

## TÉRSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK A POLGÁROSODÓ KISALFÖLDÖN

(Changes in the Spatial Structures in the Kisalföld during the  
Process of Middle-Classing)

GYÖRI RÓBERT

### *Bevezetés*

Tanulmányunkban egy feltételezett történeti régió rekonstruálására és térszerkezeti változásainak felderítésére vállalkozunk. A magyar szakirodalomban, mind a geográfiában, mind a történettudományban ritka a történeti tájegységek, régiók monografikus jellegű feldolgozása, és ez tőlünk nyugatabbra sem közkedvelt vizsgálódási terep (*Tímár* 1991). Nem véletlen ennek a vizsgálati területnek az elhanyagolása. A magyar történettudomány nem rendelkezik a térre vonatkozó szilárd fogalomrendszerrel, a regionális kutatások alapjául szolgáló térszemlélet pedig nem alakult ki (*Faragó* 1984). Történéseink érdeklődése eddig kevésbé fordult a múlt térbelisége felé. Geográfiánk viszont az utóbbi időben egyre nagyobb élénkséggel vizsgál történeti jelenségeket, igaz, egyelőre régiórekonstrukciókkal még adós maradt. E tanulmány is ebbe az élénkülő munkába szeretne bekapcsolódni. A tanulmány elkészítésének gondolatát az az elképzelés motiválta, hogy a jelenre végrehajtott regionális kutatások megfelelő statisztikai és egyéb források megléte esetén végrehajthatók a múlt tereire is.

A tanulmány első részében a címben szereplő fogalmakra térünk ki, részletesen kifejtve, mit értünk polgárosodás, térszerkezet alatt, mit jelent, és hogyan értelmezhető a Kisalföld, mint történeti térelem. A második részben arra keressük a választ, hogy a Kisalföld, mint egységes régió mikor jött létre, és jogos-e a régió fogalom használata. A harmadik rész a polgárosodás előtti térszerkezetet próbálja vázolni, különös figyelemmel kísérve a térszerkezetet alakító jelenségeket. A negyedik rész pedig a polgári korszak Kisalföldjéről szól, az új térformáló erőket veszi számba, és próbálja összefoglalni hatásukat.<sup>1</sup>

### *Alapfogalmak*

#### *A polgárosodás*

Tanulmányunk szűkebb időkeretétől a reformkortól az első világháború kitéréséig terjedő időszakot választottuk. Ezen időszakot tekintik Magyarországon a polgárosulás, a modernizáció időszakának. A polgárosulás fogalma alatt több jelenséget érthetünk. Az 1848-as áprilisi törvények megteremtették a polgári állam kereteit,

létrehozták az egységes polgári társadalom kialakulásához szükséges jogi feltételeket, szabad utat nyitottak a vállalkozások és pénzmozgások előtt. Ennek a folyamatnak része volt a polgári államigazgatás kialakítása. Ez Magyarországon a kiégyezés után, kitüntetetten az 1860-as évek második felében és az 1870-es évtizedben játszódott le. Új intézmények alakultak, kiépült a polgári közigazgatás, ez a falu–város kapcsolatok megváltozásához és a városok szerepének átalakulásához vezetett. Beluszky Pál statisztikai vizsgálatok segítségével kimutatta, hogy a városi szerepkörök közül (elsősorban a hierarchia alacsonyabb szintjein) ezen új polgári elemek meghatározóak lehetnek, ez a változás volt a településhálózat átrendeződésének az egyik meghatározó eleme. A városhierarchia élén kevés olyan várost találunk, amely magas szintű közigazgatási szerepet ne töltött volna be; ez a központi szerepkör az esetek többségében a vezető városi funkció. A polgári igazgatás centrumokat igényel, azonban ennek fejlesztő ereje nem szerves, hanem felső szintű döntések erejével preferál településeket (Beluszky 1990, 15; 21). A polgári igazgatás intézményeinek jelenléte sok egyéb olyan intézmény megtelepedését teszi szükségessé és lehetővé (pl. járásbíróságok melletti ügyvédek, közjegyzők jelenléte), amelyek ezt a folyamatot még hangsúlyosabbá teszik (Beluszky 1995, 449).

A polgárosulás fogalma társadalmi átalakulást takar. Erdei Ferenc a magyar parasztság polgárosulásáról írva a polgárosulás lényegének azt tartja, hogy a rendi társadalom keretei közül kikerülő parasztság része lesz az egységes polgári társadalomnak, a rendi tagolódást a polgári társadalomra jellemző vagyoni rétegződés (osztálytársadalom) váltja fel. Ez a változás természetesen a mentalitás és az életmód átalakulásával is társul. A folyamat már a polgári forradalom után elkezdődött, azonban meglehetősen lassú, ugyanis a magyar társadalom nem tökéletes polgári társadalom, csak „nagyjában” az, rendies elemek jellemzik, a parasztság pedig ebbe a rendies (polgári) társadalomba asszimilálódik (Erdei 1941, 81–83). A változás nemcsak időben és társadalmi rétegenként eltérő módon húzódik el, hanem térbelileg is szétterül. Ezt a térbeli változást jól mérhetjük a népi kultúra állapotán, egyes (modern) jelenségek diffúziójának, archaikus jelenségek megmaradásának területi vizsgálatával (Kósa 1998, 43; 60–62). A polgárosulás egyik legfontosabb mozzanatának mi is ezt a változást tekintjük, kibővítve azzal, hogy nemcsak a parasztság, hanem az egész magyar társadalom átalakulását értjük alatta. A társadalmi átalakulás folyamatossága és megszakíthatatlansága egészen az első világháborúig tartott. A társadalmi változást olyan jogszabályok készítették elő, amelyek pl. lehetővé tették a népesség nagyobb arányú társadalmi és térbeli mobilizációját, előfeltételezték a dualizmus kori gazdasági élénkülést és ezekkel párhuzamosan a területi átrendeződést (Mendöl 1943, 122).

A változás harmadik fontos elemének pedig a gazdaság átalakulását, modernizálódását (kapitalizálódását) tekintjük. Ez hosszabb időtávú folyamat, a dualizmus kori fellendülést előkészítik a XVIII. sz. és a reformkor gazdasági folyamatai és törvényhozása. Ebben az időszakban teremődik meg a modern gazdaság, a termelés minden ágában kommercializálódik, piacra termel, forradalmi változások zajlanak a

közlekedésben (vasutak megjelenése), intenzifikálódik a mezőgazdaság, a gyáripar egyre nagyobb teret nyer a kézműipar rovására (Kövér 1991, 35–37).

A korszak kezdőpontjául természetes módon adódna egyrészt a polgári forradalom időpontja, másrészt a kiegyezés dátuma. Nem hinnénk, hogy mereven évszámhoz kellene kötödnünk, a vizsgált jelenségekben nem jelentenek ezek a dátumok olyan éles cezúrát. Például a gazdaság szempontjából fontos polgári intézmények törvényes keretét a neoabszolutista kormányzat teremti meg az 1850-es években, a polgári közigazgatás kiépülése pedig az 1870-es években zajlik le (Gyáni-Kövér 1998, 30; 52–53). Rendszeres statisztikai adatok a kiegyezéstől kezdve állnak rendelkezésünkre, egyes jelenségek vizsgálatát csak ettől az időszaktól végezhetjük el, így tanulmányunk nagy része is a kiegyezés utáni időszakokkal foglalkozik. Azonban a polgári korszakot megelőző időszakra is vissza kell nyúlnunk, hogy azokat a hosszú távú folyamatokat átfogjuk, amelyek évszázadokra irányadóak voltak a térszerkezet alakulásában.

### *Térszerkezet a múltban*

Mi a térszerkezet? Minden emberi tevékenység használja a teret. Az emberek a munkavégzés, kereskedés, kulturális tevékenység, szórakozás, üdülés stb. során a tér egyik pontjáról a másikra utaznak. A gyakran ismétlődő ugyanolyan irányú mozgások jellegzetes térkapcsolatokat alakítanak ki, ugyanilyen térkapcsolatokat hoz létre nemcsak a személyhez kötődő térhasználat, hanem az áruk, szolgáltatások forgalma és a kommunikáció is (Nemes Nagy 1998, 207–208; 222–225). A térkapcsolatok összessége rajzolja fel a térszerkezet vázát, amely kapcsolatok egyes pontokban sűrűsödnek, máshol ritkulnak vagy hiányoznak, hálózatot hoznak létre; ez a térszerkezeti egységek elkülönítésének alapja. Térszerkezeti egységnek tekinthetjük a (társadalom)földrajzilag homogén területeket is, az ezeken belül szerveződő jellegzetes kapcsolatok miatt. Pl. egy etnikailag vagy vallásilag homogén terület gyakran meghatározza az emberek mozgását is, pl. házassági körzetet is kirajzol. A különböző térszerkezeti egységek hierarchikus rendet alkotnak. A legalacsonyabb fokú egység a központi település körül szerveződő vonzaskörzet. Ritkábban igénybe vett szolgáltatások, funkciók már csak kevesebb településen fordulnak elő. Egy nagyobb város ilyen szolgáltatását több kisebb város vonzaskörzetének lakossága is igénybe veszi, ez is egyfajta térszerkezeti egység. A térszerkezeti egységek hierarchiájának kialakulása történeti folyamat, elsősorban a munkamegosztás szélesedésével, a lakosság igényeinek növekedésével következik be (Mendöl 1963, 428).

Léteztek-e a múltban a maival összevethető térkapcsolatok, beszélhetünk-e történeti terek kapcsán térszerkezetről? Mendöl Tibor érdekes különbségtételt tesz, amikor a településállomány és a településhálózat különbségéről ír. Településállomány vizsgálatán a települések térbeli elrendeződését, és ennek más jelenségek térbeliségéhez való viszonyítását érti, míg a településhálózat vizsgálata a települések egységének, rendszerének, kapcsolathálózatának, hierarchikus rendjének vizsgálatát jelenti. Mendöl arra a megállapításra jut, hogy a múltban nem beszélhetünk települ-

léshálózatról, csak -állományról (*Mendöl* 1963, 490–492). Mindez azt sugallja, hogy a térszervező folyamatok csak a modern gazdaság létrejöttével teremtdőnek meg, a városhálózat kialakulása is ehhez köthető.

Azonban a múltban is léteztek térkapcsolatok, a jellegzetes térhasználat kialakított hálózatokat, még ha más jelenségekhez kötődött is ez a térhasználat, mint ma. Például a falu–város kapcsolat jellegzetes formája a piacok látogatása volt, a falusiak mezőgazdasági termékeiket értékesítették a városi piacon, s a városban elégtették ki iparcikk-szükségeiket. A város közigazgatási, igazságszolgáltatási központ szerepe szinte teljesen hiányzott, ezt sok helyen a földesúri birtokközpontok, az uradalmak töltötték be. A kereskedelmi kapcsolatok irányát megkötötte a közlekedési eszköz használati lehetősége (hajózható folyó, járható út stb.). Ez markáns térpályákat jelölt ki. Tehát a múltban is létezett térszerkezet (mert léteztek térkapcsolatok), egyes jelenségeknek megvolt az önálló térszerkezetük. A múltban az egyes térszervező erők szorosabban összekapcsolódtak, egységesen működtek (pl. a nagybirtokszervezet igazgatási, bíraskodási, munkaszervezési, terménykereskedelmi szerepe), nehezebben szétválaszthatóak, ami a térszerkezeti egységek koherenciáját még szorosabbá tette (*Faragó* 1984, 13).

### *A vizsgálat tere: a történeti régió*

Először arra a kérdésre kerestük a választ, mit jelent a régió a geográfiában és a történettudományban. A modern regionális földrajz megteremtése a századforduló francia geográfusának, Vidal de la Blache-nak köszönhető. Kutatásai a tájak sajátosságaira irányultak, művei a táj individualitását emelték ki (*Probáld* 1995, 36). A *géographie humaine* regionális módszere egyáltalán nem hasonlított a korábbi, mindent számba vevő katalógusszerű állam- és tájművekhez. Vidal de la Blache elsősorban *'personnalité'*-ként vagy *'individualité'*-ként értékelte a földrajzi teret. A földrajzi tér individualitása Vidal de la Blache szerint nemcsak a természetföldrajzi ismertetőjegyeinek egyverettségében mutatkozik meg, hanem történeti – azaz gazdasági és társadalmi – jelenségekben is, amelyek az emberek térkapcsolataira vezethetők vissza, és amelyek együttes hatása rajzolja meg a régiót, ezek adják meg a tér individualitását. A régiót Vidal de la Blache a tér és az ember interakciójának eredményeként létrejött egységnek tekintette. Ez a regionális szemlélet rendkívül termékenynek bizonyult: a francia történettudomány megújulásában betöltött szerepe megkérdőjelezhetetlen, az *Annales* iskola képviselői az emberföldrajz hatására vágtak bele modern regionális történeti monográfiáik megírásába (pl. Marc Bloch: *Ile de France*) (*Kronsteiner* 1989, 62–66). A regionális feldolgozási módszer azonban nem lett általános sem a külföldi, sem a magyar történeti irodalomban. Nem utolsó sorban azért, mert a regionális földrajz szerepe a geográfián belül is megkérdőjeleződött (*Probáld* 1995, 43–48; *Tímár* 1991, 13). Az elmúlt évtizedekben azonban újraértékelődött a regionális földrajz jelentősége megújult értelmezési keretekkel, modern feldolgozási eszközökkel. A modern regionális földrajz a régió fogalmán az alábbiakat érti: a földrajzi jelenségek vizsgálatánál kirajzolódnak a

jelenségek valóságos szerveződését tükröző, összefüggő térbeli egységek. A formális körzetek alapját egy vagy több jelenségük homogenitása, és környezetüktől való elkülönülése adja; a funkcionális körzeteket a bennük zajló folyamatok, mozgások, kölcsönhatások összetartó ereje építi fel. Ténylegesen létező egységekről van tehát szó, nem pedig a kutatók által teremtett konstrukcióról. A komplex földrajzi régiókat a környezetüktől elkülönítő homogenitás és sokrétű, belső összetartó kölcsönhatások együttesen jellemzik. A régiók általában az emberek tudatában is testet öltenek, illetve létrejöttükben–fejlődésükben szerepet kaphatnak hatalmi–politikai tényezők is. A táj fogalma is pontosodott, használati köre leszűkült. Ma a táj természetföldrajzi kategória, léte a természeti tényezők homogenitásán és kölcsönhatásán nyugszik, alapja lehet a társadalomföldrajzi régióknak, de az azonosság nem szükségszerű, a jelenhez közeledve gyengül a társadalomföldrajzi régiók természetföldrajzi alapú meghatározottsága (*Probáld* 1995, 41).

Láthatjuk tehát, hogy a mai térhasználat kialakít elkülöníthető téregységeket, s azt is, milyen közelítésmódokkal lehet ezeket vizsgálni. A történeti régiók vizsgálatánál szembe kell néznünk egy fontos kérdéssel: a múlt valóságában léteztek-e ilyen típusú homogén, illetve funkcionális terek, vagy ezeket a kutatás hozza-e létre, hogy vizsgálódását megkönnyítse? Robert Butlin amellett foglalt állást, hogy a múltban nincsen a régióknak (körzeteknek) egy abszolút változatlan rendszere, a régiókat mi teremtjük, ahogy a múltban élők is teremtették ezeket, amikor benne élőknek tudták magukat (*Butlin* 1990, 1). Az „új történeti földrajz” irányzatának egyik fontos tétele, hogy a történelem országhatárokhoz, régióhatárokhoz igazodó vizsgálata mesterséges, ezek csupán operacionális fogalmak, a kutatásnak hangsúlyozottan a településhierarchia, a struktúra felé kell fordulnia, a társadalmi jelenségeket például a településhierarchia mentén kell vizsgálnia (*Tímár* 1991, 17–21; *Gyáni–Kövér* 1998, 50).

Számtalan történeti vizsgálat van azonban, amely létező területi egységeket különített el. A néprajztudományban hosszú múltra tekintenek vissza azok a kísérletek, amelyek Magyarország területét néprajzi szempontok alapján tájakra tagolják. A terminológia nem egységes, a néprajzi csoport, táji csoport, etnikai csoport fogalmak értelmezéséről Kósa László munkája tájékoztat. Meg kell említenünk, hogy a néprajz az, amely térfelosztásánál a legerősebben figyelembe veszi az embercsoportok tájához, táji csoportokhoz való mentális kötődését („mi-tudat”) (*Kósa* 1998, 16–24). A néprajzosok táj, illetve tájhoz kötődő csoport lehatárolásai elsősorban a formális régiólehatárolások eszközeivel élnek, az ezeket egymástól élesen elkülönítő jelenségek vizsgálata révén. Az etnográfusok definíciói közül a funkcionális régiószemlélethez legközelebb az Andrásfalvy Bertalan által használt terminusok állnak. A kistáj szakosodott falvak csoportja, amelyek a területi munkamegosztást felépítik. Ez a kistáj nem homogén: természeti és ezzel összefüggő (mező)gazdasági különbözőségei kiegészítik egymást. A kistáji munkamegosztás akkor lazul fel, amikor kialakul az árutermelés és a pénzhasználat, az egymást kiegészítő termékekre már nem lesz kölcsönösen szükségük. A régió a kistáji tagolódást időben felváltó folyamat során jön létre, amikor a falu–város kapcsolatrendszer alakítja a területi

munkamegosztást, városi központ és (kulturális) körzete alkotnak egy régiót. A széteső táji munkamegosztás helyett a város szervezi a teret (munkába járás, kulturális kapcsolatok stb.). A táji szakosodás helyébe a várost mezőgazdasági termékekkel ellátó falvak körzete és a körzetet iparcikkokkal, szolgáltatásokkal terítő város kettőse lép. A falvak, kistájak közigazgatását a korábbi vásáros helyek, mezővárosok átruházzák a régió központját jelentő városra. A régió elhomályosítja az egykori kistájak keretét, a központtól mért távolság alapján elkülönülő zónák, övezetek rendje építi fel (Andrásfalvy 1980, 51–55). Andrásfalvy a történeti térszerkezeti változások egyik legkarakterisztikusabb mozzanatát írja le. A térrel foglalkozó kutatások egyik legfontosabb feladata lenne ennek a váltásnak a területenként eltérő időpontját meghatározni.

A történészek érdeklődése – elsősorban a geográfia eredményeitől ösztönözve – a hetvenes évektől már a funkcionális körzethehatárolás felé fordult. Ezek között az egyik legalaposabb – módszereiben Magyarországon úttörő (faktoranalízis stb.) – Bácskai Vera és Nagy Lajos XIX. sz.-i városhierarchia elemzése. A szerzőpáros az 1828-as összeírás segítségével feltérképezte a korszak falvainak piacközpontjait, ennek segítségével különböző intenzitású vonzaskörzeteket határolt le, megállapította a funkcionális értelemben városi települések számát, és hierarchiájuk felderítésére is kísérletet tett (Bácskai–Nagy 1984). Funkcionális körzetet nemcsak város szervezhet maga köré. Andrásfalvy kistáj-definíciója azt is bemutatja, hogy társadalomföldrajzi értelemben vett régiót nemcsak városi funkciójú központ létesíthet maga körül. A feudális nagybirtokok nemcsak gazdaságszervezési, hanem igazgatási, bíraskodási, társadalomszervezési funkciót is betöltöttek, területük így komplex egységet alkotott. A falu–város területi munkamegosztás kialakulása előtti időszakban a térszervezés funkcióját az uradalom is elláthatta, ellátta (Faragó 1984; Gyáni–Kövér 1998).

Tóth Tibor is határozottan cáfolja, hogy csupán a (történeti) kutatás különítene el egymástól tájakat. A táji tagolódás létrejöttében a területi munkamegosztás fontosságára helyezi a hangsúlyt. Ennek kétféle típusát különíti el: egyes – eltérő természeti adottságokkal rendelkező, és ezzel összefüggően eltérő termelésű – területek közötti cserekapcsolatokat, illetve város és vonzaskörzete kapcsolatát. A két típus különbsége nemcsak időrendi eltérést takar: az elsőben az eltérő adottságú, de hasonló társadalmi struktúrájú tájak kerülnek egymással érintkezésbe, a másodikban a város és vidéke eltérő társadalmi szerkezete is indukálja a munkamegosztás kialakulását és a kapcsolatokat (Tóth 1980). Miután a formális régiólehatárolások eredményeit kevésnek találja, a funkcionális lehatárolás mellett tör lándzsát. Azt vallja, hogy a formális régiólehatárolás gyakran prekonceptióval dolgozik, a kutatók egy vagy néhány tényezőt vizsgálva homogénnek tüntetnek fel egy régiót, amikor az funkcionálisan több körzetre eshet szét. Hangsúlyozza azt is, hogy az összes tényező kölcsönhatásrendszere csak a modern kor statisztikai viszonyai között vizsgálható. Definíciót is ad az ezen elvek figyelembevételével feltérképezendő történeti tájra: hosszú távon változatlan területi–ökonómiai–szociális egység, melyet a gazdaság más egységektől elkülönülő funkcionális rendszere jellemez, s ehhez a társa-

dalmi fogyasztás speciális rendszere is kapcsolódik (Tóth 1980, 240–241). Tóth Tibor definíciója a funkcionális régiók földrajzi meghatározására emlékeztet, azonban nem ad arra választ, konkrétan hogyan is, milyen módszerekkel lehetne lehatárolni ezeket a tájakat.

Faragó Tamás összegyűjtötte a történelem és a rokontudományok régió-lehatárolási eszköztárát. Miután hangsúlyozza a regionális történeti kutatások szükségességét, maga is kísérletet tesz arra, hogy a történeti táj fogalmát értelmezze. A történeti táj a legkisebb rendszerként vizsgálható egység, amelyet öt alrendszer összjátéka rajzol ki (gazdasági, társadalmi, kulturális, infrastrukturális, természeti), rugalmas, önszabályozó rendszer; rövid távon az állandóság, hosszabb távon a változás jellemzi. A történeti tájak lehetséges vizsgálati módszerei közül legjobban használhatónak azt tartja, ha a különböző alrendszereket leírjuk, és ebből állítjuk össze a rendszerként értelmezett tájat, azaz, ha a különböző téregységek határai egybeesnek, történeti tájat rajzolnak ki (Faragó 1984, 15–16). Az ő módszere megpróbálja ötvözni a formális és a funkcionális régió-lehatárolás előnyeit.

Megállapíthatjuk azt, hogy a történészek, etnográfusok fogalmai nem azonosak a geográfusok terminusaival, bár gyakran ugyanazokat a jelenségeket írják le. Pl. a táj fogalmát társadalomföldrajzi egységekre is használják, holott a földrajz ezt a természetföldrajzi egységek számára tartja fenn.

Feltételezhetjük azt is, hogy a nemzetgazdaság egységesülésével, az államigazgatás kiépülésével, a tömegkultúra elterjedésével a régiók, körzetek közötti különbségek folyamatosan halványodnak, az önálló arculatú és struktúrájú régiók feloldódnak az országokban. (Tehát éppen korszakunkban történne ez a folyamat.) Angliai kutatások viszont éppen a régiók erősödő elkülönülését igazolják a XIX. sz. második felében. Úgy tűnt, hogy a vasutak kiépülésével felszámolódnak a regionális piac, a közlekedési feltártság növekedésével csökkennek a területi különbségek; azonban a meginduló iparosodás éppen nem csökkentette, hanem növelte a regionális eltéréseket (természetesen egy régió belül a falu–város különbségeket is). Megerősödött a regionális identitás (ennek szembetűnő megnyilvánulási formája a regionális regények elszaporodása), megerősödtek a helyi döntéshozás, hatalom igényei is. Mindez a regionalizáció megjelenéséhez vezetett, a helyi hatalom tudatosan törekedett a döntések decentralizálására, a régió sok tekintetben informális rendszerének formalizálására (Butlin 1990, 5–10). A gazdaság területi különbségeinek teljes felszámolásával nem számolhatunk. Nemes Nagy József hosszú idősorokra végzett számításai azt igazolták, hogy egy új gazdasági struktúra (vagy innováció) megjelenésekor a tér kitérített pontjain indul meg a növekedés, ami gyors polarizálódáshoz vezet, ezt követi egy lassú kiegyenlítődési periódus; a folyamat itt nem áll meg, egy új jelenség felbukkanása ismét polarizálódást indít el (Nemes Nagy 1990, 133–136). Ez a vizsgálat is igazolja, hogy a területi különbségek hosszú távon fennmaradnak, időről-időre átalakulnak, de jelenlétükkel a történelem során mindig számolhatunk.

Egy bizonyos: adott gazdasági, társadalmi térszerkezet fennállása nem örök, állandó, és általában lassú a változás. Adott régió léte is csak meghatározott időtartamra

igazolható. A régiók életkora az őket létrehozó (tér)folyamatok tartósságától függ. Amíg ezek a teret generáló folyamatok kis változásokkal tovább élnek, addig áll fenn egyensúly, addig marad fenn a kialakult régió (Kósa 1998, 31). Kósa László etnográfus megállapítása nemcsak a történeti–néprajzi egységekre igaz. Térfolyamatok döntő megváltozása területi újjárendeződést eredményez, régiók határának megváltozásához, esetleg teljesen új régiók kialakulásához vezet. A megváltozott térszervező erők legtöbbször új helyeket tüntetnek ki, változnak az átrendeződő, keletkező régiók centrumai is. Találunk azonban példát arra is, hogy egy település (a már megszilárdult településhálózat tehetetlensége folytán) befolyásolja az új térszervező folyamatok irányát, vagy ezek a folyamatok ismét ezt a pontot találják a legkedvezőbbnek (Kerekes 1923, 1). Jelen vizsgálatunk is azt célozza, hogy milyen és mekkora volt az új folyamatok ereje a Kisalföldön, mennyire rendezték át a korábbi kapcsolatokat, mennyire változtatták meg magát a régiót.

### *A Kisalföld mint régió*

Azt a kérdést kell elsőként megválaszolnunk, hogy a mi vizsgálatunk mit tekint Kisalföldnek, és az mennyiben tekinthető önálló régiónak. Első megközelítésben a Kisalföldön természetföldrajzi egységet érthetünk, amely a Duna jobb és bal partján helyezkedik el, területén ma Magyarország, Szlovákia és Ausztria osztozik. Medenceterület, felszínét elsősorban a Duna és nagyobb mellékfolyói, a Vág, a Rába és a Marcal formálták, mai domborzata a pleisztocénban és holocénban alakult ki. Jelentős antropogén beavatkozás a táj életébe a koraujkorban, újkorban következett be a vízrendezések hatására, a korábbi árterek nagy részét ármentesítették, jelentős mocsárterületet csapoltak le. A fattyúágakkal sűrűn átszótt, mocsaras rétekekkel, ligeterdőkkel változatos táj egyveretűbb lett, területének nagy része szántóföldi művelés alá került. A szántóföldi művelést a kedvező (sok tekintetben az Alföldnél jóval kedvezőbb) éghajlati- és talajadottságok segítették elő. Gyakorlatilag a gabonafélék, a kapásnövények, a takarmánynövények minden fajtája jó körülmények között termesztethető. A Kisalföld természetföldrajzi egysége kistáji tagoltsága ellenére nyilvánvaló (Góczán 1998, 302–305), a Kisalföld (természetföldrajzi) tájvizsgálatának ez a megfelelő kerete. A természetföldrajzi Kisalföld azonban (már) nem tökéletes alapja egy társadalomföldrajzi egységnek. Az Árpád-kori Magyarország régiókra való tagolását Frisnyák Sándor kísérte meg. Véleménye szerint a táji specializáció megindulása a XIII. sz.-ra tehető. Az ő vizsgálatában a Kisalföld egész területe alkot egy régiót, a hozzá tartozó vásárvárosokkal együtt. Ez is bizonyítja, hogy ebben az időszakban a természetföldrajzi viszonyok messzemenően meghatározták a társadalmi tér alakulását is (Frisnyák 1996, 122–123). Azonban annak, hogy a Kisalföld táj tényleges funkcionális régióvá alakuljon, volt egy komoly akadály. A Duna vonala megnehezítette az átkelőforgalmat, nemcsak maga a folyó, hanem a mellette szélesen elterülő árterei is. Ez a markáns vonal két egységre osztja, osztotta a tájat a múltban is, s nem csak a jelen országhatár idején. Az északi fele Pozsony piackörzetéhez, közigazgatási vonzáskörzetéhez tartozott, a nem



természetföldrajzi értelemben vett Felvidék része („Duna bal part”). A kereskedelmi forgalom iránya kelet–nyugati volt, mindkét térség Bécs és Alsó-Ausztria felé vonzódott, egymással gyengébbek voltak a kapcsolatok (sokáig hiányoztak az összekötő vasúti és közúti hidak is). A vasúthálózatuk is önálló formálódott ki, nagyon sokáig semmiféle vasúti összeköttetés vagy állandó híd nem volt a két térség között (Erdősi 1996, 227; 230; 232). A Kisalföld területének kettéosztottságát a közigazgatási beosztás és a statisztika is követte, a XVIII–XIX. sz. közigazgatási átalakítás-kísérletei mindig erre a két részre bontották a területet. II. József tízkerületes felosztása és a Bach-korszak ötkerületes beosztása is figyelembe veszi ezt a határvonalat. A Bach-korszak kerületi székhelyei, Pozsony és Sopron is tükrözik, hogy eltérő vonzódású területekről van szó (Hajdú 1996, 215; 218). A II. József korabeli és a Bach korszak (területileg eltérő, s egyik esetben sem csak kisalföldi területeket magában foglaló) kerületeinek eltérőek voltak a központjai is. Az előbbi Győr, az utóbbi Sopron (Szörényiné Kukorelli 1998, 55). A két hasonló régió elkülönüléséről a modernkori statisztika is tudomást vesz: Dunántúl és Duna bal part megkülönböztetéssel választotta szét a (már) csak természetföldrajzilag egységes területet. Formálisan a két régió társadalomföldrajzi képe is hasonló, azonban funkcionálisan nem képeztek egységet.

Jelen tanulmány vizsgálódási területe a Kisalföldnek csak a Duna jobb parti egységére terjed ki, a továbbiakban – az egyszerűség kedvéért – ezt nevezzük (mint a magyar geográfia általában) Kisalföldnek. Társadalomföldrajzi régió képződése történeti folyamat, általában jellegzetes időponthoz, időszakhoz köthetjük ennek megindulását. Esetünkben a döntő mozzanatnak a török hódoltság korát tekinthetjük. A három részre szakadt Magyarország területei más országokhoz kerültek, az elkülönült országrészek arculata más irányba fejlődött, megváltoztak kapcsolatrendszereik is, a bontakozó belső munkamegosztás szálait szétzilálta a hódítás (Gyimesi 1975, 139). A török hódoltság határa elvágta a területet az ország középső részétől, kapcsolatai a birodalom központjával, Béccsel erősödtek meg. Helyzete a birodalom szempontjából felértékelődött: stratégiai vonal húzódott a peremén, Bécs és Alsó-Ausztria élelmiszerellátásában fokozódott a szerepe (Beluszky 1995, 26–27). A török jelenlét nemcsak a gazdasági kapcsolatokat változtatta meg, hanem átalakította pl. az agrártermelés módját és a településviszonyokat is. A Dunántúl déli részén vagy pl. Fejér és Komárom megyében jelentős számban pusztultak a falvak (erre területünkön kevés példát találunk), a városok fejlődése egészen más pályára lépett, mint régióinkban. Itt ún. praesidionalis mezővárosok (pl. Devecser, Körmend, Sárvár, Kapuvár) alakultak ki, olyan települések, ahol a vár mellett jelentős katonaréteg élt (gyakran családostul). Ez a hajdúszabadsággal felruházott lakosság a korai, feudális keretek közötti polgárosulás egyik jellegzetes képviselője volt. Ilyen típusú településeket nem találunk a Dunától északra, ezek elsősorban a Dunántúl végvidékeire jellemzőek (Rúzsás 1968, 23–25). A térség kaputáj-jellegű terület volt már a középkor elejétől fogva, s ez a jellege tovább erősödött a XVIII. sz.-ban. A legfontosabb kereskedelmi utak, elsősorban a Duna vízi útja itt vezettek nyugat felé a Duna-parti városok fejlődését elősegítve. Egy fontos szárazföldi út a Fertő tavat és

mocsarait délről, a Soproni-hegységet északról kerülve Sopron érintésével jutott Ausztriába. Itt halad el az Alpok előterében évszázadok óta használt fontos É–D-i útvonal, a Borostyánkő-út utódja is (*Beluszky* 1995, 23–24). Vas megye területéről is kisebb-nagyobb jelentőségű utak vezettek Ausztriába, pl. Grazba. Ezen utak fontossága a középkor vége óta folyamatosan növekedett. Magyarország mezőgazdasági exportjának döntő része (elsősorban marha és bor) és a növekvő iparcikk-behozatal is ezeken az utakon bonyolódott. Ez természetesen a városok, mezővárosok kereskedelmének élénkülésével is járt. A régió a XVIII. sz.-tól Bécs ellátó körzete volt, amely az ország legdinamikusabban fejlődő területévé vált (elsősorban gabona- és gyapjúexportja révén), olyan területté, amelyet először értek el az újítások, az ország „legmodernebb” térsége lett (*Frisnyák* 1992, 67). Ez volt az a terület a Dunántúlon, amely először kapcsolódott be az európai gazdasági rendszerbe az árutermelése révén (*Benda* 1995, 55). Fejlettségét, modernségét sokféle tényezővel mérhetjük. Az ország mezővárosokkal legsűrűbben tűzdelt területe már a XVIII. sz. elejétől a Zala megyétől Trencsén megyéig húzódó sáv volt, a XIX. sz. elejére ezen belül Vas és Sopron megyék még erősödtek is. A városhálózat nemcsak a legsűrűbb volt, hanem a város jogi és funkcionális típusait tekintve leggazdagabb is. Ebben a térségben vált először általánossá a háromnyomásos gazdálkodás már a XVIII–XIX. sz. fordulóján (*Timaffy* 1988, 28), ill. a vetésforgó alkalmazása is a XIX. sz. második harmadára (*Kósa* 1998, 192). A népi kultúra átalakulása, polgárosulása is a modernség egyik fokmérője lehet. A térségben a viselet, a tánc- és népdalkultúra, az étkezési szokások változásai is mind ezt jelzik. Az országtól, a Dunántúl többi részétől való elkülönülést más jelenségek is jelzik. A terület az ország egyik legsűrűbben lakott része volt a XVIII. sz. végén (*Rétvári* 1977, 48.), s ez a helyzet csak az Alföld dinamikus népességnövekedése miatt változott meg a XIX. sz. során. Birtokszerkezetét tekintve is külön egységnek tekinthető a térség. Rúzsás Lajos a nagybirtok súlya alapján 3 zónára osztja a Dunántúlt, melyben Vas, Moson, Sopron, Győr vármegyék területe alkot önálló egységet. Ez az a zóna, ahol a nagybirtok és a kisbirtok aránya kiegyenlített (*Kósa* 1998, 188).

Társadalomföldrajzi régióink határai más szempontból sem egyeznek a természetföldrajzi Kisalföld határaival. Vizsgálatunkban nem választhatjuk le a vele szomszédos, egységet alkotó hegy- és dombvidéki területet, akkor sem, ha nem tartoznak a Kisalföld tájhoz. Az általunk vizsgált régióhoz hozzátartoznak ezek a területek, városok; térkapcsolatok kötötték össze őket, a városok funkcionális vonzáskörzete ezekre a területekre mindkét irányban kölcsönösen kiterjedt. Célszerű a vizsgálati terület határát a közigazgatási egységekhez igazítanunk, mert ilyen egységekben áll rendelkezésünkre a statisztikai anyag jó része, ugyanakkor jogos is, mert éppen ez az a korszak, amikor a közigazgatási funkciók, hatáskörök nagyban befolyásolják a térszerkezet alakulását. Vizsgálatunk így a következő területekre terjed ki: Győr, Moson, Sopron, Vas vármegyék és Veszprém vármegye devecseri és pápai járása. Komárom vármegye területe kimarad ebből a területből, Komárom városa már a Csallóközben fekszik, a komáromi járás is jórészt itt terül el. Komárom vármegye gesztesi járása ugyan magában foglal kisalföldi településeket is, de ezek a települé-

sek eltérnek régióink településeitől: a hódoltság idejében elpusztásodott területen nagyhatárú falvak fekszenek, amelyek birtokszerkezetére a nagybirtok jelenléte jellemző, és más a települések térkapcsolatainak iránya is.

### *A Kisalföld a XIX. sz. első felében*

Vizsgált területünk tehát a formális régiólehatárolás alapján mindenképpen térszerkezeti egységként érte el a modern kor küszöbét. Első kérdésünk: hogyan alakultak a térkapcsolatok ebben az időszakban. Létezik egy régi keletű, Thünnenre visszanyúló elképzelés a területi kapcsolatok kialakulására. A történeti fejlődésnek a városok kialakulása előtti korszakában (közelebbről meg nem határozott, tájanként eltérőnek feltételezett időszak) a falvak (gazdasági) életét a nagyfokú autarkia jellemezte. Azonban a kibontakozó területi munkamegosztás széttöri az autarkiát, egyrészt a falvak közötti táji specializáció révén, másrészt a városokba koncentrálódó, körzetének igényeit kielégítő (kézmű)ipar és kereskedelem révén (*Mendöl* 1963, 375). Megjegyzendő, hogy a táji specializációt mindenképpen szükségessé tette a természeti erőforrásokkal való specifikus ellátottság. Akkor is, ha a tájak közötti termékcseré kis mértékű volt, mindig létezett, mivel egyes kedvező körülmények között előállított termékből felesleggel rendelkeztek. Ezek a termékek azonban nemcsak a szomszédos tájak között cserélhettek gazdát, hanem távol fekvők között is, a piacos helyek pedig gyakran csak szervezői voltak a cserének, nem pedig felvevői (*Tóth* 1980, 232). Teljes körű falusi autarkiával nem nagyon számolhatunk tehát. Régióinkban azonban részlegessel sem, bizonyítottan már a középkor óta. Láttuk, hogy a régió létrejöttében (elkülönülésében) mekkora szerepe volt a modernizálódásnak, az európai piacba való bekapcsolódásnak. Ha pontos felmérések állnának rendelkezésünkre, valószínűleg már a XVIII. sz.-ban sem találnánk olyan zárt gazdaságú falvakat, amelyek az ország egyes hegyvidéki területein még a XIX. sz.-ban is léteztek. Olyan táji specializációt, amelyet Andrásfalvy leír, minden bizonnyal szintén csak nyomokban találnánk a XVIII. sz.-ban. Ebben a térségben a központok szerepe már meghatározó, nincsenek a városoktól érintetlen tájak, falvak; az árutermelés és a pénzhasználat már széles körű. Itt a térszerkezeti változások már a központok helyének megváltozását jelentik, a központok és körzetük közötti kapcsolatokat átalakulását.

A térség gazdasági kapcsolataiban legfontosabbnak a mezőgazdasági termékek forgalmát tekintjük. Magyarország a XX. sz. elejéig, derekáig agrárország volt, a nemzeti jövedelem nagy részét ez a szektor állította elő, a népesség nagy része is itt dolgozott. A magyar gazdaság dinamikája is ehhez az ágazathoz kötődik, a mezőgazdasági konjunktúrák tették lehetővé a lakosság vagyonosodását, többféle értelemben is. Nemcsak az agrárnépességét, hanem az agrárnépesség vásárlóerejétől függő (kézmű)iparosokét, az agrártermékek forgalmazásából (vagy a külföldi iparcikkek eladásából (természetesen elsősorban az agráriumból élő fogyasztónak továbbadó) élő kereskedőket is. Nem véletlen az, amit Gyimesi Sándor megállapít: a XVIII. sz. végétől az agrárvárosok mutatnak fel dinamikát, egy általa több időpontra

azonos módszerek alapján összeállított rangsorban a szabad királyi városok jelentőségvesztésével szemben a mezővárosok nyernek teret (*Gyimesi* 1975, 163–166). Megállapítását kiegészítenénk azzal, hogy nem a városok jogi különbözősége a lényeges, hanem az, hogyan tudnak bekapcsolódni az agrárgazdaságba, akár mint termelők, akár mint a termékek közvetítői. Az agrárszektor dinamikáját igazolja az is, hogy a korszakban folyamatos a szabad királyi városi kézműipar hanyatlása, miközben az iparosok aránya különösen az 1830-as, 1840-es években gyorsan növekszik. A jelenség magyarázata a falusi, mezővárosi kézműipar fejlődésében rejlik, melynek fejlődése pedig a falusi árutermelés fellendülésével, a vásárlóerő növekedésével hozható összefüggésbe. Mindez a városi ipar szerepének jelentős meggyengüléséhez vezet. Gyimesi Sándor eljut ahhoz a megállapításhoz is, hogy a XIX. sz. első felében a kézműipar már nem városképző erő (*Gyimesi* 1975, 175). A városok fejlődésének sokkal fontosabb tényezője volt az agrárkonjunktúrába való bekapcsolódás. Így vizsgálatunkban is kitüntetett szerepet kell kapnia az agrártermékek forgalmának, a kézműipar térszervező szerepét pedig csekélyebbnek kell tekintenünk.

#### *A térszervezés formái és központjai*

A falusi termékek külkereskedelmét a Kisalföldön két eltérő szervezet végezte: a városok, mezővárosok kereskedői, illetve az uradalmak (uradalmi központok: sokszor maguk is mezővárosokhoz kapcsolódnak). Először az uradalmakról essék szó. A XVI–XVII. sz.-ban erősödik meg az uradalmak helyzete, szerepe, ők azok, akik árutermelésükkel először kapcsolódnak be a nyugati piacok forgalmába. Kezdetben csak a saját termékeikkel kereskednek, később az uradalmakhoz tartozó falvak jobbágygazdaságaiban előállított terményeket is felvásárolták, elsősorban az uradalom alkalmazásában álló zsidó terménykereskedők révén. A jellegzetes árucikk ebben az időszakban az élőállat (elsősorban marha), s később a gyapjú volt. Míg a jobbágygazdaságok bekapcsolódhattak a belkereskedelemben elsősorban a városi piacok ellátása révén, a külkereskedelmet ekkor szinte kizárólag az uradalmak szervezték. A XVIII. sz. első feléig az áruk exportjának haszna a nagybirtokosoknál csapódik le. Ez természetesen gátolta a városok árutermelését, kereskedelmét (*Rúzsás–Szűcs* 1966, 38). Arról már megemlékeztünk, hogy az uradalom gazdasági, gazdaságszervezési funkciója mellett bíraskodási, igazgatási szerepet is ellátott. Az uradalom olyan térszervező erő lett, amely meghatározta az emberek és áruk mozgását az uradalom területén. Ilyen uradalmi központ volt a Kisalföldön pl. Pápa, Rohonc, Németújvár, Szalónak, Pinkafő, Sárvár, Kapuvár, Körmend, Kismarton, Magyaróvár, Jánosháza. Ezen települések fejlődését, központi funkcióinak kiépülését uradalmi központ voltak nagyban befolyásolta, néhányan közülük később, amikor uradalmi központ szerepük megszűnt, vagy ennek jelentősége elhalványodott, az új funkciók közül is számosat magukhoz tudtak ragadni. A településhálózat lassan változó rendszer, sajátos tehetetlensége van, amikor a dinamikahordozó elem már jelentőségét veszti, hatása még sokáig jelentkezik. Egyes funkciók meg-

léte más funkciókat is odavonz, ezek térszervező ereje új táplálója a fejlődésnek (Mendöl 1963, 377). A térszerveződésnek – mint láttuk – eltérő hierarchiaszintjei vannak, léteznek olyan kapcsolatok, amelyek a szűkebb körzetre terjednek ki, vannak, amelyeknek hatása regionális léptékben érvényesül, és vannak régió túlnyúló, országos léptékű jelenségek. Az uradalmak térszervező ereje az első kategóriába tartozik, hatóköre az uradalom falvain nem terjedt túl, ha az uradalmi központ ennél jelentősebb szerepre tett szert (pl. Pápa), akkor ez nem uradalmi központ jellegéből következett, hanem más jelenségek hozták létre.

Az uradalmak fontossága a térszervezés legalsó szintjén a XVIII. sz. második felében kezdett gyengülni. Az 1754-es vámrendelet kedvezőtlenül érintette a határszéli uradalmak külkereskedelmét, ugyanakkor az igazgatási központ jellegük már nem volt olyan erős, hogy központi funkciójuk megmaradjon. Ebben az időben állandósult a megyegyűlések székhelye, egyre fontosabbá vált az állami, egyházi (pl. püspökség) igazgatási szervezet, erősödött a városok kulturális funkciója is (iskolák stb.). Mindez a városok szerepének bővüléséhez vezetett (Bácskai 1995, 60–62). Látjuk majd, hogy az uradalmi központok szerepét folyamatosan átveszik a kisvárosok azon fejlődés során, ahogy a polgári igazgatás intézményei felváltják a feudális intézményeket, ahogy a feudális gazdaságszervezés helyét átveszi a szabad verseny.

Másodikként a városok szerepköréről emlékezünk meg. A jogi felosztás kétféle várostípust ismert: a szabad királyi városok (civitas) és a mezővárosok (oppidum) csoportját. Hangsúlyozzuk, hogy ez jogi különbségtétel, az elhatárolás pusztán a városok kiváltságait tükrözi, nem pedig gazdasági szerkezetüket. Mezővárosi jogállás sokféle lehetett, közös jellemzőjük, hogy földesúri fennhatóság alatt állottak, és néhány kiváltsággal rendelkeztek (vásártartási jog, valamilyen önkormányzati, bíraskodási autonómia). Az uradalmi központok többsége is élvezte a mezővárosi kiváltság előnyeit, de mint láttuk, térszervező szerepük jó része nem ebből fakadt, mezővárosi privilégiumaik inkább csak hangsúlyosabbá tették ezt a szerepet. A szabad királyi városok közvetlenül a királyi fórumok alá tartoztak (tehát a megyeszervezet hatálya sem terjedt ki rájuk), és országgyűlési képvisellel bírtak. A mezőváros nem egyenlő az agrárvárossal, egy részüknél a kereskedelmi, ipari tevékenység meghatározó volt, a szabad királyi városok jó része pedig speciális mezőgazdaságából (bortermelés) élt. A két város csoport egyike sem fedi azt a definíciót, amit a településföldrajz a városokra alkotott: a területi munkamegosztás azon eleme, amely központi funkciókat lát el, kevésbé mindennapi szükségleteket kielégítő szolgáltatásokat tömörít (Mendöl 1963, 26). A városok vizsgálatát tehát nem szűkíthetjük egyik csoportra sem, hanem a funkcionális városfogalom megvilágításában nekünk kell ezen csoportokból a valódi városokat elkülönítenünk.

Térségünkben öt szabad királyi város volt ebben a korszakban, Győr, Sopron, Kismarton, Ruszt és Kőszeg. Az utóbbi négy város gazdaságában a legnagyobb szerepet a bortermelés és a kereskedelem játszotta. Kismarton és Ruszt külföldön értékesítette borát, elsősorban Ausztriában (Rúzsás 1963, 20–21). Térszervező funkciója egyiküknek sem jelentős, nem vettek részt sem az egyéb agrártermékek

forgalmazásában, sem a külföldi cikkek elosztásában. Vidékük terményeinek, alacsony lakosság számuk következtében nem lettek jelentős fogyasztói, kézműipari tevékenységük jelentéktelen. Borkereskedelmüket az 1754-es vámrendelet kedvezőtlenül érintette, ezután már nem tudtak új funkciókat magukhoz kapcsolni (Beluszky 1999, 78). Ezen két város közül Kismarton az, amely csekély térszervező szereppel bírt. Kőszeg és Sopron gazdasági életében is jelentős szerepe volt a bortermelésnek és kereskedelemnek (Rúzsás 1963, 15; 18), azonban ezek a városok más funkciókat is betöltöttek, mindkét település az Alpokat a Kisalföldtől elválasztó vásárvonalon fekszik (Frisnyák 1992, 51). Mindkét városban éltek olyan kereskedők, akik a külföldi iparcikkek behozatalával és forgalmazásával foglalkoztak, ezenkívül Sopron bekapcsolódott az agrártermékek forgalmába is, kiváltképp Alsó-Ausztria és Bécs piacainak ellátásába. A soproni kereskedők elsősorban a régióban előállított mezőgazdasági termékek forgalmát szervezték. Sopron közlekedési helyzete jó, a Fertő tó és mocsarai ill. a Soproni-hegység jelölték ki a Ny–K irányú út irányát, amely itt kereszteződött a már régi idők óta használt É–D irányú úttal (Borostyánkő-út). Sopron megyeszékhely szerepe és kulturális központ jellege is erősítette térszervező funkcióit (Matejka 1959, 454). Sopron (kisebb mértékben Kőszeg) szerepe kettős volt. Egyrészt a város piac körzetéhez tartozó települések termékeinek forgalmát bonyolította, másrészt egy nagyobb léptékű (más hierarchiaszintű) kereskedelembe is bekapcsolódott, ami túlmutatott szűk (város)körzetének keretén: más területek forgalmát is szervezte, hatóköre az egész Kisalföldre, esetenként a Dunántúlra, és más országrészekre is kiterjedt. Kulturális központ szerepe is túlmutat a régió: evangélikus líceuma, teológiai főiskolája, jogakadémiája, bencés gimnáziuma a régió kívülre is éreztették hatásukat.

Győr a Rába és a Marcal torkolatában kitűnő közlekedéscsúszpályájú helyzetét kamatoztatta. A szárazföldi utak számára jó és elkerülhetetlen átkelőhely: a Rába és a Marcal mocsarai itt összeszűkülnek, lehetővé téve a K–Ny irányú forgalmat. A Fehérvár felől érkező utat a Sokoró akadályos terelel északi irányba, amely szintén itt éri el a Rábát. A város leginkább a Mosoni-Duna vízi útjának előnyeit élvezte, ezzel a lehetőséggel a nagyobb kisalföldi városok közül egyedül rendelkezett (Kalmár 1923, 61–63). Ez a vízi út adja Győr specialitását: ez a város nemcsak szűkebb városi vonzáskörzetének központja (és elsősorban nem az), szerepe teljesen más. Győr a XIX. sz. elejéig kisalföldi gabonát gyűjt, és azt közvetíti Bécs és Alsó-Ausztria felé (Rúzsás 1964). Már ez is regionális léptékű szerepére, kapcsolataira, térszervező erejére utal. A XVIII. sz.-ban kibontakozó agrár-ártermelés lassan túlnyúlt – az ebbe először bekapcsolódó – Kisalföld határain, a közlekedésileg feltárt területeken terjeszkedett tovább az Alföldön. A terjeszkedésnek különösen gyors időszaka volt a napóleoni háborúk gabona-konjunktúrája (Beluszky 1999). Ez a közlekedés a vízi forgalmat jelenti, elsősorban ilyen módon lehetett nagyobb mennyiségű, szállításra érzékeny árut forgalmazni. Amíg a marha volt a legfontosabb kiviteli cikk, ennek szállítása a szárazföldi utakat követte, ezen utak menti városok profitáltak ebből a kereskedelemből. Ilyen fontos útvonal volt pl. az ún. „Mészárosok útja”, amely Budáról Székesfehérváron át vezetett Győr irányába,

onnan tovább Ausztriába. Ebbe a forgalomba olyan városok is hatékonyan be tudtak kapcsolódni, amelyek nélkülözték a vízi út előnyeit (mint pl. Sopron). A XIX. sz. elejére gyökeresen megváltoztak a feltételek. Az új árucikk és annak szállítási módja, közlekedési feltételhez való kötöttsége átrajzolták a távolsági (országos léptékű) kereskedelem térszerkezetét, új településeket tüntettek ki a megváltozott gazdasági feltételek. A Kisalföldön a gabonakereskedelem hasznélvezője először Pápa, Moson és Magyaróvár, majd a gőzhajózás megindulásával az 1830-as évektől egyértelműen Győr lett. A három ágra szakadó Duna ágai közül a Mosoni-Duna volt a hajózás számára a legkedvezőbb, de ez is csak kisebb hajókkal volt járható a szabályozást, kotrást megelőzően. A Bécs felé tartó szállítmányokat Gönyűnél, Győrnél át kellett rakni kisebb hajókra, majd Magyaróváron szekérré (*Kövér* 1982). Az Öreg-Duna kotrása után először Moson és Magyaróvár szorulnak ki ebből a kereskedelemből, Győr gabonakereskedelme azonban más szerencsés tényezők következtében megmarad (*Rúzsás* 1964). E három (igazából kettő) város, ha rövid időre és eltérő mértékben is, de országos térszervező szerepet, jelentőséget töltött be, kereskedők bácskai, bánati gabona forgalmazásával foglalkoztak. Győr szerepe hangsúlyosabb, kereskedői tényleges szervező szerepet töltenek be, Moson és Magyaróvár sokkal alárendeltebb, a városok fontosságát igazából az átrakás szükségessége biztosítja. A Moson és Magyaróvár városkettősből az utóbbi rendelkezik adminisztratív és oktatási szerepkörökkel. Magyaróvár uradalmi központ, Moson vármegye székhelye, a XVIII. sz. végétől pedig gazdasági akadémiának is helyet ad. Győr kulturális központi szerepe is túlmutat a városi piac szervezte vonzáskörzetén (ami viszont majdnem egybeesik adminisztratív körzetével, Győr vármegyével): katolikus püspöki székhely, a bencés gimnázium, a jogakadémia, a teológiai főiskola – regionális, esetenként régió túlnyúló szerepkört betöltő intézmények.

Pápa esetében is felrajzolhatjuk ezen kettős, hármas hierarchiaszintű térszerkezetet. Pápa uradalmi központ jellege mellett fontos mezőváros; sok iparos él a Bakony és a Kisalföld vásárvonalán fekvő városban, az uradalom árnyékában és védelme alatt nagyszámú zsidó kereskedő telepedik meg, akik bekapcsolódnak a terménykereskedelemben (1848-ig a legtöbb szabad királyi város kitiltja falai közül a polgárok komoly konkurenciájaként jelentkező zsidókat, megtelepedésük elsősorban az uradalmak központjaiban és más mezővárosokban lehetséges [a Kisalföldön így pl. Rohoncon vagy Pápán].) Ez a sajátosság is magyarázza, hogy ebben a korszakban a mezővárosok fejlődése, vagyonosodása sok esetben gyorsabb, mint a szabad királyi városoké. Pápa kiveszi a részét a marhakereskedelemből, majd a kisalföldi gabonakereskedelemből, melynek hatásköre messze a régió túlra is kiterjed (igaz, a Bakony falvai felé érvényesülő hatása a kisebb mértékű árutermelés miatt a forgalom volumenében nem olyan jelentős) (*Matejka* 1959; *Rúzsás* 1964). Pápa református központként tölt be régió túlnyúló funkciókat. Itt van pl. a Dunántúli Egyházkerület kollégiuma (ami nemcsak középiskola, hanem teológiai főiskola is).

Korszakunkban kezdődik Szombathely fejlődésének az a felívelő szakasza, amely zenitjét a polgári korszakban éri el. A város fontos és forgalmas közlekedési útvonalakon fekszik, amelyek már a római időszakban jelentős települést fejlesztettek.

Az Alpok előterében levő É–D irányú útvonal, a Borostyánkő-út itt találkozik azzal a K–Ny irányú úttal, amely Graz felől a Rába-völgyben éri el Magyarországot, és amelyet a Rába mocsarai kényszerítenek É-i kitérőre. Erről a pontról Ausztria felé még több kisebb jelentőségű út vezet. Ezenkívül Szombathely megyéjének centrumában is fekszik, bár a megye központjának szerepét a középkorban Vasvár töltötte be (*Kerekes* 1923). Szombathely mint mezőváros a XVIII. sz.-ig csupán városkörnyékének piacközpontja volt, ennél nagyobb térszervező hatást nem tudott kialakítani (*Rúzsás* 1964). Egészen a koraujkorig a városok egyik meghatározó funkciója volt a védelmi szerepkör betöltése. Ezt a védelmi szerepkört kihasználva iparosok, kereskedők telepedtek meg a vár oltalma alatt, vagy ritkábban az ő jelenlétük tette szükségessé erődítmény emelését (*Mendöl* 1963). Ez régióinkban a török hódoltság szomszédságában különösen fontos volt. Ennek a funkciónak a kisalföldi városok is eleget tettek, minden városnak vagy országos (esetenként birodalmi) jelentőségű végvára volt (pl. Győr), vagy kisebb erőssége, mint a praesidionalis mezővárosok erődítményei. Szombathely nem fekszik jól védhető helyen, számottevő erősség nem volt a városban. A városhoz vezető utak mentén viszont számos mezőváros és vár található (Sárvár, Vasvár, Körmend, Kőszeg, Rohonc, Szalónak, Németújvár, Léka). Gyakorlatilag ezeken a településeken szétszórva érvényesültek Szombathely fekvésének előnyei, az utak csomópontjától kicsit távolabb. Ezen települések részint mint uradalmi központok, részint mint kisvárosok töltötték be térszervező szerepet. Közülük, mint láttuk, elsősorban Kőszegnek volt a régióra is kiterjedő hatóköre. Amint a védelmi funkció jelentőségét veszti (a kuruc harcok múltával), úgy tudja fokozatosan érvényesíteni Szombathely a fekvéséből származó előnyöket; úgy alakul át a térszerkezet, idomulva a közlekedési adottságokhoz. Szombathely előnyeinek érvényesülését kezdetben még gátolja Kőszeg versenye, azonban Kőszegnél hiányoznak azok az adminisztratív funkciók, amelyek Szombathely fejlődésében éppen a XVIII. sz.-tól egyre jelentősebbek lesznek. Vas vármegye székhelye, Mária Terézia uralkodása óta katolikus püspökség központja, ez azonban ebben az időszakban még kevés a dinamikához, az igazi (gyorsaságában a Kisalföldön egyedülálló) fejlődés a polgári korszakban veszi kezdetét (*Kerekes* 1923).

### *Városhierarchia-kísérletek a feudális korszakra*

Történtek kísérletek a magyarországi városok koraujkori, újkori hierarchiájának megállapítására. Gyimesi Sándor vizsgálatának eredménye igazából nem hierarchia, hanem csupán városrangsor, pontmódszer segítségével rangsorolta a feudalizmus-kori városállományt, és kísérletet tett arra is, hogy a városiasság alsó értékét ezen pontmódszer segítségével meghatározza. Négy tényezőt vett figyelembe: a települések népességét, iparosaik számát, igazgatási funkcióikat és kulturális szerepkörüket (*Gyimesi* 1975). Vizsgálatát ugyanolyan szempontok és ugyanolyan típusú adatok alapján 1715-re és 1828-ra is elvégezte (1. táblázat).

Bár pl. az 1715-ös lakosságszám-bebecslésének pontossága megkérdőjelezhető, és pontmódszerével kapcsolatban más problémák is felmerülnek (egyes intézmények



súlyozása, a kereskedelmi tevékenység nagyságának gyenge reprezentációja stb. (Bácskai–Nagy 1984), mégis, mivel jól jelzi a változást, érdemesnek tartjuk bemutatni a kisalföldi, (e módszerrel) városnak tekintett települések rangsorát.

### 1. TÁBLÁZAT

*A kisalföldi városok helyzete Gyimesi Sándor 1715-re és 1828-ra vonatkozó városrangsorában*

*(Position of Cities of Kisalföld in the City Hierarchy in 1715 and 1828 Made by Gyimesi)*

	Település 1715	Rangszám	Pontszám-érték	Település 1828	Rangszám	Pontszám-érték
1.	Győr	3.	13,3	Győr	4.	10,4
2.	Pápa	13.	6,2	Sopron	13.	7,9
3.	Sopron	17.	5,5	Szombathely	18.	7,0
4.	Kőszeg	29.	3,2	Pápa	20.	6,5
5.	Nezsider	36.	2,1	Kőszeg	37.	2,7
6.	Szombathely	36.	2,1	Magyaróvár	48.	1,5
7.	Magyaróvár	42.	1,4			
8.	Rohonc	46.	1,0			

*Forrás:* Gyimesi 1975.

Vizsgálata Magyarország területén 1715-ben 74, 1828-ban pedig kerekén 100 települést talált városiasnak, oly módon, hogy ugyanazt a rangszámot egyező pontszám esetén több település is megkaphatta. 1715-ös vizsgálatának utolsó rangszáma a 46, az 1828-as vizsgálatának pedig az 52 (Gyimesi 1975, 262–266). Szembetűnő a két időpont között Szombathely és Kőszeg helycseréje. Bár ebbe belejátszik az is, hogy Gyimesi módszerében túlreprezentálnak tűnik az igazgatási szerepkör súlya, az elmozdulás valós folyamatokat tükröz. Szombathelyen már a polgári időszakot megelőzően sokkal nagyobb volt a „modern” ágazatok súlya, mint Kőszegen (Beluszky 1999). Pápa is pozíciót veszít Sopronnal szemben: Pápán is hiányoznak azok az adminisztratív funkciók, amelyek jelentősége a korszakban fokozatosan növekszik, és amelyek Sopron súlyát emelik.

Bácskai Vera és Nagy Lajos is kísérletet tettek az 1828-as időpontban a városhierarchia vizsgálatára. Az 1828. évi országos összeírás külön pontban kérdezett rá a falvak eladó- és vevőhelyéül szolgáló piacokra. Ez alapján, ha nem is tökéletesen, le lehet határolni egyes piacközpontok kereskedelmi vonzáskörzeteit. A forrás nemcsak térkép felrajzolására lehet használni, az összeírás még számtalan adatot tartalmaz a piacközpontokra és a falvakra is. Az adatokat három faktorba csoportosították, a faktoranalízisek eredményéből pedig egy mutatót hoztak létre; a változók között legnagyobb súllyal a népességszámra vonatkozó adatok szerepelnek, városrangsoruk pedig elsősorban a kereskedelmi vonzáskörzet népességét reprezentálja (Bácskai–Nagy 1984, 100–102). Megjegyezzük, hogy vitatható a faktoranalízisek eredményeinek egy mutatóvá való alakítása, az egyes faktorokban elért rangszámok súlyozatlan összesítése, mindezen fenntartások után közöljük ezt a rangsort is,

hangsúlyozva, hogy elsősorban a kereskedelmi funkciókat, azon belül is a város és piac Körzete egységét tükrözi. Vizsgálatuk Magyarország területén 138 piacfunkciót betöltő települést talált (*Bácskai–Nagy* 1984, 122–124). A településeket piacközponti funkcióik erőssége alapján öt kategóriába sorolták. A központi funkciók érvényesülése alapján Sopron és Győr az igen erős (I.), Pápa, Szombathely, Körmend és Kőszeg az erős (II.), Moson-Magyaróvár (vizsgálatukban a két mezőváros összevontan szerepel), Kismarton, Nezsider a közepes (III.), Kiscell pedig a gyenge (IV.) kategóriába került (*2. táblázat*). Ez a vizsgálat és értékelése arra koncentrál, hogy a városok fejlődésében–fejlettségében nem a távolsági vagy külkereskedelmi szerepkör a lényeges (mint korábban), hanem a vonzáskörzet ellátásában, szervezésében megnyilvánuló központi szerepkör (*Benda* 1995). Azonban vizsgálatuk és interpretációjuk szempontjai nem azonosak az általunk használt szempontokkal, így ezeket a besorolásokat nem tudtuk beilleszteni munkánkba.

## 2. TÁBLÁZAT

*A kisalföldi városok helyzete a*

*Bácskai Vera – Nagy Lajos által készített városrangsorban, 1828*

*(Position of Cities of Kisalföld in the City Hierarchy in 1828 Made by Bácskai Vera and Nagy Lajos)*

	Település 1828	Rangszám	Pontszámérték
1.	Sopron	3.	46,5
2.	Győr	8.	64,0
3.	Pápa	21.	109,5
4.	Szombathely	29.	123,0
5.	Körmend	40.	156,5
6.	Kőszeg	41.	158,0
7.	Moson-M.óvár	51.	181,5
8.	Kismarton	74.	224,5
9.	Nezsider	76.	228,5
10.	Kiscell	122.	303,0

*Forrás:* Bácskai–Nagy 1984, 122–124.

Jelen vizsgálatunk alapján a Kisalföld városait a központok térszervező szerepének fényében három csoportba sorolhatjuk be. Akár hierarchia-tagolásnak is fölfoghatjuk ezt a három szintet. Az első csoportba Győr kerülne első helyen, és más-más szempontok alapján Sopron és Moson-Magyaróvár. Ezek a települések olyan helyzetben vannak, hogy térszervező tevékenységük, kapcsolataik túlnyúlnak a régió határain, más országrészekben is érvényesítik hatásukat. A második kategória települései: Pápa, Szombathely, Kőszeg, olyan városok, amelyeknek kapcsolatai elsősorban a régió területén érvényesülnek. A harmadik kategória a kisvárosok és uradalmi központok világa. Ez a településcsoport a legheterogénebb, mintegy háromtucatnyi település, amelyek a térszervezés legalsó szintjét képviselik: kizárólag saját környékük számára gyakorolnak központi funkciókat. Egyesek hatásterülete nagy, mint például Körmendé, a Batthyány-uradalom központjái; a kisebb uradalmak

központjai (pl. Szany mint mezőváros, a győri püspökség néhány faluból álló keszői uradalmának központja) csekély körzetre gyakorolnak hatást, azonban a vonzáskörzet eltérő nagysága nem jelent eltérő hierarchiaszintet.

### *A térszerkezet változásai a polgári időszakban*

Tanulmányunk bevezetésében röviden összefoglaltuk, milyen új hatások érik régióink térszerkezetét a vizsgált időszakban. Most ezen hatások elemzésére térünk ki. Mendöl Tibor a városi vonzáskörzetek kialakulásának (átalakulásának) folyamatát történeti léptékben is megpróbálta összefoglalni. A közlekedés lassúsága volt az a korlátozó tényező, amely határt szabott a városi vonzáskörzetek növekedésének. Ezen időszakban a kicsi városok és kicsi vonzáskörzetek jellemezték a teret. A vonzáskörzetek nem minden esetben értek össze, várostalan területek ékelődtek közéjük, ahol nagyfokú autarkia jellemezte a falvak életét. Ezek a foltok a közlekedés fejlődésével felszámolódtak, a városi vonzáskörök már nemcsak érintkeztek, hanem egymás rovására is terjeszkedtek. A városállomány (hálózat?) megrostálódott, a városok egy része feleslegessé vált, a szükséges funkciókat jobb adottságú települések nagyobb hatékonysággal elégtették ki. Teljesen nem szűnt meg a kisebb városok létjogosultsága sem, bizonyos funkciókat megtartottak, másokat a nagyobb települések átvettek tőlük. Kialakult a vonzáskörzetek és funkciók hierarchikus rendje (Mendöl 1963). Mi úgy találtuk, hogy a Kisalföldön ez a hierarchikus rend már a XVIII. sz.-ban kialakult, valószínűleg már azóta létezik, amióta a régió bekapcsolódott az árutermelésbe és a távolsági forgalmazásba. Most azonban gyökeresen megváltoznak a térszerveződés feltételei, s nemcsak a közlekedés átalakulása miatt.

### *A polgári igazgatás hatásai*

A polgári korszakban az uradalmak igazgatási, igazság-szolgáltatási szerepe végleg megszűnt. Az alsó fokú bíraskodás és közigazgatás színhelyei a járási (szolgabírórsági) székhelyek lettek. A járási székhely szerepkör betöltése éles határt húzott a legalacsonyabb fokú központok között. Például Sopron megyében 40, Vas megyében 39 mezővárost találhatott a XIX. sz. közepének utazója (Kósa 1998, 185). Természetesen ezek egy része semmilyen központi szerepet nem töltött be, városias arculatról vagy városi társadalomról sem beszélhetünk többségüknél, de nagy hányaduk bírt valamilyen térszervező szereppel (esetek többségében mint uradalmi központ). A járási székhelyek ezeket a szórt szerepköröket egyesítették, így azok a tényezők, amelyek e településeket táplálták, most a járási székhelyen egyesülhettek. Az uradalmakhoz hasonló gazdaságszervező szerepet természetesen a járássok nem folytattak, így ennek térszervező ereje nem ruházódott át. Ugyanakkor megváltozott a kapcsolattartás intenzitása, egyre több szolgáltatást kellett igénybe venniük a falusiaknak a bürokrácia és a szakszerűség szélesedésével, és egyre több szolgáltatást használhattak az igények növekedésével. A falu–város kapcsolatok sűrűsödését

elősegítette és gyorsította a közlekedési lehetőségek javulása. Az eleve városhiányos térségekben bizonyult különösen gyorsnak az igazgatási központok fejlődése (Beluszky 1999). Térségünkben a következő települések voltak járási székhelyek: Moson vármegyében: Magyaróvár, Nezsider és Rajka; Győr vármegyében: Győr, Győrszentmárton (ma Pannonhalma) és Tét; Sopron vármegyében: Csepreg, Csorna, Közép- majd Felsőpulya, Kapuvár, Kismarton, Nagymarton és Sopron, Vas vármegyében: Felsőőr, Kiscell, Körmend, Kőszeg, Muraszombat, Németújvár, Sárvár, Szentgotthárd, Szombathely és Vasvár; Veszprém vármegye érintett területein pedig Devecser és Pápa. Természetesen voltak olyan járási székhelyek, amelyek az adminisztratív funkciókon kívül semmilyen más kapcsolatot nem tudtak környékükkel kiépíteni, ez esetben városi szerepkörrel bajosan beszélhetünk (Beluszky 1999). Térségünkben ilyen járási székhelynek tekinthetjük Rajkát, Felsőpulyát, Csepreget, Győrszentmártont és Németújvárt.

A megyegyűlések székhelyeinek, mint láttuk, már a XVIII. sz. dereka óta növekszik adminisztratív funkciója. Ez a polgári igazgatás korában már a járási intézmények fölötti igazgatási, bíraskodási szintet is jelent. A megyeszékhelyeken már számottevő tisztviselőréteg telepedik meg, s az állami hivatalok holdudvarában felduzzad a középrétegek létszáma. Térségünkben egyetlen olyan települést találunk, amely csak intézményeiben tölti be a megyeszékhely funkciót, polgárság vagy városi élet nem nőtt fel ehhez a szerephez: ez Magyaróvár (Beluszky 1999).

Rövid életű intermezzónak bizonyult a megyerendszer fölszámolásának kísérlete a Bach-korszakban. Sopron adminisztratív térszervező szerepe messzi a régió túlra kiterjedt: Veszprém, Zala, Somogy, Tolna és Baranya vármegyék is a soproni központ igazgatása alá kerültek (Szörényiné Kukorelli 1998). Mindez az összes megyeszékhely adminisztratív térszervező erejének koncentrációját jelentette volna. Gyakorlatilag tartományi jellegű területegységeket szerveztek az országból, így a központok igazgatási, bíraskodási szerepe hihetetlenül felduzzadt, nagyszámú katonaságot vezényeltek a városba, számos új intézmény telepedett meg ekkor. (Például az ebben az időben megszervezett állami postaszervezet központjai is a kerületi székhelyekhez kötődtek, s ma is Sopronban találjuk a Postaigazgatóságot.) Ez tartós változást nem hozhatott, az új közigazgatási felosztás szűk tíz esztendőn élte meg, és amikor megszűnt, Sopront százával hagyták el az alig pár éve letelepedett morva, cseh és osztrák tisztviselők (Rétvári 1967).

Ide kívánczokra a kulturális intézmények hatásának értékelése. Ez is része a falu–város kapcsolatok megváltozásának. A városok egyre több kulturális szolgáltatást nyújtanak, amelyeket a falusiak mind gyakrabban vesznek igénybe. Ezen szolgáltatások között a legfontosabb az oktatás, a középiskolák jelenléte. Léteznek kulturális vonzáskörzetek is, ezek feltérképezése külön kutatást igényel.

A polgári viszonyok áttekinthető (és centralizált) közigazgatást kívántak, ezért megszüntették a heterogén mezővárosi jogállást és egységesítették a városok körét. A törvényhatósági jogú városok a volt szabad királyi városok közül kerültek ki; ezek számát először bővítették, majd 1876-ban erőteljesen megrostálták, és azok, amelyek nem érték el a 12 000 fős lélekszámot, automatikusan kiestek. Ezen tele-

pülések a megyei igazgatással kerültek egy szintre, míg a városok másik csoportja, a rendezett tanácsú városok köre a járási igazgatás alól került ki, de a megye jogköre kiterjedt rá. Ez a csoport sem volt túl tág: elsősorban a törvényhatósági jogból kiszorult volt szabad királyi városok, a püspöki városok, a polgár városok, tehát a mezővárosok elitje került bele. A városok rendi megkööttségének feloldásával vált lehetővé a városok közötti szabad verseny, ami nagyon sok település fejlődésének új irányt szabott. A két városkategóriában 1910-ben összesen 138 várost találunk (*Hajdú* 1996, 218–219; *Gyáni-Kövér* 1998, 52–53).

A Kisalföldön törvényhatósági jogú város Győr és Sopron lett, míg Szombathely, Pápa, Kőszeg, Kismarton és Ruszt tartoztak a rendezett tanácsú városok közé. Mint látjuk, e városfelosztás elvei sem tettek eleget a funkcionális városszemlélet követelményeinek, hiszen pl. térségünkben olyan különböző települések, mint Ruszt és Szombathely egyaránt városi címet viseltek; Moson vármegye viszont egyike lett az ország azon kevés vármegyéjének, ahol az I. világháborúig nem volt város. Ezen városokban a járási illetve megyei intézményekkel azonos funkciójú és súlyú hivatalok működtek, amelyek térszervező hatása azonban (érthető okokból) nem jelentkezik.

### *A gazdasági változások hatásai*

A dualizmus kori gazdaság legszembetűnőbb átalakulása a gyorsuló iparosodás. De tudnunk kell azt is, hogy Magyarország továbbra is agrárország maradt, a nemzeti jövedelem növekedésének legfontosabb forrása a mezőgazdaság korszerűsödése, illetve növekvő piacra termelése, kivitele (*Beluszky* 1999, 132–133). A mezőgazdasági termékek feldolgozása az iparosodás egyik meghatározó mozgatója volt, kisebb jelentőséggel, de elősegítette ezt a mezőgazdaság gépigénye is. A mezőgazdaság piacra termelését a kiviteli lehetőségek szűkülésével a belső fogyasztás növekedése ösztönözhetette is, azaz a szekunder és terciér foglalkozású lakosság arányának megugrása, tehát az iparosodás fölgyorsulása (*Kövér* 1982). A vasúthálózat kiépülésének irányait, gyorsaságát is elsősorban a mezőgazdasági termékek, kitüntetetten a gabona szállításának igényei szabták meg (*Frisnyák* 1992, 102). Régiókban ezen időszakban lett a területi fejlődés egyik meghatározó tényezője az iparosodás. A század végére a Kisalföld területe az ország egyik legiparosodottabb térségévé vált, iparszerkezetében a könnyű- és az élelmiszeripar dominált, de a nehézipar is képviseltette magát (*Beluszky* 1999, 138). A századfordulón megjelenik egy egészen új térformáló folyamat, a városi ipari üzemekbe történő ingázás.

### *A Kisalföld és a vasutak*

A vasútvonalak hatása a területi pályák, kapcsolatok átrendeződésére, a települések fejlődésére némiképpen túlértékeltnek vagy félreismertnek tűnik. A vasutak hatását legtöbbször úgy értékelik, hogy egyes települések (a csomópontok) virágzását elindították és táplálták, azokon a településeken pedig, amelyeket a vasút elkerült, néhány évtizedre megállt az élet. Ez a kép leegyszerűsít egy sokkal összetettebb folyamatot. Ugyanis nemcsak a közlekedési pályák áthelyeződéséről és új

térhálózat kialakulásáról van szó, és elsősorban nem erről. A vasút dinamizálja az egész gazdasági életet, nem egyes pontokat alakít át, hanem az egész teret átformálja. Nem csupán azért fejlődnek a vasúti csomópontok dinamikusan, mert egy új hálózatnak lettek a kitüntetett pontjai, hanem azért mert azok a területek, ahonnan vasútvonalak befutnak, bekapcsolódnak a modern, árutermelő gazdaságba. Nem összemérhető a jelenség azzal a korábbi átrendeződéssel, amit leírtunk: amikor a marha- ill. borkereskedelem központjai elvesztik térszervezésük erejét az új kiviteli termék, a gabona térhódításával. A gabonakereskedelem központjai csak részben estek egybe a korábbi külkereskedelmet szervező városokkal; ekkor az új termelési struktúra új térszerkezet kialakulását vonta maga után, ez magyarázta Győr gyors előretörését a XIX. sz. elején, és Sopron viszonylagos stagnálását. A vasút megjelenésével a közlekedés felgyorsul, a városi vonzásterület új területeket tud elérni, a vasút térfeltáró szerepe azonban nem merül ki ennyiben. A vasút új lehetőségeket nyit, megélelnti a vidékek gazdaságát, a csomópontok dinamikája nem a térpályák áthelyeződéséből fakad, hanem abból, hogy dinamizálódó területek központjai lesznek, nem a korábbi fejlesztő erők csoportosulnak csupán át, hanem új erők kapcsolódhatnak be a térfejlődésbe (*Mendöl* 1963).

A vasút országos piacot teremt, a korábbi archaikus táji munkamegosztás nyomait is felszámolja. A vasutak településfejlesztő hatása kétségtelen, de a vasutak vonalvezetését a meglévő gazdasági térszerkezet és térpályák is befolyásolták. A vasút is épít várost, de a város is épít vasutat; a megyeszékhelyek, amelyek ambicionálták a vasútfejlesztést, a megyei piacot saját magukhoz tudták szervezni. Ilyen megyeszékhely volt pl. Szombathely. De nem igaz az, hogy Szombathely csupán a vasúti miatt került fölénybe Kőszeggel szemben. Szombathely a XIX. sz. elején a tömegáruk kereskedelmével, gabona-, állat-, épületfa-, építőanyag és mindenféle termék kereskedelmével foglalkozott, míg Kőszeg a bortermelés és -kereskedelem, céhes kézműipar és az importáruk szétosztása jellemezték, azaz nem a XIX. sz. húzóágazatai (*Beluszky* 1999). Szombathelyen láthatjuk azt legjobban, hogy a vasutak nyomvonalai a régi szárazföldi utakat követik, szó sincsen a térpályák áthelyeződéséről, hanem a dinamizálódásról. Szombathely már akkor Vas megye középpontjában volt, amikor vasutaknak még se híre, se hamva nem volt, a fejlődés során helyzetét jobban ki tudta használni, ill. mivel Vas megye gazdasága is élénkült, a központi jelleg is több gyümölcsöt hozott (*Kerekes* 1923).

Külön kell bontanunk a fővonal-hálózat és mellékvonal-hálózat kiépülésének időpontját és hatását is (először a térszerkezet legfelső hierarchiaszintje alakult át, kisebb hatással az alacsonyabb szintekre). A fővonal-hálózat kiépülése a távolsági kereskedelmet dinamizálta, alakította át, míg a helyi gazdasági élénkülés a mellékvonalak kiépülése után következik be (*Erdősi* 1991). Mindezek figyelembevételével vesszük számba a vasútvonalak kiépülése nyomán bekövetkező változásokat.

A vasutak kiépülése néhány évtized alatt történt meg, eltérő időpontban ért el településeket, ezért a térszerkezet is gyorsan változhatott ebben az időszakban. A legnagyobb változást a korábban főként a folyóvízhez kötött gabonaszállítás szenvedte el. Moson és Magyaróvár, mint láttuk már az 1830-as években elvesztette

korábbi szerepét a gabonakereskedelemben. 1855-ben nyílt meg a (Bécs–)Bruck–Győr–Újszöny vasútvonal. A Győrig vízi úton szállított gabonát most már nem kisebb hajókra rakják át, hanem vasútra, s úgy szállítják tovább Bécs felé (*Rúzsás* 1964, 8–9). Győr egyelőre az átalakuló szállítási pályákon is kitüntetett pont maradt. Az 1850-es évek a város kereskedelmének fénykorát jelentik, új kikötő épül, mintegy másfél száz raktárépület, 1845-ben megépül a Dunántúl legnagyobb malma, új bankok, pénzüzetek nyílnak, és kiépülnek a külvárosok (*Matejka* 1959, 454). Győr országos szerepköre azonban leáldozóban van. A pesti gabonakereskedők az alföldi gabona vízi és vasúti szállításában egyaránt átveszik a szervező szerepet. A pesti malmok által megőrölt gabona ill. az öröletlen termény vasúton, vagy az öreg Duna teljes kotrása után, vízi úton, Győr kikapcsolásával közvetlenül kerül a piacra (*Kövér* 1982). Győr virágzása nem a legalsó, vagy második térszervező hierarchiaszint kihasználásából fakadt, hanem a legfelsőből, az országosból. A regionális, vonzáskörzete piacának megszervezésének feladatát elhanyagolta, s ez a város dinamikájának megtörésében bosszulja meg magát az 1870-es évek elejére. (Egybeesik ez a gabona-értékesítés egyik mélypontjával, a gazdasági válság időszakával is.) Az 1884-ben Újszöny és Budapest között megvalósult közvetlen vasúti összeköttetés már csak lezárja ezt a folyamatot; Győr elveszíti régió túlnyúló szerepének jelentős részét (*Rúzsás* 1964). Ebben az időszakban kárpótolja magát Győr a regionális kereskedelem megszervezésével. 1872-ben megépül a Győr–Pápa–Kisce ll–Szombathely(–Graz) vasútvonal, majd 1876-ban a Győr–Sopron közötti összeköttetés is. Ekkor ragadja el Győr Pápától a regionális gabonakereskedelem központi szerepét (gyakorlatilag a közép-dunántúli gabona előtt nyit piaci lehetőséget ez a vasút), s az új vasútvonalak Bécs kikertülésével új piaci irányokat is jelentenek (reményt a tengeri szállításra is). Azonban Győr már nem lesz nemzetközi gabonakereskedelmi központ, hiába tudja eljuttatni gabonáját Triesztbe, majd Fiumébe. A magasabb hierarchiaszint helyett kénytelen beérni a jóval alacsonyabbal. Az európai piacokon megjelenő olcsó orosz és amerikai gabona versenye lehetetlenné teszi a magyar agrártermékeknek a Monarchia határain túli értékesítését, a gabonaexportban Budapest versenye amúgy is elnyom minden konkurenciát. Az 1896-ban Veszprém felé megépülő vicinális már a város közvetlen vonzáskörzetének piacszerzési igényét jelenti. A századforduló után a városi piackörzetet, méretéből is adódóan nagyon hatékonyan tudja szervezni Győr. 1910-ben az egész Kisalföldön Győr megyében a legalacsonyabb a hetivásárokat tartó települések száma és a vásárok gyakorisága, míg az országhatár fele haladva, rohamosan növekszik a vásárok száma (*Princz* 1934).

Az átalakulás érzékenyen érinti Pápát is. Pápa regionális gabonakereskedelme és térszervezése súlyosan károsodik az 1872-es vasútépítéssel. Gyakorlatilag szervező szerepét Győr veszi át a térségben, Pápa népességnövekedése megáll, a város dinamikája megszűnik. A Dunántúl egykor második legnépesebb városa a hanyatlás jeleit mutatja (*Matejka* 1959). Hanyatlásában szerepet játszik az is, hogy Pápán (némi gyáripara ellenére) igen erős a kézműipar szerepe, ez az ágazat pedig a múlt század utolsó évtizedeiben egyre mélyebb válságba süllyed. 1896-ban mellékvonal

éptül Csorna, 1902-ben pedig Bánhida felé, ettől kezdve a település elsősorban városi vonzásokörzetének kereskedelmét fogja szervezni, jelentősége ennél távolabbra is kisugárzik, de az egykori regionális térszervező szerep már a múlté (*Majdán* 1995; *Rúzsás* 1964).

Az a város, amelynek közvetítő kereskedelme a vasútépítések hatására nemhogy gyengül, hanem erősödik, az Szombathely. Szombathely kitűnő földrajzi helyzetében már rég predesztinált a regionális térszervező szerepre, ez a szárazföldi utak világában kevésbé tudott megvalósulni, most a vasutak lehetővé teszik ezen szerep betöltését. Korszakunk elején rövid időre csökken térszervező hatékonysága: a Bruck–Győr vasútvonal megnyitása elragadja regionális vonzásokörzetének északi részét Győr javára (*Rúzsás* 1964, 16). 1865-ben megépül a Sopron–Szombathely–Nagykanizsa vasúti fővonal, amely a Bécs felé irányuló kereskedelmet dinamizálja, majd a tenger felé is kapcsolatot nyit. A regionális szerepkör további erősödésével jár az 1872-es Graz–Szombathely–Győr vasútvonal megnyitása is. A szerepkör növekedése itt is együtt jár a város lakosságának felduzzadásával, a külvárosok kiépülésével (*Kerekes* 1923, 19). A mellékvonalak a város közvetlen vonzásokörzetének kiterjesztését illetve növelését szolgálják a környékbeli kisvárosi központok rovására. A város megyeszékhely, ennek a hatalomnak az előnyeit élvezi akkor is, amikor a kiépülő megyei vicinális-hálózatot Szombathely központúra formálja (*Beluszky* 1999). A megyei közgyűlés határozata szerint a megyei költségvetésből és helyi alapokból támogatják a székvárosba befutó vonalak építését (*Majdán* 1995). 1883-ban megépül a Szombathely–Kőszeg (ezt a vonalat később Sopronig meghosszabbítják), 1891-ben a Szombathely–Porpác–Hegyeshalom–Pozsony, 1894-ben a Szombathely–Rum, 1898-ban a Szombathely–Pinkafő mellékvonal (*Rúzsás* 1964, 16). Gyakorlatilag Vas megye egyik részéből a másikba csak Szombathelyen keresztül lehetett utazni. Szombathely megszilárdította regionális szervező szerepét, s messze kiterjesztette városi vonzásokörzetét.

Sopron a dunántúli városok közül elsőként kapott vasútvonalat, Bécsújhely–Bécs irányába, még 1847-ben, s ezt a vonalat bővítették 1865-ben Szombathely–Nagykanizsa felé. 1871-ben épült meg a győri vonal, ami Ebenfurthnál csatlakozott az ausztriai vonalhálózathoz. Ezzel vált teljessé a fővonalak megépítése: Sopron regionális szervező szerepe nem növekedett ugyan, de nem is csökkent, országos térszervező szerepről pedig már a XIX. sz. derekától nem beszélhetünk. Mellékvonal itt is a városkörnyéki vonzásokörzet kielégítésére épült Kőszeg felé. A megye vasúthálózata korántsem olyan monocentrikus, mint Vasban, vagy Győrben: Fertőszentmiklós, Wulkapordány, Csorna önálló vasúti csomópontok.

A korábbi regionális térszervező központ, Kőszeg jókora szerepvesztést szenvedett el a polgári korszakban, csupán városkörnyéke szervező szerepét tudta betölteni. A vasúti fővonalak is elkerülik az országos és regionális szempontból elhanyagolható települést, csupán 1883-ban jut Szombathely irányából vicinálishoz. Kőszeg városi vonzásokörzetét szervező településsé degradálódik (*Rúzsás* 1963).

Azon települések, amelyek járási székhellyel bírtak, és ehhez vasútállomás, vagy csomópont is társult, kiterjesztették vonzásokörzetüket a környék kisebb központjai



rovására. Pl. Csorna, amely piacközponti funkciót betöltő mezőváros volt, állomásra öt irányból érkeztek vonatok, a vicinálisok megjelenésekor kimutathatóan megugrott a lakosság szám, a település vonzaskörzete is szélesedni tudott. Persze a vasúti csomópont nem mindig hozta magával a fejlődést, sokszor a társadalom befogadó készsége, nyitottsága az újításokra, sokkal jelentősebb tényező volt ennél. Körmen a XIX. sz. elején Szombathelyhez hasonló népességű mezőváros volt, a távoli környékét is átfogó vonzaskörzettel bírt, jelentős uradalmi központ volt. Már 1872-ben volt vasútállomása is, a századvégen pedig csomóponttá vált. A település vezető társadalmi csoportját a szélsőségesen konzervatív világlátású kézművesek adták. Nem fogadták el az állami gimnázium odatelepítését, mondván, hogy nincs erre igény, és elzárkóztak minden újítás elől. A város korábbi vonzaskörzetébe élesen belemetszett északról a gyorsan növekvő Szombathely; nyugatról pedig az a Szentgotthárd, amelynek lakosság száma alig volt harmada Körmenének, viszont a település vezetésében invenciózus értelmiségiek, tisztviselők ültek: ők támogatták az állami gimnázium letelepedését, az állami dohánygyár ellen sem emeltek kifogást, számos modern ipari üzem telepedett meg a városban (kaszagyár, óragyár, selyemgyár). Az apró központba egyetlen vasútvonalán is számtalan ingázó érkezett, a település lakossága messze nem tudta kielégíteni az üzemek munkaerő-szükségletét, vagy az iskola diáklétszámát. Szentgotthárd innovatív társadalma olyan előnyt jelentett, amelyet Körmen múltja, tekintélye és (ami fontosabb) vasúttjai ellenére sem tudott pótolni.

Van olyan település, amely meghatározó mértékben a vasútnak köszönheti gyors gyarapodását: Kiscell, illetve 1903-tól Celldömölk. A korábbi búcsújáráhelyen a vasúti csomópont-jelleg és a járási székhely az alapja a gyarapodásnak, a kisvárosi társadalom meghatározó rétegét is a vasutasok és tisztviselők alkotják (*Majdán* 1995; *Beluszky* 1999). A kedvező vasúti helyzet elősegíti a központi települések gyors iparosodását, a központi szerep markánsná válását is. Olyan település, mint Sárvár vasútja(i) segítségével tesz szert ipari üzemekre (köztük a legjelentősebb a cukorgyár), s válik élénk életű és funkciójú kisvárossá. Répcelakon viszont, amely vicinálisok metszéspontjában fekszik még kimutatható népességgyarapodást sem okozott a csomópont-jelleg (*Majdán* 1995, 194).

Összefoglalva a vasutak hatásáról mondottakat: láthattuk azt, hogy az összes olyan település, amely országos térszervező erővel rendelkezett a vasutak megjelenése előtt, elveszti ezt a szerepkörét. A hanyatlás általános: Győr regionális szervező erejűvé csúszik vissza, Kőszeg regionális hatóköre már korábban meggyengült, Pápáé pedig az 1870-es években válik erőtlenné. Moson és Magyaróvár térszervező ereje még megyéjük keretét sem tölti ki, csupán városi körzetükre koncentrálódik. Sopron megtartja regionális szerepkörét, miközben Szombathely folyamatosan erősödve épít ki ilyen regionális hatókört. A század elején négy város gyakorolt ilyen térszervező szerepet, Győr, Sopron, Pápa és kisebb mértékben Kőszeg. Most három település, három megyeszékhely: Győr, Sopron és Szombathely tölt be hasonló szerepkört. Más szempontú vizsgálat is már csak e három városnak tulajdonít regionális szerepkört (*Beluszky* 1999). A térszervezés legalsó szintjén a vasutak

hatása szintúgy differenciáló. Az az egykor bármilyen központi funkciót betöltő település, amelyik sem vasúti csomópont jelleggel, sem járási székhely funkcióval nem rendelkezik elveszíti térszervező szerepének maradékát is. Ez a törvényszerűség persze nem minden esetben igaz, és főként visszafelé nem igaz. Porpác, Hegyfalu, Bük vagy Répcelak hiába fekszenek vasutak metszéspontjánál, ettől még nem töltnek be térszervező szerepet.

A régió a koraujkortól kezdve az ország centrumának szomszédságában, annak közvetlen közelében helyezkedett el, a modernizációban elől járt. 1867-tel áthelyeződik a hatalmi centrum, és lassan a gazdasági súlypont is elmozdul az új főváros és annak ipari, szolgáltató potenciálja felé. A régió nem lesz periférikus helyzetű, de látványos fejlődése már nem folytatódik; városai kiszorulnak a korábbi országos térszervező szerepből. A dualizmuskori fejlődés elsősorban a fővárosra és az Alföldre koncentrálódott, a Kisalföld változásai nem annyira szembetűnőek (*Benda* 1995, 55). Átalakult és modernizálódott a mezőgazdaság, a régió nagyobb települései gyorsan iparosodtak; a terménykereskedelemben összegyűlt tőke átáramlott a gyáriparba (*Rúzsás* 1964). A városok népességnövekedése azonban vontatott volt (kivéve Szombathely), a jelentősebb városok zöme lassan növekedett, vagy inkább stagnált (Kőszeg, Pápa, Sopron).

Budapest gyors növekedése térszervező erejének szélesedéséhez is vezetett. A tökefelhalmozásban, pénzintézetek számában, ipari potenciálban, hatalmi döntésekben olyan elképesztő fölényre tett szert, amellyel a térség városai a távolság ellenére sem tudtak versenyezni. Nem véletlen, hogy a gabonakereskedelem szervezése, amelyben a kisalföldi városok élen jártak, teljesen Budapest kezébe kerül. Budapest országos térszervező szerepe a Dunántúlon nem enged élni vetélytársakat, gyakorlatilag az ország más részein sem (*Rúzsás* 1964), csak regionális centrumok nőhettek fel mögé. Egyértelműen kijelölhető regionális centrum nem alakult ki a Kisalföldön. Ezt a szerepet a három város egymás között felosztva látja el (*Beluszky* 1999). A különböző regionális léptékben előforduló intézmények e három város valamelyikében találhatóak (pl. a postaigazgatóságot Sopronban, a MÁV igazgatóságot Szombathelyen; az Osztrák–Magyar Bank fiókját Győrben találjuk).

Szót kell ejtenünk még az iparosodás okozta térszerkezeti átalakulásokról, hiszen a gyáripar kibontakozása alapvetően új térformáló jelenségekhez vezetett. A gyáripar megjelenésének hatását két aspektusra bonthatjuk: az egyik a városi vonzaskörzetek átalakulásában játszott szerep. A kapcsolatoknak új típusát alakította ki: a mindennapi ingázás, munkába járás. Bár ilyenre az iparosodás előtt is találunk példát, a falvak lakói napszámosként, szőlőkapásként korábban is felkerestek lakóhelyüktől elkülönülő településeket, de ez a jelenség ekkor válik tömegessé. Nem csak a nagyvárosokat érintette. Olyan kisebb, de iparral rendelkező települések, mint Sárvár vagy Szentgotthárd már kialakítottak ilyen kapcsolatokat. Gyakran a közigazgatás is követte a változásokat, az agglomerálódó falvakat vagy a csak jogilag önálló településeket a városhoz csatolták (ez történik pl. Sárváron [*Majdán* 1995]).

*Városhierarchia a polgári korszakban*

Láthattuk, hogy az 1870-es évek közigazgatási rendezésével megalkotott városi kritériumok sem tesznek eleget a funkcionális városszemléletnek. Ezért ismét a mai kutatók feldolgozásaihoz kell fordulnunk. T. Mérey Klára érdekes vizsgálatot végzett egy olyan kutatás keretében, amely a mai városhálózat történeti alakulását vizsgálta. Azok a városok, amelyek 1986-ban városi címet viseltek, de lakosságuk nem érte el a 30 000 főt, képezték a dualizmuskori kisváros-vizsgálat alapját (T. Mérey 1995, 49). Ez a „fejtetőre-állított” vizsgálat bizonyos szempontokból nagyon termékeny lehet, de a mi kiindulási alapunk a korszak létező funkcionális városhálózata. Beluszky Pál 1900-ra készített el egy hierarchikus rangsort. Véleménye szerint a városok hierarchikus rangját a központi funkciót betöltő intézmények mennyisége és sokfélesége határozza meg. Vizsgálatában 75 intézmény előfordulását veszi figyelembe, súlyozatlanul, az intézmények kiválogatásánál elsődleges szempont volt, hogy nagyjából azonos számban kerüljenek be a különböző hierarchiaszintekhez kötődő intézmények. Természetesen nem ez a 75 intézmény generálja a teret, nem csak ezek alakítanak ki kapcsolatokat, hoznak létre eltérő szintű vonzáskörzeteket, de jól reprezentálják a térkapcsolatok összességét. Beluszky 245 települést talált, amelyek a századfordulón valamilyen térszervező szerepet töltek be. Ezek közül a kisalföldieket mutatja be a 3. táblázat (Beluszky 1990).

## 3. TÁBLÁZAT

*A kisalföldi városok helyzete a Beluszky Pál által az 1900-as évre készített városhierarchiában*

*(The Position of Cities of Kisalföld in the City Hierarchy in 1900 Made by Beluszky Pál)*

Település	Rangszám
Sopron	15.
Győr	16.
Szombathely	18.
Pápa	85.
Magyaróvár	113.
Szentgotthárd	117.
Kőszeg	137.
Csorna	182.
Kapuvár	188.
Körmend	192.
Sárvár	205.
Devecser	222.
Nagymarton	226.
Kiscell	235.
Muraszombat	238.
Kismarton	239.

Forrás: Beluszky 1990, 32–36.

Táblázatunkban aláhúzással jelöltük a városi jogállással rendelkező településeket. Jól látható, hogy a jogállás nem tükrözi vissza a funkciót, Kismarton a táblázat alján foglal helyet, Ruszt pedig nem is szerepel. Sopron, Győr és Szombathely a teljes értékű megyeszékhelyek csoportjában gyakorlatilag egymás mellett foglalnak helyet, a regionális funkciókat a három város megosztva gyakorolja. A régió többi városa nem került be a regionális központok közé. Láthatjuk azt is, hogy mekkora úr követi ezeket a városokat, Pápa messze leszakadva tőlük a teljes értékű középvárosok kategóriájába került, és ennek a kategóriának az alján foglal helyet Magyaróvár és Szentgotthárd is. E városokat az általunk készített besorolás csak a közvetlen vonzáskörzetét szervező települések körébe sorolja, ezek közül a települések közül ez a három tökéletesen elláthatja ezt a funkciót, és bizonyos aspektusban ennél nagyobb szerepet is betölt. Kőszeg, az egykori regionális szerepet ellátó központ, már csak részleges középváros, Szombathely mellett csak a helyi vonzáskörzete szervezésére képes. A többi város kisváros, amely rangra pl. Csorna, Kapuvár és Devecser joggal lehet büszke, de egy volt szabad királyi város, mint Kismarton már nem dicsekedhet vele. Érdekes Körmend és Szentgotthárd helyzete, melynek különlegességéről már megemlékeztünk. 1900-ban Körmend lakossága 6300 fölött van, míg Szentgotthárdé alig haladja meg a 2000-et. A népességnagyság és a térszervező funkciók tehát ebben az esetben nincsenek arányban, a kettő között nincsen olyan szoros kapcsolat.

### Befejezés

Tanulmányunk elején kitértünk arra, hogyan értelmezhető a „Kisalföld történeti régió”, és megpróbáltuk e fogalmakat kellőképpen megvilágítani. Tanulmányunk fő irányát az a törekvés jellemezte, hogy bemutassuk a különböző (elsősorban gazdasági) hatások nyomán időben hogyan változott meg a régió térszerkezete. A települések és vonzáskörzetek hierarchikus rendjét hármastagolásban ábrázoltuk: a városi vonzáskörzet, a regionális és az országos szint szempontjából. Részletesebb vizsgálat természetesen finomabb beosztást hozhat, de úgy érezzük e három szint megfelel a térszerkezet legfontosabb tagolásának.

### Jegyzet

<sup>1</sup> Ez úton szeretnék köszönetet mondani Beluszky Pálnak, illetve Nemes Nagy Józsefnek és Benda Gyulának, akik a tanulmány elkészítése során nagy segítségemre voltak.

### Irodalom

- Andrásfalvy B. (1980) Néprajzi csoport, kistáj és régió. – *Népi kultúra – népi társadalom*. XI–XII. 39–58. o.  
 Bácskai V.–Nagy L. (1984) *Piacörzetek, piacközpontok és városok Magyarországon 1828-ban*. Budapest, Akadémiai Kiadó.  
 Bácskai V. (1995) Dunántúl városhálózata a XVIII. században. *A Dunántúl szolgálatában. Előadások Rúzsás Lajos emlékének*. – Horváth Gy. (szerk.), Pécs, MTA RKK.  
 Beluszky P. (1990) A polgárosodás törékeny váza – Városhálózatunk a századfordulón (Városhierarchia – vázlat, tényképekkel). – *Tér és Társadalom*. 3–4. 13–56. o.

- Beluszky P. (1995) A régió elhatárolása, történelmi kialakulása: *A Bécs–Pozsony–Győr régió együttműködési lehetőségei*. (Kutatási jelentés, kézirat.) – Enyedi Gy. (szerk.), Budapest, MTA RKK.
- Beluszky P. (1998) A Felvidék városhálózata a 20. század elején. *A Felvidék történeti földrajza*. – Frisnyák S. (szerk.), Nyíregyháza.
- Beluszky P. (1999) *Magyarország településföldrajza (Általános rész.)*. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- Benda Gy. (1995) A dunántúli városfejlődés Rúzsás Lajos írásaiban (Rekonstrukció és értékelés). *A Dunántúl szolgálatában. Előadások Rúzsás Lajos emlékének*. – Horváth Gy. (szerk.), Pécs, MTA RKK.
- Butlin, R. (1990) Történeti földrajz, regionális identitás. – *Tér és Társadalom*. 3–4. 1–11. o.
- Erdei F. (1941) *A magyar paraszttársadalom*. Budapest, Athenaeum.
- Erdősi F. (1991) *Kommunikáció és térszerkezet*. (Területi és települési kutatások 7.) Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Erdősi F. (1996) A Kárpát-medence közlekedési hálózatának alakulási és nemzetközi kapcsolódásai. *A Kárpát-medence történeti földrajza*. – Frisnyák S. (szerk.), Nyíregyháza.
- Faragó T. (1984) Településtörténet, történeti táj, történeti térbeliség. – *Történeti Statisztikai Tanulmányok*. 5. 5–38. o.
- Frisnyák S. (1992) *Magyarország történeti földrajza*. Budapest, Tankönyvkiadó.
- Frisnyák S. (1996) Az Árpád-kori Magyarország gazdaságföldrajza. – *Földrajzi Közlemények* 2–3. 119–136. o.
- Góczán L. (1998) A Kisalföld. *Magyarország földje (Pannon Enciklopédia)*. – Karátsón D. (főszerk.), Budapest, Kertek 2000 Kiadó.
- Gyáni G.–Kövér Gy. (1998) *Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig*. Budapest, Osiris Kiadó.
- Gyimesi S. (1975) *Városok a feudalizmusból a kapitalizmusba való átmenet időszakában*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Hajdú Z. (1996) A magyar közigazgatás történeti földrajza. *A Kárpát-medence történeti földrajza*. – Frisnyák S. (szerk.), Nyíregyháza.
- Kalmár G. (1923) A földrajzi energiák szerepe Győr településföldrajzában. – *Földrajzi Közlemények*. 1. 57–74. o.
- Kerekes Z. (1923) Szombathely települése. – *Földrajzi Közlemények* 1. 1–22. o.
- Kronsteiner, B. (1989) *Zeit, Raum, Struktur. Fernand Braudel und die Geschichtsschreibung in Frankreich*. Wien–Salzburg, Geyer–Edition.
- Kósa L. (1998) *Paraszti polgárosodás és a népi kultúra táji-történeti megoszlása Magyarországon (1880–1920)*. Budapest, Planétás Kiadó.
- Kövér Gy. (1982) *Iparosodás agrárországban (Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914)*. Budapest, Gondolat Kiadó.
- Kövér Gy. (1991) Piaccgazdaság – polgárosodás – demokrácia. – *Magyar Tudomány* 1. 30–46. o.
- Majdán J. (1995) Vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. *Mezőváros – kisváros*. – Mikó Zs. (szerk.), Debrecen, Csokonai Kiadó.
- Matejka M. (1959) A Kisalföld főbb városainak helyzete és funkciói különböző történelmi szakaszokban. – *Földrajzi Értesítő*. 451–469. o.
- Mendöl T. (1943) Die Stadt im Karpatenbecken. – *Különnyomat a Földrajzi közlemények nemzetközi kiadásából*. 1–143. o.
- Mendöl T. (1963) *Általános településföldrajz*. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- T. Mérey K. (1995) Dunántúli kisvárosok típusai a dualizmus idején. *Mezőváros – kisváros*. – Mikó Zs. (szerk.), Debrecen, Csokonai Kiadó.
- Nemes Nagy J. (1990) Területi kiegyenlítődés és differenciálódás Magyarországon. – *Földrajzi Értesítő*. 1–4. 133–149. o.
- Nemes Nagy J. (1998) *A tér a társadalomkutatásban. (Bevezetés a regionális tudományba)* Budapest, Hilscher Rezső Szociálpolitikai Egyesület.
- Princz Gy. (1934) A magyar vásárhelyek. – *Földrajzi Közlemények*. 1. 51–63. o.
- Probáld F. (1995) A regionális földrajz helye a geográfiában (Háttérvázlat). *Földrajz, regionális tudomány (Tudományelméleti tanulmányok)* Regionális tudományi tanulmányok 2. – Nemes Nagy (szerk.), Budapest, ELTE Regionális Földrajzi Tanszék.
- Rétvári L. (1967) Adatok Győr-Sopron megye népességföldrajzához. – *Földrajzi Értesítő*. 69–89. o.
- Rétvári L. (1977) Győr-Sopron megye népesedése. – *Földrajzi tanulmányok* 15. Budapest, Akadémiai Kiadó.
- Rúzsás L. (1963) Városi fejlődés a Dunántúlon a XVIII–XIX. században I. – *Különnyomat a MTA DTI Értekezések 1961–1962. kötetéből*. Pécs, MTA DTI.

- Rúzsás L. (1964) Városi fejlődés a Dunántúlon a XVIII–XIX. században II. *Különnyomat a MTA DTI Értekezések 1963 kötetéből*. Pécs, MTA DTI.
- Rúzsás L. (1968) A dunántúli védelmi vonal és a paraszt-polgári fejlődés a XVI–XVII. században. *Különnyomat az MTA DTI Értekezések 1967–1968 kötetéből*. Pécs, MTA DTI.
- Rúzsás L.–Szűcs J. (1966) A várostörténeti kutatás helyzete és feladatai. – *Az MTA Társadalmi – Történeti Tudományok Osztályának Közleményei. XV.* 1–2. 1–67. o.
- Szörényiné Kukorelli I. (1998) Nyugat-Dunántúli Régió – régió? – *Tér és Társadalom.* 3. 51–75. o.
- Timaffy L. (1988) A Rábaköz gazdaságtörténete. *A Rábaköz térszerkezete.* – Rechnitzer J. (szerk.), Csorna–Kapuvár.
- Timár L. (1991) Regionális gazdaság- és társadalomtörténet vagy történeti földrajz? *Iparosodás és modernizáció (Tanulmányok Ránki György emlékének).* – Mazsu J. (szerk.), Debrecen, KLTE.
- Tóth T. (1980) A történeti tájak kérdéséhez. *Tanulmányok a területi kutatások módszertanából.* MTA DTI Közlemények 27. – Tóth T. (szerk.), Pécs, MTA DTI.

## CHANGES IN THE SPATIAL STRUCTURES IN THE KISALFÖLD DURING THE PROCESS OF MIDDLE-CLASSING

RÓBERT GYŐRI

The author tries to discover the changes in the spatial structures in the Kisalföld in the 18-19 centuries. He considers the historical Kisalföld as a spatial structural unit, which is not only an operational instrument for the research but is a functional unit established by real processes formed spatial structure. So this region is not the same with the Kisalföld geographical area, their borders are coincided just partly.

Before the era of the middle-class functional cities and manorial centres that managed the relations overreaching the region border also, were the main centres of the spatial structure. At this time Kisalföld was one of the most modern region of the country connecting to the close Wien in many ways and joining in the European economic system. In this era the importance of administrative centres increased and transportation node function (especially railway) created advantageous situation in the city competition. The whole region has developed and strengthened because of railways meanwhile nodes became the centres of this dynamic system. Nevertheless, the weight of Budapest in Hungary gathered at the same time and its relations extended to this region also, hindering the main cities to obtain national importance.

All this has been reflected in the change of city hierarchy. In the beginning of the 18 century Győr, Pápa, Sopron, Kőszeg were in the head of the hierarchy (centre for trade of wine, cattle and other crops). However for 1990 Sopron, Győr and Szombathely became the most important cities of the region (all of them were administrative centres, meeting points of railways and centres of economic and culture). The region hasn't got a clearly definable centre because the three cities divide their functions and manage them together.