

# TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK



9. ÉVFOLYAM, 2021  
KÜLÖNSZÁM

# TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK

9. ÉVFOLYAM, 2021

KÜLÖNSZÁM

Főszerkesztő: Kókai Sándor

Szerkesztő: Szulovszky János

Kiadó:

MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi Albizottsága  
és a Nyíregyházi Egyetem Turizmus és Földrajztudományi Intézete

Felelős kiadó:

Kókai Sándor tanszékvezető egyetemi magántanár,  
a Történeti Földrajzi Albizottság elnöke

Címkép: A Tolcsva-patak hídjá

ISSN 2064-390X

<http://www.nye.hu/foldrajz/node/178>

<http://www.gistory.hu/g/hu/tfk>

Nyíregyháza, 2021

---

Nyomdai munkák: Tóth Könyvkereskedés és Kiadó Kft.

Felelős vezető: Tóth Csaba ügyvezető igazgató,

Debrecen

Frisnyák Zsuzsa

# Közlekedéstörténeti tanulmányok

Nyíregyháza, 2021



## Dr. Frisnyák Zsuzsa életműve

A Történeti Földrajzi Közlemények első különszáma dr. Frisnyák Zsuzsa (1960–2021) történész-muzeológus, hazánk közlekedéstörténetével foglalkozó azon írásműveit tartalmazza, amelyek a Nyíregyházi Egyetem történeti földrajzi kutatócsoport és a Kárpát-medence történeti térfolyamatait feltáró műhelyek kiadványaiban jelentek meg.

Frisnyák Zsuzsa 1960. március 21-én Miskolcon született és itt kezdte el iskolai tanulmányait, mely 1969-től 1978-ig Nyíregyházán, a Bessenyei György Tanárképző Főiskola 1. sz. Gyakorlóiskolájában és a Zrínyi Ilona Gimnáziumban folytatódt. 1983-ban az Eötvös Loránd Tudományegyetemen történész és muzeológus diplomát szerzett.

Pályaválasztásában meghatározó jelentőségű volt a szülők élethivatása, személyes példaadása, a családi könyvtár, továbbá a rendszeres kirándulások, kezdetben a szülő- és lakóföld (a tájhaza) tágabb környezetében, majd az egész országra, esetenként a határon túlra is kiterjedően. Szerette a természeti környezetet, a szép tájakat, a történelmi emlékhelyeket, a várakat, a vár-, templom- és kolostorromokat, a régi hidakat és egyéb emberi alkotásokat. A kultúrtáj és annak elemeként az épített környezet megismerése kialakította benne a történelmi időkben élt emberek egymásra épülő, rendszerműködtető tevékenységének, illetve a termelőmunka és a szellemi értékalkotások mélyeséges tisztelőjét, a történelem iránti érdeklődését és egy életre szóló elköteleződését.

Oklevélenek átvétele után Budapesten, a Közlekedési Múzeumban helyezkedett el, ahol a Kárpát-Pannon térség közlekedéstörténetével kezdett foglalkozni. Két évvel később, 1985-ben – még az egyetemen elkezdett kutatómunkájának folytatásaként – megírta és sikeresen megvédte Az „Erdélyi-üzlet” működése Magyarországon (Az Erdélyi Szépművészeti Céh) c. bölcsészdoktori értekezését. Opponenseinek, Glatz Ferenc és Vörös Károly professzoroknak köszönhe-



tően a disszertáció rövidített változata a történészek rangos folyóiratában, a Századokban került leközlésre. Muzeológusként a honi közlekedési infrastruktúra kialakulásával, fejlődés-folyamatával, társadalmi-gazdasági hatásrendszerével, továbbá a térlegyőzési technikák (közlekedési eszközök) történetével foglalkozott. Kitűnő szakmai, enciklopédikus tudásának és szervezőképességének köszönhetően, hamarosan megbízást kapott időszakos kiállítások rendezésére. Először a „Baross Gábor, a vasminiszter” (1992),<sup>1</sup> majd a „Mérnökök, mérnökök...”, valamint a „Hivatal és szakértelem – 125 év közlekedési hatóságai” (1993) és a „Királyi vonatok” (1994) c. időszakos kiállítás megrendezésével olyan szakmai elismerést szerzett, amely alapján megbízták a „150 éves a magyar vasút” c. állandó kiállítás forgatókönyvének megírására és annak kivitelezésével.

A kiállítás rendezését, melyet sok évi közlekedéstörténeti kutató munkája előzte meg, 1996-ban már az MTA Történettudományi Intézet tudományos munkatársaként fejezte be. Egykori professzora, Glatz Ferenc akadémikus meghívására került a történettudomány „első számú” kutatóműhelyébe, de – külső felkéréseknek eleget téve – továbbra is vállalt közlekedéstörténeti kiállítások rendezését, pl. 2015-ben a keszthelyi Festetics-kastélyhoz tartozó épületben „Főúri utazások, úti kalandok” címmel. Legutóbb a Szamos menti Komlódtótfaluban található Becsky-Kossuth-kúria helyreállítási projekt részeként, az állandó kiállítás tervét készítette el. Soha sem szakadt el az első munkahelyétől, a Közlekedési Múzeumtól. Továbbra is vállalt szakmai előadásokat, tanulmányírást, könyvszerkesztést, lektorálást, konferenciák és műhelybeszélgetések szervezését. Az utóbbi években Vitézy Dávid főigazgató felkérésére aktívan segítette a Közlekedési Múzeum megújulási folyamatát, és közreműködött az új magyar vasúttörténeti kiállítás tervmunkálataiban.

1995-től az MTA Történettudományi Intézetében, előbb tudományos munkatárs, 2011-től tudományos főmunkatárs, 2012-től az MTA Bölcsészettudományi Kutatóközpont Történettudományi Intézetének tudományos főmunkatársaként dolgozott. Az intézeti közös munkafeladatok mellett a Kárpát-medence közlekedéstörténetével, elsősorban a vasúti hálózat fejlődés-folyamatával, térszervező, terület- és településfejlesztő hatásrendszerével foglalkozott. Kutatási eredményeit folyamatosan publikálta, a szakfolyóiratokban, a múzeumi periodikákban, továbbá önálló kötetekben és az általa írt-szerkesztett könyvekben. Tudományos és ismeretterjesztő műveinek száma megközelíti a kétszázat, s ebből a Magyar Tudományos Művek Tára 2020-ig terjedő nyilvántartásában 169 tudományos közleménye szerepel. Önálló könyveit – *Fejezetek az udvari és kormányzati utazások történetéből* (2000), *A magyarországi közlekedés krónikája 1750-2000* (2001), *Közlekedés, politika, 1945-1989* (2011) – a szakmai berkekben nagyra értékelték. Szerkesztője és egyik írója volt a Baross Gáborról

---

<sup>1</sup> A kiállítást Szegeden, a Móra Ferenc Múzeumban is bemutatták.

szóló életrajzi kötetnek (1997, 2000), az új kutatási eredményeket tartalmazó *Közlekedés a Kárpát-medencében* (2003) c. konferencia-kötetnek, a Képes história sorozatban megjelenő *Volt egyszer egy vasút...* című kétkötetes műnek (2009, 2018) és egyéb kiadványoknak. Megemlítjük még a Klement Judittal közösen írt *A Siemens története Magyarországon, 1887-2017* c. könyvét is (2017).

2007-ben az Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895) Vasút – ember – térkapcsolatok című disszertációjával PhD fokozatot szerzett. S ezt követően, mint az MTA Történettudományi Bizottság és az MTA köztestület tagja, nagyobb aktivitással vett részt a tudományos közéletben és a tudományszervező munkában. Nem egészen egyoldalos önéletrajza (2007) szerint több konferenciát, tudományos szimpóziumot szervezett és évente négy-öt tudományos konferencián tartott előadást. Korábban, 1986-1997 között a Közlekedéstudományi Egyesület Közlekedéstörténeti Szakosztályának titkára, majd 1997-től elnöki szerepkörében is jelentős tudományos közéleti és tudományszervező tevékenységet folytatott. A felsoroltakon kívül három OTKA-pályázat témavezetője, és többnek aktív közreműködője volt. Többször nyert Pro Cultura ösztöndíjat közlekedéstörténeti kutatásaihoz.

Kutatómunkájának térbeli kerete – az időhatároktól függően – a történelmi Magyarország területe ( $\approx 325\,000\text{ km}^2$ ). Tudományos közleményei primer és szekunder forrásbázisra – levéltári, statisztikai és kartográfiai kutatásokra – épülnek, kiegészítve helyszíni, a Kárpát-medence teljes területére kiterjedő vizsgálataival. Az elmúlt két- és fél évtized alatt férjével, Phengmaly Péterrel és geográfus édesapjával autós-túrákon, évi átlagban 20-30 napos időtartamban a helyszínen tanulmányozhatta a történelmi Magyarország minden tájegységét. Elsősorban a társadalmi-gazdasági folyamatok térbeli lenyomatait vizsgálta (többek közt az áramlási pályákat, a régi pályaudvarokat, a folyami és tengeri kikötőket, átrakó- és raktározó rendszereket, a múzeumokban fellelhető közlekedési eszközöket stb.). Egyéni és ösztöndíjas tanulmányútjain (Bécs, Berlin stb.), továbbá a nemzetközi konferenciákon tartott előadásai alkalmával (legutóbb Észak-Írországból és Romániából) megismerte Európa nagy részét, de beutazta Kis-Ázsiát és Egyiptomot is. Külföldi útjain is kereste a közlekedéstörténet tárgyi emlékeit, emlékhelyeit, a geotényezőket és a közlekedési hálózat összefüggéseit. Terepmunkáinak tudományos eredményei értékelhető műveiben és konferencia-előadásaiiban hasznosultak. Előadásait és tudományos közleményeit önállóan szerkesztett tematikus térképekkel, olykor több tízezer statisztikai adat feldolgozásával készült térképeivel szemléltette. Intézeti munkatársai: Demeter Gáborral és Szulovszky Jánossal együtt kezdeményezője és – más tudományos műhelyek szakembereivel együttműködve – kimunkálója volt a GIS-ta Hungarorum történeti térinformatikai keretrendszernek. A történettudomány terén a térinformatika alkalmazásának egyik úttörője volt, amelynek lehetőségeit invenciózusan használta: nemcsak tematikus térképeket, hanem azok soro-

zatával animációkat is készített az időbeli változások szemléltetésére. Részt vett tematikus atlaszok, legutóbb a *Kisatlasz a dualizmus kori Magyarország regionális társadalmi-gazdasági folyamatainak tanulmányozásához (1869-1910)* c. mű elkészítésében (2020).

Ismeretterjesztő írásai a *História*, az *Élet és Tudomány*, továbbá a *Múzsák* c. múzeumi magazinban és kiállítási katalógusokban jelentek meg. Glatz Ferenc felkérésére 1992–1994 között a *História* c. folyóirat képszerkesztőjeként is dolgozott. Ugyanilyen szerepkörben (és szerzőként is) közreműködött a *Magyarok krónikája* (1995) c. könyv megalkotásában, mely 1996-ban az év legszebb könyve díjat nyerte el.

Ragaszkodott a szülő- és lakóföldjéhez, s ennek egyik jeleként említjük, hogy csatlakozott a Nyíregyházi Egyetem Földrajztudományi Intézet histo-geográfiai kutatóműhelyéhez, értékes tanulmányokkal gazdagítva a Nyírség és tágabb környéke, a Bodrogeköz, a Hernád-völgy és a Zempléni-hegység közlekedéstörténetét.<sup>2</sup>

Frisnyák Zsuzsa értékfeltáró és -közvetítő tevékenysége jelentős hozzájárulás volt a Kárpát-medence 19-20. századi közlekedéstörténetéhez, térszerveződési folyamatainak megismeréséhez. Életműve maradandóan beépült a honi társadalomtudomány történetébe. Nemzeti elkötelezettségű, élethivatását szerető és magas szinten gyakorló tudós volt, aki önmagáról – az említett rövid életrajzának utolsó mondatában – így nyilatkozott:

„Kiegyensúlyozott, a munkáját élvező, boldog ember vagyok”.

Kókai Sándor  
tanszékvezető egyetemi magántanár

---

<sup>2</sup> Szócikk írásával részt vett *A Zempléni-hegység földrajzi lexikona* (2007) összeállításában is.



## Közlekedési vámok az Alföldön

Amikor 1887-ben Baross Gábor közlekedési miniszter elrendelte az országban létező közlekedési vámok összeírását, az érintettek számára világos volt, hogy az adatgyűjtés célja a közlekedési vámok kaotikus jogi helyzetének rendezése.

A magyar jogrendszerben az évszázados múltú közlekedési vámoknak 1890-ig nem volt egységes szabályozása. Mivel az út-, híd- és révvámok a nemesi birtok tulajdonával összekötött kisebb királyi haszonvételek közé tartoztak, élvezetüket a királyi privilégium szabályozta. A vámszedési jog 1870-ig királyi szabadalomlevéllel volt elnyerhető. Csak ezután vezették be út-, híd- és révvám jogok engedélyezésében a közigazgatási eljárást.

Az alábbiakban az Alföldön a 19. század második felében létező fontosabb vámoshelyeket ismertetem. A téma legfontosabb forrása a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium (1867-1888) levéltárában<sup>1</sup> őrzött irategyűttes. A közlekedési vámok körül rendkívül sok jogi bizonytalanság, félreértelmezés és érdekellentét létezett. Emiatt a rendelkezésre álló források zöme a valamilyen vita keresztüzébe kerülő vámoshelyekkel foglalkozik.

A közlekedési vámok között megkülönböztetünk út-, híd, rév- és kövezet-vámokat. A vámok sorsát érintő legfontosabb tényező a vámszedési jogot engedélyező szabadalomlevél tartalma volt. Más megítélés alá esett egy magántulajdonos által birtokolt vám, vagy ha azt az állam birtokolta. De az államnak is voltak magántulajdonon alapuló vámjai, ezeket a kincstár földesúri szabadalom alapján birtokolta.

Az Alföld közúthálózata a 19. század második felében változatlanul rendkívül elmaradott volt. A sáros földutakon a közlekedés rendkívül nehézkes, gyakran több hónapra át lehetetlen. Esős időszakokban a szekerek kerekei az agyig a sárba süppedtek, a kerekek küllőire rátapadt az agyagos talaj, lassanként a kerekek már nem tudtak forogni, a pedig jármű megfeneklett. A földutak minőségét tovább rontotta, hogy az Alföldön a keskeny (3-4 cm) keréktalp szélességű szekerek voltak elterjedve. A vékony keréktalppal rendelkező szekerek ugyanis nemcsak a kiépítetlen földutakat, hanem a „csinált” utakat is jobban rongálták, mint a szélesebb keréktalpu járművek.

1883-ban pl. az ország törvényhatósági útjainak 66 %-a kiépített volt, ez az arány az Alföldi megyékben alig 30%. Torontál és Csanád megyében törvényhatósági utak 12, Bács-Bodrogon 7, Békésben 4, Jász-Nagykun-Szolnok megyében 3, Csongrádban pedig mindössze 1 %-a volt kiépítve. Ugyanekkor Haj-

---

<sup>1</sup> Országos Levéltár, (OL.) K. 173. szekció

dú megyében egyáltalán nem volt kiépített törvényhatósági út. A kiépített utak hiányának oka az építőanyag hiányában rejlett. 1879-1883 között például egy kilométer államút fenntartása országos szinten 246 forintba került, de ugyanez a kavics-, és kőbányáktól távol fekvő Csongrád megyében több mint 2000 forint volt. A közutak fenntartása és kiépítése az Alföldön rendkívül költséges volt, mivel az építőanyagot messziről kellett fuvarozni. Emiatt az útépités és karbantartás gyakran többbe került, mint egy helyi érdekű vasúti pálya megépítése.

Az Alföld közlekedési hálózatában a legtöbb közlekedési vámszedési hely a folyók természetes átkelő pontjaiban alakult ki. 1810-től szedtek vámot Bocskón a Tiszán épített fahídon, 1767-től Huszton a Nagygág hídján<sup>2</sup>, 1814-től a técsői<sup>3</sup> és szlatinai hidakon. Az említett hidak között a legforgalmasabb a függőműves szerkezetű, hét jármon nyugvó bocskói híd volt. Egy 1887-es kimutatásban<sup>4</sup> a bocskói híd éves vámbevétele 6400 forintra rúgott. A 299 méter hosszú, 7,6 méter széles tiszaujlaki vámos híd tulajdonosa a kincstár volt. A híd 1874-ben épült fel, 8 fajarmon nyugvó közönséges faszerkezetű híd volt. Az 1877-es vámtarifa értelmében a gyalogosok 2 krajcárt fizettek az átkelésért. A lovak, szarvasmarhák 8, a kisebb állatok után 5 krajcárt kellett fizetni. 1886-ban a híd éves bevétele 2798 forintot tett ki.

Két nagyjelentőségű, a tokaji és a szolnoki Tiszahíd sorsát tulajdonjogi helyzetük rendkívüli módon befolyásolta.

A tokaji fahíd az 1849-es hadjárat alatt leégett, helyébe 1852 körül új, állandó hidat állítottak. Ezt a hidat tulajdonosa a diósgyőri koronauradalom elzalogosította a magánkézben lévő Osztrák Nemzeti Banknak. 1861-ben egy jégzajlás elsodorta a hidat, egy új állandó híd építésének költségeit viszont sem a bank sem a koronauradalom nem vállalta. Emiatt a régió legjelentősebb tiszai átkelőhelyén, Tokajban 1861-1896 között egy ideiglenes közúti hídon folyt a közlekedés. Az ideiglenes híd magas fenntartási költsége a legdrágább tiszai átkelési helyé tette Tokajt.

Az ideiglenes hidat naponta több alkalommal szétnyitották a hajók, tutajok előtt. A hidnyitás körüli forgalom megakadást csak tetézte az 1860-as évek közepén a hídbérlő eljárása: „Kraker Mátyás tokaji hídmester a híd nyitása körül a vízi közlekedés nagy hátrányára zsarolásokat és önkényeskedéseket követ el”<sup>5</sup>- jellemezték a helyzetet 1865-ben.

Az állandó tokaji híd építését hiába szorgalmazta a Helytartótanács, a környék települései, Zemplén és Szabolcs megyék. A diósgyőri koronauradalomtól a hidat az állam nem akarta átvenni – a hivatkozási alap egy II. Ulászló által

<sup>2</sup> A huszti fahíd helyébe 1884-ben 154 méter hosszú, tölgyfa jármon nyugvó függőműves szerkezetű fahidat építettek.

<sup>3</sup> Técsőn 1883-84-ben épült új fahíd a Tiszán. A híd 187 méter hosszú, 6 méter széles volt, függőműves szerkezetű.

<sup>4</sup> Máramaros megye területén lévő hídvámok. Máramarossziget, 1887. június 13. OL. KKM. 1887. 12. t. 987. cs.

<sup>5</sup> A Helytartótanács leirata Zemplén megyéhez, 1866. október 19. OL. KKM. 1875. 12. t. 116. cs.

kiadott dekrétum volt, mely szerint a koronauradalmakhoz tartozó javadalmakat nem lehet elidegeníteni. A valóság azonban az volt, hogy a híd állami átvétele az Országos Építészeti Alapot megterhelte volna. A tulajdonos állandó hidat nem akart építeni – arra hivatkozott, hogy az ideiglenes híd jövedelme ezt nem teszi lehetővé. Ilyen körülmények között, az érdekeltek hiába sürgették az új híd felépítését, pedig az “a Hegyalját és Felföldet, úgy szinte a Tisza folyam által a máramarosi só és fa gazdag vidékét a magyar alföldséggel összekötő geográfiai helyzet által kellőleg indokolva van”<sup>6</sup> – írta Zemplén megye legmagasabb rangú tisztségviselője 1864-ben. 1867-ben, a kiegyezés után egy állandó tokaji híd építésének ügye új – bár eredményre nem vezető – lendületet<sup>7</sup> kapott. A vasúthálózat erőteljes növekedésének korszakában a tokaji híd közúti távolsági kereskedelemben játszott szerepe fokozatosan kisebbedett.

A tokaji híd magánvám jellegének következménye: a nemeseknek itt nem kellett vámot fizetniük. Hiába rendelkezett ugyanis az 1848: VIII. tc. a közteherviselésről, a vámok közteher jellegét az 1870: XLII. tc. 13 §-a csak az állam (ill. az Országos Építészeti Alap) tulajdonában álló vámtárgyak esetében állapította meg, arra hivatkozva, csak ezen utak, hidak, révek létesítését és fenntartását fedezik az állam közpénztárából. Ez azt jelentette, hogy nem tartották köztehernek a vámfizetést a magánvámok esetében, tehát ezeken a vámhelyeken változatlanul nem kellett a nemeseknek vámot fizetniük.<sup>8</sup>

A modern, vasszerkezetű tokaji közúti hidat 1896-ban adták át a forgalomnak. A híd építésével egyidejűleg rendbe hozták a Tokaj-Rakamaz közötti út-

<sup>6</sup> Zemplén megye felirata a Helytartótanácsához, 1864. augusztus 2. OL. KKM. 1875. 12. t. 115. cs.

<sup>7</sup> „Tokaj városában Zemplén és Szabolcs megyék között a közlekedés a Tisza folyón már több évek óta, tudniillik minthogy egy nagyobbserű áradás az állandó hidat tönkre silányította csak egy ún. szállhídon tartatik fenn. Míután pedig ezen közlekedési eszköz már azon oknál fogva is, mivel az illető tulajdonos azt tél közeledtével mindig felszedetni kénytelen, de a híd nyári időben is naponkint háromszor tutajok és hajók átbocsátása tekintetéből fölszedetnek, felette hiányos, sőt veszélyesnek is mondható, másrészt pedig a gyakortai fölszedés miatt az átkelés s ez által Zemplén megyei, úgyszólván legfontosabb kereskedelmi úton közlekedés szerfelett hátráltatik, de nem ritkán tökéletesen meg is akad. Végre miután a tutajokon és hajókon a Tiszán közlekedők a szállhíd felvétekeként megannyiszor tetemes díj adózásával terheltetnek, a Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium felkértik, miképp a fent elősorolt érvek kegyes figyelembevételével a tokaji állandó nagy Tisza hídnak, mint közfontosságú közlekedési tényezőknek újbóli helyreállítását, illetve fölépítését lehető legrövidebb idő alatt elrendelni méltóztatssék.” Zemplén vármegye közgyűlése Mikó Imre közlekedési miniszterhez, 1867. szeptember 4. OL. KKM. 1875. 12. t. 116. cs.

<sup>8</sup> A nemesi vámfizetés eléréséért harcolt – sikertelenül – a vásárosnaményi hídrészvénytársulat is. 1873-ban kérték Bereg megyét, hogy tekintettel a naményi híd nemzetgazdasági, honvédelmi és közlekedési jelentőségére, valamint a híd megcsappant jövedelmezőségére, a nemesek vámfizetését támogassák. A megye egyetértett ezzel, mert „valóságos anomáliának kell tekintenünk azon helyzetet, mely szerint bár 1848-ban a közteherviselés elve kimondatott, mégis a hídvám mentességre s egyéb kiváltságokra nézve meghagyatott ... Igazságosnak és az egyenlő teherviselés elvéből kiindulva méltányosnak és korszerűnek tartanók az általános vámkötelezettség kimondását országszerte... anomáliának tartjuk azt, hogy megyénk nagy erőfeszítéssel fenntartott útjain és hídjain a külföldrőlbeliek és külmegeyebeliék vámmentesen járnak...”. Bereg megye közönsége a közlekedési miniszterhez, 1872. május 14. OL. KKM. 1872. 12. t. 88. cs. Érdekesség, hogy Bereg megye közgyűlése 1882-ben elrendelte a nemesi vámfizetést a megyében, de ezt a törvénysértő határozatot a minisztérium megsemmisítette.

szakaszt és az ártéri hidakat. Az új közúti híd a régi fahíd mellett, attól kissé északabbra építették fel.

A szolnoki Tisza híd 1860-64 között a kincstár tulajdonában álló magánvám volt. A híd és az ahhoz tartozó kövezett ún. szandai úttöltést 1866-ban az Országos Építészeti Alap 20 ezer forint átalányösszegért átvette és egyben a megye felügyelete alá helyezte. Ekkor a hídmester fizetése havi 21, a hídré pedig 15 forint volt. A vámszedést egy pénzeszedő és egy ellenőr napi 52,5 krajcárért végezte el.

A szolnoki hídon 1867-ben a vámszedést haszonbérbe adták három évre Radits Mihálynak, évi 4630 forintért. A szolnoki híd jövedelme – hasonlóan a tokajjéhez – az idők folyamán fokozatosan csökkent. Amíg 1861-62-ben a haszonbér 7000, az 1870-es évek közepén már csak évi 4400 forint volt. 1875-ben a híd és a hozzátartozó öt töltéshíd helyreállították.

1. táblázat. A szolnoki Tiszahíd vámtarifái 1854-1870 között<sup>9</sup>

Vámtételek	1854-1858 között, váltópénzben (krajcár)	1858-1860 között, osztrák értékű forintban (krajcár)	1860-1870 között osztrák értékű forintban (krajcár)
egy egész terhes kocsi	40	-	-
egy fél terhes kocsi	36	-	-
egy üres kocsi	24	-	-
egy ökör	6	-	-
egy ló	6	-	-
egy tehén	5	-	-
egy tinó	3	-	-
egy vágott borjú	2	-	-
egy borjas tehén	-	-	-
egy hizott sertés	3	-	-
egy sovány sertés	2	-	-
egy juh	2	-	-
kivágott oldalú, vastengelyű, vagy fedeles kocsikba fogott lovak darabja	-	5,5	-
közönséges parasztkocsiba fogott lovak darabja	-	3	-
nehéz hajtó marha darabja	-	3	3
könnyű hajtó marha darabja	-	1,5	1
egy terhes kocsi	-	-	10
egy féletterhes kocsi	-	-	5
egy üres kocsi	-	-	4

<sup>9</sup> OL. KKM. 1879. 12. t. 216. cs.

A táblázatból látható, hogyan változtak meg a hídon a vámszedés alá vont tárgyak. A lábon hajtott jószágek vámostatása helyett a szekér típusa, majd a szekéren szállított termékek, áruk mennyisége után számították ki a vámot. 1870 után – a gözcséplőgépek terjedésével összefüggésben – a vámtarifában megjelent a „súlyos járművek, cséplőgépek, kazánok és oly gép nehéz alkatrészei, melyek saját alkotta kocsin szállíthatók” kategória, ill. a bevételek növelése érdekében újból bevezették a lábon hajtott jószágek megvámolását.

Az 1870-es évek közepén éveken a szolnoki Tisza híd tulajdonosa és Wodianer Mór között hosszadalmas, éveken át tartó jogi vita keletkezett. A nagyhatalmú Wodianer család, mint a Szanda pusztá birtokosa, vámmmentességet követelt magának a Tisza hídon. Heves és Külső Szolnok megye vitatta ezt az igényt,<sup>10</sup> de a Wodianereknek sikerült kiharcolniuk a vámmmentességet. A vámfizetés körüli konfliktusok nem voltak ritkák. 1879-ben pl. Österreicher Lipót hídbérlő panaszt tett két földműves ellen hídvámsonkítás miatt. A hídbérlő azt állította, hogy két, a szolnoki hídon átkelő személy megtevesztette, mert nem szőlőművelés céljából (ez vámmmentességet élvezett) mentek át a hídon, s ezért „erőszakoskodó lényük megtorlás nélkül nem hagyható, már rendőri tekintetek miatt sem”.<sup>11</sup> A hídbérlő a büntetésben is érdekelt volt, mert a bírság fele őt illette.

A szegedi közúti vashíd építéséről az 1880: XVII. tc. 1 §-ra rendelkezett. A 390 méter hosszú, 12 méter széles híd mindkét hídfőjénél téglából épített vámorházat is létesítettek.

A tiszai révátkelesi pontok közül kiemelkedik a Szentes közelében fekvő böldi rév, a hozzá tartozó ártéri híd és az ún. kongó út. A böldi révet Szentes város 1836-ban a gr. Károlyi családdal kötött úrbérváltásági szerződés keretében szerezte meg. A város tehát a révhez földesúri jog alapján jutott hozzá. A sodronykötéllal felszerelt kompot a tulajdonos haszonbérbe adta. 1887-ben az éves bérleti díj 1130 forint volt. A böldi révnél, a hullámtér külső részén feküdt egy 200 méter hosszú, 7 méter széles fából épült vámos híd, melynek tulajdonosa Csongrád vármegye volt. A vámoshídon a járműbe fogott igás marhák után 3, a nyergelt, vagy szabadon hajtott lovak és marhák után 2, az aprómarhák (borjú, csikó, juh, kecske, sertés stb.) után pedig 1 krajcárt kellett fizetni.

Csongrád megye tulajdonában állt a Szentesről a tiszai böldi révig húzó 3,75 km hosszú, 7 méter széles kongó téglából megépített vámosút is. (A kongó téglá burkolatú útpálya 3-5 cm vastag homokréteggel volt betakarva. A homok csökkentette a téglá gyors kopását.) A vámosút használatáért a törvényszerinti vámmmentességek túl nem kellett fizetniük a Dunagőzhajózási Társaság tisztviselő-

<sup>10</sup> A megye álláspontja: „ne a vármegye, hanem az igénylő utasításék igényeinek beigazolására a törvény rendes útjára. Br. Wodianer vámmmentességét csak állítja, de annak fennállását, a már évek során folytatott tárgyalásoknál igazolni semmivel sem képes.” Heves és Külső Szolnok megye alispánja a közlekedési miniszterhez, 1874. március 23. OL. KKM. 1879. 12. t. 216. cs.

<sup>11</sup> [Österreicher Lipót szolnoki lakos panasza], 1879. szeptember 23. OL. KKM. 227. 90. cs. 1889. 12. t.

inek, ha a szentesi Tisza parton lévő gőzhajó állomásra mentek. Vámmentességet élveztek még az ártérre tartó mezőgazdasági célú fogatok és jószágok is.

A Tiszaug és Alpár közötti révnek két tulajdonosa (Kecskemét városa és egy tiszaujai lakos) volt. A csekély forgalmú átkelőhely éves hasznombére 1885–1888 között mindössze 570 forint volt. A gyalogosok 2 krajcárt fizettek az átkelését, a kétlovas kocsik után 8 krajcárt.

Két komp is működött a tápéi révnél. A rév tulajdonosa – földesúri joggal – Szeged városa volt. A nagyobbik kompot drótkötéllal, a kisebbiket kenderkötéllal szerelték fel. Használatukért a szegedi és tápéi lakosoknak nem kellett fizetni.

Az algyői és Mindszenti révek tulajdonosa Pallavicini család volt. Mindkét, igen egyszerű szerkezetű kompot hasznombérben működtették. 1880-as évek elején a Mindszenti község és a révbérlők között keletkezett konfliktus rámutat a közlekedési vámok jogi megítélése körüli bizonytalanságokra. A falu lakóinak ugyanis a Tisza mindkét partján voltak földjeik, földművelés esetében a kompot díjmentesen akarták használni, ragaszkodva 1848 előtti jogaikhoz. A jogi dilemma: a magántulajdonná vált volt úrbéres javak tulajdonosainak fennmaradt-e a révdíj mentességi joguk, ha a folyó másik partján fekvő földjeik megművelésére kelnek át. A megyei vizsgálat kiderítette, hogy a falu lakói az úrbéri megváltás után is díjmentesen használták a kompot, habár “ az uradalom rév és vámszedési jogát a Mindszenti lakosság jogával szemben nagy nehézséggel gyakorolhatja, de ez a körülmény a lakosság jogainak megszorítására indokul nem hozható fel”.<sup>12</sup>

A Hármaskőrösön hídvámot kellett fizetni Szarvasnál, Öcsődön, Szentandrásnál, Gyomán, révvámot Endrődnél. A Kőrösön hídvámot szedtek Mezőberénynél. A szarvasi Hármaskőrösön fekvő 110 méter hosszú fahíd évi bevétele 1887-ben mindössze 1205 forintot tett ki. A város 1846-ban váltotta meg a volt földesúrtól. Az 1879-es vámtarifa értelmében a hídon egy négylovas terhes kocsit 18 krajcárt fizetett, a hízott sertés után ill. a szabadon hajtott jószágok után pedig 3 krajcárt kellett fizetni. A rossz állapotban lévő, 95 méter hosszú, 8 méter széles szentandrási vámos híd 1886-os éves bevétele (871 forint) kevesebb volt, mint az éves kiadás (2080 forint). A 10 jármon nyugvó, 95 méter hosszú, 8 méter széles öcsödi hidat az 1880-as években rendbe hozták. A hídvám éves bevétele 1886-ban 2442 forintra rúgott. Az igásállatok után 5, a hajtott jószágok után 3 krajcárt kellett fizetni. A hídra a vámszedési jogot 1875-ben kapta meg Öcsöd község.

A gyomai vámos híd körül is évtizedes viták húzódtak. 1850-ben a gyomai híd már igen rossz állapotban volt, így Békés megye kormánybiztosa felszólította a kőrösi rév szabadalmát birtokló Wodianer Mórt, építse újjá a hidat. Wodianer Mór azonban kijelentette, neki csak rév felállítására és vámszedésre van joga, hidat nem épít. Gyoma azonban vállalta a híd újjáépítését, ha azt ingyenesen használhatják. Az államügyészség, a nagyváradi kormánysszék, a Helytartótanács

<sup>12</sup> Csongrád megye alispánja, 1885. december 11. OL. KKM. 1886. 12. t. 838. cs.

és az Országos Építési Alap is megvizsgálta a kérdést, kinek a feladata a gyomai híd újjáépítése. Végül a Helytartótanács úgy rendelkezett, hogy a hidat az Országos Építészeti Alap terhére kell felépíteni, de mivel Wodianer Mór a hidépítést megtagadta, kártérítésre nem tarthat igényt. Időközben Wodianer Mór megmondta magát és vállalta a híd felépítését, ha a gyomaiaknak is kell majd vámot fizetniük. A híd 1866-ban (vita kezdete után 16 évvel) felépült majd Békés megye főispánja megállapította a hídvámot, melynek értelmében a gyomai lakosoknak is fizetniük kellett. Ezzel a lépéssel viszont új, a vámfizetés körüli konfliktus keletkezett. Az Országos Építészeti Igazgatóság pl. úgy látta, Gyomát jogilag nem lehet kényszeríteni a vámfizetésre, „sőt az egy pénzérti fuvarozás esetét kivéve, mely alkalommal talán a régi szokásos joggyakorlat alapján fél vámpénz lenne fizetendő ... de életbe léptetni tanácsos sem volna, mert az a vámszedésnél csak rossz következtetéseket szülő összeütközésekre adna alkalmat”<sup>13</sup>.

A Makó-szegedi állami úton feküdt egy 190 méter hosszú, 7 méter széles ún. Hove szerkezetű fahíd, melynek tulajdonosa Makó városa volt. A város 1884-ben a hidat 40 évre haszonbérbe adta az Arad-Csanádi Egyesült Vasúttársaságnak. A haszonbérlet évi 10 ezer forint volt. A híd vámtarifája a korabeli átlagos tarifáktól nagyobb összegeket tartalmazott, pl. egy négylovas terhes kocsi után 40 krajcárt kellett fizetni.

Hajdú megyében az 1880-as évek elején már csak egyetlen vámós híd volt, Vámospercs község<sup>14</sup> területén. Korábban vámot szedtek a balmazújvárosi határban álló fahídon is, de ez a híd súlyosan megrongálódott. A tulajdonos Semsey család lemondott a hídról, mert a „Tisza szabályozás következtében a hídvám jövedelme annyira lecsökkent, hogy azon hídnak fenntartása a családra nézve hátrányossá vált”<sup>15</sup>. A megye átvette a hidat, újjáépítette, de a vámfizetésre már nem tértek vissza. A hortobágyi híd Debrecen tulajdonában állt. A hídvámjogot még Mátyás király adományozta 1460-ban, majd I. Lipót 1697-ben megerősítette. A téglából és terméskőből épült kilenclyukú híd különösen a Szolnok-Debrecen közötti vasútvonal megnyitása (1857) előtt jövedelmezett szépen, mert a híd a „pesti kereskedők útján”<sup>16</sup> feküdt. A város a hidat a hortobágyi csárdával együtt adta haszonbérbe.

Az útépítő anyagokból gyengén ellátott alföldi településeknek létkérdés volt, hogy belterületi, szilárd burkolatú közterületeik használatáért kövezetvámot szedhessenek. A kövezetvám bevételeit az útburkolatok fenntartására ill. újabbak építésére lehetett használni. A gyalogjárók kövezése és fenntartása a háztulajdonosok feladata volt.

<sup>13</sup> Az Országos Építészeti Igazgatóság a Helytartótanácsnak, 1867. január 3. OL. KKM. 1869. 12. t.

<sup>14</sup> 1890-es években itt is megszűnt a vámfizetés. 1896-ban ugyanis már nem volt törvényes igazolás alá eső vámszedés Hajdú megyében.

<sup>15</sup> Hajdú megye rendes közgyűlésének jegyzőkönyve, 1879. április 17. OL. KKM. 1879. 12. t. 217. cs.

<sup>16</sup> A „pesti kereskedők útja” kifejezés a Debrecen város területén lévő vámok összeírásában használták. OL. KKM. 1887. 12. t. 987. cs.

A kövezetvámok jogi helyzete egyértelmű volt. A kövezetvámok utáni bevétel, ill. jövedelem általában sokkal nagyobb volt, mint a hídvámoké. A szegedi kövezetvám éves bevétele pl. 1886-ban pl. 77 ezer forintra rúgott, ugyanekkor a hídé 44 ezer forint volt. Hódmezővásárhely 1883-ban kapott engedélyt kövezetvám szedésére 5 km hosszú 7,6 méter széles burkolt utcái után. A városnak 1886-ban 4500 forint jövedelme származott a vámszedésből. Debrecen kövezetvám szedési jogot 1863-ban kapott a Helytartótanáctól. Szatmárnémetiben 1863-tól szedtek kövezetvámot.

Az 1890-as évek végére nem volt olyan alföldi város, melyben nem kellett kövezetvámot fizetni. Az viszont gyakori volt, hogy a vámfizetés nem sorompóval ellátott vámszedő őrbódéknál történt, hanem a város vasútállomására érkező árucikkek átvételekor kellett leróni.

2. táblázat. Útburkolatok néhány alföldi településen, 1888

Település neve	La-kos-ság-szám, fő	Szilárd útburkolattal bíró utcák száma	Útburkolat hossza	Útburkolat szélessége	Útburkolat anyaga	Vám-jöve-de-lem	Tégla járdák az összes utca %-ában	Koc-ka-kő jár-dák
Ada	9693	1	3,6 km	5-6 m	hasított kő között kockaköburkolat	-	70	-
Árok-szállás	9600	1	2,2 km	5-6 m	trachit	van	-	4,5 km
Baja	20000	31	14,5 km	10 m	hasított kő	van	33	-
Bezdán	7715	1	3,8 km	4 m	hasított kő között kockaköburkolat	-	30	-
Cegléd	25000	1	2,4 km	6 m	alapozott kavics	van	25	-
Félegyháza	14100	1	1,8 km	6 m	alapozott kavics	van	11	-
Gyula	18000	1	400 m	5,7 m	mészkeő makadám	nincs	?	-
Halas	15900	1	1 km	5 m	alapozott kavics	van	-	-
Hódmezővásárhely	52700	7	2,6 km	7,7 m	hasított kő	van	100	
			2,5 km	6-11 m	kongó tégl			
			100 m	5,7 m	hasított tégl			

(folytatás a következő oldalon)



(folytatás az előző oldalról)

Település neve	Lakosság-szám, fő	Szilárd útburkolattal bíró utcák száma	Útburkolat hossza	Útburkolat szélessége	Útburkolat anyaga	Vámjövödelem	Tégla járdák az összes utca %-ában	Kockakő járdák
Jászberény	23500	1	3 km	5-6 m	makadám	van	-	-
Kalocsa	16300	1	2,8 km	6 m	makadám	van	55	-
Makó	30000	1	750 m	6 m	hasított trachit	nincs	33	
Mezőhegyes	3400	1	760 m	6 m	hasított trachit	nincs	100	-
			10 km	15 m	kockakő	van		
Nagykőrös	22600	1	3,4 km	6 m	makadám	van	24	-
Óbecse	15040	1	4,8 km	5-6 m	hasított kő között kockakőburkolat	-	80	-
Ókani- zsa	13069	1	3,8 km	5-6 m	hasított kő között kockakőburkolat	-	80	-
Szabadka	61363	11	12 km	7 m	trachit kocka	-	23 ezer m	516 m
		2	700 m	7 m	tört kő	-	-	-
Szeged	74100	a főbb utcák	18,4 km	15 m	terméskő	van	18 km hosszú	-
Szenttamás	10690	1	3,4 km	5-6 m	hasított kő között kockakőburkolat	-	60	-
Szentes		nincs	-	-	-	-	45	-
Szolnok	18200	1	4,2 km	5-6 m	trachit, makadám	van	1 km	4,1 km
Zenta	21200	1	2 km	5-6 m	hasított kő között kockakőburkolat	-	85	-
Zombor	24693	nincs adat	20 km	5,5 m	hasított kő	van	75	

Az 1880-as évek közepére a gazdaságpolitikusok számára világos volt, hogy a vasúti hálózat nagyarányú növekedése ellenére a vasutak nem mindenütt tudják beváltani a hozzájuk fűzött reményeket. A közutak és vasutak közötti fejlett-

ségi szintje közötti különbség ugyanis súlyos problémákat eredményezett. Egyes vasútvonalak gazdaságélénkítő szerepe éppen a megfelelő úthálózat hiánya miatt nem érvényesült. A közutak építésének és fenntartásának, valamint a közlekedési vámok jogi rendezésére 1890-ben (1890: I. tc.) került sor. Az első modern hazai úttörvény elrendelte a vámszedési jogok igazolását. Új vámszedést ettől kezdve csak akkor engedélyeztek, ha arra a közforgalom biztosítása és fenntartása érdekében szükség volt.

## Északkelet-Magyarország kocsi- és szekérállománya, 1887

Az Osztrák-Magyar Monarchia fennállásának több mint hat évtizede alatt Magyarország fogatolt járműállományát négy alkalommal, 1881-1895 között mérték fel. A négy adatfelmérés közül egyedül az 1895-ös adatsorai kerültek nyilvánosságra.<sup>1</sup> Az 1882-ban és 1883-ban elvégzett járműszámlálások levéltári forrásai nem maradtak fenn, az 1887-es felmérés adatsorai viszont igen. Jelen tanulmánynak az a célja, hogy ennek a még publikálatlan statisztikai adatfelvételnek az adatait – Magyarország két nagytérségében fekvő tíz megye vonatkozásában ismeresse.

Az 1887-es járműszámlálás kizárólag a ló- és ökröfogatokra terjedt ki. Az ökrösszekerek esetében a befogott állatok számát nem regisztrálták, a lófogatú kocsiknál viszont külön-külön számba vették az egy- és kétfogatú, valamint a személy- ill. teherszállító kocsikat. A számbavétel kizárólag az önálló igavonó erővel rendelkező járművekre terjedt ki.

Magyarország kocsi és szekérállománya 1887-ben 641 ezer lófogatós és 365 ezer ökrösszekérből állt. Fiumét és a Horvátországot is hozzászámolva az állomány 1,166 millióra emelkedik.

	<b>Egyfogatú személyszállító kocsik</b>	<b>Kétfogatú személyszállító kocsik</b>	<b>Egyfogatú teherszállító kocsik</b>	<b>Kétfogatú teherszállító kocsik</b>	<b>Ökrösszekerek</b>	<b>Összes jármű</b>
Magyarország	21.209	137.294	37.763	44.4646	365.312	1.006.224
Fiume	9	160	3	281	–	453
Horvátország	4.718	51.182	2.963	46.391	54.133	159.387
Összesen	25.936	188.636	40.729	491.318	419.445	1.166.064

A felvidéki nagytérség hét megyéje (Borsod, Abauj-Torna, Zemplén, Ung, Ugocsa, Bereg, Máramaros) és három alföldi megye (Szabolcs, Szatmár és Hajdú) került bele a vizsgálatba. (Ezen belül összesen 74 igazgatási egység – járás és város.) Ebben a térségben mintegy 2,1 millió ember (1890) több mint 115 ezer fogatolt járművet birtokolt. A fogatolt járművek 59 %-át lovak húzták. A lovas kocsiknak mintegy 13 %-a személyszállító. Az egy- és kétfogatú lovas kocsik egymáshoz viszonyított aránya: 1:19. A lófogatú járművek túlnyomó többsége kétfogatú teherszállító kocsi.

<sup>1</sup> A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája. Bp. 1897.

A legtöbb járművet Borsod megye egri (3522 db) és Zemplén megye bodrogközi járásában (3025) számláltak össze. Mindez azonban nem jelenti azt, hogy ezek a kistérségek lettek volna a legjobban ellátottak a közúti járművekkel – ez utóbbit ugyanis az ezer lakosra eső fogatolt járművek száma inkább kifejezi. Az 1000 lakosra jutó fogatolt járművek számát tekintve – hasonlóan az ország többi régiójához – jelentős, mintegy tízszeres különbségek léteznek. A vizsgált megyék egyike sem tartozik a jelentősebb ellátottságú területek közé.<sup>2</sup> (1. ábra) A térségben az ezer főre jutó fogatolt járművek száma Abauj-Torna megye tornai járásában a legmagasabb (101 jármű/1000 lakos). Ezen kívül jelentősebb a járműkoncentráció Borsod megye mezőcsáti (93 jármű/1000 lakos) és Bereg megye tiszaháti (89 jármű/1000 lakos) járásában.

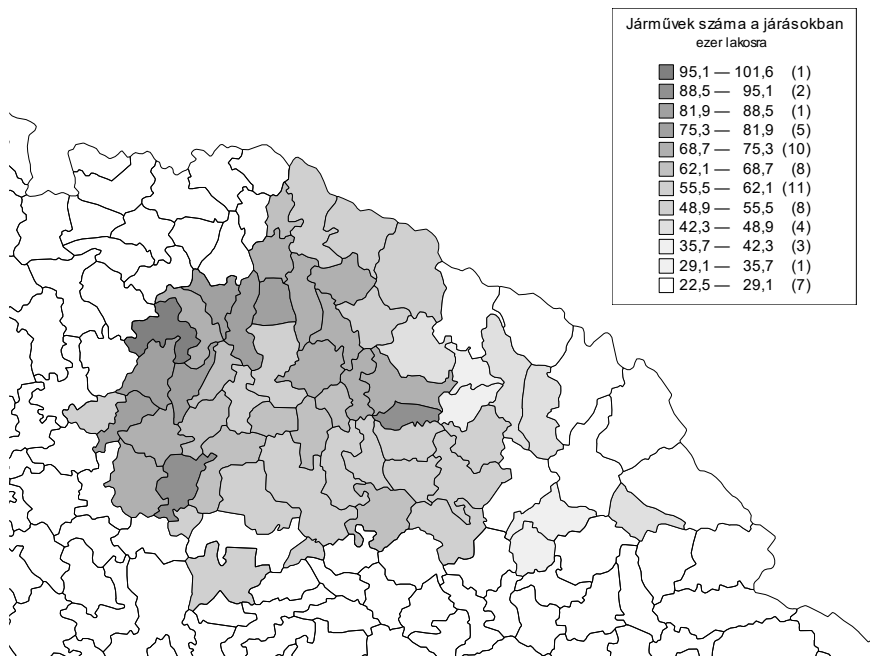
Mely kistérségek rendelkeznek alacsony szállítási kapacitással? Északkelet-Magyarországon ez leginkább Máramaros megye járásaira (visói, szigeti, tiszavölgyi, ökörmezői), Bereg megye szolyvai, valamint Szatmár megye szinyérváraljai járására jellemző. Ezekben a járásokban az ezer lakosra eső járműállomány mindössze 22-29 db. Ezek a fogatolt járművekkel igen alacsony szinten ellátott területek azok, melyek legkevésbé kapcsolódnak be az áruterelésbe, ezek azok a kistérségek, melyek gazdálkodó egységei nem, vagy alig tartanak fenn igavonó állatokat. Ez nem véletlen, az alacsony népsűrűségű, erdő borította Máramaros megye, pl. az ország legkisebb jövedelmezőségű területe (0,42 forint/hold).<sup>3</sup>

Ami a lovakat illeti, a megyék lóállománya és a kocsik elé befogott lovak száma közötti eltérések rávilágítanak a lóhasználat területi sajátosságaira. A vizsgált tíz megye közül legkedvezőbb helyzetű Szatmár megye, ahol lovak mindössze 47 %-át fogják be a kocsik elé. Ezt az egzakt számítást a kortársak megfigyelései is alátámasztják: „A szatmári magyar és sváb igen sokszor négylovas szekéren, az oláh inkább ökörszekéren vagy apró mokány lovakon jár be a vásárra; általában az egész Szatmár megye leginkább lóval gazdálkodik.”<sup>4</sup> Szatmárhoz hasonlóan kedvező ez az érték Hajdú megyében (63 %). Mindez azt jelenti, hogy Szatmár és Hajdú megyékben a tradicionálisan lóval végzett munkafolyamatokhoz a rendelkezésre álló lóállomány más és más egyedeit használják fel. A lovaknak csak egy részét fogják rendszeresen járművek elé, egy másik részét pedig a földművelésben használják, sőt nyilvánvalóan számottevő arányban léteznek kizárólag hátaslóként használt állatok is. Vannak megyék – ilyen pl. Abauj-

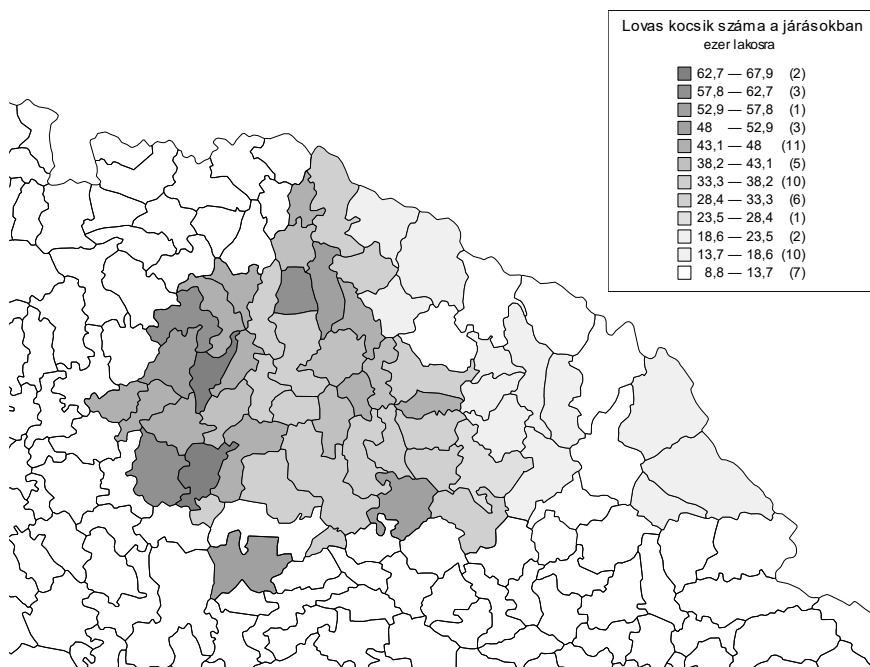
<sup>2</sup> A járműszám/1000 lakos tekintetében a legmagasabb ellátottság néhány, országhatárhoz közeli kistérségekben létezik. Ezekben a járásokban a fuvarszekerek a helyi szállítási feladatok ellátása mellett külföldi célállomásokat is felkeresnek. Ilyen, pl. Brassó megye alvidéki járása (182 jármű/1000 lakos), Szeben megye újgyházi járása (169 jármű/1000 lakos), Vas megye muraszombati járása (167 jármű/1000 lakos). A külkereskedelemből származó haszon reménye emeli fel a járműszámot ezekben a területeken.

<sup>3</sup> Az ország legnagyobb mezőgazdasági jövedelmet hozó területei Bács-Bodrog megye földjei (7,58 forint/hold jövedelmezőség).

<sup>4</sup> Az Osztrák-Magyar Monarchia írásban és képben. 7. kötet Bp. 1891.



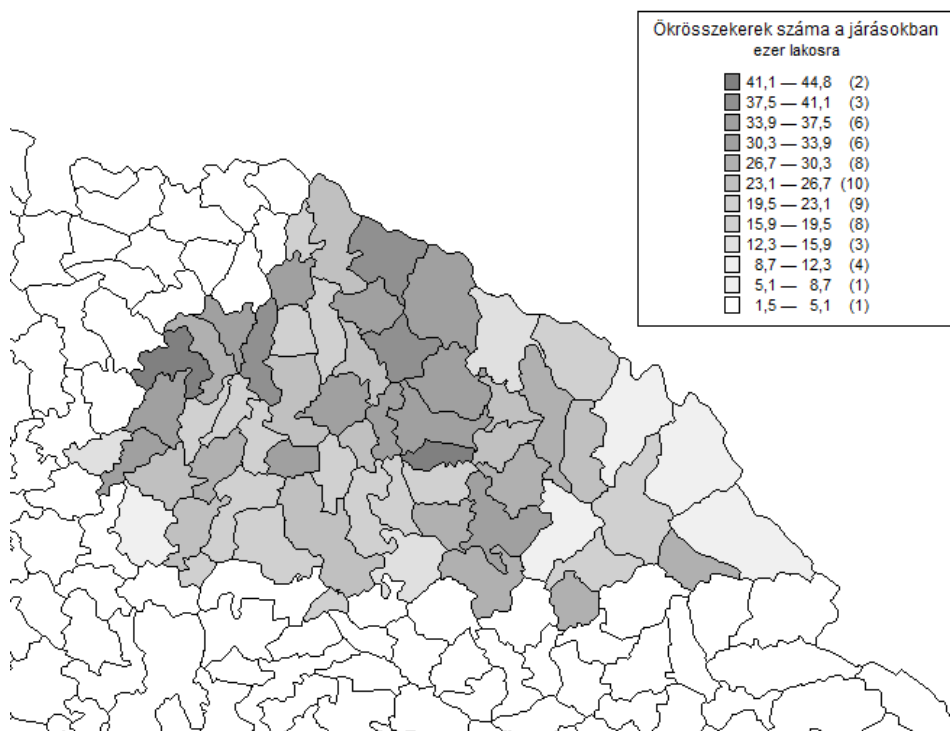
1. ábra. A járművek ezer lakosra jutó száma a járásokban



2. ábra. A lovas kocsik ezer lakosra jutó száma a járásokban

Torna, Máramaros, Bereg és Borsod – ahol szinte a lóállomány teljes egészét (azaz a felnőtt egyedeket) befogják a kocsik elé. Máramaros megyében ez az érték 84, Abaúj-Tornában 82, Beregben és Borsodban 81-81 %. Ezekre a térségekre tehát Szatmárhoz és Hajdúhoz képest inkább az a jellemző, hogy egyazon lovak munkaerejét többféle munkafolyamatban is igénybe veszik. Mindez a lóval való gazdálkodás megyei sajátosságaira mutat rá. A vizsgált megyékben a lakosságszámhoz képest a legnagyobb arányban Borsod megye rendelkezett lovakkal: ezer lakosára mintegy 118 ló esik.

A lófogatokkal való ellátottság területi különbségei mintegy 7,5-szeresek. (2. ábra) A legnagyobb szállítási kapacitással rendelkező terület Borsod megye mezőcsáti járása (68 lovas kocsi/1000 lakos). Az 50 lovas kocsi/1000 lakosnál nagyobb értékű közigazgatási egységek (7 db) között – Nyíregyháza kivételével – csak járásokat találunk. Jelentős közúti szállítási kapacitással rendelkeznek Abaúj-Torna megye tornai és szikszói (60-63 lovas kocsi/1000 lakos) és Borsod megye egri (57 lovas kocsi/1000 lakos) járásai.



3. ábra. Az ökrösszekerek ezer lakosra jutó száma a járásokban

Az ökrösszekerek kistérségi egyenlőtlenségei mintegy 1:45 arányú eltérést mutatnak. (3. ábra) A legsűrűbb az előfordulásuk Ung megye ungvári, Abaúj-Torna megye tornai és füzéri (40-41 ökrösszekér/1000 lakos), valamint Bereg

megye tiszaháti járásában (45 ökrösszekér/1000 lakos). Az ökrösszekerekkel való ellátottság tekintetében Máramaros megye járásai – az izavölgyi kivételével – nem tartoznak a felső egyharmadba (30 ökrösszekér/1000 lakos). Ökrösszekereket legkevésbé a városokban találunk: a 15 ökrösszekér/1000 lakos alatti ellátottságú közigazgatási egységek közül (19 db) tizenegy város.

Északkelet-Magyarország 15 városában (össznépesség 1890-ben 275 ezer fő) alig 9623 fogatolt járművet regisztráltak. Érdekes módon a legkisebb közúti szállítási kapacitással rendelkező igazgatási egységek (járások, városok) között kizárólag városokat találunk. Felsőbánya, Ungvár, Kassa, Munkács, Máramarossziget, Nagykároly és Miskolc 1000 lakosra kivetített fogatolt járműállománya meglehetősen alacsony értéket (13-21 jármű/1000 lakos) mutat. A leggyengébben ellátott város Felsőbánya és Ungvár. Meglepően kevés fogatolt járművet regisztráltak Kassán, ezer lakosára csak 16 jármű esik.

Az az országos tendencia, hogy a tömegközlekedéssel rendelkező városokban – mint pl. az említett Kassa – a járművek lakossághoz viszonyított aránya alacsonyabb értéket mutat, mint a semmiféle szervezett közlekedéssel nem rendelkező, de nagy kiterjedésű városokban.<sup>5</sup> A kisebb területű, mezőgazdasági árutermelés helyett inkább ipari termeléssel foglalkozó, környezetüknél fejlettebb közlekedési struktúrával bíró városok szállítási feladatait kevesebb járművel is hatékonyan meg lehet oldani. Debrecen közúti szállítási kapacitásai – annak ellenére, hogy a városhoz kiterjedt földterületek (tanyák, majorságok) tartoztak – sem jelentősek, 1000 lakosára alig 31 jármű esik. Ennek ellenére a város országos viszonylatban is jelentős árutermelő központ, a környékbeli pusztákon megtermelt árucikkek piacra juttatásának kedvező infrastrukturális feltételei vannak.<sup>6</sup>

A térség fogatolt járművekkel legjobban ellátott városai: Hajdúnánás (61 jármű/1000 lakos), Hajdúhadház (73 jármű/1000 lakos) és Nagybánya (76 jármű/1000 lakos). Ez utóbbi három település a vizsgált térségben betöltött kiemelkedő pozíciójukat kizárólag annak köszönhetik, hogy területükön a többi városhoz képest sokkal több ökrösszekeret számláltak. Ökrösszekereket nem, vagy alig találunk Kassán, Miskolcon, Felsőbányán.

Az ökörtartás területi eltéréseire öt hajdúsági város járműállományának különbözősége is rávilágít. A megye északi részén fekvő két városában – Hajdúnánáson és Hajdúhadházon – sokkal nagyobb mértékben regisztráltak ökörfogatókat, mint Hajdúböszörményben, Hajdúszoboszlón és Debrecenben.

A vizsgált városokban járművek túlnyomó többségét a lovas kocsik (5900 db) alkották. Az ökrösszekereknél nagyobb vonóerőt jelentő lovas kocsik tekintetében a térség legjobban ellátott városa Nyíregyháza (51 lovaskocsi/1000 lakos),

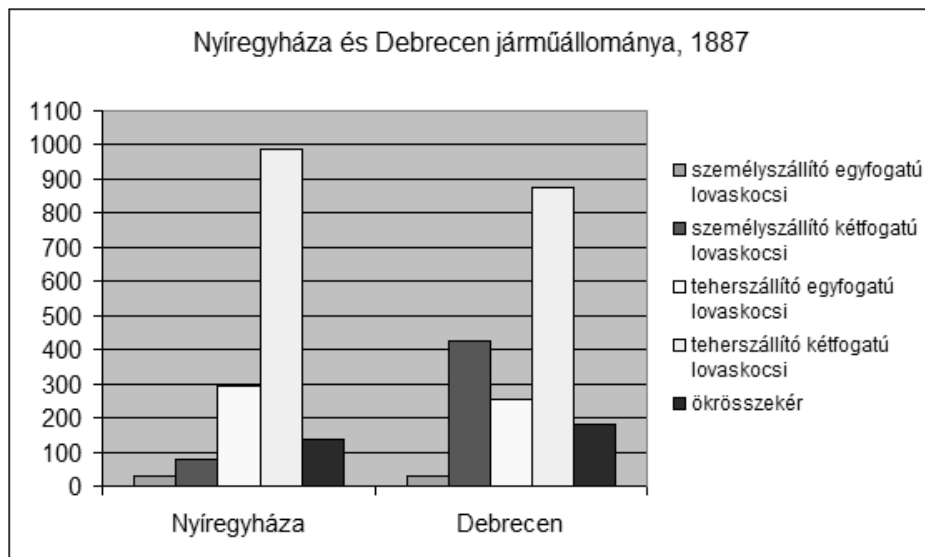
<sup>5</sup> Az 1000 lakosra eső lovas kocsik száma pl. Budapesten 15, Hódmezővásárhelyen 46, Versecen és Pancsován 55.

<sup>6</sup> Hajdú megye százezernyi lakosára mintegy 101 km-nyi vasútvonat esik, így a megyék rangsorában a 13-dik.

Hajdúszoboszló (47 lovaskocsi/1000 lakos) és Hajdúböszörmény (44 lovaskocsi/1000 lakos). A lovas kocsik aránya a legkisebb Ungváron és Nagybányán (9-10 lovaskocsi/1000 lakos).

Hajdú megyei városok	Népességszám, 1890	Ökrösszekerek száma	1000 lakosra eső ökrösszekerek száma
Hajdúnánás	14.457	412	28,49
Hajdúböszörmény	21.238	95	4,47
Hajdúhadház	7.954	389	48,90
Hajdúszoboszló	14.728	61	4,14
Debrecen	56.940	182	3,19

A személyszállító fogatolt járművek birtoklása nem tartozik hozzá a hétköznapi élethez (4. ábra). Kevesek birtokolnak személyszállító fogatokat. A személyszállító kocsik iránti igény szint rendkívül alacsony. Ilyen szempontból a térség városai átlagosak, vagy inkább átlag alattiak.<sup>7</sup> Debrecenben és Munkácson 7-8 személyszállító kocsi esik ezer lakosra – ez kb. annyi, mint amennyi Vácott, Székelyudvarhelyen vagy Kaposváron volt, de messze elmarad Zenta (45 személyszállító kocsi/1000 lakos), Fehértemplom (58 személyszállító kocsi/1000 lakos) ellátottságától.

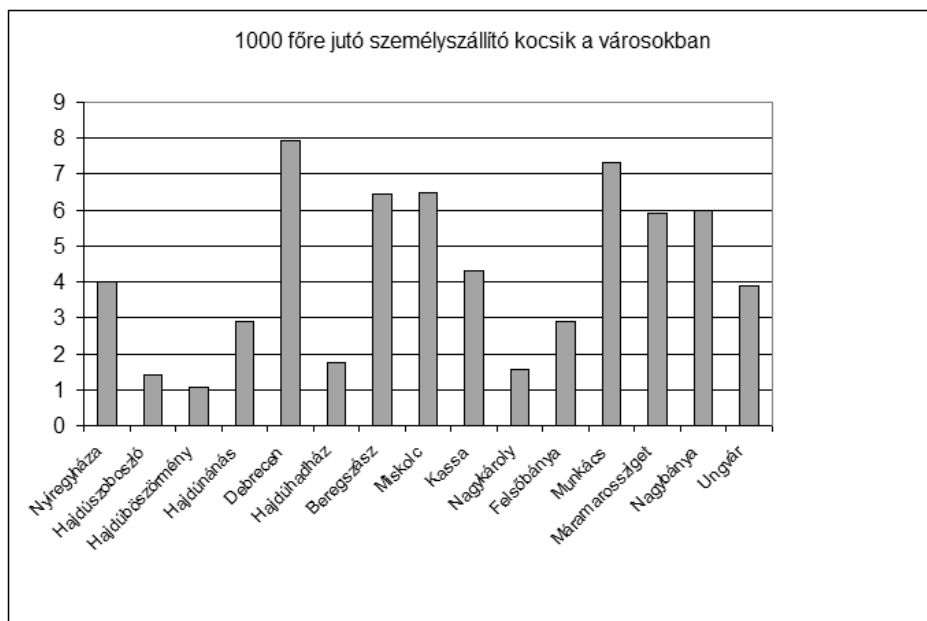


4. ábra. Az ezerlakosra eső személyszállító kocsik száma a városokban

<sup>7</sup> Magyarország igazgatási egységeinek (járások, járási jogú városok) 71 %-ban ezer lakosonként 10, vagy ennél kevesebb személyszállító jármű létezik. Az igazgatási egységek mindössze 5 % rendelkezik számottevőbb (több mint 30 személykocsi/1000 lakos) személyszállító kocsi állománnyal.



Elgondolkodtató különbség létezik Debrecen (57 ezer lakos) és Nyíregyháza (27 ezer lakos) járműállományában is. A két város termelési szerkezete, kulturális hagyományai, környezetére gyakorolt vonzóereje közötti különbség ugyanis csak részben tükröződik a járműállomány szerkezetében. Debrecen polgári hagyományait, lakosainak relatív jómódját mutatja a személyszállító kocsik abszolút értékben magas száma (452 db), ezzel szemben Nyíregyházán csak 108 személyszállító kocsis létezik. Itt a város utcaképéhez kevésbé tartoznak hozzá a kizárólag személyszállításra használt lovas kocsik. Nyíregyháza pozíciói viszont sokkal jobbak a teherszállító járművek tekintetében, járműállománya jelentősebb, mint Debrecené. (5. ábra)



5. ábra. Debrecen és Nyíregyháza járműállománya

Összefoglalva elmondható, hogy a járműállomány kistérségi különbségeit csak kismértékben indokolja az eltérő természeti környezet. Úgy látom, hogy a területi egyenlőtlenségeket az adott kistérség áruterelésének sajátosságai ill. a kulturális hagyományok inkább magyarázzák. Korrelációs számítás arra az összefüggésre mutatott rá, hogy a vizsgált 10 megye kistérségeiben létező fogatolt járművek és az őstermeléssel foglalkozó népességének (keresők és eltartottak) száma között – hasonlóan az országos viszonylatban kiszámoltakhoz – nincs összefüggés. Viszont szoros matematikai összefüggés létezik az adott kistérség ipari népessége (keresők és eltartottak) és a járművek száma között. Mindez annyit jelent, hogy a fogatolt járművek számát inkább befolyásolja egy térség ipari áruterelése, mint a mezőgazdasági. Az ipari keresők és az összes jármű közötti

korrelációs együttható 0,86! Még tovább tudjuk árnyalni (erősíteni) ezt az összefüggést, ha az önálló iparosok (keresők és eltartottak) és az összes járművek közötti korrelációt vizsgáljuk: ezen érték már 0,88. Mi következik mindebből? Egy-egy kistérség szállítási kapacitását az adott térségben élő, ott árutermeléssel foglalkozó, piacozó, vasútállomásra szállító iparosok száma befolyásolja leginkább.

## A magyarországi vasútállomások jellemzői, 1895

A 19. század végére Magyarország egy egységesen működő, jól szervezett – bár mutatóiban a nyugat-európai országokat meg nem közelítő minőségű – vasúthálózattal rendelkezett. Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy a vasúti áruforgalom néhány fontos 19. század végi jellemzőjét (vasútállomások vonzaskörzetei, a feladott áruk súlya, áruvonzó képességük) ismertesse.

A téma legfontosabb forrása Edvi Illés Sándor: A Magyar királyi Államvasutak és az üzemükben lévő helyierdekű vasutak áruforgalmi viszonyai c. monográfiája.<sup>1</sup> Ez a munka többek között 886 magyarországi vasútállomás (mintegy 121 vasútvonalon fekvő) statisztikai adatait tartalmazza. A kötetekben csak a magyar állam tulajdonában ill. a MÁV kezelésében álló vasútvonalak szerepelnek – emiatt a magántulajdonú ill. –kezelésű vasutakról (pl. a Déli Vasút, Kassa-Oderbergi Vasút) nincsenek hasonló részletességű adataink. A kereskedelemügyi miniszter éves jelentéseiben viszont szerepel néhány (1895-ben pl. 370 db), legfontosabbnak tekintett vasútállomás forgalmi adata.<sup>2</sup> Így tehát ismerjük néhány nagy forgalmú magánvasúti állomáson (pl. a Mohács-Pécsi Vasút Szabolcs és Bánya, a KSOD Márkusfalu, Margitfalu, az Arad-Csanádi Egyesült Vasutak Borossebes-Buttyin, Gurahonc-Jószáshely stb.) feladott áruk mennyiségét, viszont nincsenek adataink ezen vasútállomások vonzaskörzetéről.<sup>3</sup> A két forrás – a Kereskedelemügyi Minisztérium éves jelentése és az Edvi Illés-féle monográfia – adatai között azonban nemcsak tulajdonviszonyok közötti különbség létezik. Az előbbi egy konkrét év adatait tartalmazza, az utóbbi pedig – egy rendkívül bonyolult szempontrendszer követve – az átlagos forgalmi adatokat.

### A vasútállomások vonzaskörzetei

Egy vasútállomás az adott kistérségben akkor tölti be leginkább a feladatkörét, ha közeli, de nagy népességszámú települések áruszállítását tudja megoldani. Magyarország árutermelő körzetei és a vasúthálózat közötti szoros földrajzi, topográfiai összefüggést tükrözik a vasútállomások vonzaskörzeteinek sajátosságai.

Egy vasútvonal, vagy konkrét vasútállomás környezetére gyakorolt vonzóerejét két mutatóval – a vasútállomásra fuvarozó települések száma és a vonzaskörzetébe tartozó települések népességszáma – tudjuk kifejezni. A magyarországi

---

<sup>1</sup> A rendelkezésre álló statisztikai adatokat, ott ahol az szükségesnek mutatkozott, az 1890-es népszámlálás adataival egészítettem ki.

<sup>2</sup> A kereskedelemügyi miniszternek az 1895. évi működéséről a törvényhozás elé terjesztett jelentése. Bp. 1896.

<sup>3</sup> A kereskedelmi miniszter jelentése szerint a magyar királyság legnagyobb forgalmú állomása az alig 6200 lakosú, a szávai hajózási útvonal és a Déli Vasút találkozási pontjában fekvő Sziszek.

vasútállomások vonzaskörzeteinek két tipikus jellemzője az 1-5 közötti településszám és a 2-10 ezer fő közötti népességszám. Mindkét jellemző a megvizsgált vasútállomások két különböző – bár egyes elemeiben egymást átfedő – de egyaránt 50-50%-ra jellemző halmazára érvényes.

Összességében melyek a legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomások Magyarországon? 16 vasútállomás vonzaskörzeti településeinek összlakossága több mint 50 ezer fő, 18 vasútállomásnak pedig 25, vagy ennél több település tartozik a vonzaskörzetébe (1. táblázat).

1. táblázat. A legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező állomások

Vasútvonal neve	Vasútállomás neve	Vonzaskörzetébe tartozó települések lakossága 50 ezer fő, vagy annál több	Vonzaskörzeti települések száma 25, vagy annál több
Kocsárd-Marosvásárhely-Szászrégen	Szászrégen	95	70
Csata-Balassagyarmat	Balassagyarmat		57
Budapest-Predeal	Bánffyhunyad		50
Budapest-Lajtabruck	Győr	62	40
Csata-Balassagyarmat	Ipolyság		38
Miskolc-Kassa	Kassa		36
Nyíregyháza-Csap-Ungvár	Ungvár		35
Budapest-Orsova-Verciorova	Karánsebes		33
Barcs-Pécs-Üszög	Szigetvár		33
Újdombóvár-Pécs-Dálja-(Bosznabród)	Baranyaszentlőrinc		32
Budapest-Zákány-(Fiume)	Kaposvár		31
Győr-Gyanafalva-(Fehring)	Körmend		30
(Budapest)-Hatvan-Szerencs-Lawoczne	Munkács		28
Bátyu-Királyháza	Beregszász		28
Budapest-Predeal	Balázsfalva		28
Kocsárd-Marosvásárhely-Szászrégen	Marosludas		27
Budapest-Marchegg	Vác		26
(Segesvár)-Héjasfalva-Székelyudvarhely	Székelykeresztúr		25
Nagyvárad-Belényes-Vaskoh	Vaskoh-Barest		25
Újdombóvár-Pécs-Dálja-(Bosznabród)	Pécs	58	
Nagykikinda-Nagybecskerek	Nagybecskerek	95	
Budapest-Marchegg	Pozsony	67	
Budapest-Predeal	Kolozsvár	52	
Budapest-Zimony	Ókér	50	
Budapest-Zimony	Újvidék	63	
Budapest-Zimony	Szabadka	73	
Szabadka-Dálja	Zombor	56	
Budapest-Zimony	Verbász-Kula	53	
Szabadka-Óbecse	Óbecse	51	
Budapest-Orsova-Verciorova	Temesvár-Józsefváros	51	
Nagyvárad-Szeged	Hódmezővásárhely	57	
(Budapest)-Püspökladány-Kőrösmező	Debrecen	63	
Budapest-Orsova-Verciorova	Szeged	88	

A legnagyobb népességszámú vonzaskörzettel rendelkező állomások közül számottevő – a városuk határain lényegesen túlmenő – vonzóerővel valójában

Debrecen, Szabadka, Szeged és Hódmezővásárhely – mindannyian alföldi városok vasútállomásai – nem rendelkeznek. Ezek a vasútállomások szinte teljes egészében városuk igényeit szolgálják ki. (Debrecen város lakossága 57 ezer, Szabadkái 73 ezer, Szegedé 85 ezer, Hódmezővásárhelyé 55 ezer fő.) Annál nagyobb a környezetükre gyakorolt vonzóereje Óker és Szászrégen vasútállomásainak. Óker község lakossága alig 4 ezer, vasútállomása vonzaskörzetének viszont több mint 12-szer nagyobb a lakosság száma, Szászrégennél pedig ez az arány pedig 16-szoros. Ezen szélsőséges különbség nem véletlen. Szászrégen különleges pozícióját a környező megyék kedvezőtlen közlekedési infrastruktúrájának és vasútállomása végállomás jellegének köszönhette. Az alig több mint hatezer lakosú város vasútállomásának vonzaskörzete ezért a legnagyobb a vidéki Magyarországon. Az 50 ezer lakosnál nagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomások közül mellékvonalon fekszik Óbecse, Zombor, Hódmezővásárhely, Pécs, Nagybecskerek és Szászrégen.

Vasútvonalak végpontján fekvő állomások vonzaskörzeteit két típusba lehet sorolni. Vagy sok, de alacsony népességszámú falu tartozik hozzájuk, vagy kevés, de jelentős lakosságszámmal rendelkező település. Az előbbi csoportba tartozik Szászrégen. Az utóbbiba Óbecse, Kalocsa, Balassagyarmat. A Szabadka-Óbecse közötti vasútvonal végpontján fekvő Bács-Bodrog megyei Óbecse állomása, pl. öt település 34 ezer lakosságának árufeladó központja. A Csata-Balassagyarmat vasútvonal végállomása Balassagyarmat vasútállomás, pl. 55 település (összlakosság 46 ezer fő) fuvarszekereit vonzza, miközben magának a városnak a lakossága alig 8 ezer fő. Ungvár vasútállomásán árut feladó települések összlakossága 41 ezer, miközben a városé 12 ezer. Kalocsa lakossága 18 ezer, vasútállomásának teljes vonzaskörzete 40 ezer. Ezek a viszonylag alacsony népességszámú, végponti vasútállomással rendelkező városok a környezetükhöz képest előnyösebb közlekedés-földrajzi pozícióban voltak.

A legnagyobb vonzóerővel rendelkező vasútvonalak természetesen Magyarország fővonalai – legnagyobb forgalmú, országos jelentőségű – vasútvonalai. A Budapest-Predeal fővonal legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásai: Nagyvárad (38 ezer lakos), Bánffyhunyad (33 ezer lakos), Szolnok (32 ezer lakos). A Budapest-Lajtrabrock közötti fővonal egyetlen kiemelkedő vonzaskörzettel bíró állomása: Győr (62 ezer lakos). A Budapest-Orsova-Verciorova fővonal két kiemelkedő vonzaskörzeti csomópontja Szeged (88 ezer lakos) és Temesvár állomásai. Temesvárott két vasútállomás is jelentős vonzaskörzettel bír: a Józsefvárosi pályaudvarhoz hat település 51 ezer lakója, a Gyárvárosi pályaudvarhoz pedig 15 település 29 ezer lakója tartozott. A Budapest-Zimonyi fővonal legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásai: Szabadka (73 ezer lakos), Újvidék (63 ezer lakos), Verbász-Kula (53 ezer lakos). Ez utóbbi vasútállomáshoz több jelentős árutermelő település: Szenttamás, Újverbász, Cservenka, Kula, Ószivác, Újverbász szekerezik. Ezen települések közös jellemzője, hogy a Ferenc-csatorna mellett fekszenek, vélhetőleg a vízi utat is kihasználták az áru

vasútállomásra való eljuttatására. A Budapest-Marcheggi fővonalon Pozsony állomásnak és a főváros melletti Palota-Újpest vasútállomásnak azonos méretű (33-33 ezer lakos) a vonzaskörzete. A Budapest-Hatvan-Szerencs-Lawoczne fővonalon Miskolc (49 ezer lakos), Munkács (32 ezer lakos), Sátoraljaújhely és Nyékládháza (20-20 ezer) a legnagyobb népességszámú körzettel rendelkező vasútállomások. A Budapest-Püspökladány-Körösmező fővonal legnagyobb vonzaskörzeti állomása Debrecen (63 ezer lakos). A sorrendben utána Máramarossziget és Huszt (28-28 ezer lakos), majd Szatmár és Nagykároly (26-26 ezer fő) állomásai következnek.

A Budapest-Fiume közötti fővonal jelentőségét nem a vonalra közvetlenül ráhordott áruk, sokkal inkább az ország és a tenger közötti távolsági forgalom jelenti. Megmutatkozik ez abban is, hogy ezen a fővonalon találjuk a többi fővonalhoz képest a legkisebb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásokat. A Budapest-Fiumei fővonal legnépesebb vonzaskörzete (Kaposvár vasútállomása) is csak alig 22 település 29 ezer lakosára terjed ki. Hasonló a helyzet a Budapest-Ruttka közötti fővonallal. Ez a fővonal biztosítja Magyarország legrövidebb összeköttetését Németországgal, a fővonal legnépesebb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomása Losoncé (22 ezer lakos).

A legfontosabb fővonali vasutak mellett léteznek kiemelkedő vonzaskörzettel rendelkező kistérségi, vagy megyei jelentőségű mellékvonalak. A vasútvonalak hosszát és vonzaskörzeti településeik lakosságát összehasonlítva kiderül, hogy a legnagyobb népességet vonzó vonalak az Alföldön találhatók. A Pusztatenyő-Hódmezővásárhely közötti 18 km hosszú helyi érdekű vonal potenciálisan 108 ezer ember igényeit elégíti ki. Ezen kívül kiemelkedő a Debrecen-Hajdúnánás-Büdszentmihály, Békéscsaba-Békés közötti vonalak vonzóereje is.

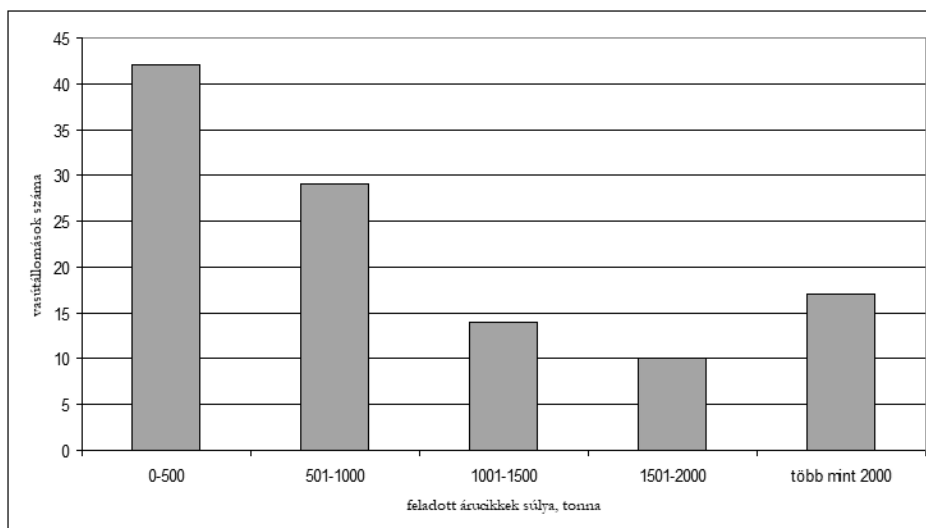
### **A vasútállomások és a feladott árucikkek<sup>4</sup>**

A vasútvonalak hosszát és az állomásokon feladott áruk súlyát összehasonlítva képet alkothatunk az egyes vonalak áruvonzó képességéről (1. ábra). Kiderül, hogy mintegy 42 vonal (a vizsgált minta 37 %-a) relatív áruvonzó képessége gyenge, nem éri el az 500 tonna feladott áru/év/kilométer értéket. A vasútvonalaknak ebbe a csoportjába – a Budapest-Zimony közötti pálya kivételével – mellék- ill. helyi érdekű vonalak tartoznak.<sup>5</sup> De a legnagyobb áruvonzó erővel rendelkező vasútvonalak (Bánréve-Ózd, Fülek-Miskolc, Tokod-Annayölgy-Sárisáp,

<sup>4</sup> A továbbiakban az áru feladással kapcsolatos valamennyi számítást kizárólag a tömegükkel szerepeltetett termékekre vonatkoztatom. A darabszámban, kocsi rakományban és más egyéb, egymással össze nem mérhető, más mennyiségekhez nem viszonyítható feladott áru félélekkel (túlnyomó többségük élő állat) jelen tanulmányban nem foglalkozom.

<sup>5</sup> Kisújszállás-Déaványa, Mezőtúr-Túrkeve, Balatonszentgyörgy-Somogyuszob, Pozsony-Újváros-Szombathely, Hidegkút-Gyöng-Tamási-Miklósvár, Barcs-Pécs-Úszög, Kiskőrös-Kalocsa, Kiszénás-Kondoros, Sárbogárd-Szekszárd, Békéscsaba-Békés, Nagykároly-Sarmaság-Zilah, Nyíregyháza-Mátészalka, Kiskapus-Nagyszében, Nagyvárad-Belényes-Vaskoh, Marosludas-Sajómagyaros, Nagyszében-Felek-Fogarás, Somogyuszob-Barcs, Mezőlaborc-Lupkow, Nagyikinda-Nagybecskerek, Hatvan-

Máramarossziget-Kisbocskó, Budapest-Ruttka, Miskolc-Diósgyőr) között – a Budapest-Ruttka közötti vonal kivételével – sem találunk MÁV fővonalakat. Magyarország legfontosabb fővonalai közül a Budapest-Marchegg közötti pálya relatív áruvonzó ereje 1692 tonna feladott áru/év/kilométer, a Budapest-Predeal 1502, a Budapest-Lajtabruck közöttié pedig 1450. A vasútvonalak 26%-án a feladott áru összszálya az 501-1000 tonna/év/kilométer közötti intervallumba esik.



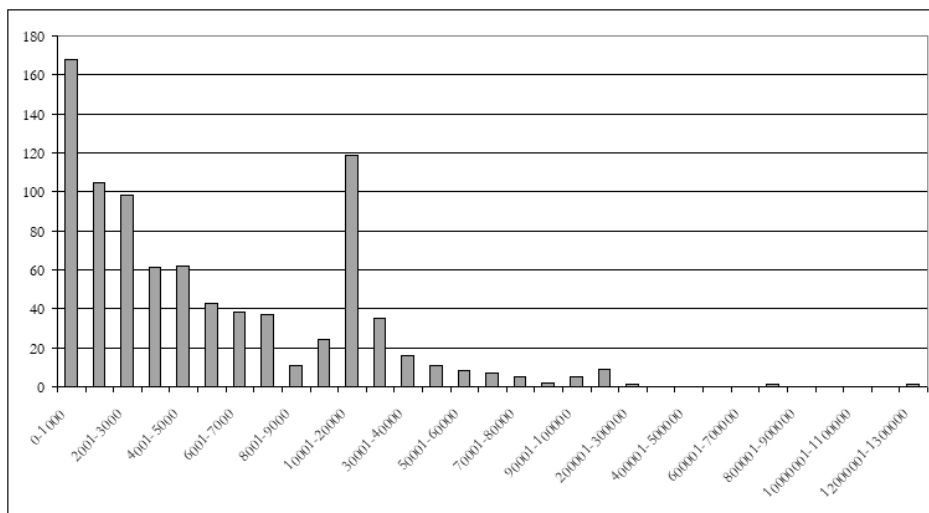
1. ábra. A vasútvonalak áruvonzó képessége

Összességében a Budapest-Ruttka közötti fővonal állomásain 2 millió, a Budapest-Predeal közöttin pedig 1,14 millió tonna árut adnak fel. Ez utóbbi fővonalon ugyanannyi árut kerül a vasútállomásokra, mint a Fülek-Miskolc közötti mellékvonal állomásaira. 680 ezer tonna árut adnak fel a Budapest-Orsova-Vercio-rovra közötti fővonalon, 520 ezer tonnát a Hatvan-Szerencs-Lawoczne közötti fővonalon, 425 ezer tonnát pedig a Szajol-Arad-Tövis közötti fővonalon. A legtöbb feladott árut fogadó és továbbító vasútvonalak rangsorában meglepően gyengén szerepelnek a Budapest-Marchegg (392 ezer tonna áru) és a Budapest-Lajtabruck (320 ezer tonna) fővonalak, vélhetőleg azért mert e vasútvonalaknak a legfontosabb feladata a többi vasútvonalról ill. a vízi utakról rááramló árutömeg összegyűjtése. Hasonló szerepköre van a Budapest-Fiume közötti fővonalnak is: a fővonal vasútállomásain alig 201 ezer tonna árut adnak fel, miközben ez a vonal

Újszász-Szolnok, Budapest-Lajosmizse, Nagyvárad-Déaványa-Gyoma, Sáránd-Derecske, Lege-nyemihályi-Kassa, Debrecen-Füzesabony, Cegléd-Szolnok, Félegyháza-Csongrád, Kassa-Torna, Óhát-Kócs-Tiszapolgár, Biharpüspöki-Érmihályfalva, Debrecen-Nagylétavértes, Csáktornya-Zágráb, Garamberzence-Selmezbánya, (Nagyszében)-Sellemerk-Nagydisznód, Szabadka-Óbecse, Szeged-Szabadka, Túrje-Zalaszentrót-Balatszentgyörgy, Zsebely-Csákovár-Bóka, Versec-Kubin, Máramarossziget-Aknaszlatina.

biztosítja Magyarország tengeri összeköttetését. Ezen fővonalaknak külkereskedelmi jelentőségükhöz képest gyengébb a környezetükre gyakorolt hatásuk.

A vasútállomások 85%-ában az átlagosan feladott áruk összsúlya 20 ezer tonnánál kevesebb (2. ábra). A vasútállomások több mint felére (54%) jellemző, hogy az éves feladott áru súlya 0-6 ezer tonna között tartományban mozog. 17 állomás fogad 100 ezer tonnánál több feladott árucikket.<sup>6</sup> A vasútállomások egy kis – de igen karakterisztikus – csoportját árufeladó körzetének egyoldalú termékszerkezete és nagy forgalma jellemzi. Ebbe a csoportba az ásványi nyersanyagokat (szén, kő, vasérc) elszállító állomások tartoznak, s itt adják fel a legnagyobb tömegű árucikket. Az elszállított áruk kiemelkedő mennyisége ellenére ezeknek az állomásoknak a környezetére gyakorolt vonzóereje – összefüggésben az elszállított áruk egyoldalú szerkezetével – sokkal gyengébb. A Salgótarjánban feladott 1,2 millió tonna termék 94%-a szén, ugyanez Vadnán 95% (700 ezer tonna), Petroszényben 97% (250 ezer tonna) Putnokon 89% (200 ezer tonna). (Az ásványi nyersanyagok termelése sem évszaktól, sem pedig időjárástól nem függ – ellentétben szezonális felhasználással, a kőfelhasználás inkább nyáron, a szénfogyasztás pedig télen növekszik.)

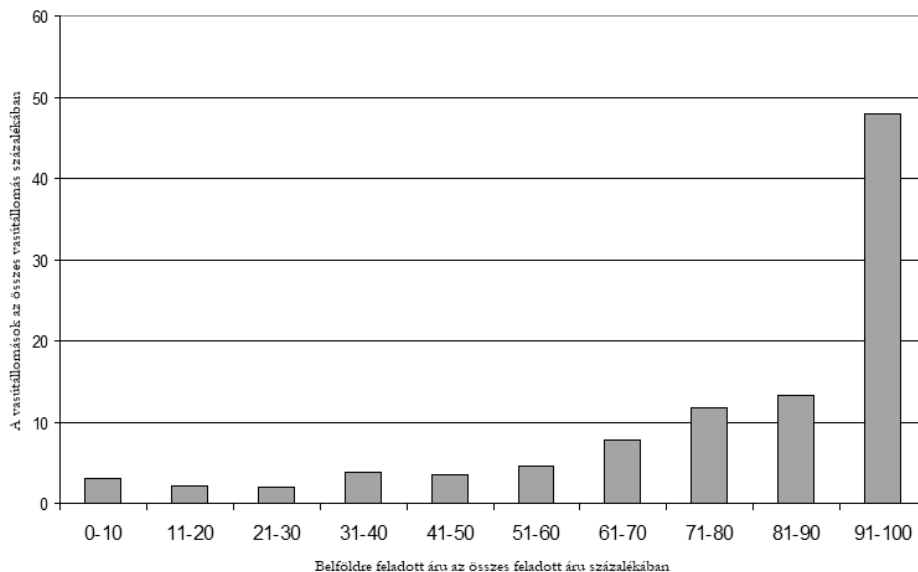


2. ábra. A vasútállomások eloszlása a feladott áruk tömege alapján

Az állomások feladott áru forgalma túlnyomórészt belföldi célállomásokra irányult (3. ábra). 798 vasútállomáson adnak fel belföldre árucikkeket, összesen 10,8 millió tonna súlyban.

<sup>6</sup> Salgótarján, Vadna, Petroszény, Putnok, Barcika, Kissebes, Biharpüspöki, Kis-Terenne, Anina, Ajka, Fehértemplom, Krivágyetva, Szerencs, Losonc, Arad, Némethogsán, Center.





3. ábra. A vasútállomások és a belföldre feladott termékek közötti relatív kapcsolat

Ausztriába 653 magyarországi vasútállomáson adnak fel árucikkeket összesen 1,78 millió tonna súlyban (5. ábra) A legnagyobb, osztrák célállomásokra árut továbbító állomás Barcika. Barcikán mintegy 166 ezer tonna vasércet (az állomás feladott áruforgalmának 91%-át) adják fel Ausztriába. Barcikat messze leszakadva követi a rangsorban álló második állomás: Nyíregyháza. Nyíregyházán 48 ezer tonna árut (többségében dohányt) adnak fel Ausztriába. Barcika a gyakorlatilag egyetlen árucikk továbbításával foglalkozó vasútállomások csoportjába tartozik: vonzaskörzeti jellemzői nincsenek összhangban az állomás forgalmi jelentőségével. 11 olyan állomás létezik, melynek nincs kapcsolata magyarországi célállomással, valamennyi itt feladott áru Ausztriába megy.<sup>7</sup>

414 vasútállomáson adnak fel Ausztrián kívüli külföldi célállomásra árucikkeket, összesen 38,3 ezer tonna súlyban. Az Ausztrián kívüli célállomásra legnagyobb tömegű árut továbbító vasútállomások: Orosháza, Losonc és Lupény. Orosháza állomáson 21,4 ezer tonna búzát adnak fel külföldre, Losoncon 7900 tonna örleményt és 5260 tonna cserhéjat, Lupényban pedig 12,8 ezer tonna szemet.

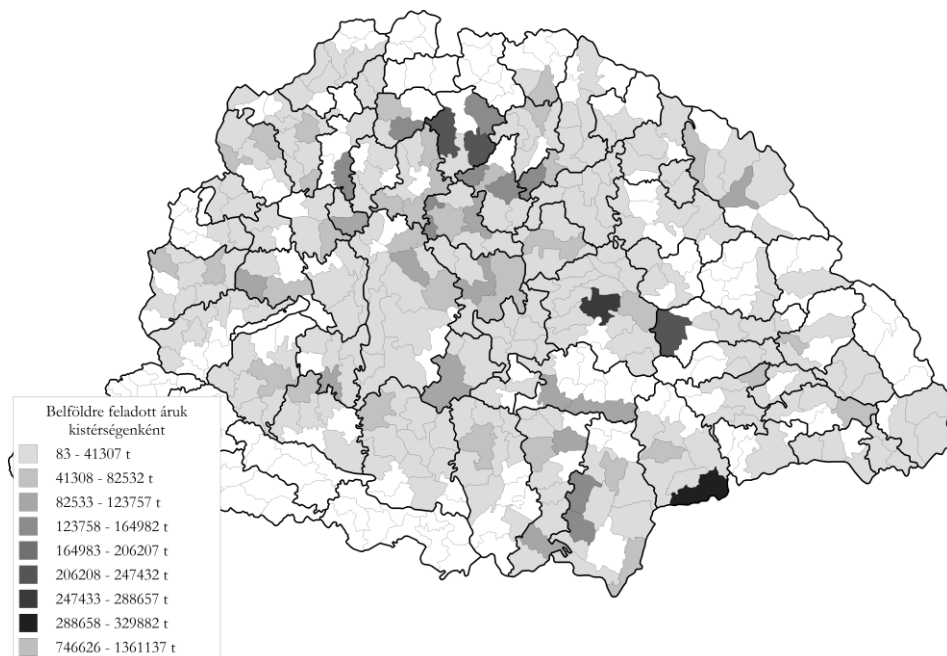
<sup>7</sup> Mosonszentjános, Nagylévárd, Beszkid, Kéménd, Dénesfa, Óvár-Vashegy, Gány, Muraszerdahely, Hricsó, Récse, Lamacs

2. táblázat. Az ausztriai célállomásokra 20 ezer tonna, vagy annál több feladott árucikket továbbító vasútállomások

Vasútvonal neve	Vasútállomás neve	Vonzás-körzet népessége	Vonzás-körzeti települések száma	Ausztriába feladott összes áru, ezer tonna	Ausztriába feladott legfontosabb árucikkek
Fülek-Miskolc	Barcika	500	1	166,4	Vasérc
Debrecen-Szerencs	Nyíregyháza	37 000	7	47,7	Dohány, rozs, repce
(Budapest)-Püspökladány-Kőrösmező	Szatmár	26 000	11	42,3	Búza, liszt, zab
Budapest-Lajtabruck	Győr	62 000	40	40,4	Őrlemények, búza
(Budapest)-Szajol-Arad-Tövis	Arad	42 000	1	35,4	Liszt, szesz
Budapest-Marchegg	Pozsony	67 000	14	30,4	Árpa, bor és must, kén-sav
Budapest-Fiume	Jákó	9 400	5	25,6	Rosz, búza, árpa
Pozsony-Dévényújfalú-Szakolca	Malacka	14 000	8	24,9	Fa, cukorrépa
Tótmegyer-Nagybélic	Nyitra	30 000	23	23,6	Árpa, liszt
Budapest-Marchegg	Dévény-Újfalú	1 900	1	23,	Kő, mész, cukorrépa
Budapest-Ruttka	Losonc	22 000	18	21,8	Őrlemények
Galánta-Zsolna	Trencsén-Isztebrik	6 500	7	21,1	Fa, cukorrépa
Budapest-Predeal	Szolnok	32 000	7	20,4	Őrlemények, dohány

A vasúttal rendelkező, árutermelő, árutovábbító kistérségek között a feladott áruk mennyisége és fajtái közötti különbségeket az eltérő földrajzi környezet, a természet-hasznosítás módja sőt a kulturális tradíció is befolyásolja (4. ábra). Magyarországban a feladott áruk tömege szerinti legjelentősebb kistérségei a felsőmagyarországi bányavidéken találhatók.<sup>8</sup> A Budapest-Ruttka fővonal Salgótarján, Kis-Terence, Pálfalva és Fülek –valamennyien Nógrád megye füleki járásában fekvő – állomásain 1,36 millió tonna árut adnak fel. 747 ezer tonna árut továbbítanak Borsod megye szentpéteri járásában fekvő Vadna, Barcika és Sajószentpéter állomások. Már e két, a feladott áruk súlya szerint legnagyobb forgalmú kistérség között is megfigyelhető egy lényeges jellemző – a szélsőséges nagyságrendi különbség. Jelentős árumennyiséget adnak fel Gömör és Kis-Hont tornaljai, rimaszombati és rozsnyói járaiban fekvő vasútállomásokon is. Az árufeladó körzetek túlnyomó többségének kizárólag belföldi gazdasági kapcsolatai vannak.

<sup>8</sup> Az egyetlen termékből 100 ezer tonnánál többet elszállító kilenc vasútállomás közül hét a környékbeli szénmedencét szolgálja ki, egy állomás (Biharpüspöki) 150 ezer tonna kavicsot továbbít. A rangsor alapján, mintegy 102 ezer tonna feladott tűzifával Krivágyetva állomás szerepel



4. ábra. A belföldre feladott áruk kistérségeként

Milyen szerepet játszott a vasútállomás a vonzaskörzetében? A vasút, ill. a vasútállomás a települések helyzeti energiáját – árutermelő képességét – erősíti. A kényszerűségből nagy aktivitási hatótávolság (a vasútállomás és az árutermelő telephely közötti tér) úgy hat ki az árutermelés mértékére, hogy kevesebb áru jut el vasúti feladásra. A legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomások és a feladott áruk összömege alapján kibontakozó kép meglehetősen egyöntetű. A Szászrégenbe nagy távolságról is fuvarozó 70 település 95 ezer lakosa alig 18 ezer tonna összömegeű árut ad fel (190 kg/fő). Nagybecskerek állomás vonzaskörzetében élő 95 ezres népesség pedig még kevesebbet, 9 334 tonna árut szállít az állomására. A jelentős, összetett gazdasági, kereskedelmi tevékenységgel foglalkozó városok pályaudvarainak feladott áruforgalma már számottevőbb – bár nem tudják megközelíteni a nyersanyagokat továbbító állomások forgalmát. Szeged állomás vonzaskörzetében élő lakosság már képes annyi árucikket megtermelni és a vasúti áruforgalomba juttatni, hogy az elérje az 1 tonna/fő értéket (összesen 89 ezer tonna feladott áru). Közel hasonlóak Debrecen állomás értékei is, a feladott áru összömege ugyan 60 ezer tonna, de a népességhez viszonyított aránya 950 kg/fő.

185 vasútállomás (közülük a legnagyobb feladott áruforgalmúak: Somosújfalú, Diósgyőr, Marosvásárhely-Felsőváros, Annavölgy-Sárisáp, Center, Kis-Terrenne, Biharpüspöki és Kissebes) vonzaskörzetében csak olyan termelés folyik, amelyet nem kísér külkereskedelmi értékesítés. Mindazonáltal az árutermelésnek

a vasúti áruszállítással együtt járó formájába bekapcsolódni képes kistérségek között a századvégen már alig-alig találunk olyan területet, amelyek kizárólag belföldi gazdasági kapcsolattal rendelkeznek. Mindez egyaránt mutat a termelői egységek piacszélesítő törekvéseire és a fogyasztói bázis növekedésére.

## Nyíregyháza vasúti forgalma a dualizmus korában

„A nyírségi városok közt minden tekintetben legnevezetesebb Nyíregyháza, Szabolcs vármegye székhelye. E városnak nagy hirtelenséggel történt felvirágzása majdnem páratlan a vidéki magyar városok történetében, egyszersmind tanulságos is. Történeti hagyományok, kedvező fekvés, egészséges vidék, lakosainak értelmessége s szívós jelleme, vezetőinek előrelátó bölcsessége, – mind mennyi tényezők, melyek egy város fejlődésének és felvirágzásának alapfeltételei, – itten szerencsésen összetalálkoztak.”<sup>1</sup> Ilyen hízelgő, bár némileg elfogult szavakkal jellemezték Nyíregyháza városát a dualista kor reprezentatív könyvsorozatában, az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képből c. munkában. Kétségtelen, Nyíregyháza egyike azon városoknak, melynek vezetése nemcsak felismerte a vasútnak a gazdasági életre gyakorolt jótékony hatását, hanem a vasútépítést anyagiakkal is ösztönözte.

Nyíregyházán 1859-től állnak meg a vonatok.<sup>2</sup> Ettől kezdődően a város egy jelentős szállítási kapacitással rendelkező szállítási struktúrát használhat ki és fordíthat előnyére. Ez a vasúti infrastruktúrához való hozzáférés fogja kitágítja a város gazdálkodóinak mozgásterét és ebből következően az egyének életlehetőségeit. Mindazonáltal a vasút nem egy csapásra, hanem fokozatosan dinamizálja a város árutermelő energiáit.

Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy a 19. század városfejlesztő tényezői közül a vasútnak a városra gyakorolt hatását – az áru- ill. személyszállítás szempontjából – bemutassa és elemezze. Sajnálatos módon a vasút-statisztikai adatfelvételek a korban igen következtelenek, a vasútállomások forgalmát csak rendkívül szűk körben és szempontrendszer alapján ismertetik. A közmunka- és közlekedésügyi ill. később a kereskedelemügyi miniszter a törvényhozás elé terjesztett éves jelentésében 1888–1897 közötti periódusra vonatkozóan szerepelteti a vasútállomások számottevő jelentőségű csoportjának áru- és személyforgalmi adatait. Azonban 1898-tól a vasutak áruforgalmi adatait már sem a kormányjelentés, sem pedig más, a Statisztikai Hivatal által összeállított vasúti statisztikák nem tartalmazzák. Az Osztrák–Magyar Monarchia utolsó másfél évtizedének állomási forgalmáról tehát kizárólag a személyforgalomra vonatkozó adatok kerültek nyilvánosságra.

A vasútállomások forgalmának jellegzetességéről – a feladott és érkező árucikkek fajtáiról – egyetlen forrás, Edvi Illés Sándor: A magyar királyi államvas-

---

<sup>1</sup> Szívós Géza: A Nyírvidék. In: Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képből. Az Alföld.

<sup>2</sup> A Debrecen–Miskolc közötti pálya megépítésével összefüggő, nem közforgalomban felvett szállítmányok már 1858 őszétől haladnak a vonalon.

utak és kezelésében lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai c. kétkötetes monográfia ad tájékoztatást. Ez a munka kizárólag egyetlen év, 1895 adatait tartalmazza, de azt viszont rendkívüli részletességgel. Ez a részletesség a magyarázata annak, hogy a kereskedelmi miniszter 1895-ös éves jelentésében szereplő adatok és az Edvi Illés féle statisztikai táblázatok végszámai nem azonosak. Az előbbi forrásban a forgalmi adatok kizárólag tonnában vannak kifejezve, az utóbbiban pedig az élő állatok darabszámban, esetenként kocsirakományban szerepelnek. Így tehát a miniszteri jelentésben az szerepel, hogy Nyíregyháza állomáson 1895-ben 55 388 tonna árut adnak fel. Ezzel szemben Edvi Illés azt állítja 53 242 tonna terméket és 32 301 különféle haszonállatot (túlnyomó többségük malac) szállítanak el a vagonok Nyíregyházáról. A két forrás adatait szinkronba hozni ma már lehetetlen. Nem ismerjük ugyanis, hogy a darabra szállított árucikkeket tömegét hogyan állapították meg a kor statisztikusai. Semmilyen forrás nem közli a különféle darabárúk egységtömegét.

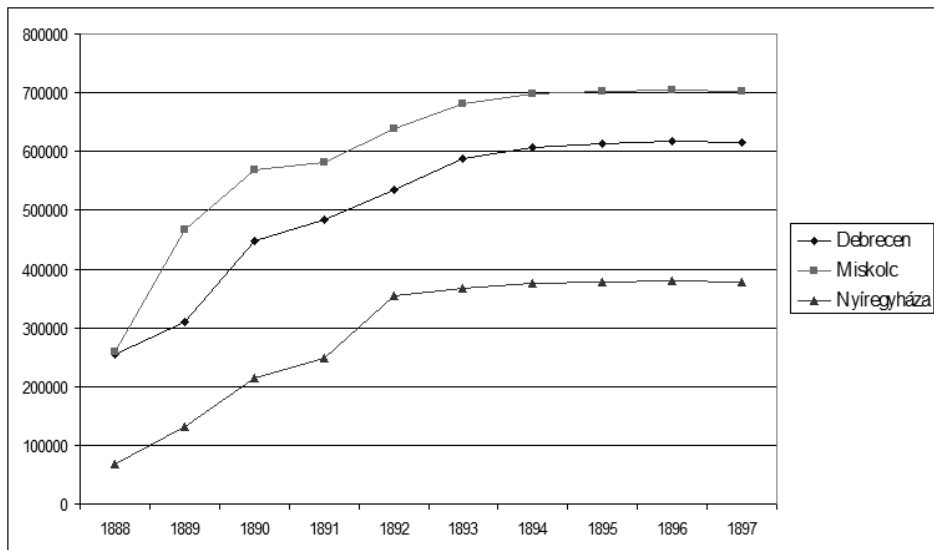
Mindazonáltal a rendelkezésünkre álló statisztikák hiányosságait és következetlenségeit mérsékelni lehet, ha egy-egy állomás forgalmát más állomásokkal, illetve a vasútállomás vonzáskörzetében élő népesség létszámával is összehasonlítjuk. E nélkül ugyanis nehéz a meglévő adatokat tényleges súlyuknak megfelelően kezelni.

### A személyforgalom sajátosságai

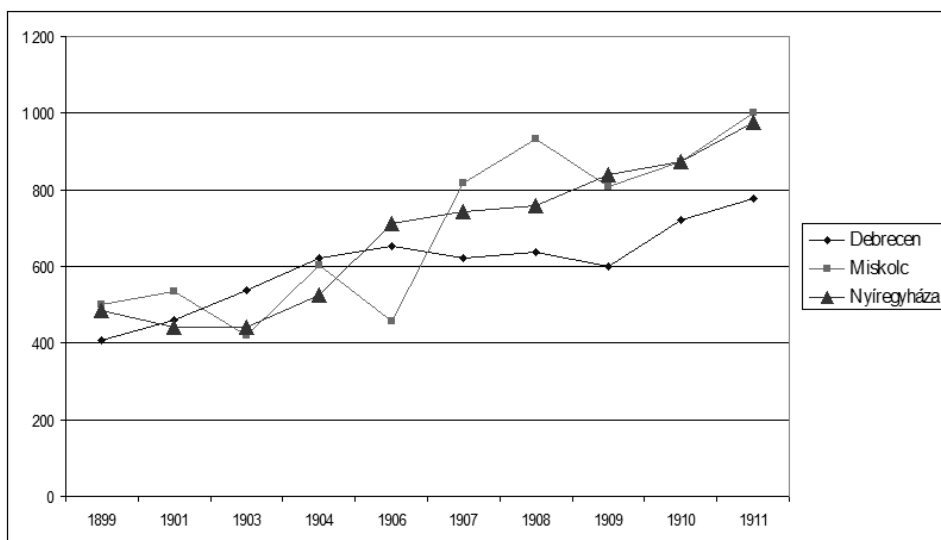
Az 1889-ben, a MÁV hálózatán bevezetett zónatarifa, amely többek között a vasúti személyszállítási díjak nagyarányú csökkentésével járt együtt, az egész országban jótékonyan hatott a személyforgalomra. 1889-től kezdődően a vasúti utazások száma dinamikusan növekszik. Amíg 1888-ban alig 37 ezer utas száll fel a nyíregyházi állomáson a vonatokra – miközben a város teljes népessége 33 ezer fő – addig 1889-ben már 69 ezren utaznak el. 1888 és 1897 között a pályaudvaron összesen 1,76 millió utas fordul meg. (1. ábra)

Nyíregyháza személyforgalmának jellemzője, hogy az utazások túlnyomó többsége kis távolságra irányul: Királytelekig, Újfehértóig és Nagykállóig. Ezen úticélok között zajlik a forgalom fele. A vasúti utazások sajátossága, hogy a 20 km-nél rövidebb utazási távolságokra rendkívül erős hatással voltak a menetjegyárak. Ez az a távolság, mely fogatolt járművekkel egy nap alatt oda–vissza megjárható. 1889-től jobban megérte vonattal, mintsem fogatolt szekérrel a városba utazni. A 20 km-nél kisebb utazási távolsággal együttjáró személyforgalom élénkségét mutatja, hogy a 20. század első évtizedében a száz lakosra eső szomszédos utazások számában Nyíregyháza túlszárnyalja Debrecent és megközelíti a miskolciak értékeit. (2. ábra)

1895-ben Nyíregyházáról átszállás nélkül Mátészalkáig, Szerencsig, Debrecenig és Ungvárig lehet utazni. A főváros és Nyíregyháza között nem járnak közvetlen vonatok. A középtávolságban (26–225 kilométer közötti zónák) zajló utazások számát a menetjegyárak kevésbé befolyásolják: az utazások számában a



1. ábra. Debrecen, Miskolc és Nyíregyháza állomások személyforgalma 1888-1897 között



2. ábra. A szomszédos (a 20 km-nél kisebb távolságú) vasúti forgalomban a száz lakosra eső utazások száma 1899-1911 között

települések közötti tényleges utazási szükségletek, a városnak más településekhez fűződő kapcsolatai tükröződnek. Nyíregyházáról többen utaznak a távolabbi Debrecenbe vagy Mátészalkára, mint a közelebbi 26-40 km közötti zónában fekvő állomásokra (pl. Nyírbátor, Tarcfal). De a nyíregyháziaknak több kapcsolata

van Miskolccal vagy Sátoraljaújhellyel is, mint az alig messzebb fekvő Munkácsal vagy Nagykárolyal. (3. ábra)

Utazási távolság	Felszálló utasok szám	Összes felszálló utas %-ban	Az utazási távolságon belüli legtávolabbi állomások
1-10 km	66 349	28.27	Sóstó, Dessewffy, Császárszállás
11-20 km	54 308	23.14	Nagykálló, Királytelek, Újfehértó, Kemece
21-25 km	15 958	6.80	Rakamaz, Kállósemjén
26-40 km	24 117	10.28	Pátroha, Nyírbátor, Tarcál
41-55 km	44 351	18.90	Fényeslitke, Debrecen, Szerencs, Mátészalka
56-70 km	4 612	1.97	Záhony, Hajdúszoboszló, Hajdúböszörmény
71-85 km	2 012	0.86	Szurte, Érmihályfalva
86-100 km	5 430	2.31	Ungvár, Miskolc, Sátoraljaújhely, Püspökladány
101-115 km	2 405	1.02	Munkács, Nagykároly,
116-130 km	441	0.19	Kisújszállás
131-145 km	848	0.36	Füzesabony
146-160 km	1 097	0.47	Nagyvárad, Szatmárnémeti
161-175 km	1 336	0.57	Szolnok
176-200 km	1 530	0.65	Kassa
201-225 km	243	0.10	Huszt, Szecső, Aszód
225 km-en túl	9 659	4.12	Budapest, Fiume, Brassó, Pozsony stb.

3. ábra. A nyíregyházi állomáson felszálló utasok száma az utazási távolság szerint 1895-ben

### Az áruforgalom jellemzői

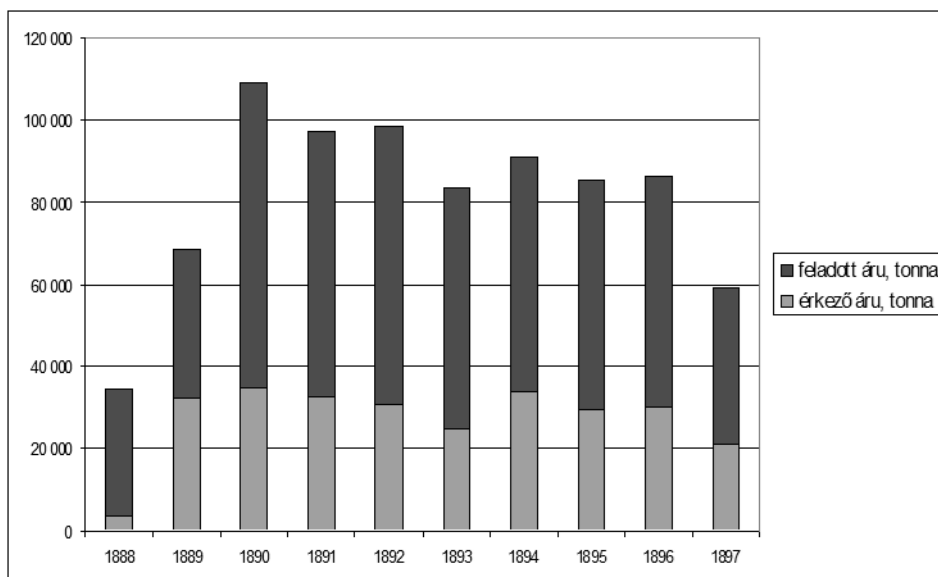
Az 1888-1897 közötti tíz év alatt a nyíregyházi vasútállomás teljes áruforgalma több mint 812 ezer tonnára rúgott – az állomás a magyarországi vasútállomások összesített áruforgalmi rangsorában ezzel a 47. helyen áll.<sup>3</sup> Az áruforgalom nagysága ebben a tíz éves periódusban Zákány, Csáktornya, Kolozsvár és Mezőhegyes állomásokon hasonló. Nyíregyháza vasútállomás áruforgalmi jellemzője: több áru távozik, mint amennyi érkezik. (4. ábra)

Az 1890-es évek elejének gazdasági konjunkturájára a város termelői helyesen reagáltak: a feladott áruk mennyisége 1889-ről 1890-re dinamikusán, mintegy kétszeresére nőtt. Az 1890-es 74 ezer tonna feladott árumennyiséget azonban a város már megismételni nem tudta, ettől kezdve évről-évre lassú tempóban csökken az elszállított termékek mennyisége. Mindeközben a régió más gazdasági központjaiban (Debrecen, Miskolc, Szerencs) az áruterelés növekedése nem egyetlen év forgalmát dinamizálja, hanem töretlenül folyik a századvég kedvezőtlen dekonjunkturális időszakáig (5. ábra).

<sup>3</sup> 1888-1897 közötti tíz évben a legnagyobb, több mint 2 millió tonna forgalmat lebonyolító állomások csökkenő sorrendben: Salgótarján, Budapes-Nyugati, Budapest-Dunapart, Barcs, Pozsony, Budapest-Déli, Sziszek, Budapest-Józsefváros, Fiume, Mohács és Petrozsény.



1895-ben Nyíregyháza vasútállomás vonzáskörzetébe hét település (Nyíregyháza város, Pazon, Oros, Kótaj, Ibrány, Besenyőd és Paszab) mintegy 37 ezer lakosa tartozik. Ezekről a településekről érkeznek a megrakott fuvarszekerek az állomásra.



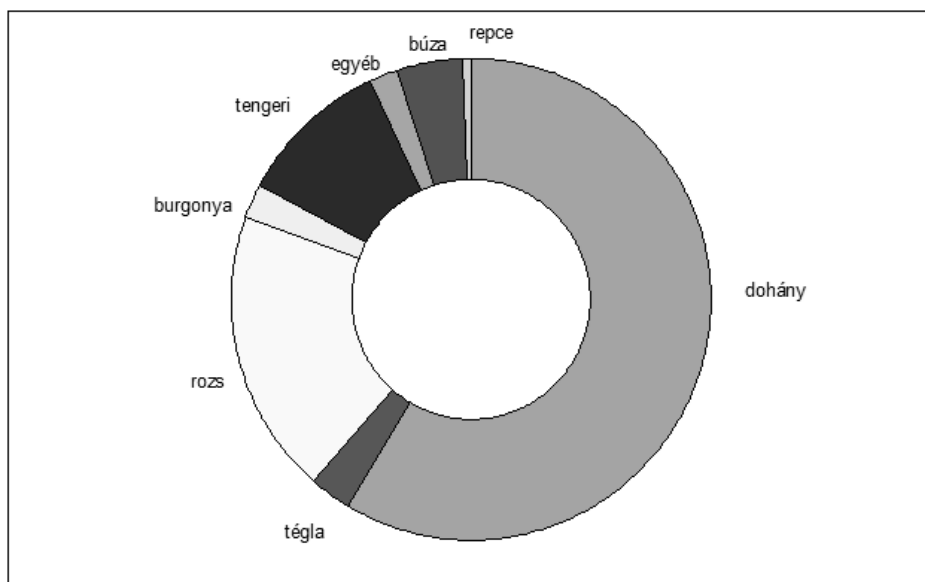
4. ábra. A nyíregyházi vasútállomás áruforgalma 1888–1897 között



5. ábra. A feladott áru forgalmának változásai négy városban 1888–1897 között

Nyíregyháza állomás feladott áruforgalmát a mezőgazdasági termelésből származó árucikkek alkotják. Nyíregyházának nincs számottevő, a város határán túlterjeszkedő – tehát a vasúti szállítást igénybe vevő – ipari termelése. A város környéki homokos talaj a rozsnak, burgonyának kedveznek.

A vasútállomáson 1895-ben dohányt, rozst, tengerit, búzát, burgonyát, repcét, szeszt, babot, árpát, nádfonatot, gyapjút, téglát, berendezési tárgyakat (kályha, konyhaszerek), ekét, gépalkatrészeket, olajpogácsát (összesen több mint 53 ezer tonnát) adnak fel a vonzaskörzet termelői. A feladott tömegtermények 58%-a dohány, 19%-a rozs és 10%-a tengeri. (5. ábra) A nyíregyházi állomás bonyolítja le a vidéki Magyarország legnagyobb dohányforgalmát. Az itt feladott dohánymennyiség nagyságrendileg több, mint amit Debrecenben, vagy Kál-Kápolnán feladtak a termelők. (6. ábra)



6. ábra. A nyíregyházi vasútállomáson feladott termékek az élő állatok kivételével, 1895

Számottevő mennyiségben szállítanak a nyíregyházi állomásról burgonyát Dobsinába, Homonnába, Soborsinba, és Temesvár-Józsefváros állomásokra. Káposztát adnak fel Füzesabonyba, Miskolcra és Szentésre, dohányt Sátoraljaúj helyre. A nyíregyháza környéki rozs eljut Vágbeszterce, Újzsolna, Radvány, Puchó-Kocskóc és Munkács állomásaira. Kukoricát visznek Nyíregyházáról Homonnába, Radványba, Újfehértóra és Hajdúszentgyörgybe.

Ezekon felül jelentős mennyiségben elszállítanak a városból haszonállatokat is. (8. ábra)

Vasútállomás	Vasútvonal	Feladott dohány, tonna
Nyíregyháza	Debrecen–Szerencs	31 240
Debrecen	(Budapest)–Püspökladány–Máramarossziget	10 952
Kál-Kápolna	(Budapest)–Hatvan–Szerencs–Lawoczne	8 500
Csaba	(Budapest)–Szajol–Arad–Tövis	6 000
Rakamaz	Debrecen–Szerencs	4 000
Hajdúdorog	Debrecen–Hajdúnánás–Büdszentmihály	3 350
Temesvár-Józsefváros	Budapest–Orsova–Verciorova	3 290
Szolnok	Budapest–Predeal	2 679
Szalók-Taskony	Kisterenye–Kisújszállás	2 640
Nyírbátor	Nyíregyháza–Mátészalka	2 550
Kassa	Miskolc–Kassa	2 000

7. ábra. A több mint kétezer tonna dohányt feladó vidéki vasútállomások 1895-ben

Feladott állatok	Belföldre szállított, darab	Ausztriába szállított, darab	Összesen, darab
Juh		4 900	4 900
Ló	455	10	465
Sertés, hízott	5 290		5 290
Sertés, sovány	1 770		1 770
Süldő	12 000	6 300	18 300
Szarvasmarha, hízott	770	375	1 145
Szarvasmarha, sovány	430		430

8. ábra. Nyíregyháza állomáson feladott haszonállatok, 1895

Ami a feladott lovak számát illeti, a nyíregyházi állomás az országos rangsor 15. helyén áll.<sup>4</sup> A feladott sertések mennyisége is kiemelkedő – az állomás sertésforgalmát a vidéki állomások közül csak Debrecen, Nagyvárad, Gyula, Hajdúnánás, Győr, Szabadka, Darány, Kecskemét és Kiskundorozsma állomásai előzik meg. A feladott szarvasmarhák számában a nyíregyházi vasútállomás a jelentős, de nem a legnagyobb forgalmú vidéki állomások csoportjába tartozik.

A feladott tömegtermények túlnyomó többsége közvetlenül Ausztriába távozik. A nyíregyházi állomás vonzaskörzetének országos viszonylatban is kivételesen szoros közvetlen gazdasági kapcsolatai vannak Ausztriával: a feladott árucikkek 89%-a osztrák célállomásokra irányul.

Mint már említettem 1895-ben a tömegterményekből több mint 53 ezer tonnát adnak fel a vasútállomás vonzaskörzetében élő termelők, ill. kereskedők. Ez azt

<sup>4</sup> A legtöbb lovat feladó vidéki állomások csökkenő sorrendben: Szabadka, Győr, Temesvár-Gyárvaros, Csáktornya, Kiskőrös, Mezőhegyes, Tata-Tóváros, Simontornya, Debrecen, Szeged, Nagykikinda, Pécs, Temesvár-Józsefváros, Hidas-Bonyhád.

jelenti, hogy Nyíregyháza állomás a magyarországi vasútállomásoknak azon szűk csoportjába (14%) tartozik, melyben az egy főre eső feladott árumennyiség 1–2 tonna közé esik. Az egy főre eső feladott árumennyiség a nyíregyházi állomás esetében 1,44 tonna. Hasonló relatív árumennyiséget adnak fel Tokajban, Érsekújvárott, Forró-Encsen, Segesvárott vagy Liszka-Tolcsván.

Nyíregyháza állomás vonzáskörzetébe vasúton érkező tömegtermények mennyiség szerinti csökkenő sorrendben: tűzifa, kő, épületfa, ócskavas, kőolaj, szén, liszt, szesz, cukor, só, sör és bor – összesen 50,5 ezer tonnányi áru. A városba érkező 1 250 tonna cukor például országosan is kiemelkedő mennyiség, csak öt vidéki állomásra (Szerencs<sup>5</sup>, Nagysurány, Pozsony, Arad és Debrecen) érkezik ennél több cukor. Nyíregyháza állomás vonzáskörzetének cukorfogyasztását némileg lemaradva követi Szatmárnémeti, Győr, Kassa és Miskolc. Hasonlóképpen nagy mennyiségben (5 450 tonna) érkezik az állomásra kőolaj. Ennél több kőolajat a vidéki Magyarországon csak Brassó vasútállomás fogad. A terméskő Tokajból és Bodrogheresztúrból, a sör Kőbányából és Debrecenből, a cukor természetesen Szerencsről, az épületfa Gölnicbányáról és a galíciai Skole-ből érkezik a nyíregyházi állomásra. Ungvár, Vocsi és Volóc állomásokon adják fel a Nyíregyházára érkező tűzifát, Salgótarjánban és Kisterenyében a kőszent. Nagyvárad, budapesti és debreceni malmokból érkezik a liszt. A sót Máramarosszigeten rakják vagonokba, a kőolajat Fiumében, Mezőtelegden és a fővárosban. Nyíregyházára a szesz Kisvárdáról és Nyírbátorból, a bor Kőbányáról és Budafokról érkezik.

Nyíregyháza állomásra érkező árucikkek fogyasztási területe természetesen nagyobb, mint a város közigazgatási területe. Egyes ide érkező termékek ismét vasúti szállításra kerülnek – pl. Nyíregyházáról szállítanak Ungvár és Hadház állomásokra kőolajat, Demecserre fűszereket, kézműárut, Újfehértóra sört, rövidárut, Törökszentmiklóásra vasat stb.

\* \* \*

A nyíregyházi vasútállomás, mint a megye legfontosabb forgalmi csomópontja Nyíregyháza város térszerkezetét is átalakította. A városban összefutó vasútvonalak – 1897-ben a legforgalmasabb a Nyíregyháza–Debrecen közötti vonal évi 3707 vonattal – hozzák és viszik az árut, az utasokat és az információt. A 19. század végén a város legnagyobb forgalmú útvonala a városközpontból az állomásra vezető ún. vasúti út, két oldalán faraktárakkal, árulerakatokkal, a Júlia gőzmalommal (1897-től), egy kisebb gőzfűrészt teleppel. A növekvő forgalom miatt kibővített vasútállomás mellé telepedik le a Közraktár Részvénytársaság és a M. Kir. Dohánybevéltő-hivatal (1890-től). Itt vannak a gabonakereskedők raktárai és irodái is. Ezen területek között áramlik az áru, itt köttetnek az üzletek, zajlik az információcsere. Az itt összesűrűsödő kapcsolatrendszer és erőviszonyok formálják a vonzáskörzet árutermelését, áruszállítását.

<sup>5</sup> A szerencsi cukorgyárba 100 ezer tonna nyerscukor érkezik más cukorgyárakból.

## A közúti áruszállítás infrastruktúrája Magyarországon 1895-ben

A 19. század végén Magyarország – egy olyan gazdaságát immáron évtizedek óta fokozatosan modernizáló - agrárország, melyet gazdasági-termelési régiói és gőzerejű szállítási struktúrái közötti szoros kapcsolat jellemez. Az egyes régiók, sőt kistérségek között azonban jelentős infrastrukturális különbségek léteznek: ezek különbségek a térhez fűződő változatos gazdasági-politikai érdekekből, eltérő földrajzi környezetből, termelési struktúrából, sőt, egyes elemeiben vélhetőleg a kulturális hagyomány sokszínűségéből fakadnak.

Ennek a tanulmánynak az a célja, Magyarország területi infrastrukturális különbségeit – vasúti ellátottságuk, a közúti áruszállító szekerek útvonalai (átlagos szekerezési távolság), valamint a közúti járműállomány alapján – bemutassa. Ezen jellemzőket különböző nagyságrendben tudjuk megragadni. A korabeli statisztikai adatfelvételek a közlekedéssel összefüggő adatokat általában ágazati, ritkábban területi (megyei szint) bontásban tárgyalják. A vasutakról és közutakról megyei bontásnál részletesebb kimutatások nem készültek. A fogatolt járműállományról, a közlekedésből élő népességről viszont településenkénti összeállítással rendelkezünk.

A felmerülő kérdések megválaszolására három különböző, de 1895-ben felvett statisztikai forrást használtam fel. Az egyik, Edvi Illés Sándor kereskedelmi monográfiája, a MÁV és az üzemükben levő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyairól.<sup>1</sup> A kötetek Magyarország azon vasútállomásainak adatait tartalmazzák, amelyek a magyar állam tulajdonában vagy kezelésében álltak és áruforgalmat is lebonyolítottak.<sup>2</sup> Az adatgyűjtés kiterjedt a vasútállomás vonzáskörzetébe tartozó települések felsorolására, az útviszonyokra, a birtokosokra, a vasútállomáson feladott (belföldre, Ausztriába és külföldre) és oda érkező (gyakoribb származási helyek szerinti) áruk átlagos mennyiségére és fajtáira stb. A másik forrás az 1895-ben lezajlott nagy mezőgazdasági összeírás.<sup>3</sup> 1895-ben településenként regisztrálták a közúti fogatolt járművek számát az igavonó állatok száma szerint. A harmadik felhasznált forrás Magyarország 1895-ös statisztikai évkönyve. Mindezen adatokat, ott ahol az szükségesnek mutatkozott (közlekedésből élők száma, aránya), az 1900-as népszámlálás adataival is kiegészítettem.

---

<sup>1</sup> A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. I-II. kötet. Budapest. Pallas Rt. 1896. 413 p. és 601 p.

<sup>2</sup> 1895-ben a vasútállomások 72 %-a foglalkozott teherrakományok továbbításával.

<sup>3</sup> A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája. Bp. 1896.

## A vasutak és közutak regionális jellemzői

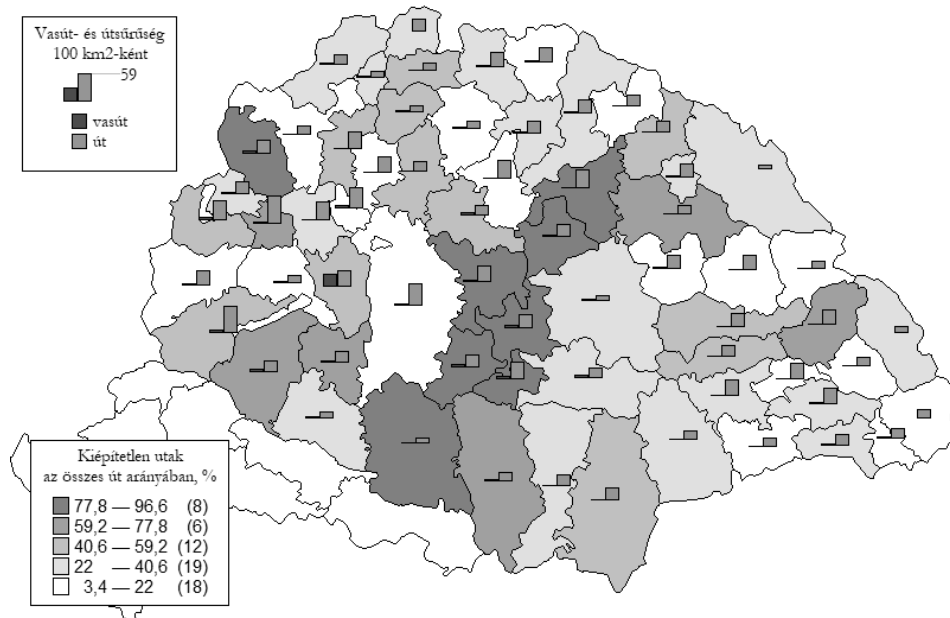
A 19. század közlekedési infrastruktúrájának alapvető jellemzője, hogy vadonnatűj, nagy szállítóképességű hálózat (gőzvasutak) kiépülése mellett a közutak modernizációjára nem kerül sor. A legkorszerűbb szállítási struktúrához tradicionális közlekedési formák kapcsolódnak: ökör- vagy lóvontatta, gyakran fatengelyű szekerekkel föld-, esetleg kavicsal gyengén felszört útpályákon alacsony menetsebességgel halad az áru a vasúti teherpályaudvarra, ahonnan azt az ütemesen és egységesen működő vasút speciális szállító vagonokkal eljuttatja a célállomásra. Az áruszállítás e két rendszere közötti minőségi különbség áthidalását nem az utak technológiai korszerűsítésével, hanem a vasúthálózat kiszélesítésével vélik megoldhatónak. A közgondolkodásban az utak egyetlen feladata: az árucikkek és emberek vasúthoz való eljuttatása. A technológiailag fejletlen közúthálózatnak – méretei ellenére – tehát mellékes szerepet tulajdonítanak.

1895-ben Magyarország egy olyan egyöntetű elvek szerint működő vasúthálózattal (hossza: 11 418 km) rendelkezik, melynek legfontosabb feladata az áruszállítás szükségleteinek kielégítése. 1895-ben már csak egyetlen megyében (Csík) nem létezik vasútvonal, ill. Árva megye területén alig 3 km-nyi pálya működik. A száz négyzetkilométerre eső vasútvonalak hosszában a megyei rangsort kiemelkedő mértékben (26 km) Fejér vezeti. Az utána következő megyékben (Esztergom, Békés és Zala) csak alig 8-7 km-nyi vasútvonal esik 100 km<sup>2</sup>-re. Átlagon aluli vasútsűrűséggel 13 erdélyi (Kis-Küküllő, Fogaras, Torda-Aranyos, Temes, Szilágy, Kolozs, Szolnok-Doboka, Szeben, Udvarhely, Háromszék, Krassó-Szörény, Beszterce-Naszód, Maros-Torda) és három felvidéki (Ung, Nógrád, Máramaros) megye rendelkezik. A 100 ezer lakosra eső vasútvonalak hosszában Turóc megye (136 km/100 ezer lakos), Gömör és Kis-Hont (133 km/100 ezer lakos) és Moson (127 km/100 ezer lakos) pozíciói a legkedvezőbbek. A népességszámhoz viszonyított vasútsűrűségben 27 megye mutatói (56-84 km/100 ezer lakos) átlagosak (1. ábra).

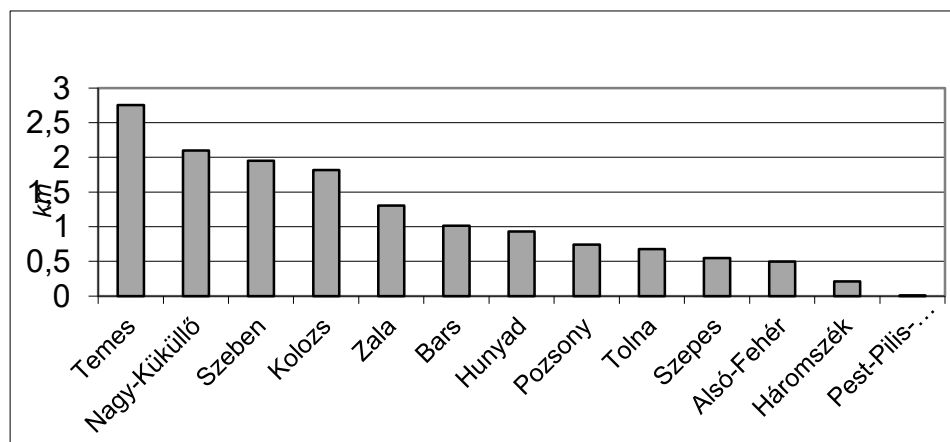
Magyarországon az utak (állami, törvényhatósági és községi) 49%-a (32900 km) kiépítetlen. Legrosszabb a helyzet Csongrád és Szabolcs megyékben, ahol az utak 96%-a földút. De alig-alig van kővel, kavicsal felszört útszakasz Hajdúban, Békésben, Pozsonyban, Jász-Nagykun-Szolnok és Bács-Bodrog megyékben. Nem véletlen, hogy a korabeli közmondások is utalnak az úthasználat nehézségeire: pl. szekér alatt van a teher, nem a szekéren, arra jár az út, amerre a kerékvágás, járt utat járatlanért el ne hagyj stb. Az útsűrűség (100 km<sup>2</sup> eső utak hossza) tekintetében a legjobban ellátott megyék: Győr (59 km/100 km<sup>2</sup>) Zala (57 km/100 km<sup>2</sup>) és Pest-Pilis-Solt-Kiskun (48 km/100 km<sup>2</sup>). 100 km<sup>2</sup>-ként 20, vagy annál kevesebb úttal 17 megye rendelkezik.<sup>4</sup> Az alábbi táblázatban a legkisebb útsűrűséggel rendelkező megyék legfontosabb – vasúti és közúti – mutatóit foglaltam össze. Meglepő, hogy az ország egyik legjelentősebb árutermelő régiójában, Bács-Bodrog megyében

<sup>4</sup> Nyitra, Szatmár, Trencsén, Udvarhely 20-20, Hunyad, Szeben, Veszprém, Gömör és Kishont 19-19, Liptó, Zólyom, Baranya, Beszterce-Naszód 18-18, Turóc és Csík 16-16, Bihar, Bács-Bodrog, Máramaros.

nemcsak alacsony az útsűrűség, hanem gyenge minőségű is. Ellenben Nyitra megyében kevés, de járható út található. Nem véletlenül, ti. ebben a megyében „lassanként megérlelődött annak a jogos kívánságnak elismerése is, hogy a községek-  
ből vezető utak közül legalább azok, melyeken a lakosok természetményeiket piacra viszik, az év minden szakában járhatók legyenek”.<sup>5</sup>



1. ábra. Az infrastrukturális hálózatok legfontosabb jellemzői, 1895



2. ábra. Szilárd burkolatú államutak, 1895

<sup>5</sup> Thaly János: Közutak Nyitra megyében. In. Nyitra vármegye. Magyarország vármegyéi és városai. Szerk. Sziklay János, Borovszky Samu. Bp. é.n. Légrády ny.

Az úthálózat legfontosabb részét az ún. államutak jelentették, melyek fenntartásáról az állam gondoskodott. 1895-ben 6553 km hosszú államút 51%-a nem rendelkezett kőalappal, ezeken a szakaszokon a földalpra időről-időre kavicsot szórtak, melyet azután a rajta haladó szekerek bedöngöltek a talajba. Szilárd útburkolatú államút alig 14 km-nyi található az országban. (2. ábra) Hat megyén (Bács-Bodrog, Békés, Győr, Jász-Nagykun-Szolnok és Turóc) nem vezetnek keresztül államutak. Legtöbb vámosút Pozsony (24 km), Temes (16 km), Sopron (14 km) és Vas (11 km) megyékben létezik.

1. táblázat. Az alacsony útsűrűséggel rendelkező megyék vas- és közútjai, 1895

Megye	Vasútvonalak építési hossza, km	Száz km <sup>2</sup> eső vasútvonalak hossza, km	Összes (állami, tvh. és községi) út hossza, km	Ebből kiépítetlen út hossza, km	Kiépítetlen utak az összes út arányában, %	Száz km <sup>2</sup> eső utak hossza, km
Nyitra	229,50	4,00	1163,58	40,50	3,48	20,33
Szatmár	232,10	4,00	1277,95	806,11	63,08	20,26
Trencsén	187,50	4,00	922,29	204,90	22,22	19,96
Udvarhely	59,90	2,00	657,16	109,90	16,72	19,23
Hunyad	198,80	3,00	1319,38	330,60	25,06	19,03
Gömör és Kishont	239,00	5,00	808,79	81,40	10,06	18,92
Szeben	59,00	2,00	621,17	131,90	21,23	18,74
Veszprém	200,80	5,00	742,85	123,30	16,60	17,83
Liptó	85,00	4,00	392,23	197,30	50,30	17,37
Zólyom	129,60	5,00	465,03	218,30	46,94	17,03
Baranya	265,30	5,00	848,17	280,90	33,12	16,76
Beszterce-Naszód	30,70	1,00	646,11	56,50	8,74	16,10
Turóc	70,70	6,00	178,40	50,70	28,42	15,51
Csík	0,00	0,00	611,01	232,10	37,99	13,60
Bihar	482,80	4,00	1421,90	536,00	37,70	13,03
Bács-Bodrog	347,50	4,00	1223,80	991,80	81,04	12,79
Máramaros	227,00	2,00	1195,86	344,50	28,81	11,55

Kedvezőtlenebb volt a helyzet a törvényhatósági kezelésben lévő mintegy 34 ezer km hosszú úthálózat: mintegy 10 ezer km-nyi pálya teljesen kiépítetlen. A törvényhatósági utak minősége a helyi érdekű vasutak megnyitásával függ össze. Az volt a létező gyakorlat, hogy amint megnyílt egy újabb vasútvonal, az azzal párhuzamosan haladó törvényhatósági utat sorsára hagyták. A megyék a kezelésükben álló utakat általában az ún. foltozási rendszer (kisebb, nem összefüggő területek kavicsal borítása) szerint tartották fenn. Néhány törvényhatósági jogú város is erősen elhanyagolta útjait. Szinte nincsenek kiépített utak Debrecenben, Kolozsvárott, Szabadkán, Szegeden és Pancsován, ellenétben Kassával, Versecével és Komárommal – ahol a leginkább kiépített az úthálózat. Nincsenek kiépítetlen törvényhatósági utak Beszterce-Naszódban, Sopronban, Szepes, Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Győr, Vas, Árva, Moson, Nyitra és Veszprém megyékben.



A 33 500 ezer km-nyi községi (két falu közötti, falvakon belüli, vasútállomáshoz vezető) közlekedési út közül mintegy 22 880 km-nyi pálya egyszerű földút, melyen csak akkor haladhatnak fuvarszekerek, ha azt az időjárás lehetővé teszi. Magyarországon 19. század végén (és még kb. 50 évig) a tradicionális közlekedés, áruszállítás formái elevenen élnek<sup>6</sup>: nemcsak a parasztgazdaságok viszik szerkelrel terményfeleslegüket a legközelebbi piacra, hanem vannak olyan ipari termelőegységek is, melyek a vonzaskörzetükön belül nem vasúttal, hanem fogatolt járművekkel oldják meg szállítási feladataikat.

### Közúti járművek Magyarország kistérségeiben

Mint már említettem, az 1895-ös mezőgazdasági összeírás során a fogatolt járműveket a vonóerő fajtája és száma szerint regisztrálták. Jelen elemzéshez azonban kizárólag a ló- és ökrfogatokat vettem figyelembe, mert csak a ló, kisebb mértékben az ökör vontatta járművek rendelkeznek az áruszállításhoz szükséges szállítási kapacitással.<sup>7</sup> A rendkívül alacsony sebességgel mozgó, minimális hordképességgel rendelkező tehénfogatokra ugyanis az árutermelésbe bekapcsolódott gazdálkodási egységek nem tudják alapozni szállítási feladataikat. Ez utóbbiak szállítási kapacitása kizárólag alkalmi jellegű, csak azon parasztgazdaságok élnek időszakonként ezzel a vonóerővel, ahol nincs más igavonó. Joggal feltételezhetjük, hogy azon gazdaságok, melyek sem lovat, sem ökröt nem tudtak tartani, a saját szükségleteik kielégítésén túlmenő árutermelésbe sem tudtak bekapcsolódni – legfeljebb időnként a környékbéli piacokon értékesítettek kisebb mennyiségeket.<sup>8</sup>

A ló birtoklása jelzi az árutermelésbe és/vagy áruszállításba való bekapcsolódást. 1895-ben a 10-50 hold közötti birtokok tulajdonosai rendelkeznek Magyarország lóállományának 48%-ával. De ez sem jelent többet, mint azt, hogy átlagosan 1-2 lovat birtokolnak. Ezen birtokméreteknél az árutermeléssel együtt járó rendszeres szállítási szükséglet és a lótartás terhei közötti mérleg – ha alacsony szinten is – de az előbbi felé billen el. Más a helyzet a 10 holdnál kisebb területtel rendelkező gazdaságok esetében. 1895-ben Magyarországon az 5-10 hold közötti

<sup>6</sup> Egy példa. 1894-ben a Szatmárnémetiből kivezető tíz közút napi középforgalma 1336 db jármű.

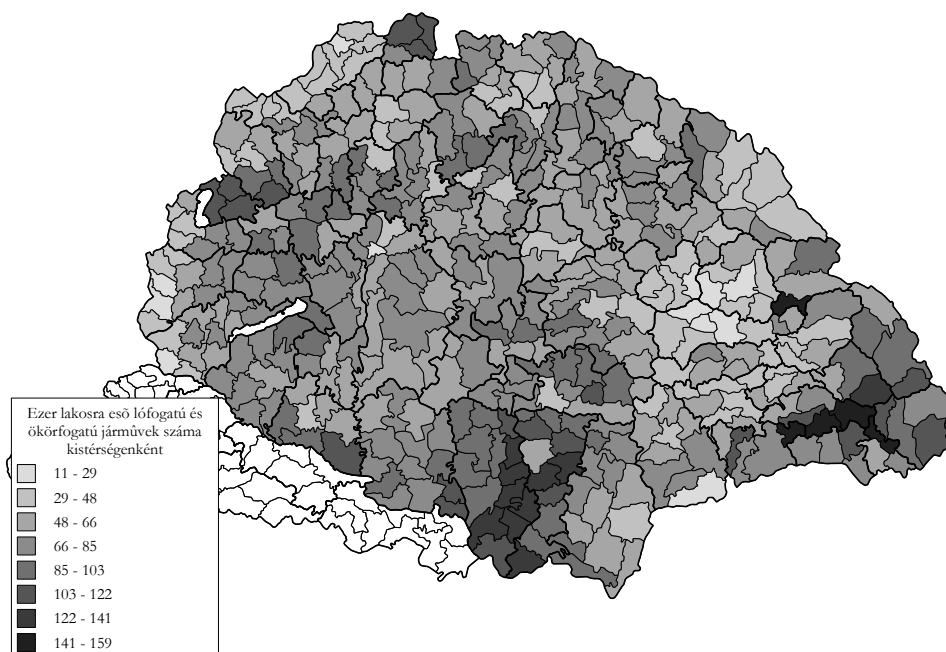
<sup>7</sup> Ha a tehénfogatokat is figyelembe vesszük, akkor az ezer lakosra eső fogatolt járművek tekintetében az ország legjobban ellátott kistérségei Erdélyben találhatók. A népességszámhoz viszonyított legmagasabb érték Nagy-Küküllő megyei nagysinki (195 fogat/1000 lakos) és köhalmi (186 fogat/1000 lakos) járásában létezik. Mindez egybecseng az 1895-ös állatvásár-forgalmi adatokkal is: Nagy-Küküllő megye vásáraitra hajtják fel a legtöbb szarvasmarhát. Az ország leghosszabb szekerezési távolsággal rendelkező, a népességszámhoz viszonyított legsűrűbb járműállománnyal tehát Erdély igen kedvezőtlen adottságú kistérségeiben (Udvarhely megye homoródi és udvarhelyi, Csik megye kászonalcsíki, Szeben megye újgyházi, Beszterce-Naszód megye jádi és bessenyői, Fogaras megye alsóárpási és sárkányi stb. járásai) találkozunk.

<sup>8</sup> Bár kivételek, mint mindenhol, itt is voltak. Mint pl. azon lovat tartani nem bíró törpegazdaságok, melyek élőmunka-igényes és magas szakmai ismereteket igénylő terményeket (bolgárkertészet, szőlészet, borászat) állítottak elő.

mezőgazdasági birtokokon átlagosan egy lovat tartanak.<sup>9</sup> Itt a ló birtoklása nem a gazdaságon belül felmerülő szállítási feladatok kielégítésére szolgál (bár nyilván ilyen munkák is adódtak), a birtok mérete ezt nem indokolja, hanem egyéb, leginkább fuvarozással, bérmunkával történő pénzkereset lehetőségét jelenti. Ezekben az esetekben tehát a ló birtoklásának ténye és a földbirtokon zajló termelés között nincs szoros összefüggés.

Magyarországon a lóhasználat és lótartás szokásait tehát nem a birtokméret, sokkal inkább a kulturális tradíció határozza meg. Az embernek a birtokméretek-től független érdekeltségei léteznek a lovak tekintetében: ez az érdekkapcsolat azonban csak ott tud létezni, ahol a földrajzi környezet nem mond ellent a lótartás követelményeinek. Az állatsűrűség az 1-50 holdas birtokkategóriában az 50 holdon felüliekhez képest meglepően magas.

1895-ben Magyarországon mintegy 695 ezer lovas kocsit és 390 ezer ökrös-szekeket számoltak össze (3. ábra).<sup>10</sup>



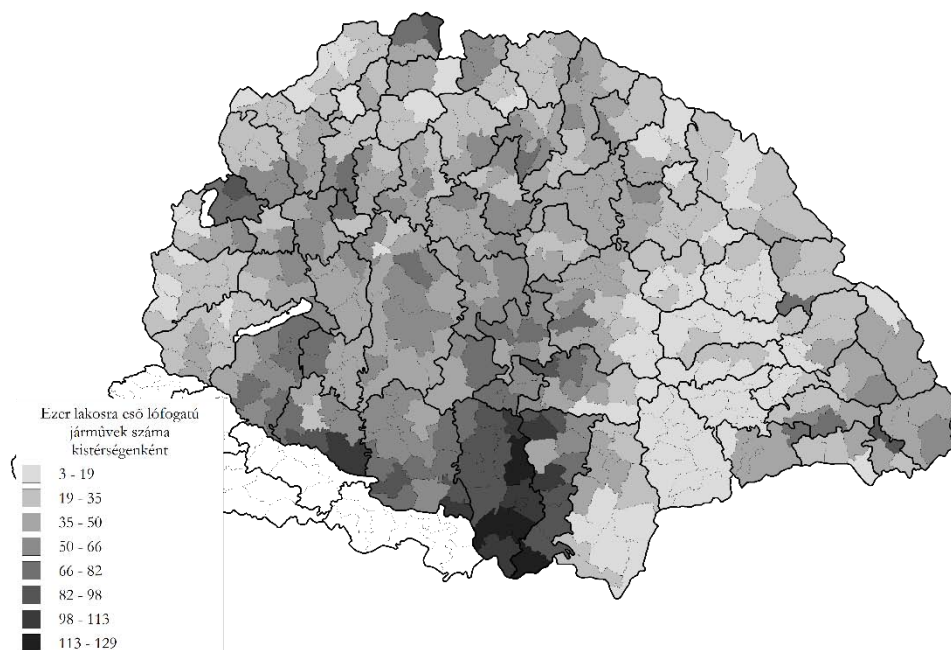
3. ábra. Ezer lakosra eső lófogatú és ökörfogatú járművek száma kistérségenként

Az ezer lakosra eső ló- és ökörfogatok számában szélsőséges, mintegy 26-szoros különbségek léteznek. Az élbolyban lévő kistérségek közül valamennyi Erdélyben található. Ezer lakosra 159 ló- és ökörfogat esik Nagy-Küküllő megye nagysinki, 152 pedig a kőhalmi járásában. Kiemelkedők Szeben megye újjegyházi

<sup>9</sup> Ellenben az 1-5 hold területtel bíró gazdaságokban már van átlagosan egy szarvasmarha.

<sup>10</sup> A tehén, öszvér, szamár, bivaly fogatok száma összesen 198 ezer.

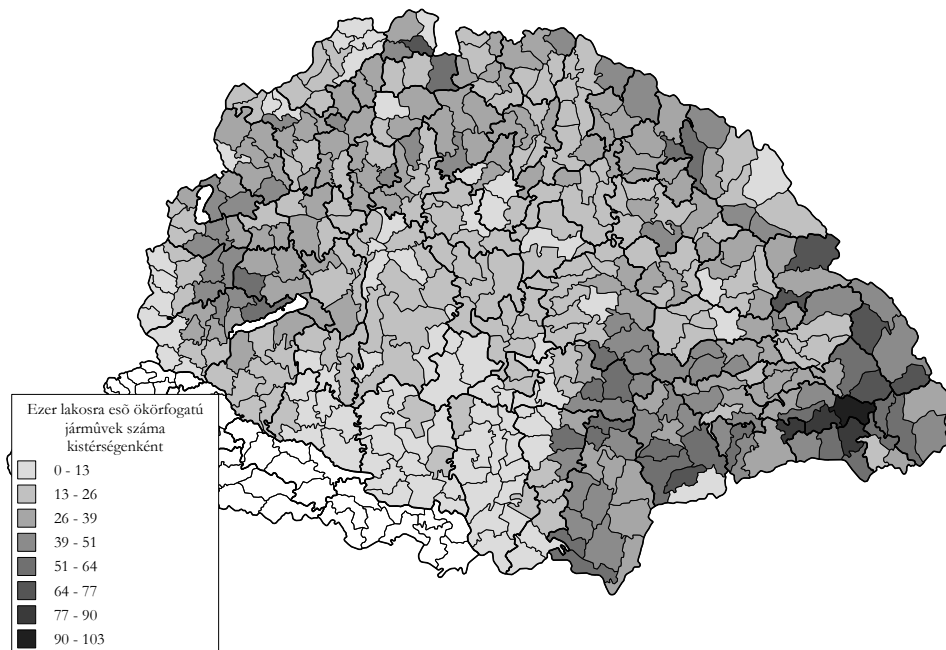
(145 ló- és ökröfogat/1000 lakos) és Brassó megye alvidéki járásának (144 ló- és ökröfogat/1000 lakos) mutatói. Érdekes módon az ezer lakosra eső ló- és ökröfogatok aránya az országban a tömegközlekedéssel rendelkező városokban (Budapest, Temesvár, Szombathely, Pozsony, Pécs, Kassa), valamint a kis alapterületű, mezőgazdasági műveléssel alig, vagy egyáltalán nem foglalkozó városokban (Felsőbánya, Besztercebánya, Gölnicbánya, Ungvár, Székelyudvarhely) a legkisebb.



4. ábra. Ezer lakosra eső lófogatú járművek száma kistérségenként

Az országban a lófogatú járművek 78%-a két, 18%-a pedig egyfogatú. (4. ábra) Egyfogatú lovas kocsikat legnagyobb arányban egyes felvidéki és erdélyi kistérségekben (Torda-Aranyosban, Alsó-Fehérben, Hunyadban) találunk. Trencsén megye csacai járásában a lófogatú járművek 91%-a (964 kocsiból 882 db) egyes, Árva megye námesztói és trsztenai járásaiban pedig 83-84%. Az ország 416 kistérségének 80%-ban az összes lovas kocsi közül a kettes lófogatok aránya meghaladja a 60%-ot. A lófogatok 95%-a kettes Baranya megye szentlőrinci, 94%-a pedig Somogy megye nagyatádi, Bihar megye béli és Baranya megye siklósi járásaiban. Hármás lófogatok leginkább Bihar megyében fordultak elő: a tordai, berettyóújfalui, nagyszalontai, mezőkeresztesi és cséffai járásokban az összes lófogat 30-39%-át három lóval hajtották. A négyes lófogatok pedig Szatmár megye erdődi és nagykarolyi járására jellemzőek. Az előbbiben az összes lovas kocsi 50%-a négyes, az utóbbiban pedig 48%. Debrecen területén is nagy arányban (30% – 2258 járműből 675 db) léteznek a híres négyes fogatok.

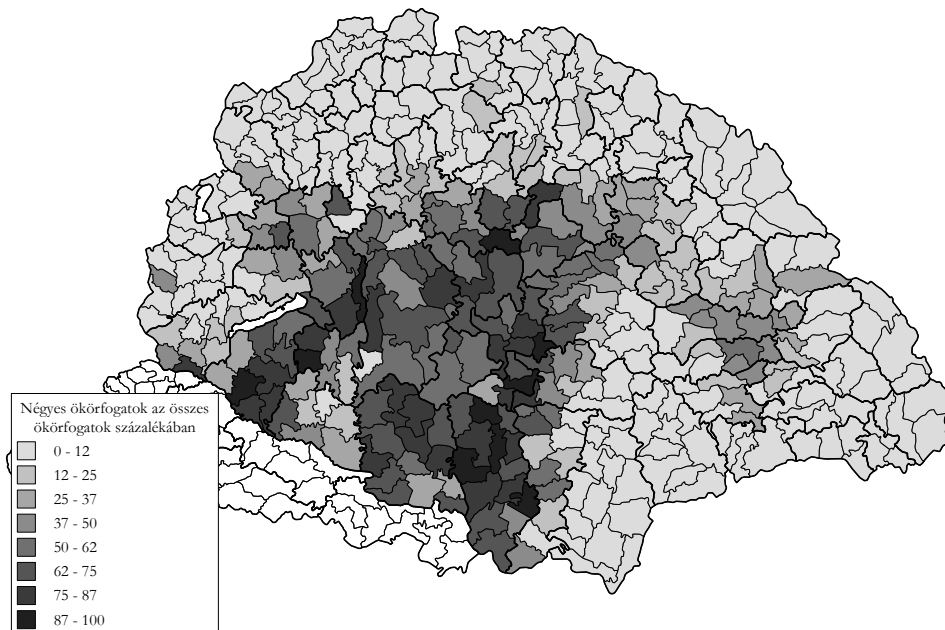
Ha a szekerekbe fogott lovak és az összes létező ló arányát vizsgáljuk meg, kiderül, hogy a Felvidék és a Dunántúl járási jogú városaiban (Szentendre, Igló, Bártfa, Zalaegerszeg, Szokolca, Korpona, Besztercebánya, Hátszeg, Lugos, Leibicz, Rozsnyó, Késmárk, Jolsva, Breznóbánya, Veszprém, Zólyom, Kisszeben) gyakorlatilag a teljes loállományt szállításra használják.



5. ábra. Ezer lakosra eső ökröfogatú járművek száma kistérségenként

Az ezer lakosra eső ökrösszekerek aránya leginkább az erdélyi, felvidéki kistérségekben a legmagasabb. Jelentősebb számú ökröfogat létezik egyes a Balatontól északra eső kistérségekben is (pl. Veszprém megye devecseri, Zala megye tapolcai járása) (5. ábra). Az ökör vontatta járművek között leggyakoribb (79%) a kétökrös. A négyökrös szekerek – melyeket a közgondolkodás, mint az alföldi táj jellegzetességét tartja számon – valójában nemcsak az Alföldön, hanem azon túlterjeszkedve egyes dunántúli területekre (pl. nagy arányban megtalálhatók Somogy megye nagyatádi, kaposvári és barcsi járásaiban) is jellemzőek (6. ábra). A városok közül Egerben és Gyöngyösön csak négyökrös szekereket tartanak – összefüggésben a szőlőgazdálkodás szállítás-igényességével, Dobsinán az ökrösszekerek 86%-a négyfogatú (hegyvidéki környezetben a környék ipari-bányászati termékeit szállítják). Igen magas a négyökrös fogatok száma még Kaposvárott, Mezőtúron, Nagykarolyban és Nagyikindán. Hatökrös szekeret legnagyobb arányban Csanád megye központi járásában (53% – 171 fogatból 90 db), Túrkevéen (48% – 196 fogatból 94 db), Bihar megye tordai

járásában (40% – 327 fogatból 130 db), Nagyszebenben (37% – 49 fogatból 18 db) és Békés megye szeghalmi járásában (34% – 630 fogatból 219 db) találunk.



6. ábra. Négyes ökörfogatok az összes ökörfogatok százalékában

Összefoglalva elmondható, hogy azon kistérségek infrastruktúrája kedvező az áruszállításhoz, melyek jól karbantartott utakkal, magas közúti szállítási kapacitással rendelkeznek és van vasútvonaluk. A magas közúti szállítási kapacitás előnyei ugyanis csak akkor érvényesülhetnek, ha a kistérségben létezik vasút, ill. létezik olyan vasútállomás, amelyik teheráruval is foglalkozik. Azon kistérségek vannak kedvező helyzetben, ahol az árucikkek útja a teherfeladásra alkalmas vasútállomásig rövid. Kérdés persze, hogy mi számít a századvégen rövid szállítási távolságnak, mi átlagosnak, és mi kedvezőtlennek.

### Átlagos szekerezési távolságok Magyarország kistérségeiben

Mivel az Edvi Illés Sándor féle statisztikai adatfelvétel kiterjedt a vasút-állomás és a vonzaskörzetébe tartozó település közötti úttávolságra képet alkothatunk arról a térről, amelyről az árucikkek rááramlanak az adott vas-útállomásra. Sőt – és a tanulmány szempontjából ez most a lényegesebb – megváltoztathatjuk a nézőpontunkat. A kérdés: egy-egy kistérség településeinek átlagosan mekkora utat kell szekerezniük ahhoz, hogy elérjenek egy általuk választott, teheráru feladására alkalmas vasútállomásra. Amikor tehát egy adott járás szempontjából kiszámítjuk az átlagos szekerezési távolságot, az nem jelenti azt, hogy valamennyi kistérségben létező település ugyanazt az állomást választja.

1895-ben a magyarországi kistérségekben a leggyakoribb szekerezési távolság 6-12 km, de nagy számban (86 kistérség) léteznek még ennél is kedvezőbb helyzetben (6 km-nél kisebb fuvartávolság) lévő területek.

2. táblázat. A 20 km-nél nagyobb átlagos szekerezési távolsággal rendelkező területek

Megye	Járás	Átlagos szekerezési távolság, km	Ezer lakosra eső lófogatok száma	Ezer lakosra eső ökörfogatok száma
Csík	gyergyótölgyesi	129,75	18,09	40,19
Csík	gyergyószentmiklósi	109,44	36,90	65,45
Torda-Aranyos	topánfalvi	88,20	7,69	40,10
Maros-Torda	nyárádszeredai	49,33	38,67	18,90
Pozsony	alsócsallóközi	42,00	62,64	42,41
Torontál	antalfalvai	41,33	121,86	10,30
Torda-Aranyos	torockói	40,59	13,38	46,87
Ung	bereznai	39,86	19,24	46,61
Arad	nagyhalmágyi	38,00	13,16	43,70
Csík	kászonalcsíki	36,30	40,83	72,53
Krassó-Szörény	bozovicsi	34,00	14,87	41,62
Torda-Aranyos	alsójárai	31,40	22,12	48,28
Gömör és Kishont	nagyrócei	30,00	30,98	42,71
Krassó-Szörény	facseti	27,57	26,62	51,01
Zemplén	sztropkói	25,90	50,69	18,11
Bács-Bodrog	titeli	25,42	99,51	10,31
Szeben	szerdahelyi	24,85	41,92	62,37
Bács-Bodrog	zsablyai	24,70	96,20	12,04
Hont	korponai	24,48	29,70	39,45
Szolnok-Doboka	magyarlárposi	24,00	21,57	35,23
Szilágy	szilágycsehi	23,95	23,71	23,79
Maros-Torda	régeni felső	23,01	20,14	47,84
Nyitra	privigyei	22,48	18,47	32,92
Szeben	szelistyei	21,64	40,41	41,23
Vas	muraszombati	21,28	28,73	5,46
Maros-Torda	marosi felső	21,14	18,28	22,89
Hont	báti	21,00	60,07	34,26
Bars	garamszentkereszti	20,94	22,59	33,37
Pest-Pilis-Solt-Kiskun	solti közép	20,51	53,75	9,43
Szilágy	krasznai	20,01	19,30	23,57
Bereg	felvidéki	20,00	22,86	52,95

A legrosszabb pozícióban a nagy kiterjedésű és vasúttal nem rendelkező Csík megye volt. A megye két járásában (gyergyótölgyesi, gyergyószentmiklósi) a vasutat átlagosan 109 és 130 km utazással lehetett megközelíteni. E hosszú távolság ellenére a megye 15 településéből áramlottak a termények elsősorban Szászrégen vasútállomására, vélhetőleg a Maros hajózható, tutajozható vizét kihasználva. Csík megyében csak két település nem a szászrégeni állomáson adja fel a

feleslegét. Csíktusád a Brassó-Kézdivásárhely közötti vasútvonalra (Sepsiszentgyörgy állomás) hordta az árut, Csíkszereda pedig Székelyudvarhely vasútállomására. Szászrégen vasútállomására tehát rendkívüli távolságokból érkeztek az árucikkek. Hasonlóképpen rossz a helyzet Torda-Aranyos megye topánfalvi járásában (88 km) és Maros-Torda nyárádszeredai (49 km) járásában. Pozsony megye alsócsallóközi járásában lakóknak is meglepően nagy távolságot (42 km) kellett szekerezniük árucikkeikkel. A Duna és a Kis-Duna által közrefogott alsócsallóközi járásnak (központ: Dunaszerdahely), nemcsak az volt a gondja, hogy a járás területén nem haladt végig vasútvonal, hanem az is, hogy a folyókon a révek felé kerülni kellett a szekerekkel.

Szélsőséges különbségek is léteznek egy-egy megyén belül. Ilyen például Torda-Aranyos pozíciója, ahol a felvinci, marosludasi és torda járásokban 6-10 km az átlagos szekérfuvarozási távolság, az alsójárai, torockói és topánfalvi járaiban pedig 31-88 km. Hasonló a helyzet Maros-Tordában, ahol a marosi alsó és régeni alsó járásokban 7-16 km, a marosi felső, régeni felső járásokban 21-23, a nyárádszeredai járásában pedig 49 km az átlagos szekerezési távolság. Gömör és Kis-Hont megyében a nagyrócei járás falvainak kellett meglehetősen hosszú utat megtenniük: az átlagos szekerezési távolság 30 km, szemben a megye többi járásában létező 6-8 km-el. Vagy például Bács-Bodrog megye zentai járásában az árufeladó településeknek alig 2 km-t kell szekerezniük, a titeli és zsablyai járásokban viszont 24-25 km-t.

Meglepő, hogy Szabolcs megye átlagos járási szekerezési távolságai általában kedvezőtlenebbek (7-11 km között) mint Máramaros megyéé. A gyengén fejlett Máramarosnak a szekerezési távolságokban megnyilvánuló jó helyzete kétségtelenül összefügg a megye településeinek pozíciójával: túlnyomó többségük a Tisza és mellékfolyóinak völgyében fekszik. A Tisza-völgy mintegy 4-5 km-es síkságán áthaladó fővonalú vasúthoz országos viszonylatban is kiemelkedő mennyiségű és minőségű államút kapcsolódott – de a megye lakossága ezeket a körülményeket nem képes kihasználni.

\* \* \*

1890-ben Magyarország népességének alig több mint 1%-a élt a közlekedésből (kereső és eltartott népesség). A közlekedés, mint szolgáltatás növekvő jelentőségét, a társadalmi munkamegosztásban betöltött szerepének erősödését azonban jelzi, hogy tíz év alatt (1890-1900) a közlekedésből élő népesség száma mintegy kétszeresére (200 ezerről 400 ezerre) nő.

A 19. század végén a világpiac működésének sajátosságaival (verseny, tőzsdei spekulációk, vasúti tarifapolitika stb.) már nemcsak a legnagyobb hazai árutermelő gazdaságoknak kell számolniuk. A vásárlók korábban soha sem látott árubőségéből választják ki a számukra megfelelőt, a termelőknek pedig korábban ismeretlen mértékű versennyel kell megbirkózniuk. Az önellátáson túlmenő termelésre, netán a szakosodásra azonban csak a strukturált, nagyobb népességszámú,

elegendő munkaerővel rendelkező települések képesek. Ahol létezik kellő számú munkaerő, ott jelennek meg számottevő mértékben az egyéb erőforrások – pl. igavonó állatok. De az infrastruktúrát használni – azaz előnyeit az árutermelés, áruszállítás folyamataiban kamatoztatni – csak a humán erőforrásokkal rendelkező települések képesek.



## A Délvidék árutermelő kistérségei és a vasúthasználat területi sajátosságai (1895)

1895-ben a Délvidék négy megyében (Bács-Bodrog, Torontál, Temes és Krassó-Szörény) 2,2 millió ember élt.<sup>1</sup> Közülük másfél milliónak (kereső és eltartott összesen) a mezőgazdasági termelés nyújtotta a megélhetést. Százezren az iparban, húszezren a kereskedelemben dolgoztak. Itt működött 287 ezer gazdaság. Az év során a négy megye 111 vasútállomásán 4,7 millió utas szállt fel a személyszállító vonatokra. Ugyanekkor a Délvidéken megtermelt árucikkekéből 1,37 millió tonna tömegű termék került a vasúti vagonokba. A délvidéki vasútállomásokra érkező, kirakodott áruk tömege 800 ezer tonna.

De mit is jelent mindez? Úgy gondolom, ezek az értékek csak akkor kelnek életre, és válnak értelmezhető tényekké, ha azokat egyrészt szélesebb (országos), másrészt részletesebb (kistérségi, települési) kontextusba helyezzük. Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy a délvidéki megyék lakosságának térhasználatát, árutermelő kistérségeit a vasúthasználatot feltáró területi mutatókon keresztül mutassa be. Az elemzésre egyetlen időmetszetet (1895. év) választottam ki, a közölt adatok forrásai korabeli statisztikai adatfelvételek.<sup>2</sup>

Mondandóm minél célszerűbb kibontása érdekében a dolgozatban nem a járás, hanem a kistérség fogalmát használom. Tapasztalataim szerint területi gazdasági kérdéseket nem lehet a közigazgatási státusz rendező elve alapján tárgyalni. Mi értelme lenne egy olyan térképnek, amely az egyes járásokban vasútra feladott áruk tömegét ábrázolja, de nem veszi figyelembe az ugyanezen járásokban fekvő városokat, pusztán azért, mert jogállásuk eltér a járásokétól? A továbbiakban kistérségnek tekintem a járást és a járás területén lévő, de attól eltérő jogállású városokat együttesen. Mindez azt jelenti, hogy például Temes megye központi kistérségének adataiban benne szerepel Temesvár is. Kistérségekről tehát kizárólag valamilyen számított értékkel összefüggésben beszélek.

A 19. század végén Magyarország – egy olyan gazdaságát immáron évtizedek óta fokozatosan modernizáló – agrárország, melyet gazdasági-termelési régiói és gözerezű szállítási struktúrái közötti szoros kapcsolat jellemez. Magyarország egy olyan egyöntetű elvek szerint működő több mint 11 ezer kilométer hosszú vasút-

---

<sup>1</sup> Az 1890-es és 1900-as népszámlálás középpértéke.

<sup>2</sup> Edvi Illés Sándor: A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. I–II. kötet. Budapest, 1896. A Magyar Királyi Államvasutak 1895. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1896. A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája. Budapest, 1897.

hálózattal rendelkezik, melynek legfontosabb feladata az áruszállítás szükségleteinek kielégítése. 1895-re egyetlen megye (Csík) kivételével az ország valamennyi megyéjét elérte a vasút. Mindazonáltal a vasúthálózat területi sűrűségében jelentős táji különbségek léteznek. Az egységnyi területre eső vasútvonalak hosszában a rangsor élén álló Fejér megyét (26 km/száz négyzetkilométer) messze leszakadva követik a még mindig dobogós helyen tartózkodó Esztergom, Békés és Zala (8–7 km/száz négyzetkilométer). Három délvidéki megye a tipikus vasútsűrűséggel (3–6 km/száz négyzetkilométer) rendelkező megyék halmazában van: Torontálban 5, Bács-Bodrogon 4, Temesben 3 kilométernyi vasúti pálya esik száz négyzetkilométerre. Krassó-Szörény vasútsűrűségi mutatója: 2 km/száz négyzetkilométer.<sup>3</sup> A vasúthálózat minden fejlettsége ellenére, 1895 elején Magyarországon 2,8 millió személy olyan településen élt, amelynek kistérségében nincs vasútállomás, és amelyet nem szelt át egyetlen vasútvonal sem. Közülük 470 ezren a délvidéki megyék lakói.

*1895 elején az délvidéki megyék alábbi területeit nem érinti vasútvonal*

Megye	Kistérség	Népesség, 1895	Terület, km <sup>2</sup>
Bács-Bodrog	hódsági	39 200	655
Bács-Bodrog	németpalánkai	40 024	554
Bács-Bodrog	titeli	24 845	467
Bács-Bodrog	zsablyai	25 821	441
Torontál	antalfalvai	45 888	932
Torontál	bánlakai	25 937	533
Torontál	módosai	27 140	649
Torontál	pancsovai	64 485	1 041
Torontál	pardányi	27 427	527
Temes	buziási	34 484	630
Temes	lippai	33 766	682
Krassó-Szörény	bégai	19 072	367
Krassó-Szörény	bozovicsi	27 457	1 147
Krassó-Szörény	facseti	21 511	710
Krassó-Szörény	marosi	20 187	543

Az egyes régiók, kistérségek közötti közlekedési infrastrukturális különbségek a térhez fűződő változatos gazdasági-politikai érdekekből, az eltérő földrajzi környezetből, termelési struktúrából, sőt, egyes elemeiben vélhetőleg a kulturális hagyomány sokszínűségéből fakadnak. A fejlett vízi út hálózattal (Duna és a hajózó csatornák) rendelkező Bácskában a közúthálózat rendkívül alacsony

<sup>3</sup> A korban ez a vasútsűrűségi érték a medencék és hegyláncok váltakozásával tagolt térfelszínű megyék jellemzője: ide tartozik még Máramaros, Nógrád, Háromszék, Szeben és Udvarhely is.

színvonalú, az országban ettől rosszabb megyei mutatókkal csak Máramaros rendelkezik. Bács-Bodrog megyében egyrészt kevés az út (12,78 km/száz négyzetkilométer), másrészt még kevesebb a kiépített út (19%). A Délvidéken Temes és Krassó-Szörény megyékben a leginkább elfogadható az utak mennyisége és minősége. Temes megyében az utaknak csak a harmada nem kiépített.<sup>4</sup> Szinte egyáltalán nincsenek kiépített utak Szabadkán, Pancsován, Újvidéken, Zomborban és Baján. A fogatolt járművek tekintetében a délvidéki megyéknek nincs szégyenkezni valójuk. Országos szinten a lófogatú járművekkel legjobban ellátott három megye délvidéki: Torontálban 111, Temesben 89, Bács-Bodrogban 76 lovas fogat esik ezer lakosra. A közúti járművek magas szállítási kapacitása azt jelzi, hogy a Bácskában és Bánátban előállított mezőgazdasági termények fogyasztókhoz való eljuttatásában a közutak közvetítette forgalomnak nagy jelentősége volt. A tradicionális közlekedés és áruszállítás formái eleven élnek, a megtermelt árucikkeknek csak egy része kerül be a vasúti áruszállításba. Másik része a belső fogyasztást elégíti ki, harmadik része pedig vízi úton távozik a térségből. Sajnálatos módon a Bácskából és Bánátból vízi úton távozó áruk tömegét – a kikötői forgalmi adatok hiánya miatt – nem ismerjük. Így tehát nem lehet számszerűen összehasonlítani a vasúti- és víziáru-forgalmat.

A termelési folyamatban, és az áru nagyvasútra juttatásában az ún. szállítható (könnyen hordozható) mezei vasutak rendkívül jelentős szerepet játszottak Krassó-Szörény megyében. Kiemelkedő módon a megyében 1895-ben 25 helyen működtek ilyen típusú vasutak. A leghosszabb közülük – a közel 100 km-es vágányzattal rendelkező – de emberi erővel hajtott Németbogsán környéki, kavics és mész szállítására használt mezei vasút volt. Az Osztrák-Magyar Vasúttársaság tulajdonában álló 66 km hosszú, üzemi célokra használt iparvasutat (Resicabánya, Bogsánbánya környékén) gőzzel hajtották. 31 km hosszú vágányzattal működött a Ruszkicza gyártelep és Ruszkabánya közötti ércszállító lóvasút. Vasércet szállított a 27 km-es a ló és emberi erővel egyaránt hajtott dognácskai iparvasút. Öt iparvasút (közülük három gőz-, kettő lóerejű) foglalkozott a megyében a kőszénzállítással. Néhány rönkfákat szállító vasútnál a gravitációt is kihasználták: hegynek felfelé a kocsikat lovak húzták, visszafelé pedig a megrakott kocsikat legördítették. Hasonló módon szállították a gránitkövet Oravica közelében a Majdán kőbányában, de ugyanígy jutottak el a kőfaragó munkások egyik Anina melletti kőbányába is.

1895-ben a vidéki Magyarországon ötvenezer lakosnál nagyobb vonzaskörzettel 21 vasútállomás (ebből hét délvidéki, ezen belül öt bácskai) rendelkezett.

---

<sup>4</sup> A korban egy út kiépítettsége azt jelentette, hogy egy elegyengetett földalpra durva követ terítettek, majd azt apróbb kavicsal borították be. Az a szokásos gyakorlat, hogy az utakon időnként pótolták a lekopott kavicságyat. Szép eredménynek számított, ha a keletkező egyenetlenségeket, kerékvágásokat, lyukakat és gödröket rendszeresen kitöltötték fedanyaggal.

A Délvidék legnagyobb vonzaskörzetű, az országos rangsor<sup>5</sup> harmadik helyén álló Nagybecskerek vasútállomás 22 település 94 ezer lakosát szolgálta.

Vasútvonal neve	Vasútállomás	Vonzaskörzetébe tartozó települések népessége, 1895	Vonzaskörzetébe tartozó települések száma
Nagykikinda–Nagybecskerek	Nagybecskerek	94	22
Budapest–Zimony	Szabadka	77	1
Budapest–Zimony	Újvidék	63	11
Budapest–Orsova–Verciorova	Temesvár Józsefváros	60	6
Szabadka–Dálja	Zombor	57	7
Budapest–Zimony	Verbász–Kula	54	8
Szabadka–Óbecse	Óbecse	54	6

A budapest–zimonyi vasúti fővonal legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásai Bács-Bodrog megyében találhatóak: Szabadka állomás (77 ezer lakos), Újvidék (tizenegy település 63 ezer lakosa), Verbász-Kula (54 ezer lakos). Ez utóbbi vasútállomás vonzaskörzetébe több jelentős árutermelő közösség tartozott: ide hordta feladásra áruját Szenttamás, Újverbász, Óverbász, Cservenka, Kula, Ószivác. Zombor állomásának vonzaskörzetében hét település 57 ezer fő lakosa élt. A Szabadka–Óbecse közötti vasútvonal végpontján fekvő Óbecse állomás hat település 54 ezer lakosának árufeladó központja. Baja állomása szintén hét település áruját fogadta. Ez az állomás egyben jelentős átrakodó pont is: a Dunán érkező termékek egy része itt került vasútra, illetve az ide tengelyen érkező árukat hajókkal szállítják tovább. A bácskai vasútállomások közül sajátos helyzetű Ókér állomása. Ókér község lakossága alig négyezer fő, de állomásának kb. 20 km-es vonzaskörzetében már 44 ezer fő élt.

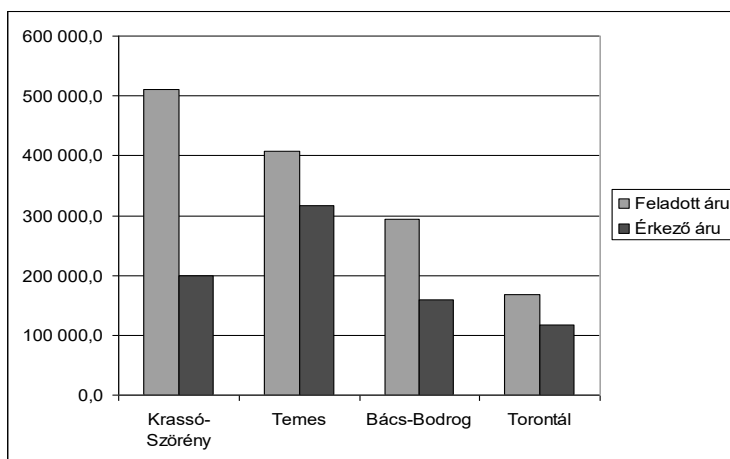
Torontál megyében a már említett, országosan is kiemelkedő vonzaskörzetű Nagybecskerek állomáson kívül számottevő vonzóerővel bírt Nagyikinda állomás, amely hat települést (41 ezer lakos) szolgált ki. Gyertyámos állomás 12 település (22 ezer lakos), Zombolya pedig kilenc falu (34 ezer lakos) árufellegét fogadja. A Valkány–Varjas közötti mellékvonal legfontosabb állomása Nagyszentmiklós. Ide hat faluból (24 ezer lakos) érkeznek a fuvarszekerek.

Temes megye legnagyobb vonzaskörzetével (60 ezer fő) rendelkező állomása a Temesvár Józsefvárosi pályaudvar volt. Ezt az állomást nemcsak a város lakói, hanem még öt környékbeli falu is használta. A rendszeresen ide fuvarozó öt község közül jelentős távolságot (25 km) egyedül a buziási szekerezőknek kellett megtenniük, de 1895-ben már épült az a helyi érdekű vonal, amely feleslegessé tette ezt a szekérforgalmat. Temes megyét hosszanti irányban két mel-

<sup>5</sup> Az élen Szászrégen (100 ezer fő) és Szeged (97 ezer fő) vasútállomásai álltak.

lékvonal szelte át. Az 58 km hosszú Arad–Temesvár közötti vonal vonzaskörzetében 48, a Temesvár–Báziás közötti 121 km hosszú pálya mellett pedig 153 ezren éltek. Temes és Krassó–Szörény megyebéli települések egyaránt fuvaroztak a Budapest–Orsova–Verciorova fővonalon fekvő Belinc–Kiszető állomásra. Ugyanezen vonalon fekszik Topolovec is, ahová nyolc településről (12 ezer fő) érkeznek a fogatolt járművek. Temes és Torontál megyei falvak egyaránt szeke-reznek a Temesvár–Báziás közötti vonal Detta állomására, melynek vonzaskörzetében 15 település 25 ezer lakosa élt.

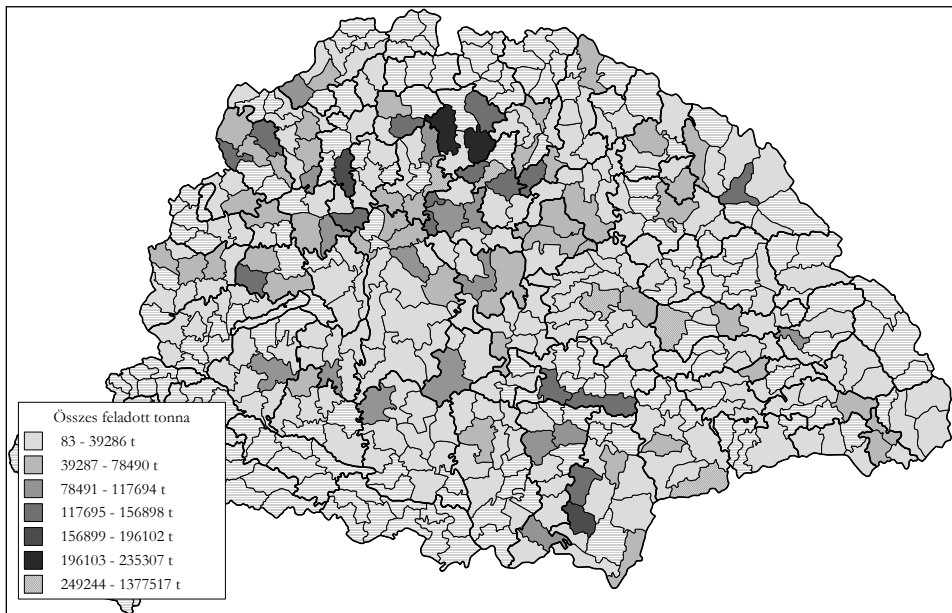
Krassó–Szörény megye vasútállomásai nem vonzaskörzetük nagyságával, sokkal inkább feladottáru-forgalmukkal tűnnek ki országos viszonylatban. A megyében a legnagyobb vonzaskörzettel Lugos állomás (24 település, 34 ezer fő), Karánsebes (33 település 32 ezer fő), és Oravica (15 település, 28 ezer fő) rendelkeztek. A lugosi és karánsebesi állomásra a fuvarszekerek 20–30, sőt 50 kilométeres távolságból is érkeztek.



1. ábra. A délvidéki megyék vasútiáru-forgalmának szerkezete

Mi jellemzi a délvidéki megyék vasútiáru-forgalmát? (1. ábra) Összességében elmondható, hogy a Délvidéken megtermelt áru kiáramlik a vasúton. Krassó-Szörény megyéből például két és félszer nagyobb tömegben áramlik el az áru mint amennyi ide érkezik. Mindez nem véletlen. A karakteresen ásványi nyersanyagok kitermelésével, fa és különféle faáru (épületfa, tűzifa stb.) előállításával foglalkozó megyék – mint például Krassó–Szörény – sajátossága, hogy a nagytömegű feladottáru-forgalommal szemben az ide érkező áruk tömege nem tud versenyre kelni. A megyéből 510 ezer tonna tömegű áru távozik és 200 ezer tonna érkezik. Az ilyen forgalmat lebonyolító vasútállomásokra tehát üres tehervonati szerelvények érkeznek, és megrakottan távoznak. A mezőgazdasági árutermeléssel foglalkozó megyék vasútiáru-forgalma már inkább kiegyensúlyozott: az érkező és feladott áruk tömege közötti arány kisebb. Jól példázza ezt

Torontál megye. A megye vasútállomásain 167 ezer tonna árut be-, 118 ezer tonnát pedig kipakolnak be a tehervagonokból. A vasútiáru-forgalom tekintetében sajátos a helyzete az élelmiszertermelésben kiemelkedő Bács-Bodrog megyének. Előzetes várakozásaimmal ellentétben a megyében vasútra kerülő áruk tömegében (feladnak 293 ezer tonna árut) nem tükröződik a megye országosan kiemelkedő gazdasági potenciálja.<sup>6</sup> Mindez azt jelzi, hogy a megyebéli termények fogyasztói piacra juttatásában a vízi szállítás nem vesztette el tradicionális jelentőségét. Más a helyzet Temes megyében. Temes megyében alig 1,3%-al adnak fel több árut (407 ezer tonna) vasútra, mint amennyi ide érkezik. A megyében zajló ipari termeléssel együtt járó nyers- és alapanyag-szükséglet, valamint az iparban dolgozó népesség fogyasztási szükségletei teszik a vasútiáru-forgalmat kiegyensúlyozottá.

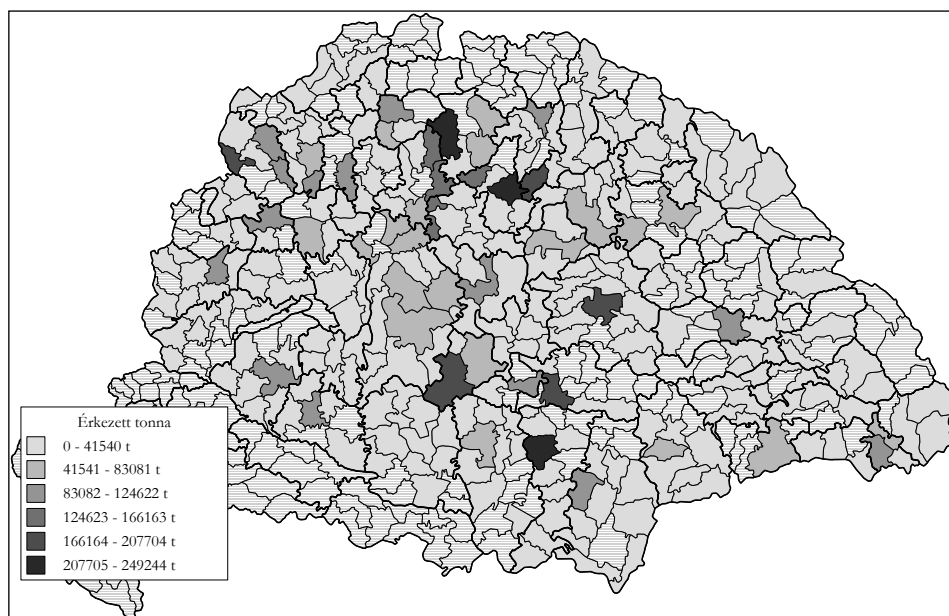


2. ábra. Magyarország kistérségeinek feladottáru-forgalma, 1895

De melyek voltak a Délvidéknek a vasútiáru-forgalomban legjobban érintett kistérségei? (2–3. ábra) A legnagyobb feladottáru-forgalmat teljesítő kistérség két Krassó-Szörény megyei bánya- és nehézipari vidék (oravicai és bogsáni). Az oravicai kistérség feladottáru-forgalma a nyolcadik legnagyobb az országban, a bogsánié pedig a 11-dik. Temes megye fehértemplomi kistérségének feladottáru-forgalma még mindig kiemelkedő (országos rangsor 25. helye). Ennek a kistérségnek a legfontosabb állomása Fehértemplom, ahonnét csak kavicsból 97 ezer tonnát szállítanak el a vagonok. Temes megye központi és

<sup>6</sup> Hozzávetőlegesen ennyi áru kerül elszállításra Vas, Arad és Kolozs megyékből is.

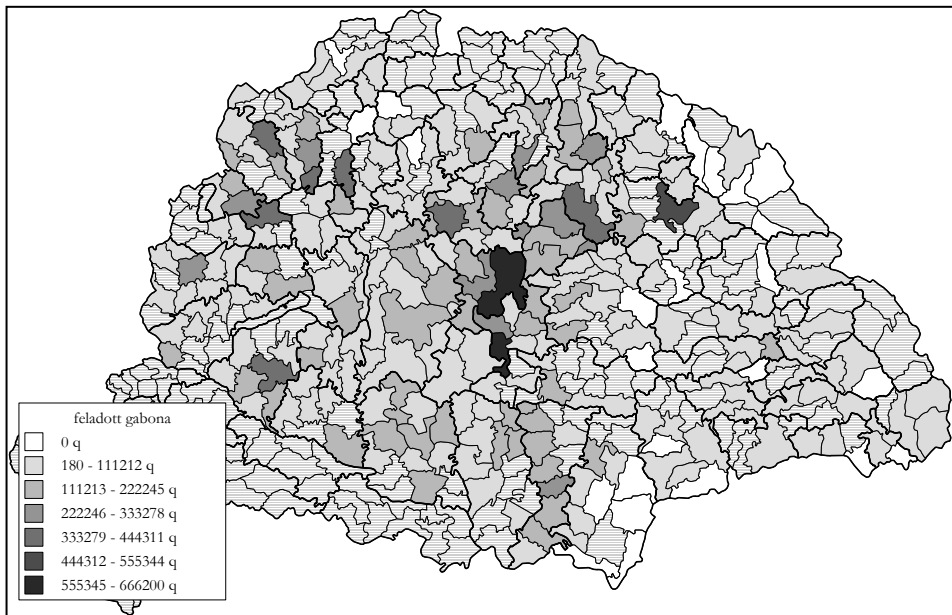
rékási kistérségeinek feladottáru-forgalma (89–90 ezer tonna) közel azonos, de az érkezőáru-forgalomban már jelentős különbség van közöttük. A központi kistérségbe (ide tartozik Temesvár is) két és félszer több áru áramlik, mint amennyi innét távozik. Temesvár fogyasztói piaca országos hatókörből vonzza magához a termékeket. De a város gazdasági erőtere is rendkívül jelentős: a temesvári árucikkek 130 belföldi vasútállomáson kerülnek leadásra. Mindazonáltal a város termékeinek elsődleges értékesítési területe a Bánát. Temes megye rékási, Bács-Bodrog megye bajai kistérségei áruforgalma szélsőséges. A rékási kistérségből 39-szer több áru áramlik el, mint ami ide érkezik. A bajai kistérségből pedig tízszer nagyobb az áru ki-, mint beáramlása. A feladottáru-forgalom szempontjából az országos rangsor 54. helyén tartózkodik Torontál megye nagyikindai kistérsége. Elgondolkodtató – és egyúttal a délvidéki megyék szélsőséges termelési különbségeit is feltáró mozzanat – hogy az országos rangsor utolsó helyein is délvidéki kistérségeket találunk. Bács-Bodrog megye óbecsei (258. hely), Krassó-Szörény megye moldovai (274. hely), Torontál megye alibunári (276. hely) és a legutolsó helyen álló Temes megye kubini (277. hely) kistérségéből alig-alig kerülnek termékek vasúti elszállításra. Az itt működő vasútállomások szinte egész évben kihasználatlanok, az itt élők nem tudnak bekapcsolódni az áruterelésnek abba a formájába, amelyhez elengedhetetlenül hozzátartozik a vasúti szállítás.



3. ábra Magyarország kistérségeinek érkezőáru-forgalma, 1895

Ami a délvidéki, vasútra kerülő árucikkek fajtáit illeti, agyag és agyag-áru mintegy 16 vasútállomáson kerül feladásra. Ásványok és ásványi anyagok leg-

inkább a Krassó-Szörény megyebéli állomásokról (legnagyobb feladottáru-forgalmú állomás: Anina) kerül elszállításra. 46 állomáson rakodnak be fa és faárut a tehervagonokba. Közülük a legfontosabb a Szabadka–Baja vonalon fekvő Bikity-Borsod állomás, ahonnét 70 ezer tonna dorong és hasábfá kerül továbbításra. Gabonát mintegy 89 vasútállomásra szállítanak el. (4. ábra) A gabona feladásban élen járó délvidéki állomások között nem találunk Bács-Bodrog megyeieket. A Temesvár–Báziás közötti pályán fekvő Detta állomáson adják fel legnagyobb mennyiségben (17 ezer tonna) a gabonát. Utánuk Perjámos, Gyertyámos, Újarad és Fehértemplom következik. Örlemények legnagyobb tömegben Nagykikindáról (46 ezer tonna) kerülnek vasútra. Sertést 56, szarvasmarhát pedig 43 vasútállomáson adnak fel elszállításra. A legfontosabb szarvasmarha továbbító állomások: Sztamora-Moravica, Temesvár Gyárváros és Lugos. Vas- és vasáru legnagyobb tömegben Németbogsán állomásán (38 ezer tonna) kerül a vagonokba.



4. ábra. Magyarország kistérségeiből vasútra kerülő gabona, 1895

Összefoglalva az elmondottakat, úgy látom, hogy a különféle természeti erőforrásokban gazdag Bácska és Bánát gazdálkodóinak, árutermelőinek szélsőséges különbségeket felmutató infrastrukturális környezettel kellett megbirkózniuk. Nem egységes a Délvidék, a kistérségek földrajzi adottságai, termelési környezete, sőt kulturális hagyományai közötti különbségek tükröződnek a vasúthasználat területi mutatóiban. Értelemszerűen nagy a törésvonal a vasúttal rendelkező és azzal nem bíró kistérségek és települések között. De törésvonalak



nemcsak itt léteznek. Mivel magyarázhatjuk, hogy két látszólag hasonló gazdasági feltételekkel rendelkező község eltérően válaszol a vasút keltette kihívásra? Úgy gondolom, hogy a falvak közötti különbségeket a mikromilió különbségeivel lehet értelmezni. Ha az ember közvetlen életkönyezete olyan sikeres gazdaságvezetési mintákat közvetített, melyeknek része volt a vasúthasználat, akkor ez utánzásra készített. Vannak olyan délvidéki települések, melyeket a vasút nyújtotta előnyök hidegen hagynak. A Temes megyei Zsebely–Csákovár–Bóka közötti 49 kilométer hosszú vicinálisra szinte nem szállnak fel parasztok, az utazók 95%-a ugyanis nem a legolcsóbb, harmadosztályú menetjegyet váltja. Ennek a vasútvonalnak a vonzaskörzetében élők tehát nem lépnek ki a hagyományos paraszti térhasználat keretei közül. Elgondolkodtató, hogy a vasúton zajló áruszállításba belépő települések népessége és vasútállomásaik áruforgalma között nincs lineáris összefüggés. Nem lehet azt mondani, minél többen élnek egy településen, annál nagyobb tömegben érkezik, vagy távozik az áru az érintett állomásról. Mi mutathatná ennél plasztikusabban az emberi tényező jelentőségét?



## A magyarországi cukorgyárak vonzáskörzetei a 19. század végén

A 19. századi Magyarországon a cukor nem volt általánosan elterjedt fogyasztási cikk. A század utolsó évtizedében az egy főre eső cukorfogyasztás alig harmada a fejlett nyugat-európai államokénak. Az alacsony fogyasztási volumen ellenére a 19. század utolsó évtizedeiben a finomított cukor fogyasztása nemcsak a polgári, hanem a paraszti táplálkozás-kultúrában is kimutatható, tehát már voltak olyan paraszti háztartások, melyek készpénzt áldoztak beszerzésére.<sup>1</sup> A cukor ti. egy olyan speciális termék, melyet háziipari, kisipari körülmények között nem, kizárólag nagyipari módszerekkel lehetett előállítani.

Ennek a munkának az a célja, hogy a polgárosuló Magyarország árutermelési és értékesítési struktúráiban elhelyezze és bemutassa a cukrot. Ezt csak úgy lehet megvalósítani, ha a 19. század végi cukorgyárak árubeszerzési és áruértékesítési vonzáskörzeteit – korabeli vasútiáru-forgalmi statisztikák<sup>2</sup> értelmezésével – megállapítom. Arra voltam kíváncsi, mekkora az a földrajzi tér, ahonnan a cukorgyárak beszerzik a gyártáshoz szükséges alapanyagot (cukorrépa), illetve mekkora az a földrajzi tér, amelyet az adott cukorgyárak késztermékeikkel ellátnak. A bemutatásra kerülő térképek a cukorgyártás illetve -fogyasztás történetének azt a pillanatát ragadják meg, amikor a modern tömeggyártás igényelte nyersanyag (cukorrépa) termelése országszerte fellendül, és alig néhány modern gyár elégti ki a fogyasztók igényeit. Mindez azt jelenti, hogy a vonzáskörzetet kizárólag a vasúttal bejárható földrajzi térre vonatkoztatva értelmezem. Világos, hogy a cukorgyártással összefüggő árubeszállítások nem kapcsolhatók kizárólag a vasúthoz, kedvező közúti kapcsolatok esetén a gyárakba közúton is áramlott a cukorrépa, illetve a késztermék közúton is eljutott a fogyasztókhoz. Például a Brassóban működő Első Erdélyi Cukorkagyár a termeléséhez szükséges finomított cukrot a közeli botfalui cukorgyárból nem vasúttal, hanem közúton hozatta. Vagy például a kis kapacitású, évi 2–3 ezer tonna nyerscukrot előállító tavarnoki cukorgyárba a termeléshez szükséges cukorrépa harmada fuvarszekérrel érkezett. A szekérfuvarral történő áruszállításról azonban nem készültek statisztikák, így ezek mértékéről és kiterjedtségéről nincsenek adatok.

A korszerű szállítási infrastruktúra valamennyi cukorgyár számára létkérdés volt, ezért kiépítették saját iparvágányos hálózatukat. A kézi-, ló- vagy esetleg gőz-

<sup>1</sup> Vö. Kisbán Eszter: „Köleskását hoztam, mégpedig cukrozva...” A cukor bevezetése a parasztnál Magyarországon. *Agria*, 1987. 239–264.

<sup>2</sup> A felhasznált vasúti források: Edvi Illés Sándor: *A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyiérdekű vasutak áruforgalmi viszonyai*. Budapest, 1896., valamint a MÁV 1895-ös üzletjelentése.

üzemű iparvasutak közvetlenül csatlakoztak a hozzájuk legközelebbi vasútállomás vágányzatához. Szerencsen például a cukorgyár 3,2 kilométer hosszú keskeny nyom-távolságú vágánnyal rendelkezett, melyen lovak húzták az árucikkkel és félkész termékekkel megrakott kocsikat. Az 1880-as években már a mezőhegyesi cukorgyár is korszerű infrastruktúrával bírt: „Még ezelőtt csak 10 évvel is elégszer megtörtént, hogy egy-egy jó őszi eső után ott rekedtek a szekerek, kocsik a birtok útjain, s ott is teletek bele fagyva a feneketlen sárba. És most? Nem is szólva a jó karban levő szekérutakról, sem az Arad–Csanádi vasútról, melynek e gazdaság területén 4 állomása van, – magának Mezőhegyesnek 40 kilométernyi állandó és 10 kilométer hordozható vasútja van, melyeken egyebek közt csak a múlt télen is fél millió métermázsa cukorrépat hordtak be az igen nagy cukorgyárba.”<sup>3</sup>

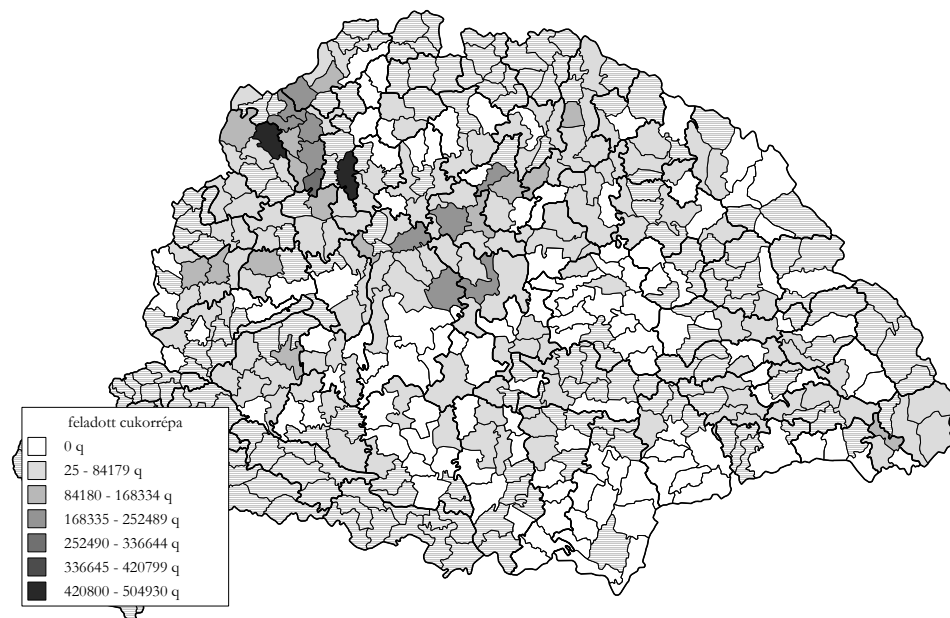
Az élőmunka-igényes és igen jól jövedelmező cukorrépa Magyarország szántóföldi termelésében nem töltött be különösebb jelentőséget. Az 1884 és 1894 közötti évtizedben a learatott szántóföldi terület alig 0,27–0,75%-a volt cukorrépával bevetve. Ezen alacsony volumen ellenére, mégis indokolt a cukorrépa termesztés fellendüléséről beszélni. E rövid periódus alatt ugyanis nemcsak a bevetett területek nagysága, hanem a betakarított cukorrépa tömege is megháromszorozódott.

Év	Bevetett terület, hektár	Betakarított, tonna
1885	32 512	599 600
1886	39 044	629 500
1887	34 571	504 100
1888	43 531	813 000
1889	55 489	1 117 500
1890	66 789	992 600
1891	69 118	1 320 200
1892	73 734	1 344 900
1893	88 848	1 556 300
1894	92 332	1 468 500

Ami a cukorrépa termesztés táji elhelyezkedését illeti, köztudott, hogy az leginkább Magyarország észak-nyugati részére volt jellemző. A legnagyobb cukorrépa termelő megyék Trencsén, Nyitra, Pozsony, Bars, Sopron és Moson megyék voltak. A kedvező adottságú Bács-Bodrog, Pest-Pilis-Solt-Kiskun és Bihar megyékben feltűnően kevés a cukorrépával beültetett szántóföld. Ez utóbbit a kortársak a munkáskéz hiányával, illetve a munkavállalók követeléseivel magyarázták: „az eszéki, mezőhegyesi, hatvani és más cukorgyárak ösztönözik is a gazdákat e termelési ág felkarolására, de a munkáskéz hiánya miatt vállalkozni erre senki sem akar, mivel a gazda ki van téve a félrevezetett munkások határt nem ismerő követeléseinek. De másrészt be kell azt is vallani, hogy a magyar mezőgazdasági munkás ilyen érzékenyebb termény művelésére nem is al-

<sup>3</sup> Szívós Béla: A Hármasköröstől a Marosig. Csongrád és Csanád. In: Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képből. Bp. 1891.

kalmas. Ez a fő oka a cukorrépa-termelés mellőzésének”.<sup>4</sup> Cukorrépa termesztésével leginkább a tőkeerősebb és nagyobb gazdaságok foglalkoztak. Az volt a szokás, hogy a cukorrépa hulladékait takarmányozásra – szarvasmarha hizlalásra – hasznosították, úgy, hogy a cukorgyárakból a friss és szárított répaszeletek visszajutottak a gazdálkodókhoz. Például a nyerscukrot előállító hatvani gyárból kikerülő répaszeletek egy a várostól mintegy 200 kilométeres övezeten belül kerülnek hasznosításra.



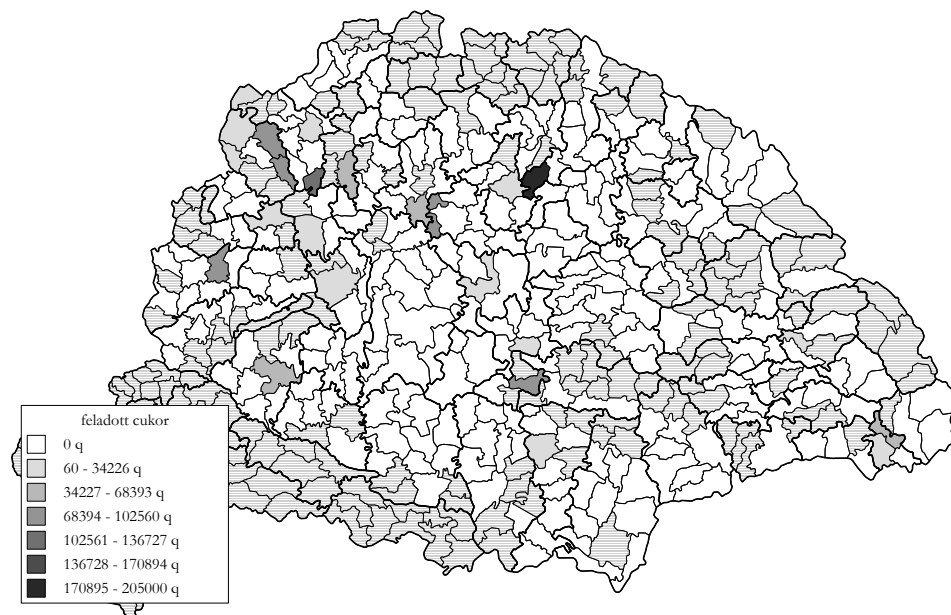
1. ábra. A feladott cukorrépa mennyisége Magyarország kistérségeiben

1895-ben Magyarország kistérségei közül a legnagyobb feladott cukorrépa-forgalommal (50 ezer tonna) Bars megye lévai és Pozsony megye nagyszombati kistérségei rendelkeztek. Fele ennyi cukorrépat adtak fel vasútra Nyitra megye érsekújvári és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye váci alsó kistérségéből. 1895-ben összesen 310 hazai vasútállomáson adnak fel a termelők, kereskedők cukorrépat összesen 750 ezer tonna tömegben. Tízezer tonnánál több cukorrépat mintegy 21 állomásról<sup>5</sup> továbbítanak. Az ország legtöbb feladott cukorrépat továbbító vasútállomásai nem kizárólag felvidékiek. Léváról 30 ezer tonna, Sajószentpéterről 20 ezer, Aszódraól és a Nyitra megyei Szomorfaluról pedig 16–16 ezer tonna cukorrépat szállítanak el a tehervagonok.

<sup>4</sup> Szobonya Bertalan: Mezőgazdaság, állattenyésztés. Bács-Bodrog vármegye II. Magyarország vármegyéi és városai. Szerk. Borovszky Samu. Bp. 1896.

<sup>5</sup> A feladott cukorrépa tömege szerinti csökkenő sorrendben: Léva, Sajószentpéter, Aszód, Szomorfalu, Pöstyén, Keresztúr–Apaj, Töketeres–Gálszecs, Vágújhely, Trencsén–Isztebnik, Szered, Galgóc–Lipótvár, Alsóvárad, Zsolca, Nagysurány, Ludas, Pápa, Tornóc, Lóc–Brestovány, Melsic, Szolnok, Tápiógyörgye.

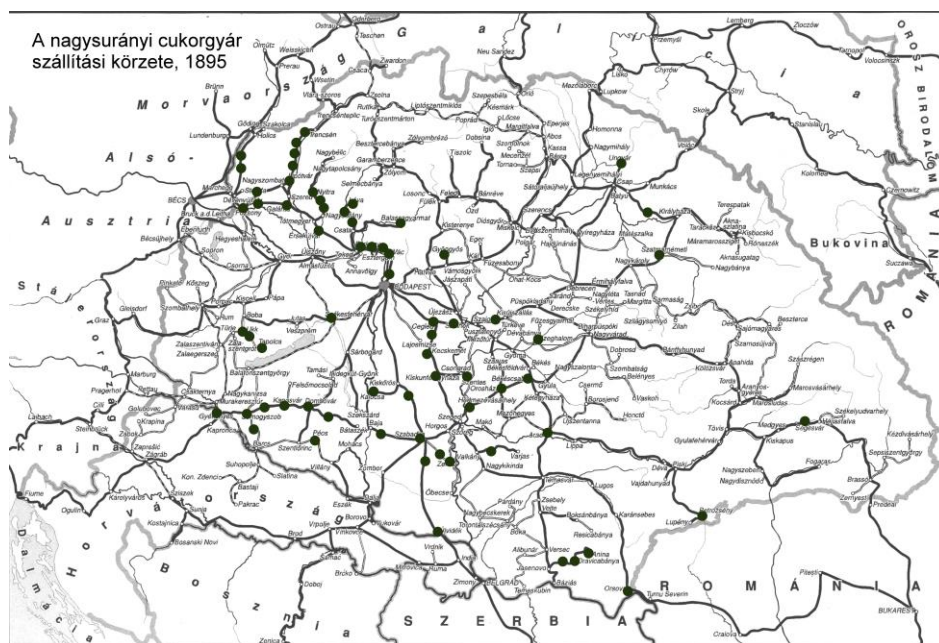
A vasútra feladott cukorrépa túlnyomó többsége 14 magyarországi településre érkezett meg. 100 ezer tonna Szerencsre, 72 ezer tonna Hatvanba, Sárvárra 65 ezer, Nagyszombatba 64 ezer, Nagysurányba és Diószegre 60–60 ezer, Oroszkára, Kaposvárra 50–50 ezer, Mezőhegyesre 45 ezer. Ennél kevesebb, 10–30 ezer tonna tömegű cukorrépát fogadott Selyp, Botfalu, Marosvásárhely, Ács és Nagytapolcsány. A nagytapolcsányi cukorgyárba a cukorrépa szűk földrajzi környezetéből érkezett: a Nagytapolcsánytól maximum 20 kilométerre, a Tótmegyer–Nagybélic közötti vasútvonal menti állomásokról. Ennél kiterjedtebb tér cukorrépáját fogadta a diószegi cukorgyár. A Budapest–Marchegg közötti vasúti fővonal menti, igen kedvező fekvésű cukorgyárba több környékbeli vasútvonal közvetíti a cukorrépát: a beszerzési övezete észak felé Pöstyényen is túl, több mint hatvan kilométerre kiterjed, kelet felé pedig a Diószegtől mintegy 40 kilométerre fekvő Tótmegyerig. A selypi cukorgyár cukorrépát vonzó ereje széles térben érvényesült: a gyárba a tőle 172 km-re fekvő Sárbogárdról, illetve a 142 km-re lévő Sajószentpéterről is érkeznek a cukorrépa szállítmányok. A Komárom megyei cukorrépa termelők közül a csallóköziek a diószegi gyárnak, az udvardiak a surányinak, míg a gesztesiek az ácsi cukorgyárnak adták termésüket.<sup>6</sup> A nagysurányi cukorgyárba a répa a Garam-, Ipoly- és Nyitravölgyi állomásokról érkezett. A szerencsi gyár beszerzési övezete Zemplén és Borsod megyére korlátozódott.



2. ábra. A feladott cukor mennyisége

<sup>6</sup> Ruisz Gyula: Mezőgazdaság, állattenyésztés és erdészet. In. Magyarország vármegyéi és városai. Komárom vármegye és Komárom sz. kir. város. Szerk. Borovszky Samu. Bp. 1896.

A hazai cukortermelő gyárak két kartellbe tömörültek, aszerint, hogy tevékenységük zöme a nyerscukor vagy a finomított cukor előállítására irányult-e. Az inkább nyerscukorra szakosodott gyárak (Ács, Diószeg, Hatvan, Kaposvár, Marosvásárhely, Nagyszombat, Nagytapolcsány, Oroszka és Selyp) a finomított cukrot előállító gyárakba szállították a nyerscukrot. A legnagyobb tömegben a hatvani gyárból<sup>7</sup> került forgalomba nyerscukor. A nyerscukor Szerencsre Hatvanból, Selypről, Diószegről, Nagyszombatról, Nagytapolcsányról és Ácsról érkezett. A nagysurányi cukorgyár a diószegi, nagyszombati és nagytapolcsányi nyerscukrot finomította, de nyerscukor előállításával is foglalkozott. 1894 őszén nyerscukrot gyártó üzem kezdte meg működését a Bars megyei Oroszán is, első üzletében Szerencsrel és Nagysuránnyal épített ki szállítási kapcsolatokat. A selypi cukorgyár a nyerscukrot nemcsak Szerencsre, hanem Mezőhegyesre, sőt az erdélyi Botfaluba is szállította. Az 1871 óta működő ácsi cukorgyár kiskapacitású üzem volt.



3. ábra. A nagysurányi cukorgyár szállítási körzete 1895-ben

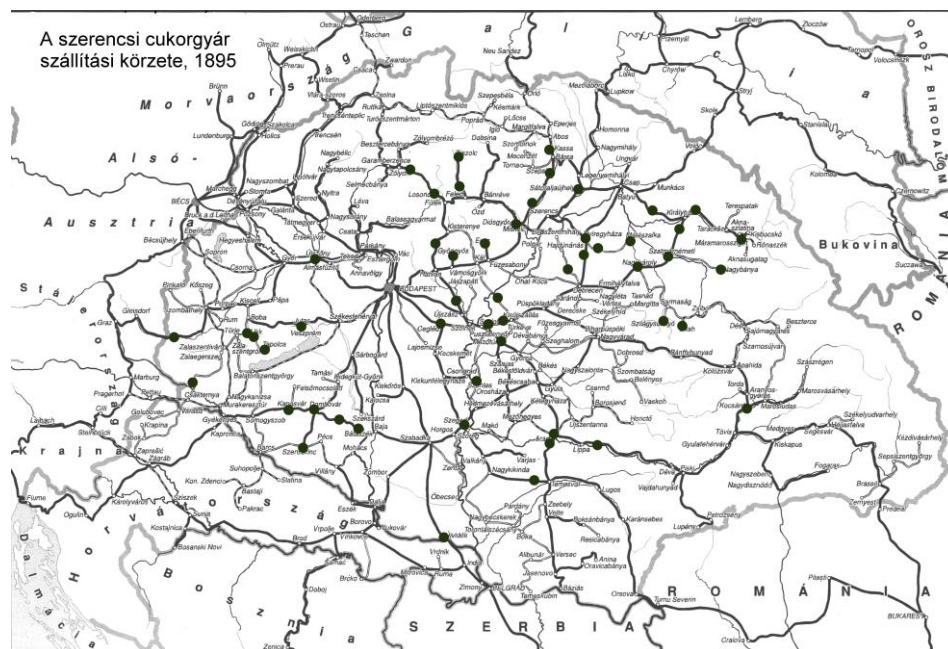
A finomított cukrot előállító gyárak közül a legnagyobb hazai szállítási övezettel a nagysurányi rendelkezett (3. ábra). A Nagysurányban vasútra feladott cukor leginkább a Felvidék északnyugati, az Alföld középső és a Dunántúl déli részén fekvő vasútállomások közvetítésével kerül a fogyasztókhoz. A gyár szállítási körzetének sajátossága közvetlen környezete nagyfokú koncentrációja,

<sup>7</sup> Hatvanba a nyerscukor előállításához szükséges mész kő Tiszolcraól, Horkáról és Diósgyőrből érkezett.

illetve nagytávolságú – több száz kilométert is meghaladó – szállítási határa. Ennek legjobb példája: Nagysurányból cukrot szállítanak Segesvárra, Orsovára és Petrozsénybe is. Mindazonáltal a nagysurányi cukorgyárnak a többi cukorgyárhoz nem mérhető *területi* versennyel kellett szembenéznie a tőle nem messze fekvő diószegi cukorgyár miatt. Az 1868 óta működő diószegi cukorgyár szállítási övezete a nagysurányitól szűkebb, termékei leginkább Nyitra és Pozsony megyékben kerülnek értékesítésre, illetve néhány, a Dunántúl északi részén fekvő településre jutnak el. A régióban működő kis kapacitású, tavornoki, sasvári és magyarfalvi cukorgyárak nyerscukrot gyártottak, így versenyt nem jelentettek sem a nagysurányi, sem pedig a diószegi gyár számára.

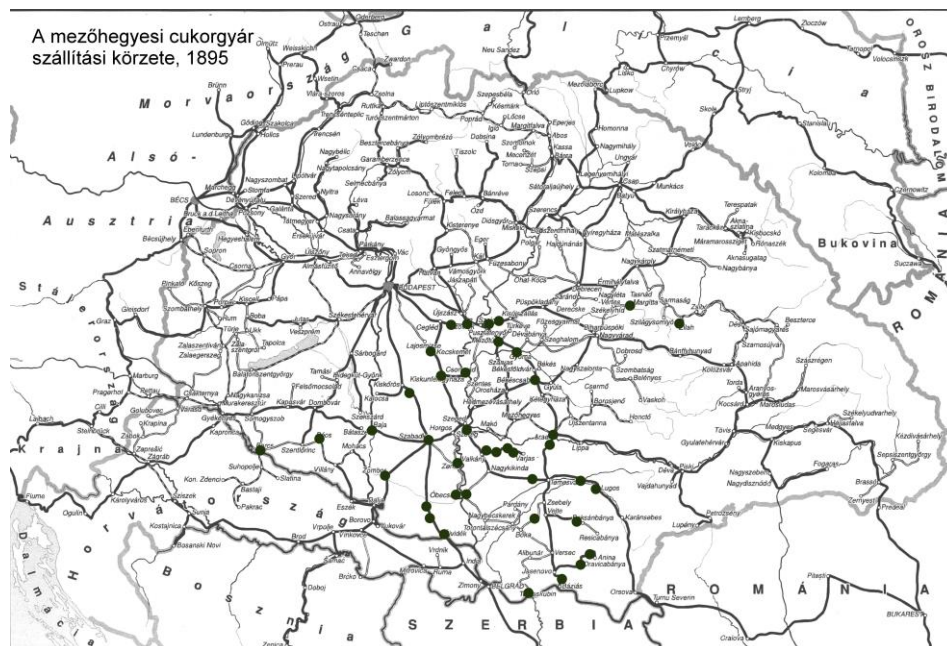
A Brassó melletti Botfaluban működő cukorgyár az Erdélyi medence fogyasztóihoz jutott el, de exportáltak Romániába is. A gyárba a cukorrépa a Maros, Aranyos és a két Küküllő környezetéből érkezett. Érdekesség, hogy a botfalui gyár saját cukorrépa földekkel is rendelkezett, ahonnan a terményeket fuvarszekérrel hordták be az üzembe. Áprilistól novemberig több száz Nyitra megyei idénymunkást is foglalkoztattak.

A szerencsi és mezőhegyesi cukorgyárak szállítási állomásait térképre vetítve (4. és 5. ábra) kiderül, hogy a két cukorgyár értékesítési területe között létezik egy képzeletbeli tengely (Barcs–Kecskemét–Cegléd–Debrecen). Ettől a tengelytől északabbra nem szállít a mezőhegyesi gyár. A szerencsi cukorgyár viszont benyomul a mezőhegyesi körzetébe. Itt egy üzleti versengés térbeli kiterjedésének példájáról van szó.



4. ábra. A szerencsi cukorgyár szállítási körzete 1895-ben





5. ábra. A mezőhegyesi cukorgyár szállítási körzete 1895-ben

Ezen felül a szerencsi cukor eljutott az osztrák tartományokba (Galícia, Stájerország), Bosznia-Hercegovinába, Szerbiába és Romániába, sőt Törökországba is. Magyarország határain kívül (leginkább Horvátországban és Bosznia-Hercegovinában) a mezőhegyesi cukor is talált magának piacot.

Összességében elmondható, hogy habár a Felvidékre összpontosult a cukorrépa termelés, és ide koncentrálnának a cukorgyárak is, a legnagyobb kapacitással működő cukorgyár a Zemplén megyei Szerencsen található. Az 1889-től működő szerencsi gyár 1895-re úgy foglal el pozíciókat a mezőhegyesi cukorgyár értékesítési övezetében, hogy saját értékesítési vonzaskörzetében senki sem tud versenyt támasztani vele szemben. A szerencsi cukor értékesítési övezete expanzívan növekszik.



## A közlekedés térbeli hatásai a Bodroghözben

A 19. századi folyamszabályozással és vízépítő munkákkal párhuzamosan a bodroghözi kistérség földrajzi viszonyait, évszázadok alatt rögzült hagyományos struktúráit egy az előbbieket jelentőségével összemérhető – annak hatásait felerősítő – másik jelentős infrastrukturális beruházás, a vasutak is befolyásolták. Munkám középpontjában ezért a vasutak állnak. Nem a vasútépítés helyi története érdekelt, hanem annak a kérdésnek a megválaszolása: hogyan változnak egy jól behatárolható kistérség – a Bodroghöz – tradicionális termelői rendszerei a vasút-közút változó térkapcsolatait közepette.

A Bodroghözbe vasút a kiegyezést követő, felfutó ütemű vasútépítési periódus végén került. Sem a vasút-finanszírozók, sem pedig az építést engedélyező állam célja nem a bodroghözi települések vasúti elérése volt, hanem Északkelet-Magyarország központjainak (Ungvár, Munkács, de legfőképpen Máramarossziget) bekapcsolása az országos hálózatba. De nemcsak gazdasági, hanem igen erős katonai stratégiai érdekek is fűződtek ehhez a vasútépítéshez.<sup>1</sup> A stratégiai érdekek erősségét jelzi, hogy a Magyar Északkeleti Vasút Szerencs–Sátoraljaújhely–Csap–Ungvár közötti pályájának gyorsított ütemű elkészítéséből fakadó költség-többletet a közös hadügyminisztérium viselte. A hadászati érdekek elsődlegessége mellett a Szerencs–Csap közötti szakasz vonalvezetésben azért kimutathatóak a helyi közösségek igényei is. A korban ti. az volt a szokás, hogy a vasútvonalak tervezése előtt az érdekeltek egy terepbejáráson felmérték és rögzítették az építendő vasútvonal pontos topográfiai helyzetét, körülményeit. Szerencsés módon a bodroghözi településeket érintő terepbejárásról rendelkezünk adatokkal.<sup>2</sup> A Szerencs–Csap közötti 80 km hosszú leendő vonalat az érdekeltek mintegy nyolc nap alatt fogatolt járművekkel és gyalogosan járták be. A harminc település határára érintő bejárás során a bizottság hat vasútállomás létesítését (Bodroghkeresztúr, Liszka-Tolcsva, Sárospatak, Sátoraljaújhely, Szomotor, Dobra) javasolta. A Sátoraljaújhelytől Csapig tartó pályaszakaszra az előzetes (stratégiai) elképzelések két állomás építését (Szomotor és Dobra) tartották célszerűnek. A bejáráson résztvevő bodroghözi községek sikeresen meggyőzték a bizottságot, hogy „a megyei forgalom érdekében” Perbenyiknél is szükség van vasútállomásra. Szerencs

---

<sup>1</sup> Magyarország és Galícia közötti vasúti csatlakozások biztosították Oroszország felé a felvonulási útvonalakat. A minél gyorsabb csapatszállítások biztosítása céljából a csatlakozó pályaszakaszokat, alagutakat, forgalmi berendezéseket stb. a polgári forgalom tényleges igényeitől messze nagyobb kapacitásra építették ki.

<sup>2</sup> A Magyar Északkeleti Vasút szerencs–sátoraljaújhelyi vonalának bejárása július 8-15 között. Magyar Mérnök és Építész Egyleti Közlemények, 1869. 361–362.

és Sátoraljaújhely között 1871. október 24-én nyílt meg a forgalom. A bodroghözi kistérséget átszelő pályaszakaszon 1872. augusztus 25-től három vasútállomás (Szomotor, Perbenyik és Bély<sup>3</sup>) fogadta a forgalmat. A vasúttársaság a helyi igények kielégítésére 1874-ben egy kizárólag személyforgalomra berendezett negyedik – marginális jelentőségű – megállóhelyet (Nagygéres) is megnyitott az utazók előtt.

A Szerencs–Csap közötti vasútvonal a kistérség életére kiható, igen jelentős infrastrukturális beruházás volt. A vasútvonal megközelíthetősége érdekében hatvanhárom helyen folyt útépítés, a pályán való átkelést pedig 88 átkelőhely tette lehetővé. Százegy hidat és átereszt (összesen 500 méter hosszban) is építettek. A hidak közül három húsz méter, egy 25, egy pedig 150 méter nyílással (Bodrog felett Szöllöske határában) épült.

A bodroghözi útvonalok átíró rendezésére a 19. században nem került sor. Az 1890-es évek első felében az állam arra (is) ösztökölte Zemplén megyét: szervezze meg és hangolja össze községei útépítési programját. A levéltári dokumentumok tanúsága szerint az első igen szerény eredmények 1895-ben értek be.<sup>4</sup> Ekkorra elkészült a Perbenyik–Láca közötti út kiépítése.<sup>5</sup> Készen volt Nagygéres és Kisrosvágy közötti úton Kisrosvágy mellett fekvő 300 méteres útszakasz, Nagygéresnél pedig 450 méternyi útpálya. Kisgéresen elkészült 750 méter. Pálföldén és Vékén kiépítették a község főutcáját. Elkészült a Bodrogszerdahely–Kiskövesd közötti út. Alsó- és Felsőbereckinél az út mélyebb részeit kőalappal látták el. Az Alsóberecki–Vajdácska–Sárospatak közötti úton pedig egyes szakaszokat (véltetőleg a legnehezebben járhatókat) kiépítettek. Kavicssal borították az őrsi kőhidtól a faluig terjedő szakaszt. Kiépítették a Szomotor–Nagygéres közötti úton a szomotori kiágazást. Felerészben elkészült a Pácin–Nagyrosvágy közötti út alapozása. Lealapozták a Boly–Szolnokocska közötti úton a mélyebben fekvő részt. A Perbenyik–Dobra–Becska–Kaponya közötti útra pedig már kifuvarozták a követ, de azt az útpályába még nem dolgozták be. Összességében elmondható, hogy a községi utak mélyebben fekvő, vizenyősebb szakaszait, illetve a vasúthoz menő – ezért nagyobb forgalmat közvetítő – részeit igyekeztek karbantartani. Ami a fogatoltjármű-állományt illeti, a bodroghözi falvak népességszámhoz viszonyított járműállománya az országos átlaggal (8 jármű/száz lakos) meggyező.<sup>6</sup> 1895-ben a Bodroghözben száz lakosra 8 fogatolt jármű (ebből öt ló-,

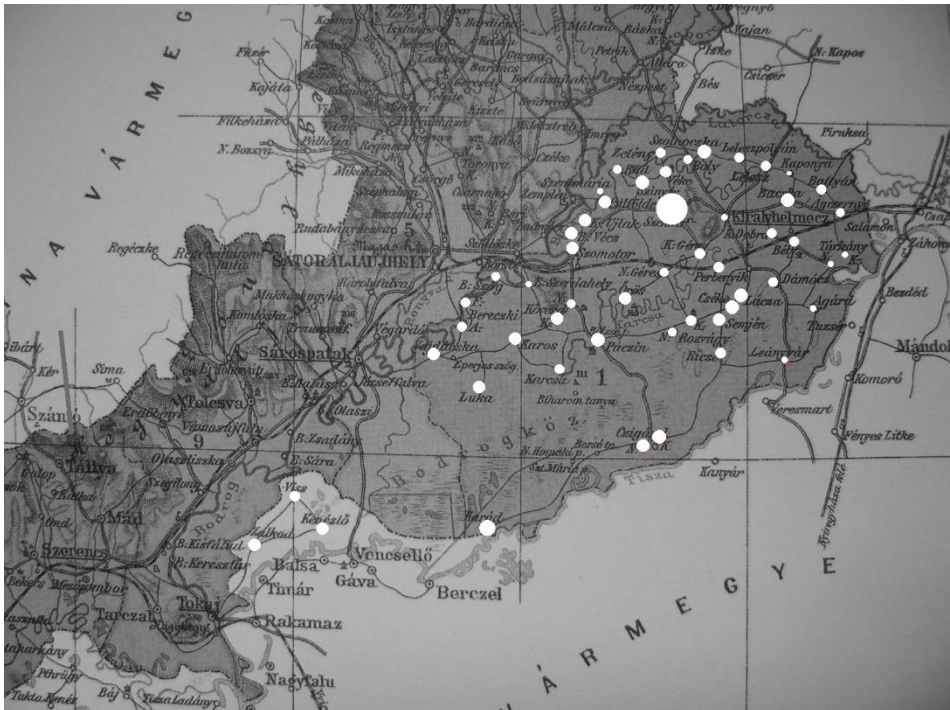
<sup>3</sup> A rendelkezésre álló forrásokból nem derül ki, hogy az eredetileg Dobra néven megnyitni szándékozott állomást miért nevezték el Bélynek, ti. ugyanarról az állomásról van szó.

<sup>4</sup> Zemplén megye alispánjának éves jelentése a vicinális közutakról, 1895. augusztus 13. OL. K. 227 60209/1895

<sup>5</sup> A korban az utak kiépítése alatt azt értették, hogy egy elegyengetett földalpra durva követ terítettek, majd az egészet apróbb kavicssal borították. Az volt a szokásos gyakorlat, hogy az utakon időnként pótolták a lekopott kavicságyat. Szép eredménynek számított, ha a keletkező egyenetlenségeket, kerekvágásokat, lyukakat és gödröket rendszeresen kitöltötték fedanyaggal.

<sup>6</sup> A fogatoltjármű-állomány adatait vö. A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája. 1. kötet. Budapest, 1897.

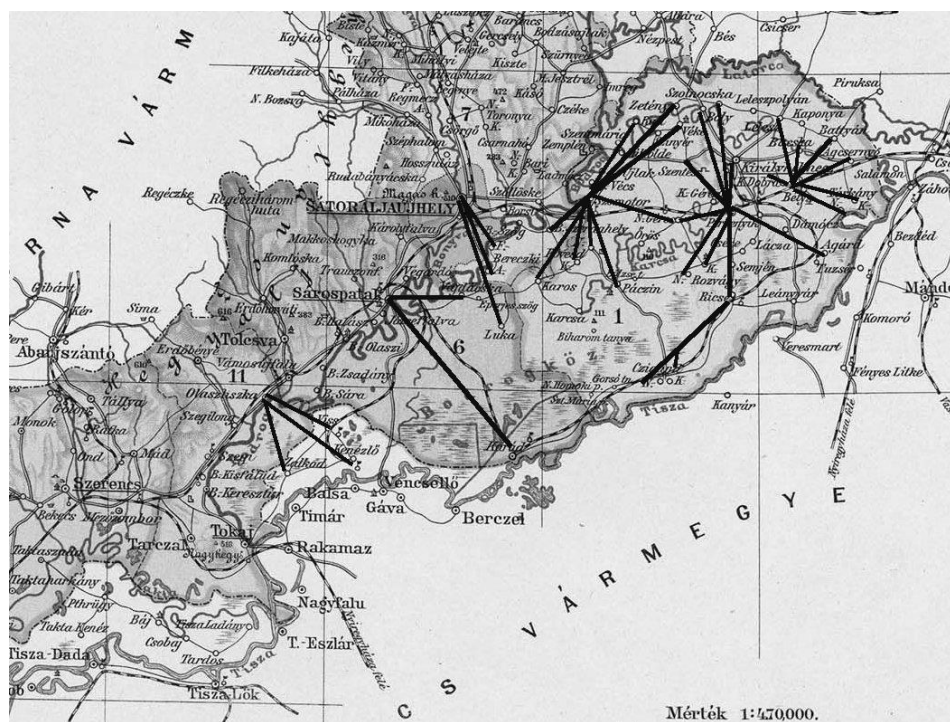
három ökörvontatta) esik.<sup>7</sup> (1. ábra) Az országos átlagnál magasabb volumenű járműállománnyal rendelkezik Szentés (23 fogat/száz lakos), Karád (13 fogat/száz lakos), Kiscigánd (12 fogat/100 lakos). Tizenegy fogat esik száz lakosra Láca, Pácín, és Semjén községekben. Hét falu (Nagycigánd, Szinyér, Cséke, Kis-újlak, Vajdácska, Bacska, Szolnocska) járműállománya 10–10 db/száz lakos. A járművekkel legkevésbé ellátott települések Királyhelmece, Szentmária (4–4 jármű/száz lakos), valamint Kaponya (2 jármű/száz lakos). A Bodroghözben a lovak 65%-át fogták be a járművek elé. A kistérségben a nagyobb vonóerőt kifejteni tudó, áruszállításra használt négyökrös szekerek közül 1895-ben 146 darabot számláltak össze, ezek közül 91 darabot a karádiak tartottak fenn. Ez nem tűnik véletlennek: Karád közlekedés-földrajzi helyzete igen kedvezőtlen. A Sárospataki tartó út hossza, a Hosszúrétet átszelő útvonalak minősége kikényszerítette, hogy az útra kelők a rendelkezésükre álló fogatolásra alkalmas állatok közül a maximumot kössék járműveik elé. A négyökrös fogatoknál még nagyobb vonóerővel csak a négy ló vontatta járművek bírtak. Ezek közül a Bodroghözben 22 létezett (közülük kettő Karádon).



1. ábra. A Bodroghözben száz lakosra vetített fogatoltjármű-állománya 1895-ben

<sup>7</sup> A népességszámra vonatkozó számításokat az 1890-es és 1900-as népszámlálás középértékével végeztém el.

Mi jellemezte a 19. században a bodroghözi települések és a vasút kapcsolatát? Egy 1895-ös felmérésből<sup>8</sup> ismerjük a vasútállomások vonzaskörzetét. (2. ábra) Szomotor állomásra kilenc, Perbenyikre tizenkét, Bélyre pedig nyolc falu fuvarozza terményeit. A bodroghözi járási székhely, Királyhelmece a tőle három kilométerre fekvő perbenyiki vasútállomás vonzaskörzetébe tartozott. Viss, Valkod és Kenézlő Liszka-Tolcsva vasútállomásra hordta feladandó árucikkait és fizette a révvámot a bodrogi átkelését. A sárospataki állomás vonzaskörzetébe tartozott Vajdácská és Karád. A megyeszékhely vasútállomására pedig a lukai, valamint az alsó- és felsőbereckeiek szekereztek rendszeresen. A karádiaknak a patoki állomásig 25, a cigándiaknak Perbenyikig 19 kilométert kellett rázkódnuk az úttalan utakon.



2. ábra. A Szerencs–Csap közötti vasútállomások bodroghözi településekre ható vonzójereje 1895-ben

A vasúthasználat (áru- és személyforgalom, feladott árucikkek fajtái stb.) kistérségi jellemzőit a Magyar Északkeleti Vasút üzletjelentései tárják fel.<sup>9</sup> 1874–

<sup>8</sup> Edvi Illés Sándor: A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. I–II. kötet. Budapest, 1896.

<sup>9</sup> Az üzletjelentésekből teljes statisztikai adatsorokat – az adatgyűjtés szempontrendszerének időnkénti változása miatt – nem lehet összeállítani.

1888 között a Szerencs–Csap közötti pályaszakasz legalacsonyabb személyforgalmú állomásai a bodroγκöziek. Perbenyiknél 175 ezren, Szomotornál 114 ezren szállnak vonatra tizenhat év alatt. Ugyanez Nagygéresnél 26 ezer utazót, Bélynél pedig 80 ezret jelent. A bodroγκözi vasútállomásokon a szerelvényekre átlagosan alig 5–20 utas száll fel naponta. Ez az alacsony kihasználtság mindazonáltal meglehetősen tipikus: nemcsak a Bodroγκözre, hanem más, városhiányos, mezőgazdasági termeléssel foglalkozó kistérségekre is jellemző. A Bodroγκözben megtermelt árucikkek elszállítása szempontjából Perbenyik és Szomotor állomások voltak a legfontosabbak (3. ábra).

Év	Bély	Perbenyik	Szomotor
1878	825,5	5 648,5	4 816,9
1879	1 016,3	5 179,8	4 331,3
1880	313,7	3 501,3	3 474,7
1881	824,6	5 227,9	5 720,1
1882	655,2	5 136,9	5 616,8
1883	879,4	6 190,1	5 473,8
1884	927,3	5 857,7	5 753,1
1885	1 294,9	6 645,4	6 540,4
1886	2 354,6	5 806,6	6 657,0
1887	1 034,0	6 574,4	6 335,3
1888	1 169,4	8 724,2	9 097,3
Összesen:	11 294,9	64 492,8	63 816,7

3. ábra. Három bodroγκözi vasútállomáson feladott teheráru 1878–1888 között tonnában

Ami az elszállításra kerülő árucikkek fajtáit illeti, mindhárom bodroγκözi vasútállomáson a mezei és kerti termények, gabona feladása a tipikus. A bélyi vasútállomáson 1881–1888 között feladott áruk 75%-a gabonából és kerti terményekből állt, 22%-uk pedig szerszám- és épületfa volt. Perbenyik állomáson feladott árucikkek egy szélesebb termékskálát mutatnak: mezei és kerti növények és gabona (61%), kő, föld, mész (13%), épület- és szerszámfa (7%), dohány (6%), élő állatok (valószínűleg szarvasmarha). Megjelennek a járási székhely iparosságához köthető kézműipari termékek (hordók, ládák). Sőt Perbenyik vasútállomás rendelkezett némi lokális árutovábbosztó funkcióval is (ilyen pl. a só), tehát nemcsak a vonzáskörzetében megtermelt ill. előállított termékek kerültek innét továbbszállításra. Mindez egyúttal Királyhelmecknek, mint árubeszerzési központnak a kistérségben betöltött szerepkörét is mutatja (4. ábra).

A közlekedés térbeli hatásai a Bodroghözben

	<b>Bély</b>	<b>Perbenyik</b>	<b>Szomotor</b>
mezei, kerti növények, gabona	6868	28210,3	29806,5
kövek, föld, vízálló mész, soványmész, mészrag	1,4	6039,7	14645,4
épület és szerszámfa stb.	2065,2	3435,1	1934,5
dohány	0	2849,1	0
élő állatok	0,2	2082,5	285,6
erdei termények, egyéb	19,2	342,4	273,7
hordók és ládák	26,6	511,8	38
egyéb áruk	6,1	346,9	130,3
katonai terhek és lőszer	0	426,2	21,1
építési és házi készletek, bútorok stb.	77,5	242,3	114,1
gépek és gépalkatrészek	1	208,4	186,2
bor	3,6	238	144
hulladékok	4,7	303,7	0,2
gyapjú (állati)	38,5	156,1	38,6
őrölt termékek (liszt, dara, árpadara)	2,5	199,1	17,5
gyarmat-, csemege és fűszeráru	27,7	99,2	6
vas, acél, vas és acéláruk	0,3	107,4	2
só	0	105,5	0
kézműáruk	5,4	23,8	65,8
olajpogácsa és olajpogácsaliszt	0	70,4	9,9
gyógyszerek, vegyszeti és festő anyagok	0	12,6	47,3
üveg, üvegarúk, porcelán, fajansz	0,5	46,4	2
tűzifa	6,3	0	12
nyers bőrök, cserzett bőrök, szűcsáruk	2,3	11,5	0
zsiradékok	0,1	6,2	1,1
trágyaneműek (trágyasó is)	0	5,3	0
rövidáruk és fényűzési cikkek	0,1	2,4	0,8
kender, len, kóc stb.	0	2,2	0,3
nyomtatványok és könyvek	0,2	0,3	0,7
fonalak	0	0,6	0,6
agyag és cseréparúk	0	0,7	0
papír és papírlemez	0	0,3	0
ércek és ásványok	0	0,1	0,1
földszurkok, gyanta, és kátrány	0	0	0,1
összesen	9157,4	46086,5	47784,4

4. ábra. 1881–1888 között a bodroghözi vasútállomásokon feladott áruk fajtái tonnában

Azt gondolhatnánk, hogy az 1880-as évek végén termelni kezdő szerencsi cukorgyár színre lépésével a Bodroghözben vasúton kiáramló áruk szerkezete meg-

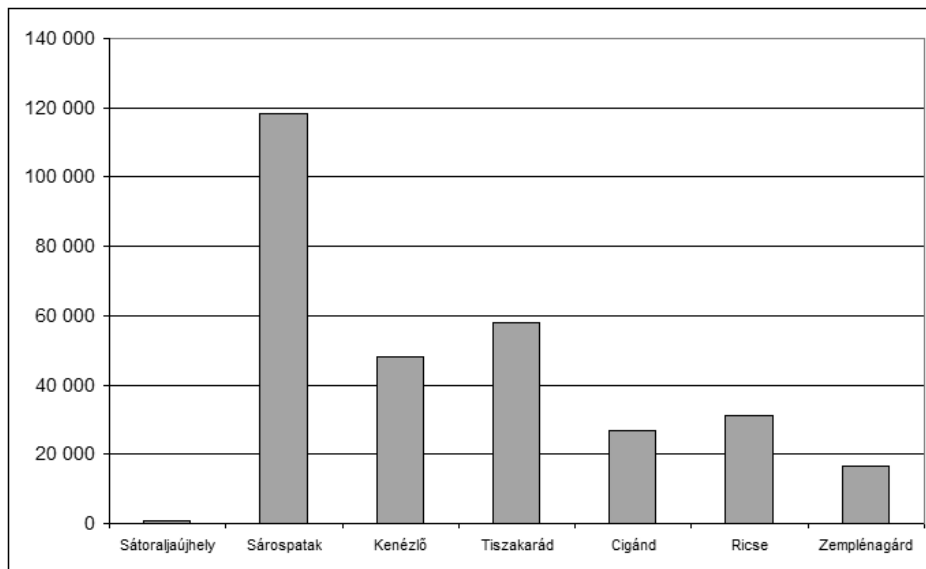


változik, ez a közeli és biztos felvevőpiac módosítja a termelési szokásokat. Mindez nem így történt: az élőmunka-igényes, de jelentős jövedelmet biztosító cukorrépa nem kerül a bodroγκözi falvakraól vasúti szállításra, azaz ez a kistérség a 19.században még nem tud reagálni az ipari termelés keltette szükségletekre. Mindez az első világháború után megváltozik.

A Bodroγκöz árutermelőinek szállítási problémáit megoldó, a kistérséget immár feltáró – nem pedig azt csupán átszelő – vasútvonal létesítésének ügye csak a magyarországi vasútépítési hullám legvégén, a 20. század első évtizedében került napirendre. Az 1910-es évek elején három szakaszban megépül és működni kezd egy olyan keskenynyomtávú gazdasági vasút, amely leküzdötte a vasúthoz vezető hosszú közúti fuvartavolságot. A Bodroγκözi Gazdasági Vasút az építési szabványok által lehetővé tett legegyszerűbb módon, a legolcsóbban épült meg, és az volt a feladata, hogy a feladott árucikkeket a nagyvasútra hordja. Az új, trianoni határok között ez a csonkán maradt vasút jelentette a Bodroγκöz Magyarországon maradt részének egyetlen, időjárástól függetlenül is használható közlekedési eszközt.<sup>10</sup> A két háború közötti periódusban tehát ennek a vasútnak a modernizálása (motorosüzem), szolgáltatásainak kibővítése (személyszállítás), kapcsolódó pontjainak szélesítése (összeköttetés a hegyközi és a nyíregyháza-vi-deki kisvasutakkal) létkérdés volt a kistérség számára.

1924–1929 között a kisvasút 1,2 millió utast szállított. A legtöbben (788 ezer fő) Sárospatakon szálltak fel a kisvasúti szerelvényekre. A Bodroγκözben fekvő vasútállomások közül a legforgalmasabbak Cigánd (85 ezer felszálló utas) és Ricsé (73 ezer felszálló utas) voltak. 1925–1930 között a Bodroγκözből belföldre vasúton elszállított 110 ezer tonna tömegű áru 31%-a cukorrépa, 22%-a burgonya, 28%-a pedig agyag, kő, homok és kavics volt. A bodroγκözi termékek értékesítési lehetőségei az immár az utódállamok területére eső hagyományos piacaik irányában rendkívül megnehezültek. 1925–1930 között a Bodroγκözről alig 18 ezer tonna termény került vasúton külföldre, ennek 40%-a burgonya, 15%-a zab, 14%-a pedig búza. Vasúton külföldről még ennél is kevesebb, 7640 tonna áru áramlott be a kistérségbe (kőszén 40%, faszén 10%, épület- és haszonfa 25%, tűzifa 24%). Érdekeség, hogy a bodroγκözi búzából, árpából, rozsból és repceből hozzávetőlegesen ugyanannyi jut el az utódállamok fogyasztói piacára, mint a belföldre. Ezzel szemben tengeriből ötször annyit értékesítenek külföldön, mint idehaza. A kisvasút állomásai közül természetesen a legforgalmasabb a sárospataki volt: ti. itt kerültek átrakásra a kistérségben feladott vagy oda érkező árucikkek. 1924–1929 között a Bodroγκözben fekvő legnagyobb feladottáru-forgalmat lebonyolító állomások: Karád (58 ezer tonna) és Kenézlő (48 ezer tonna) (5. ábra).

<sup>10</sup> A rendelkezésre álló adatok szerint az első bodroγκözi autóbuszjárat Sátoraljaújhely–Berecki–Becske-d–Pácin–Nagyrozvág–Dámóc közötti útvonalon 1933-ban nyílt meg. A vállalkozó két autóbust állított forgalomba és legalább napi két járatot köteles volt fenntartani.



5. ábra. A Bodroghözi Gazdasági Vasút állomásainak feladottáru-forgalma 1925–1929 között. (A Szabolcsvisznél feladott áru tömege olyan elenyésző (8 tonna), hogy nem ábrázoltam.)

Az 1920-as években újból napirendre került a bodroghözi utak korszerűsítése. Állami program indult, amelynek keretében a kiépített úttal nem rendelkező közösségek útépitési költségeinek csak harmadát kellett az érintett helyi közösségeknek vállalniuk. Zemplén megye 1929-ben eldönti a Felsőberegkei–Sátoraljaújhely és Ricse–Cigánd közötti utak kiépítését. 1930-ban a megye 253 ezer svájci frank kölcsönt vesz fel bekötőutak építésére a „sürgető gazdasági és közlekedési érdek”, valamint a munkanélküliség enyhítése érdekében. Ebből a kölcsönből épül meg többek között a Ricse–Cigánd közötti községi, valamint a Láca–Monyha közötti 3 km hosszú közdülő út.<sup>11</sup> Sajátos módon a kisvasúti áruszállítás is hozzájárul a térség úthálózatának korlátozott hatókörű modernizációjához. Zemplén megye „a közutak jó karban tartásához fűződő és folyton változó igények kielégítése érdekében” ti. adót vetett ki a bodroghözi vasúton szállított árucikkek után. Ez egy olyan útvám volt, amelyet nem az utakon szállított termékek, hanem a vasút rakodóhelyein fel és leadott árucikkek után kellett fizetni.<sup>12</sup> Ennek bevételeit a törvényhatóság az utak karbantartására fordította. Lassan bővültek az átkelési

<sup>11</sup> Szokatlan, hogy egy közdülő utat is bevettek a bekötőút-építési programba. Vélhetőleg azért került erre sor, mert az útépitéshez szükséges kőanyagokat díjmentesen bocsátotta az építők részére gr. Mailáth József nagybirtokos.

<sup>12</sup> Bodroghöz északkeleti részének újbóli Magyarországhoz tartozása után Zemplén megye a vámfizetést kiterjesztette Perbenyik, Bély és Szomotor állomásokra is.

pontok is: 1925–1927 között mintegy négyszázezer pengőért Alsóbereckinél hidat építenek a Bodrogon.<sup>13</sup>

A kistérség közútjainak forgalmi viszonyairól a 19. században mért adatok nem maradtak fenn.<sup>14</sup> Az 1920–1930-as években a Bodrogek legfontosabb szekérforgalmi erővonalait a Nagyrosvány–Dámóc és Szomotor–Pácín–Cigánd közutak alkották. Az 1927–1928-as országos forgalomszámlálás a törvényhatósági utak közül a legforgalmasabbnak a Nagyrosvány–Dámóc közötti út egy 2,6 km hosszú szakaszát találta. Ezen az útszakaszon a napi átlagos szekérforgalom 567 darabra rúgott, ami egységnyi kilométerre kiszámítva elérte a 218 fogatolt jármű/km/nap értéket. Ennél némileg alacsonyabb a forgalom a Szomotor–Pácín–Cigánd közötti út cigándi bevezető szakaszán (200 fogatolt jármű/km/nap). Mindazonáltal ezek a forgalmi értékek kivételesek, a kistérség 113 km-nyi törvényhatósági közútján mért átlagos napi szekérforgalom alig 46 fogatolt jármű/km. Mindamellert a kistérségben már szórványosan használnak gépjárműveket is: néhány személy- és teherautó járja a Bodrogek útjait.<sup>15</sup>

Összefoglalva az eddigieket úgy látom, hogy a Bodrogek közlekedési infrastruktúrájának lokális modernizációja – sem az első világháború előtt, sem azután – nem lépett túl a kistérség perifériális helyzetén. A vasúti áruforgalom mindkét korszakban az átlagos mezőgazdasági termeléssel foglalkozó kistérségek sajátosságait mutatja: sokkal inkább eláramlik az áru a területről, mintsem érkezik. Nemcsak országosan, de megyei léptékben is jelentéktelenek és kihasználatlanok a bodroeki vasútállomások (Perbenyik, Bély, Szomotor). A vasúthasználat alacsony színvonala mutatja a vasút, mint innováció gazdasági beágyazottságának kistérségi hiányát. Ezzel szemben a Bodroekot feltáró kisvasút már az itt élő népesség termelési és fogyasztási szokásainak lassú változására adott adekvát választ, s mint ilyen tükrözi mezőgazdálkodás táji feltételeinek 20. századi átalakulását is.

---

<sup>13</sup> A feleslegessé váló kompot a megye eladja Zemplénagárd községnek. 1929-től Zemplénagárd és Tuzsér között új vámtarifa volt életben.

<sup>14</sup> 1894-ben volt egy országos forgalomszámlálás, amely érintette a törvényhatósági utakat is.

<sup>15</sup> A bodroeki járás főszolgabírójának például 1926-tól volt szolgálati személyautója.



## Az árutermelés térbeli jellemzői a 19. század végi Magyarországon

Ennek a dolgozatnak az a célja, hogy 19. század végi Magyarország árutermelését térbelisége szerint bemutassa. Magyarország növénytermeléséről és állattenyésztéséről, a mezőgazdaság táji és történeti specifikumairól már számos kiváló elemzés készült.<sup>1</sup> Az ezzel kapcsolatos szakirodalom alapvető dilemmája: a 19. századi statisztikák csak megyei bontásban közölték a bevetett területek nagyságát, a megtermelt javak mennyiségét. Ennél részletesebb, kisebb területi egységekre nincsenek adatsoraink. Léteznek azonban olyan speciális – a hazai történészek által még ki nem használt – statisztikai források, melyek elemzésével minden korábbinál pontosabb képet rajzolhatunk az árutermelés és fogyasztás térbeli szerkezetéről. Mindezt a 19. század végi, minden korábbinál részletesebb vasút-statisztikai adatfelvételek teszik lehetővé. A vasutak áru- és személyszállítási adatsorait ti. úgy is értelmezhetjük, mint a gazdasági és társadalmi folyamatok térbeli lenyomatait, azaz Magyarország gazdasági aktivitása, fejlettsége egyfajta tükröződését.

A bemutatott térképek Edvi Illés Sándor kétkötetes statisztikai adatgyűjtésének<sup>2</sup> számítógépes feldolgozásával keletkeztek. A több mint száz, egyes árucikkek (vagy árucsoportok) fel- és leadott forgalmáról készített térképből néhány karakteresebbet adok közre. A bemutatott térképeken, illetve a térképeket megalapozó számításokban Budapest adatai nem szerepelnek. A térképek a teljes magyarországi vasúthálózat 77%-ának (121 összesen 9047 km hosszú vasútvonal 958 állomásának) 1895-ös forgalmi adatai (13 millió tonna feladott áru) alapján készültek.

Magyarország árutermelésének szerkezetét – a megtermelt javak tömege illetve vasútra kerülése szempontjaiból – három nagy árucsoport primátusa jellemzi. Az összes vasútra feladott árucikk 73%-át az ásványok és ásványi termékek (39%), a fa és faárúk (18%) valamint gabona (16%) alkották. E három árucsoporton kívül még számottevő tömegben (100 ezer tonna) kerültek a teherkocsikba növények és növényi termékek, örlemények, zöldségek, dohány és do-

---

<sup>1</sup> Nagy Mariann: A magyar mezőgazdaság regionális szerkezete a 20. század elején. Agrártörténeti Szemle, 2003.1–2. sz. 87–202. és 3–4. sz. 379–476. Surányi Béla: Tájékoztató a Kárpát-medencében. Agrártörténeti Szemle, 2000. 3–4. sz. Sipos Béla: Hosszú ciklusok és évszázados trendek alakulása a magyar mezőgazdaságban. Statisztikai Szemle, 2006. 2. sz. 150–175. Gunst Péter: Az Osztrák-Magyar Monarchia mezőgazdasága a századfordulón. Századok, 1995. 6. sz. 1219–1250.

<sup>2</sup> Edvi Illés Sándor: A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. I–II. kötet. Budapest. 1896. 413 és 601 o.

hánytermékek, állati termékek, italok, cukor, agyag és agyagáru, valamint vas és vasáru. A vasútállomások 85%-ában a feladott áruk összsúlya 20 ezer tonnánál kevesebb. A vasútállomások több mint felére (54%) jellemző, hogy az éves feladott áru súlya 0–6 ezer tonna között tartományban mozog. 100 ezer tonnánál több feladott árucikket alig tizenhét vasútállomás továbbít.<sup>3</sup>



1. ábra. Feladott ásvány és ásványi termékek Magyarország kistérségeiben, 1895

Magyarország legnagyobb feladottáru-forgalmat teljesítő kistérségei<sup>4</sup> a bányavidékeken találhatóak. (1. ábra) Magyarország 151 kistérségében mintegy 5,1 millió tonna tömegű ásvány és ásványi anyag kerül vasúti szállításra. Az ásvány és ásványi termék árucsoportba tartoztak a szén, a só, a cement, a kő és kavics, a gipsz, a homok, a kaolin, a márvány és mészkő, a vasérc stb. de még a malomkövek és sírkövek is. Szén 34 vasútállomásról mintegy 3 millió tonna kerül vagonokba. A legkevesebb szenet (100–700 tonna) feladó vasútállomások (Szeged, Kassa, Arad, Temesvár, Miskolc, Debrecen) árutovábbosztó

<sup>3</sup> Salgótarján, Vadna, Petrosény, Putnok, Barcika, Kissebes, Biharpuspöki, Kisterenye, Anina, Ajka, Fehértemplom, Krivágyetva, Szerencs, Losonc, Arad, Némethogsán, Center.

<sup>4</sup> A kistérség fogalmának bevezetését az indokolja, hogy területi gazdasági kérdéseket nem lehet a közigazgatási státusz rendező elve alapján tárgyalni. A kistérségnek tekintem a járást és járás területén lévő, de attól eltérő jogállású várost együttesen. Így például egy kistérséget alkot Bihar megye központi járása és a topográfiailag abban fekvő Nagyvárad. Kistérségekről kizárólag különféle számított értékekkel összefüggésben beszéltek.

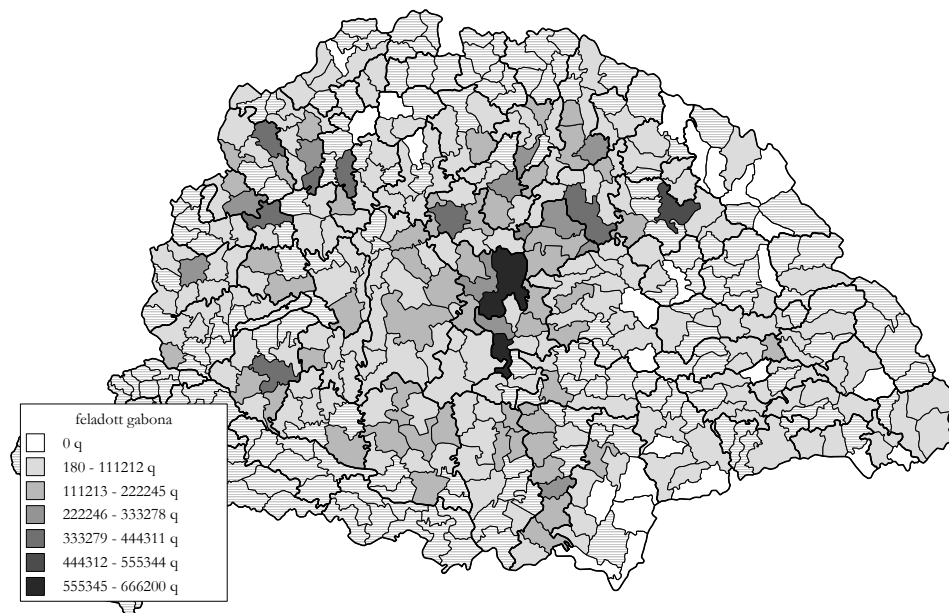
szerepkörűek. A legtöbb szenet a bányákat kiszolgáló állomások továbbítanak: Salgótarján, Vadna, Petroszény, Putnok, Kisterenye, Anina, Center, Ajka, Annavölgy-Sárisáp, Lupény, Szászvár-Máza, Mehádia, Ágostonfalva, Tokod, Vulkán, Mátramindszent. Mész és mészkő (260 ezer tonna) 68 vasútállomásról kerül vagonokba. A legtöbb meszet és mészkövet Tiszolcon, Élesden, Ajkán, Berzován, Réven és Miskolcon adják fel. A cukorgyártás mellékterméke – a talajjavításra használható ún. cukorgyári mésziszap (oldott mészkő) a cukorgyárak vonzaskörzeti állomásairól (Szerencs 10000, Hatvan 8890, Sárvár 5000, Kaposvár 4350, Nagysurány 1561 és Selyp 1428 tonna) kerülnek a vasúti forgalomba. Összesen 290 ezer tonna vasérc 12 állomásról (Barcika, Németbogsán, Dobsina, Nyusta-Likér, Luciabánya, Alsósajó, Paulis, Radnallippa, Rakasdia, Tiszolc, Jablanica, Rozsnyó) származik. Márványt Köbölkúton, Karánsebesen, Szászrégenben, Nyergesújfalun, Tata-Tóvárosban és Tornán adnak fel elszállításra. Követ és kavicsot 98 állomásról visznek el a szerelvények, a legtöbbet Kissebesen (89 ezer tonna), és Huszton (56 ezer tonna) adnak fel. A só Szigetkamarán és Marosújváron kerül feladásra. A malomkő-feladás (370 tonna) központi helye Sárospatak. A bányavidékek feladottáru-forgalmát egyoldalú termékszerkezet jellemezi. Szinte nincs is más árucikk, amely ezekből a térségekből vasúti szállításra kerülne.

A század végére a szálfa vízi szállítása már rég elveszítette korábbi jelentőségét.<sup>5</sup> 1895-ben 208 kistérségből mintegy 2,386 millió tonna fa került a vagonokba. A legfontosabb fakitermelő-faközvetítő központok Zólyom és Kolozs megyében működtek. Rendkívül széles termékskálát képviselnek a fa és faáruk. Nemcsak az építőanyagok, tüzelőanyagok kerülnek vasúti szállításra, hanem fából készült háztartási és berendezési tárgyak is. Sőt felfedezhetünk a feladott fából készült árucikkek között hordókat, kaptafát, esernyőnyelet, fakadakat, kerekeket, gyufavesszőt, rokkát, sétabotokat, talicskát stb. Öt tonna kaptafát adnak fel Liszka-Tolcsván, kettőt Pécsent. A miskolci kerékgyártók portékái közül elszállításra kerül 60 tonna kerék és 80 tonna keréktalpfa. Ez utóbbi termék feladásra kerül még Melsicről is. Kerékküllőket szállít el a vasút Remetéről (20 tonna) és Balassagyarmatról (150 tonna). Bognárfát<sup>6</sup> adnak fel Mezőlaborcon, Remetén, Sztrabicsó-Gorondon, és Temesvárott. A vasútépítés lankadatlan lendületét mutatja, milyen nagy tömegben (134 vasútállomásról 214 ezer tonna) kerülnek vasúti talpfák is feladásra. Érdekes, hogy a talpfa feladások élén Nagyvárad áll (24 ezer tonna). Az építkezésekre munkaeszközükkel felvonuló kubikosok talicskáit Csongrádról (1000 db), Szegedről (5560 db), Szentesről (400 db) és Vácról (1200 db) viszi el a vasút.

<sup>5</sup> A Komáromban kikötött tutajok száma az 1890-es évektől felére-harmadára hanyatlott. 1900-ban 8600 tutaj kötött ki a város partjainál. Vö. Borovszky: Komárom vármegye és Komárom szabad királyi város.

<sup>6</sup> Bognárfának a keményfát nevezték, ez lehetett kőris, szil, akác, tölgy, bükk, nyír vagy más nagy szilárdságú fa.

56 vasútállomásról ( Losoncról 11 650 tonna, Tornaljáról 8 500 tonna, Rimaszombatról 4 000 tonna ) szállítanak el bányafát.

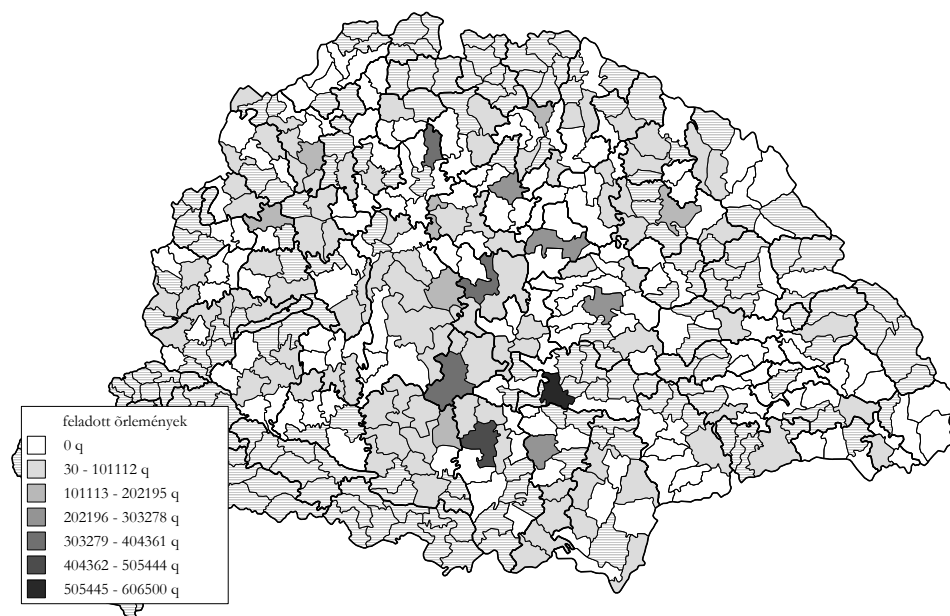


2. ábra. Feladott gabona Magyarország kistérségeiben, 1895

Magyarország legfontosabb árucikke a korban egyértelműen a gabona (2. ábra) Az ország 249 kistérségében 2,1 millió tonna kerül vasúti elszállításra. Ebből búza 1,17 millió tonna. Az Alföld legintenzívebb gabonatermő vidékei az Alföld tisztántúli része, annak is a Nagykunságot és a Viharsarok északi részét magába foglaló területe (Békés megye orosházi, szarvasi, Jász-Nagykun-Szolnok megye tiszai felső kistérségei). Békés megye sárréti (kb. a gyomai kistérség) részére a gabona már sokkal kevésbé jellemző. Tekintélyes gabonaforgalmat közvetített Szatmár megye szatmári kistérsége. Csak Szatmárnémetiben ötvenezer tonna gabonát (ennek 80%-a búza) adtak fel vasútra. Érdekesség, hogy az itt feladott búza túlnyomó többsége osztrák – vélhetőleg galíciai – célállomásokra tartott. Az alföldi vasútállomások 22%-ának feladott áru forgalma szinte teljes mértékben (91–100%-ban) gabonából állt. A legtöbb búzát Orosházáról, Szatmárról, Szarvasról, Putnokról, Dettáról, Szombathelyről, Nagyszalontáról, Perjámosról, Fehértemplomról, Lugosról, Újaradról, és Mezőberényből küldik a vagonokba. A búza 28%-a vámkülföldön kerül értékesítésre, 6%-a pedig Ausztriában. Feltűnő, hogy Csongrád megye gabonaforgalma – különösen a Szegedet is magában foglaló tiszáninneni kistérség – milyen ala-



csony volumenű. Mindezt a feladott örleményről készített térkép (3. ábra) magyarázza meg. A Magyarország legjelentősebb örleményforgalmát közvetítő vidékei ti. nem esnek egybe a legnagyobb gabonaforgalommal rendelkező területeivel. A gabona- és örlemény-feladást bemutató térképek összehasonlításával felszínre bukkan a kistérségeken belüli közúti teherfuvarozás jelensége is: a nagy kapacitású gözmalmokba (az örleményforgalom vidéki központjaiba) a gabona szekéren is áramlik. Ezért van az, hogy sem Csongrád megye tiszánineni, sem pedig Torontál megye nagyikikindai térsége nem tűnik fontos gabona-termő vidéknek, miközben számottevő az örleményforgalmuk.



3. ábra Feladott örlemények Magyarország kistérségeiben, 1895

A vonatszerelvények 378 vasútállomásról 260 ezer tonna rozst szállítanak el. A rozsfeladás központjai csökkenő sorrendben: Jákó, Nyíregyháza, Debrecen, Győr, Pápa, Újfehértó, Kecskemét, Kisvárd, és Lajosmizse. Árpából 435 vasútállomáson 360 ezer tonna kerül vagonokba. A feladott rozs 58%-a vámkülföldre, 3%-a pedig Ausztriába távozik. Legtöbb árpát Léván, Nyitrán, Nagyszombat, Perbenyiken, Mosonmagyaróváron és Gyöngyösön adnak fel. Kukoricából 279 ezer tonna kerül feladásra. Ötezer tonnánál több kukorica kerül elszállítása Gyertyámosról, Csáktornyáról, Nagybecskerekéről, Szatmárról, Ókerről, Kurticsről, Nyíregyházáról és Érsekújvárról. Az összes feladott kukorica 33%-a Ausztriában és vámkülföldön kerül értékesítésre.

Örleményekből mintegy 560 ezer tonna kerül vasúti szállításra. (3. ábra) Örleményeket legnagyobb tömegben feladó terület Arad megye aradi, és Torontál

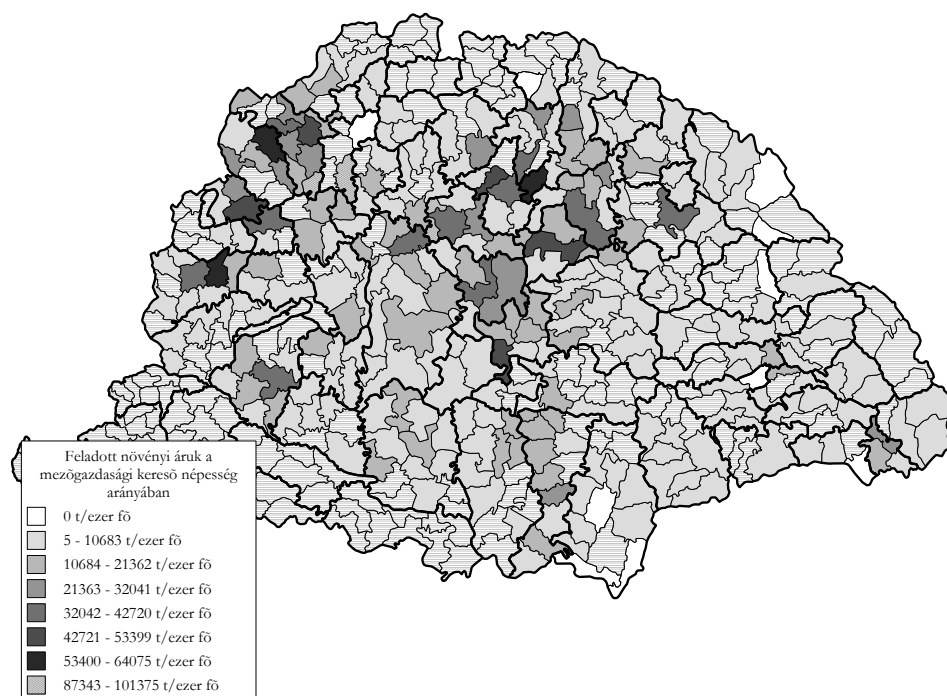
megye nagyikindai kistérsége. Ezeken kívül 20 ezer tonna feladott örleménynél nagyobb forgalmú Csongrád megye tiszánineni, Jász-Nagykun-Szolnok megye tiszai közép, Nógrád megye losonci, Bihar és Temes megyék központi, Borsod megye miskolci, Bács-Bodrog megye zentai, valamint Hajdú megye debreceni kistérsége.

A gyümölcsstermesztés központjai a Vas megye felsőőri kistérsége (alma), Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye kiskun felső és kecskeméti alsó kistérségei. Ez utóbbiak a főváros fogyasztási piacát látták el. Összesen 53 ezer tonna gyümölcs került vasúti szállításba. Ezzel szemben zöldségből 125 ezer tonnát szállítanak el a vagonok. A legfontosabb zöldségfeladó kistérségek Szabolcs megyében vannak. A legtöbb (31240 tonna) dohányt Szabolcs megye nagykállói kistérségében adják fel vasúti szállításra. Ennél harmadával kevesebb a feladott dohány Debrecenben. Magyarország legfontosabb cukorfeladó kistérségei: a Zemplén megye szerencsi (20,5 ezer tonna), a Nyitra megye érsekújvári (10 366 tonna), Vas megye sárvári (10 ezer tonna), és Heves megye hatvani (8977 tonna) kistérségei. Burgonyából 62 ezer tonna kerül vasúti szállításba. A legfontosabb, a burgonya tömegtermelésével foglalkozó gazdaságok Kisvárda, Fényeslitke, Újfehértó és Tuzsér határaiban működtek. A kendertermelés központjai Bács-Bodrog vármegye Ferenc csatorna környéki települései (Priglevica-Szentiván állomásán adták fel a távolsági kereskedelembe kerülő termés 61%-át, mintegy 8900 tonnát).

216 kistérségből (431 vasútállomás) 303 ezer szarvasmarha kerül elszállításra. A legtöbb szarvasmarhát (12980 db) Aradon adják fel, de ezek közül egy sem kerül belföldi fogyasztásra. Érdekeség, hogy a szarvasmarha feladó kistérségek nem esnek egybe az intenzív tejfeladó térségekkel. Ez utóbbiak ugyanis vagy a főváros környékén, vagy pedig Bécshez, Grazhoz közel fekvő területeken vannak. Sertéseket 192 kistérségben, több mint 1,5 millió darabot adnak fel vasúti szállításra. Ebből több mint 100 ezer sertés Debrecenben kerül a vagonokba. Zsiradékot (disznósír, libazsír, háj, szalonna stb.) leginkább Szegeden, Debrecenben és Pécsen adnak fel. A romlékony hús vasúti szállítása nem különösebben jellemző: 90 kistérségben alig 17 500 tonna hús kerül feladásra. A szentgotthárdi hús valószínűleg a grazi piacra, a ceglédi, nagykőrösi és ceglédi friss sertéshús pedig a fővárosi piacra került.

170 kistérségben mintegy 213 ezer tonna ital (szörplé, ásványvíz és szeszes ital) kerül vasúti elfuvarozásra. Ebből ásványvíz mintegy 9 ezer tonna. Az ásványvíz feladó állomások csökkenő sorrendben: Brassó, Szászrégen, Budaörs, Kézdivásárhely, Szolyva-Hársfalva, Földvár, Rimaszécs, Munkács, Végleszalatna, Ágostonfalva, Parád, Szeged, Komárom-Újszőny, Szinyérváralja, Sepsiszentgyörgy, Felsőőr, Szakállas, Besztercebánya, Szolnok, Kaposvár, Ungvár és Bustyaháza. 24 ezer tonna szörplevet adnak fel 15, zömében cukorgyár melletti vasútállomásról. A szörplevekkel megközelítően azonos tömegű sör kerül be a vasúti áruszállításba. 36 vasútállomásról szállítják el a sört, a legna-

gyobb sörfeladó állomások csökkenő sorrendben: Pécs, Budafok, Temesvár, Szeged, Kolozsvár, Pozsony és Újarad. Pálinkából 8500 tonna kerül vasúti vagonokba. Pálinkát legnagyobb tömegben Hidas-Bonyhádon (380 tonna), Marosillyén (300 tonna) és Temesvárott (270 tonna) küldenek vasútra. Borovicskát – kisebb mennyiségben – Trencsénben és Vágújhelyen adnak fel. Pezsgőt Pécsen, Budaörsön és Nagymaroson adnak fel. Borból 163 vasútállomásról összesen 94 ezer tonna kerül elszállításra. A borkereskedések központjai: Budafok, Pécs és Alvinc. Ez utóbbi előkelő helyezését annak köszönheti, hogy az alsó-marosi borvidéket a korszakban a filoxéria még csak igen kis mértékben támadta meg. A hegyaljai bor vasútra nem Tokajban vagy Sárospatakon, sokkal inkább Szerecsen és Liszka-Tolcsván és Tarcalon került feladásra.<sup>7</sup>



4. ábra. Feladott növényi áruk a mezőgazdasági kereső népesség arányában, 1895

A vasútiáru-forgalom feladási adatai – meghatározott feltételek között – rávilágítanak az árutermelő gazdálkodás térbeli intenzitására, a kiszámított értékekből pedig következtetéseket lehet levonni, adott kistérségek milyen mértékben kapcsolódtak be a 19. század végén az árutermelésbe. Minderre a legkézenfekvőbb példát a feladott növényi termékek és az ugyanott élő mezőgazdasági

<sup>7</sup> Érdekeség, hogy a szerencsi és tarcali borszállítmányok túlnyomó többségét osztrák tartományokban értékesítették. A liszka-tolcsvai szállítmányok ezzel szemben belföldön kerültek eladásra.

kereső népesség arányának összehasonlítása szolgáltatja. (4. ábra). A földművelés és rétgazdálkodás termelékenységének tekintetében Magyarország legfejlettebb árutermelő kistérségei Heves megye hatvani, Nyitra megye érsekújvári, Arad megye aradi, Bars megye lévai, és Zemplén megye szerencsi kistérségei. E kimagasló pozíciót az élboly valamennyi kistérségében az intenzív cukorrépa termesztés biztosítja. Mi példázhatná ennél szebben a cukorrépa környezetre gyakorolt hatását, gazdasági jelentőségét?

Mindazonáltal Magyarország kistérségeiben a vasútra feladott áru tömege, az ugyanott élő népesség száma, foglalkozási csoportjai, a gazdaságok száma és területe, a megművelt területek nagysága stb. között nincsen semmiféle kimutatható *matematikai* kapcsolat. Nem lehet azt mondani, hogy a szántóföld méretéről, a mezőgazdasági kereső népesség számától, vagy a gazdaságok területétől függne a feladott áru tömege. Mindez nem azt jelenti, hogy ezek a tényezők ne befolyásolnák a termelés intenzitását. Arról van szó, hogy a gazdasági aktivitás mértékére ható tényezők olyan bonyolult – kisközösségi, kistérségi – kapcsolatrendszert alkotnak, melyeket számszerűsítve nem lehet megragadni.

## Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében a 19. század végén

A 19. század második felének közgondolkodásban Budapest, mint a nemzet kiemelkedő teljesítménye szerepelt. Már az 1850-es években átütő erejű az a büszkeség, ami a város láttán átjárta a magyarokat: Budapest az ország szíve, kelet–nyugat közötti kapocs. Pedig a város modernizációs fejlődése még alig-alig kezdődött el, az pedig, hogy pár évtized alatt Pest-Buda európai nagyvárossá – illetve, ahogy arra, Beluszky Pál rámutatott, kis-hatótávolságú világvárossá – válik, szinte elképzelhetetlennek látszott.<sup>1</sup>

Az a már Széchenyi által is említett gondolat, hogy Budapest, illetve Magyarország – szerencsés fekvése miatt – a kelet és nyugat közti kereskedelem közvetítője lehet, a 19. században rendkívüli karriert futott be, és olyan közvélekedéssé formálódott, melyet még a hétköznapi tények sem tudtak megrendíteni: „Budapest már fekvésénél fogva kiválóan alkalmas volt arra, hogy nemcsak az ország kereskedelmében, hanem a nemzetközi kereskedelemben is élénk részt vegyen. Közvetítő szerepe a kelet és nyugat között nem ábránd, sem nem hiú képzelődés, hanem valóság s hogy mennél teljesebb legyen, csakis attól függ, hogy a helyzet által nyújtott természetes kedvezmények ügyes és alkalmazkodó tevékenységgel fölhasználtsanak”.<sup>2</sup>

Budapest a város belső életétől (önkormányzatától, népességétől, helyi iparától stb.) független gazdasági, társadalmi és politikai makrofolyamatok (ipari forradalom, technikai modernizáció, közoktatás, urbanizáció, a dualizmus politikai keretei stb.) következtében vált a 19. század második felében nagyvárossá. Ezen makrofolyamatok nem voltak ellentétesek a város helyzeti energiájával, hanem éppenséggel felerősítették azokat.

A város fejlődését meghatározó makrofolyamatokkal a fővárosiak mikroszinten szembesültek. A városlakók nem arról gondolkodtak, milyenek a főváros nemzetközi kapcsolatai, hol helyezkedik el Budapest az európai fővárosok képzletbeli rangsorában, hanem inkább azzal foglalkoztak, miért kevés a Duna-parton a kikötői hely, mennyibe kerül Bécsbe telefonálni, a szerbiai sertéspestisnek mi lesz a hatása a kőbányai árakra, és mikor indul a vonat Szarajevóba. Természetesen a város vezetőit sem a makrofolyamatok érdekelték, sokkal inkább a főváros anyagi gyarapodása és nyugat-európai városok példája. Hogyan oldják meg

---

<sup>1</sup> BELUSZKY 1998. 27–46. p.

<sup>2</sup> LUKÁCS Béla: *Budapest ipara és kereskedelme*. 1893. Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képeiben. Budapest, 2001. Arcanum Adatbázis Kft. CD-ROM.

az utcák tisztogatását Párizsban, milyen útburkolatokat használnak Berlinben, mi az előnye és hátránya az alsóvezetékes villamosnak, s egy bizonyos idő múlva: milyen beruházásokkal, intézményekkel lehet/kell emelni a főváros rangját. Érvrendszerük igen fontos eleme a hivatkozás a külföldi példára. Ez utóbbi foglalkoztatta a sajtót is leginkább: szinte mindenben összehasonlították Budapestet gazdagabb és nagyobb külföldi fővárosokkal.

Budapest nemzetközi közlekedési, kommunikációs kapcsolatrendszerével összefüggő döntéseket a magyar kormányok hozták meg. A makrofolyamatok hatásait az állam számos politikai, gazdasági eszközzel befolyásolta. A kormányok fordították le a makrofolyamatok keltette hatásokat konkrét fejlesztési célokká. Amíg a 19. század elején Pest-Buda nagytáji vonzóerővel rendelkező kereskedelmi központ<sup>3</sup>, addig a század végén Magyarország határait túllépő regionális szerepkörrel bíró nagyváros.

A 19. század Európájában a nemzetközi jelentőségű közlekedési folyosók feletti minél szabadabb rendelkezés az abban érdekelt országok fontos nemzeti érdeke. Mindegyik állam arra törekedett, hogy a nemzetközi útvonalak előnyeit saját nemzetgazdasága érdekében kamatoztassa. Az államok érdekérvényesítő képességét erőpozícióik határozták meg: a Duna menti Romániát, Bulgáriát a nagyhatalmak kizárták a folyam sorsáról folyó tárgyalásokból, Bosznia-Hercegovina vasútvonalairól Magyarországon döntöttek, Ausztria olyan vasúti tarifákat alkalmazott, amelyek a galíciai kivitel elterelték a magyarországi vasutakról, a Bulgáriából Németországba tartó táviratok elkerülték hazánkat stb. Az országok a nemzetközi jelentőségű közlekedési folyosó jellegétől (tengeri, vagy folyami vízi út, vasúti pálya) függően más és más stratégiát követtek: tarifapolitikával, beruházásokkal, versenyútvonalak kiépítésével igyekeznek egymás elől a forgalmat eltéríteni. Bármely új összeköttetés már létező érdekeket, esetleg privilégiumokat sértett. De az országok érdekei nemcsak útirányok, hanem még egyazon vasútvonal mentén is eltérőek lehetnek. A keleti vasutakkal Németország közel-keleti befolyását kívánta erősíteni, Magyarország pedig abban reménykedett, hogy a Nyugat-Európából Ázsia felé irányuló forgalom a közvetlen tengeri út helyett a keleti vasutat (és így a Kárpát-medencei vasutakat) fogja preferálni, tehát Magyarország egy kombinált nemzetközi vasúti–tengerhajózási szállítási útvonal tengelyébe kerül. Még az adott nemzetközi útvonalakban látszólag nem érintett országok is képesek voltak olyan lépéseket tenni, melyek az adott vonal sorsát befolyásolták. Amikor Németország és Románia 1899-ben egyezményt kötött egy Magyarországot elkerülő vasúti összeköttetés létesítéséről, sokan meghúzták a vészharangot, mondván „Budapest nagyon csendes város lesz, ha Magyarország

---

<sup>3</sup> Osztrák nézőpontból a Pest–Bécs közötti vasúti kapcsolat nem tartozott a birodalom elsődleges céljai közé. A bécsi Politechnikai Intézet tanára (Franz Xaver Riepl) által kidolgozott birodalmi vasúthálózati terv (1829–30) egy délnyugat-északkeleti tengelyre (Milánó–Klagenfurt–Bécs–Olmütz–Tarnow–Przemysl–Stanislaw) felfűzött kisebb–nagyobb (11 db) vasúti leágazásokat tartalmazott – ezek egyike a Győr–Buda közötti mellékvonal. Bécsset előbb kötötte össze sín Prágával, mint Pesttel.

leszorul a modern államok versengésének helyéről”.<sup>4</sup> A nemzetközi jelentőségű közlekedési útvonalak birtoklása a kormányok diplomáciai mozgásterét tehát úgy tágította ki, hogy az ezzel kapcsolatos előnyeiket kihasználták más országokat érintő egyéb kérdésekkel (általában sérelmekkel) kapcsolatban.<sup>5</sup>

Budapestnek a nemzetközi közlekedési folyosókban betöltött pozíciója, szerepköre, jelentőségének növelése stb. a magyar kormánypolitikában szinte sohasem Budapest–nemzetközi útvonalak, sokkal inkább Magyarország–nemzetközi útvonalak kontextusában merült fel. E kettő között ugyanis teljes érdekazonosságot tételeztek fel: ami jó Budapestnek, az jó Magyarországnak, ami jó az országnak, az pedig jó a fővárosnak. A főváros-centrikus vasúthálózati koncepciók ezen feltételezett érdekazonosságon alapultak. Kétségtelen, hogy a közlekedési struktúrák monocentrikus térszerkezete támogatta a város gazdasági erősödését. A nemzeti érdek enélkül árnyaltabb megfogalmazására csak a századfordulót követően került sor.

Magyarország és a nemzetközi közlekedési folyosók közötti kapcsolatrendszer kérdései az 1870-es évek második felétől kerültek a kormányzati politika előterébe. Az európai kereskedelempolitikában bekövetkezett változás (Franciaország, Olaszország, Németország szakít a szabad kereskedelemmel, áttérés a védővamos politikára) kényszerítette ki az ezen ügyekkel való foglalkozást. Magyarországnak alkalmazkodnia kellett a megváltozott európai gazdasági környezethez, ennek eszközeit a közlekedéspolitikai biztosította (exportirányok feletti állami befolyás növelése, tarifapolitika, nemzetközi forgalmat befolyásoló infrastruktúráis beruházások: Vaskapu szabályozás, fiumei kikötő fejlesztése, stb.). De mi is volt a közvélemény elvárása Magyarország nemzetközi forgalmú útvonalalaival szemben? Az 1880-as évek elejétől egyre tisztábban artikulálódik: Magyarország érdeke, hogy mezőgazdasági termelői és fővárosi kereskedői minél olcsóbb szállítási tarifákkal tudjanak exportálni. A szállítási útvonalaknak viszont úgy kell a magyar kivitelt olcsó díjaikkal támogatni, hogy az országon áthaladó és a magyar termékeknek exportpiacaikon konkurenciát jelentő külföldi szállítmányokat ne részesítsék előnyben.<sup>6</sup> Látszólag mindig a szállítási tarifákról szolt a közbeszéd, de valójában inkább arról volt szó, milyen eszközökkel lehet a hazai gazdasági egységeket – ezek közül is a kitüntetett pozícióban lévő fővárosi malomipart és terménykereskedelmet – monopóliumokkal felruházni. Ezen gazdasági szereplők állami védelmét tartották az ország érdekének.

---

<sup>4</sup> Havas Dezső interpellációja a főváros törvényhatósági bizottságának közgyűlésében, 1899. május 24. Ld. Budapest főváros (1892-től székesfőváros) törvényhatósági bizottsága közgyűlési jegyzőkönyveinek adatbázisa 1873–1949. <http://archivportal.arcanum.hu/szkj/opt/>

<sup>5</sup> Tipikus rekompenciációs követelés például, hogy a magyar kormány a hadászatiilag fontos Ogulin–kniki vasútvonal megépítéséért cserébe a Kassa–Oderbergi Vasút és a porosz vasutak közötti összeköttetés létesítését kérte. A követelés azt célozta, hogy a magyar árucikkek könnyebben eljussanak a nyugati piacokra.

<sup>6</sup> Az elmondottakhoz képest kevésbé fontos érdek a MÁV üzleti nyereségének növelése. Az 1880-as évek második felétől a vasút-államosításokkal dinamikusan növekvő MÁV nem nyereségének maximálására törekvő közlekedési vállalat, hanem a „közjó előmozdítására alkalmas intézmény”, melyet a kormány „nemzetgazdasági szállítási és díj szabási rendszer” szerint kezel. Ld. KKM 1887.

## A nemzetközi jelentőségű vasútvonalak

Pest-Buda ill. Budapest pozícióját az európai, ill. Kárpát-medencei térben két nagy szállítási rendszer – a gőzhajózás és a gőzvasutak – befolyásolta érdemben.<sup>7</sup> E két szállítási rendszernek a város fejlődésére gyakorolt hatása a 19. század második felében bontakozott ki a maga teljességében. A város gazdasági erejének növekedését szerencsés módon segítette az a reformkorban megszületett közmegegyezés, amely szerint nemzeti érdek, hogy Pest-Buda kerüljön a vasúthálózat centrumába.<sup>8</sup> A cél nemcsak az, hogy a várost mielőbb összekössék az ország mezőgazdasági árutermelő régióival, hanem az is, hogy itt összpontosuljanak az ország legfontosabb ki- és beviteli útirányai.

Magyarország érdeke az egységes, országos vasúthálózat (eszközei: államosítások, állami beruházások, nemzetközi egyezmények), a főváros Kárpát-medencei szerepkörének megerősítése (legfontosabb eszköze a tarifapolitika), az ország nemzetközi vasúti kapcsolatainak kiépítése, valamint a fő közlekedési folyosók feletti állami rendelkezés megszerzése. Mindezen célok évtizedek alatt valósultak meg, eredményei pedig az 1890-es évek elején teljessétek ki a maguk komplexitásában.

A Budapestről kiinduló, Magyarországot külfölddel összekötő vasútvonalak több szakaszban, számos tulajdonváltással, hosszadalmas tárgyalások után jöttek létre. Az ország legfontosabb kiviteli irányainak sorsa kevésbé közlekedési, sokkal inkább geopolitikai kérdés. A Magyarország és Galícia közötti vasúti csatlakozások például a Monarchia hadügyi érdekei miatt jöttek létre, ezeken a vonalakon az áruforgalom minimális volt, budapesti nézőpontból ezen összeköttetéseknek szinte nem volt jelentősége.<sup>9</sup> Nem mondható ez el a román és szerb vasúti kapcsolatról.

Magyarország romániai vasúti kapcsolatainak viszonylag késői kiépítését a magyar gabona védelmének szándéka, ill. az a félelem okozta, hogy az olcsó

<sup>7</sup> Már a gőzerejű szállítás előtti korban is létezett Pest-Budának környezetéből kiemelkedő kereskedelmi, forgalmi központ-jellege. Pest-Buda földrajzi fekvéséből adódóan nagytáji vonzóerővel rendelkezett, délvidéki, erdélyi és keleti irányból érkező útvonalak futottak össze a városban, majd innét Bécs felé vették útjukat. Pest-Buda fekvéséből adódó helyzeti energiáját az úthálózati tervek kidolgozói is felismerték. Az 1785-ben, II. József rendeletére elkészített úthálózat-fejlesztési koncepcióban, valamint az 1825–27-es országgyűlés által megállapított ún. országos főirányok terveiben Pest-Buda egy olyan nagytáji központ, melyben a legfontosabb alföldi, erdélyi és északkelet-magyarországi utak találkoznak. Az 1825–27-ben megállapított 12 főútvonalból 7 középpontjában állt Pest-Buda. Ezek között az ország alapból kiépítendő útvonalak között az Adriára, Morvaországba, Galíciába, Sziléziába menő útvonalak voltak. Az 1836:25. törvénycikk sem szakított azzal a gyakorlattal, hogy nem valamennyi útvonal középpontjában áll Pest-Buda. A 13 útvonal közül 7 indult ki innét. Mindezen elképzeléseket az emberek és áruk mozgását követő, az ország postaúthálózatában megtestesülő tapasztalatok támasztották alá.

<sup>8</sup> Az 1843. évi országgyűlés kerületi választmánya által kidolgozott javaslat lényege: Pestnek megfelelő kapcsolata legyen a tengerrel és a szomszédos országokkal. Pest centrális helyzete megjelenik Friedrich List javaslatában (1845), Széchenyi István tervezetében (1848), sőt a Karl von Ghega-féle fejlesztési tervben is (1851).

<sup>9</sup> Még a Galícia és a sokkal fejlettebb nyugati osztrák tartományok közötti forgalom sem ment keresztül Magyarországon, mert az Osztrák Államvasutak tarifái a hosszabb kerülőutat preferálták.



orosz gabona kiszorítja Európából a magyar terméket. Magyarország és Románia csak 1874-ben kötött szerződést (1874: XXVII. törvénycikk) az orsovai és predeali vasúti csatlakozások létesítéséről. Mivel az orsovai csatlakozás kiépítésének joga az Osztrák Államvasút kezében volt, a magyar kormány ezt a vonalat nem engedte addig megnyitni, amíg a MÁV predeali csatlakozása el nem készült. Attól tartottak, hogy az orsovai vonal megnyitásával a román állam számára elértektelenedik a predeali irány. A Magyarország–Románia közötti kapcsolatot biztosító vasútvonalakat az állam 1876–1891 között szerezte meg (államosítással, ill. összekötő szakaszok megépítésével). Az 1880-as évek második felében újabb kapcsolatok létesítése merült fel, 1891-ben a Monarchia és Románia szerződést írt alá (1891: XL. törvénycikk) a Gyimes–Palánka és Vöröstorony–Riul közötti vasúti csatlakozásokról.

Magyarország és a Balkán közötti vasúti kapcsolat sorsa az európai nagyhatalmak Balkán-politikájával fonódott össze.<sup>10</sup> Magyarország és Szerbia között a Budapest–Zimony–Belgrád vasútvonal biztosította a vasúti kapcsolatot. A két ország csak 1880-ban kötött szerződést (1880: XXXV. törvénycikk), melyben a magyar kormány kötelezte magát a vasútvonal megépítésére, a szerb állam pedig vállalta, hogy Belgrádtól Nišig két kiágazással (a szerb–bolgár, ill. a szerb–török határig) vasutat épít.<sup>11</sup> A Szerbián keresztül kiépült keleti vasút (1888-tól) a földközi-tengeri kikötővárost, Szalonikit és a török birodalom fővárosát, Isztambul kötötte az európai vasúthálózathoz. A Balkán azonban nemcsak Nyugat-Európából, hanem Magyarországról nézve is a kontinens periferiája: a balkáni országok vasúthálózata a magyarországinál sokkal fejletlenebb, alacsony vasútsűrűség és gyenge szállítóképesség jellemezte. A keleti vasutak a beléjük vetett – túlzott – reményeknek nem tudtak megfelelni. A balkáni vonal számos, az eltérő szokásokból, kulturális mintákból adódó napi gondot felvetett – az érintett országok vasútszemélyzete az első években alig-alig tudta a vasút ütemes, időhöz szabott működését biztosítani. Nem volt gyakorlatuk a gördülékeny szervezésben, és hiányzott a vasút gazdasági háttérbázisa is.<sup>12</sup> Hiába vezetett tehát Nyugat-Európából Kis-Ázsia, Szíria, Egyiptom, sőt Kelet-Afrika és Kelet-India felé a legrövi-

<sup>10</sup> A szerb vasútkonvencióról ld. PALOTÁS 1982. A Bosznia–hercegovinai vasutakról ld. LIPTHAY 1896. Magyarország balkáni terveiről ld. SASSI 1909.

<sup>11</sup> A szerb csatlakozás létesítéséről a Monarchia és Szerbia közel tíz évig változó intenzitással tárgyalt. Úgy tűnik, Ausztria–Magyarországnak erősebb érdekei fűződnek Szaloniki kikötőjéhez, mint a belgrádi vasúti kapcsolathoz. Egy ideig az 1870-es évek első felének terveiben szereplő Budapest–Szaloniki összeköttetés három útvonal-variációja közül a belgrádi a szerb kormány „vonakodása” miatt háttérbe szorul. Ld. Közös minisztertanácsi ülés a szerb-magyar vasúti csatlakozásról, 1872. március 3. MOL. (Magyar Országos Levéltár) K. 26. (Miniszterelnökség. Központilag iktatott és irattározott iratok) 1872. III. 505. De a belgrádi kormánynak is fontosabb volt a Belgrád–Szaloniki kapcsolat, mint a Belgrád–Budapest: ti. ez utóbbi a Monarchia befolyását erősítette, míg az előbbi a szerb állam mozgásterét terjesztette ki.

<sup>12</sup> 1892-ben a magyar posta megkísérli a Nagy-Britannia–India közötti postaforgalmat Dower–Ostende–Passau–Bruck–Budapest–Belgrád–Szaloniki útvonalra terelni, mert „a szerb és török vasutakon a vi-

debb út a keleti vasutakon (Belgrád–Isztambul 987 km, Belgrád–Szaloniki 597 km) át, a lassúbb, de olcsóbb tengeri szállítás megbízhatóságával ezek a vasúti útirányok nem tudtak versenyre kelni. A Budapest–Belgrád–Szaloniki útvonalon a vártnál kevesebb áru áramlott, mert a vasút „a mindig akadékoskodó, rosszakaratú és amellett szegény szerb vasutak kezében olyan tarifapolitikával dolgoznak, hogy inkább izolálják, mint összekötik a Nyugatot és Keletet Szalonikivel”.<sup>13</sup> A Párizs–Bécs–Budapest–Belgrád–Isztambul közötti pályának inkább idegenforgalmi, mint teherforgalmi jelentősége volt. Sajátságos, hogy a Közép-Európát a Kelet-Mediterráneummal összekötő transzbalkáni vasútvonalak közül a legforgalmasabb a Budapest–Károlyváros–Zágráb–Fiume közötti pálya maradt. Ennek a vonalnak a valódi jelentőségét azonban sokkal inkább a főváros–tenger közötti kapcsolat, mint a főváros–Balkán közötti összeköttetés jelentette.

Budapest tengeri kikötője Fiume. A főváros és Fiume közötti vasúti összeköttetés a reformkor óta a politizáló közvélemény érdeklődésének középpontjában állt.<sup>14</sup> A felfokozott közfigyelem ellenére a Buda–Trieszt közötti pálya már 1861-ben megnyílt, a Budapest–Fiume közötti kapcsolat viszont csak 1873-ban jött létre. Az állam a Budapest és Fiume közötti vasútvonalak (Duna–drávai, Zágráb–károlyvárosi, alföld–fiumei és Budapest–pécsi vasutak megvásárlása) felett csak 1890 után rendelkezett szabadon.

Magyarország legfontosabb közlekedési folyosója a Budapest–Bécs közötti.<sup>15</sup> (1. ábra) Ebben a tengelyben vasútvonalak, nemzetközi vízi út, ún. autóút (1901-től) húzódtak: itt mozog a Magyarország–osztrák tartományok közötti áruforgalom túlnyomó többsége, itt jártak a leggyorsabb expresszvonatok, de ebben a tengelyben áramlott a két ország közötti információ is.<sup>16</sup> Magyarország elsődleges érdeke a közlekedési folyosó zavartalan és az ország exportcéljainak megfelelő

---

szonyok megállapodtak ... kifogástalan szállításra számítani lehet”. A Nagy-Britannia–India közötti útvonalváltásra a keleti vasutak nyújtotta időnyereség (10 óra) azonban nem volt elegendő. HEIM 1902. 415. p.

<sup>13</sup> Szalonikibe több magyar árut szállítanak osztrák–magyar tengeri lobogót viselő hajózási társaságok, mint amennyi vasúton érkezik. BÁLINT 1902. 922. p.

<sup>14</sup> GERGELY 1982.

<sup>15</sup> Budapest és Bécs között a delizsánszokkal közlekedés 1750-ben kezdődött el, 1752-től már menetrend szerint járnak. 1824-től váltják fel a delizsánszokat a könnyű szerkezetű, éjjel–nappal közlekedő posta gyorskocsik. A köznyelvben azonban az új kocsikat változatlanul delizsánsznak nevezik. A 1830-as években gyorskocsival a Buda–Bécs közötti út menetideje 30 óra, társzekérrel 57 óra, saját kocsival forspont igénybevételével kb. 2 nap, saját kocsival és saját lovakkal kb. 4 nap, valamint ún. gyorsparaszttal. A gyorsparaszt helyközi bérkocsi, amelynek folyamatos haladását a fuvarozásban résztvevő kisvállalkozók (nem feltétlenül parasztok) lovai biztosították. A lovakat öt mérföldenként (37 km) cserélték. A gyorsparaszt volt a leggyorsabb és emiatt legdrágább közlekedési eszköz a két főváros között. Gyorsparaszttal az út Budáról Bécsig 18 óra. [magyarázat: gyorsparaszt]

<sup>16</sup> Sőt, 1918-ban itt veszi kezdetét a közforgalmú repülés is. Az első magyar menetrendszerinti légi járat Budapest–Bécs között postát szállít. A járatok csak 20 napig működnek, ti. mindkét postagép lezuhan.

## A keleti vasut megnyitása.

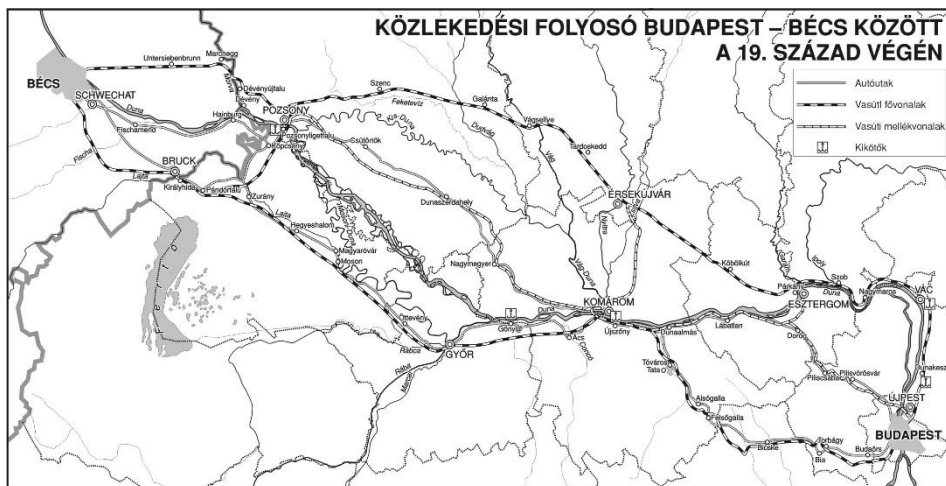


*1. kép. 1888-ban létrejött a vasúti kapcsolat Párizs–Budapest–Konstantinápoly között; a forgalom megnyitását Törökországban bárányáldozattal ünnepelték. 1889-től az Orient Express hetente többször érintette Budapestet*

működtetése. Mindez jelentős beruházásokat igényelt.<sup>17</sup> A vízállástól kevésbé függő hajózás érdekében (ez volt az ún. középvízi hajóút kiépítése: két méteres

<sup>17</sup> A közlekedési folyosó gazdasági jelentőségét felismerve, a hazai magántőke is befektetési szándékkal jelentkezett. 1881-ben a Magyar Országos Bank Rt. egy Budapest–Bécs közötti új vasútvonal megépítését kívánja finanszírozni. Konceptiójuk lényeges eleme: a készülő Arlbergi Vasút „legrövidebb összeköttetésbe hozza a magyar termőföldet Svájc, Franciaország fogyasztó piacával, míg ugyanezen vasút nyugatról keletre gravitáló nagy kontinentális forgalom útját Magyarországon és Budapesten át

hajózási mélység, egységes meder) szabályozták a Felső-Dunát (1885–1896), a két főváros közötti vasútvonalakat pedig kétvágányúvá építették át.



1. ábra. Közlekedési folyosó Budapest–Bécs között a 19. század végén (Forrás: saját összeállítás)

A Budapest–Bécs között, ill. Magyarország–Ausztria közötti legelső vasúti összeköttetést (1850. december 16. óta) létrehozó Budapest–marcheggi vonal kisebb eltérésekkel a Duna folyásának irányát követve kötötte össze a birodalom két fővárosát.<sup>18</sup> Az 1891 előtt magánkézben lévő Budapest–Pozsony–Marchegg–Bécs vonallal szemben a magyar állam versenyvonalat (Budapest–Győr–Bruck–Bécs közötti pálya) létesített. A Budapest–Bécs közötti tengely jelentőségét különösen kihangsúlyozzák a versenyvonal létrejöttének előzményei. A marcheggi vonalat birtokló Osztrák Államvasutat ti. a kormány megfenyegette: az állami tulajdonban álló Vágvölgyi Vasúton olyan versenytarifát fog létesíteni, amely az Osztrák Államvasút Bécsen túlmenő forgalmát a Vág völgyében haladó pályára fogja terelni. Ez a díjszabási fenyegetés kényszerítette ki, hogy az Osztrák Államvasút megegyezést keressen a magyar állammal. A két fél közötti megegyezés lényege: az Osztrák Államvasút eladta a Bruck–Győr–Újszöny közötti vonalszakaszt a magyar államnak, cserébe a magyar állam a Vágvölgyi Vasutat adta el az

jelöli ki. ... Magyarország érdek láncolatában egy nagy jelentőségű szem hiányzik, mert a világforgalomra szánt zimonyi vasút Budapesten megszakad, és Budapest–Bécs között hiányzik egy természetes és a magyar állam érdekének feltétlenül megfelelő összeköttetés”. A tervezett vonal: (Budapest)–Bicske–Tata–Komárom–Somorja–Pozsony–(Bécs). Ld. A Magyar Országos Bank Rt. levele a miniszterelnökhöz. MOL. K 26. 3763/1881. 1907-ben egy amerikai-magyar érdekcsoport előmunkálati engedélyt kért egy Budapest és Bécs közötti, magsebességű villamosított vasútvonal létesítésére. MOL K 27. (Minisztertanácsi jegyzőkönyvek) Minisztertanácsi jegyzőkönyv, 1907. május 27.

<sup>18</sup> A reformkor egyik jelentős politikai (gazdasági, térszerkezeti) vitája, hogy a vasútvonal a Duna jobb, vagy bal partján haladjon-e. Vö. GÁBRIEL 1996.

Osztrák Államvasútnak. De mit is jelentett mindez? A magyar állam számára az a fontosabb, hogy a Budapest–Bécs közötti folyosóban legyen egy MÁV vasútvonal, amely a két fővárost összeköti. Ennél kevésbé lényeges volt az a potenciális lehetőség, hogy a Vágvölgyi vonalat immár birtokló Osztrák Államvasút szeszefog a Kassa–Oderbergi Vasúttal, és egy olyan tarifát létesít, amellyel a MÁV (Budapest–Ruttka–Zsolna–Oderberg között bonyolódó) németországi forgalmát magához vonzza. A történet végkifejlete az Osztrák Államvasút államosításába torkollott.

Mindent egybevetve tehát 1891-től Budapesten összefutó összes fontos vasútvonal (a Déli Vasút kivételével) az állam tulajdonába került. Ettől kezdődően az állam korlátlan cselekvési lehetőségeket nyert a kiviteli útirányokat érintő bel-földi ügyekben.

### *A főváros–külföld közötti vonat–összeköttetések*

De mit jelentett a hétköznapokban az a tény, hogy Budapest áll a monocentrikus vasúthálózat középpontjában? A legszembetűnőbb: innét indult és ide érkezett a fővonalú vonatok többsége. A városhoz igazodnak az ütemesen működő vasutak (1892, a közép-európai időzóna bevezetése előtt, a magyarországi vasutak a budapesti helyi idő<sup>19</sup> szerint működnek), innét irányították az ország legnagyobb szállítási rendszerét, itt készítették el a személyszállító vonatok menetrendjét és hangolták össze csatlakozásokat. A vasút biztosította a leggyorsabb és legütemesebb kapcsolatot Budapest és az ország, Budapest és az európai nagyvárosok között.

Magyarország 1875-től<sup>20</sup> kapcsolódott be a nemzetközi menetrendi együttműködésbe. 1872 előtt még alig néhány, több országhatáron is átlépő személyvonat közlekedett Európában. Budapest 1914 előtt négy alkalommal (1885, 1892, 1901, 1913) színhelye az Európai Menetrendi Konferenciának.

Az Osztrák–Magyar Monarchia fennállásának évtizedei alatt a leggyorsabb vonatok a Budapest–Marchegg–Bécs közötti pályán közlekedtek. Ha megvizsgáljuk, hogy 1899-ben Budapest mely fővárosokkal állt a leggyorsabb összeköttetésben, kiderül, Bécs után Belgrád és Zágráb következik. Mindez nem véletlen: e két város kimagasló helyzetét vasútföldrajzi fekvé-sének köszönhetette: gyakorlatilag mindkét város Budapesttől való közelsége vagy távolsága a MÁV menetrendtől függött. A századfordulón a monarchia két fővárosát már 64 km/órás sebességgel közlekedő gyorsvonatok is összekapcsolták, és mindez nem kevés: Budapest és Bécs között még 1940-ben is ilyen sebességgel jártak az expresszvonatok.

---

<sup>19</sup> A budapesti idő a ma használatos közép-európai időzónánál 16 perccel kevesebb volt. A magyarországi vasúttársaságok 1871-től Budapest helyi idejét használták menetrendjeikben.

<sup>20</sup> Az első európai menetrendi konferenciát 1872-ben tartották meg.

1. táblázat. Budapest–Marchegg–Bécs közötti (278 km) menetidő változások<sup>21</sup>

Év	Utazási idő, óra és perc	Sebesség, km/óra
1866	6.45	41
1874	6.40	41
1890	5.30	50
1899	4.19	64

Budapest–Bécs közötti vonatkapcsolatok számát illetően az 1870–1880-as években különösebb tendenciát nehéz felfedezni: négy, öt, hat vonat közlekedik a két főváros között, az egyik évben több, a másokban kevesebb. A két főváros közötti járatok száma az 1890-es évektől látványosabban kezd szaporodni, 1911-re a Budapest–Marchegg–Bécs közötti vonalon a nemzetközi forgalmat már tizenhat vonattal bonyolították le.

A Budapest és Fiume közötti útirányt támogató állami gyakorlat – a Károlyváros után következő nehéz pályaszakasz miatt – a személyforgalom minél kedvezőbb menetidejében nem tükröződik: Trieszt és Fiume között az utazási idő tekintetében gyakorlatilag nincs különbség. (Hasonlóképpen nincs menetsebességben különbség Bécs–Trieszt és Bécs–Fiume között.) A Budapest–Győr–Bécs közötti pályán a MÁV már nem tudta azon menetsebességeket biztosítani, mint a marcheggi vonalon. 1899-ben például 53 km/órás sebességgel járnak a két főváros közti szerelvények, ugyanakkor ez a marcheggi vonalon 59–64 km/óra.

A századfordulóra Budapest és az európai nagyvárosok közötti személyforgalmat már 37 közvetlen nemzetközi vonatcsatlakozás is biztosítja. (2. ábra: Budapestet érintő közvetlen európai vonatcsatlakozások, 1899) A transzkontinentális gyorsvonatok leghíresebbje az Orient expressz volt. Az idegenforgalom élénkítése érdekében 1888-ban a közlekedési tárca utasította a MÁV-ot, adjon ki német, francia, angol és magyar nyelveken képes utazási könyveket, mert a „keleti vasutak közeli megnyitása a nyugati országok utasait keresztülviszi Magyarországon”.<sup>22</sup> Mindazonáltal a korszakban ezen vonatok utasforgalmi jelentősége még meglehetősen alacsony: a magyar főváros nem turisztikai célpont, távoli országokból érkező külföldiek a városban még nagy feltűnést keltenek. 1892-ben például a MÁV felvetette, hogy a Constanza-ba tartó Keleti expressz vonatokat felesleges járatni, mert az elmúlt hónapban vonatonként átlagosan tizenegy utast szállítottak.

<sup>21</sup> A vasúti menetrendek 1892 előtt különböző, az egyes vasúttársaságok által használt helyi időket tükrözik. A magyarországi vasutak a budapesti, az osztrák vasutak pedig a prágai helyi időt veszik alapul. A két helyi idő közötti 16 perc különbséget figyelembe vettem.

<sup>22</sup> Képes utazási könyvek a magyar vasutak részére. *Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1888. 291. p. Sajátos, hogy a magántőke az idegenforgalomban mennyire nem látott fantáziát. Még az első idegenforgalmi vállalat (Idegenforgalmi és Utazási Vállalat) is állami akaratból jött létre 1902-ben.

### ***Budapest nemzetközi áruforgalmi kapcsolatai***

A Budapest–külföld közötti áruszállítási kapcsolatokról, az ezer szállal átszőtt nemzetközi erőter századfordulós hatáiról, a város feladott áruforgalma akció-rádiuszáról és fordítva: a városba beáramló nemzetközi áru földrajzi kiterjedéséről (származási helyéről) – illetve az ezzel összefüggő tér- és időbeli tendenciákról meglehetősen hiányos adatokkal rendelkezünk.<sup>23</sup> Létezik azonban egy forrás, amelyik tételesen felsorolja – Budapest esetében kizárólag 1894-re vonatkoztatva – a budapesti vasútállomások feladott és érkező áruforgalmát, a külföldre feladott áruk célállomásait, illetve az onnét érkező termékek vasúti kiindulási helyét. Ez az Edvi Illés Sándor által összeállított kereskedelmi monográfia<sup>24</sup> azonban kizárólag a MÁV állomásokkal foglalkozik (tehát a Déli pályaudvar nemzetközi forgalmát nem ismerteti) illetve csak egy bizonyos, árucsoportonként más és más tömeg feletti áru forgalmi adatait ismerteti. Például egy vegyszeti termék esetében kb. másfél tonna alatti árumozgást nem szerepeltet, ugyanez a határ boroknál tíz, örlemények esetében száz tonna.

Amikor tehát a továbbiakban a Budapest–külföld közötti áruszállítási kapcsolatokat elemezzük, különösen hangsúlyozni kell, hogy nézőpontunk kizárólag fővárosi, tehát *a budapesti áruterelés és kereskedés 1894-es ágazatonkénti léptékével arányos vasúti áruforgalmi kapcsolatokról* rendelkezünk adatokkal. Valószínű, hogy egy külföldi, különösen egy alacsonyabb népességszámú, kis hatósugarú város nézőpontjából a budapesti forgalmi kapcsolatok erőssége, milyensége már nem úgy néz ki, mint ahogy az a fővárosból látszik. Például az 52 ezer fő lakossággal rendelkező bukovinai tartományi központ Czernowitz vasúti forgalmában lehet hogy számottevőnek tűnt egy–egy, a messzi Budapestről érkező olyan áru- vagy árucsoport, amelynek fővárosi feladása viszont említésre sem érdemes.<sup>25</sup> Mindent összevetve, egy adataiban ugyan rendkívül megbízható (a szerző a MÁV kötetléki díjszabási ügyeivel foglalkozó tisztviselője), de korlátozott szempontrendszerű, a Kereskedelemügyi Minisztérium megbízásából összeállított forrással rendelkezünk.<sup>26</sup>

---

<sup>23</sup> A kor külkereskedelmi statisztikái nem rögzítik, hogy a külföldre szállított árucikkeket melyik vasútállomáson adják fel.

<sup>24</sup> EDVI ILLÉS 1896.

<sup>25</sup> Bukovina és Budapest közötti vasúti áruforgalmi kapcsolatok rendkívül gyengék, Magyarországnak nincs közvetlen vasúti összeköttetése Bukovinával. Budapestről Czernowitzbe déli gyümölcsöt, szappant és gyertyát, valamint malomberendezéseket szállítanak. Bukovinai termék (épületfa) egyedül Kimpolung településről érkezik Budapestre.

<sup>26</sup> Az Edvi Illés féle kötetek adatait – eltérő szemléletmódja miatt – nem lehet a Statisztikai Hivatal által kiadott vasúti statisztikákkal összehasonlítani. A szerző a főváros vasúti áruforgalmát – eltérően a kötet többi részétől, ahol statisztikai táblázatok vannak – szövegesen ismerteti, mert Budapesten „a fel nem sorolt termelési ágak közül alig van egy is, mely a vasút áruforgalmát számba vehetőleg befolyásolná”. EDVI ILLÉS 28. p.

Edvi Illés Sándor Budapest vasúti áruforgalmának ismertetése közben 1713-szor említ fővárosi cég és külföldi település közötti számottevő és rendszeres forgalmi kapcsolatot (nem szállítási ügyletet!). Ezen forgalmi kapcsolatok 59%-a osztrák, 26%-a pedig német városokhoz kötődik. Ezek közül 565 kapcsolat fővárosi cégekhez külföldről szállított áru- ill. árucsoportokkal függ össze, 1148 kapcsolat pedig a főváros külföldi exportjára utal.



2. ábra. A Budapestet érintő közvetlen európai vonatcsatlakozások, 1899 (Forrás: Útmutató, 1899)

Budapest nemzetközi vasúti áruforgalmában más és más szerepkört töltek be a fővárosi pályaudvarok. 1884-ig (a Budapest–Újszöny közötti szakasz megnyitásaig, azaz a Budapest–Bruck–Bécs közötti összeköttetés megnyitásaig) szinte kizárólag a Nyugati pályaudvarról került mindaz fel- és leadásra, amit Bécsbe küldenek, illetve onnét hoznak. Az állomás jellemző áruforgalma: örlemények, gabonaneműek, szén, tűzifa, gépek, haszonfa, gyűjtőárúk. A főváros



nagy kereskedőháza is ezt a pályaudvart preferálták. A Budapest–Duna-parti pályaudvar<sup>27</sup> áruforgalmi jelentőségben a főváros második állomása. Üzletköre szinte mindenre kiterjedt, amivel a fővárosban kereskedtek és amit termeltek. Ez az állomás közvetítette a Duna-gőzhajózási Társaság mindkét irányú forgalmát is. A Budapest–Fővámház állomás kizárólag a külföldről érkező és oda szánt vámköteles áruk felvételére és leadására szolgált. A Kőbánya–hízlalda állomás pedig a nemzetközi sertés piacra elszállított sertések forgalmát bonyolította le.



*2. kép. Az Osztrák Államvasút pesti pályaudvara, a későbbi Nyugati pályaudvar. 1884-ig ez a pályaudvar Magyarország legforgalmasabb állomása. Jobbra az áruraktár földszintes épülete előtt fuvarszekerek*

A 644 külföldi település túlnyomó többsége (58%) csak egy–egy alkalommal, egy–egy áru vagy árucsoport szállításával összefüggésben került megemlítésre. Intenzív – jelentős számú árura illetve árucsoportra kiterjedő forgalmi kapcsolata a fővárosnak öt külföldi várossal van. A legösszetettebb és legintenzívebb áruforgalmi kapcsolatokkal rendelkező városok csökkenő sorrendben: Bécs (103 féle kapcsolat), Trieszt (42), Hamburg (36), Prága (29) és Ostrau (26). Trieszt és Hamburg, a két tengeri kikötőváros nem „saját jogán” került az élbolyba, hanem azért, mert fővárosnak a tengerentúli piacokkal való kapcsolatait közvetítik, bonyolítják. A fővárost az élboly városaitól ugyan leszakadó, de még mindig igen

<sup>27</sup> A Duna-parti teherpályaudvar a főváros déli, a dunai vízi út előnyeit is kihasználó ipari övezetében létesült. A pályaudvar építése 1880-ban kezdődött el, a telket a főváros ingyen engedte át. 1881-ben a pályaudvar egyenlőre öt áruraktári vágánnyal, rakodóval és raktárakkal megkezdte a működését. A pályaudvarról a Soroksári útra iparvágány futott ki, amely a környékbeli malmokkal kötötte össze a vasutat.

fontos, számottevő vasúti áruforgalmi kapcsolatok kötötték össze Belgrád, Borszló, (22–22 féle kapcsolat), Brünn (21), Eger (20), Graz (19), Berlin (18), München (16), Aussig, Bukarest, Drezda, (15–15), Oderberg és Szófia (14–14) vállalataival illetve kereskedőivel.

A Budapestről külföldre tartó, MÁV által szállított áruk célállomásainak 54%-a osztrák, 29%-a német, 4%-a romániai, 3%-a svájci és 2%-a szerbiai. A fővárosba külföldről érkező áruk feladási állomásainak 68%-a Ausztriában 20%-a pedig Németországban található.

2. táblázat. Fővárosi malmok feladott szállítmányai, 1894-ben (ezer mázsa)

Fővárosi malom	Fiumén keresztül tengerentúlra	Belföldi állomásokra	Bécsbe	Egyéb osztrák állomásokra	Egyéb vámkülföldi állomásokra
Hengermalom		11 379,5	236,8	6 337,3	536,4
Magyar Általános Hitelbank gőzmalmai		5 111,3	11,0	1 273,7	
Molnárok és Sütők gőzmalma	5 770,3	7 256,4	1 750,2	4 607,5	80,0
Haggenmacher malom	205,8	7 575,6	390,7	5 908,7	291,0
I. Budapesti gőzmalom	5 848,1	11 266,0	1 151,9	14 537,0	2 269,2
Pannónia gőzmalom	5 687,6	6 505,3	2 369,6	7 520,7	188,7
Erzsébet gőzmalom	5 599,8	3 729,3	4 750,3	6 010,2	895,1
Viktória gőzmalom	5 708,3	5 467,4	3 839,6	5 290,1	1 170,8
Lujza gőzmalom	4 709,8	4 174,9	2 413,2	6 909,8	1 896,2
Concordia gőzmalom	5 606,5	5 572,0	3 454,5	5 977,7	112,3
Gizella gőzmalom	7 766,9	6 991,2	6 358,9	12 184,5	150,8
Schmidt és Császár malom	10,0	138,8	90,0	993,3	
Hungária malom		290,3	45,4	492,3	
Királymalom	106,2	1 357,8	673,9	2 233,6	80,4
Corchus testvérek		1 190,0			
Hautler L. és társa		181,2	200,6	3 563,0	421,1
Bauer L. és társa		4 337,9	30,1	446,8	
Wasservogel és társa				342,6	1 101,8
Schenker és társa	85,1	112,5	20,3	5 375,0	1 326,4
egyéb szállítók	149,9	17 430,9	176,5	7 036,4	1 182,4
<b>Összesen</b>	<b>47 254,3</b>	<b>100 068,3</b>	<b>27 963,5</b>	<b>97 040,2</b>	<b>11 702,6</b>

A Budapestről elszállított áruk között az örlemények álltak az első helyen. A fővárosból vasúton kivitelre kerülő örlemények zömét a Nyugati, a Dunaparti, Lipótváros és Óbuda–Filatorigát állomásokon adták fel. A húsz legjelentősebb fővárosi malom által 1894-ben a MÁV állomásokon feladott örlemények 65%-a (184 ezer tonna) Ausztriába és vámkülföldre<sup>28</sup> távozott: 125 ezer tonnát osztrák

<sup>28</sup> Vámkülföldnek az Osztrák–Magyar Monarchián kívüli területeket tekintették.

állomásokra (ebből 28 ezer tonnát Bécsbe), 12 ezer tonnát vámkülföldi állomásokra és mintegy 47 ezer tonnát Fiumén át a tengerentúlra szállítottak.

A malmok saját nevük alatt a gabonának alig hetedét hozzák be vasúton, a többit a helyi piacon szerezték be, ill. közvetítőkkel szállították vízen és vasúton (2. táblázat).

Fiuméba budapesti örleményeket nemcsak a MÁV állomásain, hanem a Déli Vasút budai pályaudvarán (9 ezer tonna) is feladtak.<sup>29</sup> A összes Fiuméba kerülő örlemény (56 ezer tonna) 71%-át Angliába, 14–15%-át Franciaországba és Brazíliaba szállították. A Budapestről Triesztbe szállított örlemények túlnyomó többsége a város fogyasztását fedezte és csak egy kisebb részét (alig 3200 tonnát) rakodták a kikötőben hajókra.<sup>30</sup> Összességében éves szinten 226 külföldi városba szállítottak száz tonnánál nagyobb tömegű fővárosi örleményt.

3. táblázat. A MÁV által Budapestről Ausztriába és vámkülföldre szállított örlemények (több mint 100 tonna feladás) célállomásai

Ország	Tartomány	Fogadó települések száma
Ausztria	Alsó-Ausztria	14
	Csehország	88
	Felső-Ausztria	4
	Galícia	7
	Karintia	1
	Morvaország	45
	Parvidék	1
	Salzburg	1
	Stájerország	1
	Szilézia	6
	Tirol	4
	Voralberg	1
	azonosíthatatlan	4
Németország		37
Svájc		5
egyéb		7

36 külföldi városba (köztük 19 németországi) szállítottak a fővárosból baromfit, 27 városba bőrt és bőrárut, tíz helységbe (kivételem nélkül Ausztria) csontot, 23 helyre dongát (köztük négy francia és két svájci), folyékony szénsavat három romániai városba, kézmű- és rövidárut 27 településre. A fővárosban előállított vajból Szófiába és Konstantinápolyba adtak fel rendszeresen kisebb küldeményeket. Nyersdohányt a MÁV (1500 tonna) 14 külföldi városba szállított Budapestről.

<sup>29</sup> A MÁV és a Déli Vasút között 1881-től kartellszerződés létezik, amely „egyenjogúsítja” Fiume elérésében a Budapest–Dombóvár–Zákány illetve Budapest–Nagykanizsa–Szentpéter közötti útirányokat.

<sup>30</sup> A Triesztből elszállított budapesti örlemények 33%-a Törökország balkáni kikötőibe, 28%-a Holland Kelet-Indiába, 12%-a pedig Egyiptomba kerül.



3. kép. A Déli Vasút budai állomása. A vonatfogadó csarnokból egy személyvonat húz ki, az állomás bejáratánál közvilágítás (Vasárnapi Újság, 1861. május 5.)

Évente tíz tonnánál több bort szállítottak Budapestről 48 külföldi célállomásra. Kőbányáról 450 tonna sört kerül Isztambulba, Szófiába és Kragujevac állomásra. A fővárosi dohánygyárak éves háromezer tonnás áru feladásából 100–100 tonna ment Laibachba és Amszterdamba, 30 tonna pedig Hamburgba. A Grunwald és Társai Szeszgyár az Óbuda–Filatorigát és Dunaparti pályaudvaron 6 800 tonna szeszt és pálinkát adott fel, amiből mintegy 1 700 tonna külföldre ment. Mintegy kétezer tonna nyers szesz érkezett a gyár részére Bécsből, Florisdorfból és Galíciából. A fővárosi hőforrások vizéből igen kevés került vasúti elszállításra. 1894-ben a margitszigeti artézi kútból négy tonna vizet szállítottak Badenbe, Bécsbe és Párizsba. A Hunyadi János keserűvizet a század végén már több mint 70 kútból szivattyúzták és szállították külföldre is. A budai keserűvízforrásokból nyert ásványvizeket a Kelenföldi állomáson adták fel: 1 400 tonna ment Ausztriába, 3 700 tonna vámkülföldi állomásra. A forrásvíz-tulajdonosok a palackozáshoz évi kétezer tonna súlyú üveget hoztak külföldről.

Az 1890-es évek elejétől Trieszt helyett Budapest lett a déligyümölcs-kereskedelem központja. A MÁV, az Adria Rt. és Magyar Kereskedelmi Rt. együttműködése irányította a déligyümölcs behozatalt Fiuméba, ill. összpontosította a kereskedést a fővárosba. Az volt a kialakított gyakorlat, hogy a Magyar Kereskedelmi Rt. által Messinában felvásárolt narancs- és citromszállítmányokat az Adria gyorshajói Fiuméba vitték, ott a rakományt idővesztés nélkül, a fagyásveszély miatt bélelt vasúti kocsikba rakták, a MÁV pedig a fővárosba hozta. A szállítmányok a Dunaparti pályaudvarra érkeztek, itt fűtött raktárakba kerültek, ill. itt rendezték meg a déligyümölcs árveréseket is. Az 1892-től rendszeres árveréseken osztrák kereskedők is megjelentek. 1894-ben már 538 kocsirakomány narancs és citrom érkezett a fővárosba. Ebből 520 tonnát osztrák, 64 tonnát pedig egyéb külföldi állomásokra szállítottak tovább.

1894-ben a kőbányai sertéstelepekre érkező sertések 28%-a (250 ezer darab) Szerbiából, 2%-a Romániából származott. Kőbányáról ugyanebben az évben Bécsbe szállították a teljes feladott forgalom 4%-át, mintegy 36 ezer darab sertést. Más osztrák városokba 172 ezer darabot (a teljes feladott forgalom 19%-át) Németországba 350 ezer darabot (teljes feladott forgalom 38%-a) küldtek. A hízott sertések elszállítása Kőbánya-alsó és Kőbánya-hizlalda állomásokról történt. Ausztriába naponta, Németországba a hét meghatározott napjain indultak a szállítmányok. 1895-től kezdődően a vasút Bodenbachon és Oderbergen való átmenetre<sup>31</sup> minden nap felvette a sertésszállítmányokat. A Kőbányán összpontosuló sertéskereskedelem meglepő sajátossága, hogy a Kőbányára felkerülő sertések 39%-át (402 ezer darab) lábbon hajtották vagy fuvarszekereken szállították. A sertések tengeri és árpaszükségletét vasúttal hozták, illetve a fővárosi gabonapiacon közvetlenül szerezték be. Tekintélyes mennyiség érkezett vízen is, ahonnan fuvarszekerekkel szállították a hizlalókhöz. Kőbánya-hizlalda állomásra évente több mint 50 ezer tonna gabona érkezett.

Az osztrák örökös tartományokba kivitt átlag 74 ezer darab szarvasmarha legnagyobb része bécsi vágóhidakra került, kisebb része pedig cseh és morvaországi, tiroli, voralbergi és stájerországi állomásokra. A Monarchia határain túl (Poroszország, Svájc és Belgium) az 1890-es évek első felében évente átlag 38 ezer szarvasmarhát és juhot küldtek Budapestről.

A fővárosba felszállított évi ötvenezer ló közül mintegy 17 ezer darabot adtak el továbbszállításra. A Nyugati és Józsefvárosi állomásokról nyolc ezer lovat szállítottak Bécsbe, Berlinbe és Boroszlóba. Baromfit a Magyar Kiviteli és Csomagszállítási Rt. szállított Németországba, Svájcba, Belgiumba, Angliába és Dániába. 1894-ben a vámvonalon túli külföldre 578 tonna, osztrák állomásokra pedig 133 tonna baromfit vittek a tehervonatok.

A főváros hat bőripari telepén feldolgozott nyers bőr egy részét a város helyi piacán szerezték be, de közvetlenül 500–800 tonna szárított bőr is érkezett vasúton mintegy 13 külföldi és négy magyarországi településről. A gyártáshoz szükséges cserháj (7000 tonna) húsz (közülük négy külföldi), a gubacs (850 tonna) öt, a faggyú és halzsír (120 tonna) három (Trieszt, Bécs, Hamburg) állomásról, a salétrom (17 tonna) pedig Bécsből és Prágából érkezik. A mindezen termékek felhasználásával a fővárosban készült bőr nagy részét a város belső piacán értékesítették, és csak 1 160 tonna bőr (felső- és talpbőr) került továbbszállításra (közülük néhány galíciai és balkáni célállomásra).

1894-ben a fővárosba 72 ezer tonna fonott, szövött rövid- és kézműáru érkezett és 47 ezer tonna távozott. Legnagyobb részüket ún. vegyes kocsirakományokban (gyűjtőáru) szállították a fővárosba, itt átrakták, és újabb kocsirakomá-

---

<sup>31</sup> Bodenbach és Oderberg az Osztrák–Magyar Monarchia két vasúti határállomása. A két határállomás különböző németországi útirányokhoz biztosította a kapcsolatot. Budapestről Berlinbe a legrövidebb szállítási útvonal Oderbergen keresztül vezetett. Bodenbachon átmenő sertésszállítmányok inkább a szászországi fogyasztópiacot célozták meg.

nyokká rendezve ment tovább. Ez a gyűjtőforgalom díjszabási intézkedések következtében jött léte. A forgalom zömét nyolc szállító cég a Nyugati pályaudvaron bonyolította le: a cégek a pályaudvaron terjedelmes raktárterületet béreltek. 1894-ben a Nyugatiba 17 ezer tonna vegyes áru érkezett, melyből 5–7 tonnás kocsirakományokban 15 ezer tonnát továbbküldenek.

A fővárosi kocsigyárak Bécsbe, Grazba, Szófiába, Passaubá, Münchenbe, Ploiestibe, Bukarestbe, sőt Konstantinápolyba is küldtek járműveket. 33 külföldi városba adtak fel gépeket és gépalkatrészeket – ezen termékcsoporthoz szinte alig jutott túl az Osztrák–Magyar Monarchia határain: Hamburg, Ratibor, Varsó, Bukarest és Belgrád kivételével valamennyi szállítmány vámvonalon belüli. 41 külföldi városba mentek Budapestről gyapjuszállítmányok, de közülük csak Sinaia, Belgrád és Basel nem osztrák vagy német állomás. A Ganz és Társa Vasöntő és Gépgyár Rt. évente átlag 9 500 tonna árut adott fel, ebből külföldre 5 800 tonnát. Az öntvények, gépek, géprészek, vas- és acélárak leggyakoribb külföldi célállomásai az osztrák örökös tartományok városai. Az angliai Clayton és Schuttlerwort cég budapesti raktára és gépjavító-műhelye Angliából hozatott mezőgazdasági gépek szervizelését végezte. Megfigyelhető, hogy nyugatról, ill. Magyarországról beszerzett nyersanyagok feldolgozásával előállított, technológiailag igényesebb termékeket déli, délkeleti célállomásokra is eljuttatnak. A Magyar Fém- és Lámpaárugyár Rt. például olajgáz-berendezéseket, légszusz-berendezési cikkeket szállított nemcsak az örökös tartományok minden nagyobb városába, hanem Szalonikibe (onnét hajókon afrikai kikötőkbe), Isztambulba és Várnába is. Mindeközben a gyár alapanyagait 16 helyről (közülük csak öt hazai település) szerezte be.

Oroszországból 14 ezer tonna nyersolaj Fiumén keresztül érkezett a Magyar Petróleumipar Rt. részére. A Fiumei Kőolajfinomító Társaság fiumei és brassói ipartelepéről évente 7–8 ezer tonna finomított kőolajat, 800 tonna kenőolajat szállított a fővárosba. A petróleumot a Ferencvárosi pályaudvar melletti tartályokban helyezték el, s innét került az áru hordókban a belföldi állomásokra. A trieszti finomítóból amerikai eredetű petróleum érkezett. 1894-ben a fővárosba összesen 45,7 ezer tonna kőolajat szállítottak.

A fővárosba érkező külföldi szén leggyakoribb feladó állomásai: Dombrau, Karwin, Ostrau, Segen–Gottes, Hruschau. Ezekből a bányákból egyedül a gázgyár részére 60 ezer tonna szén érkezik évente. A közös vámterületen túli szénbányákból (26) is tekintélyes mennyiségű szén érkezett.

A vélelmezettnél gyengébbek a konkrét áruforgalmi kapcsolatok Budapest–Balkán között. A korábbiakban részletezett Balkán felé irányuló magyar expanziós szándékok ellenére a MÁV adatszolgáltatása kevés áruajtára kiterjedő áru mozgást regisztrált. A tervek (vagyak?) és a valóság közötti ezen ellentmondást

némiképp magyarázza a balkáni vasúthálózat szűk volta, a potenciális célállomások igen korlátozott száma.<sup>32</sup> Nem lehet azokkal a területekkel vasúti (áruforgalmi) kapcsolatokat kiépíteni, ahová nem mennek a sínek.

### A Duna mint nemzetközi vízi út

Magyarország, ill. Budapest romániai, szerbiai, ill. osztrák (bécsi) közlekedési kapcsolataira és ebből következően a főváros Közép-európai pozíciójára azonban nemcsak a nemzetközi vasútvonalak, hanem a világ leghosszabb belvízi útja, a Duna is hatással volt.

A Budapestről kiinduló fővonali vasutak nemzetközi jellege és a dunai nemzetközi vízi út között alapvető különbség létezett. Amíg Magyarország nemzetközi vasúti kapcsolatainak belföldi kérdései teljesen a magyar kormány ellenőrzése és irányítása alatt álltak, a Duna, mint nemzetközi vízi út már nem: „Csak a dunai forgalom az, amely felett nem uralkodhatunk, ez a forgalom pedig nagyon fontos, és ezért minden törekvésünknek oda kell irányozva lennie, hogy ezt az uralmat, amennyire csak lehetséges, megszerezzük”.<sup>33</sup> A Duna sorsát háborúk és az azokat követő nemzetközi békeszerződésekben megtestesülő európai erőviszonyok szabták meg. A Duna–Budapest kapcsolat befolyásolásában a magyar kormányok tehát közel sem voltak olyan erőpozícióban, mint a vasút–Budapest kapcsolat esetében.

A Duna már a gőzhajózás előtti korokban is nemzetközi tranzit kereskedelmi útvonal.<sup>34</sup> 1856 előtt a Dunán a hajózni csak különleges engedélyek, privilégiumok birtokában lehetett. Minden Duna parti állam más és más eljárást követett, vámokat szedett, és ellenőrizte a folyamszakaszán áthaladó hajókat. A dunai államok kétoldalú szerződésekben igyekeztek megállapodni a Duna hajózási használatáról.<sup>35</sup> A Duna-probléma önálló szerephez először az 1850-es években, a krími háború alatt jutott. A nyugati hatalmak érezvén, hogy Oroszország balkáni

---

<sup>32</sup> 1890-ben a száz négyzetkilométerre eső vasútvonalak hossza Szerbiában alig éri el az egy kilométert, Romániában is alig kettő.

<sup>33</sup> Baross Gábor kereskedelemügyi miniszter levele Szapáry Gyula miniszterelnökhöz, Budapest 1890. augusztus 25. MOL. K. 26. 1891–II–222.

<sup>34</sup> A gőzhajózás előtti évtizedek gyakorlata: a Dunán öt szakaszban hajóznak Ulm–Regensburg, Regensburg–Bécs, Bécs–Pest, Pest–Belgrád és Belgrád–Galac vagy Belgrád–Kilinova között. A hajósok nem léphetik át az egyes szakaszokat, pl. a regensburgiak csak Bécsig szállíthatják árujukat, visszamenetben pedig kizárólag bort vihetnek magukkal. Bécsből kizárólag bécsi hajósok fuvarozhatják az árut Magyarországra, illetve Törökországba. „Bécsből Magyarországon keresztül az ausztriai termékekkel és átszállított árukkal a kereskedés oly eleven, amennyire a hajózás nehézségei és a magyaroknak a hajózásban való járatlansága engedi”. KÖZHASZNU, 1839.

<sup>35</sup> Az osztrákok és törökök 1616-ban Belgrádban szerződést kötöttek, hogy az osztrák hajók a törökök által ellenőrzött folyamszakaszokat is használhatják. Az orosz hajók 1774 után jelentek meg a Dunán, amikor Oroszország és Törökország békeszerződéssel lezárta az 1768–1774 közötti háborúját. A teljes hajózási szabadságot az 1815-ös bécsi béke is kinyilvánítja. Ausztria és Oroszország 1840-ben írta alá a Duna-hajózási szerződést, amely szintén kimondta a hajózás szabadságát a Dunán. De ez a gyakorlatban nem valósult meg.

pozíciói meggyengültek, 1854-ben kijelentették, hogy a Duna alsó részén zajló kereskedelem európai jelentőségű, Oroszország veszélyt jelent a hajózásra, és emiatt ki kell zárni a dunai vízi útból. Mivel az érdekelt felek nem tudtak megállapodni abban, hogy ki örökjön a Duna felett, és Ausztria igényét<sup>36</sup> elutasították, kompromisszumot kötöttek. Felállítottak egy nemzetek feletti szervezetet, az Európai Duna Bizottságot. A bizottság feladata volt a folyam ügyeinek intézése, ezek legfontosabbika a Duna-delta szulinaí ágában mederrendezéssel a hajózás biztosítása. A krími háborút lezáró párizsi béke (1856) kimondta, hogy a Dunán a hajózást semmiféle akadálnak nem szabad alávetni. Sem a hajók, sem a szállított áruk után nem szedhető adó, vagy vám. Az ellentétes gazdasági és hatalmi érdekek metszéspontjában álló Duna ténylegesen 1856-tól olyan nemzetközi útvonal, melyen szabad a hajózás.<sup>37</sup> Mindez azt jelentette a gyakorlatban, hogy a folyamhajózással űzött kereskedelemben (tehát két dunai kikötő között) valamilyen parti állam hajója egyenjogúságot élvezett, de egy nem parti állam csak a tenger–dunai kikötő közötti kereskedelemben (szállításban) vehetett részt.<sup>38</sup> De mi is az elmondottak jelentősége Magyarország, ill. Budapest szempontjából? A Dunán Szerbiáig is felhajózó angol és francia gőzösök magyar termelői és fővárosi kereskedői érdekeket sértettek. Angol cégek hozták az olcsó kőszén és vasat Romániába, sőt Belgrádba is – és a hajók román, szerb gabonával megrakottan tértek vissza Nagy-Britanniába.<sup>39</sup> A „Hogyan tartsuk meg a Szulinán feljövő idegen verseny ellenében a mi terményeink részére a piacot?” – kérdésre a magyar közvélemény válasza: a Duna-gőzhajózási Társaság (DGT) megfegyvelésével. Magyar nézőpontból a DGT egy osztrák érdekeket képviselő idegen vállalat, amely érzéketlen a magyar üzleti érdekekre, sőt forgalomszerzési érdekből Magyarországgal szemben előnyt ad a balkáni államok importjának és tranzitszállításainak. Nem magyar érdek, hogy a Duna zavartalanul hajózható legyen, és hogy a Szulina-ág el ne iszaposodjék – ez román, angol és francia érdek, amely ellen védekezni kell. Magyarország azért nem érdekelt a tenger–Duna közötti forgalomban, mert ez a forgalom a magyar kivitelnek konkurenciát jelent a román és szerb piacon.

Ami pedig a Duna-gőzhajózási Társaság megrendszabályozásának vágyát illeti, az állam eszközei sokkal korlátozottabbak, mint a magánvasút-társaságok esetében. A magyar állam és a Duna-gőzhajózási Társaság közötti érdekellentét

<sup>36</sup> Ausztria szerette volna saját folyamszakaszát kivonni a nemzetközi ellenőrzés alól, illetve a Duna torkolatát saját befolyási övezetévé tenni.

<sup>37</sup> PALOTÁS 1984.

<sup>38</sup> A parti államok belső hajózásának szabadsága (ez az ún. kabotázs) mindig az erősebb félnek kedvez. Romániának és Szerbiának a belső hajózási forgalmát 1914 előtt az Osztrák–Magyar Monarchia ellenőrizte, illetve bonyolította le a Duna-gőzhajózási Társaság által. Magyarországon a kabotázs-ellenes hangok csak a saját nemzeti hajózási vállalat létrehozása után halkultak el: ugyanis ettől kezdve a MFTR is bekapcsolódik. a román, szerb üzletbe.

<sup>39</sup> 1891-ben a szulinaí ágban megfordult 1801 hajó közül 905 brit lobogót viselt. A szulinaí teherforgalom 68%-át (1,3 millió tonna) angolok bonyolítják le.



oka a társaság üzletpolitikájából eredt. A DGT az 1870-es évektől kezdődően a román gabonát tarifakedvezményrel szállította, ami súlyosan érintette a magyar gabonatermelők és a fővárosi malomipar érdekeit. A DGT ellen elhangzó leggyakoribb vád: nem Budapest kereskedelmi érdekeinek megfelelően fuvarozik. A román vámpolitikában bekövetkező fordulat (1886) ugyan véget vetett a sérelmezett gabonaimportnak, de a DGT elleni fővárosi panaszok nem hagytak alább.<sup>40</sup>

Az 1880-as évek elején Magyarországnak a Dunához fűződő érdekstruktúrái közül megerősödtek a vízi úthoz, mint potenciális kiviteli útirányhoz fűződő várákózáások. Ezt artikulálta a politika is: 1883-ban az osztrák és magyar kormányok megállapodtak arról, hogy a magyar állam megépíti a Vaskapu-csatornát<sup>41</sup>, Ausztria pedig azt az Arlberg vasutat, amelyhez a magyar üzleti körök szintén nagy reményeket fűztek.<sup>42</sup>

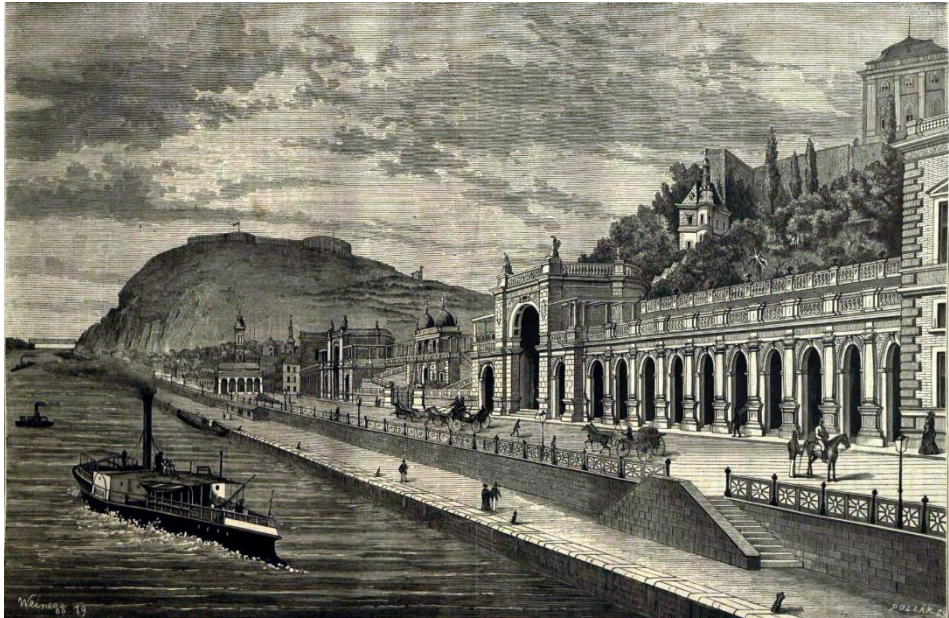
A 19. század utolsó évtizedére nyilvánvalóvá vált, hogy az Európát át-szelő vasútvonalak nem tudnak versenyezni az olcsó tengeri szállítással. A vízi szállítás alacsony tarifái akkora versenyelőnybe hozták a tengeri és folyami utakat exporttermékeik szállításához igénybe vevő termelőket és kereskedőket, és mindez akkora hátrányt okozott a vízi utakat kihasználni nem tudóknak, hogy több európai országban ismételten napirendre kerültek a csatornaépítések. A századforduló osztrák csatornaépítési tervei (Duna összekötése az Elbával és az Oderával) élénk visszhangra találtak Magyarországon is. Az osztrák elképzelések sajátos mozzanata, hogy a csatorna-építést támogatók érvrendszerük megerősítéséhez Magyarországot is felhasználták, azt állítva, hogy a magyarok a Dunát az Oderával a Vág völgyén át csatornával kívánják összekötni és ezen az új vízi úton az egész közép-európai forgalmat ide kívánják terelni. Mindebből persze egy szó nem volt igaz.

<sup>40</sup> Az állam több eszközt is bevett a Duna-gőzhajózási Társasággal szemben. Mindezek célja, hogy a forgalmának túlnyomó többségét Magyarországon lebonyolító DGT helyezze át központját Bécsből Budapestre. Ez a központcserre ugyanis a társaság jogi státuszát is megváltoztatná (a részvénytársaság nemzetiségét az 1857-es Duna-hajózási okmány értelmében a székhely szerint kell megállapítani), a budapesti igazgatóság létesítésével a DGT magyar részvénytársaság lenne. Egy magyar részvénytársaság ügyeire pedig a magyar kormány erős befolyást nyerne. Úgy látják, hogy a székhelycserével a budapesti kereskedői és magyar termelői érdekeknek a Duna-gőzhajózási Társaság már megfelelné, viszontzsképp a magyar állam segítséget nyújtana a Duna-torkolat versenyében, sőt még a lánchajózást is engedélyezi. Mivel a román vámháború nehéz helyzetbe hozta a DGT áruszállítási üzletágát, valamint a keleti vasutak megnyitása a távolsági személyszállítást is csökkentette, illetve a MÁV a DGT-vel versenyző tarifákat vezetett be, a Társaság hajlott a megegyezésre. 1889-ben Baross Gábor közmunka- és közlekedésügyi miniszter elvi megállapodást írt alá a DGT-vel a magyar igazgatásról és a viteldíj-ügyek külön igazgatásáról. Az egyezségtől azonban a DGT később visszalépett. A visszalépés nagy felháborodást okozott, hatására a magyar állam a DGT-vel versenyző hajózási vállalatot állít fel (1888–1895 között a MÁV Hajózási Vállalat, 1895-től Magyar Folyamhajózási Rt.).

<sup>41</sup> A Vaskapu hajózási akadályainak eltávolítására az 1878-as berlini szerződés kötelezte az Osztrák–Magyar Monarchiát.

<sup>42</sup> Nagy-Britanniába Magyarország nem tudott vasúti úton versenyképesen exportálni a német vasutak tarifái miatt. Az új pálya az elkerülő út lehetőségét kínálja. Az Arlberg-Alpokat átszelő pálya 1884-ben nyílt meg. Megépült-e az új pálya?

Annak érdekében, hogy Magyarország a tervezett új osztrák csatornák előnyeit ki tudja használni, és megépítésüket előnyére tudja fordítani, hasonló fejlesztési tervek kidolgozása került napirendre. Az új osztrák csatornák a fővárosi terménykereskedelem, malomipar és a magyar agrártermelők számára ugyanis azt ígérték, hogy a magyar piac számára rendkívül fontos cseh- és morvaországi területekre is vízen lehet eljuttatni az árut.



4. kép. A Duna kiépített alsó rakpartja Budán. Városi forgalom a Várkert Bazár előtt (Vasárnapi Újság, 1979. december 21.)

Az osztrák csatornaterv hatására 1902-ben a kereskedelemügyi miniszter egy nagyszabású, mintegy 226 millió koronára rúgó forgalmpolitikai beruházási programot dolgoztatott ki: melyben új fővárosi kereskedelmi kikötő<sup>43</sup>, valamint a Duna–Tisza között megépítendő csatorna, a Budapest–Bécs közötti vasutak és a fővárosi pályaudvarok fejlesztése stb. szerepelt. A miniszterelnökhöz benyújtott mintegy 60 oldalas előterjesztés szerint a nemzetközi verseny olyan nagy, hogy „viszonylag csekély belértékű javainkat is minden áron mobilizálni kell, hogy nekik piacot keressünk. ... A vízi út olcsósága miatt Amerika csaknem napról napra veszít a tőlünk való távolságban s a világverseny összemorzsolni készül az elmaradókat. ... Habár Budapest úgy kedvező földrajzi fekvésénél, mint kereskedelmi jelentőségénél fogva hivatva van arra, hogy nemcsak a belföldi forgalom-

<sup>43</sup> A budapesti kereskedelmi kikötő létesítése a tervzetben nem új elem, erről már 1897-ben dönt a minisztertanács.

nak, de a nyugatról keletre és keletről nyugat felé irányuló nemzetközi kereskedelemnek is gócpontja legyen, ezt a feladatát ma egyáltalán nem teljesítheti, mert az ehhez szükséges intézmények csaknem teljesen hiányoznak”.<sup>44</sup> Az elképzelések szerint egy olyan kereskedelmi kikötőt kell létesíteni Budapesten, amely a vasúti és vízi utakat közvetlenül összekapcsolja. Az új kikötő hatására a Balkánról nyugatra tartó forgalom nem a Dunán lefelé, hanem Magyarországon át felfelé fog haladni. Ami pedig a Duna–Tisza csatornát (Budapest–Csongrád között) illeti, megépítése azért szükséges, mert Bécs – a megépülő Duna–Odera csatorna révén – fenyegeti Budapestnek a belföldi és nemzetközi vasúti áruforgalomban betöltött pozícióját.

### *A budapesti kikötők forgalmának jellemzői*

Budapest és a dunai vízi út kapcsolatának jellemzője: a városnak semmi befolyása sincs a vízi útra. Mindazonáltal a Duna „józan” használatára buzdító Széchenyi korától a Vaskapu megnyitásáig (1896) eltelt évtizedekben a fővárosi kikötők a folyó teljes szakaszának – nem pedig magyarországi részének – legforgalmasabb kikötőivé váltak. Sajnálatos módon a magyar statisztikák nem rögzítették sem a dunai kikötők le- és feladási forgalmát, sem pedig a hazai dunai hajózási vállalatokét. Az osztrák statisztikai évkönyvek viszont tartalmazzák a kikötők forgalmának adatait, természetesen kizárólag a Duna-gőzhajózási Társaság viszonylatában. Tekintettel azonban arra, hogy a DGT a korszak legnagyobb forgalmú, legkorszerűbb flottával rendelkező társasága, a kikötők forgalmi adatait így is mérvadónak tekinthetjük. Az a tény, hogy a korszakban Budapest a Duna legnagyobb forgalmú kikötője különösen elgondolkodtató fénybe helyezik a fővárosi érdekeltek Duna-gőzhajózási Társaság elleni tarifális kirohanásait. A vizsgált időszakban Bécs nem vetélytársa Budapestnek, egyes években a magyar főváros DGT által realizált áruforgalma 50–70%-al is magasabb, mint a császárvárosé. Az viszont igaz, hogy voltak évek, amikor a Bécsben kirakott áru mennyisége meghaladta a budapestit.

4. táblázat. A Duna-gőzhajózási Társaság bécsi és budapesti forgalma, ezer mázsa<sup>45</sup>

Év	Bécs	Budapest
1875	2 216	3 278
1880	3 270	3 832
1885	4 975	5 157
1890	5 437	7 244
1895	4 427	7 712
1901	5 451	6 330
1905	6 075	6 842
1909	5 033	7 515

<sup>44</sup> Kereskedelemügyi miniszter levele a miniszterelnökhöz, 1901. június 28. MOL. K 26. 1902. XXXI. 222.

<sup>45</sup> Az *Österreichisches Statistisches Handbuch* adott kötetei alapján.

Budapestnek a dunai vízi úthoz fűződő érdekeit a monocentrikus vasúthálózat szorította háttérbe. A dunai vízi út a vasutakhoz képest alárendelt szerepet játszott a főváros fejlődésében.<sup>46</sup> Nemcsak az áruforgalomban, hanem a személyforgalomban is egyre jelentéktelenebbé vált a hajózás részesedése. 1874 és 1914 között a Budapestre érkező árucikkek túlnyomó többsége (68–89 %) vasúttal érkezett. A Budapestre érkező és innét távozó utasok túlnyomó többsége is a vasutat vette igénybe.

### Nemzetközi távközlési kapcsolatok

Magyarország legfontosabb nemzetközi kommunikációs vonalai a Budapest–Bécs közötti közlekedési folyosóban húzódtak. A Bécs–Budapest közötti interurban telefon és távírda vezetékek az ország legnagyobb forgalmú és legjövődelműbb távközlési vonalai. A monocentrikus közlekedési hálózat középpontjában fekvő Budapest nagyvárossá alakulását, fővárosi szerepkörének kiteljesedését a nemzetközi kommunikációs hálózatok is erősítették.

#### *A távírhálózat*

A 19. század végén Magyarország nemzetközi távírdai összeköttetései fejlettebbek, mint a telefonkapcsolatok: a fél évszázados múltra visszatekintő távközlési hálózat technológiailag kiforrottabb, a távíratok szinte bárhová eljutnak, a kérdés csak az, mennyi idő alatt, hány közvetítő állomás beiktatásával. A távírdahálózatok sajátossága, hogy közvetlen vonalakkal csak a nagyobb forgalmú távírda-állomások voltak összekötve, kisebb helyekre többszörös, ún. áttáviratozással jutottak el az üzenetek. Minél nagyobb távolságra ment tehát egy távírat, annál több lépcsőben tudták azokat a hivatalok továbbítani. Éppen ezért a nemzetközi távírda-vonalak valódi jelentősége az azokon végigfutó információ sebességében rejlett.

Nemzetközi szerződések és kétoldalú megállapodások rögzítették, az egyes országok közötti távíratokat hogyan kell fogadni és közvetíteni.<sup>47</sup> Magyarország (ill. az Osztrák–Magyar Monarchia) a kiegyezés után kétoldalú távírda-egyezményekkel (1870: Észak-német Szövetség, Hollandia Bajorország, Würtenberg; 1871: Német Birodalom, Szerbia; 1873: Olaszország; 1875: Montenegró, Németország, Oroszország, Törökország; 1876: Románia 1879: Németország; 1883: Franciaország) erősítette az ország kommunikációs kapcsolatait.

---

<sup>46</sup> Pest-Budának a dunai vízi úthoz fűződő szállítási pozíciója az 1860-as évek előtt különösen gyenge, a Dunán lebonyolított terménykereskedelem központja Győr. A város akkor lesz a magyarországi terménykereskedelem legfontosabb központja, miután vasút köti össze az Alföld gabonatermő területeivel (1857–1859, Tiszavidéki Vasút vonalai), ill. amikor megnyílik (1861) a Buda–Trieszt közötti vasútvonal. VÖRÖS 1965.

<sup>47</sup> Az országhatárokat átlépő távíratok sebességét az érintett ország távírda-személyzetének munkamórája, a hálózat túlterheltsége stb. is befolyásolja. A Budapesti Távírda Igazgatóságához minden évben érkeznek panaszok: egyes külföldi (pl. román) távírda állomások hosszú órákon, félnapokon át nem továbbítanak üzeneteket.

1867 után a magyar kormányok egyik törekvése, hogy az ország távírda hálózatának Pest legyen a központja. 1870-ben a Magyarországot érintő nyolc nemzetközi távírda vonal közül csak háromnak volt a kezdőpontja Pest.

5. táblázat. Nemzetközi távírda vonalak, 1870<sup>48</sup>

Nemzetközi távírda vonalak, 1870	Sürgönyváltó állomások	Vizsgáló állomások
Bécs–Isztambul	Bécs, Zimony, Isztambul	Pest, Eszék
Bécs–Isztambul	Bécs, Zágráb, Isztambul	
Bécs–Bukarest	Bécs, Temesvár, Brassó	Pest, Nagyszeben
Temesvár–Turnu-Severin	Temesvár, Lugos, Karánsebes, Mehádia, Orsova	
Pest–Belgrád	Pest, Temesvár, Zimony	Nagykikinda
Brassó–Bukarest	Brassó, Bukarest	
Pest–Berlin	Pest, Krakkó, Myslowitz, Boroszló, Berlin	Rozsnyó
Pest–Udine	Pest, Kanizsa, Zágráb, Trieszt	Görz

A Magyarországon átfutó nemzetközi távíratforgalmat az „állam érdekei és nemzetközi állása” szerint szervezték meg, és az 1850 óta működő Pest–Bécs közötti távírdai kapcsolat után kiépítették a Budapest–Fiume, Budapest–Bukarest, Budapest–Belgrád közötti közvetlen levelezésre használt vezetéseket.<sup>49</sup>

Magyarország érdeke, hogy nemzetközi távírda vonalain minél nagyobb legyen az átmenő forgalom. A Bulgária és Ausztria közötti távíratforgalom például el tudta kerülni Magyarországot, mert az osztrák hálózat közvetlen összeköttetésben volt Romániával (Galicián és Bukovinán keresztül). 1884-ben a Budapesti Központi Távírda jelentette, hogy a Bulgáriából indított és osztrák célállomásba tartó távíratokat a románok Bukovinába (Czernowitz) továbbítják, mert így olcsóbbak az átmeneti díjak: „ebből következtetni lehet, hogy Bécs is a Romániába szóló levelezés legnagyobb részét ez úton irányítja”.<sup>50</sup> A magyar közigazgatás törekvése a versenytutak forgalmának csökkentése. Nagy izgalmakat okozott Németország 1901-ben nyilvánosságra kerülő terve: közvetlen távírda-összeköttetés létesítése (Ausztrián és Romániát át) Isztambullal. Ez a magyar fél számára üzletpolitikailag hátrányos német szándék emelte napirendre a Budapest–Isztambul közötti kapcsolat kiépítésének ügyét.

A századfordulótól a magyar állam – a kormány 1900-as éves jelentése szerint kereskedelmi és politikai érdekből – egyre több erőfeszítést tett a kelet–nyugati nagytávolságú távíratforgalom Magyarországra terelésére, valamint a Budapest–

<sup>48</sup> Távírárszati Közlemények, 1871. sz. n.

<sup>49</sup> KÖZMUNKA 1885.

<sup>50</sup> Budapesti Központi Távírda a Távírda-igazgatósághoz, 1884. augusztus 17. MOL. K 175. (Közmunka-és Közlekedésügyi Minisztérium, Távírda Szakosztály) 31926–7–1884.

külföld közötti közvetlen távíró-összeköttetések megerősítésére. 1899-ben megnyílt a Budapest–Szófia, Budapest–Szarajevó között közvetlen távirati forgalom. Az 1900-as évtizedben pedig elkezdődtek a tárgyalások egy Budapest–Róma, Budapest–Párizs, Budapest–Braila, Budapest–Várna közötti távírda-vezetékéről. Miután 1902-ben elkészült a Budapest–London közötti közvetlen távíró-kapcsolat, az állam szerződést kötött a török, szerb és bolgár távírda-igazgatóságokkal egy Budapest–Isztambul közötti közvetlen távírda-vezeték létesítéséről és üzemeltetéséről. A magyar elképzelések szerint ennek kiépítésével a kelet–nyugat közötti táviratokat (amely nagy és jövedelmező üzlet volt) Magyarország fogja közvetíteni. 1906-ra a vezeték magyarországi és szerbiai része elkészült, 1907-től pedig üzembe helyezték a Budapest–Isztambul közvetlen vonalat.

De hogyan tudott élni a távírdák jelentette infrastruktúrával a város? Pesten az első távírda állomás 1850-ben, Budán pedig 1853-ban nyílt meg. Ez utóbbi magántáviratokat csak 1857-től közvetített. A magyarországi városok távírdáinak forgalmáról az első ismert adatsorok 1867-ből (májustól decemberig) származnak.<sup>51</sup> Természetesen Magyarország legnagyobb népességszámú városa bonyolította le a legnagyobb táviratforgalmat. 1867-ben az ötezer táviratnál többet kezelő távírda állomások között Pest áll az élen. Az itt feladott, ide érkezett magánsürgönyök száma 278 ezer. Pest Magyarországon belül betöltött fő kereskedelmi-központ jellegét, a többi városhoz képest kiemelkedő gazdasági erejét mutatja, hogy a magántáviratok forgalma a többi magyar városban meg sem közelítette a Pest értékeit. (Pesthez képest a forgalom Temesvárott 17, Győrben 12, Aradon 10, Szegeden, Nagykanizsán és Pozsonyban 9–9%.) Az ország legtöbb állami sürgönyt kezelő hivatala pedig a budai volt (5200 db).

1880 előtt több távirat érkezett a fővárosba, mint amennyit itt feladtak. Ez a trend 1880-tól kezdett megváltozni, ebben az évben hozzávetőlegesen annyi távirat érkezett, mint amennyit küldtek. A feladott és érkezett táviratok száma közötti különbség – az előbbiekre javára – 1884-től már erőteljesen növekszik, ettől kezdve Budapest üzleti körei a kezdeményező felek, az itt keletkező információ áramlik szét a vezetéseken. Mindez jól mutatja a főváros gazdasági erejének további erősödését, sőt országhatárokon is átnyúló befolyásának a növekedését. A telegramok hírei befolyásolták a tőzsdéket is. Mikszáth Kálmán leírja az orosz cár haláláról szóló hír megérkezését: „egyszerre jön a telegram s egy szempillantás alatt nem volt ott egyetlen börziánér sem, hanyatt-homlok szaladtak ki arra, ki erre, hogy a nagy eseménynek hasznát vegyék olyanoknál, kik még a dologról nem tudnak.”<sup>52</sup> A távirat, mint új kommunikációs lehetőség inkább sebessége miatt vált fontossá – akkor használták, amikor azt az információ jellege azt megkívánta.

<sup>51</sup> Az 1861–1866 közötti évek január hónapjainak pesti távírda-forgalmi adatait ismerjük. 1861 januárjában 442, 1862 januárjában 334, 1863 januárjában 442, 1864 januárjában 740, 1865 januárjában 922, 1865. januárjában pedig 1284 darab távirat. Ld. RÁCZ 1889.

<sup>52</sup> MIKSZÁTH KÁLMÁN: Levél a fővárosból. *Szegedi Napló*, 1881. In. Mikszáth Kálmán összes művei. Budapest, 1998. Arcanum Kiadó. CD-ROM.

A budapesti központi táviróhivatal külföldi sürgönyforgalmának adatait kizárólag 1889-ből ismerjük.<sup>53</sup> A külföldi táviratforgalom 63%-a Ausztriából érkezett, vagy oda irányult. A fővárosnak Ausztrián kívül számottevő – bár arányai-  
ban hozzá még sem mérhető – táviratforgalma volt Németországgal (16%). A táviratforgalom 5%-a kapcsolódott Franciaországhoz, 4%-a Szerbiához, 3%-a pedig Nagy-Britanniához. A többi ország részesedése elenyésző. A Budapest–külföld közötti táviratforgalom lényeges jellemzője, hogy az egyes országokból fővárosba küldött táviratok száma nagyobb, mint az ugyanazon országokba feladott táviratok száma. Ausztriából 61%-kal, Németországból 51%-kal több táviratot küldenek ide, mint innét vissza. Egyedül Szerbiába adtak fel a fővárosiak több táviratot, mint amennyi onnét érkezett. Úgy tűnik, Budapestnek erősebbek a szerbiai érdekeltségei, mint Szerbiának Budapesthez fűződő kapcsolatai.

### *Az interurbán telefonhálózat*

Habár a telefon karrierje a 19. század utolsó évtizedeiben elkezdődött, a kommunikációban betöltött átütő ereje csak a 20. században bontakozott ki a maga teljességében – összefüggésben az előfizetők számának növekedésével és a nagytávolságú hangátvitel minőségének biztosításával. 1910 előtt nagytávolságú kommunikációra a telefont ugyanis még alig-alig lehetett használni. Csak a hangerősítési technológia kidolgozásával vált lehetővé, hogy a beszélgető felek gond nélkül hallják egymást. E nehézségek ellenére már a kezdeti évtizedekben kiépültek és működtek Magyarországon interurbán összeköttetések.

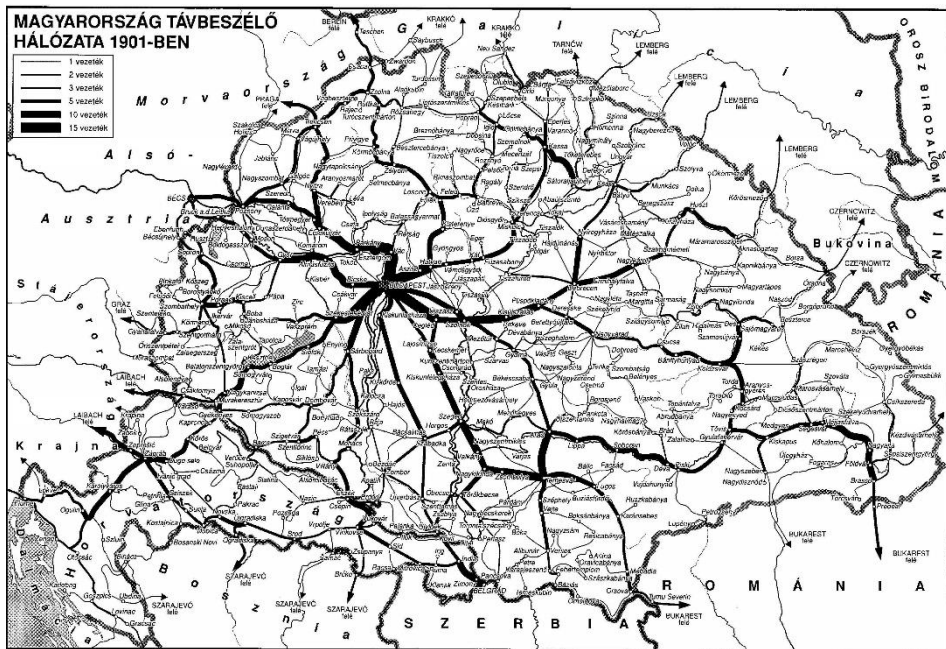
Magyarország század eleji telefonhálózatáról, az ország nemzetközi kapcsolatairól a korszak távbeszélő-hálózati térképei nem nyújtanak kellő információt, és könnyen megtéveszthetnek bennünket. Mindez azért van így, mert a telefonforgalom korántsem úgy bonyolódott le a korban, mint ahogy azt jelenkori tapasztalataink alapján elkép-



5. kép. A millenniumi kiállításra érkező vidéki rácsodálkozik a távbeszélő-hálózat vezetékeire (Kakas Márton, 1896)

<sup>53</sup> RÁCZ 1890.

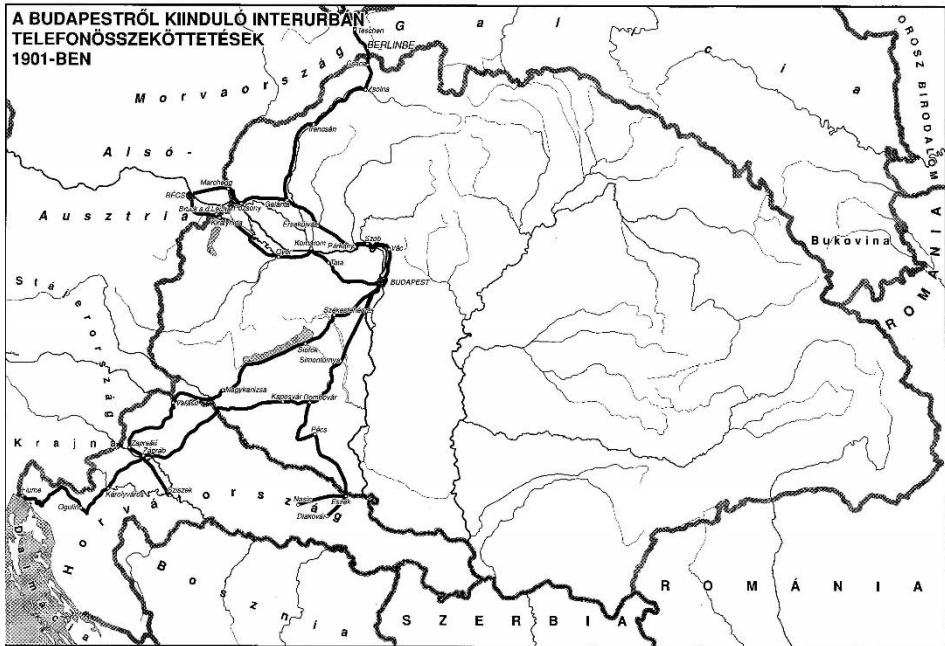
zeljük: a távbeszélő hálózatok két bármely – a mellékelt térkép szerint látszólag vezetékkel összekötött – pontja között nem feltétlenül létezett valódi, realizálható kapcsolat. A telefontérképeken ábrázolt és fejlettnak tűnő hálózatok látványára tehát mai tapasztalatainkat vetítjük ki. Magyarország 1901-es távbeszélő-hálózati térképéről (3. ábra) úgy tűnik, mint ha azánk valamennyi környező állammal, tartománnyal telefonösszeköttetésben lett volna, ill. Budapestről a régióba szinte bárhová lehetett volna telefonálni.<sup>54</sup> A valóság ezzel szemben az, hogy Budapest–külföldi városok közötti kapcsolatok (interurbán telefonösszeköttetések) meglehetősen korlátozottak voltak, és sokkal inkább a magyar állam külpolitika érdekeiből, áruforgalmi kapcsolataiból következtek, mint Budapest nagyvárosi, Közép-Európában betöltött regionális szerepköréből.



3. ábra. Magyarország távbeszélő-hálózata 1901-ben  
(Forrás: A Magyar Korona országai távbeszélő-hálózatának részletes térképe, 1901)

<sup>54</sup> A térkép nem képes ábrázolni, hogy több, különböző funkcióra létrehozott telefonhálózat létezik: vannak városon belüli, környéki, vármegyei és interurbán vonalak. Ezek között egyáltalán nem biztos, hogy van tényleges – beszélgetésekkel is realizálható – kapcsolat. 1891 után az állam távírda vonalak helyett az olcsóbb telefonvonalakkal fejleszti a távírda-hálózatot: ilyen esetekben a feladott távíratokat a távírdák szóban közvetítik egymásnak, tehát a telefonvonalat használják távíratok továbbítására. Ami pedig a Magyarország–Galícia, vagy pl. Magyarország–Románia közötti telefonvonalakat illeti, ezen kapcsolatok két határközeli állomás (pl. Brassó–Predeal) között teremtenek összeköttetést. Tehát a 19. század végén nemhogy Budapestről, de Brassóból sem lehetett Bukarestbe telefonálni. Magyarországon 1899 végén összesen 46 városi telefonhálózat működik alig 13 ezer előfizetővel. A 46 városi hálózat közül ténylegesen interurbán vonallal 22 város van összekötve.





4. ábra. A Budapestről kiinduló interurbán telefonösszeköttetések 1901-ben  
(Forrás: saját összeállítás)

A „kereskedelmi, de különösen tőzsdei körökben régi óhaj”<sup>55</sup> kielégítésére 1890-ben létrejött a Monarchia két fővárosa, Budapest és Bécs között a telefonösszeköttetés.<sup>56</sup> A három vezeték közül kettő kizárólag a két főváros tőzsdei közötti beszélgetéseket közvetíti. Bécsbe egyetlen nyilvános távbeszélő-állomáson keresztül lehet telefonálni, illetve 35 előfizetője volt a Budapest-Bécs közötti interurbán vonalnak. Budapest második interurbán összeköttetése Berlinnel létesült. A két főváros között 1897-től működik Európa leghosszabb telefonvonala.<sup>57</sup> 1899-ben Budapest-Zágráb, 1900-ban Budapest-Fiume, 1903-ban Budapest-Schwadorf (Ausztria), 1905-ben Budapest-Belgrád, 1911-ben Budapest-Szófia közötti telefonkapcsolatok is létrejöttek. A fővárosi telefon-előfizetők a császárvárost közvetlenül 1893-tól hívhatták. 1893-tól kezdődően Budapestet egyre több magyar várossal is összekapcsolták.

Egy interurbán beszélgetés számos szervezési előkészületet igényelt. Írásban kellett bejelenteni a beszélgetési szándékot, tekintélyes, mintegy 50 forintnyi foglalatot kellett letenni, és természetesen ismerni kellett a hívott bécsi fél telefonszá-

<sup>55</sup> Baross Gábor előterjesztése a minisztertanács számára. MOL K 27 Minisztertanácsi ülés jegyzőkönyve, 1889. június 13.

<sup>56</sup> Bécsnek legelőször nem Budapesttel, hanem Brünnel (1886-ban) jön létre telefonösszeköttetése.

<sup>57</sup> Budapest és Berlin között 1900-tól már éjszaka is lehet beszélgetni, 1911-ben pedig a két város közötti forgalomban (este 9 és reggel 6 között) kedvezményes bérleteket lehet váltani.

mát is. (A korban még nincsenek telefonkönyvek.) Ki-számíthatatlan volt, megnyitni kell várni a kapcsolásra.<sup>58</sup> A főváros lakossága 1898-ban ugyanannyit telefonált interurbán, mint az összes többi magyarországi város lakossága összesen. 1898-ban a Budapestről Bécsre irányuló távolsági beszélgetések 21%-át (19 ezer beszélgetés) a pesti tőzsdékről (gabona- és érték-) bonyolították le, a sürgős beszélgetéseknek viszont 64%-át a tőzsdékről kezdeményezték. A Bécsből jövő sürgős telefonhívások 47%-a valamint a normál telefonhívások 32%-a (19 ezer beszélgetés) a pesti tőzsdéket érintette. Az interurbán telefonösszeköttetés legfontosabb funkciója a korszakban a tőzsdézés – a távolsági telefonhívás nem része a privát életnek. A Budapest–Bécs közötti beszélgetések sajátossága, hogy több beszélgetést kezdeményeznek a magyar fővárosból, mint Bécsből. Budapest hívta a császárvárost. Budapest és Berlin közötti interurbán kapcsolat forgalma eltörpült a bécsihez képest. A korszakban több hívás érkezik a német fővárosból, mint amennyit Budapestről kezdeményeznek.

### **Állami tarifapolitika Budapestért**

A geopolitika-függő közlekedési folyosók sokszereplős és számos tényező által befolyásolt formálódásához hasonlóan, az államok tarifapolitikájára is bonyolult kontextusok hatottak. A magántulajdonú közlekedési vállalatok részvényeseik érdekeit képviselték, és abban voltak érdekeltek, minél hosszabb távolságon szállítsanak, mert így relatíve alacsonyabbak üzemeltetési költségeik. A termelők érdeke piacaik (értékesítési területük) földrajzi kiterjesztése és ugyanezen piacról vetélytársaik kiszorítása. A fővárosi terménykereskedők érdeke a verseny csökkentése (és ezáltal a profitjuk növekedése). Az viszont mindenkire igaz, hogy monopóliumokat, monopolizált helyzetet akartak maguknak. A különböző erőpozícióban lévő, ellenérdekelt felek a legváltozatosabb eszköztárral igyekeztek magukat kedvezőbb helyzetbe hozni. A sajtóban például jó két évtizeden át úgy tartották napirenden a Duna-gőzhajózási Társaság elleni vádakat (a magyarok ellenében szerb érdekek kiszolgálása), hogy abból nemzeti ellentétet kreáltak. Mindeközben a fővárosi terménykereskedők és egy magántulajdonú részvénytársaság különböző érdekeiről volt szó.

Minél nagyobb az állami tulajdonban álló vasúthálózat, annál hatékonyabban tudta a pozíciókat az állam befolyásolni, eldöntve, hogy az ellenérdekelt felek közül mely szereplők érdekeit preferálja. A vasút–hajózás közötti fuvarverseny, a lánchajózás engedélyezésének képviselőházi elutasítása stb. mögött (a nyomásgyakorlás klasszikus eszközei) az a szándék állt, hogy a dunai vízi út Budapest érdekeinek jobban megfeleljen. Mindazonáltal a vasúti tarifaugy országhatárokat

---

<sup>58</sup> A kapcsolat sorrendje: 1. állami beszélgetések, 2. sürgős díjmentes szolgálati értesítések, 3. sürgős magánbeszélgetések, 4. nem sürgős magánbeszélgetések, 5. szolgálati értesítések. Egyenlő rangú beszélgetések esetén a bécsi és budapesti központi hivatalnál előjegyzett ügyfeleket váltakozva kapcsolták össze.

átlépő nemzetközi gazdaságpolitikai kérdés is. Az exportnövelésben érdekelt, egymással szemben is ellenérdekelt országok vasúti tarifáikkal befolyásolták a piac működését. Az államok arra törekedtek, hogy a nemzetközi vasúti csatlakozásaikkal saját országuk kiviteli érdekeit támogassák, a külföldi termékeket hátrányba hozzák, vagy legalábbis ne nyújtsanak azoknak előnyöket. A nemzetközi összeköttetések a díjszabásokban megtestesülő forgalompolitika eszközei. Az adok–kapok alkudozások (az egyes országok közötti vasúti áruforgalomról szóló ún. köteléki díjszabásokat) számos egyéb körülmény (kereskedelmi szerződések, védővámok, külpolitikai érdekek) befolyásolta.<sup>59</sup>

A főváros áruforgalmi jelentőségét, nemzetközi forgalmi jellegét mutatja, hogy Magyarország első köteléki árudíjszabásait (1872) Kőbányából Breslau, Berlin, Drezda, Halle és Magdeburg városokba küldött sertések szállítására kötötték meg. 1878-ban már 44 külföldi közvetlen díjszabás volt érvényben. Magyarország köteléki díjszabásokkal (1906-ig) rendezte forgalmát Ausztriával, Németországgal, Belgiummal, Németalfölddel, Svájjal, Franciaországgal, Olaszországgal, Romániával, Szerbiával, Bulgáriával, Törökországgal és Oroszországgal.

### *Árudíjszabások*

A vasúti díjszabási ügyeket a kiegyezés a közös egyetértéssel intézendő ügyek közé sorolta, abban az értelemben, hogy nem a díjtételeknek, hanem az ún. általános határozatoknak (pl. a díjszabások alapelvei) kell Ausztria és Magyarország vasúttársaságai között egyöntetűnek lennie. A tényleges egyöntetűség 1876-ra valósult meg: egyforma lett az ún. áruosztályozás, a két állam megállapodott az ún. érték-díjszabási elv alkalmazásában. A magyar és osztrák vasúttársaságok (kivételem Déli Vasút) díjszabásainak volt egy közös része, amely valamennyi vasútra azonos. Ez a közös rész valamennyi árut azonos elvek szerint áruosztályokba

---

<sup>59</sup> Klasszikus példája ennek az a eset, amikor 1887-ben Németország kezdeményezi a német–szerb köteléki díjszabás megkötését. A magyar minisztertanács pillanatok alatt átlátja, hogy ez legkevesbé sem áll Magyarország érdekében. A szerződés megkötését nem tudják megakadályozni, pedig a Balkán félsziget fogyasztási piaca nem a németeket, hanem „elsősorban” minket illet. A helyzet veszélyességét jelzi, hogy a német vasutak a német–szerb forgalomban felmondják azt az egyezményt, amelyben vállalták, hogy a vízi utat a vasúti irány ellenében nem részesítik előnyben. A MÁV bejelenti, hogy a német–szerb díjszabásban csak akkor vesz részt, ha „ezen ellenséges indulatról tanúskodó és a magyar vasutak forgalmi érdekeit sértő felmondás visszavonatik”. Magyarországnak meg kell akadályoznia, hogy a német–szerb forgalomban nagyobb kedvezmények legyenek, mint amit a magyarok kapnak. Sajátságos, hogy a szerbiai áruszállítások kérdésében Ausztria érdekei közelebb állnak Németországhoz, mint Magyarországhoz: az osztrákoknak is a dunai vízi út minél erősebb forgalma az érdeke. A magyarok célja: olyan köteléki díjszabást alkotni, amelyik a dunai vízi út versenyét ellensúlyozza. Magyarország nem állít fel direkt tarifát szerbiai viszonylatra (hiszen ezt bárki, azaz külföldiek is igénybe vehetik), hanem kizárólag a magyarországi vasútállomáson feladott és szerbiai célállomások közötti forgalomban (ez a magyar kivétel) adnak kedvezményeket. A magyar határt átlépő magyar árucikkek a szerb vasutaktól viszont már nem kapnak kedvezményeket, így a magyar áruk értékesítési piacaik határát nem tudják Szerbia belsejéig kiterjeszteni. Ausztria és Magyarország egyetlen dologban ért egyet: rá kell szorítani a szerbeket vasúti tarifáik mérséklésére. MOL K 27 Minisztertanácsi ülés jegyzőkönyve, 1887. március 26.

sorolta. Hat áruosztályhoz három külön díjszabás társult. Azt azonban, milyen díjak mellett szállították az áruosztályokba sorolt termékeket, minden vasút külön állapította meg – a megállapítás alapja a terméknek megfelelő díjosztály volt. Mindehhez még az is hozzájárult, hogy az egységes áruosztályozást nem tartották fenn mereven, időnként – például közforgalmi, exportélenkítő okokból – egyes árukat olcsóbban szállítottak, mint amilyen díjtételeket a helyi díjszabás azon áruosztályra megállapított. Ezeket hívták ún. kivételes díjszabásoknak. (A kivételes díjszabásoknak az volt a jelentősége, hogy nem az érintett áruosztályba tartozó összes áru szállítási díját mérsékelték, hanem csak egyesekét.)

Talán már az eddigiekből is érzékelhető, hogy a 19. század vasúti díjszabásainak kérdései nem tartoznak a közlekedéstörténet egyszerű fejezetei közé. Mert a díjszabások szerkezetét, a bennük megtestesülő állami akarat alapelveit ugyan lehet értelmezni, de az alapelvek és napi gyakorlat közötti széles dimenzióban igen könnyű elveszni. Gyakorlati tapasztalataink hiánya miatt szinte lehetetlen napi használatuk, alkalmazásuk belső logikáját megérteni. A kihirdetett és nyilvános árudíjszabások mellett az 1880-as évtized jellemzője: a MÁV Hivatalos Lapban hétről hétre lista jelent meg: melyik szállítónak, milyen célállomásra, mennyi és milyen árucikkre, mekkora díjtételt kell alkalmazni.

Mint ahogy manapság a focihoz ért mindenki, úgy a tarifális kérdésekről volt a 19. század utolsó évtizedeiben szinte mindenkinek – leggyakrabban szűk nézőpontú és provinciális – véleménye. A Monarchia fennállásának évtizedei alatt folyamatosan felszínen volt, és szinte általánossá vált az a nézet, hogy a magyar gabona adott időszakokban bekövetkező külföldi piacvesztését, illetve más országok (Oroszország, Románia, tengerentúli államok) piacnyerését a vasúti tarifák és/vagy az olcsó dunai szállítás okozzák. Tehát emitt kedvezőtlen, ott pedig kedvező a gabonaszállítás díjszabása. Mindez persze így nem volt igaz. Termelők és kereskedők, szállítványozók, politikusok, közgazdászok és vasúti szakemberek bonyolódta a gabonaszállítási tarifákról hosszas és kimerítően részletező fejtegetésekbe. (Közülük leginkább az utóbbiak értették, miről beszélnek, ugyanis a díjszabások és illetékek az idők során olyannyira bonyolódta, hogy az egyszerű szállítók már nem tudtak eligazodni bennük. Emiatt 1890-től rendelet írta elő, hogy a Kereskedelmi Múzeum kimerítő tájékoztatást köteles adni a szállíttatóknak a viteldíjszabási ügyekben.) Az azonban már nemigen merül fel, hogy a magyarországi gabona versenyképességét a termelési költségek csökkentésével őrizték meg, vagy éppen fokozták. A gabonatermelésben, -értékesítésben érdekelt számára egyszerűbbnek tűnt az állami beavatkozástól (szállítási díjak csökkentése) várni nyereségük növekedését, mintsem a termelés korszerűsítésétől. (Ellettében a fővárosi malomiparral, amelyik folytonos technológiai modernizációval javított pozícióin.)

Az 1870-es évek egyik jellemzője, hogy a szaksajtót elöntötte a panasz az Osztrák Államvasutak gabonaszállítási tarifájára, illetve a tarifaképzés módjára: minél hosszabb utat tett meg az áru megszakítás nélkül a vasúton, relatíve

annál olcsóbban szállították. Ez az elv sértette a főváros közvetítő kereskedelmének érdekeit, ezért azzal vádolták a vasúttársaságot, hogy díjszabásai előnyben részesítik Bécsset Budapesttel szemben, és így kizárólag az osztrák érdekeket szolgálják ki. Ezen vádakot a tények egyoldalú interpretációjával támasztották alá.<sup>60</sup> Az ugyan igaz, hogy relatíve kevesebbe került a Temesvárotról, Szegeden stb. feladott gabona elszállítása Bécsbe, mint Budapestre, de mindehhez a hangoskodók sohasem tették hozzá, még ennél is olcsóbb (relatív) az ugyanott feladott gabona szállítási tarifája, ha az Bécsen túl Brünnebe, Prágába, Kolinba, netán Bodenbachba érkezik. Mindazon budapesti kereskedőknek, akik a felvásárolt gabonát a fővárosban raktározták, hogy azt később, számukra kedvezőbb árak mellett adják el, tehát amiatt csökkent a profitja, hogy az Osztrák Államvasút egységesen kezelt hálózatán egységes díjszabási elveket alkalmazott. A fővárosi terménykereskedelem és malomipari lobbijának nyomására a vasúttársaság bevezette a megszakított szállítási ügyletekre vonatkozó díjszabását, sőt idővel csökkentette a közvetlen és megszakított szállítási ügyletek közötti tarifális differenciát is. Mindez persze nem volt elég.

A védővámokkal piacaikat elzáró országok politikája ellen a magyar gazdaság a vasúti árudíjszabások – belföldre is élénkítően ható – leszállításával (1881) védekezett. Az 1880-as évek vasút-államosításaival párhuzamosan egyre növekedett a kormány befolyása a tarifákra. Az állam a vasút használatát tehát úgy támogatta, hogy a vasút használatában mutatkozó területi költségtöbbletet tarifális szubvenciókkal ellensúlyozta. A Fiumébe kerülő déligyümölcs például emiatt tudott olyan olcsó díjjal felkerülni Budapestre.

A Tisza-kormány felismerte, hogy az áruszállítási tarifákat, mint gazdaságpolitikai eszközt kell és lehet felhasználni.<sup>61</sup> Ezen eszközök mesterei alkalmazója Baross Gábor, aki a vasúti tarifákat teljes mértékben alárendelte a nemzetgazdaság érdekeinek, és úgy vélte az ország külterjes mezőgazdaságát, fejletlen iparát és kereskedelmét európai színvonalra lehet emelni a díjszabások helyes alkalmazásával. Baross tarifapolitikájának lényege: csökkenteni kell a termékeket, sőt az embereket a távolságbéli különbségek miatt sújtó hátrányokat. Az árudíjszabások egyenlítsék ki a fuvarozatóknak a feladó és célállomások közötti földrajzi távolságból eredő előnyeiket vagy hátrányait.

Az 1891-ben bevezetett új árudíjszabás kiegyenlítette díjmérsékléssel a távolságból eredő hátrányokat, új, ún. gyűjtő-díjszabási rendszert alakított ki a termelők és szállítmányozók érdekében, kedvezményt adott a nagyvárosi piacok, a kül-

<sup>60</sup> KILÉNYI 1880. 128. p.

<sup>61</sup> A Tisza-kormány eszköztárának klasszikus példája: 1887-ben a közlekedési tárca megrendezteteti a vasúti közszükségleti tárgyak kiállítását Budapesten. A bemutatott tárgyak és eszközök mellett elhelyezett feliratokban a legkisebb részletkéig feltüntetik, milyen árukra van szüksége a vasútnak, mik a gyártás jellemzői, melyek a bevásárlási források, mi a gyártmány minősége, ára stb. *Vörös feliratok* jelzik a látogatóknak a külföldi termékeket – ti. ezeket a hazai iparnak kellene előállítani.

kereskedelem kiviteli irányába és kivételes díjszabást állapított meg exportpolitikai célokból. Ráadásul 78 árucikkre iránytarifát alkotott. Az előírások szerint 78 termék közül tizenegy (szén, cement, gipsz, nyers csont, vasérc, ásványvíz, gyufa, papír, finomított petróleum, üvegáru, vas és acél) esetében a kedvezményes díjszámítást csak akkor szabad alkalmazni, ha az áru a MÁV állomásai mentén fekvő bányákból vagy gyárakból származott, vagy oda volt rendelve. Az új árudíjszabás – különösen ez utóbbi kikötés – óriási felzúdulást keltett Ausztriában. Az osztrák nyomásgyakorlás olyan nagy volt, hogy Baross kénytelen törölni az utóbbi feltételt.

Összefoglalva: 1891 után a MÁV árudíjszabásai felerősítették a konjunktúrát a hazai cukoripar, az exportra termelő malomipar, a fővárosi termény-nagykereskedelem, a fafeldolgozás és kivitel számára. Az árudíjszabások Budapest felé terelték a gabonát, és nem támogatták az Alföldről a főváros elkerülésével Fiumébe szállított termények szállítását (olcsóbb Budapesten keresztül exportálni). Külön kedvezményt nyújtottak a Budapestről Fiumébe szállított lisztre, illetve az onnét a fővárosba érkező petróleumra. Minden egybevetve a századfordulón a MÁV a kedvezményezett tömegtermékeket nagy távolságra (400 km felett) olcsóbban szállította, mint az Osztrák vagy Porosz Államvasutak. A tarifális versenyelőnyt azonban kizárólag a kivételes díjszabásokkal szállítható termékek élvezték, a MÁV gyorsáru- és a legtöbb teheráru tarifája magasabb, mint az előbb említett vasúttársaságoké.

Mindezen intézkedések Budapest gazdasági erejét úgy növelték meg, hogy azzal a főváros vasúti infrastruktúrája már nem tudott lépést tartani. A város szállítási kapacitásai elégtelennek bizonyultak, a kialakuló és esetenként alig leküzdhető zsúfoltság, valamint az osztrák vasutak új tarifáinak hatására a századforduló elején szemléletváltás következett be a magyar kormányzati politikában. Az állam szakított a monocentrikus, főváros központú vasúthálózat elvével, napirendre került a Budapestet elkerülő kelet–nyugati irányú transzverzális vasútvonal kérdése.<sup>62</sup> Igaz a század elején még úgy látszott, ez elsősorban tarifális kérdés, és nem fogja csorbítani a főváros érdekeit: „... kész vagyok az államvasúti tarifapolitikában odáig menni, hogy a főváros érdekeit ne rontsuk, de ha arról van szó, hogy az ország egész délvidéke e vonal létesítése által hozzájárulhat (kivált a fiumei útirányban) versenyképességünk emeléséhez, nem fognék elzárkózni attól, hogy a délvidéki tarifális relációkat Budapesttől függetlenítem, és pedig különösen azért is, mert az újabb osztrák tarifapolitikai irányzat a mi nyugati irányú kivitelünket, versenyünket rendkívüli módon nehezíti.”<sup>63</sup>

---

<sup>62</sup> A fővárosi malomipari lobbí Erdősi Ferenc szerint kétszínűen és konspiratív módon akadályozza a transzverzális pálya működését ill. befejezését. Ld. ERDŐSI 1986.

<sup>63</sup> Kereskedelemügyi miniszter levele a miniszterelnökhöz, Bp. 1901. június 28. MOL. K. 26. 1902. XXXI. 222.

### *A zónatarifa*

Budapest országos bevásárlóközpont jellegét a vasúti menetjegyárak 1889-es reformja erősítette meg. 1889 előtt a magyarországi vasutakon a menetjegyek magas ára miatt igen kevés ember utazott.<sup>64</sup> A vasúttársaságoknak a személyszállítás veszteséges üzletág.

Az 1889-ben bevezetett zónatarifa meghatározott díjzvezetekre – 14 zónára – osztotta az utazási távolságokat. A legkisebb zóna 5, a legnagyobb zóna 225 km-nél kezdődött. Legnagyobb árcsökkentést a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél hosszabb utazási távolságok esetében vezettek be. 225 km-nél hosszabb utazás esetében teljesen mindegy volt a beutazott távolság: egyforma menetjegyárak léteztek. Mindez azt jelentette, hogy ugyanannyiba került Kolozsvárról (400 km) felutazni Budapestre, mint Brassóból (731), vagy Aradról (255 km). Egy Budapest–Fiume közötti utazás ugyanannyiba került, mintha valaki csak Csurgóig utazott. Az államnak az a célja, hogy a személyforgalmat a főváros felé irányítsa, sőt itt tartsa: minden budapesti átutazáskor a távolság számítása megszakadt, majd újra kezdődött. A 225 km-es végtelen zóna előnyeit két vidéki állomás egymás közötti forgalmában az utasok tehát csak akkor tudták élvezni, ha a vonat útközben nem érintette a fővárost. De érvényes volt ez a szabály a bécsi utazások esetében is: a végtelen zóna alacsony menetjegyjárait nem lehet kihasználni a császárváros felé.

A MÁV a Budapest–Bécs közötti relációt a 13. zóna helyett a 12. zónába sorolta – ezzel az árcsökkentéssel a két főváros közötti menetjegyárak annyiba kerülnek, mintha a vonatok teljes egészében a MÁV hálózatát vették volna igénybe. A legolcsóbb jegy 5.50 (személyvonat 3. osztály), a legdrágább 12 forint (gyorsvonat első osztály). Sajnálatos módon a korszak vasúti statisztikái a külföldi személyforgalmat nem rögzítették (csak az egyes állomásokon a különböző zónákra megváltott menetjegyek számát), így a Budapest–Bécs közötti utasforgalomról nincsenek információink.

Érdekes módon, a fővárosba irányuló belföldi idegenforgalom mesterséges eszközökkel támogatott megélénkítése hiába ért el a vasúti személyforgalomban hihetetlen eredményeket (1890-ben a fővárosba érkező utasok száma 2,5 1895-ben már 4,7 millió), mindez nem tükröződött a város panzióiban, szállodáiban megszálló utasok számában.<sup>65</sup> A fővárosba idegenforgalmának másik jellemzője, hogy egyre csökken az Ausztriából (s ezen belül Bécsből) érkező, a város szállodáiban, panzióiban megszálló utasok aránya. 1885-ben az idegenek 23%-a Ausztriából érkezik, 1910-ben már csak 11%.

---

<sup>64</sup> 1889 előtt a magyarországi lakosság évente egyszer, átlagosan 61 km-re utazik vonattal. Ugyanekkor Ausztriában évente kétszer szállnak vonatra, és átlagosan 37 km-re utaznak, Németországban pedig évente ötször 28 km-re. Minél fejlettebb egy ország, annál inkább rövidebb távolságokra is használja a népesség a vasutakat.

<sup>65</sup> A főváros munkaerővonzó erejét a zónatarifa olcsó menetdíjai felerősítik: Erdélyből, a Felvidékről érkező kétkezi idénymunkások építik a várost. Sőt, a dinamikusan növekvő személyszállítás felélénkíti a budapesti vasúti jármű-gyártó ipar termelését is, mert egyre több vasúti kocsira, gőzmozdonyra van szükség.



5. ábra. A budapestet érintő közvetlen európai vonatcsatlakozások és a menetjegyek ára koronára átszámítva, 1899 (Forrás: Útmutató, 1899 alapján saját számítás)

A 25 km-nél rövidebb távolságú vasúti utazás különösen alacsony menetjegyjárai az egymás mellett fekvő települések közötti vasúti forgalmat élénkítették: a főváros környéki települések vasútállomásai idővel az ország relatíve (népesség-számhoz viszonyított) legnagyobb helyi személyforgalmat lebonyolító állomásai közé emelkednek.<sup>66</sup>

A transzkontinentális vonatok menetjegyjárait az érintett vasúttársaságok közösen állapították meg: az egyes viszonylatokra az adott országoknak csak annyi befolyásuk volt, amennyi utat az adott országban a járatok megtettek. Ami a nemzetközi személyszállítási tarifákat illeti, Budapest és 83 külföldi város kapcsolatát

<sup>66</sup> A statisztikai adatfelvételek következetlenségei miatt a fővárosi agglomerációs övezet állomási forgalmáról nincsenek teljes adatsorok. Néhány példa: 1903-ban Gödöllőn a száz lakosra eső helyi vasúti utazások száma (20 km-nél rövidebb távolság) 2308 darab/év, Rákospalota–Újpest állomáson 901 darab/év.



(1899) vizsgáltam meg. A kiválasztott 83 város (ill. vasútállomás) közül 1890-ben Budapestről közvetlen menetjegyet még csak 25 európai városba lehetett váltani. Azon városok közül, amelyeket több útvonalon is el lehet érní, mindig a legolcsóbb útirányokat választottam. Németország és Oroszország kivételével a vasúti tarifákat frankban kellett kiegyenlíteni. Annak érdekében, hogy Budapest–külföld közötti menetjegyeket összehasonlíthatók legyenek, valamennyi menetjegyet (gyorsvonat, másodosztály) koronára számítottam át. A 83 európai város közül tizenkettőbe több mint 100 korona egy menetjegy. Legdrágább London (130,47 korona), Dover (126,05 korona), Brugge és Calais (122 korona). Legolcsóbb az utazás a Budapestről keletre és délre fekvő városokba. Moszkvába, Szentpétervárra, Varsóba és Bukarestbe 26–27 koronát kell kifizetni, a legolcsóbb Belgrád (16 korona). A Budapest–európai városok közötti menetjegyek térképi ábrázolásán<sup>67</sup> (5. ábra) néhány érdekes torzulást lehet megfigyelni. Jól látszik a török állam szándéka: minél nagyobb nemzetközi személyforgalmat vonzani Isztambulba. Budapestről a török fővárosba utazni több mint 50%-al olcsóbb, mint Burgasba. A szerb vasutak magas jegyárai miatt a Belgrádtól 248 km-re fekvő Nišbe több mint 200%-al drágább a menetjegy, mint Budapestről a szerb fővárosig. Románia a Bukarestbe menő forgalmat kedvezményezte. A Stuttgart–Frankfurt tengelytől nyugatra a vasúti menetjegyek hirtelen és ugrásszerűen megemelkedtek. Budapestről Elzász–Lotaringia, és a Rajna vidék városai aránytalanul drágán érhetőek el (Mannheim pl. 111 korona). Budapestről Olaszország keleti parton fekvő városaiba utazni olcsóbb kombinált (vasút–hajózás) szállítással.

### Modernizáció, térszerkezet, infrastruktúra

Magyarország egyre bonyolultabb érdekstruktúrák által befolyásolt közlekedési folyosóinak folytonos formálódásához hasonlóan Budapest közlekedési struktúrái is időben változó, gazdasági, politikai, sőt kulturális alkotás eredményeképpen jönnek létre.

A 20. század elejének a budai várból Pestre nyíló panorámája szinte mindent elárul: a Dunától északra és délre fekvő ipari övezet gyárkéményei, a forgalmas kikötők, a Duna hidak, a Keleti és Nyugati pályaudvarok, az impozáns középületek (az épülő parlament, a Tözsdepalota, a Bazilika stb.) jelzik a főváros modernizációjának folyamatát, de hosszú távú következményeit nem. Pedig már voltak figyelmeztető jelek, de ezeket félreértették: Budapesten „már messziről föltűnik a levegőnek az a sajátos szürkés vegyülete, mely rendszerint borítani szokta a nagy városokat, melyekben százezreknek munkája és tevékenysége honol” – lelendezett Lukács Béla (1892-től kereskedelmi miniszter), számára a főváros feletti „szürkés levegő” még „finom fátyolba” burkolja a várost.<sup>68</sup>

<sup>67</sup> A térképvonalakhoz rendelt számok mutatják, hogy Budapestről az adott földrajzi régióba mekkora összegért lehetett vasúttal eljutni. Ahol a vonalak összesűrűsödnek, relatíve drágábbak a menetjegyek.

<sup>68</sup> LUKÁCS Béla: *Budapest ipara és kereskedelme*. 1893. Az Osztrák–Magyar Monarchia írásban és képen. Budapest, 2001. Arcanum Adatbázis Kft. CD-ROM.



6. kép. Városi forgalom a Sugár úton (Andrássy út) az Oktogonnál  
(Vasárnapi Újság, 1875. május 30.)

Annak ellenére, hogy a város két legnagyobb ipari övezete a Duna partjára települt, a vasútnak nagyobb a városra gyakorolt hatása, mint a gőzhajózásnak. A vasútvonalak menti területek, térségek és településrészek fejlődése gyorsult fel. A főváros körül kialakult egy elővárosi övezet, amely fontos szerepet játszott Budapest munkaerő- és élelmiszerigényeinek kielégítésében, sőt a vaspályák mentén épültek ki (természetesen telekspekulációkkal kísérve) a nyaralóövezetek is (a fogaskerekű környezetében a svábhegyi, Széchenyi-hegyi villanegyed, a cinkotai helyi érdekű mellett pedig a mátyásföldi nyaralótelep). A főváros és az elővárosi övezet közötti forgalmi kapcsolatot elsősorban a vasutak (köztük helyi érdekű vonalak), másodsorban villamosok (Budatétény, Kispest, Újpest) biztosították. Mindezek ellenére Budapest még nem terpeszkedett szét menthetetlenül: a városlakók térhasználatát a századfordulón változatlanul a gyaloglás jellemezte: a tömegközlekedési járműveket nem használták a napi munkába járásra. A havi járműhasználat 1890-ben öt utazás/fő, 1904-ben 10 utazás/fő.

A főváros térszerkezetének jellemzője: két ipari termeléssel foglalkozó mikroövezetnek szoros kapcsolata a kor legkorszerűbb szállítási rendszereivel. A régebbi, kisebb elemeiben már a század első felében létező, de a maga teljességében csak a század utolsó évtizedeiben kibontakozó és megerősödő övezet a Duna és a Magyar Középponti Vasút indóháza által közrefogott terület. Ez a vízi út és vasút által közrefogott övezet észak felé kiterjeszkedett, a század végén már hét-hét nagy fővárosi malom, ill. gépgyár, raktárak, vegyészeti gyár, gyapjúmosoda,

szeszfinomító, aszfaltüzem stb. – valamennyien szállításigényes üzletágak – működtek itt. Ezt az övezetet immáron nemcsak a Nyugati pályaudvar szolgálta ki, hanem a fővárosi körvasút is, melynek iparvágányai szinte a gyárkapukig értek.<sup>69</sup> A főváros másik, fiatalabb ipari övezete az előbbinél jobban rátelepedett a dunai vízi útra. A terület szorosabb vízi úti kapcsolatát formája is tükrözte: a Fővámháztól a MÁV Duna-parti teherpályaudvaráig, ill. a déli összekötő vasúti hídig terjedő mintegy 2,4 km hosszú közlekedési folyosó mentén sorjáznak a malmok, gépgyárak, közraktárak, és a közvágóhíd. Sőt, a dunai szállítás hátrányait méréséklendő, a folyammal párhuzamosan vasút is haladt, egyik vágánya befutott az Elevátorba<sup>70</sup>, melynek szállítózsalagként működő szerkezete a gabona folyamatos rakodását biztosította a hajók és vasúti kocsik között. Mindezen infrastruktúrát a teherpályaudvar szolgáltatásai koronázták meg. A századforduló fejlesztési elképzelései, egy új csepeli kereskedelmi kikötő megépítésének terve<sup>71</sup> már számoltak Budapest térszerkezetének megváltozásával: az elképzelések szerint a vasutat és vízi utat összekapcsoló új kikötő közelébe szállításigényes üzletágak települnek át, a város belterületeihez közelebb fekvő ipari zónákban pedig új lakó- és pihenőövezetek jönnek létre. A kormány például úgy gondolta, hogy a Duna-parti teherpályaudvar felszámolásával a területen egy „kellemes” folyóparti sétány létesülhet.

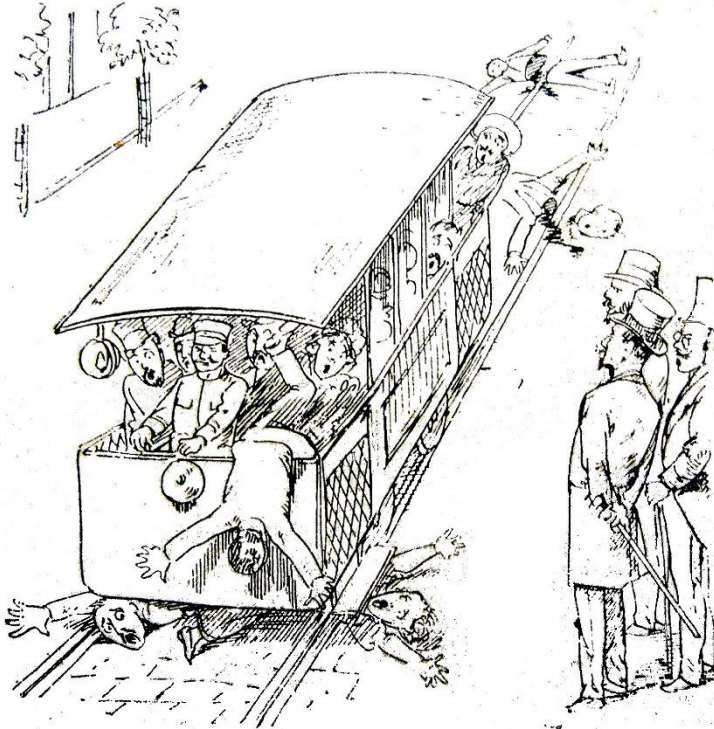
A város növekvő és egyre jobban strukturált közlekedési rendszerének fejlődése elválaszthatatlanul összefüggött a főváros népességének gyarapodásával. A növekvő városban a 19. század valamennyi közlekedési eszköze (bérkocsik, omnibusz, lóvasút, villamos, földalatti) jelen volt. Az 1870-es évtizedtől kezdődően a város közlekedési infrastruktúrájában egyre nagyobb szerepet játszottak a közlekedési vállalatok, részvénytársaságok. Az 1880-as évtized utolsó éveitől pedig már nem az invenció, hanem sokkal inkább az innováció jellemezte a közlekedés fejlődését. Már nem vállalkozó kedvű emberek ötletessége, speciális technikai ismeretei alakították a város közlekedési struktúráját, hanem szabadalmak, gyártmányok, technikai fejlesztések formálták. Budapest nyitott az újdonságokra és büszke eredményeire. Az első fővárosi lóvasúti vonal (1866) Európában a ható-

<sup>69</sup> A bal- ill. jobb parti körvasút a városon belül összekötötte a sugárirányú vaspályákat a fővárost körülvevő ipartelepekkel. 1895-re 46 budapesti nagyvállalat saját iparvágánnyal csatlakozik a MÁV vonalához. A vasútvonalak iparvonzó hatását mutatja, hogy a 46 nagyvállalattól csak ötnak kellett 1 km-nél hosszabb saját iparvágányt építeni. A nagyvállalatok iparvágányai pár száz méteren belül elérték a MÁV vonalait.

<sup>70</sup> Az elevátor tömegtermények folyamatos szállítását és elosztását lebonyolító berendezés. A budapesti Elevátor a gabona gyors és folyamatos átrakodását biztosította a hajók és a vasúti vagonok között.

<sup>71</sup> A csepeli kikötő megépítésének terve rendkívül jó, Magyarország illetve Budapest dunai forgalomban betöltött szerepét megerősítő döntésnek bizonyult. Mindazonáltal az 1896-ban elhatározott beruházást 1922-től kezdték csak kivitelezni. A vámentes kikötő első egységeit 1928-ban helyezték üzembe, teljes kiépítését 1938-ban fejezték be. A csepeli kikötő hosszú távon mégsem tölthette be azt a szerepet, amit a századelő stratéái elképzelték. Európa második világháború utáni kettészakítása, Magyarország elfordulása hagyományos kereskedelmi partnereitől, az osztrák kikötőfejlesztések, a folyam- és merszabályozások a csepeli kikötő jelentőségét fokozatosan csökkentették.

dik. Budapest az első olyan európai város, melynek belvárosában épült meg a villamosvasút (1887). Az 1896-ban megnyitott földalatti pedig London után a második Európában.



*A francia küldöttek tanulmányozzák a budapesti forgalmat*

*7. kép. A millenniumi kiállításra Budapestre érkező külföldiek túlszűfolt és balesetveszélyes villamos közlekedéssel szembesülnek (Kakas Márton, 1896)*

Rendkívül fontos a külföldi nagyvárosok példája. Budapest egy-egy kérdés tanulmányozására nyugat-európai körútra küldött mérnököket. Szinte nincs fejlesztési, beruházási kérdés, melynél ne merült volna fel a fővárosnál gazdagabb nagyvárosok pozitív példája. Berlinben, Párizsban, Londonban vizsgálták az utcaburkolatokat, mert „szép formák tekintetében utolértük a művelt nyugatot, de nem követjük a burkolóanyagok megválasztásában és nem használjuk az aszfaltot és fát olyan mértékben, amilyenben a modern higiénia és haladás szempontjából kötelességünk volna”.<sup>72</sup> A földalatti vasút megépítéséért lobbizók egyik érve, ilyen vasúttal nem dicsekedhet Párizs vagy Bécs.

<sup>72</sup> MIHÁLYFI 1895. 83.

Budapest lakói fogékonyak nemzeti büszkeséget felkeltő létesítményeikre. Már a legelső nagy beruházásban, a Lánchíd megépítésében is tetten érhető ez a mozzanat. Széchenyi említi, tíz évvel ezelőtt még nem lehetett volna olyan hidat építeni, mint amilyet most készítenek. A Lánchíd szimbolikus, önmagán túlmutató jelentőségével a többi nagy fővárosi alkotás természetesen nem tudta felvenni a versenyt, de valamennyiben ott tükröződik a város öntudata és a város-lakó büszkesége. A Nyugati pályaudvar épületét vasvázas szerkezetének esztétikai hatása, reprezentatív csarnokhomlokzatai, elegáns díszudvarai, elrendezésének kiforrottsága, s nem utolsósorban egyik tervezője (Gustav Eiffel) miatt az európai építészettörténet is számon tartja. A Keleti pályaudvart vonatfogadó csarnoka és felvételi épületrészei közötti példamutató architektonikus összhang, művészi dekorációi (freskók, szobrok) emelik ki a kor nagyberuházásai közül. Európa leghosszabb nyílású lánchídját, az Erzsébet hidat, mint a város ékszerét emlegették. Szerencsésen ötvöződött az új technika és a szépség iránti fogékonyság a földalatti vasút állomásainak berendezésében is: a lejáró csarnokok, pavilonok városképbe besimuló, harmonikus arányai, a mívesen kidolgozott tartóoszlopok, az apró részletekben is tükröződő gondosság elkápráztatta használóit. Mindezen alkotásokban kiteljesedett a főváros technikai, civilizációs fejlődése.

A minél nagyobb fővárosi forgalmat célzó, mesterséges eszközökkel is gerjesztett évtizedes erőfeszítések nyomán Budapest közlekedési infrastruktúrája a század elején már-már elégtelennek bizonyult. A pályaudvarok zsúfoltsága, a teherpályaudvarok torlódásai, az útkereszteződések forgalmi dugói, a dunai rakpartok emberi erővel történő árumozgatásai mutatták, a minél gyorsabb áruszállítást igénylő kereskedelmi ügyletek kielégítése egyre nagyobb nehézséget okoz. A szakajtóban megszorodtak a város gondjaira megoldást kínáló javaslatok: az utcák kiszélesítéséről (hogy több jármű közlekedhessen), a magasvasutakról (hogy elkerüljék a drága telek-kisajátításokat), a Nyugati és Keleti pályaudvar utasforgalmának összekapcsolásáról és egy föld alatti alagútba vezetéséről (mert külföldön is van ilyen). A rengeteg tervben, ötletben és koncepcióban egyetlen egy dolog nem szerepelt: forgalomcsillapítási, netán -csökkentési javaslatok. Mindenki tudta, hogy a közlekedés révén teljesedett ki Budapest országhatáron átnyúló regionális szerepköre. Ezt pedig nem volt szabad veszélyeztetni.

### HIVATKOZOTT IRODALOM

- BÁLINT Imre (1902): Isztambul, Szmirna, Szaloniki. *Közgazdasági Szemle*, 1902. 922. p.
- BELUSZKY Pál (1998): *Budapest – nemzetközi város. Történeti áttekintés*. In. Budapest – nemzetközi város. Magyarország az ezredfordulón. Szerk. Barta Györgyi. Budapest, 1998. MTA. (Magyarország az ezredfordulón. A területfejlesztési program tudományos megalapozása.)
- EDVI ILLÉS Sándor (1896): *A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyiérdekű vasutak áruforgalmi viszonyai*. I–II. Budapest, 1896. MÁV.

- ERDŐSI Ferenc (1986): A mezőgazdaság szerepe a magyar vasúthálózat kialakulásában. *Agrártörténeti Szemle*, 1986. 1–2. sz. 56–133. p.
- GÁBRIEL Tibor (1996): A magyar vasútépítés kezdetei. *Vasúthistória Évkönyv 1996*. Budapest, 1996. 7–23. p.
- GERGELY András (1982): *Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fumei vasút*. Budapest, 1982. Akadémiai Kiadó. (Értekezések a történeti tudományok köréből.)
- HEIM Péter (1902): Magyarország érdekeltsége az angol–indiai posta szállítása körül. *Budapesti Szemle*, 1902. 406–419. p.
- HIERONYMI Károly (1901): Az osztrák csatornatervék és feladataink vízi útjainak fejlesztése körül. *Közgazdasági Szemle*, 1901. 329–350. p.
- KKM (1887): *A közmunka- és közlekedésügyi miniszternek a törvényhozás elé terjesztett 1887. évi jelentése*. Budapest, 1888. Horánszky.
- KÖZHASZNÚ (1939): *Dunai hajózás és kereskedelem*. Közhasznú esmeretek tára. Pest, 1839.
- KÖZMUNKA (1885): *A hazai közmunka- és közlekedési ügyek története és fejlődése*. Budapest, 1885. Horánszky
- LIPTHAY Sándor (1896): Bosznia és Hercegovina keskenyvágányú vasútjai I–II. *Magyar Mérnök- és Építészegyleti Közlemények*, 1896. 221–225, 257–265. p.
- KILÉNYI Hugó (1880): *Adatok Magyarország gabonakivitelének kérdéséhez az utolsó évtizedben*. Budapest, 1880. Ráth.
- MIHÁLYFI József (1895): Külföldi városok utcái. *Magyar Mérnök- és Építészegyleti Közlemények*, 1895. 77–88. p.
- PALOTÁS Emil (1982): *Az Osztrák–Magyar Monarchia balkáni politikája a berlini kongresszus után 1878–1881*. Budapest, 1982. Akadémiai Kiadó.
- PALOTÁS Emil (1984): *A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg Monarchia diplomáciájában 1856–1883*. Budapest, 1984. Akadémiai Kiadó. (Értekezések a történeti tudományok köréből.)
- RÁCZ Sándor (1890): *Budapest távíró és távbeszélő ügye 1889-ben, különös tekintettel a központi távíró hivatalra*. Kolozsvár, 1890.
- SASSI NAGY Lajos (1909): A magyar–török–balkán gazdasági összeköttetés. *Közgazdasági Szemle*, 1909. 667–668. p.
- VÖRÖS Károly (1965): Győr és Pest harca a dunai gabonakereskedelemért 1850–1881. *Arrabona*, 7. 1965. 471–490. p.

## A nagytávolságú alföldi áruszállítás térbeli jellemzői (1858-1880)

Ma már szinte közhely, hogy a 19. században kiépült vasutak megváltoztatták az árucikkek piacra jutásának feltételeit, kitágították a népesség árubeszerzési-értékesítési szokásrendszerét, mobilizálták a munkaerőpiacot, és eltüntették a helyhez kötött emberek világát. Az viszont már nem köztudott, hogy a vasutak ezen hatásai csak hosszú időtávlatban, számottevő térbeli különbségekkel jelentkeztek. A fejlődés ti. korántsem volt olyan robbanásszerű, mint ahogy a vasútert rajongó, azért lobbizó 19. századi polgárok elképzelték. A vasút, mint innováció térbeli terjedése és tényleges használata között különbség létezett.

Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy a vasút áruszállítással összefüggő mutatóinak elemzésével bemutassa azokat a tér- és időbeli folyamatokat, melyek az Alföldön megtermelt árucikkek piacra jutását jellemezték egy, a hazai vasutaknak az áruszállítás szempontjából viszonylag fejletlen periódusában. Ez az a korszak, amelyben még sem a tiszai áruszállítás, sem pedig a közúti fuvarozás még nem vesztette el jelentőségét, de a vasutak teremtette verseny különböző mértékben már érezte hatását, és felkavarta tradicionális feltételrendszereiket.

A Tiszavidéki Vasút forgalmi területe az útminőséget tekintve Magyarország leginkább úthiányos régiójához tartozott. A vasútvonalakkal sem párhuzamosan, sem pedig metszőlegesen nem futottak államutak. Egyetlen rövid – Berettyóújfalutól Nagyváradig (35 km) tartó – vasúti pályaszakaszk létezett, melyet érintett a Debrecen és Nagyvárad között jól karbantartott, kővel burkolt államút. Mindez azt jelentette, hogy az államút-vasút közötti választási lehetőség a korszakban kizárólag a berettyóújfalui, és mezőkeresztesi termékek fuvarozóinak adatott meg és Debrecen és Nagyvárad egymás közötti áru- és személyforgalma kis részben terelődött át a vasútra. A Tiszavidéki Vasút forgalmi területén fekvő többi település kereskedőinek, fuvaroztatóinak a választás az úttalan utak vagy a drága vasút közötti dilemmára egyszerűsödött le. Ennek ellenére a vasút utakkal szembeni időelőnyét a korszakban még meglehetősen kevesen értékelték.

A tanulmányban felhasznált adatok a Tiszavidéki Vasút (TVV) éves üzletjelentésein alapulnak. A TVV üzletjelentéseiben megkülönböztették az állomásaik egymás közötti forgalmát, az idegen, csatlakozó vasutakról érkező, vagy oda távozó forgalomtól. A feladott és érkező árucikkeket az 1860-as években az üzletjelentések 71 kisebb csoportba sorolták, 1870-től az árukategóriákat megváltoztatták, emiatt a két évtized áruforgalmának szerkezetét nem lehet maradéktalanul összehasonlítani. A legkorábbi, fennmaradt üzletjelentés az

1858-as üzletévről származik. 1859-től a vasúttársaság nemcsak az állomásokra feladott és érkező áruk tömegét<sup>1</sup> hozta nyilvánosságra, hanem az állomások egymás közötti forgalmát is ismertetette. 1860-ra a Tiszavidéki Vasút gyakorlatilag teljes hálózata kiépült és működött.<sup>2</sup> Az 1860 utáni évtizedekben nem bővítették tovább a hálózatot, leszámítva egy – témánk szempontjából marginálisnak tekinthető – Mezőtúr és Szarvas közötti rövidebb szárnyvonalat.<sup>3</sup> Rendkívül fontos, hogy 1868 előtt a Tiszavidéki Vasút egyetlen ponton, Cegléd állomáson keresztül kapcsolódott más vasúthálózathoz<sup>4</sup>. 1868 végén az Első Erdélyi Vasút Arad-Gyulafehérvár közötti 211 km hosszú vonalának megnyitásával a TVV helyzete megváltozott. De a Tiszavidéki Vasút igen kötött térszerkezetében, hálózati pozíciójában az igazi áttörés 1870-ben következett be.<sup>5</sup>

Az alföldi vasútépítés célja a mezőgazdasági termények nagytávolságú piacra (Pestre, Bécsbe vagy még távolabb) való gyors és gazdaságos eljuttatása volt. A Tiszavidéki Vasút négyfelé ágazó hálózata ennek a célnak teljes mértékben megfelelt. A Tiszavidéki Vasút forgalmi területének alapvető jellemzője, hogy *az áru kiáramlott* a területről, a beérkező áru tömege pedig nagyságrendileg kisebb volt. Az 1861-es üzletjelentés szerint a teljes (feladott és érkező összesen) áruforgalom 90%-át a feladott áruk alkották. A feladott árucikkek kevesebb mint harmada került a Tiszavidéki Vasút egy másik állomására – azaz a települések egymás közötti vasútiáru-forgalmának volumene jelentősebb gyengébbek, mint a Tiszavidéki Vasút forgalmi területén túli kereskedelmi kapcsolatok. Mindez jelzi, hogy a települések egymás közötti kereskedelmében a szekérfuvarozás és az állatok lábön hajtása – a vasút kiépülése ellenére – korántsem vesztette el hagyományos jelentőségét.

A vasút a szállítási útvonalak egy részét rendezte át, és új – stabilabb infrastruktúrális alapokon álló – nagytávolságú kereskedelmi kapcsolatokat teremtett. A vasútnak a tradicionális szállítási útvonalakra gyakorolt hatását szépen példázza a sófuvarozás megváltozott helyzete.<sup>6</sup> A Tiszán és Maroson hagyományosan tutajozással szállított sót több helyen, Tokajban, Szolnokon és Aradon is

<sup>1</sup> Az adatok mindenütt fontban szerepelnek. 100 font = 1 vámmázsa, 2 vámmázsa = 1 métermázsa. Az üzletjelentésekben szereplő értékeket – az egyszerűbb befogadás érdekében – minden esetben átszámoltam tonnára, az osztrák mérföldet pedig kilométerre.

<sup>2</sup> 1857-ben Szolnok–Debrecen, 1858-ban Püspökladány-Nagyvárad, Szajol-Arad, 1859-ben Debrecen-Miskolc, 1860-ban Miskolc-Kassa közötti pályákon nyílt meg a forgalom.

<sup>3</sup> A szárnyvonalat még a Tiszavidéki Vasút építette meg, de megnyitása előtt a vasúttársaságot már államosították.

<sup>4</sup> Cegléd egyúttal az Osztrák Államvasút Bécs-Pest-Szeged-Temesvár közötti vonalának egyik állomása is.

<sup>5</sup> 1870-ben megnyílt a Miskolc-Hatvan közötti pálya, majd Miskolc mellett Békéscsaba is vasúti csomóponttá vált, mert elkészült a Békéscsaba-Hódmezővásárhely-Szeged összeköttetés. Később Kassáról és Nagyváradról is továbbterjeszkedtek a sínek Eperjes illetve Kolozsvár felé. A vasútépítés lendülete nem tört meg, 1871-ben Szerencs és Debrecen, 1872-ben Nyíregyháza is vasúti csomópont lett. 1871-től Nagyvárad helyzete tovább javult, már három vasúttársaság három irányból hozta-vitte az utasokat és az árut a városba.

<sup>6</sup> 1860-ban Karl Ludwig von Bruck pénzügyminiszter (1855-1860) a Tiszavidéki Vasút üzleti alapjait azzal is erősítette, hogy a vasúttársaságnak engedélyt adott egy Nyíregyházától Máramarosszigetig tartó vonalszakasz megépítésére, abból a célból, hogy a máramarosi sóbányákból a TVV szállíthassa el a sót. A folyamatosan pénzzavarban lévő azonban az előnyös engedéllyel nem tudott élni. Minderről bővebben: Barkóczy 230-231. o.



át lehetett rakodni vasútra. Az adatok azt mutatják, hogy az Erdélyből vízi úton beáramló só Aradon nem pakolták át vasúti szerelvényekre, hanem a sószállító tutajok tovább haladtak Szegedre. Tokaj vasútiáru-forgalmában sem játszott kiemelkedő szerepet a só. Ezzel szemben Szolnokon 1861-ben 27 ezer tonna só<sup>7</sup> került vasúti vagonokba és távozott Cegléden keresztül Pest irányába. A só nagyávolságú vasúti szállítása szempontjából Szolnok vasútföldrajzi-fekvésbeli előnyével Szeged sem tudott vetélkedni, mert Szegedről Pestig a nagyobb vasúti távolság nagyobb szállítási tarifát jelentett. A tiszai sószállítás útvonalainak újabb átrendeződése 1872-ben következik be, amikor is a Magyar Északkeleti Vasút megérkezik Máramarosszigetre, és ezzel a só szekérfuvarozásának és folyami szállításának pozíciói meginganak.



1. ábra. A Tiszavidéki Vasút hálózata 1860-1879 között

<sup>7</sup> Ez valamivel több mint a fele a máramarosi sóbányákból elszállításra került teljes mennyiségnek. Vö. Bar-kóczy 238. o.

A vasútiáru-szállítás a szállítási időt tekintve kétféle (gyorsáru vagy tömegáru) lehetett. A vasúti gyorsáru-szállítás kizárólag nagy értékű, az átlagos hétköznapi igényeken túllépő árucikkekhez kapcsolódott. A gyorsáru szállításba a korszakban romlandó termékek (húsáru, élő hal, tejtermék stb.) még nem kerültek, mert ezeknek az árucikkeknek az ára nem bírta volna el a gyorsáru magas viteldíjait. 1860-ban például a Tiszavidéki Vasúton egy métermázsa gyorsáru átlagos szállítási tarifája 3 forint 16 krajcár volt, ezzel szemben a tömegtermékek átlagos szállítási díja 54 krajcár/métermázsa.<sup>8</sup> A Tiszavidéki Vasút forgalmi területére kezdetben a gyorsáru nagyobb tömegben áramlott be kívülről, mint amennyi feladtak. 1858-ban 593 tonna gyorsáru érkezett Cegléden túli (Pest, Bécs stb.) területekről, a feladott gyorsáru-forgalom azonban alig 349 tonna. A gyorsáru-forgalom szerkezete két település, Debrecen és Szolnok esetében érdemel figyelmet, mert ez a két város bonyolította le a Tiszavidéki Vasút teljes gyorsáru-forgalmának több mint a felét. Debrecen kereskedelmi erejét, közvetítő hatókörét mutatja, hogy az összes érkező gyorsáru 33%-át (194 tonna) a városban pakolták ki a vasúti vagonokból.<sup>9</sup> Ugyanekkor a Debrecenben feladott gyorsáru tömege 90 tonna. Szolnokon a városba érkező és itt feladott gyorsáru tömege a debreceninél kiegyensúlyozottabb: 120 tonna gyorsárut szállítanak el a városból és 131 tonna gyorsáru érkezik. A gyorsáru forgalomnak ez a volumene mutatja, hogy – a városban 1847-től működő vasútra alapozva – 1858-ra a szolnoki kereskedők a gyorsáru-forgalomhoz kapcsolt szilárd üzleti kapcsolatrendszerrel és fogyasztói bázissal építettek ki. A ki- és beáramló gyorsáru-forgalom kiegyensúlyozatlansága az 1860-as években lassan megváltozik. 1870-re kb. annyi gyorsáru (1284 tonna) érkezik a Tiszavidéki Vasút forgalmi területére, mint amennyi innét távozik (1267 tonna). Az 1870-es évekre a szolnoki kereskedők gyorsáru-forgalomhoz kapcsolódó korábbi előnyüket elveszítik, és azok a nagy értékű, távolban gyártott termékek, amelyek korábban még csak néhány fontosabb városban voltak hozzáférhetőek, mostanra szélesebb földrajzi területen kerültek értékesítésre.

A tömegáruk szállításában a Tiszavidéki Vasút forgalmi területéről kiáramló legfontosabb termék a gabona volt. A vasúttársaság elvileg berendezkedett a zökkenőmentes, nagytömegű gabona elszállítására, az áru átmeneti tárolására mintegy 38 gabonaszint (összes alapterületük 1639 m<sup>2</sup>) létesítettek. A fedett gabonaszínekben egyszerre több mint 17 ezer tonna gabona fért el. A gabona minőségének védelme érdekében 400 darab kátrányos takarót is rendszeresítettek, amelyekkel a szabad ég alatt lévő gabonaszákokat letakarták. Minderre azért volt szükség, mert a betakarítás idején egyszerre akkora mennyiségben zúdult a vasútra a gabona, hogy azonnali elszállításáról a vasúttársaság nem tudott gon-

<sup>8</sup> 1870-ben egy métermázsa gyorsáruára eső tarifa 2 forint 81 krajcár. Ez azt jelenti, hogy a gyorsszállítmányok átlagos szállítási távolsága némileg csökkent az eltelt évtized alatt.

<sup>9</sup> A Tiszavidéki Vasút teherkocsijainak szállítási raksúlya egy tonna volt, tehát a Debrecenbe érkező gyorsáru szállítása legkevesebb 194 teherkocsit igényelt.

doskodni. Csúcsidőszakban nem volt ritka, hogy egy-két hetet is várakozni kellett a szállítmányoknak. Az elszállításra kerülő gabona túlnyomó többsége búza volt. Az aszályos és emiatt éhínségtől gyötört 1861-es évben 79 ezer tonna búza áramlott ki a Tiszavidéki Vasút forgalmi területéről, ezen felül 20 ezer tonna kukorica, és 11 ezer tonna rozs. 1867-ben a vasúttal Cegléden túli célállomásokra elszállított búza tömege 187 ezer tonnára nőtt. Hasonló mértékű forgalomnövekedés 1867-ben egyetlen más árucsoportban sem következett be. A feladott búza forgalmában szélsőséges ingadozást lehet megfigyelni: 1870-ben például 128 ezer tonnát, 1872-ben pedig alig 54 ezer tonnát szállítottak ki a Tiszavidéki Vasút forgalmi területéről.

1. táblázat A legfontosabb feladott tömegárúk útiránya szerint

	1861		1867	
	A Tiszavidéki Vasút forgalmi területét elhagyó feladott áru, tonna	A Tiszavidéki Vasút forgalmi területén belüli feladott áru, tonna	A Tiszavidéki Vasút forgalmi területét elhagyó feladott áru, tonna	A Tiszavidéki Vasút forgalmi területén belüli feladott áru mozgás, tonna
búza	78 902,4	5 277,1	186 943,5	16 415,1
élő állatok <sup>10</sup>	32 204,3	2 906,9	34 019,9	2 696,2
kukorica	19 821,0	12 778,2	1 546,2	5 429,7
só	27 114,1	5 346,8	27 791,2	10 118,6
fa	4 594,4	13 945,7	7 645,8	15 782,1
rozs és kétszeres <sup>11</sup>	11 505,7	4 392,6	27 345,9	13 510,0
dohány	7 495,0	6 670,3	11 453,2	7 229,5
olajos növények	11 370,4	2 210,3	15 539,5	6 313,4
pálinka, szesz	12 658,0	377,7	27 583,3	1 032,7

A feladásra kerülő tömegtermékek a tőkés fejlődés útjára lépett árutermelő nagybirtokról származtak. A nagytávolságú értékesítésre és az évről-évre esedékessé váló vasúti szállításra a termelőknek ugyanis fel kellett készülniük: csomagoló anyagokra volt szükségük. A gabonaszállításra szolgáló jutazsákok, üres ládák és hordók nagy értékű termékek, amelyeket a kereskedő a termelőnek visszajuttatott, ezért a vasúti szállításban a csomagolóanyagok tömeges szállítása is megfigyelhető.

Összességében elmondható, hogy az áruforgalmi adatok még nem tükrözik egy polgárosodó népesség fogyasztási szokásainak tömeges elmozdulását. Az egyértelműen polgári fogyasztási kultúrához köthető termékek (déli gyümölcs, cukor, papiros, porcellán, és üveg) a korszakban alacsony – bár némileg növekvő – volumenben kerülnek a Tiszavidéki Vasút forgalmi területén értékesítésre. 1861-ben 835 tonna déli gyümölcs, 740 tonna porcelánáru, 1842 tonna cukor, 330 tonna papír, 512 tonna üvegáru áramlott be a Cegléden túli területekről.

<sup>10</sup> Az üzletjelentések a szállított élő állatokat nem darabszámban, hanem tömegben közölték.

<sup>11</sup> Kétszeres: a búza és a rozs keveréke.

Az 1860-as években ezeknek a termékcsoportoknak az értékesítése – a déli gyümölcs kivételével – nő a Tiszavidéki Vasút forgalmi területén élők körében. A fogyasztás lassú növekedése azonban arra mutat, hogy nem a cukrot, üveg- és porcelánárut, vagy papírtermékeket vásárlók száma növekszik, hanem ezeknek a terméknek a fogyasztói vásárolnak többet. Az 1860-as évtizedben egyedül a déli gyümölcs értékesítése és fogyasztása stagnál. Ez az árucikk szolgáltatja a kis volumenű közvetítő kereskedelemre a legegységesebb példát. A déli gyümölcsöt felvásárló és a Tiszavidéki Vasút területére behozó kereskedőktől más kereskedők kisebb mennyiségeket felvásároltak és vasútra adtak, így a déli gyümölcs (1861-ben például nyolc, 1867-ben hat tonna) további alföldi településeken is megjelent. 1870-ben a kimutatásokban új termékcsoportok is megjelentek: a gyarmat- és fűszeráru, és a rövid- és díszmúáru. Gyarmatárúnak a kávé, kakaó, és a teát tekintették, de valószínűleg ebbe az árucsoportba sorolták a cukrot és a déli gyümölcsöt is, mert 1870-től önállóan már egyik sem szerepel a kimutatásokban. A gyarmatáru fogyasztása – a vasútforgalmi adatok tükrében – előzetes várakozásainkkal ellentétben, lassú, de folyamatos növekedést mutat: 1870-ben 8555, 1872-ben 9852 tonna gyarmatáru érkezett a Tiszavidéki Vasút állomásaira. Ugyanezen időszakban a rövid- és díszmúáru kereskedelemben hasonló növekedés nem játszódott le. A kézműves termékek tekintetében azonban a vasúthálózat forgalmi területén élő mestereknek növekvő konkurenciával kellett számolni: 1870-ben 5900 tonna, 1872-ben 7300 tonna kézműáru áramlott be a vasúton. A beáramló kézműves termékek tömegével a vasút forgalmi területéről kiáramló kézműves termékek nem tudtak lépést tartani: 1870-ben 1384, 1872-ben 2580 tonna kézműves áru hagyta el a Tiszavidéki Vasutat.

De mennyire volt kihasználta a Tiszavidéki Vasút? Erre vonatkozóan egységes szerkezetű adatok csak szórványosan állnak rendelkezésre. Az bizonyos, hogy 1870-ben a Tiszavidéki Vasút volt a legkevésbé kihasználta Magyarországon. Úgy gondolom, mindez a szántóföldi termelés és állattenyésztés ciklikusságával függött össze.<sup>12</sup> A Tiszavidéki Vasút árutonna-kilométerben mért áruszállítási teljesítménye az 1860-as években intenzíven növekedett. 1866-ban és 1868-ban például az előző évhez képest 36-36%-al nőtt a vasúttársaság teljesítménye. 1865-ben 410 ezer tonna árut szállított a vasút, ez több mint a duplájára nőtt 1870-re. 1865-1874 között az átlagos szállítási távolság 110-143 kilométer között mozgott.

Úgy gondolom, cseppet sem érdektelen a táblázat adatsorait végigbongészni. Az 1870-es év kiemelkedő forgalmi értékei a kiegyezés követő gazdasági fellendülést, az 1874-es év pedig a pénzügyi válság következményeit mutatják. Az 1870-es évtized gazdasági válsága ti. a vasútiáru-forgalomban országszerte nagy visszaesést eredményezett, amelyre a települések illetve a települések mögötti árutermelek különbözőképpen reagáltak. Szembetűnő, hogy egyes települések forgalma

<sup>12</sup> Mindig azok a legnagyobb forgalmú vasútvonalak, amelyek a bányaiipart, kohászatot, építőipart, gépgyártást, ill. a folyamatosan működő nagyüzemeket szolgálják ki. 1870-ben a legnagyobb forgalmú vasút Magyarországon a pécsi szénbányák termelését a mohácsi kikötőbe szállító Mohács-Pécsi vasút volt.

milyen kiegyensúlyozatlan. Talán a legjobb példa Szolnok, amely nemcsak elvezítette vasútföldrajzi – végponti helyzetével összefüggő áruforgalmát – hanem a folyami szállítás hanyatlásával is szembe kellett néznie. Szolnokkal szemben a végponti fekvésből fakadó helyzetből Nagyvárad, Arad, Kassa és Miskolc kereskedői nem voltak képesek még ideiglenes előnyt sem kovácsolni. Izgalmas megfigyelni, hogyan alakul az egyes településekről kiáramló és ugyanoda beérkező árucikkek aránya. Ha egy településről az árucikkek jelentősen nagyobb tömegben áramlanak ki, mint amennyi oda beérkezik, azt visszafogottabb fogyasztásra, és belső tőkefelhalmozásra vonatkozó utalásnak értelmezhetjük. Az 1870-es évek második felére a debreceni népesség ill. ipari termelés szükségleteit növekvő tömegű árucikkal lehetett kielégíteni, a várost elhagyó termékek kisebb volumene pedig a város növekvő belső fogyasztását, gazdasági erejét tükrözik. Azaz a városlakók belső fogyasztásukban már nem támaszkodtak olyan erősen a helyben megtermelt és előállított cikkekre. A vasútra kerülő árucikkek széles spektruma és a beérkező árucikkek széles választéka alapján Debrecen nyitott termelési és nyitott fogyasztási struktúrájú várossá vált. A korszakban ezt a jelentős, polgárosodás felé haladó lépést még Arad sem teszi meg, mert Arad egy nyitott termelési és zárt fogyasztási struktúrájú város marad. Az aradiak szükségleteiben a nagytávolságú, vasúttal a városba érkező árucikkek közel sincsenek olyan mértékben jelen, mint Debrecen esetében. Miskolc és Nagyvárad áruforgalmi adataiból vasútföldrajzi fekvésük miatt nem lehet messzemenő következtetéseket levonni. Miskolc vonzóereje az 1870-es évekre inkább a Hegyalja és Pest irányában szélesedett ki, mintsem a Tiszavidéki Vasút által felfűzött települések irányába. Nagyvárad vonzóenergiáit pedig az Alföld-Fiumei vasút növelte meg.

A Tiszavidéki Vasút üzletjelentéseinek legkülönlegesebb részét azok a táblázatok jelentik, melyek az egymás között lebonyolódó, belső áruforgalom adatait tartalmazzák. A települések egymás közötti vasútiáru-forgalmának igen szűk kereteit a hasonló termelési kultúra, termékszerkezet, valamint a közúti fuvarozás napi gyakorlata magyarázza. Az árutermelő nagybirtokok tömegterményeinek értékesítése a Ceglédén túli területekre irányult, az abonyi, szolnoki, törökszentmiklósi, fegyverneki feladott árucikkek több mint 90%-a kiáramlott a Tiszavidéki Vasútról. A Karcagon, Püspökladányban, Kabán felvásárolt termékek 10-20%-a kerültek értékesítésre a belső forgalomban. Mindhárom településnek Debrecennel a legerősebbek a kapcsolatai. A Debrecentől egynapi járóföldön belül fekvő Hajdúszoboszlónak és Hajdúhadháznak Debrecennel elenyésző vasúti forgalma volt, alig 15-17 tonna áru áramlott innét a civisvárosba. A debreceni árucikkek 19%-a került a Tiszavidéki Vasút forgalmi területén értékesítésre. Nyíregyháza kereskedői termékeiknek inkább Kassán és Miskolcon kerestek piacot, mintsem Debrecenben. A Nyíregyházán feladott árucikkek 32%-a a belső forgalomban mozgott. A belső, települések egymás közötti forgalmának alacsony volumene Tokajnál tört meg először. A Tokajban feladott termékek (17 744 tonna) mintegy 80%-a Nyíregyháza, Debrecen, és Miskolc piacán jelent meg. A szerencsi belforgalomban fel-

adott termékek Kassa és Miskolc felé áramlottak. Az elenyésző forgalmú Tiszalúc Miskolc vonzaskörzetébe tartozott. A Miskolcon feladott termékek kétharmada a Tiszavidéki Vasút forgalmi területén került értékesítésre. A városnak a legfontosabb partnere Kassa, ahová az összes feladott áru 32%-a irányult. A szikszóiak is egyértelműen Kassa felé fordultak, a feladott összes termékük 75%-a Kassára tartott. Forró–Encs és Hidasnémeti szintén Kassa vonzaskörzetéhez tartozott.

2. táblázat. A Tiszavidéki Vasút állomásainak tömegáru forgalma 1862-1880 között

Vasútállomás	Feladott tömegáru, tonna				Idegen vasutakról érkező tömegáru, tonna			
	1862	1870	1874	1880	1862	1870	1874	1880
Cegléd	350	22 675	2 653	8 727		1 125	19 091	30 648
Abony	7 306	13 313	4 879	5 889	1 195	2 508	3 257	4 265
Szolnok	53 068	89 964	23 858	24 296	2 867	9 820	20 779	9 850
Szajol		1 581	1 478	3 410		79	1 187	701
Törökszentmiklós	3 350	9 394	2 727	6 836	816	1 631	3 581	4 531
Fegyvernek	3 594	9 281	2 942	5 837	551	775	2 412	2 309
Kisújszállás	2 518	7 376	3 495	9 963	993	1 016	4 010	5 765
Karcag	2 500	6 544	3 785	12 575	384	851	4 731	6 454
Püspökladány	1 738	6 227	3 948	6 512	129	507	3 195	5 867
Kaba	1 480	3 043	2 161	5 006	50	135	1 502	2 437
Hajdúszoboszló	2 253	2 595	2 133	3 804	171	117	1 935	3 739
Debrecen	21 366	40 666	31 251	40 893	7 314	21 760	36 488	45 621
Hajdúhadház	1 294	5 955	2 726	3 595	46	134	1 326	2 333
Újfehértó	3 350	6 746	4 014	2 599	199	326	1 084	1 643
Nyíregyháza	12 087	42 434	21 612	16 211	1 023	4 543	10 761	27 514
Királytelek	1 076	6 619	4 766	4 470	36	80	625	1 098
Tokaj	14 824	37 730	18 982	26 982	674	1 191	2 091	2 440
Szerencs	1 059	8 097	6 383	7 934	108	1 638	3 842	6 130
Tiszalúc	1 304	5 047	2 792	1 990	199	592	1 061	3 929
Miskolc	14 552	9 282	6 545	17 412	859	1 995	18 913	10 222
Szikszó	360	3 267	2 583	5 899	7	203	1 387	2 250
Forró–Encs	726	3 849	4 758	13 367	54	583	2 269	3 312
Hidasnémeti	292	1 343	1 555	2 838	5	67	622	1 387
Csány	0	1 840	2 696	3 699	0	46	3 286	4 788
Kassa	6 411	20 788	14 916	11 703	8 877	15 962	13 428	21 455
Pusztapó	3 648	7 377	3 060	5 013	318	666	1 563	2 066
Mezőtúr	8 635	12 964	4 837	18 640	1 665	1 920	7 475	13 453
Gyoma	7 183	15 682	7 084	13 229	837	1 636	5 843	9 039
Mezőberény	5 069	13 451	4 976	10 256	462	1 191	3 470	6 569
Békéscsaba	18 767	28 289	21 364	23 621	1 289	39 901	10 530	18 252
Kétegyháza	7 360	20 427	7 211	8 691	197	1 746	2 111	2 559
Kurtics	2 460	7 766	3 170	6 098	66	722	1 447	2 776
Arad	14 358	36 693	40 096	55 703	4 675	12 750	23 808	33 661
Sáp	741	2 372	1 908	2 154	5	53	1 908	3 059
Berettyóújfalu	1 555	7 371	3 480	5 535	36	271	7 852	6 833
Mezőkeresztes	361	1 350	696	1 815	16	86	601	1 433
Nagyvárad	23 615	28 617	25 004	47 719	5 102	16 616	16 183	20 124
Összesen	250 611	548 016	302 521	450 921	41 225	145 241	245 656	330 512

A Tiszavidéki Vasút Szajoltól Aradig tartó vonalán fekvő települések – Békéscsaba kivételével – igen gyenge belforgalmi kapcsolatokkal rendelkeztek, Gyoma, Mezőberény, Kétegyháza termékei egy-két százalék kivételével Cegléd-túli célállomásokra tartottak. Békéscsaba azon kevés település közé tartozott, amelynek szinte mindegyik alföldi vasútállomással volt forgalmi kapcsolata. Csabáról a vasúti belforgalomban legnagyobb tömegben (280-320 tonna) Debrecenbe és Nagyváradra küldték a termékeket (véltetőleg gabonát), de Gyomán, Aradon és Szolnokon is értékesítettek (150-200 tonnát). Az aradi árucikkek is elvételek meg a Tiszavidéki Vasút forgalmi területén. Püspökladány-Nagyvárad közötti vasútvonal települései közül Sáp Debrecen vonzáskörzetébe tartozott, az itt feladott termékek 24%-a a cívisvárosba tartott. Nagyváradnak a közeli Berettyóújfaluval voltak erős kapcsolatai, 1200 tonna nagyváradai árucikk Berettyóújfalura tartott. A Nagyváradon feladott termékek a Tiszavidéki Vasút forgalmi területe többi állomására is érkeztek, igaz, alacsony volumenben.

Összefoglalva az elmondottakat, a Tiszavidéki Vasút forgalmi területének belső piacát a saját fogyasztásra történő mezőgazdasági termelés, és a lassú iparosodás jellemezte. A vasúttársaság vonalait elhagyó tömegáru a tőkés árutermelés útjára lépett nagybirtokokról származott. Nincsenek adatok arról, hogy a parasztbirtokok terményfeleslege bekerült volna a vasútiáru-szállításba. Az időjárásfüggő, és az 1870-es évek eleji pénzügyi válságra érzékenyen reagáló mezőgazdasági árutermelés időben és térben is erősen hullámzó áruforgalmat generált.

### FELHASZNÁLT FORRÁSOK ÉS IRODALOM

- BARKÓCZI J.: A máramarosi vasút tervei. In. A Közlekedési Múzeum Évkönyve 7. Szerk.: Czére B. Budapest, 1983. 223-256. o.
- LÓNYAI M.: A hazánkban létesült vasutak ismertetése. Statisztikai Közlemények. 4. kötet, Szerk. Hunfalvy János, Pest, 1862. 102-119. o.
- Magyar Statisztikai Évkönyv. Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal, Budapest 1874.
- Statisztikai adatok a magyar korona területén lévő vasúti és hajózási vállalatok üzleteredményei és fejlődéséről 1872. Budapest, 1874.
- THEISS – EISENBAHN – GESSELLSCHAFT: Geschäftsbericht für das Jahr 1858, 1859, 1860, 1861, 1862, 1867, 1870, 1872, 1874, 1880.





## A zempléni települések fejlődése és a vasutak

A Zempléni-hegység évszázadok alatt rögzült, tradicionális termelői és kereskedelmi viszonyait a 19. században egy jelentős infrastrukturális beruházás, a vasutak változtatták meg. Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy egy jól körülhatárolható kistáj – a Zempléni-hegység – példáján keresztül bemutassa és elemezze a vasút településekre gyakorolt hatásait. A téma elsődleges forrását az érintett vasúttársaságok éves üzletjelentései jelentik.

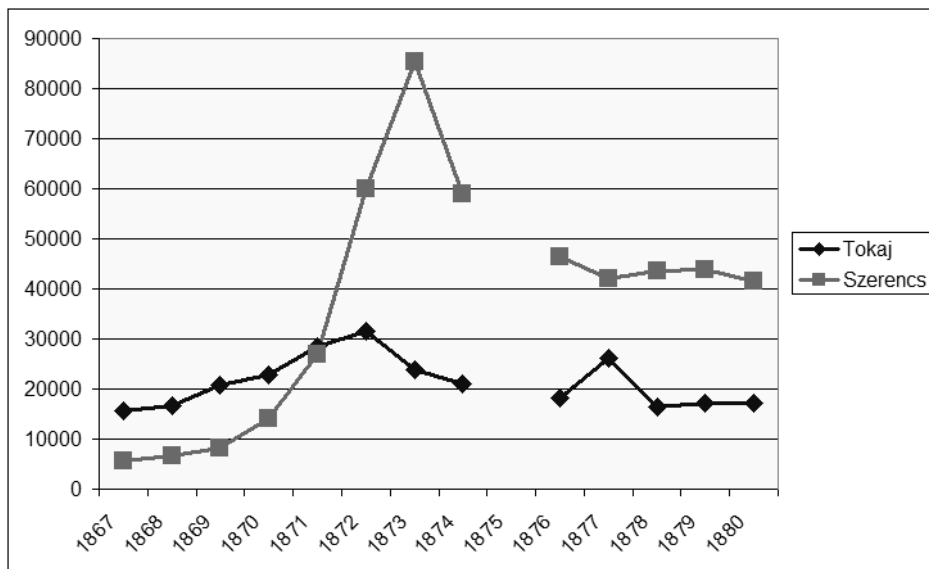
A Zempléni-hegység két, Hernád és Bodrog menti oldalát több, különböző időpontban megépült, eltérő gazdasági jelentőségű vasútvonal érintette. Elsőként Tokaj és Szerencs kapcsolódott be Magyarország vasúti hálózatába.<sup>1</sup> A Tiszavidéki Vasút Debrecen felől érkező vasútvonala 1859-ben érte el ezeket a településeket. A korabeli sajtó szerint a bortermelők izgalommal várták a vasút megérkezését, mert az üzleti lehetőségeik bővülését remélték tőle: „Minél vérmezebb volt a remény, melyet a vasútvonal megnyitásához csatoltunk és minél szebb jövővel kecsegtették magukat a Hegyalja bortermelői a már néhány év óta pangásban lévő borászat iránt, annál nagyobb most a lehangoltság a szállítási árak túlságig felcsigázott megszabása miatt, mely mintha szüntelen figyelmeztetne arra, hogy az újdonsági csemegének többszörösen meg kell adni az árát” – tudósított a Vasárnapi Újság.<sup>2</sup> A vasút megnyitása után, sőt az azt követő évtizedben a látványos gazdasági prosperitás azonban nem következett be. Tokaj az átlagos vidéki állomások közé tartozott, a helyi bortermelők és kereskedők közül csak néhányan álltak át a vasúti szállításra. 1862-1874 között a Tokajban feladott áru volumene (kivéve 1870) csak lassú ütemben növekedett. 1862-ben 15 ezer, 1874-ben 19 ezer tonna áru távozott vasúton Tokajból. A tokajiak belső fogyasztását a korszakban a vasút nemigen növelte, inkább csak a helyben megvásárolható árucikkek választékát szélesítette. 1862-1874 között a településre népességszámához képest alacsony volumenben (700-2000 tonna) érkeztek árucikkek. Tokajból az áru kiáramlik, a polgárosodó fogyasztást pedig még nem lehet kimutatni. A Tokajban feladott áruk tömege alapján az 1860-as évtizedben a legerősebb kereskedelmi kapcsolatok Tokaj és Nyíregyháza között léteztek. A feladott bor közel harmadának Nyíregyháza volt a célállomása. Debrecen, Miskolc és Kassa fogyasztóihoz a tokaji jóval kisebb mértékben jutott el. Összességében elmondható, hogy a Tokajban feladott áru 80%-a az 1860-as évtizedben a Tiszavidéki Vasút forgalmi területén belül került értékesítésre és fogyasztásra.

---

<sup>1</sup> Tarcal még jó ideig nem rendelkezett állomással, a községen a szerelvények megállás nélkül áthaladtak.

<sup>2</sup> Vasárnapi Újság, 1859. június 19.

A hegyaljai települések élete 1871-ben, a Szerencstől Sátoraljaújhelyig tartó vasútvonal megnyitásával fordult meg újból. Az új vasútvonal nemcsak további településeket kapcsolt be a hálózatba, hanem Szerencs és Tokaj kapcsolatát is átrendezte. 1871 előtt Szerencs álmos és eseménytelen kisközség, elenyésző forgalommal rendelkező állomással. 1871 után Szerencs két vasúttársaság meteszpontjában álló vasúti csomópont lett. Szerencs csomóponti fekvése kiemelkedő személyforgalmi központtá tette a települést.



1. ábra. A vasútra felszálló utasok száma Tokajban és Szerencsen 1867-1880 között<sup>3</sup>

A szerencsi személyforgalom 1871-1873 közötti hirtelen felfutását nem a település gazdasági befolyásának, vonzóerejének növekedése, hanem a vasútépítő munkásság tömeges szállítása okozta. 1871 utáni években a vasút intenzív tempóban tovább terjeszkedett. Elsőként Sátoraljaújhelyről Homonna irányába, majd Ungvárra, Királyházára, és Máramarosszigetre is megérkezett a vasút. Szerencs 1871-1873 között az alföldi kubikusság, és a felvidéki építőmunkások átszálló forgalmát közvetíti. A vasútépítési hullám lecsillapodásával a szerencsi állomás személyforgalma kiegyensúlyozottabbá válik. Az új vasútvonalak Tokaj kapcsolatait is átrendezik. 1872-től Tokajnak a tiszai sószállításban, sókereskedelemben betöltött szerepköre eltűnik, mert a Magyar Északkeleti Vasút megérkezik Máramarosszigetre és a só tiszai szállítása átkerül a vasútra. Tokaj ettől kezdve végleg elveszíti a só elosztásában és fuvarozásban betöltött évszázados pozícióját.

<sup>3</sup> A szerencsi állomás adatai a Magyar Északkeleti Vasút és a Tiszavidéki Vasút üzletjelentéseiből nyert adatok összesítését tartalmazzák. Az 1875-ös év adatai hiányoznak.

Szerencsés módon, a Magyar Északkeleti Vasút Szerencstől Sátoraljaújhelyig terjedő szakaszának 1869-es terepbejárásáról fennmaradt egy beszámoló.<sup>4</sup> A korban ti. az volt a szokás, hogy a vasútvonalak tervezése előtt az érdekeltek egy terepbejárásán felmérték és rögzítették az építendő vasútvonal pontos topográfiai helyzetét, körülményeit. A bejárás során a bizottság Szerencs és Sátoraljaújhely között három állomás (Bodrogkeresztúr, Liszka-Tolcsva, Sárospatak) létesítését javasolta.<sup>5</sup> A vonalszakasz gyorsított ütemű kiépítéséhez erős katonai érdekek fűződtek<sup>6</sup>, de a bejárás megmutatta, hogy a helyi közösségek igényét nem hagyták figyelmen kívül. Sátoraljaújhelyben nagy izgalmat keltett a építendő vasútállomás elhelyezése, mert „a városnak csak akkor van jövője, ha az indóház az északkeleti oldalra épül, mert így az alvidék és felvidék is kénytelen a városon keresztül menni, és azt gazdagítani”. A megyeszékhely minden kapcsolatát megmozgatta, hogy megakadályozza a vasúttársaság olcsóbban kivitelezhető javaslatát. Magától értetődően sajtócikkek is születtek, melyek a vitát a város életére nézve végzetesnek állították be: Újhely élvezni fogja-e a vasút előnyeit, vagy „összetett kezekkel bámulja meg a mellette elrobogó s rá nézve értéktelen mozdonyokat, s hogy naponta tantaluszi kínokat álljon ki”.<sup>7</sup> Sátoraljaújhely a vasútállomás elhelyezésében elérte a célját, tantaluszi kínokat sem kellett elviselnie, mindazonáltal azt nem lehet állítani, hogy a város fejlődésében a vasút kiemelkedő szerepet játszott volna. Sátoraljaújhely forgalma a kor szak periferiás helyzetű megyeszékhelyeihez hasonló.

Az Újhelyben feladott áruk szerkezete (árpa, bor, búza, cserháj, dohánytermék, konyak, kő, tégl, tengeri, zab, sertés és szarvasmarha) sem pedig tömege még nem utal iparosodó termelésre és polgárosodó fogyasztási igényekre. 1891-ben a vasúti árutarifák csökkentése sem élénkíti meg az újhelyi árutermelést és a belső fogyasztást. Az 1890-es évtizedben évente alig 13-20 ezer tonna áru távozik a városból (ez a volumen körülbelül Besztercebánya, Trencsén, Orsova, Nagykároly, Zsolna, Nagybánya értékeinek felel meg).

A szerencsi állomás áru- és személyforgalma a megyeszékhelyétől eltérő sajátosságokkal rendelkezett. Szerencs forgalmi központtá válását tovább erősítette a cukorgyár megépülése (1889), illetve a Kassa-Hegyaljai helyi érdekű vasút (1909) megnyitása. A vasútállomás mellé települő cukorgyár kiépítette saját

<sup>4</sup> A Magyar Északkeleti Vasút szerencs-sátoraljaújhelyi vonalának bejárása július 8-15 között. Magyar Mérnök és Építész Egyleti Közlemények, 1869. 361-362.

<sup>5</sup> 1878-ban Mád-Zombor, 1881-ben Bodrogolvasi, 1883-ban pedig Szegi malom állomásokon megkezdődik a közforgalom

<sup>6</sup> Magyarország és Galícia közötti vasúti csatlakozások biztosították Oroszország felé a felvonulási útvonalakat. A minél gyorsabb csapatszállítások biztosítása céljából a csatlakozó pályaszakaszokat, alagutakat, forgalmi berendezéseket stb. a polgári forgalom tényleges igényeitől messze nagyobb kapacitásra építették ki. A hadügyi érdekek miatt a Zempléni-hegység és a Bodrog közötti peremterületet átszelő vasútvonal 1888-tól kettős vágánnyal rendelkezett. Magyarországon 12 olyan vasútállomás volt, ahol k. u. k. katonatisztek gyakorolták a vasúti forgalmi szolgálatot, e szűk csoportba tartozott Szerencs és Sátoraljaújhely vasútállomása.

<sup>7</sup> Megyénk vasútja. Hegyalja. 1870. február 22.

vasúti infrastruktúráját is. A cukorgyárnak biztosítania kellett a nagytömegű nyers- és alapanyag gyárkapuig tartó szállítását, illetve belső mozgatását. Könnyű szerkezetű, lóvontatású mezei vasutat létesítettek Bekecs és Monok irányába, rakodópontok és iparvágányok épültek. A cukorgyártás felfutása következtében Szerencs állomása az 1890-es évtizedtől kezdődően országosan kiemelkedő áruforgalmat bonyolított le. 1892-ben a feladott áru tömege először haladta meg a százezer tonnát. A feladott áru volumenére jellemző, hogy a korszakban hasonló tömegben a Pécs környéki szénbányák, a kőbányai sertéshizlalda és az ózdi vasművek adott fel elszállításra árut. Az évtized közepére a szerencsi cukor eljut nemcsak az osztrák tartományokba, hanem a balkáni állomokba is. A szerencsi cukorgyártás felfutása nem volt véletlen. A magyar állam kedvezményes vasúti tarifával támogatta a termelést. A cukorrépa ugyanis nagy távolságból, vasúton érkezett Szerencsre, mert a környékbeli gazdálkodók a töke- és élőmunka-igényes cukorrépa termesztésre alig-alig álltak át.<sup>8</sup> A Magyar Cukoripari Rt. a finomított fehércukor belföldi szállítására meghatározott viszonylatok között kedvezményes vasúti tarifákat kapott.<sup>9</sup>

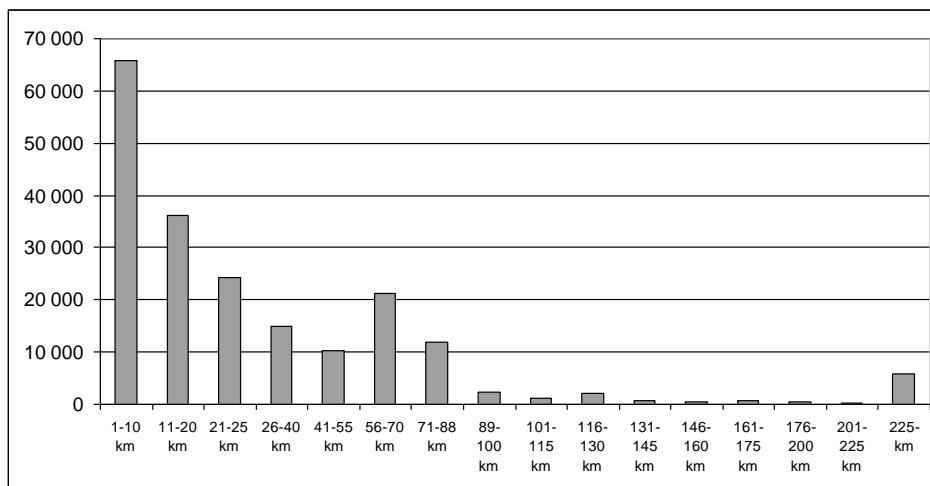
*1. táblázat. A felszálló utasok száma 1873-1889 között a Magyar Északkeleti Vasút állomásain*

	<b>Bodrogkeresztúr</b>	<b>Liszka-Tolcsva</b>	<b>Sárospatak</b>	<b>Sátoraljaújhely</b>
1873	19 639	31 885	28 174	81 137
1874	17 960	22 290	23 286	83 625
1875	17 449	17 393	23 476	94 152
1876	14 550	15 118	20 617	78 638
1877	14 217	14 606	19 369	77 016
1878	14 369	13 381	21 094	71 499
1879	16 477	16 109	22 888	76 349
1880	13 629	13 780	19 133	64 873
1881	12 376	12 074	21 924	70 748
1882	12 340	12 602	22 934	68 141
1883	12 700	12 556	16 897	77 652
1884	11 037	11 235	16 958	79 806
1885	10 204	12 690	16 485	84 573
1886	9 482	11 943	17 065	81 982
1887	9 669	10 725	18 657	77 709
1889	10 020	13 772	19 103	86 241

<sup>8</sup> A szerencsi cukorgyárat eredetileg Rakamazra kívánták telepíteni. A község azonban attól félt, hogy a gyár elszívja az olcsó munkaerőt a szántóföldekről, ezért nem járult hozzá a gyár létesítéséhez. Második körben a Magyar Cukoripari Rt. Tokajt vagy Tállyát szerette volna megnyerni a gyártelepítésnek. Mindkét borteremelő község tartott az olcsó munkaerő elvesztésétől. Vö. Balogh Gyula: Szerencs. Területi statisztika, 1968. 2. sz. 217-232.

<sup>9</sup> Országos Levéltár K 227. 667. csomó 1894. 61284/1889.

A hegyaljaiak vasúthasználatára jótékony hatást gyakorolt a személyszállítási díjak 1889-es csökkentése. Az új tarifa meghatározott díjövezetekre osztotta az utazási távolságokat. Legnagyobb árcsökkenést a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél hosszabb utazási távolságok esetében vezettek be. 1890-1914 között a vasúthasználat intenzíven növekszik, az állomások kihasználtsága egyre nő. Az 1890-es években Újhely felszálló utasforgalma évi 200 ezer fő körül mozog. 1905 után egy újabb fellendülés következik be, és a felszálló utasforgalom néhány éven belül eléri, majd meghaladja az évi 300 ezret.



2. ábra. A Sátoraljaújhelyben felszálló 200 ezer utas úti célja vonalszakaszonként 1895-ben

Sátoraljaújhely és környezete vasúti személyforgalmának 63%-a 25 km-nél kisebb vasútföldrajzi térben bonyolódott. Ez az érték a város és környezete szoros kereskedelmi kapcsolatát mutatja és jelzi az embernek az egy nap alatt bejárható földrajzi térhez fűződő, ebben a térben bonyolódó érdekeltségeinek az erejét. Sátoraljaújhely vonzóereje a 71-85 km közötti zónáig (ebben fekszik Miskolc és Munkács) még kimutatható, az ettől messzebb fekvő települések vonatkozásában már elhanyagolható. A városnak gyengék a forgalmi kapcsolatai Galiciával.

A Zempléni-hegységet érintő, utoljára megépült vasút a hegység déli-délnyugati peremén fekvő és a Hernád völgyére ránéző, egykoron nagy múltú bortermelő mezővárosokat (Mád, Tállya és Abaújszántó) kötötte be a vasúthálózatba. A 49 km hosszú, Szerencstől Abaújszántón át Hidasnémetiig kiépített helyi érdekű vonalat 1909-ben adták át a forgalomnak. 1910-ben Abaújszántón már 40 ezren, Mádon 34 ezren szállnak fel a vicinálisra. A világháború kitörése előtti években a vonalszakasz utasforgalma szépen emelkedik, 1910-ben 215 ezren, 1911-ben 250 ezren, 1912-ben 270 ezren utaznak a Kassa-Hegyaljai helyi érdekűvel. A vonal áruforgalma országos léptékben nem volt számottevő.

Az évi 30-60 ezer tonnás forgalom arra viszont elegendő volt, hogy az érintett települések népességének árubeszerzői, áruértékesítői és fogyasztási szokásait megváltoztassa. A helyiérdekű vasúton beáramló kőszén, petróleum, vasáru és sör a fuvarszekeres szállításánál olcsóbban jutott el a fogyasztókhoz.



*A vasút megnyitását ünneplők Abaujszántón 1909-ben*

Az első világháború végével a zempléni települések és a vasút kapcsolata jelentősen átrendeződött. Nemcsak az új államhatárok, hanem a közúti motorizáció, és a modernizálódó Magyarország követelményei is új feltételrendszerbe helyezték a települések és vasút együttműködését. De ez már egy másik történet.

#### FELHASZNÁLT FORRÁSOK

- Kassa-Hegyaljai Helyiérdekű Vasút Rt. ... évi üzletjelentése. 1909-1913  
Magyar Királyi Államvasutak ... évi üzleti és forgalmi eredményei. 1887-1897.  
Magyar Északkeleti Vasút ... évi üzletjelentése. 1873-1880.  
Theiss Eisenbahn Gessellschaft. Geschäftsbricht für das Jahr... 1856-1880.

## Az utak forgalma Borsodban a 19. század végén

A 19. század közúti forgalomszámlálásairól a hazai történettudomány Szalkai Gábor disszertációja, illetve az azt követő erdélyi kutatómunkája eredményeiből alkothatott először átfogó képet.<sup>1</sup> A szerző nemcsak feltárta a legrégebbi, a szakirodalomban korábban még nem ismert forgalomszámlálásokat, hanem írásai arra is rámutattak, hogy az utak forgalmi adatai más tudományágak – történészek és etnográfusok – számára is tanulságos forrást jelenthetnek. Ez valóban így is van. A rég elfeledett levéltári iratokból kibányászható – sajnálatos módon leggyakrabban töredékesen fennmaradt – adatsorok más történeti forrásokból meg nem ismerhető betekintést nyújtanak nemcsak a 19. századi Magyarország közútjainak forgalmába, hanem az emberi aktivitás térbeliségére is. Az utak szekérforgalmát, hasonlóképpen a vasútállomások forgalmához, a népesség és a helybéli gazdasági egységek működésének speciális mutatójaként is értelmezni lehet. Ezzel foglalkozik ez tanulmány.

A dolgozatban szereplő közúti forgalmi adatok két időpontban (1894 és 1895), különböző tulajdonviszonyú utak forgalomszámlálásait tükröző térképekről származnak.<sup>2</sup> A számlálások célja az útfenntartás tervezhetőségének (várható kőszükséglet, költségek) a biztosítása volt. Az 1894-es forgalomszámlálás kizárólag az állami utakra terjedt ki, ebben Borsod megye csak egy rövid, alig 70 kilométeres szakasz erejéig volt érdekelt. A mai 3-as főút nyomvonalán haladó Budapest–Kassa–Dukla közötti államút Szihalom előtt lépett a megyébe, Szikszó határában pedig elhagyta Borsod területét.

Az állam az országos számlálás után elrendelte a törvényhatósági utak forgalmának felmérését is. A mintegy egy éven át zajló számlálásról az államépítészeti hivatal mérnöke, Horváth Béla 1896 őszén készítette el az összesítést, majd az adatokat felvitte egy Gönczy-féle megyetérképre. A térkép szerint Borsod megye 32 törvényhatósági útvonalának 532 kilométerén volt forgalomszámlálás.<sup>3</sup>

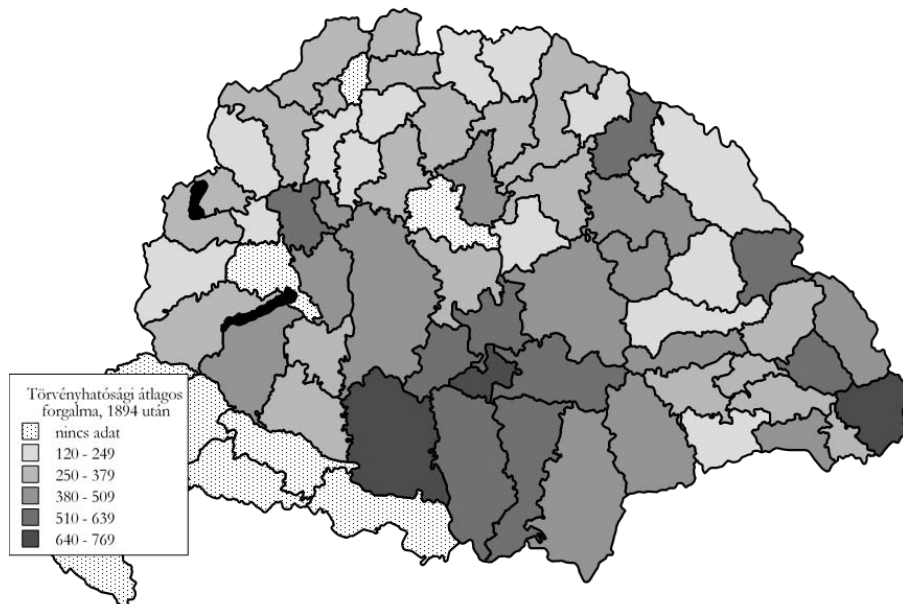
---

<sup>1</sup> Szalkai Gábor: A közúti forgalom változása Magyarországon (1869–2006). Phd. disszertáció. ELTE TTK Regionálistudományi Tanszék. Budapest, 2008. uő. A 19. századi közúti forgalom jellegzetességei Magyarországon és Háromszéken. *Acta Siculica*, 2010. 395–416. uő: Erdély a 19. századi közúti forgalomszámlások térképein. *Geodézia és Kartográfia* 2010. 8. sz. 26–31. o.

<sup>2</sup> A magyar állam területén lévő állami közutak forgalmi térképe az 1894. évi forgalmi adatok alapján, 1895. 67,5 x 57 Lelőhelye: OSZK, TM 6266. Borsod megye törvényhatósági útjainak forgalmi kimutatása térképpel. Lelőhelye: OL. K 227. 1898–12–1926. 1104. csomó. Ez utóbbi térképen szereplő adatok térképi ábrázolása nem lett tökéletes, a 22. számú Sajópuspöki–Ózd–Borsodnádásd–Apátfalva közötti út kilométer sorszámozása elrontott.

<sup>3</sup> A forgalomszámlált útvonalak: Miskolc–Sajószentpéter–Putnok, Miskolc–Diósgyőr, Miskolc–Mezőcsát, Mezőcsát–Ároktő, Felsőzsolca–Ónod–Tiszapolgár határáig, Sajólad–Külsőbölcs–Berzék, Mezőcsát–Gelej–Mezőkeresztes, Vatta–Emőd–3-as út 12 km–ig, Mezőkeresztes–Emőd, Szalonta–Bába–

Mindkét, az országos és a törvényhatósági utak forgalmáról készített térképen az utak átlagos napi forgalmát a járművek elé befogott állatok száma szerint ábrázolták, olyan formában, hogy az útszakasz minden egyes kilométeréhez hozzárendelték a mért értéket. Mindent egybevetve Borsod megye 109 településén (összslakosság 200 ezer fő) áthaladó út forgalmát ismerjük. A fennmaradó 68 falu (összslakosság 58 ezer fő) kizárólag községi úttal rendelkezett, a nagyrészt kiépítetlen, bár egész évben járhatónak minősített útvonalakon nem volt forgalom-számlálás.



1. ábra. A törvényhatósági közutak átlagos napi forgalma az 1895–1900 közötti években, az egy kilométerre eső vonóállatok számában kifejezve<sup>4</sup>

Borsod megye törvényhatósági közútjainak átlagos forgalma 210 ezer vonóállat/nap volt. Az egy kilométerre eső átlagos forgalom pedig 394 vonóállat/nap értéket érte el. De vajon mit is jelent ez? Élénken nyüzsgő szekérforgalmat, vagy kihalt és eseménytelenül pangó utakat kell elképzelnünk? Tekintettel arra, hogy

Oszlár–Tiszapalkonya, Mezőkeresztes–Szentistván–Borsodivánka, Mezőkövesd–Egerlövő–Ivánka, Szihalom–Szemere–Egerfarmos, Mezőkövesd–Andornak–Kistálya, Mezőkövesd–Bogács, Bogács–Cserépfalu, Tard–Cserépváralja, Ábrány–Kács, Szentpéter–Parasznya–Varhó, Hosszúrév–Sajónémeti, bánvölgyi út, Sajópüspöki–Ózd–Borsodnádásd–Apátfalva, Tapolcsány–Csermely, Vadna–Sajókaza–Szuhakálló, Sajószentpéter–Edelény–Szalonna, Mucsony–Szuhakálló–Dövény, Felsőnyárad–Felsőkelecsény, Szendrő–Zuhogy–Rudabánya, Edelény–Finke–Sajóarnót, Edelény–Damák–Irota, Ziliz–Hangács, Szalonna–Meszes. Néhány úton a számlálás nem készült el időben, a későbbiekben bepótoltt számlálási eredmények viszont nem kerültek elő. Vö. OL. K. 227. 977. cs. 1897. 12. tétel 3500 alapszám.

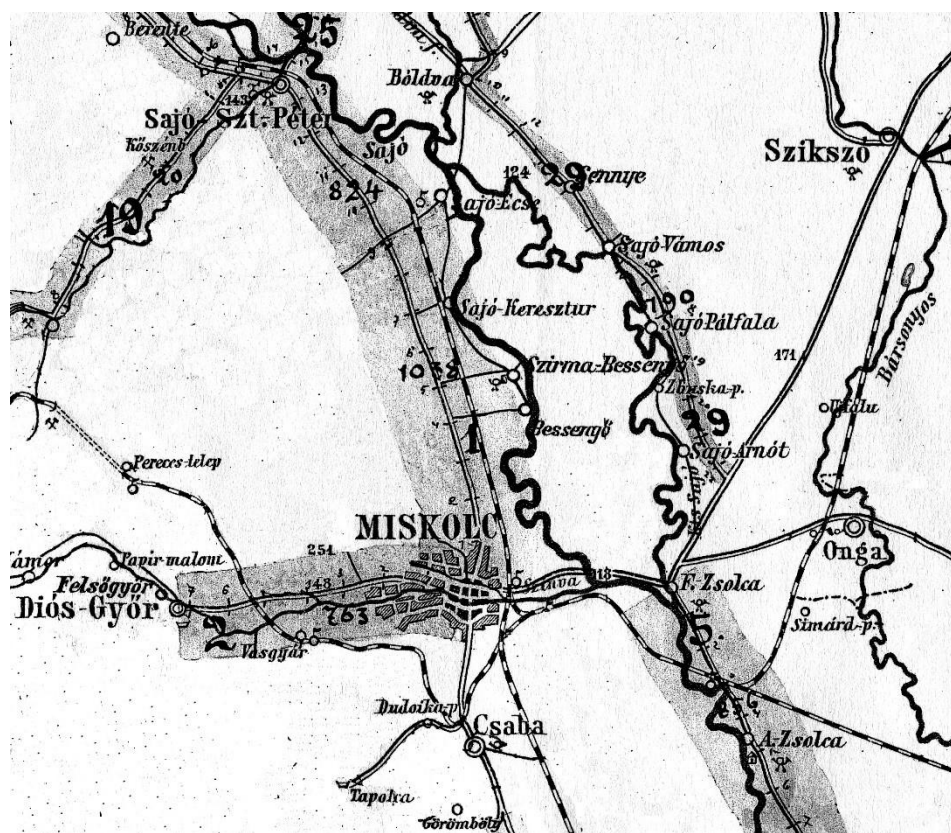
<sup>4</sup> Az adatok forrása: Kovách, 1903. A szerző adatai, a Heves megyei útszámlálás levéltárban fellelt adatsora, és a mindezeknek gyökeresen ellentmondó megyei forgalom-számlálási térkép nagy különbségei miatt nem szerepel Heves az ábrán.



a megyebéli járműállomány adatait az 1895-ös mezőgazdasági összeírásból ismerjük, lehetséges némi kalkulációt elvégezni. Borsod megyében 15,7 ezer fogatolt jármű létezett. A járművek elé 70%-ban kettő, 11%-ban egy, 10%-ban négy, 5%-ban pedig három vonóállatot kötöttek a tulajdonosaik.<sup>5</sup> Ezeknek az arányoknak a figyelembevételével az egy kilométerre eső átlagos szekérforgalmat 197 szekérré tehetjük. Mindez azt jelenti, hogy tizenhat nappali órával számolva óránként 12–13 szekér haladt át az utak egy-egy kilométerén átlagosan.<sup>6</sup>

Vajon a Borsod megyei 394 vonóállat/nap/km forgalom országos viszonylatban mekkorának számított?

Mint ahogy az 1. ábráról is láthatjuk, a borsodi közutak forgalma a középmezőnyben található, látszólag nem tűnik ki semmivel. Közelebről megnézve a megyén belüli forgalmi viszonyokat néhány szembeötlő sajátosságot lehet felfedezni.

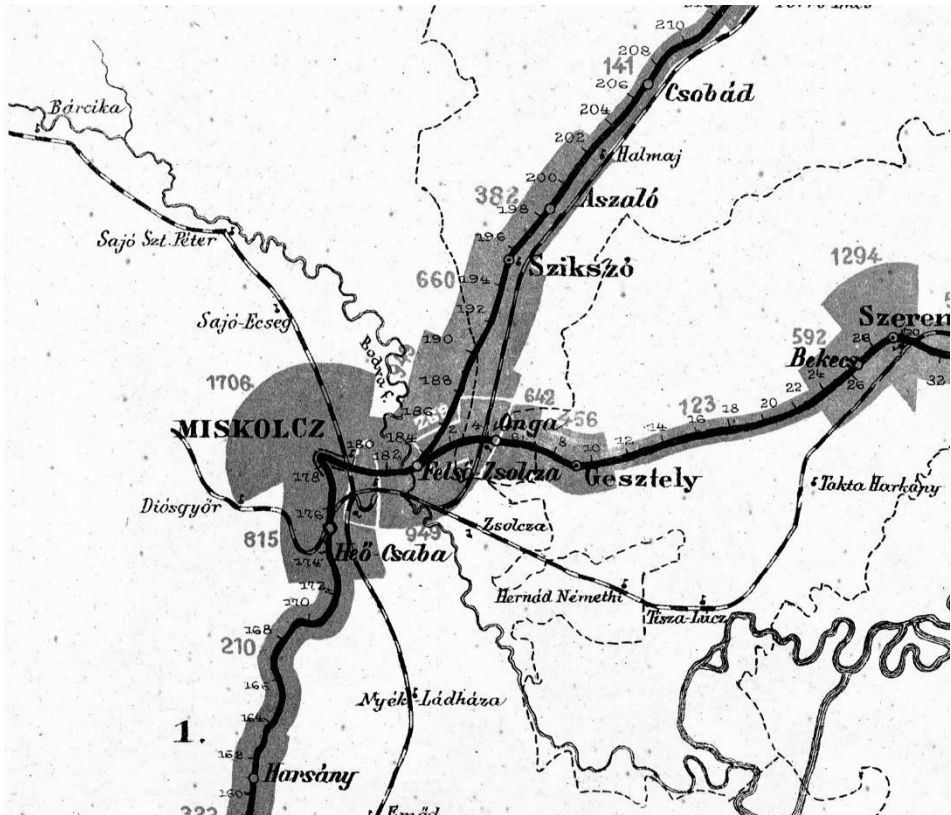


2. ábra. Miskolc környezetében lévő törvényhatósági utak forgalma, 1896

<sup>5</sup> Az összes jármű 4% ele alacsony vonóerőt jelentő állatokat (tehén, szamár) kötöttek. Ezeket nem vettem figyelembe.

<sup>6</sup> Az éjszakai, vásárra, piacra tartó szekérforgalmat adatok hiányában nem vettem számításba. Magyarországon legforgalmasabb útszakaszán ez az idő tájt az óránkénti 116 szekér/kilométer értéket érte el.

Az utak forgalma négy település (Miskolc, Mezőkövesd, Mezőkeresztes, és Mezőcsát) körül sűrűsödik meg az átlagnál messze erősebben. Ami Miskolcot illeti, a városba négy (Diósgyőr, Sajószentpéter, Felsőzsolca, és Hejőcsaba) irányából befutó utak közül a legforgalmasabb az északi volt. A forgalom a város határától számított 9 kilométerig tartó övezetben (Sajóbáony és Sajóecseg határáig) volt a legélénkebb, és elérte a napi 1038 vonóállat/km értéket. Nagy valószínűséggel a városba tűzifát szállító szekerek generálták ezt a forgalmat. Érdekes módon némileg alacsonyabb a Felsőzsolca irányából Miskolcra beérkező állami közút forgalma (949 vonóállat/km), annak ellenére, hogy a három út csomópontjában fekvő Felsőzsolcán az utak forgalma összeadódott. Úgy gondolom, hogy a miskolci piacra élelmiszert szállító szekerek zöme ebből az irányból érkezett a városba. A Felsőzsolcára befutó utak közül meglepően forgalmas volt a sajóládi út (856 vonóállat/nap/km). Magától értetődően a legnagyobb nyüzsgés Miskolc forgalmi tengelyének számító Széchenyi utca–Zsolcai kapu közötti területen, a város piacövezetében volt (1706 vonóállat/nap/km).



3. ábra. A Miskolcon áthaladó állami közutak forgalma, 1894

Mezőkövesd, Mezőkeresztes és Mezőcsát környékének magas közúti forgalmát nem a település piacközponti szerepe okozta. A mezőkövesdi utak közül egyetlen, alig tizenkét kilométeres szakasz, a Szihalom–Mezőkövesd közötti állami közút forgalma (1308 vonóállat/nap/km) számottevő. Úgy gondolom, az itt haladó szekerek alapvetően a mezőkövesdi vasútállomást célozták meg és később a község belső fogyasztását szolgálták. A mezőkövesdi vasútállomáson 1895-ben 15 ezer tonna árucikk (búzát, árpát, túzfát, tojást, cukorrépat, szénát stb.) mellett háromezer hízott sertést, kétszáz szarvasmarhát és 150 lovat is feladtak. Hasonlóképpen a vasút árufeladói szerepkörének, áruvonzó erejének a bizonyítéka a Mezőkeresztes és környéke közútjainak (1367 vonóállat/nap/km) koncentráltan magas forgalma. Mezőkeresztes vasútállomása a település határban fekvő Keresztesnyárad 13 települést szolgált ki. A vasútállomásra irányuló forgalom a vasút áruvonzó erejét – és egyúttal a Borsodi-Mezőség városhiányos mivoltát is mutatja.<sup>7</sup> Nehezebb megfejtetni a Mezőcsát és Hejőpapi közötti magas (1022 vonóállat/nap/km) közúti forgalom okát. Mezőcsát nem rendelkezett vasúttal, a hozzá legközelebbi vasútállomás a mintegy 21 kilométerre fekvő Nyékládháza volt. A Mezőcsát és Hejőpapi közötti, mintegy 8 kilométeres útszakasz magas forgalmát kizárólag a fejlett állattenyésztéssel magyarázhatjuk: Borsod megye összes települése közül itt a legnagyobb a szarvasmarha állomány (2162 darab). Valószínű, hogy a legelőkre kihajtott állatok okozták-e magas közúti értékeket, nem pedig a szekerek.

A Bükkalján, a Sajó-völgyében (Sajószentpétertől északabbra), a Hangony-, a Szuha- és a Bódva-völgyében a borsodi közutak átlagos, vagy átlagon aluli forgalommal rendelkeztek. Mindeközben a Sajó- és Hangony-völgyi bánya- és iparvidék országos léptékben is nagy vasúti forgalmat generált. Center és Ózd vasútállomásáról évente 100–250 ezer tonna vas és szén távozott, a borsodnádasi iparvasút szerelvényei pedig szinte folyamatosan zakatoltak a térségben. A mezőgazdasági keresők alacsony száma (az ózdi járásban alig 4600 fő 1900-ban), az ipari és bányászati munka napi munkaidőhöz kötöttsége következtében Ózdtól keletre egyre kevesebben, és egyre ritkábban használták az utakat: a Borsodnádasi környéki utak forgalma alig 193 vonóállat/nap/km. Ráadásul a szekérforgalmat a domborzati viszonyok is gátolták, a Borsodnádasi és Balaton közötti kanyargós szerpentin leginkább gyalogoltak a helybéliek.

Borsod megyében a legalacsonyabb volumenű úthasználatot a Bükk belső, elzárt, zsákutcás völgyeiben találunk. Tapolcsány, Lénárdaróc, Nekézseny és Csermely kétezer lakosa a nappali órákban alig 6 szekér/km forgalmat generált, hasonlóképpen az Edelényből Irotára vezető 13 kilométeres úthoz, vagy a Hangács-patak völgyéhez.

<sup>7</sup> Borsodban Miskolcon kívül nem volt más városi jogállású település. A Beluszky–Győri szerzőpáros viszont úgy találta, hogy a községi jogállású Mezőkövesd valójában teljeskörű funkciókkal rendelkező kisváros volt. Vö. Beluszky-Győri, 221. o.

Összefoglalva az eddigieket, néhány általánosabb kérdést is érdemes megvizsgálni. Vajon a települések szekerállományának nagysága és szerkezete, a birtokok száma és mérete és az utak használata között van-e kimutatható matematikai kapcsolat? Lehet-e azt mondani, hogy a több szekér nagyobb közúti forgalmat jelent, vagy a nagybirtokok tömegtermelése látszik az utak forgalmában? E kérdések megválaszolására egy 66 változót tartalmazó adatbázist építettem fel. Az adatbázisba a népesség, a foglalkozási csoportok, a gazdaságok száma, területe, a megművelt földek típusa és területe, a járművek száma és típusa, az állatállomány adatai mellett bekerültek az utak és vasútállomások forgalmi adatai is. Ebből az adatbázisból képzett korrelációs mátrix szerint Borsodban a közúti forgalom nagyságát legerősebben a népesség száma befolyásolta (korrelációs együttható 0,9). Alapvetően kijelenthető, hogy a belterületi szekérforgalmat a sürgőforgó, ügyeit intéző ember jelenléte generálja. Kérdés csak az, hogy a belterületi szekérforgalom nagyobb értékei mekkora földrajzi térben figyelhetőek meg.

A termelői kultúra és az utak forgalma között néhány összefüggést lehetett statisztikai módszerekkel kimutatni. A szántóföldek nagysága, a gazdaságok száma, a kereskedelemről élők száma, az állattenyésztés (lovak, szarvasmarhák, baromfik száma) és az utak forgalma közötti hatások (korrelációs együtthatók 0,54–0,59) gyengébbek, mint amit az ügyeiket intéző helyben lakók kifejtene. A közúti forgalom nem függ a bevetett és learatott területek nagyságától. A betakarított termés volumenei és az utak forgalma tekintetében korrelációt egyedül a megyében megtermelt összes búza és az államút forgalma között lehetett felfedezni (korrelációs együttható 0,67). Mindez összevág a vasutak építési hossza és a bevetett búzatáblák területe közötti szokatlanul erős kapcsolattal (korrelációs együttható 0,8). Mindez azt jelenti, hogy a borsodi gabonatermő vidékek búzával megrakott szekerei alapvetően a vasútállomásokra tartottak. Azaz a búzát inkább a vasutak juttatják el a malmokhoz, mintsem az utak közvetítik.

Mindazonáltal a vasutak hossza, a települések és vasútállomások közötti távolság, (azaz a vasúthoz való hozzáférés lehetősége) és a közutak forgalma között nincs korreláció. Nem lehet azt állítani, hogy a vasút jelenléte automatikusan nagyobb közúti forgalmat generált, azaz ugyanarra a jelenségre (vasút) a települések különbözőképpen reagáltak. Mindez teljesen egybecseng Szalkai Gábor disszertációjában országos léptékben kimutatottakkal.<sup>8</sup> A települések fekvése, az ebből következő hierarchikus felépítésű úthálózatban elfoglalt pozíciója viszont meghatározó a községek általános infrastrukturális környezetére. A borsodi települések esetében mindez az alábbi értékeket eredményezte.

---

<sup>8</sup> A szerző a disszertációjában az 1869-es és 1874-es forgalomszámlálást összehasonlítva kimutatta, nincs kapcsolat az államutakkal párhuzamosan haladó vasútvonalak léte és az utak átlagos napi forgalma között. „Az utak többségén növekedett, de több úton viszont csökkent a közúti forgalom a párhuzamos vasút üzembe helyezése után.” Szalkai, 2008. 22. o.

Település fekvése:	Átlagos távolság (km) a legközelebbi			
	körjegyzőhöz	körorvoshoz	gyógyszertárhoz	vasútállomáshoz
Községi út mentén	2,8	9,3	8,4	11,06
Törvényhatósági út mentén	1,52	6,57	7,2	7,9
Allami út mentén	0	6,03	6,03	5,39

4. ábra. A Borsod megyei települések fekvése és ellátottsága<sup>9</sup>

A falu élete szempontjából tehát egyáltalán nem volt mindegy, milyen tulajdonviszonyú utak kötötték össze a környezetével. Mindennek persze anyagi vonzata is volt, mert a községi utakat az érintett falvak, a törvényhatósági utakat pedig a megye tartotta fenn. A vasútállomások felszálló utasainak száma és az utak szekerforgalma közötti nagyságrendi különbség mutatja, hogy az állomásra való kigyaloglás az élet magától értetődő és hétköznapi mozzanata volt.

#### FELHASZNÁLT FORRÁSOK ÉS IRODALOM

- Beluszky Pál–Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg Campus, 2005. 232.
- Kovács Lajos: Közútjaink. Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye 1903. 177–201. o.
- Lányi Norbert – Szatmári J. Jenő: Forgalmi és távolság-mutató. Budapest, 1902. 764 o. Magyarország községeinek háztartása az 1908. évben. Budapest, KSH 1913.
- Szalkai Gábor: A közúti forgalom változása Magyarországon (1869–2006). Phd. disszertáció. [http://teo.elte.hu/minosites/ertekezes2008/szalkai\\_g.pdf](http://teo.elte.hu/minosites/ertekezes2008/szalkai_g.pdf)
- Szalkai Gábor: A 19. századi közúti forgalom jellegzetességei Magyarországon és Háromszéken. Acta Siculica, 2010. 395–416.
- Szalkai Gábor: Erdély a 19. századi közúti forgalomszámlások térképein. Geodézia és Kartográfia 2010. 8. sz. 26–31. o.

<sup>9</sup> Adatok lelőhelye: Lányi–Szatmári, és Magyarország községeinek háztartása 1908. évben



## A vasút hatása a községek fejlődésére az első világháború előtt

Ezt a tanulmányt egy személyes megjegyzéssel kell kezdeni. 2010-2011 között több esetben – kisebb részfeladatokkal – néprajzi projektek egyik résztvevője voltam. A munkabeszélgetések során figyeltem fel arra, milyen nehéz a vasút népéletre gyakorolt hatását reálisan – nem eltúlozva, de nem is lebecsülve, a vélemények és tények szétválasztásával – értelmezni, illetve az etnográfusok által megfogalmazott következtetések milyen gyakran eltérnek saját tapasztalaimtól. 2010-ben Flórián Mária egyik tanulmányában<sup>1</sup> összefoglalta, hogyan vélekedtek az egyes néprajzi adatközlők a 19. századi vasutak községükre gyakorolt hatásáról. Ennek, illetve egy a szentendrei skanzenben megnyíló időszak kiállítás<sup>2</sup> hatására újraolvastam (más szemmel olvastam) az elmúlt évek releváns néprajzi szakirodalmát.<sup>3</sup> Jelen írásnak az a célja, hogy a kérdés történeti értelmezését közreadjam.

Ma már szinte közhely és senki által nem vitatott tény, hogy a 19. században kiépült vasutak megváltoztatták az árucikkek piacra jutásának feltételeit, kitágították a népesség árubeszerzési-értékesítési szokásrendszerét, mobilizálták a munkaerőpiacot, és eltüntették a helyhez kötött emberek világát, formálták a környezetkultúrát, az életmódot stb. Az viszont nem köztudott, hogy a vasutak ezen hatásai csak igen hosszú időtávtatban, számottevő térbeli különbségekkel jelentkeztek. A fejlődés ti. korántsem volt olyan robbanásszerű, mint ahogy azt a vasútért lobbizó 19. századi polgárok elképzelték.<sup>4</sup> A vasút ugyanis egy olyan

---

<sup>1</sup> Flórián Mária: Közlekedés, kereskedelem és a tárgyi környezet. In: Életmód, szemléletmód és a módi változása a parasztság körében a 19-20. század fordulóján. MTA Néprajzi Kutatóintézete, 2010. 109-136. o.

<sup>2</sup> A kiállítás címe: A vasút fénykora – A vidék modernizációja. Rendezője: Sári Zsolt. A kiállításról hasonló címmel kiadvány is készült.

<sup>3</sup> Szilágyi Miklós: A közlekedés és szállítás modernizációjának hatása a paraszti életmódra. In: Szilágyi Miklós: Paraszti hagyomány és kényszermodernizáció. Közelítések a néprajzi változásvizsgálathoz. Szerk. Turai Tünde. Budapest, 2009. 28-41. o. Talpfák. Néprajzi írások a vasútról. Szerk. Bali János, Máté György. ELTE Néprajzi Intézete, 2008. Halász Ferenc: A vasút hatása a város mindennapjaira a 19-20. században. In: „...Körös vizinek napkeleti partján...” Kunszentmárton, a mezőváros. Szerk. Barna Gábor, Pusztai Gabriella. Kunszentmárton, 2008. 226-245. o.

<sup>4</sup> Egy példa. 1873-ban a székelyföldi gyógyfürdők reális lehetőségnek tartották, hogy a Keleti Vasút megnyitásával külföldi – francia és angol – vendégek érkeznek a páratlanak ítélt fürdőhelyekre. Hasonlóképpen ábrándoztak a balatonfürediek is egy évtizeddel korábban. Talán mondanom sem kell, hogy mindez nem így történt. A vasút a hazai fürdőéletre ilyen direkt hatást nem gyakorolt, és külföldiek még 1910-ben sem igen jöttek (Pöstyénfürdő kivételével) hazai fürdőhelyekre. Vö. Magyar Statisztikai Évkönyv, 1910. 73. o.

innováció volt, amelynek térbeli terjedése és tényleges használata között különbség létezett. Sőt, nemcsak a vasút jelenlétéből, hanem a vasút használatából sem következik automatikusan, hogy a vasút az adott település életére, fejlődésére kimutatható hatást gyakorol. Joggal feltételezhetjük például, hogy a vasúttal rendelkező falvaink a vasúthoz vezető útjaikat jó karban tartották, netán kiépítették. Ezzel szemben az a tény, hogy a vasútállomásra vezető kiépített út még 1910-ben is csak elvétve volt a hazai községekben. Az időjárástól független vasútiáru-szállítás lehetősége egyáltalán nem ösztönözte a falvakat arra, hogy az állomáshoz vezető utakat rendbe tegyék.<sup>5</sup> 1910-ben alig 444,5 km-nyi állomáshoz vezető útszakasz volt kiépítve Magyarországon.

Úgy gondolom, hogy a vasút falusi életre gyakorolt hatásainak összefoglalásánál a hatások időbeliségét és korszakbéli különbözőségét is hangsúlyozni kell. Mást jelentett a vasút a 19. században, mást a két világháború között, és mást a 20. század második felében. Például a 20. század elején épített, áruszállításra berendezett vicinálisok az 1950-1960-as években már a környékbeli városban munkavállaló ingázók százait-ezreit szállítják. Mindeközben az első világháború előtt a hivatásforgalom szinte ismeretlen volt.<sup>6</sup> Egyes vasútvonalak funkcióváltása (még később: funkcióvesztése) természetesen kihatott a személyes élethelyzetekre és szokásokra. Nem piacoztak naponta a vasutasok családtagjai a 19. században, mert nem rendelkeztek szabadjeggyel, vagy például a fiatalok sem ingáztak naponta az iskola és otthonuk között vonattal.

A falusi adatközlők a vasút–falú közötti távolság mértékéből vezetik le a vasút hatását. A nagyobbak ítélt távolság akadályozza a városiasodást és a piacra járást stb. Ezzel szemben én úgy látom, a 19. században a földrajzi távolság (természetesen bizonyos kereteken belül) korántsem volt olyan fontos, mint ahogy azt az orális forrásokból feltételezhetnénk. Szerencsés módon a falvak és vasútállomások közötti földrajzi távolságról igen precíz adatokkal rendelkezünk. 1902-ben megjelent egy kézikönyv, amelyben a Magyar Királyság területén lévő összes lakott hely mellett feltüntették a hozzá legközelebb eső vasútállomás illetve megállóhely nevét és távolságát.<sup>7</sup> A kötet kiadására azért került sor, mert az utazók és szállítatók gyakran nem tudták, hogy az úti céljukhoz melyik állomás fekszik a legközelebb. Az 1901-es adatokat tartalmazó kézikönyv és az 1900-as népszámlálás községsoros táblázataiból felépítettem egy adatbázist. Az adatbázis egyik eredménye: Magyarország

---

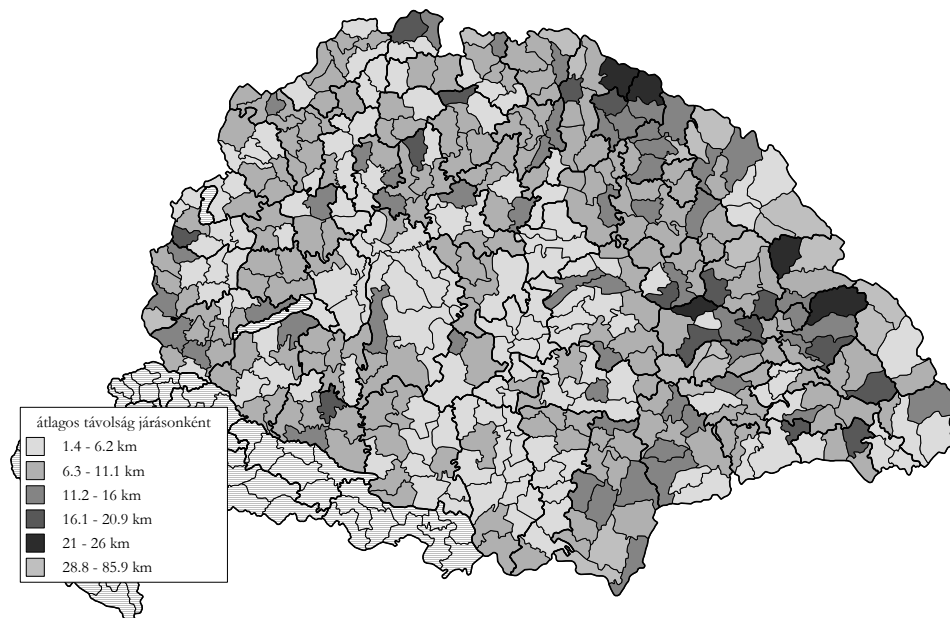
<sup>5</sup> Még egy ilyen száraznak tűnő témában is, mint az állomáshoz vezető utak ügye fel-felbukkannak szórakoztató mozzanatok. 1895-ben például Pannonhalma község (korábbi neve Gyórszentmárton) trükkös kérvénnyel fordult a Kereskedelmi Minisztériumhoz, azt állítva, hogy az útszakasz kiépítését a vasúttársaság korábban magára vállalta. A minisztérium irattárában azonban rend volt, megtalálták az 1891-es közigazgatási bejárásról szóló jegyzőkönyvet, amely ellentmondott a falu állításának. Vö. Gyórszentmárton kérvénye a vasúti hozzájáró út tárgyában. MOL. K 229. 477. csomó 1895, 37069/1895.

<sup>6</sup> A főváros környéki egyes vasútállomások kivételével.

<sup>7</sup> Lányi Norbert – Szatmári J. Jenő: Forgalmi és távolság-mutató. Budapest, 1902. 764 o.



12 490 települése és a hozzájuk legközelebb eső vasútállomás közötti átlagos távolság országosan 9,94 km.<sup>8</sup> Voltak olyan területek (különösen az Alföld megyéi) ahol ez az átlagos távolság felére, harmadára csökkent. A századforduló a vasúthoz való hozzáférés igazán nagy gondot csak egyes gyéren lakott, hegyvidéki járásokban jelenthetett.



1. ábra. A település–vasútállomás közötti átlagos közúti távolság 1901-ben

A vasút a 19. században fejlődési indikátorként csak azon településeken tudott hatni, ahol erre az egyéb feltételek (munkaerő, tőke) is adottak voltak. Szépen példázza ezt a fővárosi fogyasztópiactól szinte egy ugrásra fekvő, vasúttal 1867 óta rendelkező Isaszeg példája. A község vasút jelentette helyzeti energiáját az első világháború előtt egyáltalán nem tudta kihasználni, ilyesféle hatások csak az 1920-as évektől mutathatóak ki.<sup>9</sup>

A 19. századi falvak közül a modernizáció útjára csak azok tudtak lépni, amelyek a vasúton túl más erőforrásokkal (számottevő munkavállaló, árutermelő gazdasági egységek) is rendelkeztek. Azt sem lehet állítani, hogy a vasút hiánya – illetve a vasút igénybe nem vétele – a tömegtermelést és az áru értékesíté-

<sup>8</sup> A távolsági adatokat nem a településszéli utolsó lakott ház és az állomás között mérték meg, hanem a települések középpontjából kiindulón.

<sup>9</sup> A képviselőházban 1911. december 14-én a földművelésügyi miniszter minderről a következőket mondta: „Aki Budapest határába kimegy Újpest vagy Isaszeg, vagy Rákos felé, az nem hiszi el, hogy Budapest közvetlen közelében és egy félórára vagy negyedórára van egy közel 1 millióval bíró várostól, mert olyan szomorú gazdasági viszonyokat lát, amelyek még Ázsiában is szegényletesek. Azt hiszem tehát, hogy a kertgazdasági ismeretek és azoknak terjesztése talán ezen szempontból is hasznos lesz”.

sét lehetetlenné tette volna. A megtermelt áru fajtájától és értékétől függően racionális döntés lehetett a vasút helyett a fuvarszekereket választani. A Nyíregyháza környéki dohánytermesztőknek például egyszerűbb, és olcsóbb volt a dohánnyt a városba szekérrel befuvarozni, mint a vasutat igénybe venni. Hasonlóképpen az Arad környéki bortermelő falvak sem adták fel a vasútra a bort, sokkal inkább fuvarszekérrel hordták azt Aradra. Vagy például a Pest környéki tejtermelők – meglepően nagy távolságból – elkerülték a vasúti szállítást és inkább a naponkénti szekérfuvarozást választották. Ezen példák közös jellemzője, hogy az árutermelés helye és a felvevő piac közötti 10-30 kilométeres térben bár volt vasút, de annak igénybevételétől a termelők tartózkodtak.

Az elmondottak legkevésbé sem azt jelentik, hogy a 19. században a községek fejlődésében a vasút hatását nem lehet kimutatni. Mindez sokkal inkább arról szól, hogy a néprajzi adatközlők mellett (helyett) meg kell keresni a téma valódi, releváns forrásait. A helybéliek visszaemlékezése saját vagy közösségük emlékeinek tükröződései, forrásai lehetnek a helyi közzélekedéseknek, és egyéni élettapasztalatoknak, de nem forrásai a vasúttörténetnek.<sup>10</sup> Flórián Mária helytállóan jegyzi meg, hogy a helybéliek véleménye „a falvak visszhangja” a vasút megjelenésére.

Véleményem szerint a legcélszerűbb a vasúti statisztikák, és üzletjelentések egzakt adatsoraiból kiindulni. Mert a vasútállomások áru- és személyforgalmi adatait úgy is értelmezhetjük, mint a helybéliek üzleti aktivitásának, árutermelő képességének és mobilizációs szokásainak sajátos mutatóját.

A vasútállomások áru- és személyforgalmi adataiból felépített adatbázisból az első világháború előtt a községi vasútállomások négy típusa bontakozik ki. A négy típus a következő:

Vasútiáru-forgalom jellemzője	Személyforgalom jellemzője	Példa
Erős alapokon álló, összetett árutermelő gazdálkodás (mezőgazdálkodás).	Az egy főre eső felszállások száma alapján a vasúthasználat rendszeres (évente többszöri). A vasúthasználat a 20. század elejétől az életmód része.	Tápiószele
Erős alapokon álló, egyoldalú szerkezetű árutermelés (ipari, erdőgazdasági, bányászati)	Vasúthasználat esetleges, nem része az életmódnak.	Nagyszlabos
Nem számottevő, volumene lassan növekvő, vagy stagnáló.	Rendszeres (évi többszöri) a vasúthasználat, az életmód része a 20. század elejétől.	Nyitrajablonic
Nem számottevő, volumene lassan növekvő, vagy stagnáló.	Vasúthasználat esetleges, nem része az életmódnak.	Bethlenháza-Klicsó

2. ábra. A községi vasúthasználat alaptípusai

<sup>10</sup> A kutató és a néprajzi adatközlők nézőpontbeli differenciája különösen élessé válik a 20. század második felének vasútbezárásaival összefüggésben. Az elveszített vasútvonalat sajnálól elbeszélők gyakran szenvedélyfűtött históriáiból kibontakozó narratíva hihetetlenül különbözik a levéltári források adataitól.

Valamennyi típusra jellemző, hogy az áru nagyobb tömegben áramlik el, és jóval alacsonyabb volumenben érkezik. A négy típus részletesebb jellemzését egy-egy példán keresztül adom közre.



3. ábra. A vasúttal érkező utasokat fogatok várják Tápiószelén

Az 1900-ban már 6,5 ezer lakosú Tápiószele a vasúti szállítás előnyeivel már igen korán szembesülhetett. A település határát 1847-től átszelte a Pest–Szolnok közötti pálya, bár állomás még jó ideig nem épült a községben. A településről eláramló árucikkek fajtáiról 1895-ös adatokat ismerünk. A legfontosabb termék a nagy élőmunka-igényes cukorrépa, melyből 8 ezer tonnát adtak fel. Búza, dohány és rozs mellett kétszáz szarvasmarha, 300 juh, és 500 tonna tej – gyorsárúként feladva, vélhetőleg Budapestre – távozott a faluból. A község változatos feladottáru-szerkezete ellenére belső fogyasztása még nem tükrözi a polgárosodó fogyasztás tömegesedését. Némi szén mellett liszt, sör (8 tonna), bor (3,5 tonna) és 11 tonna cukor, fűszer és kézműáru érkezett vasúttal a községbe. Hasonlóképpen ellenmondásos Tápiószele személyforgalma is. A vasútra szállók számában a község az 1890-es évtizedben még nem követte az országos tendenciát, 1892-ben 23 ezren, 1900-ban alig 21 ezren szálltak fel vonatra. A vasúthasználat csak a 20. század első évtizedében vált sűrűbbé, 1910-ben 46 ezerre rúgott a felszálló utasok száma. Ez az jelenti, hogy a tápiószelei lakosok

évente átlag 5-6 alkalommal vonatra szálltak. Ez a volumen már egyértelműen a rendszeres vasúthasználatra mutat.<sup>11</sup>



4. ábra. A nagyszlabosi vasútállomás

A Gömör- és Kishont megyében fekvő, 1894-ben megnyílt Csetnekvölgyi Helyiérdekű Vasút nagyszlabosi állomásának vonzaskörzetébe négy falu (Feketelehota, Kisszlabos, Markuska, és Nagyszlabos) tartozott. Az alacsony népességű, alig több mint kétezer lakossal bíró vonzaskörzet eleinte átlagon aluli utasforgalmat generált, 1900-ben 3400-an szálltak vonatra Nagyszlaboson. Mindez mutatja, hogy a helybeliek térhasználatába a vasút még nem épült be, a legközelebbi csetneki és pelsőci piacot változatlanul szekerekkel kereshették

<sup>11</sup> A tápiószzelei lakosság korszakfüggő és időben változó vasúthasználatának (illetve igényeinek) karakteres példája 1950-ből származik: „Tápiószele község dolgozóinak továbbtanulni vágyó gyermekei a rossz vasúti közlekedés miatt, kénytelenek a szülői háztól távol, más városokban, lényegesen nagyobb kiadással tanulni, mint úgy, ha Tápiószele községből Szolnok felé és onnan vissza megfelelő vonatjárat lenne, melynek igénybevételével a tanulók naponként Szolnokra utazhatnának és onnét naponként térhetnének vissza. (...) sok tehetséges gyermek kénytelen itthon maradni, továbbá nem tanulhat, minthogy szülei szegény dolgozó parasztok, vagy gyári munkások (...). Viszont, ha lenne egy megfelelő vonatjárat, akkor továbbtanulhatnának (...) Ma a dolgozók százai kénytelenek a rossz vasúti összeköttetés miatt a sokkal távolabbi Budapestre menni, holott megfelelő vonat beállításával az országépítésből sokkal hatékonyabban ki tudnák venni részüket, ha Szolnok felé lenne csak egy megfelelő időben indított vonat”. Tápiószele előljáráóságának kérelme a MÁV Állomásfőnökséghez a szolnoki vonatösszeköttetés bővítése tárgyában, 1950. május 27. MOL. M–KS–278. f. 1950. 12. ő. e.

fel.<sup>12</sup> Csak az 1910-es évek elejére emelkedett fel a személyforgalom a korszakának átlagos szintjére (1910-ben az elutazók száma 7100 fő). A falusi vasútállomás teheráru-forgalma viszont jóval fontosabb volt. A nagy múltú helybéli papírgyár termékei mellett a környékbeli hegyekből származó fát is nagy tömegben szállították el a településről. A feladottáru tömege 1900-ban 28 ezer, 1910-ben már 37 ezer tonna. Arra vonatkozóan viszont nincsenek adatok, hogy az áruforgalomnak ez a volumene Nagyszlabos fejlődésére, a települési infrastruktúrára pozitívan hatott.



5. ábra. Nyitrajablonic (Jókút) vasútállomása

A Magyar Északnyugati HÉV Nagyszombat–Jókút közötti szakasza 1898-ban nyílt meg forgalom előtt. A Nagyszombattól nem messze fekvő Nyitrajablonic életében a vasúthasználat hamar fontossá vált. A három falu (Korlátkő, Rozbehi és Sándorfa) 2,5 ezer lakosát kiszolgáló állomás röpke egy év alatt mobilizálta a települések lakosságát, 1899-ben a vonatra felszállók száma már 20 ezer. A feladott poggyász tömege (1900-ban 13 tonna) mutatja, hogy a felszállók jelentős halmazának úti célja az egy nap alatt bejárható közeli földrajzi távolságon túl mutatott. A vasútállomás áruforgalma azonban nem volt számottevő, 1900-ban nyolc, 1910-ben 16 ezer tonna teheráru távozik innét.

<sup>12</sup> Mindez teljesen egybevág Paládi-Kovács Attila: Szállítás málhás lovakkal a Gömör–Tornai karsztvidéken (Ethnográfia, 1973. 549-558. o.) című tanulmányával.

A Magyar Délkeleti HÉV Lugos–Marosillye közötti vonalszakasza 1898-ban nyílt meg a forgalom előtt. Az állomás vonzáskörzetébe tizenegy alacsony népességszámú falu (1900-ban az összes lakos 8100 fő) tartozott. 1900-ban 10 ezren, 1910-ben még mindig csak 15 ezren szálltak fel itt vonatra. Az alacsony volumenű vasúthasználat inkább a környékbeli, egy nap alatt megjárható földrajzi térre korlátozott. Szépen mutatja ezt, hogy az 1900-ban felszálló tízezer utas feladott útipoggyásza alig egy tonnát nyomot. Az állomás felszereltsége,<sup>13</sup> sem pedig áruforgalma (1900-ban 3900 tonna) nem mutat különösebb jellegzetességeket. Személyforgalma nem utal a polgárosodásra.



6. ábra. A Krassó-Szörény megyei Bethlenháza-Klicsó (Klicsova) állomása.

1914 előtt a vasutak községek fejlődésére gyakorolt hatása leginkább – bár nem kizárólagosan – a vasúti fővonalak menti falvak szűkebb halmazában mutathatóak ki. A fővonal fekvés óriási befolyását egy az alábbiakban bemutatott korrelációs számítás igazolja. A számítás alapját két statisztikai forrás<sup>14</sup> releváns adatsorainak összekapcsolásával felállított Excel táblázat jelenti. Az adattáblázatban arra kerestem a választ, hogy a vármegyei infrastruktúra állapota, a községek beruházásai és közlekedésügyi kiadásai között milyen matematikai össze-

<sup>13</sup> Az állomás területén egyedül egy szabványos 61 négyzetméter alapterületű áruaktár volt.

<sup>14</sup> Magyarország községeinek háztartása az 1908. évben. Budapest, KSH, 1913. valamint a Magyar Statisztikai Évkönyv 1908. Budapest, KSH, 1909.

függések léteznek. A 65 változót tartalmazó Excel táblázatból kiszámolt korrelációs mátrix legfontosabb eredményeit az alábbi táblázat tartalmazza.

Látható, hogy az állami vasútvonalak és a községi beruházások között jóval magasabbak a korrelációs együtthatók, mint a helyiérdekű vasutak esetében. Mit is jelent mindez? Azt, hogy a községi kölcsönfelvételekre, a kölcsönök hová fordítására a megyéken belüli állami vasútvonalak hatottak ösztönzőleg. Területfejlesztő és községfejlesztő hatást a megyéken belüli helyiérdekű vasutak nem tudtak kifejteni (alacsony értékűek a korrelációs együtthatók). Nincs matematikai kapcsolat a községi beruházások volumene és a helyiérdekű vasutak között. Mindezen túl ez a táblázat még egy meglepő összefüggést is feltár. A számítás ti. azt is mutatja, hogy az állami vasutakhoz jobban hozzáférő községek áldoznak a vasúti részvények (azaz helyiérdekű vasúti részvények) vásárlására (korrelációs együttható: 0,707) Joggal merül fel a kérdés, vajon miért? Miért érezték az állami vasutakhoz inkább hozzáférő falvaink, hogy nekik be kell ruházni a helyiérdekű vasutakba is? Mindennek alapvető magyarázatát az útfenntartás költségeiben látom. Az utak karbantartásának véget nem érő, és a korabeli eszközökkel és technológiával ténylegesen meddő feladatát nemcsak a kisközségek, hanem a gazdagabb és népesebb falvak is igyekeztek lerázni magukról. Jó megoldásnak látszott, ha „beszállnak” egy-egy helyiérdekű vasút finanszírozásába. Egy helyiérdekű vonallal a falvaknak ugyanis sikerült egy ingyenes szolgáltatást (az utak használatát) fizetőssel (vasúti utazás) kiváltani. Nem az áru- és személyszállítási igények tömegesedése kényszeríti be a falvak jelentős halmazát a vasút-finanszírozásba, hanem útfenntartás eszköz- és pénztelensége. Magyarország az első világháború előtt túlépítette vasútjait.

A községi beruházás célja	Az állami vasutak megyebéli hossza	A helyiérdekű vasutak megyebéli hossza
Községház, jegyzői lak építése	0,757	0,430
Iskola, óvoda építése	0,784	0,158
Kórház, szegényház építése	0,736	0,190
Kocsmá, vendéglő építése	0,785	0,484
Egyéb községi épület létesítése	0,775	0,484
Utcarendezés és útburkolás	0,838	0,145
Út- és hídépítés	0,775	0,248
Csatornázás, vízvezeték létesítése, artézi vagy egyéb kutak fúrása	0,480	0,045
Földvásárlás	0,587	0
Vasúti részvények vásárlása	0,707	0,28

7. ábra. A megyebéli vasúthálózat hatása a községi kölcsönfelvételek céljára 1908-ban

**FELHASZNÁLT FORRÁSOK, IRODALOM**

- FLÓRIÁN M. (2010): Közlekedés, kereskedelem és a tárgyi környezet. In. Életmód, szemléletmód és a módi változása a parasztság körében a 19-20. század fordulóján. MTA Néprajzi Kutatóintézete, 109-136. o
- HALÁSZ F. (2008): A vasút hatása a város mindennapjaira a 19-20. században. In. „...Körös vizinek napkeleti partján...” Kunszentmárton, a mezőváros. Szerk. Barna Gábor, Pusztai Gabriella. Kunszentmárton, 226-245. o.
- LÁNYI N. – SZATMÁRI J. J. (1902): Forgalmi és távolság-mutató. Budapest, 764 o.
- MAGYARORSZÁG KÖZSÉGEINEK HÁZTARTÁSA AZ 1908. ÉVBEN. Budapest, KSH, 1913.
- MAGYAR STATISZTIKAI ÉVKÖNYV 1908. Budapest, KSH, 1909.
- MAGYAR STATISZTIKAI ÉVKÖNYV 1910. Budapest, KSH, 1911.
- A MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK 1900. évi állapota és üzleti eredményei. Budapest, MÁV, 1901.
- MAGYAR KIRÁLYI ÁLLAMVASUTAK: Függelék az 1910. évi üzletjelentéshez. Statisztikai adatok. Budapest, 1911.
- PALÁDI-KOVÁCS A. (1973): Szállítás málhás lovakkal a Gömör–Tornai karsztvidéken. Ethnográfia, 549-558. o.
- SÁRI ZS. (2011) A vasút fénykora – A vidék modernizációja. Szentendre, Skanzen Kv. 70 o.
- SZILÁGYI M. (2009): A közlekedés és szállítás modernizációjának hatása a paraszti életmódra. In. Szilágyi Miklós: Paraszti hagyomány és kényszermodernizáció. Közelítések a néprajzi változásvizsgálathoz. Szerk. Turai Tünde. Budapest, 28-41. o.
- TALPFÁK. Néprajzi írások a vasútról. Szerk. Bali J. – Máté Gy. ELTE Néprajzi Intézete, 2008. 104 o.



## Az alföldi városok kereskedelmi kapcsolatai a 19. század végén

A magyar néprajztudományban a vásárkutatók nagy múltú, és rendkívül gazdag szakirodalommal rendelkeznek. Az adott települések vásárainak sajátosságait feltáró néprajzi publikációk egyik sajátossága: a város piacán megjelenő árucikkek származásáról – ti. honnét érkeznek az árusok a piacra – alapvetően a kortársak visszaemlékezései, tapasztalataikon alapuló megfigyelései stb. nyújtanak támpontot. Az is köztudott, hogy a vasúthálózat 19. századi kiteljesedése hatást gyakorolt nemcsak a vásári árucseré formáira, hanem a vásárvárosok vonzáskörzetére is. Mindazonáltal még sem a néprajztudomány, sem pedig a hazai gazdaságtörténet-írás nem használta ki azokat a lehetőségeket, amelyek a 19. század vasúti statisztikáiban rejlenek. Léteznek ti. olyan vasút-statisztikai források, amelyek a településekre érkező, illetve innét vasútra feladott árucikkek mennyiségét – ritkábban ezek fajtáit – sőt időnként még az áruk származási helyét is feltárják.

Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy bemutassa: mekkora földrajzi térben kerülnek értékesítésre az alföldi települések vasúton feladott árucikkei. Az érintett települések kereskedelmi erőterét *tehát kizárólag a vasúttal bejárható földrajzi térre vonatkoztatva értelmezem*, és nem foglalkozom azokkal a szempontokkal, melyeket az áruk tömegével, fajtáival, eltérő gazdasági jelentőségével stb. függnek össze.

Munkám szempontjából a legfontosabb forrásmunka Edvi Illés Sándor: A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai című, 1896-ban megjelenő kétkötetes kereskedelmi monográfiája. Ennek legértékesebb statisztikai részéhez az adatokat az érintett vasútállomáson dolgozó, az áruszállításért felelős tisztviselők szolgáltatták. Az egyik kérdés, amelyre kimerítő alaposággal válaszoltak az volt: melyek a településre érkező tömegáruk leggyakoribb származási helyei. A válaszadó vasutasok 1400 féle származási helyet (a legkülönfélébb földrajzi nevet) több mint 17 ezer alkalommal sorolnak fel.<sup>1</sup> Arról, hogy az adott vasútállomáson feladott árucikkeknek melyek a leggyakoribb célállomásai, már nem volt adatgyűjtés. Ez utóbbiak azonban csak látszólag maradtak ismeretlenek, az adatok számítógépes adatbázisba szervezésével ti. ezek az információk is előbukkannak. Az egyszerűség kedvéért egy példával illusztrálom mondandómat. A vágbesztercei vasúti tiszték

---

<sup>1</sup> Ebből 217 alföldi vasútállomás mintegy 3800 szállítási kapcsolattal.

közlük, hogy a hozzájuk érkező rozs Nyíregyházáról, Demecserről, Kemecséről, és Újfehértóról érkezik, de azt nem mondják meg, hogy a náluk feladott fazsindely, épületfa, szurkos fenyő stb. mely vasútállomásokra távozik. Ennek ellenére a származási helyek tizenhét ezres halmazából elő fog kerülni: a nagytapolcsányi, monori, sárbogárdi, és szeredi vasútállomások szerint a hozzájuk érkező épületfa származási helye Vágbeszterce. Mindez persze azt nem jelenti, hogy minden egyes fajta feladott vágbesztercei áru érkezési helyét is megtaláljuk. Nincs például nyoma annak a 120 mázsa kosárnak, vagy 40 mázsa tejterméknek, amelyet ezen állomáson feladtak. Mindez azért van így, mert az a vasútállomás, ahová a kosár, vagy tejtermék érkezett nem tartotta említésre érdemesnek ezt az árumennyiséget. *A megnevezett származási helyek (azaz a feladói állomások) tehát mindig az érkezési állomások szempontjait tükrözik.* Minél nagyobb és minél összetettebb volt egy állomás érkezőáru-forgalma, annál nehezebben került be az adatszolgáltatásba az ugyan rendszeresen érkező, de kistömegű termék származási helye. Ebből fakad az Edvi Illés-féle kötetek másik jellegzetessége: a Budapesttel összefüggő adattáblák szerkezete és tartalma különbözik a vidéki vasútállomásokétól. Az adatstruktúra aszimmetriája (Budapestre irányuló feladott áru származási helyeinek esetlegessége ill. hiánya) miatt nem foglalkozom a főváros kereskedelmi erőterével, a főváros–alföldi települések közötti kapcsolatokkal. Ezért az elvégzett számításokból szándékoltnak hiányoznak a fővárossal összefüggő mutatók, és a *bemutatásra kerülő térképek egyikén sem szerepelnek a fővárosi kapcsolatok.* A forrás eltérő szempontrendszere miatt ti. csak a vidéki Magyarország településeinek egymásra ható kereskedelmi erőterét van értelme bemutatni és értelmezni. Másképp nem lehet adott módszertani problémákat elkerülni.

A kereskedelmi erőter kiterjedése szempontjából ötféle típust különböztetem meg.

- Adott településen feladott termékek volumene nem éri el azt a mértéket, hogy Magyarország adatszolgáltató célállomásai azt említésre érdemesítsék. Az ebbe a csoportba tartozó településeknek kizárólag egyetlenegy másik településsel, egyféle (ritkábban két) termék szállítására korlátozódó kapcsolata van. Az előzetes várakozásokkal ellentétben nemcsak alacsony népességszámú községek tartoznak ide. Hajdúböszörmény (23 ezer lakos), vagy a Bács-Bodrog megyei Ókanizsa és Óbecse (16–18 ezer lakos), a Békés megyei Szeghalom (9 ezer lakos) terméke egyetlenegy másik település árukínálatában jelenik meg. Az ebbe a csoportba tartozók fontos jellemzője, hogy az áru feladó és áru fogadó települések között nincs kimutatható vonzáskörzeti kapcsolat. A Zentától húsz kilométerre fekvő Ókanizsa nem a közeli Szabadkán, vagy Szegeden értékesíti élő baromfiait, hanem azokat Kiskunfélfegyházáig utaztatja. A hajdúböszörményi repcét Újpesten adják el. Ezekben

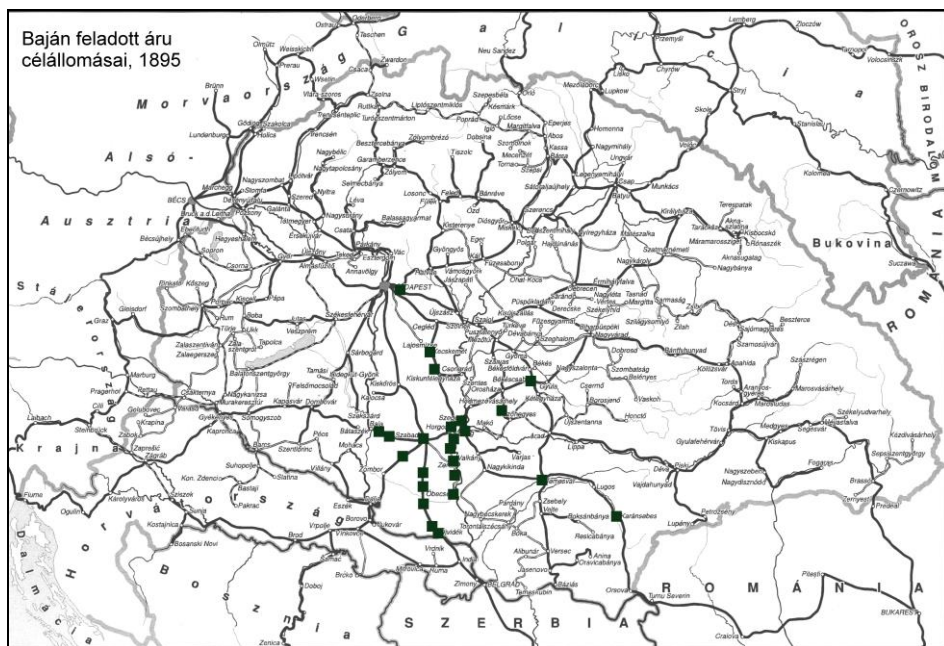
a kereskedelmi viszonylatokban vélhetőleg a kereskedők, felvásárlók, eladók egyéni kapcsolatai nagy szerepet játszanak.

- Adott településen feladott termékek a település 20–30 kilométeres övezetében fekvő vasútállomásokra érkeznek meg. Az ezeken a településeken megtermelt árucikkek tehát kistérségükben kerülnek felvásárlásra, elfogyasztásra. Leginkább olyan települések tartoznak ebbe a csoportba, melyek közelében egy-egy nagy népességszámú, jelentős város található. A Szabadkától 18 kilométerre fekvő Csantavéren például a feladott összes árucikk (tojás, árpa, búza, kukorica) Szabadkára és Szegedre távozik. A Nagyváradtól 27 kilométerre fekvő Cséffa valamennyi árufeleslege Nagyváradon kerül értékesítésre.
- Adott településen feladott termékek a település 20–30 kilométeres övezetében fekvő célállomásokra nem, hanem kizárólag távolabbi fogyasztási piacokon kerülnek értékesítésre. Ilyen például Hajdúhadház, Demecser, Borosjenő. A hadházi termékek vasúton nem érkeznek Debrecenbe, hanem a sokkal távolabbi nagykunsági településeken találta vevőkre. Hasonlóképpen a demecseri burgonya majd száz kilométert utazva Miskolcon, Füzesabonyban, Munkácson, Beregszászon stb. kerül értékesítésre. Az Arad megyei Borosjenő állomásán feladott tűzifa Orosháza illetve a környékén fekvő állomásokon kerül kirakodásra. Vagy például a makói hagyma eljut a nyírségi Újfehértóra, a felvidéki Tornaljára, de nem rakodják ki vasúti teherkocsikból a közeli Szegeden. Úgy gondolom, hogy az ebbe a csoportba tartozó települések olyan kurrens termékekkel rendelkeztek, melyek közeli szállítását változatlanul a vasúti szállításnál olcsóbb fuvarszekerekkel bonyolították le. Bizonyos szempontból ilyen Kiskunfélegyháza kereskedelmi erőtere is. A félgyházi termékek harminc kilométeren belüli körzetben fekvő vasútállomáson nem kerülnek lerakodásra, ellenben eljutnak Szegedre, Veszprémbe, vagy Losoncra.
- Adott településen feladott termékek fogyasztói piaca több közeli és egy-két nagytávolságra fekvő célállomás. Ilyen például Gyula., Baja, Szabadka. A Gyulán feladott termékek inkább a Nagyvárad–Gyula–Szeged közötti tengelytől északabbra, egy képzeletbeli, kb. száz kilométer átmérőjű félkörben elhelyezkedő vasúti pályák menti településeken kerülnek értékesítésre. De két dunántúli, egy erdélyi állomásra is érkeznek rendszeres gyulai szállítmányok. Baja kereskedelmi erőtere is ehhez hasonló. A Baján vasútra feladott termékek (leginkább zab, kukorica, árpa, kender, bor, pálinka, ecet, lovak) alig-alig lépik át Bács-Bodrog megye területét. A bajai árucikkek elsősorban a Szabadka–Újvidék és a Szeged–Obecse közötti vasútvonal állomásaira kerülnek. A bajai termékek Üllőtől<sup>2</sup> északabbra, Békéscsabától keletebbre vasúton nem jutnak el, és nem jelennek meg Dunántúl fogyasztási piacán sem.

---

<sup>2</sup> Üllőre kukoricát szállítanak.

A szabadkai árucikkek értékesítési területe is inkább a Bácskára szorítkozik. A város vasútföldrajzi szempontból kiváló fekvését nem tudta kereskedelmi erőterének szélesítésére fordítani. A Szabadkától északabbra fekvő települések piacán csak elvélve jelennek meg a szabadkai árucikkek. A város inkább dél, délkelet felé értékesíti termékeit. Ezzel szemben a város áruszállítói kapcsolatrendszerét az értékesítésre kerülő termékek széles választéka jellemzi. A Szabadka–Dálja közötti vasútvonalon fekvő hétezer lakosú Bajmok például Szabadkáról szerzi be a kőolajat, cukrot, gyümölcsöt, őrleményeket és vasárut. Temesvárra kézmű- és rövidárut, épület- és haszonfát, fonalakat, lovakat, kőolajat, és vasárut visznek Szabadkáról. Szabadka vasútállomásáról tehát nemcsak a város vonzáskörzetében előállított termékek távoznak, a város árutovábbosztó funkcióikkal<sup>3</sup> is rendelkezett.



1. ábra. A Baján vasútra feladott árucikkek értékesítési területe, 1895

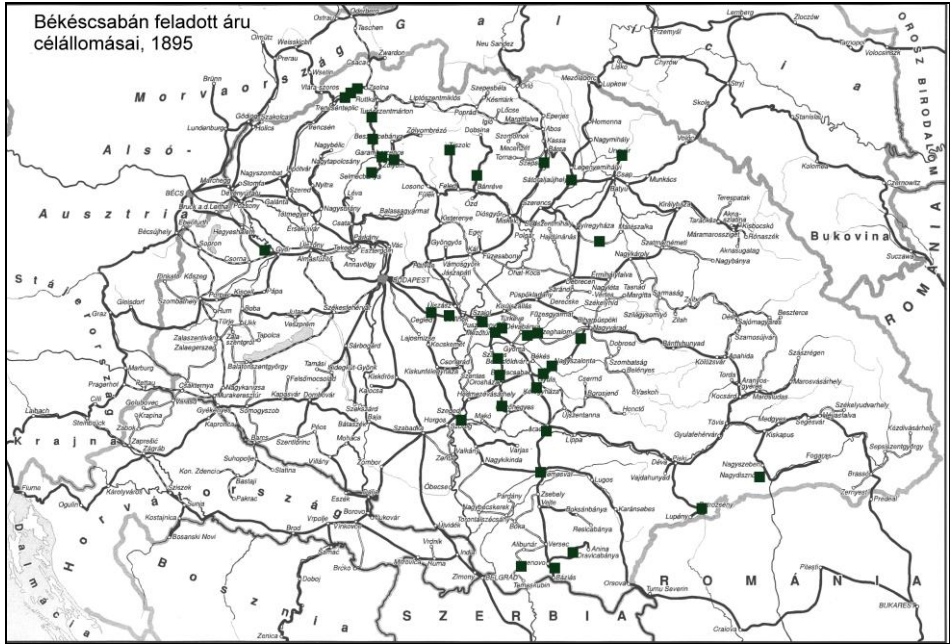
- Adott településen feladott termékek közeli és távoli piacokon koncentráltan megjelennek. Az ebbe a csoportba tartozó települések között vannak igen karakteres formájú kereskedelmi erőterrel rendelkezők – pl. Békéscsaba, Nagykikinda, Beregszász, vagy Cegléd – s vannak, amelyek erőtere inkább az esetlegesség jegyeit hordozza magán. Ez utóbbit szépen példázza Hódmezővásárhely és Újvidék. A Hódmezővásárhelyen feladott termékek 28 szállí-

<sup>3</sup> Ebből a szempontból igen hasonló Szabadkára a sóelosztó központként működő Fehértemplom.

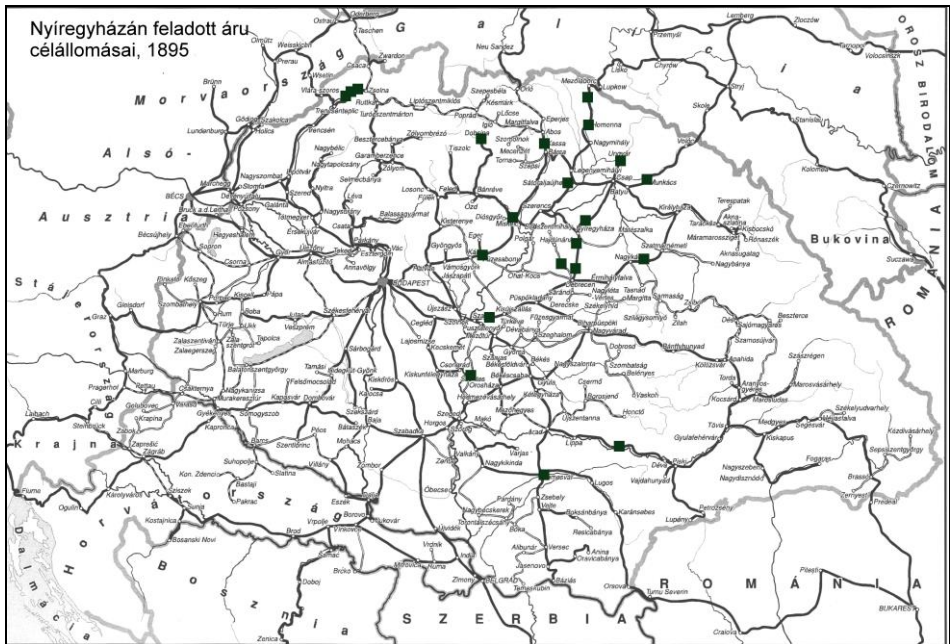
tási kapcsolatban alig 19 vasútállomásra jutnak el. A vásárhelyi árucikkek nem kerülnek sem a közeli Makóra, Mezőhegyesre, vagy a távolabbi Aradra, inkább a Kiskunság néhány településére. Ellenben a közeli Szegedre mindenféle terméket (búza, kukorica, sertés, kő, kavics és téglá stb.), a távoli Ungvárra pedig kukoricát szállítanak. Újvidék kereskedelmi erőtere ugyan nagy földrajzi távolságra kinyúlik, de az erőter formájában nem lehet felismerni mintázatot. Az Újvidékről vasúton távozó árucikkek szerkezete eltér a mezőgazdasággal foglalkozó vidékek hagyományos áru kínálatától. Újvidék ti. egy olyan Duna parti kikötőváros, amelyet a vasút–vízi út közötti átrakodás is jellemez.<sup>4</sup> Újvidékről kerül piacára a tőle nem messze, bár a Duna túl partján fekvő szerémségi Beocsinban készített cement, melyet huszonnégy településre továbbítanak. Mindez azt jelenti, hogy Újvidék 55 településre áterjedő kereskedelmi erőterének majdnem fele közvetítő-kereskedelmi funkciójából adódik. A cementen kívül helyben őrölt gabona, szeszipari termékek (pálinka, ecet, különféle szeszes italok) stb. jutnak el adott esetben nagy távolságra. A nagyikindai termékek kereskedelmi erőterét jelentős regionális kapcsolatrendszer jellemzi. A Nagyikindán feladott termékek értékesítési övezete bácskai, torontáli, és temesi területekre koncentrálódik olyan formán, hogy abba egy Szeged–Karánsebes tengely menti települések, valamint a Nagyikinda–Nagybecskerek, a Valkány–Varjas, valamint Temesvár–Báziás közötti vasútvonalak állomásai tartoznak bele. De a nagyikindai termékek a fenti övezeten kívülre, észak felé Szegeden túlra is eljutnak, sőt néhány esetben megjelennek egyes dunántúli települések piacain is. Pozsonyba liszt, Szentgotthárdra nyersdohány érkezik rendszeresen Nagyikindáról. Igen szokatlan formájú Békéscsaba kereskedelmi erőtere. A csabai árucikkek (gabona, őrlemények, sovány sertés, téglá, zsiradék stb.) 53 rendszeres szállítási kapcsolatban 38 helyre jutnak el. Békéscsaba termékeinek fontos piacát jelentik a Cegléd–Kétegyháza közötti vasúti pálya mentén fekvő, illetve a közvetlen közelében lévő fontosabb települések. A város termékei azonban már nem jutnak el Hódmezővásárhelyre, vagy Szegedre. Felvidéki felvásárlók, kereskedők kiterjedt békéscsabai kapcsolatokkal, érdekeltségekkel rendelkezettek, mert a Felvidék tizenhárom településén megjelennek a békéscsabai árucikkek. Csak ezzel magyarázható, hogy a város kereskedelmi erőtere miért szakad szét egymástól – adott esetben több száz kilométerre fekvő – különálló részekre.

---

<sup>4</sup> A dunai kikötők forgalmáról összesített statisztikai adatok nem készültek, csak a legnagyobb hajózási társaságok adott kikötői forgalmi adatait ismerjük. Újvidék olyan dunai kikötő, ahol több árut rakodnak ki, mintsem amennyi innét távozik. Baján mindez pont fordítva van, onnét inkább eláramlik az áru.



2. ábra. A Békecsabán vasútra feladott árucikkek értékesítési területe, 1895



3. ábra A Nyiregyháza vasútra feladott árucikkek értékesítési területe, 1895

Összességében elmondható, hogy a vizsgált több mint kétszáz alföldi település harmadának csak egyetlen egy árufeladói kapcsolata létezik. Második harmaduk (összesen 75 település) kereskedelmi kapcsolatai kettő-öt településre korlátozódnak. Mindössze a települések utolsó harmadának van 6, vagy ennél több településre kiterjedő kereskedelmi erőtere. Húsz, vagy ennél több magyarországi célállomásra alig 25 alföldi település szállít termékeket. Ez a 25 település az alföldi tájban sem topográfiailag, sem pedig vasútföldrajzi szempontból nem egyenletesen oszlik el, az erőközpontok inkább kelet és délkelet felé fekszenek, mintsem az Alföld középső vidékein. A Kiskunságban például egyedül Kecskemét, a Nyírségben csak Nyíregyháza rendelkezik számottevő vonzaskörzettel, de ekkora kiterjedtségű erőtere nincs egyetlen nagykunsági, vagy sárréti településeknek sem. A Bánságban és Bácskában viszont több, egymáshoz közelfekvő település kereskedelmi erőtere is igen figyelemreméltó kiterjedtségű, ill. formájú.

Az alföldi települések 19. század végi kereskedelmi kapcsolatrendszerében öt alföldi város – Arad, Nagyvárad, Szeged, Debrecen és Temesvár – játszik döntő szerepet. Ez az öt város bír a legnagyobb regionális és/vagy nagytáji vonzóerővel.

Arad városa az alföldi nagytérségen túlnyúló kereskedelmi erővel rendelkezik, de az aradi termékek már jócskán eljutnak Erdélybe és a Felvidékre is. Mindazonáltal az Aradon feladott termékek elsődleges fogyasztási piacát az alföldi települések jelenik. Arad erőteljesen jelen van a Temesvár kereskedelmi erőteréhez tartozó bánáti megyékben is. Mindez azért volt lehetséges, mert Temesvár és Arad feladott árucikkeinek karakteresen más a szerkezete. Aradról leginkább bort, sört, pálinkát, örleményeket, cukrot stb. szállítanak el. Temesvárról pedig inkább iparcikkeket, darabárut, műtrágyát, gépeket, ásványolajat, szenet stb. A temesvári pályaudvarokon feladott árucikkek 130 vasútállomáson kerülnek kirakodásra. Temesvár termékeinek elsődleges értékesítési területe a bánáti megyék.

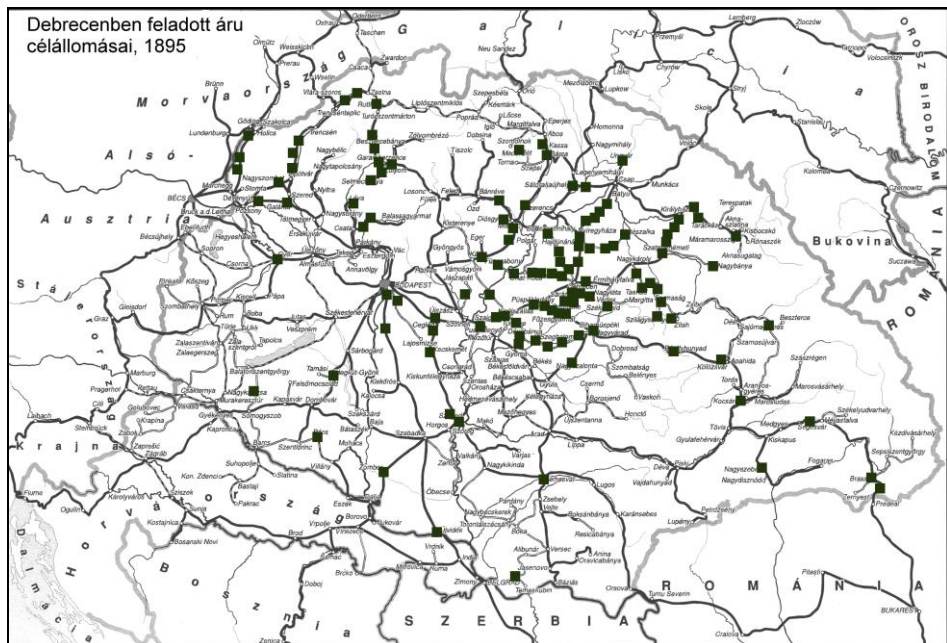
A nagyváradai árucikkek 391 szállítási kapcsolatban 142 vasútállomásra érkeznek meg. A város termékei a Szolnok–Debrecen tengelytől északabbra ritkulan jutnak el. A nagyváradai árucikkek a Budapest–Predeal közötti vasúti fővonalon mélyen, Kolozsváron jócskán túl behatolnak Erdélybe is. Nagyvárad gazdasági ereje megmutatkozik Debrecen kereskedelmi erőterének formájában is. Debrecen feladottáru-forgalmának jelentősége túlnőtt a megyehatáron, a város termékeinek elsődleges fogyasztási piaca a várost körülölelő kb. száz kilométer átmérőjű övezet. Az övezet dél felé torzult alakjában tükröződik Nagyvárad gazdasági ereje. Az övezet észak és kelet felé némileg megnyúlt formája pedig arra utal, hogy a debreceni termékek terjedését nem tudta gátolni sem Nyíregyháza sem pedig Szatmárnémeti. A városban feladott árucikkek mintegy 257 szállítási kapcsolatban 134 vasútállomásra érkeznek meg. A szegedi árucikkek értékesítési területe a Bácska és a Bánát. Szeged nem tud a Nagyvárad és a Deb-

recen erőterébe tartozó fogyasztási piacra betörni. Dunántúlra, Erdélybe és a Felvidékre is csak szórványosan érkeznek Szegedről szállítmányok.

Feladó állomás	Hány vasútállomásra szállítanak az adott településről árucikkeket?	A regisztrált, rendszeres szállítási kapcsolatok száma
Arad	226	383
Nagyvárad	142	391
Szeged	138	269
Debrecen	134	257
Temesvár	130	327
Szolnok	56	78
Újvidék	55	74
Nagykikinda	51	100
Mezőhegyes	51	56
Lugos	45	84
Versec	43	83
Zsombolya	43	71
Szatmárnémeti	39	69
Békéscsaba	38	53
Hatvan	38	46
Gyorok	38	41
Szabadka	33	58
Soroksár	33	33
Detta	32	50
Gyula	32	38
Kecskemét	26	29
Baja	25	38
Fehértemplom	22	29
Nyíregyháza	21	31
Nagykároly	20	32

4. ábra. A legnagyobb kereskedelmi erőterrel rendelkező alföldi települések



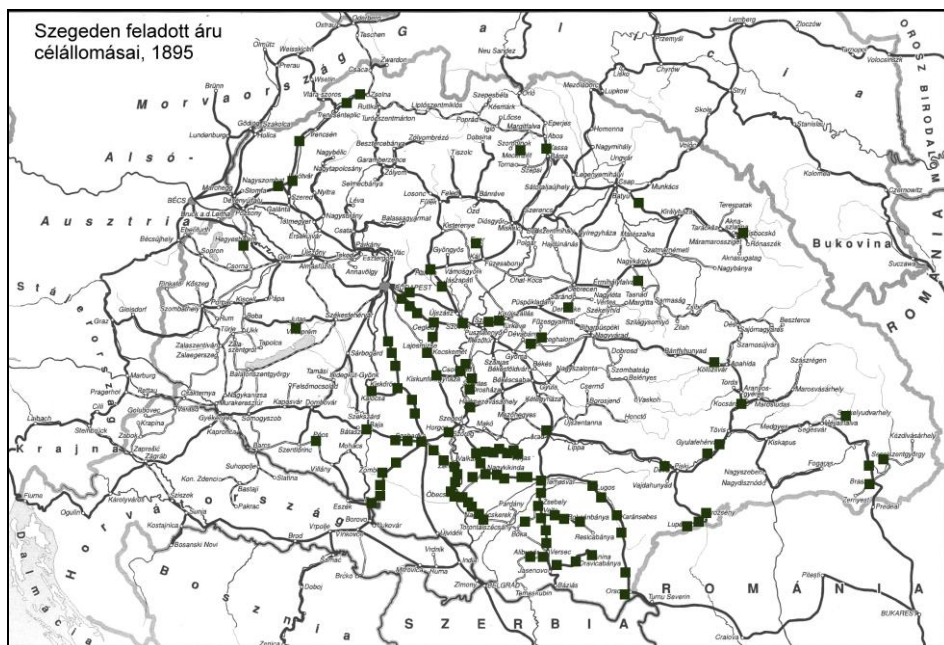


5. ábra. A Debrecenben vasútra feladott árucikkek értékesítési területe, 1895

Az öt, összetett áruszerkezettel bíró vidéki város egymással való kereskedelmi kapcsolatrendszere – az Arad–Temesvár, és Szeged–Temesvár viszonylatok kivételével – igen szegényesnek tűnik. Temesvár és Szeged az a két város, amelyik a másik négy város adott termékeit fogadja. Temesvár kapcsolatrendszere azonban sokkal szélesebb, mint Szegedé.

Arad, Nagyvárad, Debrecen, Szeged és Temesvár nagytáji, regionális jelentőségével össze nem hasonlítható szerepet töltött be négy kiskunsági település. Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Cegléd és Nagykőrös árucikkei nemcsak lényegesen kevesebb helyre jutnak el, hanem kapcsolatrendszerük is szűkebb. A kecskeméti árucikkek egy északnyugat–délkeleti övezetben kerültek értékesítésre. Közismert, mekkora jelentősége volt a főváros fogyasztási piacának a kecskeméti árutermelők szempontjából. De a Budapest környéki települések is számottevően vonzották a kecskeméti termékeket. Dunakeszire szőlővesszőt, versenylovakat, Budaörsre, Biatorbágyra bort, Gyálra szőlővesszőt, Monorra gabonát szállítanak. Dunántúlra, Erdélybe, valamint Felvidék keleti részébe azonban már nem jutnak el az itt feladott árucikkek. A ceglédi termékeknek (liszt, bor, szőlővessző, köles, téglá, dara, ecet, ló stb.) a Kis- és Nagy-kunság városai biztos piacot jelentettek, sőt Cegléd rendelkezett felvidéki és erdélyi kapcsolatokkal is. Bélabányára, Lévára, Zólyomba eljut a Cegléden őrölt liszt. Székelykeresztúrra és a Brassó közeli Ágostonfalvára viszont ceglédi gépek, gépalkatrészek érkez-

nek. A nagykőrösi feladott termékek Kecskeméttől és Cegléd-től szűkebb földrajzi térben kerülnek értékesítésre. Ceglédre búzát és rozsot, Kecskemétre nyersbort, Temesvárra burgonyát, Biatorbágyra, Fegyvernekre bort, Monorra pedig gabonát adnak fel. A Pozsony melletti Szempcre rendszeresen érkeznek a Nagykőrösön felnevelt lovak.



6. ábra. A Szegeden vasútra feladott árucikkek értékesítési területe, 1895

A Budapest–Orsova–Verciorova vasúti fővonal mentén fekvő négy kiskun-sági település (Cegléd, Nagykőrös, Kecskemét, Kiskunfélegyháza) egymás közötti árucseréjének sajátossága, hogy Félegyháza a Három város piacain, esetenként többféle árucikkével is jelen van. Ezzel szemben a Három város közül csak Cegléd az, amelynek termékei megjelennek Kiskunfélegyházán.

Megvizsgáltam létezik-e matematikai összefüggés adott település népessége, kereskedelmi erőterének nagysága, szállítási kapcsolatainak száma között. Csak gyenge erejű korreláció (értéke: 0,643) mutatható ki egy település népessége és kereskedelmi kapcsolatainak száma között. Annak érdekében, hogy érzékeljük mely települések erőtere kiemelkedő népességükhöz képest igen érdekes eredményeket tükröző mutatókat lehet képezni. Az alföldi települések 1895-ös népességszámára<sup>5</sup> alapozva kiszámoltam, ezer lakosonként hány kereskedelmi kapcsolattal rendelkeznek a települések. A rangsor élére az Aradtól nem messzi-

<sup>5</sup> Az 1890-es és 1900-as népszámlálás középértéke.

re, az Alföld és a hegyvidék találkozásánál fekvő 1800 lakosú Gyorok került, melynek – úgy tűnik igencsak kurrens – termékeit (bor és pálinka) 41 alkalommal neveztek meg a célállomások. Ezt az értéket (21 szállítási kapcsolat/ezer lakos) egyetlen más település sem tudja megközelíteni. Ugyanez az érték Mezőhegyes, Detta esetében 8, Aradnál, Zombolyánál 5, Nagyváradnál 3. A rangsor végére az a 81 település került, melyek kereskedelmi kapcsolatai ezer lakosra vetítve még az egyet sem érték el. A települések e tekintélyes halmazában találjuk nemcsak Hódmezővásárhelyet, Nagyszalontát, Nyíregyházát, de Ceglédet, Nagybecskereket, Kecskemétet, sőt Szabadkát is.

Összefoglalva az eddigieket, úgy látom, hogy a kereskedelmi erőter mérete nagymértékben függ az adott település vonzáskörzetének termelési adottságaitól, illetve a település fekvésétől. A szakosodás egyes árucikkek (pl. cukor, bor) tömegtermelésére maga után vonja, hogy értékesítése igen kiterjedt földrajzi térben történik. Hasonlóképpen növeli a kereskedelmi vonzóerőt, ha a település a hegyvidék–síkvadék közötti eltérő termékszerkezetű árucserében vesz részt, illetve ha a település specializált termék/termékcsoporthatársági árutovábbosztó funkcióit is betölti.



## Kapaszkodó hajózás a Dunán Ismeretlen fényképek a gombosi átkelésről

A közelmúltban két árverésen rendkívül érdekes, a hazai közgyűjteményekben sem őrzött fényképek bukkantak fel a Gombos–Erdőd között negyven éven át (1871–1911) működő gőzkompról, illetve az ottani dunai átkelésről. Ezek a rendkívül látványos, jó minőségű felvételek most először kerülnek publikálásra. Az öt kép közül négy (1–4. fénykép) egyazon fényképész, egyazon alkalommal készített fotója. A felvételek célja ismeretlen. A nagyszámban létező, hasonló nézőpontból – a gombosi kompcsatorna irányából – készített képeslapok viszont azt sugalmazzák, talán ezek a felvételek is képeslapos terjesztés céljából készültek, de valamilyen okból végül nem kerültek sokszorosításra. Felbukkanásuk nagy szerencse, mert a bemutatott fotók részletgazdagságát a gyenge nyomatú képeslapok meg sem közelítik. A fényképek készítését – az egyik felvételen látható gőzmozdony pályaszáma alapján – 1891 utáni időpontra lehet datálni. Az utolsó (5. fénykép) minden szempontból kuriózum. Kuriózum, mert az 1880-as évek második felében készült pillanatfelvétellel van dolgunk. Egyedülálló a nézőpontja is, ti. nem a gombosi átkelés eszközeire, hanem az utasokra fókuszál. Ez a fénykép egy „Ógyallai csillagda” nyomtatott felirattal ellátott kemény kartonlapra van ragasztva. A felvételt nagy valószínűséggel a fényképezéssel is foglalkozó Konkoly Thege Miklós csillagász készítette, de legalábbis a saját fényképgyűjteményéből származik.

A gombos–erdődi gőzkompr működése a kapaszkodó hajózás kevésszámú magyarországi példájának egyike.<sup>1</sup> A kapaszkodó hajózás lényege: a hajóút két végpontja között lefektetett erős láncon vagy sodronykötélen húzzák a hajót. Ez a hajózási mód nemcsak a ló-, hanem a gőzvontatásnál is előnyösebb volt, mert kisebb teljesítményű gőzgéppel, alacsonyabb szénfogyasztással lehetett megvalósítani. Természetesen a kapaszkodó hajózást nemcsak két szemközti part összeköttetésére lehetett alkalmazni, hanem a folyó hosszában is. A működési elv mindkét esetben ugyanaz volt, csak ez utóbbi esetben a járművek a víz folyásával szembe haladtak.<sup>2</sup> Az 1870-es évek elején a Duna-gőzhajózási Társaság sikeresen és biztató eredményekkel kipróbálta a kapaszkodó hajózást több folyamszakaszon (például Visegrád és Esztergom között) is. Egy kiszámított politikai játszma eredményeként, minden előnye ellenére Magyarországon a kapaszkodó hajózás

---

<sup>1</sup> A Ferenc csatornán 1881-ben a tradicionális lóvontatás mellett elkezdődik a kapaszkodó vontatás.

<sup>2</sup> A folyó hosszirányában történő kapaszkodó hajózás esetén a sodrony felső végét egy fix ponthoz rögzítették, alsó vége minden erősítés nélkül a mederben feküdt. A vízben fekvő sodronyt a hajó gőzgépe az orrnál a láncterőre hengerekre emelte, a tatnál pedig újból visszaengedte. Ld. Zsák Hugó, 1880.

nem terjedt el. A kapaszkodó hajózás bevezetésére és alkalmazására egyedül a legnagyobb tőkeerejű Duna-gőzhajózási Társaságnak volt esélye. A magyar kormányok nem akarták a társaság szállítási pozícióit a kapaszkodó hajózás engedélyezésével tovább növelni, ezért az engedély megadását egyéb, a dunai szállítási versenyt befolyásoló feltételekkel kapcsolták össze. Ilyesféle megfontolások a gombosi gőzkompot természetesen nem érintették.

A Gombos–Erdőd közötti vonatszállító dunai gőzkomp felállítása egy nagy ívű üzleti terv (a dél-alföldi tömegtermékek, elsősorban a gabona értékesítése a tengerentúli piacokon) eredményeképp jött létre. A fiumei kikötő elérése érdekében az Alföld–Fiumei Vasút részvényesei 1868–1871 között több részletben megépítették és megnyitották a Nagyváradtól Békéscsabán, Szegeden, Szabadkán, és Zomboron áthaladó, Eszékig tartó vasútvonalat. A vasúttársaság a rendkívül költséges, új dunai vasúti híd megépítése helyett az olcsóbb és gyorsabb megoldást, egy vonatszállításra is alkalmas gőzkomp létesítését választotta. Mindez teljesen egybeesett az állami érdekekkel, a hídépítés elhagyását a vasútengedélyezési eljárás (1867) során nem kifogásolták.<sup>3</sup>

A Nagyvárad–Eszék közötti vasútvonal eredeti céljának, a fiumei kikötő gyors elérésének nem tudott megfelelni. Mindez nem a vasúttársaság tulajdonosain múlott. A dél-alföldi gabonatermelők érdekével szemben létezett egy erősebb üzleti érdek is. A budapesti malomiparnak az volt az érdeke, hogy minél több gabonát magához vonzzon és azt feldolgozva értékesíthesse. A két ellentétes üzleti érdek közül a magyar kormányok a fővárosi malomipar érdekét tartották fontosabbnak.<sup>4</sup> Ebben az esetben az állami beavatkozás eszközei a szállítási tarifák voltak. A díjtételek miatt a dél-alföldi gabonát nem érte meg a rövidebb úton – a gőzkomp igénybevételével – a fiumei kikötőbe szállítani, hanem olcsóbb volt Budapesten keresztül szállítani. A gombosi átkelés jelentőségét természetesen nemcsak a közlekedéspolitikai, hanem az újonnan megnyíló vasútvonalak is befolyásolták. Adatok vannak arról, hogy a Budapest–Belgrád közötti vasútvonal megnyitása (1883) előtti időszakban a komp nemcsak a Dél-Alföld és Eszék közötti áruforgalmat közvetítette, hanem az akkor még vasúthiányosnak számító Bács-Bodrog megye hagyományos szállítási útvonalait is átrendezte. Az Újvidéken összegyűjtött és hajóra rakott termékek Gombosnál kerültek a vasútra.

Az Alföld–Fiumei Vasút két gőzkompot állított forgalomba Gombos és Erdőd között.<sup>5</sup> A gőzkompok két-két a Duna medrébe lefektetett drótkötél között mozogtak. A kompot menetirányban a folyó sodrásiránya felőli oldalra lefektetett kábel tartotta. Ezt a kábelt több ponton lehorgonyozták a Duna medrébe. A komp másik, a folyó sodrásiránya alatti oldalára került az a vontatókábel, amely a mozgást közvetítette. A komp gőzgépe és kazánja a hajótest középvonalában feküdt.

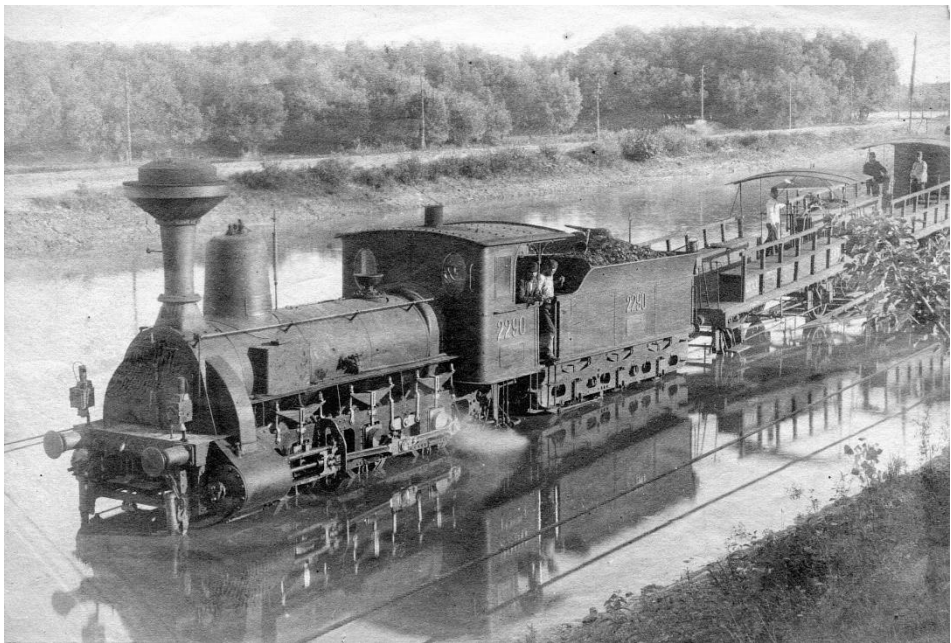
<sup>3</sup> Sőt, az állami kamatbiztosítás terheinek csökkentése érdekében a kormány az előzetesen tervezettnél gyengébb felépítmény létesítését írta elő.

<sup>4</sup> Erdősi i. m.

<sup>5</sup> Az egyik gőzkompot DRÁVA, a másikat DUNA néven vették lajstromba.

Az 1–4. fotókon a gőzgépnek az acélsodronyba kapaszkodó kerékdobjai sajnálatos módon nem látszanak, mert a felvételek ugyanabból a nézőpontból – a Duna sodrásirányából – készültek. A kompra történő ki- és behajózás veszélyes művelet volt.

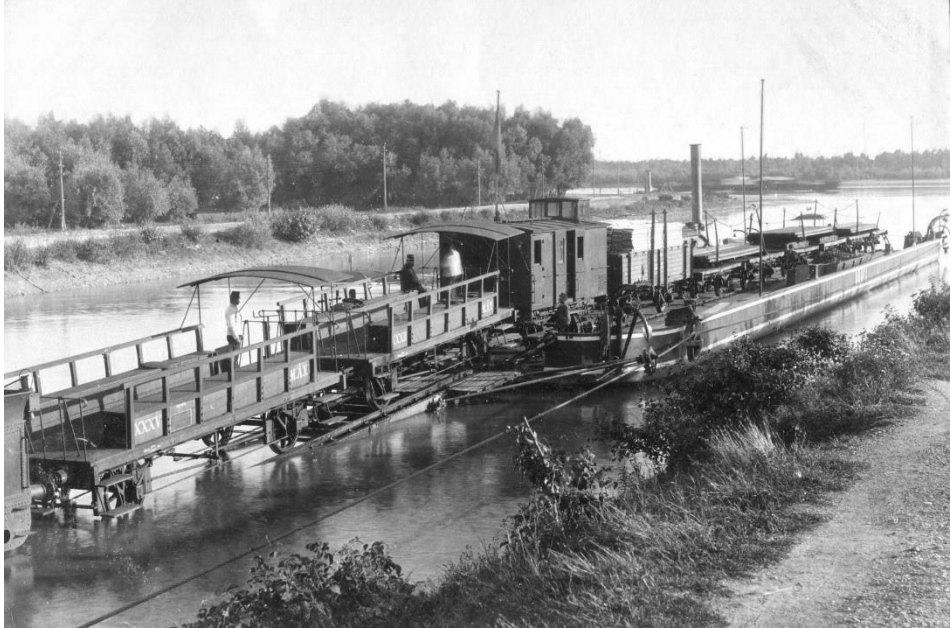
A 1. fényképen a vízbe a vagonokat a gőzkompra rá- illetve onnét lefordító gőzmozdony és a hozzá kapcsolt üres segédvagonokat láthatjuk. Ez utóbbiaknak az volt a funkciója, hogy a nehéz gőzmozdonynak a komphoz kapcsolt mozgó hidakra ne kelljen feltolratnia, hiszen ez megbillentette volna a komp egyensúlyát. Mindezt a 2. képen még jobban kivehető. A fényképen a IIIe. osztályú 2290. pályaszámú szerkocsis gőzmozdony látható, szikrafogóval ellátott – gólyafészekre hasonlító – kéménnyel. A mozdonyt a bécsújhelyi mozdonygyár készítette a MÁV-nak 1883-ban. Az előírások értelmében a gombosi és erdődi partokon működő gőzmozdonyoknak a tolatást és a vontatást is a folyónak háttal nézve kellett elvégezni. A gőzkompon a vonatszerelvények nehéz mozdonyait tehát soha nem szállították át, kizárólag a személy- és teherkocsik mentek át a folyó túloldalára. A kikötőhöz leágazó sínpárok mintegy 70 méterre benyúltak a víz alá. Magas vízállás esetében a vagonok a vízben haladva jutottak fel a gőzkompra.



*1. kép. A Dunán átszállított vagonokat a partokon egy-egy gőzmozdony vontatta le a gőzkompról*

A 2. fényképen a deszkával és gerendákkal megrakott tehervagonokat vontatják le a kompról. A felvételen jól kivehető az a mozgatható hídszerkezet, amelyet a komp síneihez illetve az irányba tartó kábelhez is hozzácsatoltak. Hosszabb

szerelvények esetében a kompoknak többször kellett fordulniuk. Az előírások értelmében egyes vonatok átszállításánál a vagonokat úgy rendezték, hogy Erdődön a személykocsik, Gomboson pedig a teherkocsik kerüljenek a szerelvény elejére.



*2. kép. Faáruval megrakodott tehervagonok a gombosi oldalon létesített mesterséges hajózó csatornában*

A 3. fényképen immár az üres gőzkompot láthatjuk a személyzettel, a gőzgéppel és a kazánházzal. A kazánház víz felőli oldalán volt az a két hatalmas, mintegy három méter átmérőjű kerék, amelyre a vontatókábel felcsavarodott. A komp szélein lévő, zászlótartó árbcok feladata a láthatóság növelése volt. A 4. fényképen a gombosi oldalról üresen kifutó, Erdőd felé haladó kompot láthatjuk, a mellette lévő fatestű kotróhajóval. Ezt a kotróhajót 1876 körül szerezte be a vasúttársaság.

A leírásokból kiderül, hogy a dunai átkelés viszonylag kevés időt, alig tíz percet vett igénybe. Azaz az átkelés fázisait bemutató fotók szinte egymás után készülhettek. Természetesen a kompozás nem ennyi időre akasztotta meg a vonatok haladását. A vasúti menetrendekből kiderül, hogy a szerelvények szétbontása, a feltolatas, az átkelés, majd a vonatok újból összeállítása egy-másfél órát vett igénybe. Rendkívül magas vízállás, erős jégzajlás esetén szünetelt a forgalom. Feljegyezték, milyen különös benyomást tett a vasúti kocsikban utazókra a vonat hangos zakatolása után a komp nyugodt és alig érezhető hullámzása.

A gőzkomp 1871-es megnyitásával párhuzamosan elkészültek a működtetésével összefüggő szolgálati utasítások is. A gőzkomp üzemeltetése rendkívüli kö-



rültekintést igényelt. Az 1871-ben elfogadott szolgálati utasítás – a forgalom biztonsága érdekében – kilencféle jelzőeszköz<sup>6</sup> használatát írta elő. A kompátkelési szolgálat vezetését a gombosi és erdődi állomásfőnökökhöz mellérendelt viszonyban álló kompmérnök végezte. A gépészet karbantartása a kompmester feladata volt.<sup>7</sup>



3. kép. Az üres gőzkomp a hozzácsatolt mozgatható híddal

A gőzkomp kihasználtsága néhány év kivételével együtt mozgott Magyarország vasútjainak teljesítményével. A forgalom növekedésének üteme 1890–1891-ben, 1897-ben, 1906-ban és 1908-ban haladta meg az országos értékeket. Az 1870-es évtizedben évente 5–8 ezer átkeléssel húsz-harmincezer vasúti kocsit szállítottak át a túlpartra. Az 1880-as évtizedben az éves átkelések száma lassan, de egyenletesen 12 ezerre növekedett. A forgalom 1888-tól erős ütemben növekedett. Az 1890-es évtizedben a 13–23 ezer, 1900-tól pedig 23–30 ezer átkelést bonyolítottak le. Mindent egybevetve a két gőzkomp negyven éves működése során 633 ezer átkelést teljesített, összesen 2,5 millió vasúti kocsit szállított a túlpartra. Az átszállított összes teher bruttó 32,5 millió tonna volt.

<sup>6</sup> Nemzeti lobogó, kék lobogó, forgatható távjelzők, négyszínű lámpások, villamos harangjelzők, gőzsíp, hajócsengő, hangcső, mozsárágyú. Szolgálati utasítás. Jelzés a gőzkomp átkelésénél az Alföld-fiumei vasút Nagyvárad-eszéki részén. Budapesti Közlöny, 1871. november 15.

<sup>7</sup> Szolgálati utasítás. Általános határozmányok a Gombos és Erdőd közti átkelés melletti szolgálatra nézve. Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1871. október 26. 354.



4. kép. A gombosi csatornából a túlpartra kapaszkodó gőzkompp

Érdekes módon az átkelés utas- és áruforgalma nem indított el sem a mikro-körzeten belüli, sem pedig azon túlnyúló, maradandó térfejlesztő hatásokat. Mindezt több okra lehet visszavezetni. A gombosi vasútállomás értelemszerűen a Duna-parton feküdt, nem pedig a település szélén. A Gomboson leszálló, ott valamiért várakozni kényyszerülő utasoknak gyalogosan a községbe bemenni nemcsak indokolatlan, de kényelmetlen is lehetett. A gombosi rév közvetlen környezete az apatin–szántovai kincstári uradalomhoz tartozott. Az uradalom az itt fekvő, italmérési joggal is rendelkező régi révcárdát időről-időre bérbe adta. Ezen kívül a vasútállomás területén is működött egy resti. Sem a révcárdának, sem pedig a vasúti resti bérlőinek nem lehetett érdeke, hogy a gőzkompp körzetében újabb legális, vagy illegális üzleti szereplők jelentkezzenek. Ez utóbbiak jelenléte egészen bizonyos: nem véletlenül szerepel a révcárda bérelti szerződésében az a kitétel, hogy a révcárda épületén kívül hol lehet, és hol nem italt árúsítani.<sup>8</sup> Az utolsóként bemutatott 5. fényképen egy szedett-vedett térhasználatú, alacsony színvonalú infrastruktúrával ellátott állomást látunk. A vonatról leszállt

<sup>8</sup> „A területen lévő Szokoly-féle házban és ezen kívül netán fennálló, vagy felépítendő házakban az italmérési jog gyakorlata tiltva van, és ott az Oláh féle kocsmát kivéve más épületben italokat kimérni senkinek sem szabad. A gombosi vasútállomáson lévő vendéglőben gyakorolt italmérési jog nem tartozik a haszonbérlethez, ez külön van bérbe adva. A vasúti vendéglősnek a vendéglőn kívül más magánépületben italokat kimérnie nem szabad.” Budapesti Közlöny, 1885. december 1. 7. o.

utasok az állomás melletti kikötőbe, egy éppen a kikötőben tartózkodó hajóra tartanak. Figyelmesen megnézve az áramló utasok mellett felfedezhetjük a portékájukat áruló, a vonat érkezésére kitelepülő parasztasszonyokat, és vélhetőleg a zugárosoknak vevőket felhajtó, kéregető helybéli gyereket. Láthatjuk a továbbszállításra várakozó, felcímkézett utazoládákat, a menetjegyet ellenőrző mezítlásos matrózt. Nagyon más ez a fénykép, mintsem amit az írott források alapján várnánk. Rudolf trónörökös 1883-ban egy szlavóniai vadászatról hajóval a gombosi kikötőbe érkezett. A trónörökös így örökítette meg élményeit: „*Másnap reggel felébredve, pompás időben érkeztünk a gombosi kikötőhöz. Reggeli után a fedélzetre mentünk, hol embereink már teljes munkában voltak a málháknak a vasúti állomáshoz való szállításával, mely a kikötővel összeköttetésben áll. A vasúti épületek, s a kis állomás egészen magányosan állanak egy ligetes erdő közepén, egyetlen falu sincs a közvetlen közelében, s az egész egy kicsi, de korszerű telepítvény az ősrégi dunai táj közepén*”.<sup>9</sup>



5. kép. A gombosi kikötő és a vasútállomás közötti utasforgalom

A gőzkompok közül az egyik átvészelte a 20. század eseményeit. Igaz kifosztva, megdőlve, félig elsüllyedve, de mégis felismerhetően ott nyugszik az újpesti hajójavítóban.

<sup>9</sup> Rudolf trónörökös: Vadászati kirándulásaim Magyarországra. Vadászlap, 1883. március 5. 84.

## Irodalom

- Bíró József: A gombos–erdődi gőzkomp története. Közlekedési Múzeum Évkönyve 5. Budapest, 1981. 297–309.
- Erdősi Ferenc: A gazdasági-településhálózati adottságok és a gazdaságpolitika szerepe az Alföld vasúti fővonalhálózatának térszerkezetének alakulásában a 19. században. Alföldi Tanulmányok, 1985. 161–186.
- Klimm Mihály: A kapaszkodó hajózásról. Magyar Mérnök és Építész Egyleti Közlemények, 1881. 2–27.
- Magyar Királyi Államvasutak 1902–1911. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1903–1912.
- Polgár Iván: Gombos–Erdőd vasúti hídja. Budapesti Hírlap, 1911. november 5. 55.
- Rónai A. István: A magyar Al-Duna egy érdekes pontja. Gombos–Erdőd. Fővárosi Lapok, 1870. 904–905.
- Zsák Hugó: A lánc- és kötélhajózásról. Magyar Mérnök és Építész Egyleti Közlemények, 1880. 441–447.

## A tér és az idő a menetrendekben

Ez az írás azt a történeti folyamatot foglalja össze, amely során a korai közlekedési vállalkozások zavaros szerkezetű menetrendjei elnyerték azt a táblázatos formát, amelyet lényegében az Internet előtti időkig használtunk. Még a 20. századi menetrendek olvasása és értelmezése is gyakorlatot igényel, annak ellenére, hogy ezek a kötetek kiforrott felépítésűek, magas színvonalon kivitelezettek, átgondolt jelkulccsal, és jelmagyarázattal rendelkeznek. A menetrendek értelmezésének nehézségei az időben visszamenve egyre növekednek. Mindez annak ellenére így van, hogy a legkorábbi ismert menetrendekben szinte alig vannak adatok: jóformán az indulás idejére és helyére szorítkoznak. Az adatszegény korai menetrendek megértése mégis szokatlanul kellemetlen feladat: az egymásnak ellentmondó információk, az értelmetlennek tűnő megjegyzések, az össze-vissza használt kifejezések, és a magyarázat nélküli rövidítések miatt.

A korai menetrendek azt feltételezték, hogy a menetrend információira rászoruló utasok tudják értelmezni az adatokat, és van a fejükben egy általános földrajzi-topográfiai kép Európáról, az osztrák császárságról, vagy éppen Magyarországról. Mindez nem volt így. A térbeli gondolkodás, a térről alkotott kép sokkal kevésbé támaszkodott a térképekre, mint ahogy azt manapság elképzeljük. A térképekre alapozott gondolkodásmód és ismeretanyag helyett a hétköznapi emberek a napi tapasztalataikból alkották meg az általuk ismert és bejárt térrajzát. A postakocsi hajtók tudták, mely útszakaszok vizenyősek, a szabolesi, hajdúsági szekeresek tudták, hogy a tokaji hegynek mely irányból kell feltűnnie, a nagytávolságú marhahajtók itatópontról itatópontig vitték az állatokat és jutottak el Bécsbe. Ezeknek az embereknek nem a térképes, sokkal inkább friss, élő szóbeli információkra volt szüksége. A térképszerű gondolkodásra, illetve a menetrendek olvasásának képességére az emberek szűk csoportjának volt szüksége.

A menetrendszerinti közlekedés Magyarországon 1752-ben kezdődött Bécs–Pozsony, Bécs–Buda és Buda–Temesvár–Nagyszében között.<sup>1</sup> 1749-ben Joseph Hecht közreadott egy postai kézikönyvet, amelyben összefoglalta az európai postai személyszállításra vonatkozó információkat.<sup>2</sup> A kötet tartalmazza a postaállomásokat, a postaállomások Bécsből mért távolságát, felsorolja a postautakat, ismerteti a csomagszállítás költségeit stb. Ez a kötet nem a mai értelemben vett menetrend, de mégis érzékelteti a lényegét: egy utazás megtervezéséhez nem

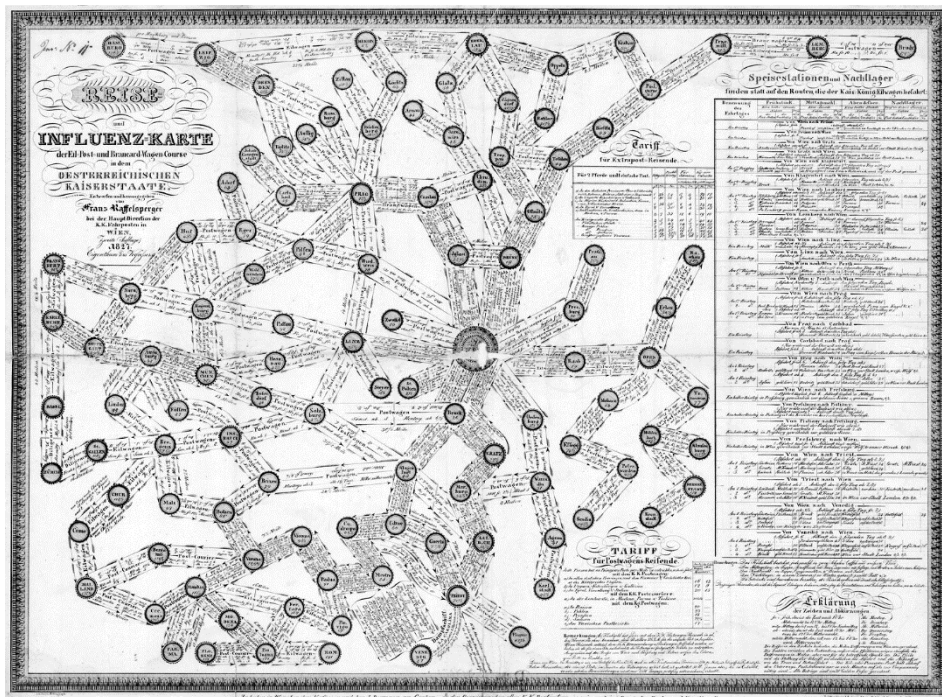
---

<sup>1</sup> Kétféle járatok (eilwagen és diligence) közlekedtek: Bécs és Pozsony között naponta, Bécs–Buda között hetente, Buda–Nagyszében között négyhetente.

<sup>2</sup> Hecht, 1749. [http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO\\_%2BZ15237300](http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ15237300) (letöltve: 2019. márc. 20.)

lehet megszerezni az információkat a távolból. Egy nagytávolságú utazás ugrás az ismeretlenbe.

Az idő múlásával, az utazók számának lassú gyarodásával, a személyszállító postakocsijáratok térbeli kiterjedésével, illetve a szolgáltatás hálózatosodásával összefüggésben megnőtt az igény a térbeli információk iránt. Ennek látványos bizonyítékát adja Franz Raffelspergernek 1827-ben közreadott a postakocsi járatok menetrendi adatvizualizációjával készített térképe (1. ábra).

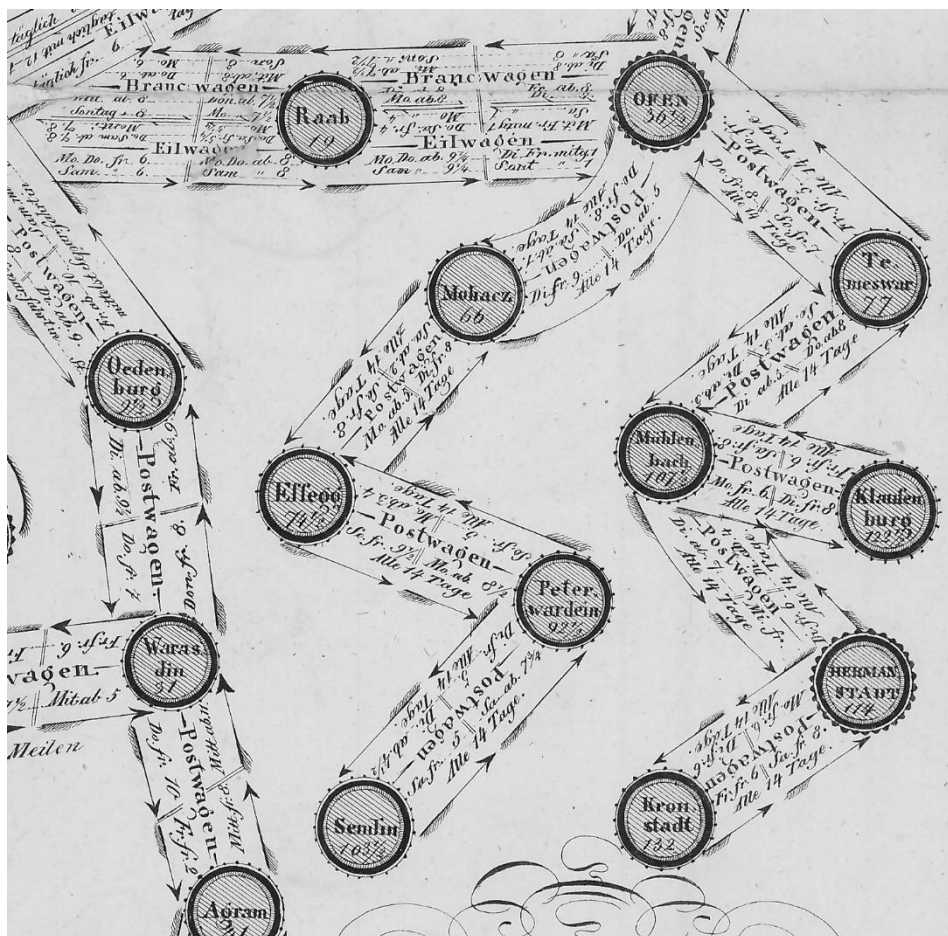


1. ábra. A menetrendi adatok vizualizációja 1827-ből<sup>3</sup>

Feltételezhető, hogy a térképkészítő geográfus postai tisztviselőként szerzett tapasztalatait sűrítette ebbe a különleges térképbe. A Bécs-központú hálózati térképen a bejárható postakocsi útvonalak láthatóak, olyan formában, hogy az egyes útszakaszok között az indulási adatokat (oda-vissza) ábrázolta. Az információk hasznosságát emelte, hogy nemcsak az utasokat ténylegesen szállító postakocsik (Eilwagen), hanem a nehéz útladákat vivő poggyászkocsik (Brankwagen) indulási adatait is szerepeltette. Mindez az utazás megtervezése szempontjából igen fontos volt: a lassabb poggyászkocsikat előbb indították, az utazó és az úti holmija csak a cél állomáson találkozott (2. ábra). A térkép használhatóságát tovább

<sup>3</sup> Az eredeti térkép a Hadtörténeli Intézet és Múzeum birtokában van. A nemzetközi szakirodalomban a térkép mint rendkívül ritka példány szerepel.

növelte, hogy a többnapos utazásokra vonatkozó praktikus információkat (szálláshelyek, étkezési pontok) is közölte. 1826-ból ismerjük Bene Ferenc Pestről Párizsba tartó utazásáról készített naplóját.<sup>4</sup> A napló adatai és a térképlap adatai egybevágnak, és segítenek megérteni a választott útirányt. Bene augusztus 31-én indul Pestről, szeptember 5-én Bécsből távozik, másnap Linzben van, 10-én Salzburgban, szeptember 19-én pedig megérkezik Párizsba.



2. ábra. A magyarországi személyszállító postajáratok  
(részlet a Raffelsperger-féle térképről, 1827)

Raffelsperger ezt a különleges ábrázolásmódot a későbbiekben is használta. 1833-ban publikálta az *Influenzkarte der Eilpost-Diligence- und Postwagens-Kurse*

<sup>4</sup> Ifj. Bene Ferenc orvostudor utazási leírása, 1828. OSZK Kézirattár

című térképét<sup>5</sup>, illetve 1837-ben megjelentetett egy lexikont<sup>6</sup>, amelyben a postai járatokat égtájak szerint (középpontban a császárvárossal) vizualizálta. Ezek a grafikus menetrendek segítettek a nagytávolságra utazókat az útvonal hozzávetőleges megtervezésében. Sajnálatos módon Raffelsperger vizuális ábrázolásmódja nem épült be a menetrendeket közreadó kiadók gyakorlatába. A menetrendek ábrázolása ti. összetett, analitikus gondolkodásmódot igényelt. Nyilvánvalóan egyszerűbb volt egy szöveges adattartalmot megjelentetni, mintsem az adatokat táblázatosan közölni, a fontosabb információkat pedig vizuális eszközökkel kiemelni.

A menetrendi információk mennyisége az 1830-as években lassú növekedésnek indul. Az újságokban közölt – postakocsikra, és gőzhajókra vonatkozó – indulási adatok száma az 1840-es évektől már szemmel láthatóan szaporodik. Ráadásul a kalendáriumok, naptárak és mindenféle üzleti kézikönyvek is elkezdik közölni – szinte ömlesztett módon – a szöveges menetrendeket. A lényeg: a menetrend illetve maga a menetrendszerinti közlekedés nem jelentett mást, mint adott időpontban, adott helyről elindult egy postakocsi vagy gőzhajó. Az utazás ideje hozzávetőleges, az útközbeni megállások bizonytalanok (3. ábra).

<b>A Tiszán.</b>	
<b>Námenyből Tokajra:</b> szombaton napkeltekor.	<b>Tokajról Námenyba:</b> csütörtökön körülbelül 8 órakor reggel.
<b>Csapról Tokajra:</b> kedden és szombaton 7 órakor reggel.	<b>Tokajról Csapra:</b> hétfőn és csütörtökön körülbelül 8 órakor reggel.
<b>Szegedről Zimonyba:</b> szerdán és szombaton reggel.	<b>Zimonyból Szegedre:</b> vasárnap és csütörtökön délben.

3. ábra. Tiszai gőzhajók menetrendje elnagyolt indulási időkkal (1868)<sup>7</sup>

Ez a helyzet a vasúti közlekedéssel változik meg gyökeresen. A vasút és a postakocsi közlekedés között – a nyilvánvaló technikai különbségeken túl – az is eltér, hogy az egy nyomvonalon haladó vonatok esetében már nemcsak az indulási időnek van jelentősége. Hiszen a szemből érkező járatoknak egymást meghatározott földrajzi pontokban (vasútállomások vágányzatán) ki kell kerülnie. A vasúti menetrendek történetjének mulatságos részlete, hogy a menetrendszerkesztők ezzel a fontos technikai részlettel az első néhány évben nem törődtek. A menetrendek formája változatlanul őrizték a postakocsi és gőzhajó menetrendek szokásait (4. ábra).

<sup>5</sup> A térképet az Osztrák Nemzeti Könyvtárban őrzik.

<sup>6</sup> Raffelsperger, 1837. Két kötetben, a térképeket tartalmazó kötet: [http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO\\_%2BZ85136003](http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ85136003) (letöltve: 2019. márc. 20.). A postautóvonalak menti településekről: [http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO\\_%2BZ260093800](http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ260093800) (letöltve: 2019. márc. 20.)

<sup>7</sup> Megjelent: Politikai Újdonságok, 1868. május 13.



A célszerűbb, a vasúti forgalom specifikumait tudomásul vevő menetrendek megalkotásának első lépésére 1851-ben került sor. A vas-pályaüzletről szóló császári rendelet értelmében a vasúttársaságoknak indulási és érkezési idővel ellátott menetrendeket kell közreadni. Ez egy fontos lépés volt a táblázatos elrendezés kialakulása és megszi-lárdulása irányában.

4. ábra. Vasúti menetrend, közbűlső megállóhelyek és érkezési időpontok nélkül (1848)<sup>8</sup>

Magy. közép-  ponti vasut.	
<b>Naponkinti indulatok 1848-dik Május 20-tól Augusztus végeig.</b>	
☛ A t. cz. utazók kéretnek, sziveskedjenek legalább egy negyed órával az elindulás előtt a pályaudvarban megjelenni.	
Pestről Szolnok felé	személyvonat reggeli 6 órakor.
” ”	tehovonat délben 11 órak. 45 perc.
” ”	személyvonat délután 2 órak.
Szolnokról Pestre.	Tehovonat reggeli 3 óra 45 perc.
” ”	Személyvonat reggeli 6 óra 2
” ”	perczkor.
” ”	Személyvonat délután 2 óra 1
” ”	perczkor.
Pestről Váczfélé	reggel 6 óra 30 perc.
” ”	délután 2 óra 30 ”
” ”	” 5 óra 30 ”
Váczról Pestfélé	reggel 8 órakor
” ”	délután 4 ”
” ”	” 7 ”

Az egyesített, valamennyi elérhető közlekedési vállalatra vonatkozó menetrend-könyvek Ausztriában előbb jelentek meg, mint Magyarországon. 1850-ben jelent meg Ludwigh Denk kézikönyve, amely már térképeket is tartalmazott.<sup>9</sup> 1855 után a hazai posta- és távirdahivatalokat Ferdinand Heinzel 1854-es menetrendkönyvével<sup>10</sup> látták el, amely struktúrájában már egy „igazi” táblázatos menetrendnek tekinthető. A menetrend 1858-ig több kiadást is megért. Tartalmaz betűrendes részt az állomások felsorolásával, menetrendi táblázatokat, utazási tanácsokat, a menetjegyek árát. Ráadásul a postakocsi járatokat is táblázatos formában (állomások neve, távolság, indulás és érkezés) közli. A Heinzel-féle menetrendkönyv számos rövidítést használt, a rövidítésekhez már van feloldókulcs, bár a feloldókulcs még nincs betűrendben. Ludwigh Denk 1858-ban újabb, még részletesebb menetrendi könyvet dobott piacra, amely már szimbólumokkal is operál.<sup>11</sup>

Egyesített, valamennyi elérhető közlekedési eszközre vonatkozó, könyv formátumú magyar nyelvű menetrend<sup>12</sup> 1874-ben jelent meg először Budapesten. Ugyan- ebben az évben a menetrendekben szereplő adatok körét az állam tovább bőví- tette.<sup>13</sup> Sőt, az állam meghatározta a menetrendek formáját, és az ábrázolás módját (például a csatlakozó vonalak nyilakkal legyenek feltüntetve) is. Mivel az órákat ez idő tájt még nem számozták 1-től 24-ig, a menetrend olvasását megnehezítette,

<sup>8</sup> Megjelent: Radicallap, 1848. június 3.

<sup>9</sup> [http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO\\_%2BZ17668470X](http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ17668470X) (letöltve: 2019. márc. 20.)

<sup>10</sup> [http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO\\_%2BZ222821900](http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ222821900) (letöltve: 2019. márc. 20.)

<sup>11</sup> [http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO\\_%2BZ25762110X](http://digital.onb.ac.at/OnbViewer/viewer.faces?doc=ABO_%2BZ25762110X) (letöltve: 2019. márc. 20.)

<sup>12</sup> Első magyar-német vasúti és gőzhajózási kalauz: mely tartalmazza a vasutak és gőzhajók menet- rendjeit és a bel- és külföldi főbb útirányokat.

<sup>13</sup> A Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség rendelete a menetrend körüli ügyekről, 1874. november 12.

hogy az egyes időpontok mely napszakhoz tartoznak, azaz adott vonat hajnali egykor, vagy délután egykor indul-e. A napszakok elkülönítését 1874-től vizuálisan is megkönnyítették (5. ábra).

Az 1870-es évekre megszi-  
lárdult a vasúti menetrendek szerkezete, kialakultak a legfontosabb típusai (szolgálati és nyilvános menetrendek). Az adattartamot a közreadás helyszíne is befolyásolta. Az utazni vágyók a fizetett újsághirdetésekből csak nagyjából tájékozódhattak, hiszen változatlan a korábbi gyakorlat: csak a fontosabb állomások adatai szerepelnek a sajtóban. A kisebb állomások és megállóhelyek viszont rendelkeztek nyomtatott, fali menetrenddel. Az utasoknak tehát ezeket kellett megismerni.

5. ábra. Egy 1876-os állomási menetrend részlete. Fekete keretben kiemelve a éjjeli időszak (este 6-tól reggel 6-ig)<sup>14</sup>

Távolság kilométerben		Kassa-, Miskolc- és Debreczenből Budapest és Bécs felé.											
		Személyvonat				Vegyes vonat				Tehervonat személyszállításánál			
		2. sz.		4. sz.		6. sz.		42. sz.		III., IV. oszt.			
Állomások		érkezés	indulás	érkezés	indulás	érkezés	indulás	érkezés	indulás	érkezés	indulás	érkezés	indulás
		I., II., III. oszt.				I., II., III., IV. oszt.				I., II., III., IV. oszt.			
—	Kassa . . . . .			délután	9.50	délután	5.11						
14	Csány . . . . .			10.12	10.14	5.42	5.50						
27	H.-Némethi . .			10.39	10.47	6.19	6.29						
39	Garáda . . . . .			11.8	11.9	6.57	6.58						
49	Forró-Énes . . .			11.25	11.35	7.20	7.32						
58	Csahád . . . . .			11.50	11.51	7.52	7.53						
63	Halmaj? . . . . .			12. —	12. —	8.5	8.5						
68	Szikszó . . . . .			12.9	12.15	8.16	8.26						
83	Zsoleza . . . . .			12.40	12.41	9. —	9.1						
88	Miskolc . . . . .	reggel	7. —	12.51	1.41	9.15	este						
93	Zsoleza . . . . .	7.13	7.14	1.53	1.54								
103	Hernád-Némethi . .	—	—	2.15	2.16								
108	Tisza-Lúcz . . . .	7.46	7.51	2.31	2.43								
117	Harkány . . . . .	8.9	8.10	3.3	3.4								
126	Szerencs . . . . .	8.30	8.42	3.27	4.14								
138	Tarcal . . . . .	9.6	9.7	4.39	4.40								
144	Tokaj . . . . .	9.23	9.31	4.57	5.28								
150	Rakamaz . . . . .	9.44	9.45	5.44	5.45								
161	Királytelek . . . .	10.4	10.7	6.11	6.17								
176	Nyiregyháza . . . .	10.33	10.43	6.52	7.17								
191	Újfehértó . . . . .	11.9	11.11	7.53	7.58								
205	Hadház . . . . .	11.40	11.43	8.40	8.45								
225	Debreczen . . . . .	12.13	12.38	9.27	10.2	délután	1.50						
244	Szoboszló . . . . .	1.8	1.10	10.47	10.51	2.42	3.2						
257	Kaba . . . . .	1.31	1.35	11.21	11.26	3.37	3.50						
268	P.-Ladány . . . . .	1.52	2.12	11.52	12.22	4.20	5.10						
284	Karczag . . . . .	2.35	2.40	1.1	1.11	5.55	6.15						
300	Kisujszállás . . . .	3.4	3.10	1.50	2.2	6.59	7.29						
315	Fegyvernek . . . . .	3.33	3.34	2.38	2.45	8.10	8.35						
327	T.-Szt.-Miklós . . . .	3.52	3.54	3.13	3.23	9.7	9.32						
335	Szajol . . . . .	4.8	4.10	3.45	3.55	9.56	10.51						
346	Szolnok . . . . .	4.33	4.53	4.25	4.40	11.24	12.14						
358	Abony . . . . .	5.14	5.20	5.11	5.17	12.50	1. —						
374	Cegléd . . . . .	5.48	délután	5.59	reggel	1.49	éjjel						
	Budapest . . . . .	8.31	este	8.45	reggel								
	Bécs	államvasút	6.11	reggel	6.22	este							
		északi vasút	6.24	.	6.34	.							

A vasúti menetrendszerkesztés szempontjából már csak egyetlen probléma megoldása váratott magára. Ez pedig a menetrendekben – illetve a vasúti közlekedésben – használt idő volt. 1891-ig Magyarországon nem volt egységes az idő, és nem létezett a közép-európai időzóna. Minden településen a nap járása szerinti helyi időt használták, következésképp máskor volt dél Máramaroszigeten, Budapesten, Bécsben, vagy Párizsban. A nap járásából következő időeltolódásnak azonban a vasút előtti időkben nem volt jelentősége. A „test- és lélekkínzó” szárazföldi utazás menetsebességei mellett a települések eltérő

<sup>14</sup> Fali menetrend. OSZK.

idejének nem voltak hétköznapi következményei.<sup>15</sup> A vasúttal azonban mindez megváltozott. A vasúthálózat terjedésével, a vonatforgalom és az utazási sebesség növekedésével a helyi idők különbözősége szembetűnővé vált. Azt az időt, amelyet a vasútvonalakon az egyes állomások helyi idejétől függetlenül használtak, vasúti időnek nevezzük. Az volt az általános gyakorlat, hogy az egyes vasútársaságok a székhelyük helyi idejét tekintették vasúti időnek. Az 1860-as évtizedben több, Magyarországon működő vasútársaságnak Bécsben volt a székhelye. Ez azt eredményezte, hogy az országon belüli vasutak különböző vasúti időt használtak: a Déli Vasút a császárváros helyi ideje szerint működött, a Tisza-vidéki Vasút viszont – bár a központja szintén Bécsben volt – a pesti helyi időt. Ez mindenféleképpen zavaros helyzet volt.



6. ábra. Abos vasútállomás személyzete. Hátul, a felvételi épületen az állomás kifüggesztett fali menetrendje<sup>16</sup>

<sup>15</sup> Minderről egy humorosnak szánt költemény is született. „Hajdan még a forró nyáron/Minden úgy járt: ólomlábon. / Lassan teltek órák, percek, / Tengeylen járt paraszt, herceg./ Ma? A forró nyár ha beüt, /Vasút robog, reng mindenütt, / Vasúton megy az idő is”. Borsszem Jankó, 1880. június 13. 2.

<sup>16</sup> Közlekedési Múzeum tulajdona.

1871-ben a magyar vasúttársaságok megegyeztek, hogy menetrendjeikben Budapest helyi idejét használják vasúti időnek és elfogadták, hogy a szolgálati órák mindenütt a főváros idejét fogják mutatni. Ugyanekkor az ausztriai vasúttársaságok nem a bécsi, hanem a prágai helyi időt választották. A budapesti és prágai idő között 18 perc különbség volt. Ausztria és Magyarország között átmenő vasútvonalak határállomásain ezért minden óraserkezetből kettő volt, az egyik a budapesti, a másik a prágai időt mutatta.

A vasúti idő és a helyi idő eltérése eleinte nem sok vizet zavart. A percek jelentősége a vonatokról lemaradó utasok ugyan hamar ráébredtek, de az 1860-as évekig a vasút ütemes működését, és a menetrendszerűségét az idő kevésbé alakította, mintsem ahogyan azt jelenkori tapasztalataink alapján feltételezzük. Vannak történetek arról, hogy a Bécsben tárgyaló Andrássy miniszterelnököt a menetrendszerinti vonat megvárta, és nem indítják el a Mohácsról Pécsre menő személyvonatot, amíg meg nem érkezik a gőzhajó Pestről.

Az Ausztriában és Magyarországon használt vasúti idő közötti eltérésnek vasútforgalmi szempontból nem voltak káros következményei. Az utasok szempontjából a budapesti és prágai idő közötti 18 perces különbség viszont kényelmetlen volt. Marcheggen például, amely a Budapest és Bécs közötti időváltó állomás volt, egy a menetrendi kiírás szerint 22 percet tartózkodó vonat valójában négy percet töltött az állomáson. Budapestről Bécsbe menő gyorsvonatok Marcheggről jó negyedórával hamarabb indulnak el, mintsem ahogy megérkeztek. A helyi idő szerint a kelet felé menő vonatok egyre jobban késtek, nyugat felé haladva pedig a vonatok egyre korábban érkeztek meg.<sup>17</sup>

A vasúti idő azt is jelentette, hogy az utazóközönségnek meg kellett szokni, nem a településük toronyórájához kell igazítani az utazást, hanem a vonatok az állomáson elhelyezett órák szerint közlekednek.<sup>18</sup> Ebből számos félreértés, kellemtelenség adódott.<sup>19</sup>

1875-ben a hazai vasúttársaságok elhatározták, hogy menetrendjeikben nem a budapesti időt fogják használni, hanem az indulási és érkezési időt mindig az adott állomás helyi idejének megfelelően fogják közölni. Sajnálatos módon nem maradtak fenn források arról, milyen megfontolásból választották a vasúttársaságok ezt a számukra kényelmetlen megoldást. Mindenesetre a várótermekben, vasúti restikben, peronokon és jegypénztáraknál lévő állomási órákat átállították a

<sup>17</sup> Az Orient expressz utasainak Párizstól a Fekete-tengerig tizenegyszer kellett az órát előre állítani.

<sup>18</sup> 1873-tól a távírda állomásokon az adott település helyi ideje és a budapesti idő közötti különbséget feltüntető szöveget kellett kihelyezni, hogy a „kérdézőkódések és felszólamlásoknak eleje vétessék”. Rendelet a budapesti időnek a jelzése tárgyában. Távírászati Rendeleték Tára, 1873. február 20.

<sup>19</sup> Egy tanulságos ügyet közölt 1867–1868-ban az egyik vidéki újság. Egy temetésre igyekvő orvos lekéste a vonatot, mert állítása szerint a tarcali vasútállomásra hat perccel hamarabb érkezett meg a szerelvény, és ezért már nem volt idő menetjegyet váltani. A Tiszavidéki Vasút az ügyet kivizsgálta. A vasúti órák szerint a vonat egy perc késéssel érkezett be az állomásra, ezért „*legyen szíves inkább kegyed óráját a miénkhez igazítani, mert mi a miénket a tarcalihoz nem igazíthatván, orvos úr majd gyakran letalál maradni*”. Levelezések. Nyír, 1867. december 8. és Nyílt levél dr. Sziklássy (Petrásovics) úrnak Tarcalon. Nyír, 1868. január 25.

helyi időre. Az utazóközönséget pedig hirdetésekben figyelmeztették (7. ábra). A helyi időkre alapozott vasúti közlekedés egy év alatt megbukott, a kormány engedélyezte, hogy a vasúttársaságok 1876-tól ismét a budapesti időt használják.



524

## Báttaszék-dombóvár-zákányi (duna-drávai) vasút.

### Hirdetmény.

1-1



A falragaszok, hirdlapok és járatok könyvek által kihirdetett **menet-tervek**, ugyancsak az indóházi épületeken, azok csarnokaiban, váró- és éttermeiben látható **vasúti órák f. évi május hó 1-től fogva** a báttaszék-dombóvár-zákányi, valamint valamennyi magyarországi vasútvonalat illetőleg nem a vasúti (budapesti), hanem **az illető állomások valóságos helyi időit fogják mutatni.**

**Vonatának ezáltal menetrendükben változást nem szenvednek, és az állólátható menetrend az eddigivel tökéletesen egyezik, csakhogy abban az érkezési és indulási idők a valódi helyi idő szerint vannak kitüntetve.** — A helyi idő a vasút-szolgálati (budapesti időhöz képest Zákányban és Csurgón 8 perccel, N.-Atád-Szobbon és) Belegben 7 p., Jákón és K.-Korpadon 6 p., Kaposvárott 5 p., Batán és Dombóvárott 4 p. Mágocsoson és Szászvár-Mázán 3., Bonyhádon, Morágyon 2 p. s végre Báttaszéken 1 perccel késik.

Távolság Zákánytól		Állomások	1. sz. vegyes vonat			3. sz. vegyes vonat			Távolság Báttaszéktől		Állomások	2. sz. vegyes vonat			4. sz. vegyes vonat		
mfl.	kil.		ó.	p.	idősz.	ó.	p.	idősz.	mfl.	kil.		ó.	p.	idősz.	ó.	p.	idősz.
32.78	248.67	Budapest ind.	7	15	reggel	9	40	este			Báttaszék ind.	11	39	d. e.	2	44	éjjel
36.12	274.01	Bécs >	—	—	—	7	38	>	1.08	8.19	Morágy	12	05	>	3	13	>
55.17	418.52	Triest >	10	27	este	7	7	regg.	3.20	24.27	Hidas-Bonyhád	1	05	d. u.	4	15	>
3.67	27.84	Kan zsa >	2	32	d. u.	5	02	>	4.44	33.68	Szászvár-Máza	1	37	>	4	52	>
13.53	102.63	Zágráb >	7	38	reggel	—	—	—	7.07	53.63	Mágocs	2	43	>	6	—	regg.
15.67	118.87	Pécs >	8	49	>	8	57	este	8.11	65.31	Dombóvár	3	14	>	6	36	>
—	—	Zákány ind.	3	57	d. u.	8	32	regg.	9.59	72.75	Csoma (m. á.)	3	29	>	6	52	>
1.66	12.56	Csurgó >	4	29	>	7	07	>	10.07	76.39	Nagy-Berki (m. á.)	3	37	>	7	01	>
4.09	31.02	N.-Atád-Szobb >	5	21	>	8	04	>	10.57	80.18	Baté	3	45	>	7	16	>
5.41	41.04	Beleg >	5	59	>	8	39	>	12.41	94.14	Kaposvár érk.	4	13	>	7	45	>
6.84	51.89	Jákó >	6	35	este	9	18	>	13.23	100.38	Kaposmérő (m. á.)	4	47	>	8	31	>
7.44	56.44	Kis-Korpad >	6	51	>	9	34	>	13.89	105.37	Szomajom (m. á.)	5	04	>	8	48	>
7.99	60.81	Szomajom (m. á.) >	7	02	>	9	45	>	14.44	109.54	Kis-Korpad ind.	5	15	>	9	01	>
8.65	65.60	Kaposmérő (m. á.) >	7	17	>	10	—	>	15.04	114.09	Jákó	5	31	>	9	24	>
9.47	71.84	Kaposvár érk. ind.	7	47	>	10	15	>	16.47	134.94	Beleg	6	10	>	10	02	>
11.31	85.80	Baté >	8	22	>	11	12	>	17.79	134.96	N.-Atád-Szobb	6	45	>	10	39	>
11.81	89.59	Nagy-Berki (m. á.) >	8	31	>	11	21	>	20.22	153.39	Csurgó	7	33	>	11	28	>
12.29	93.23	Csoma (m. á.) >	8	4	>	11	30	>	21.88	165.98	Zákány eb. érk.	8	02	este	11	57	délb.
13.27	100.67	Dombóvár >	9	01	>	11	55	>			Kanizsa érk.	9	46	este	1	23	
14.81	112.35	Mágocs >	9	43	>	12	36	d. u.			Budapest >	6	04	regg.	8	30	d. u.
17.44	132.30	Szászvár-Máza >	10	46	>	1	42	>			Bécs >	9	32	>	10	42	este
18.68	141.71	Hidas-Bonyhád >	11	19	>	2	17	>			Triest >	—	—	>	7	45	>
20.80	157.78	Morágy >	12	10	>	3	12	>			Zágráb >	—	—	>	7	58	regg.
21.88	165.98	Báttaszék érk.	12	31	éjjel	3	33	>			Pécs >	—	—	>	8	56	este

**A vastagabb számok az esti 6 órától reggeli 6 óráig számított éjjeli órákat jelentik.**

Budapest, 1875. évi ápril hóban.

**Az igazgatóság.**

7. ábra. Vasúti menetrend az állomások helyi idejével (1875)

Az európai vasútvonalakon 1891-ig huszonegyféle vasúti idő volt érvényben, a nemzetközi vonatok szaporodásával a menetrendek összehangolása illetve értelmezése egyre nagyobb energiát igényelt a vasutasoktól és az utazóközönségtől. A zónaidő bevezetése Magyarországon 1888 őszén került napirendre. Ludvig Gyula, a MÁV elnöke az egységes osztrák–magyar vasúti idő (a Greenwich-től számított tizenötödik délkör ideje) bevezetését. Ez a mai közép-európai időzónának felel meg. 1890-ben az európai vasúttársaságok legnagyobb része elfogadta és életbe

léptette a zónaidőt. A magyarországi vasútvonalakon a közép-európai időzónát 1891. október elsején vezették be. Ekkor valamennyi vasúti óramutatót 16 perccel visszahúznak. Hasonlóképpen jártak el az osztrák vasúttársaságok is, csak ott az óramutatókat két perccel előre állították. A magyar postahivatalok és távirádák azonnal alkalmazták az új időszámítást.

## Összefoglalás

Az utazások idő- és térbeliségét feltáró menetrendek a 19. század végére nagy tömegű információt adnak át, kötött szerkezetben és tömör formában. A menetrendek használati értéke az idők folyamán egyre növekszik. A 19. század utolsó évtizedeiben már nagytávolságú utazásokat is meg lehet tervezni pusztán a menetrendek adataira alapozva. A menetrendek az iparosodás, és polgárosodó társadalom jelképei.

### FELHASZNÁLT IRODALOM

- DENK, L.: *Eisenbahn- und Dampfschiffahrtsbuch Für Das Kaiserthum Oesterreich; Enthaltend Die Eisenbahn- und Dampfschiffahrts Verbindungen in Österreich, Abgangszeiten, Fahrdauer, Entfernungen, Fahrpreisen.* Wien, Tandler. 1850.
- DENK, L.: *Vademecum per Eisenbahn, Post, Dampfschiff und Telegraf in, aus und nach Oesterreich und alle Hauptstädte Europas.* Wien. 1858.
- Első magyar–német vasúti és gőzhajózási kalauz: mely tartalmazza a vasutak és gőzhajók menetrendjeit és a bel- és külföldi főbb útirányokat.* Budapest. 1874–1880.
- HECHT, J.: *Einleitung zum Universal Europaesichen Post-Rech.* Pozsony. 1749. 268.
- HEINZEL, F.: *Die Eisenbahnen und Dampfschiffahrten nebst den dazu gehörigen Post-Coursen in Oesterreich, Deutschland, Italien und den angrenzenden Ländern (etc.).* Wien. 1855–1858.
- RAFFELSPERGER, F.: *Topographisches Lexicon oder Generalverzeichniss aller in den Österreichisch Staaten gelegenen Ortschaften.* 1837.
- Útmutató, a magyar és közös közlekedési vállalatok hivatalos menetrendkönyve.* Kiadja a Vasúti és Közlekedési közlöny. 1882–1944.

## A közlekedési infrastruktúra és a hadügyi érdekek (1867–1914)

Az Osztrák-Magyar Monarchia hadügyi érdekei alapvetően a közlekedés két ágazatának (közutak és vasutak) fejlődését és működését befolyásolták.<sup>1</sup> A folyók évezredes határvédelmi szerepköre, és jelentősége a vasúthálózat térbeli növekedésével átalakult. A korszakban a folyóknál fontosabbá vált a vasút. Ahogyan a Monarchia fennállásának évtizedei alatt formálódott a katonai stratégia térbeliséghez fűződő szemlélete, úgy kaptak a közlekedési hálózatokkal kapcsolatos hadászati elvárások is más és más hangsúlyokat. A 19. századi Magyarország térszerkezetének formálódásához a Monarchia hadügyi érdekei is hozzájárultak.

Az 1867–1918 közötti periódust a vizsgált téma szempontjából három korszakra lehet bontani. Az 1867–1883 közötti időszakot a viszonylag egyszerű, bár meglehetősen költséges hadügyi igények (pl. vasúti összeköttetések létesítése Galícia felé) artikulálása jellemezte. A korszakban az ügyek egyediek, melyeket az állam egyedileg kezel és az államapparátus egyedileg intéz. Ez idő tájt a magyar kormányok a vasutak stratégiai jelentőségének megítélésében is bizonytalanok.

A második, 1883–tól a századforduló körüli évekig tartó szakaszt a hadügyi célú beruházások térbeli kiterjedése és egy megdőbbséget léptékű, adatszolgáltató bürokratikus mechanizmus kiépítése jellemezte. Ebben a korszakban a vasút stratégiai jelentősége már vitathatatlan, a korábbi idősakkal szemben a katonák nem eseti igényeket fogalmaznak meg, hanem strukturákban és vasúti programokban gondolkodnak. 1883-ben Beck vezérkari főnök által kidolgoztatott összbirodalmi vasútépítési program alaptézise: egy jövőbeni háborúban az a fél fog győzni, aki a hadműveleti területen előbb befejezi a felvonulást. A hadsereg igényei és szempontjai értelemszerűen nem estek egybe sem a társadalmi elvárásokkal, sem pedig az anyagi lehetőségekkel. A katonák gondolkodásmódjának szemléletes példája Fülek Henrik tanulmánya (FÜLEK 1885). A vezérkar vasúti irodájában három éven át dolgozó Fülek anekdotászerűen említi, hogy a Galícia és Ausztria közötti vasútvonal építésénél a fő cél a galíciai marha olcsó bécsi szállítása volt, „bármilyen netséges legyen ezen indoklás”. A dolgozat írója azt a személetet képviseli, mely szerint a vasútvonalaknak az állam védelmi rendszeréhez (várak, elsáncolt csomópontok, erődök stb.) kell illeszkednie, nem pedig a nemzetgazdaság igényeinek kell megfelelnie.

---

<sup>1</sup> A mű a KÖFOP-2.1.2-VEKOP-15-2016-00001 azonosítószámú, „A jó kormányzást megalapozó közszolgálat-fejlesztés” elnevezésű kiemelt projekt keretében, a Nemzeti Közszolgálati Egyetem és a Szent István Egyetem együttműködésével készült a „Vidékbiztonság, a biztonsági környezet hatása a vidék versenyképességére” Államtudományi Kutatóműhelyben.

A harmadik, 1898 körül kezdődő szakasz a magyarországi vasutak példátlan léptékű műszaki fejlesztését és egy a fejlődés ütemétől lemaradó, azzal lépést nem tartó katonai tervezést hozott magával.

### Stratégiai utak

A Monarchia közutakhoz kapcsolódó hadügyi érdekei meglehetősen tradicionálisak voltak és a korszakban nem képezték érdemi vita tárgyát. 1872-ben a minisztertanács elfogadott egy előterjesztést a stratégiai fontosságú utak hálózatáról. A hadseregnek kifogástalan – évszaktól és időjárástól függetlenül járható – állapotú utakra volt szüksége. Az utakat több csoportba sorolták, léteztek első, második és harmadrendű hadiutak. (A hadiutak osztályba sorolása teljesen független a közúthálózat kategóriáitól.) Ezeket a hadiutakat minden évben bejárták a közös hadügyminiszter megbízásából tisztek és kimerítően részletes feljegyzéseket készítettek az utak állapotáról. Összesített jelentéseiket – részletezve, hol melyik útszakaszon kell pótolni a követ, melyik átereszt korlátját kell kicserélni, hol volt sáros az útpálya stb. – minden évben továbbította a közlekedési tárca az illetékes útfenntartásokkal foglalkozó hivatalnak. Tulajdonképpen ezek a katonatisztek szinte az útmesterek munkáját végezték el, ill. ellenőrizték. A közös hadügyminiszter 1884–1885-ben megpróbált befolyást szerezni a magyarországi közutak engedélyezése, illetve létesítése körüli közigazgatási eljárásokba. Ezt a javaslatot a magyar kormány elutasította, de annak a kérésnek, mely szerint Krassó-Szörény, Hunyad, Alsó-Fehér, Szeben, Fogaras, Brassó, Háromszék, Csík és Beszterce-Naszód megyékben a határmentén létesítendő utak közigazgatási bejárásán (ez előzi meg az engedélyezést) a közös hadügyminiszter képviseltesse magát, helyt adott. A minisztertanács azt viszont elutasította, hogy a határövezekben lévő utak felújításáról, esetleges felszámolásáról (ún. elrombolásról) előzetesen értesítették az illetékes hadtestparancsnokságot. Az elutasítás oka a közjogban – a törvényhatóságok önkormányzati jogainak védelmében – rejlett.

A hadiutak útburkolata nem volt egyöntetű. Mai szemmel nézve a hadiutak kb. egy parasztszékér mozgásához elegendő útfelülettel rendelkeztek, két szembetalálkozó jármű már nem fért el egymás mellett. Az útpályák két oldalán a kitérést és várakozást lehetővé tevő szélesebb – burkolat nélküli – földszáv volt. A leggyakoribb útburkolat a kavicsolt majd hengerrel tömörített felület. Az emelkedő útszakaszok kritikusabb részein a szilárd, kövezett útburkolat is megjelent. (1. ábra)

A hadiutak minőségének biztosítása mellett az 1880-as évtizedben a Honvédelmi Minisztérium többször is felmérte az ország fogatoltjármű-állományát. A felmérések célja: a mozgósítás esetén rendelkezésre álló, felhasználható lovas kocsi és ökrösszekerek regisztrálása.<sup>2</sup> A három felmérésből (1882, 1883, 1889)

---

<sup>2</sup> Az igavonó állatok tulajdonosainak kötelessége, hogy lóállományuk arányában, és ellenérték fejében katonáknak, katonai csapatoknak és poggyásznak a továbbszállítására állataikat és fuvarszközüket rendelkezésre bocsássák. Ezek az ún. előfogatok két felhámozott lóból álltak. Az előfogatok ügyét 1872, 1874-ben rendeletekkel szabályozták.





1. ábra. Pihenő katonai menetoszlop egy Kárpát-medencei hadiúton, 1914 őszén  
(A fénykép eredetije magántulajdonban)

csak egynek maradtak fenn az adatsorai. A felmérések mellékkörülményei (határidő-csúszások, összeírás szempontjainak módosításai) egy alacsony színvonalon végrehajtott járműszámlálást sejtettek. A legmegbízhatóbb járműszámlálást végül nem a Honvédelmi, hanem a Földművelésügyi Minisztérium végeztette el 1895-ben. Az 1895-ös mezőgazdasági adatszolgáltatás és összeírás a földbirtokokra terjedt ki, egyetlen kivétellel. A hadügyi érdekek kielégítése céljából a közúti járművek összeírását a földbirtokkal nem rendelkező tulajdonosokra is kiterjesztették.

### Vasúthálózat

Az Osztrák-Magyar Monarchia államhatalmi berendezkedése szerint Magyarország és Ausztria egymástól függetlenül alakíthatta állami közlekedéspolitikáját. A kiegyezési tárgyalásokon az osztrák fél szerette volna elérni, hogy a vasútügyet a közös ügyek közé emelje (gondolván a vasutak területi kohéziójára), a magyarok ezzel nem értettek egyet, viszont elfogadták a vasúthálózat kiépítésében és működtetésében létező összbirodalmi, hadügyi érdeket. Így a közös hadügyminiszter rálátást nyert és beleszólást kapott a magyarországi vasúthálózattal összefüggő egyes ügyekbe. Ez a beleszólás a közös hadügyminiszter szempontjából meglehetősen korlátozott volt. Ezekben az ügyekben két alkalommal (1872, 1884) is megpróbáltak nagyobb hatáskört magukhoz ragadni.

Ausztria és Magyarország között a vasutakkal kapcsolatos hadászati érdekegyeztetést 1872-ben szabályozták. (ENDERES, 1931) A magyar kormányban ti. élt a félelem, a vasút-engedélyezési ügyekben a közös hadügyminiszter olyan befolyást szerez, amely árt a nemzetgazdaság primer érdekeinek. Attól tartottak, hogy egyes vasútvonalak megépítését az összbirodalmi hadászati érdekekkel ellentétesnek nyilvánít, és ez megakadályozza egyes vidékek felvirágzását „tisztn elméleti hadászati követelmények vagy távol eső hadi események miatt”.<sup>3</sup> Az 1872-es szabályozás a közös hadügyminiszternek korlátozott hatáskört (leginkább felszólalási, véleményezési jogot) biztosított a nagyvasúti vonalakra. Az alacsony szállítási teljesítményű (általában keskeny nyomtávolságú) helyi igényeket kielégítő bánya-, ipar-, egyéb közúti vasutakkal kapcsolatos ügyekben pedig gyakorlatilag nem volt hatásköre. 1884-ben a közös hadügyminiszter sikertelenül próbálkozott jogosítványai kiterjesztésével. A magyar kormány a kérdés közjogi útra terelte. A magyar minisztertanács „előzékenysége” folytán a közös hadügyminiszter eddig is értesült a közlekedési hálózatban történő fontosabb változásokról, s nem lesz ez másképp a jövőben sem. A kormány meggyőződése, a későbbi magyar kormányok is így fognak eljárni.<sup>4</sup>

A két országot érintő közös hadügyi programok – ezen belül a hadászati jelentőségű vasutak – ügyét a közös minisztertanács rendszeresen tárgyalta. (DIÓ-SZEGI, 1993) A közös hadügyminiszter előterjesztéseit, gyakran uralkodói leiratok is megerősítették. A magyar fél általában véve az időhúzásra játszott – vitatta a javasolt hadászati célú vasútberuházások értelmét – és költségek minimalizálására törekedett. Az a tipikus ügymenet, hogy a közös minisztertanács határozatokat fogad el, melyekkel foglalkozik a magyar minisztertanács is, illetve a háttérben folyamatos levélváltások zajlanak. A rendkívül költségigényes fejlesztések megvalósítása a hadügyi igény megfogalmazásától a közlekedési infrastrukturális beruházás megvalósításáig hosszú időt vett igénybe.

A hadászati célú beruházások tekintetében nemcsak osztrák–magyar törésvonal létezett, hanem a magyar kormányon belül is voltak érdekellentétek. Általánosságban nézve a pénzügyminiszter a kiadások csökkentésében, a közlekedési miniszter pedig abban érdekelt, hogy a megvalósuló hadügyi beruházások minél nagyobb része hasznosuljon a polgári forgalomban. Az 1880-as évtized közepétől a közlekedési miniszterek több alkalommal is éltek azzal a taktikával, hogy egyes vasúti beruházásokat, mint multhatatlanul szükséges hadászati célú beruházásokat állítottak be, vagy a közös hadügyminiszter helyett más – ügymond célszerűbb – hadászati beruházásokat javasoltak. Ebben a többszereplős lobbizásban és lassú egyeztetési folyamatban a Monarchia hadügyi érdekeire való hivatkozás a legváratlanabb szituációkban is felbukkant.<sup>5</sup>

<sup>3</sup> MOL. K 27. Minisztertanácsi jegyzőkönyv, 1885. április 11-i ülés

<sup>4</sup> MOL. K 27. Minisztertanácsi jegyzőkönyvek. 1884. október 23-i ülés

<sup>5</sup> Például ezzel érvelt Baross Gábor az Osztrák–Magyar Államvasút államosítását indokló, az uralkodóhoz intézett feliratában. MOL. K. 229. 1893–11–1765. 36303

Az Osztrák–Magyar Monarchiában a vasutakkal kapcsolatos hadászati beruházások sorsa rendkívül szorosan összefüggött Magyarország teherbíró képességével. Voltak olyan vasútvonalak, melyek a közös hadügyminiszter elképzeléséhez képest évtizedes késéssel épültek meg. A közös hadügyminiszterek és a magyar kormányok közötti együttműködést a lassú kompromisszumkeresés jellemezte. A magyar minisztertanács 1887-ben foglalkozott először a vasúthálózat hadászati célú kiegészítésének programjával, és első reflexből – anyagi okokból – elutasította azt.<sup>6</sup> Mindazonáltal ennek a programnak a legtöbb eleme – mint forgalompolitikailag indokolt beruházás – hosszú távon megvalósult. (2. ábra)

javasolt hadászati beruházás, 1887	Elkészülés ideje
Léva–Garamberzence közötti vonal kiépítése	Magántőkéből helyiérdekű: 1896
Párkányána–Csata–Léva közötti helyiérdekű vonal átépítése teljes forgalmi képességűvé	Nem készült el
Poprád–Orló közötti vonal kiépítése	Nem készült el. Magántőkéből Poprád Podolin között 1893-ban helyiérdekű nyílt
Aszód–Mezőlaborc között második vágány lefektetése	1888
Csaca–Saybusch között második vágány építése	Nincs adat
Máramarossziget–Körösmező–határszéli vasút megépítése	1894
Nagybánya–Dés–Zilah közötti vonal megépítése	Magántőkéből, két építési szakaszban: 1890 és 1899
Duna híd Komáromnál	1909
Duna híd Pozsonynál	1890
Duna híd Baján	1909

2. ábra. Az 1887-es hadászati célú beruházási program.  
Adatok forrása: 1887. október 25-i minisztertanácsi ülés

Az eredeti közös hadügyminiszteri tervek és magyar kormányzati beruházások között alapvetően két különbség volt. Egyrészt a magyar kormány a hadügyi beruházásnak nyilvánított egy nagy léptékű (ezer darab teherkocsi és 50 darab gőzmozdony) járművásárlási programot (összköltsége 2,2 millió forint), amelyre valójában a növekvő polgári forgalomnak igen nagy szüksége volt.<sup>7</sup> Másrészt a

<sup>6</sup> MOL. K 27. Minisztertanácsi ülés jegyzőkönyve, 1887. október 25

<sup>7</sup> MOL. K 27. Minisztertanácsi ülés jegyzőkönyve, 1888. február 22.

helyiérdekű vonalakkal kapcsolatos kormányzati álláspont szerint az állam segítségével támogatja a magántulajdonban álló helyiérdekű vonalak teljesítőképességének növelését, de közpénzből nem épít helyi igényeket kiszolgáló vonalakat. Ez ti. a magánbefektetők dolga.

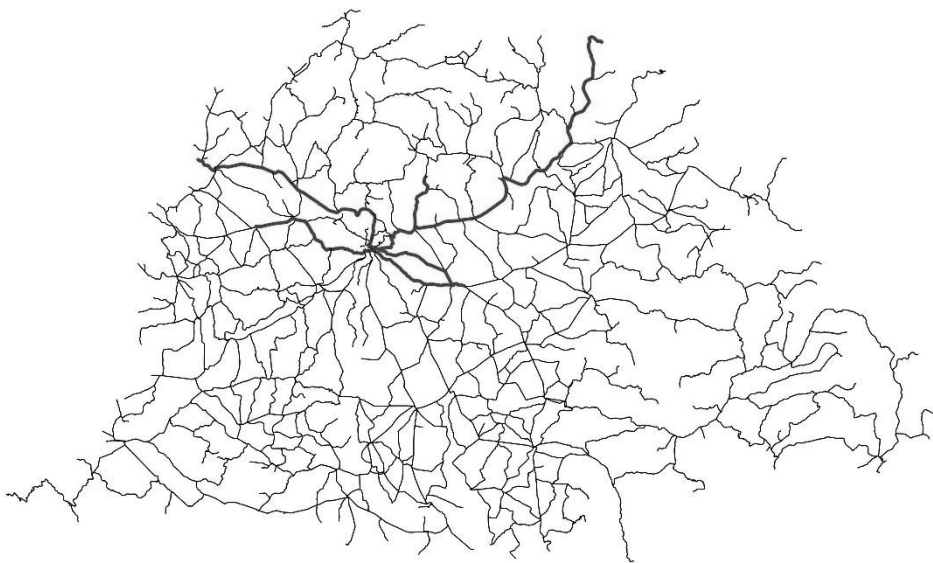
Az 1880-as évek közepétől a vasutak hadiforgalmi, szállítási képességének fokozása gyakorlatilag valamennyi – a hadimenetrendben szereplő – vasútvonalat érintett. A kisebb-nagyobb léptékű beruházások végrehajtása az elkövetkező évtizedeket jellemzik. A laikus közvélemény nem tudta, nem tudhatta, hogy a beruházásokra, fejlesztésekre hadászati megfontolásokból került sor. Csak azt látták: a vasútállomásokat gázlámpákkal szerelik fel és vélhetőleg fel sem merült, miért is van erre szükség: hiszen éjszakai, menetrendszerű forgalom néhány kivétellel nem volt a helyiérdekű vonalakon. Kitérő vágányokat építettek, áthelyezték a váltókat, sorompókat szereltek fel, és őrházakat állítottak. Relatív korszak – de személyzet hiányában nem használt – biztosító berendezéseket építenek ki. Elméletben kiszámolt hadiforgalmi menetrendek miatt állították fel a távjelzőket és kivilágítható jelzőtárcsákat stb. Szépen példázza ezt a Szilágysági helyiérdekű Nagykaroly–Zilah közötti vonalának története. A vonalat 1891-ben alkalmassá tették napi harminc, mintegy 50 tengelyes katonaszerelvény átbocsátására. A beruházás elkészülte után a berendezéseket (még a sorompókat is) leszerelték és raktárba szállították.

A hadügyi érdekek a helyiérdekű vasútvonalak felépítményi adataiból is kiolvashatóak. Áttekintve mintegy 176 helyiérdekű vasúttársaság engedélyokmányában szereplő adatokat, a beépített sín súlya alapján két vasútvonalról állapítható meg egyértelműen: hadászati okokból erősebbre építették a szükségesnél. Az egyik az Erdély–Délvidéki Helyiérdekű Vasút Olthíd–Vöröstorony közötti 17 km hosszú pályája, melyet 34,5 kg/m sínekkel építettek. Egyértelmű a szándék: Románia felé biztosítani a nehezebb katonavonatok átjárását. A másik: az Első Délnyugati Határőrvidéki HÉV Károlyváros–Bubnjarci közötti 1913-ban megnyitott 28 km hosszú vonala, melyet 28 kg/m-es sínekkel készítettek. Értelemszerűen a hadászati érdekérvényesítésnek nem kizárólagos mutatója a beépített sín súlya. A nagyobb folyóméter súlyú sínek ti. akkor viseltek el nagyobb tengelynyomást, ha egyéb feltételek (az aljak megfelelő kiosztása, az ágyazat, az alépítmény méretezése, anyaga) is teljesültek. Tekintettel arra, hogy az Olthíd–Vöröstorony és Károlyváros–Bubnjarci vonalszakaszok engedélyezett maximális tengelynyomása egyformán 14–14 tonna, ebből az is következik, hogy a nehezebb sínekkel megépített Olthíd–Vöröstorony szakaszon a katonai szerelvények nagyobb sebességgel közlekedhettek.<sup>8</sup>

Ausztria és Magyarország között az újabb hadászati célú vasúti beruházásokkal kapcsolatos tárgyalások 1896–1897 körül újabb lendületet kaptak. Ezt a len-

<sup>8</sup> Az 1914–1915-ös év egyik nagy tanulsága: a sebességbeli előnyt a hadsereg nem tudta kihasználni. A mindezt a 1914-es mozgósításkor elrendelt hadimenetrend bizonyítja. MOL. Z 1610. 598. doboz

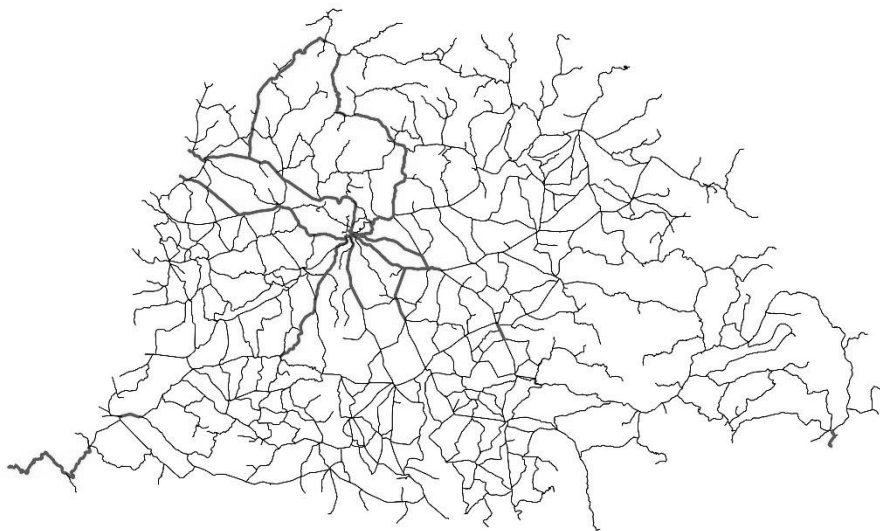
dületet Beck vezérkari főnök vasúti programja (pl. a Nagyberezna–Lemberg közötti csatlakozás megépítése) ösztönözte. A kereskedelmi miniszter 1902 elején terjeszti fel a miniszterelnökhöz a MÁV 1902–1911 közötti beruházási programját. Ebben a hatalmas, mintegy 244 millió koronás programban a hadászati és forgalmpolitikai beruházásokat azonban nem lehet elkülöníteni: ti. a polgári forgalom igényeit kielégítő beruházások a hadiforgalomban is hasznosultak. Az új modernizációs programról több törvény (1904, 1907, 1908) is rendelkezett. A MÁV modernizációjának látványos elemei az új Duna hidak építése, a vágánykorszerűsítések, a térközbiztosító berendezések felszerelése, az állomások bővítése, és újabb nagy járműbeszerzések stb. 1911-re a beruházási program első eredményei már a vasúthálózat térszerkezeti jellemzőiben laikusok számára is érzékelhetővé váltak.



3. ábra. Kettősvágányzat 1911-ben. A kétvágányú hálózat Miskolc–Mezőlaborc–ország-határ közötti szakasza a hadiforgalmat szolgálta.  
Saját szerkesztés. Adatok forrása: Beöthy, 1911

A nehéz súlyú felépítmény jelentőségét a szerelvények nagyobb engedélyezett sebessége jelentette.<sup>9</sup> A nehézsúlyú sínek terjedéséből látszik, hogy a vasút modernizációs programját az állam gazdaságpolitikai eszközként kezelte. A nagysebességű forgalmi kapcsolatok ti. elsőként a külgazdaságilag jelentős irányokban (Budapest–Bécs, Budapest–sziléziai bányák, illetve Berlin) jöttek létre, és már épül a Budapest–Fiume közötti újabb pálya.

<sup>9</sup> A zúzott kőágyzatba kerülő nehézsúlyú felépítmény elvileg a 100 km/óra gyorsvonati sebességet is lehetővé tette. Mindez a sűrű megállások miatt nem valósult meg.



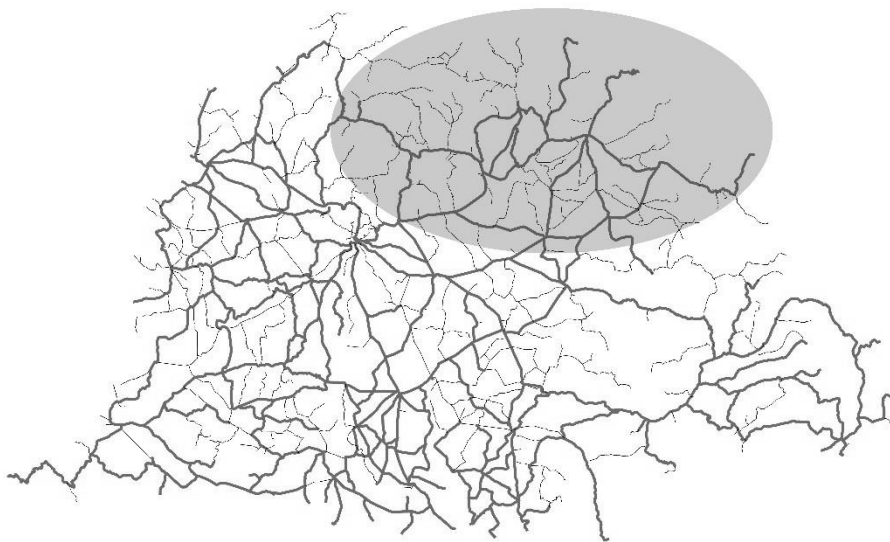
4. ábra. Nehéz (42,8 kg/méter) súlyú sínekből álló felépítmény 1911-ben.  
Saját szerkesztés. Adatok forrása: Beöthy, 1911

A vasút felkészítése egy potenciális háborúra azonban jóval több volt, mint egy beruházási kérdés. Ennek a történetnek van ti. egy másik fontos, de rejtetten lappangó aspektusa is. Az 1880-es évek második felétől kezdődően kiépül és a világháború kitéréséig folyamatos működött egy adatszolgáltató bürokratikus mechanizmus a vasúttársaságok és a Monarchia vezérkari főnöksége között. Az adatszolgáltatás összetettsége, kiterjedtsége és rendszeressége minden képzeletet felülmúlt. A hadiforgalomban érintett vasúttársaságok a működésükre vonatkozó legfrissebb adatokat (pl. adott hónapban hány gőzmozdony van javításban, hány tehervagon üres, mekkora volt az állomási kutak teljesítménye, a legkisebb szállítási idők stb.) havonta jelentették a vezérkar vasúti irodájának. A jelentéseket tíz példányban kellett elkészíteni. Az adatszolgáltatás kiterjedtsége, mélysége és rendszeressége azt az általános benyomást alakította ki a vasúttársaságok érintett főtisztviselőiben<sup>10</sup>, létezik egy olyan – folyamatosan finomodó, titkos és mély stratégia – amely a vasutak háborús időkbeni működtetését maximálisan szolgálja, azaz a vasút háborús irányítását a hadsereg „jobban tudja”, mint az ezzel egész életükben foglalkozó vasutasok. Valójában ez nem így volt. A havi adatszolgáltatás mellett a vasúttársaságoknak évente összefoglaló jelentéseket (ún. emlékiratokat) is készíteniük kellett. A harminc éven át tömegesen áramló adatszolgáltatás minőségi és módszertani problémái alig-alig tűntek fel az érintett

<sup>10</sup> Magyarország összes hadimenetrendben érintett vasúttársaságának hadiforgalmi adatszolgáltatására elvileg egy hat tagból álló bizottság (ún. központi szállítási vezetőség) rálátott.

katonatiszteknek. 1913 októberéből fennmaradt egy jelentés, amelyben a magyarországi hadimenetrendre rálátó maroknyi vasúti tisztviselő azon tanakodott, újra kellene számolni mindent, mert a mozdonyoszorózatok terhelhetősége mélyen alá van becsülve.<sup>11</sup> Ráadásul a háború kitörése előtti utolsó, 1913-ban összeállított hadimenetrend a vonalszakaszok 1904-es modernizációs program előtti állapotát vette figyelembe.

A hadimenetrendek a hazai vasúttársaságok és az Osztrák-Magyar Monarchia vezérkara együttműködésnek, illetve egy hadászati-stratégiai tervezésnek a sajátos lenyomatai. Az első világháborúban a magyar vasúthálózat a hadak útja volt. Szerencsés módon a háború kitörésére a MÁV statisztikai adatszolgáltatása azonnal reagált, így a rendelkezésre álló, összesített adatokat az 1914-es év békebeli hónapjai nem torzítják el. 1914 júliusától a MÁV üzleti éve (és statisztikái) nem a naptári év szerint készültek, hanem az újonnan bevezetett júliustól a következő év júniusáig tartó periódust ölelték fel. Az 1914–1915-ös üzleti évben a MÁV 16 millió katonát szállított. (MÁV, 1916). A MÁV térbeli leterheltsége Északkelet-Magyarországra koncentrált. (5. ábra)



5. ábra. A MÁV hadimenetrendben szereplő vonalai. A jelzett területre koncentrált az összes katonavonat 45%-a (118 ezer darab) Adatok forrása: MÁV, 1914

A háború kezdetétől a vasutak operatív irányítását az érvényes hadiforgalmi utasítás szerint a közös hadsereg látta el. (HADIFORGALMI, 1907) A vasutasok

<sup>11</sup> MOL. Z 1610. 598. doboz.

speciális szaktudása, vonalismerete és tapasztalata a hadsereg számára csekély értéket jelentett. A hadsereg – különösen az első időkben – a vasutas katonákra a fronton tartott igényt. A MÁV 163 ezer alkalmazottja közül 13 ezren vonultak be a mozgósítás első napján tényleges katonai szolgálatra. (MOHÁCSY, 1925) (6. ábra) A szaktudás semmibevétele – nemcsak a vasutasok önértékét sértette meg – hanem konkrét károkat is okozott.



6. ábra. Gyál állomásról bevonuló vasutas családja egy a háborút éltető táblával, a gyerekek kedvenc játékaival és a család vagyonát jelentő háziállatokkal, 1914. augusztus első fele (A fénykép eredetije magántulajdonban)

Az üzletvezetőségek központjaiban felállított tábori szállításvezetőségek a polgári forgalmat 1914–1915-ös évben nemcsak elhanyagolták, hanem meg is bénították. 1916-ban a MÁV nyilvánosságra hozott egy összeállítást a polgári forgalomban bekövetkező rendkívüli eseményekről: a forgalmi dugókról, a forgalomkorlátozásokról, és a forgalom beszüntetéséről. (MÁV, 1916). Az összeállításban szereplő adatok elemzése egy elhúzódó, a katonai szállításokban a leg erősebben leterhelt északkeleti régiótól jóval kiterjedtebb, változékony krízisövezetet tárt fel.

A polgári forgalom folyamatos, és kiterjedt zavarai nemcsak a katonai szállításban érdekelt vonalakon jelentek meg. Mindezt a MÁV a vasutak irányításban gyakorlatlan, az üzletvezetőségek vonalhálózatát nem ismerő katonai irányítással magyarázták. Nem véletlen, hogy a világháború végével a vasutasok a csalódottság és a harag hangján szólaltak meg. Csalódottság, a vasútirányító katonai hatóságok szakértelmében. Harag, mert a katonák nem hagyták őket dolgozni.



**FELHASZNÁLT IRODALOM**

- BEÖTHY László: *A magyar királyi Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség évi jelentése az 1911. évről*. Budapest, kiadó nélkül
- DIÓSZEGI István (1993): *Die Protokolle des gemeinsamen Ministerrates der Österreichisch-Ungarischen Monarchie 1883–1895*. Ser.2. Die Ministerratsprotokolle Österreichs und der Österreichisch-Ungarischen Monarchie 1848–1918. Wien, Verl. der Österr. Akad. der Wiss.
- ENDERS, Bruno – RATZENHOFER, Emil – HÖGER, Paul (1931): *Verkehrswesen im Kriege*. Wien, Hölder-Pichler-Tempsky
- FÜLEK Henrik (1885): Az új vasút-tervezetek katonai méltatásáról. *Ludovika Akadémiai Közlemények*, 185–200.
- Hadiforgalmi utasítás* (1907). Budapest, Vasúti és Hajózási Főfelügyelőség
- MÁV (1914) *Rendelet valamennyi szolgálati főnökségnek*. Bizalmas. Hatályba lép a hadsereg általános mozgósítása esetén. Budapest, Állami nyomda
- MÁV (1916) *Függelék az 1914–15. számadási év üzletjelentéséhez*. *Statisztikai adatok*. Budapest, Pallas ny.
- MOHÁCSY Béla (1925): *A Magyar Királyi Államvasutak a világháború alatt*. Budapest, Hornyánszky Rt.



## A tanulmányok első megjelenésének a helye

- Közlekedési vámok az Alföldön. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *Az Alföld történeti földrajza*. Nyíregyháza, 2000. pp. 369–376.
- Északkelet-Magyarország kocsis- és szekérállománya, 1887. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék történeti földrajza*. Nyíregyháza, 2002. pp. 239–246.
- A magyarországi vasútállomások jellemzői, 1895. In: Frisnyák Sándor – Tóth József (szerk.): *A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza*. Nyíregyháza–Pécs, 2003. 371–378.
- Nyíregyháza vasúti forgalma a dualizmus korában. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *Nyíregyháza. Előadások a város újratelepítésének 250. évfordulóján*. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke. Nyíregyháza, 2003. pp. 149–157.
- A közúti áruszállítás infrastruktúrája Magyarországon, 1895. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Szerencs és a Zempléni-hegység*. Nyíregyháza–Szerencs, 2003. pp. 259–271.
- A Délvidék árutermelő kistérségei és a vasúthálózat területi sajátosságai (1893). In: Kókai Sándor (szerk.): *A Délvidék történeti földrajza*. Nyíregyháza, 2006. pp. 45–54.
- A magyarországi cukorgyárak vonzáskörzetei a 19. század végén. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Szerencs, Dél-Zemplén központja*. Nyíregyháza–Szerencs, 2007. pp. 511–520.
- A közlekedés térbeli hatása a Bodroghözben. In: Tuba Zoltán (főszerk.): *Bodroghöz (A magyarországi Bodroghöz tájmonográfiaja)*. Gödöllő–Sárospatak, 2008. pp. 283–291.
- Az árutermelés térbeli jellemzői a 19. század végi Magyarországon. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *A Kárpát-medence környezetgazdálkodása*. Nyíregyháza–Szerencs, 2009. pp. 139–146.
- Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében a 19. század végén. In: Barta Györgyi – Keresztély Krisztina – Sipos András (szerk.): *A „világváros” – Budapest két századfordulón*. Napvilág Kiadó. Budapest, 2010. pp. 169–207.
- A nagytávolságú alföldi áruszállítás térbeli jellemzői (1858–1880). In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Kárpát-medence: tájak, népek, tevékenységek. Tanulmánygyűjtemény*. Nyíregyháza–Szerencs, 2011. pp. 111–119.
- A zempléni települések fejlődése és a vasutak. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Tokaj-hegyljai borvidék – Hazánk első történeti tája*. Nyíregyháza–Szerencs, 2012. pp. 257–262.

- Az utak forgalma Borsodban a 19. század végén. *Történeti Földrajzi Közlemények*, 2013. 1. évf. 1-2. pp. 48–55.
- A vasút hatása a községek fejlődésére az első világháború előtt. In: Frisnyák Sándor – Gál András (szerk.): *Kárpát-medence: természet, társadalom, gazdaság. Földrajzi tanulmányok*. Nyíregyháza-Szerencs, 2013. pp. 267–276.
- Az alföldi városok kereskedelmi kapcsolatai a 19. század végén. In: Kókai Sándor (szerk.): *Tanulmánykötet Dr. Dobány Zoltán főiskolai docens 60. születésnapjára*. Nyíregyháza, 2013. pp. 113–124.
- Kapaszkodó hajózás a Dunán. Ismeretlen fényképek a gombosi átkelésről. In: Síkos T. Tamás – Tiner Tamás (szerk.): *Tájak, régiók, települések térben és időben. Tanulmánykötet Beluszky Pál 80. születésnapjára*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest 2016. pp. 74-84.
- A tér és az idő a menetrendben. In: Tamás Edit – Kókai Sándor (szerk.): *Kárpát-Pannon térség: tájak, népek, tevékenységek*. Nyíregyháza–Sárospatak, 2019. pp. 163-172.
- A közlekedési infrastruktúra és a hadügyi érdekek (1867–1914). *Történeti Földrajzi Közlemények*, 2021. 9. évf. 3. sz. pp. 79–90.

# Tartalom

Dr. Kókai Sándor: Dr. Frisnyák Zsuzsa életműve .....	3
Közlekedési vámok az Alföldön .....	7
Északkelet-Magyarország kocsis- és szekérállománya, 1887.....	17
A magyarországi vasútállomások jellemzői, 1895 .....	25
Nyíregyháza vasúti forgalma a dualizmus korában.....	35
A közúti áruszállítás infrastruktúrája Magyarországon, 1895 .....	43
A Délvidék árutermelő kistérségei és a vasúthálózat területi sajátosságai (1893) .....	55
A magyarországi cukorgyárak vonzáskörzetei a 19. század végén.....	65
A közlekedés térbeli hatása a Bodroghözben .....	73
Az árutermelés térbeli jellemzői a 19. század végi Magyarországon.....	83
Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében a 19. század végén.....	91
A nagytávolságú alföldi áruszállítás térbeli jellemzői (1858-1880).....	133
A zempléni települések fejlődése és a vasutak.....	143
Az utak forgalma Borsodban a 19. század végén.....	149
A vasút hatása a községek fejlődésére az első világháború előtt.....	157
Az alföldi városok kereskedelmi kapcsolatai a 19. század végén .....	167
Kapaszkodó hajózás a Dunán. Ismeretlen fényképek a gombosi átkelésről...	179
A tér és az idő a menetrendben.....	187
A közlekedési infrastruktúra és a hadügyi érdekek (1867-1914) .....	197
A tanulmányok első megjelenésének a helye .....	209

