdanubiens, wenn man auch Preßburg dazu rechnet. Rasch wuchs damals Szombathely, das zur Wende vom 19. zum 20. Jahrhundert erst 24.751 Einwohner zählte, aber 1910 bereits die Dreißigtausendergrenze überschritten hatte.

In der technischen Auseinandersetzung ging es um die Einführung von Omnibussen bzw. Straßenbahnen. Letztere erwiesen sich mit der Zeit eindeutig als Sieger, da in Ungarn neben Budapest nur 17 Städte über Straßenbahnverkehr verfügten. Über diese wichtigen Daten hinaus geht Kalocsai historisch auf alle Detailfragen ein: Nicht nur Pläne und Finanzierung, sondern auch die Realisierung und das technische Equipment finden sich in seiner Darstellung. Dazu gehören selbstverständlich auch die Angaben über die Routen, die Entfernung zwischen den einzelnen Stationen, ja sogar über die Tarife und letztendlich auch die Frequenz, d.h. wie viele Passagiere (die sich damals vorrangig aus der bürgerlichen Schicht speisten) sie in Anspruch genommen haben.

Eine Übersichtstabelle führt die Eröffnung der Straßenbahnen in den einzelnen Städten an. Obwohl bei Péter Kalocsai ein gewisser Lokalpatriotismus sicherlich nicht von der Hand zu weisen ist, kann schon als bemerkenswert verzeichnet werden, dass nach Budapest (1887) und Preßburg (1895) Szombathely/Steinamanger die dritte Stadt war, in der 1897 eine „Tramway“ durch die Straßen der Stadt fuhr. Es folgten größere und bedeutendere Städte nach, aber immerhin schaffte es Sopron/Ödenburg noch an die achte Stelle, als dort 1900 die Straßenbahn eingeführt wurde.

Insgesamt gesehen präsentiert der Autor mit dieser Dissertation eine ausgezeichnete Fallstudie, nicht nur wegen ihrer detaillierten Angaben, sondern vorrangig wegen ihrer Überschaubarkeit in Verknüpfung mit der städtischen Gesamtentwicklung, denn zweifellos kann man ihr Modellcharakter bezüglich der Bearbeitung dieser Thematik urbaner Entwicklung attestieren, welche auch für die städtischen Zentren anderer Regionen wünschenswert wäre.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Burgenländische Heimatblätter](#)

Jahr/Year: 2014

Band/Volume: [76](#)

Autor(en)/Author(s): Deak Ernő

Artikel/Article: [Rezension 131-132](#)