

Történeti Földrajzi Közlemények



**1. évfolyam, 1-2. szám
2013**

Az utak forgalma Borsodban a 19. század végén

FRISNYÁK ZSUZSA

Road traffic in Borsod County at the end of the 19th century

Abstract

In the last decade of the 19th century a traffic count was conducted along the public roads of Borsod County. The traffic of roads shows the spatial distribution of human activities. The average traffic per kilometre in the county was 394 draught animals per day. On average this means 12-13 carts per kilometre in every hour. Road traffic is much more above the average around four settlements (Miskolc, Mezőkövesd, Mezőkeresztes, and Mezőcsát). Cart traffic into Miskolc served local residents' consumption needs. High road traffic around Mezőkövesd and Mezőkeresztes shows the power of railway in transporting goods, as well as the lack of towns in the microregion. Road traffic was generated primarily by local residents' everyday necessities and the volume of agricultural production was less important despite our earlier assumptions. Correlation calculations prove that road traffic depended neither on the area of fields nor the density of railways.

A 19. század közúti forgalomszámlálásairól a hazai történettudomány Szalkai Gábor disszertációja, illetve az azt követő erdélyi kutatómunkája eredményeiből alkothatott először átfogó képet.¹ 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 térké-

¹ 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.

pekről származnak.² 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.³

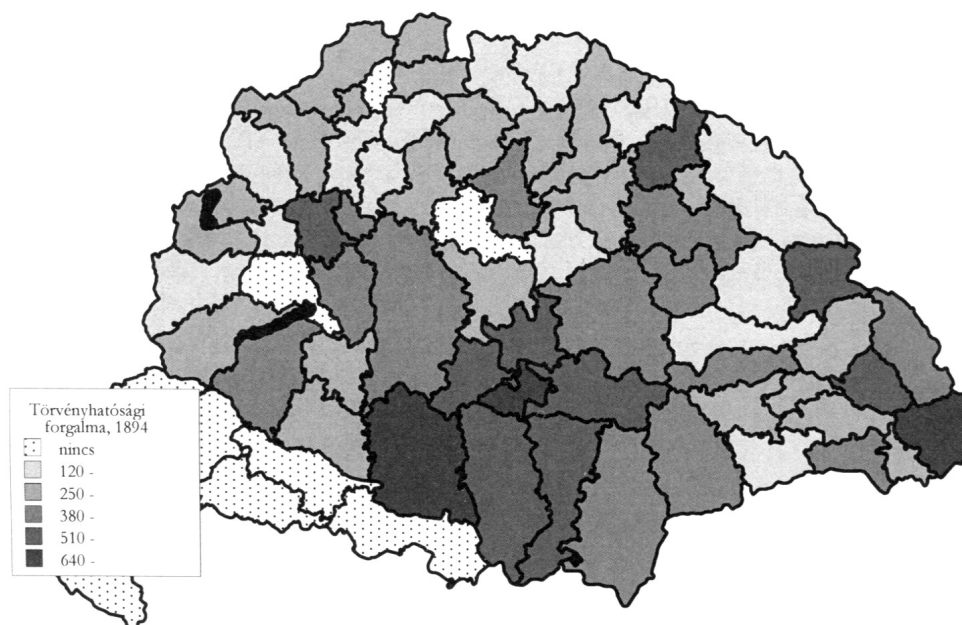
Mindkét, az országos és a törvényhatósági utak forgalmáról készített térképen az utak átlagos napi forgalmát a járművek elé befogott állatok száma szerint ábrázolták, olyan formában, hogy az útszakasz minden egyes kilométeréhez hozzárendelték a mért értéket. Mindent egybevetve Borsod megye 109 településén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

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 szekérforgal-

² 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 Sajópüspöki–Ózd–Borsodnadasd–Apátfalva közötti út kilométer sorszámozása elrontott.

³ A forgalomszámlált útvonalak: Miskolc–Sajószentpéter–Putnok, Miskolc–Diósgyőr, Miskolc–Mezőcsát, Mezőcsát–Ároktő, Felsőzsolca–Ónod–Tiszapolgár határáig, Sajólád–Külsőböcs–Berzék, Mezőcsát–Gelej–Mezőkeresztes, Vatta–Emőd–3-as út 12 km-ig, Mezőkeresztes–Emőd, Szalonta–Bába–Oszlár–Tiszapalkonya, Mezőkeresztes–Szentistván–Borsodivánka, Mezőkövesd–Egerlövő–Ivánka, Szihalom–Szemere–Egerfarms, Mezőkövesd–Andornak–Kistálya, Mezőkövesd–Bogács, Bogács–Cserépfalu, Tard–Cserépváralja, Ábrány–Kács, Szentpéter–Parasznya–Varhó, Hosszúrév–Sajónémeti, bánvölgyi út, Sajópüspöki–Ózd–Borsodnadasd–Apátfalva, Tapolcsány–Csermely, Vadna–Sajókaza–Szuhaálló, Sajószentpéter–Edelény–Szalonna, Mucsony–Szuhaálló–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 bepótolt számlálási eredmények viszont nem kerültek elő. Vö. OL. K. 227. 977. cs. 1897. 12. tétel 3500 alapszám.

mat, vagy kihalt és eseménytelenül pangó utakat kell elképzelnünk? Tekintettel arra, hogy 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.⁴ Ezeknek az arányoknak a figyelembevételével az egy kilométerre eső átlagos szekérforgalmat 197 szekérre tehetjük. Mindez azt jelenti, hogy tizenhat nappali órával számolva óránként 12–13 szekér haladt át az utak egy-egy kilométerén átlagosan.⁵ Vajon a Borsod megyei 394 vonóállat/nap/km forgalom országos viszonylatban mekkorának számított?



1. ábra. A törvényhatósági közutak átlagos napi forgalma az 1895–1900 közötti években, az egy kilométerre eső vonóállatok számában kifejezve⁶

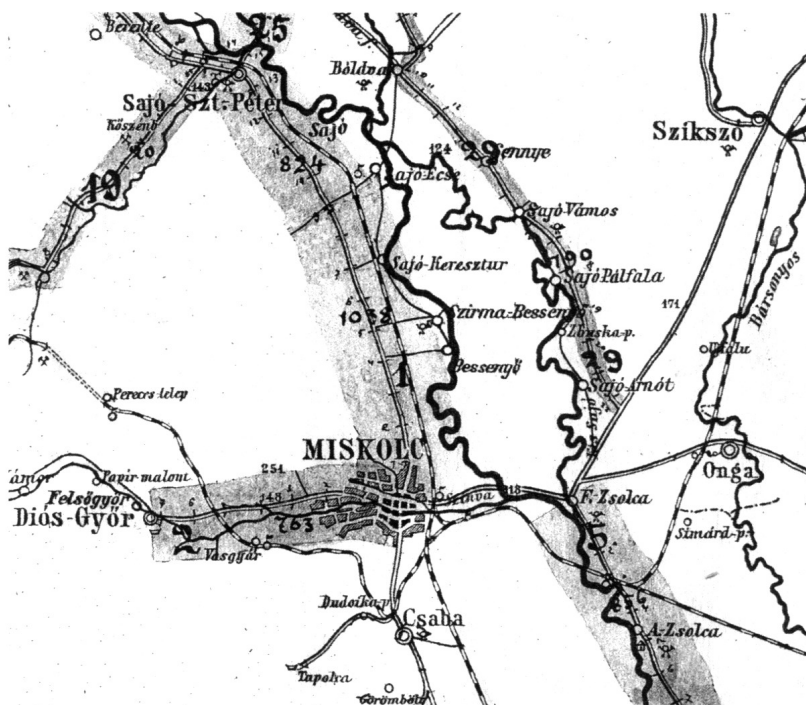
⁴ Az összes jármű 4% elé alacsony vonóerőt jelentő állatokat (tehén, szamár) kötöttek. Ezeket nem vettem figyelembe.

⁵ Az éjszakai, vásárra, piacra tartó szekérforgalmat adatok hiányában nem vettem számításba. Magyarország legforgalmasabb útszakaszán ez idő tájt az óránkénti 116 szekér/kilométer értéket érte el.

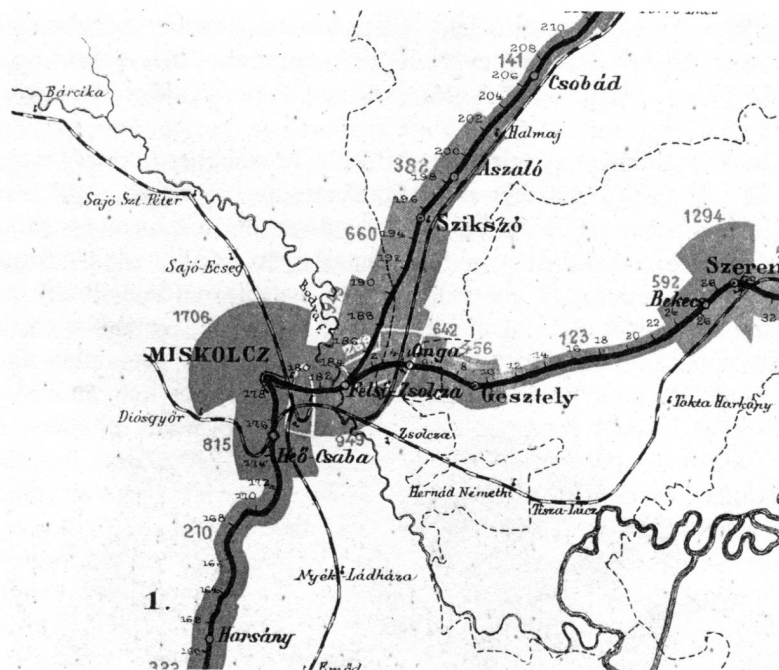
⁶ Az adatok forrása: Kovách, 1903. A szerző adatai, a Heves megyei útszámlálás levéltárban fellelt adatsora, és a mindezeknek gyökeresen ellentmondó megyei forgalom-számlálási térkép nagy különbségei miatt nem szerepel Heves az ábrán.

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

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).



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



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 vonóáallat/nap/km) számottevő. Úgy gondolom, ez itt haladó szekerek alapvetően a mezőkövesdi vasútállomást célozták meg és kevésbé a község belső fogyasztását szolgálták. A mezőkövesdi vasútállomáson 1895-ben 15 ezer tonna árucikk (búzát, árpát, tűzifát, tojást, cukorrépat, szénát stb.) mellett háromezer hizott sertést, kétszáz szarvasmarhát és 150 lovat is feladtak. Hasonlóképpen a vasút áru feladói szerepkörének, áruvonzó erejének a bizonyítéka a Mezőkeresztes és környéke közútjainak (1367 vonóáallat/nap/km) koncentráltan magas forgalma. Mezőkeresztes vasútállomása a település hatáiban fekvő Keresztesnyárad 13 települést szolgált ki. A vasútállomásra irányuló forgalom a vasút áruvonzó erejét – és egyúttal a Borsodi-Mezőség városhiányos mivoltát is mutatja.⁷ Nehezebb megfejtetni a Mezőcsát és Hejőpapi közötti magas (1022 vonóáallat/nap/km) közúti forgalom okát. Mezőcsát nem rendelkezett vasúttal, a hozzá legközelebbi vasútállomás a mintegy 21 kilométerre fekvő

⁷ Borsodban Miskolcon kívül nem volt más városi jogállású település. A Beluszky–Győri szerzőpáros viszont úgy találta, hogy a községi jogállású Mezőkövesd valójában teljes körű funkciókkal rendelkező kisváros volt. Vö. Beluszky–Győri, 221. o.

Nyékkládháza 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 keletebbre 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 helybeliek.

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.

Összefoglalva az eddigieket, néhány általánosabb kérdést is érdemes megvizsgálni. Vajon a települések szekérállományának 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 sürgő-forgó, 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 kereskedelemből 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 kifejtenek. 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 gabona-termő 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.⁸ 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.

1. táblázat. A Borsod megyei települések fekvése és ellátottsága⁹

Település fekvése:	Átlagos távolság (km) a legközelebbi:			
	körjegyzőhöz	körorvoshoz	gyógyszertárhoz	vasútállomáshoz
Községi út mentén	2,80	9,30	8,40	11,06
Törvényhatósági út mentén	1,52	6,57	7,20	7,90
Állami út mentén	0	6,03	6,03	5,39

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 szekérforgalma közötti nagyságrendi különbség mutatja, hogy az állomásra való gígyalogs az élet magától értetődő és hétköznapi mozzanata volt.

⁸ 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.

⁹ Adatok lelőhelye: Lányi-Szatmári, és Magyarország községeinek háztartása 1908. évben

Irodalom

- BELUSZKY P.–GYŐRI R.: Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg Campus, 2005. 232.o.
- KOVÁCH L.: Közútjaink. Magyar Mérnök és Építész Egylet Közlönye 1903. 177–201. o.
- LÁNYI N.–SZATMÁRI J. J.: Forgalmi és távolság-mutató. Budapest, 1902. 764 o.
- Magyarország községeinek háztartása az 1908. évben. Budapest, KSH 1913.
- SZALKAI G.: A közúti forgalom változása Magyarországon (1869–2006). Phd. disszertáció. http://teo.elte.hu/minosites/ertekezes2008/szalkai_g.pdf
- SZALKAI G.: A 19. századi közúti forgalom jellegzetességei Magyarországon és Háromszéken. Acta Siculica, 2010. 395–416.
- SZALKAI G.: Erdély a 19. századi közúti forgalomszámlások térképein. Geodézia és Kartográfia 2010. 8. sz. 26–31. o.