

Frisnyák Zsuzsa

**Áruforgalom, áruszállítás
és a magyarországi vasutak (1895)**

Vasút – ember – térkapcsolatok

**Budapest – Nyíregyháza
2022**

Frisnyák Zsuzsa

Az áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895)

Vasút – ember – térkapcsolatok

Frisnyák Zsuzsa

**Áruforgalom, áruszállítás
és a magyarországi vasutak (1895)**

Vasút – ember – térkapcsolatok

Budapest – Nyíregyháza
2022

Sajtó alá rendezte:
Szulovszky János

Lektorálta:
Bak Borbála
Majdán János

Kiadó:
Az MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság Történeti Földrajzi
Albizottsága és a Nyíregyházi Egyetem Földrajztudományi Tanszéke

Felelős kiadó:
Kókai Sándor tanszékvezető egyetemi magántanár, albizottsági elnök

ISBN 978-615-6448-09-5

A nyomdai költségeket *Frisnyák Sándor* és *Phengmaly Péter* fedezte

Nyomdai munkák:
Tóth Könyvkereskedés és Kiadó Kft.
Felelős vezető: *Tóth Csaba* ügyvezető igazgató,
Debrecen

„Mint egy gátakat áttörő áradás zúdultak rám a tények”

Ahogy az ember mind több évet hagy maga mögött, úgy sűrűsödnek a visszaemlékezések pillanatai, egyre-másra gördülnek ki a tolla alól a nekrológok, az időközben elhunyt pályatársak életútját megörökítő, munkásságukat a tudomány mérlegére tevő írások. Szívszorító feladatok ezek, különösen akkor, ha a megidézett személyben nemcsak egy kollégát, hanem egy jó barátot is elvesztettünk.

Frisnyák Zsuzsa (1960–2021) egy kiváló kollégánál és jó barátnál is több volt a számomra: szellemi testvér, társ a tudományos együttgondolkodásban. Bár más volt a kutatási témánk, de hasonló tudományos problémákkal szembesültünk. Az 1990-es évek vége felé sokat beszélgettünk arról, hogy milyen jó volna, ha a meglévő, illetve épülő adatbázisainkhoz lenne egy 19. század végi állapotokat megjeleníteni tudó, település szintű történeti térinformatikai alaptérkép.¹ Jóllehet, csak néhány évvel később kezdte publikálni a statisztikai adatsorokon nyugvó tanulmányait, már akkor is szorgalmasan Excell-táblákba gépelte azokat a monotonnak tűnő adatsorokat, amelyben ő már meglátta megszólaltatásuk mikéntjét. Felis-

¹ Jó másfél évtizeddel később magától értetődően ő is részese volt annak a csapatnak, akikkel az OTKA K 111766 számú projektje keretében létrehoztuk a GISta Hungarorum történeti térinformatikai keretrendszerét. Lásd: <https://gistory.hu/g/hu/gistory/otka>.

merete ugyanis, hogy akkor tudja meghaladni és eredményesen tovább építeni a szakirodalom eddigi ismereteit, ha felhasználja és adatbázisba rendezi a főleg a 19. század utolsó évtizedeitől rendelkezésre álló közlekedéssel kapcsolatos statisztikai adatokat. E folyamat első lépéséről egyik fogalmazványában ekként írt: *„nagy intellektuális, sőt érzelmi fordulatot jelentett számomra az országos kocsi- és járműösszeírás megtalálása. Már az adatsorok legelső átolvasása is megrendítő pillanat volt. Mint egy gátakat áttörő áradás zúdultak rám a tények, melyek magukban hordozták annak a lehetőségét, hogy egy tradicionális világot megértsünk”*.² Ezzel kapcsolatos tanulmányai 2002-től láttak napvilágot.³ Tapasztalatait összegezve arra a következtetésre jutott, miszerint *„a járműszámlálások tér- és időbeli elemzése segítséget jelent a kaotikus, de nem szabálytalan közúti forgalom megértésében, s abban, hogy a tradicionális közlekedés lineáris és nemlineáris jellemzőit megkülönböztessük. A közlekedést ugyanis szemlélhetjük egy olyan komplett viselkedési rendszernek is, amelyben az egyén beavatkozásától függ a rendszer válasza. Az üres szekér gyorsabban halad, mint a terhes, egy kettős fogatban többet lehet szállítani, mint egy egyfogatúban stb. De a közutakon zajló mozgásokat nemlineáris következményekkel járó beavatkozások is formálják. A kiépített, jó minőségű közutakkal rendelkező térségekben nem használják többet a szekereket, mint azokon a területeken, amelyek rossz utakkal rendelkeznek. A vasúttal nem rendelkező kistérségekben a szállítási feladatokat nem oldják meg több szekér forgalomba állításával, vagy a település–vasútállomás közötti nagy távolság sem növeli meg a szekerek számát. Mindazonáltal egy adott település, kistérség, vagy régió paramétereinek csekély megváltozása is kihathat a közúti szállítására”*.⁴ Elemzéseit során szembesült a mérettartományok, a használt lépték dilemmájával is: *„Minden méretváltozással új jelenségek járnak együtt. A közúti járművek birtoklásának területi egyenlőtlenségeit, népességszámhoz viszonyított jellemzőit éppen ezért nem lehet egyetlen ér-*

² tartalomjegyzék. 2011.06.24. Word dokumentum. – Digitális másolat a szerző tulajdonában.

³ Pl. Északkelet-Magyarország kocsi- és szekérállománya, 1887. In: In: Frisnyák Sándor (szerk.): *A Nyírség és a Felső-Tisza-vidék történeti földrajza. A Nyíregyháza 2001. október 29-30-án megtartott tudományos konferencia előadásai*. Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék, 2002. 239–246.; Magyarország kocsi- és szekérállománya, 1889. *Herman Ottó Múzeum Évkönyve* 42. 2003. 359–386.

⁴ A közútijármű-számlálások forráselemzési kérdései. In: Frisnyák Zsuzsa – Katona András (szerk.): *Közlekedés a Kárpát-medencében: Újabb kutatási eredmények*. Budapest: Közlekedési Múzeum, 2003. 67.

telmezőssel 'elintézni'. Torontál megye országosan kiemelkedő járműállományát, vagy egyes erdélyi megyék rendkívül alacsony értékeit elfogadható módon magyarázhatjuk az eltérő földrajzi, gazdasági környezetükkel és mindezekből következő eltérő hagyományokkal. De mindezen magyarázatok már nem tűnnek kielégítőnek, ha a megvizsgált mérettartományt szűkítjük. Miért van az, hogy két hasonló földrajzi, gazdasági feltételekkel rendelkező kistérségben más és más – gyakran szélsőségesen eltérő értékeket – regisztrálunk? Miért van az, hogy hasonló infrastrukturális feltételekkel rendelkező falvak közül egyesek bekapcsolódnak az áruszállításba, mások pedig nem? Falvak közötti különbségeket inkább a mikromilió különbségeivel lehet megmagyarázni – a nagy kérdés persze az, léteznek-e forrásai az adott terület mikrotörténelmének?”⁵

Nagy munkabírással és fáradhatatlan szorgalommal épített fel, majd pedig invenciózusan elemzett újabb és újabb statisztikai adatbázisokat, noha tisztában volt ennek buktatóival: „az adatelemző kutatási témák átlagon felüli időbefektetést (adatgyűjtés és adatbázis felépítése) igényelnek. Mindezen felül, az adatbázis-építés – előre nem látható módon – magában hordozza azt a kockázatot, hogy a befektetett munka feleslegesnek bizonyul, azaz nem lesz eredményes. Az esetenkénti szélsőséges időigény mellett az adatbázis-építés másik nagy tanulsága: a legkisebb hibának is lesz következménye, illetve a kétes adatok természetének kiderítése szokatlanul nagy energiát igényel. Sem a 19. századi források, sem pedig a mai kézikönyvek nem maradéktalanul precízek, az apró hibák jelentős része azonban nem tűnik fel a felhasználónak: például hivatalos térképekről hiányoznak kisebb vonalak, ismeretlen néven nevezik meg az állomásokat, vagy egymásnak ellentmondó adatok szerepelnek egyazon forrás különböző oldalain stb. Mindezeket túl a korszak statisztikai adatgyűjtéseinek (az Edvillés féle monográfia kivételével) nem a közlekedés gazdasági, társadalmi, térszerkezeti hatásainak adatszerű bemutatása volt a célja. Éppen ezért erősen meg kell fontolni, hogy az egyes adatsorok mögötti információ – a kutatási cél szempontjából – releváns-e”.⁶ Úgy vélte, megéri a kockázat, mert egy jó adatbázis elemzése jelentősen árnyalhatja, vagy olykor hatá-

⁵ A közútjármű-számlálások forráselemzési kérdései. In: Frisnyák Zsuzsa – Katona András (szerk.): *Közlekedés a Kárpát-medencében: Újabb kutatási eredmények*. Budapest: Közlekedési Múzeum, 2003. 68.

⁶ Statisztikai adatelemzés és térinformatika a közlekedéstörténeti kutatásokban. In: Forrai Judit – Pók Andrea (szerk.): *Statisztika a tudományok, a technika és az orvoslás körében*. Budapest: Magyar Természettudományi Társulat, 2018. 123–124.

rozottan módosíthatja is a szakirodalom eddigi megállapításait. A *vasút-társaságok* nyomtatásban kiadott *éves üzletjelentéseiben* meglátta, hogy azok a vasúttal rendelkező lakott helyek közötti áramlások legfontosabb forrását jelentik. A rendelkezésre álló kiadványok ismeretében tisztában volt azzal, hogy az 1890 előtti adathiányokkal terhelt évtizedekkel szemben 1891-től 1917-ig a vasútállomások és megállóhelyek túlnyomó többségéről hiánytalan adatsorokat lehet összeállítani. Mivel ezekben az évtizedekben a pókháló-szerűen terjedő vasúthálózat már az ország valamennyi kistérségébe eljutott, felismerte, hogy az 1891 utáni évtizedekben a vasút társadalmi–gazdasági hatásait a maga térbeliségében *kistáji szintig* ki lehet mutatni és értelmezni. Tanulmányaiban tudatosította, hogy tömeges vasúthasználatról csak 1889 után, az ún. zónatarifa bevezetését követő időkben beszélhetünk Magyarországon. Kiszámolta, hogy a kistérségekben élő népesség és a felszálló utasok száma között (korrelációs együttható: 0,69) lineáris összefüggés létezik. Az adatai alapján kiderült, hogy a másodosztályú jeggyel utazók magas aránya nem mércéje a vasútállomások vonzáskörzete polgárosodó társadalmának, ennek nyomait inkább tükrözi a harmadosztályú jegyet váltók nagy aránya: *a hagyományos paraszti térhasználatból ki-kilépő társadalmi csoportok a legolcsóbb vasúti menetjegyekkel utaztak.*⁷ Edvi Illés Sándor 1896-ban közreadott kétkötetes statisztikai adatgyűjtése alapján feltérképezte a magyarországi vasútállomások vonzáskörzeteit, ugyanis az adatfelvétel kiterjedt a vasútállomás és a vonzáskörzeti település közötti úttávolságra is, így képet tudott alkotni arról a földrajzi területről, „amelyről az árucikkek és termények rááramlanak a vasútvonalra. Sőt, arról is információ keletkezett, átlagosan mekkora utat kell szekerezniük egy adott járásba tartozó településeknek ahhoz, hogy elérjenek a teheráru feladására alkalmas vasútállomásra”.⁸ De nemcsak a személy-, hanem az áruforgalmi viszonyokra vonatkozó statisztikai adatokat is elemezte.⁹

⁷ A vasút és a térbeli mobilizáció jellemzői a 19. században. In: Gecsényi Lajos, Izsák Lajos (szerk.): *Magyar történettudomány az ezredfordulón: Glatz Ferenc 70. születésnapjára*. Budapest: ELTE Eötvös Kiadó – MTA Társadalomkutató Központ, 2011. 195–204.

⁸ Szekerezés a vasutakhoz. A magyarországi vasútállomások vonzáskörzetei, 1895. In: Veres László – Viga Gyula (szerk.): *Herman Ottó Múzeum évkönyve XLI*. Miskolc: Herman Ottó Múzeum, 2002. 164. Lásd még pl.

⁹ Lásd pl. A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén. *Közlekedési Múzeum Évkönyve* 13. 2003. 305–320.; Nyíregyháza vasúti áruforgalma a dualizmus korában. In: Frisnyák Sándor (szerk.): *Nyíregyháza: előadások a város újrateremtésének 250. évfordulóján*. Nyíregyháza: Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszék,

Kutatásai során arra a következtetésre jutott, hogy „a vasutakról és a vasutak modernizációs hatásairól általánosságban igaznak tűnő állítások érvényességét a rendkívül sok statisztikai adat elemzése nem igazolja, illetve jelentősen módosítja. A vasutak tényleges modernizációs és polgárosító hatásai csak meglepően hosszú időtávban és szélsőséges területi különbségekkel mutathatóak ki a maguk számszerűségében. A fejlődés ti. korántsem volt olyan robbanásszerű, mint ahogyan azt feltételezzük, illetve ahogyan azt a vasútért lobbizó 19. századi polgárok elképzelték. Mindennek az oka, hogy a vasút egy olyan innováció, amelynek térbeli terjedése és tényleges használata között különbség létezett. Sőt, nemcsak a vasút jelenlétéből, de még a vasút használatából sem következik automatikusan, hogy a vasút az adott település életére, fejlődésére kimutatható hatást gyakorolt”.¹⁰ A számszerűsíthető adatok mellett nagy figyelmet szentelt a képi ábrázolásokra és a korabeli sajtó társadalomtörténeti értelmezésére is. Az utóbbi jól példázza ez a megállapítása: „Az 1890-es évek élclapjai még tele vannak a vasút átláthatatlannak tűnő működése miatt zavarban lévő utasokról szóló történetekkel és karikatúrákkal. A vasút már évtizedek óta létezik és terjeszkedik, de a vasutat még mindig nem használják rutinszerűen az emberek. Nem tudják értelmezni a menetrendet, nem tudnak jegyet váltani, és összességében véve hiányzik az utazási kultúra”.¹¹

Nagyban segítette kutatásait, hogy férje, Phengmaly Péter kialakított egy olyan térinformatikai környezetet, amelynek segítségével az adatokat kistérségi szinten térképeken meg tudta jeleníteni. Ily módon a történeti térinformatika egyik első hazai úttörője volt. Elemzéseihöz fontos háttérismerettel szolgált, hogy – amint arra Kókai Sándor rámutatott – „az elmúlt két- és fél évtized alatt férjével (...) és geográfus édesapjával autós-túrákon, évi átlagban 20-30 napos időtartamban a helyszínen tanulmányozhatta a történelmi Magyarország minden tájegységét. (...) Terepmunkáinak tudományos eredményei értékfeltáró műveiben és konferencia-előadásaiban hasznosultak”.¹² Az otthonról hozott örökségen túlmenően is erősen

2003. 149-158.; A távolsági áruszállítás és az alföldi települések a 19. század végén. *Tisicum. Jász-Nagykun-Szolnok Megyei Múzeumok Évkönyve* 1. 2008. 289–295.

¹⁰ Statisztikai adatelemzés és térinformatika a közlekedéstörténeti kutatásokban. In: Forrai Judit – Pók Andrea (szerk.): *Statisztika a tudományok, a technika és az orvoslás körében*. Budapest: Magyar Természettudományi Társulat, 2018. 124.

¹¹ Lásd kötetünk 168. oldala 7. lábjegyzetét.

¹² Kókai Sándor: Dr. Frisnyák Zsuzsa életműve. In: Frisnyák Zsuzsa: *Közlekedéstörténeti tanulmányok*. (Történeti Földrajzi Közlemények 2021. Különszám. Főszerk.: Kókai Sándor). Nyíregyháza, 2021. 5.

inspirálta történeti kutatásait a földrajztudomány eredményeinek a figyelemmel kísérése. Ahogy azt a jelen kötetben közölt összegzésében is megfogalmazta: „*Szemléletem formálódására nagy hatást gyakoroltak a geográfusok. Lehetetlen volt nem felfigyelni azokra a térszerkezeti, településtudományi kutatásokra, amelyeket az MTA Regionális Kutató Központjának munkatársai évtizedek óta meg-megújulóan folytatnak. A közlekedési infrastruktúra térbeli koncentrálódásával, az ország kistérségei, régiói és nagytájai közötti különbségek feltárásával foglalkozó közlekedési-térszerkezeti kutatások számos új nézőponttal, elemzési módszerrel, illetve nagyjelentőségű következtetéssel gazdagították a közlekedéstudományt. Nagy inspirációt jelentett számomra Beluszky Pál és Győri Róbert magyarországi város-szerkezet hierarchiájával foglalkozó munkássága*”.¹³ Nemcsak távolról figyelte kutatásaikat, hanem együtt is működött a geográfusokkal, elsősorban a gazdaság- és történeti földrajz művelővel, különösen pedig a Nyíregyházi Egyetem (2016 előtt Főiskola) Földrajztudományi Tanszék történeti földrajzi kutatóműhelyével. Eredményeiről rendszeresen számot adott az általuk szervezett tudományos rendezvényeken és azok kiadványaiban.

Kötetünk az *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolat* című, 2006-ban benyújtott, s 2007-ben az ELTE Történettudományi Doktori Iskolában sikeresen megvédett PhD disszertációját tartalmazza. Témavezetője Sipoš Péter volt, az opponensi feladatokat Bak Borbála és Majdán János látta el. A mű megjelenését férje, Phengmaly Péter, és édesapja, Frisnyák Sándor professzor anyagi támogatása tette lehetővé. Közös törekvésünk, hogy Frisnyák Zsuzsa szellemi hagyatéka minél teljesebben és minél többekhez eljuthasson.¹⁴

Szulovszky János

¹³ Lásd a jelen kötet 17. oldalán.

¹⁴ Nyomtatásban megjelent munkásságának jegyzéke: Szulovszky János: Dr. Frisnyák Zsuzsa publikációi 1987–2021. *Történeti Földrajzi Közlemények* 9. 2021. 4. sz. 194–211.

Bevezetés, néhány szubjektív megjegyzéssel

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

A Bodrogközbe vasút a kiegyezést követő, felfutó ütemű vasútépítési periódus végén került. Sem a vasút-finanszírozók, sem pedig az építést engedélyező állam célja nem a bodrogi települések vasúti elérése volt, hanem Északkelet-Magyarország központjainak (Ungvár, Munkács, de legfőképpen Máramarossziget) bekapcsolása az országos hálózatba. De nemcsak gazdasági, hanem igen erős katonai stratégiai érdekek is fűződtek ehhez a vasútépítéshez.¹ A stratégiai érdekek erősségét jelzi, hogy a Magyar Északkeleti Vasút Szerencs–Sátoraljaújhely–Csap–Ungvár közötti pályájának

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

gyorsított ütemű elkészítéséből fakadó költségtöbbletet a közös hadügyminiszterium viselte. A hadászati érdekek elsődlegessége mellett a Szerencs–Csap közötti szakasz vonalvezetésben azért kimutathatóak a helyi közösségek igényei is. A korban ti. az volt a szokás, hogy a vasútvonalak tervezése előtt az érdekeltek egy terepbejáráson felmérték és rögzítették az építendő vasútvonal pontos topográfiai helyzetét, körülményeit. Szerencsés módon a bodroγκözi településeket érintő terepbejárásról rendelkezünk adatokkal.² A Szerencs–Csap közötti 80 km hosszú leendő vonalat az érdekeltek mintegy nyolc nap alatt fogatolt járművekkel és gyalogosan járták be. A harminc település határát érintő bejárás során a bizottság hat vasútállomás létesítését (Bodroγκeresztúr, Liszka-Tolcsva, Sárospatak, Sátoraljaújhely, Szomotor, Dobra) javasolta. A Sátoraljaújhelytől Csapig tartó pályaszakaszra az előzetes (stratégiai) elképzelések két állomás építését (Szomotor és Dobra) tartották célszerűnek. A bejáráson résztvevő bodroγκözi községek sikeresen meggyőzték a bizottságot, hogy „a megyei forgalom érdekében” Perbenyiknél is szükség van vasútállomásra. Szerencs és Sátoraljaújhely között 1871. október 24-én nyílt meg a forgalom. A bodroγκözi kistérséget átszelő pályaszakaszon 1872. augusztus 25-től három vasútállomás (Szomotor, Perbenyik és Bély³) fogadta a forgalmat. A vasúttársaság a helyi igények kielégítésére 1874-ben egy kizárólag személyforgalomra berendezett negyedik – marginális jelentőségű – megállóhelyet (Nagygéres) is megnyitott az utazók előtt. Ez a dolgozat a 19. század végi hazai vasutak térbeli hatásaival – pontosabban szólva néhány hatásával – foglalkozik. Több, különböző statisztikai forrás⁴ meghatározott adatsoraiból egy hetvenezer soros, rendkívül összesített, mintegy nyolc nagy témakört felölelő ún. relációs adatbázist⁵ szerveztem, mindenféle kérdéseket tettem fel a számítógépnek. A válaszul kapott adatsorokból térképeket készítettem, majd legvégül az adatsorokat, és térképeket értelmeztem. Más tulajdonképpen nem is történt. A bejárt út tehát

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

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

⁴ A felhasznált statisztikai forrásokat alapjában véve három csoportba lehet sorolni. Népszámlálások (1890, 1900), mezőgazdasági összeírás (1895), vasúti adatfelvételek (Edvi Illés Sándor: A Magyar királyi Államvasutak áruforgalmi viszonyai, az 1895-ös MÁV üzletjelentés).

⁵ Az Edvi Illés kötetek statisztikai elemzését a Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány támogatta.

nem a levéltári források feltárásán és értelmezésén alapuló, egyetlen nagy gondolati ívre felfűzött, jól bevált narratív történetírás útja volt. Az út, amelyen végigmentem rendkívüli (számos esetben szélsőséges) időbefektetést igényelt, és – nem várt módon – nagy lelki megterhelést (félelem a hiábavaló munkától) is jelentett. Megtapasztaltam, nemcsak kreativitás, hanem lelki szilárdság is szükséges az adatbázis-építéshez. Megtapasztaltam, milyen egyetlen színvonalú szolgáltatásokat nyújtanak az adatbázis-kezelő szoftverek, s azt, milyen érzés adatvesztés. Megtapasztaltam, mennyire nehéz konzekvensnek maradni, ha triviális axiómának tekintett állításokról kiderül, azok pusztán az esetek jelentős halmazára érvényes vélelmek. Egyik előzetes axiómám az volt: ha egy vasútállomás neve egyezik egy létező település nevével, akkor a vasútállomás és település között földrajzi kapcsolat is létezik. Vagy például: nincs két azonos nevű vasútállomás, és minden egyes vasútállomásnak csak egyféle neve (névalakja) van. De balgaság volt azt is feltételezni, minden egyes járás egy „folt” a térképen és nincs két azonos nevű járás. Vannak olyan járasok, amelyek kettő, sőt három különálló részből állnak. Mindez szót sem érdemelne, ha nem egy adatbázis-építési folyamatot érintettek volna. A számítógépnek ugyanis kezelnie kell a kivételeket is, s emiatt nyomasztó – önmagában semmiféle tudományos hozadékkal nem járó – nagytömegű adategyeztetési/egységesítési munkát is el kellett végezniem. Értelemszerűen az adatbázis szerkezetének kialakítását, és felépítését, a „történészül” feltett kérdések matematikai átfogalmazását egy gondolkodási, kutatási folyamat eszközeinek – nem pedig magának a kutatásnak – tekintem.

Egy ilyen szerteágazó, sok szempontú, nagy mennyiségű számot, és földrajzi nevet tartalmazó adatbázisban szinte korlátlan számú lekérdezést lehet végigfuttatni, és egyre újabb és újabb értelmezési szempontokat lehet kitálatni. Döntést igényelt, hogy az elemzési szempontok áradatából, melyeket emelek ki, és melyekkel nem foglalkozom ebben a dolgozatban. Úgy gondoltam, ez a munka a vasút–ember–tér közötti bonyolult kapcsolatokról, és mozgásrendszerről fog szólni olyan formában, hogy példáimat a *vidéki Magyarország* kistérségeire, sőt, konkrét *vidéki vasútállomásokra* alapozom. Tehát a vasút térszervező erejét, gazdasági erőterre gyakorolt hatásait megye–megye, kistérség–kistérség, település–település viszonylataiban elemzem, és csak érintőlegesen (a legszükségesebb néhány példával) foglalkozom a Budapest–vidék közötti kapcsolatokkal. A döntést, hogy Budapest országhatáron túlnyúló, a közép-európai térben betöltött – a vasúttal összefüggő – szerepkörének elemzését mellőzöm ebből a dolgozatból, megköny-

nyitotta, hogy számos ezzel összefüggő publikáció már megjelent erről.⁶ A hazai történetírás Budapest világvárossá fejlődéséről, az urbanizációról, az ipari forradalomról és gazdaságpolitikáról szóló mondanójában mindig benne van a főváros–vasút közötti kontextusok értelmezése. Éppen ezért figyelmemet ebben a dolgozatban a vidékre fókuszáltam, és hasonlóképpen jártam el a külföldi kapcsolatok (*vidéki Magyarország–Ausztria*) esetében is.

A magyarországi vasúttörténet-írásnak az a tipikus hagyománya, hogy egy adott vasútvonal/vasúttársaság történetét egy-egy lelkes, a szűkebb szakterületének története iránt elkötelezett mérnök elkészíti – vagy pontosabban fogalmazva – összeállítja. Sajnálatos módon, ezek, a különösen az elmúlt két évtizedben elszaporodott publikációk nem jártak számottevő tudományos hozadékkal, szemléletükben nem tartottak lépést a történettudomány fejlődésével, ráadásul forráskezelési, elemzési gyakorlatuk is jócskán hagy maga után kívánnivalót.⁷ A népes és elkötelezett amatőr szerzőgárdával szemben a hazai történész közösség figyelmét a 19. századi közlekedés története az elmúlt évtizedekben alig néhányszor keltette fel. Gergely András, Majdán János, Palotás Emil, Pogány Mária konkrét szempontokból (gazdaságtörténet, bel- és külpolitika) vizsgálták a közlekedés történetét.⁸ Kövér György több munkájában⁹ hivatkozik az angolszász gazdaságtörténet-írás vasutakkal összefüggő, az elmúlt évtizedekben lejátszódó szemlé-

⁶ Vö. Erdősi Ferenc: Az egyközpontú vasúti fővonalhálózat kialakítása a főváros fejlesztése érdekében. Közlekedéstudományi Szemle, 1986. 391–397. és ua.: Budapest-központú vasúthálózat, monocentrikus térszerkezet. Földrajzi Közlemények, 1988. 1–2. sz. 2004-ben egy OTKA kutatási téma keretében elkészítettem „Budapest Európa közlekedési és kommunikációs térszerkezetében a 19. század végén” c. tanulmányt (még kéziratban), amelyben a Budapest–külföld közötti személy- és áruforgalmi kapcsolatokat adatszerűségében elemeztem.

⁷ Fájdalmasan félresiklott a MÁV Rt. megbízásából elkészített hét kötetes (!) Magyar vasúttörténet (Főszerk. Kovács László. Közdok, 1995–1999). A szerzők a levéltári kutatások teljes mellőzésével készítették el tanulmányaikat.

⁸ Gergely András: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban: a fiumei vasút. Budapest, Akadémiai Kiadó 1982. 166.. Majdán János: A vasszekér diadala. Budapest, 1987. ua.: Helyiérdekű vasutak és kiépülésük a Dunántúlon. Budapest, 1997. 175. ua.: Modernizáció – vasút – társadalom. Pécs, 2000. 203. Palotás Emil: A nemzetközi Duna-hajózás a Habsburg Monarchia diplomáciájában 1853–1883. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1984. 159 p. Pogány Mária: Vállalkozók, mérnökök, munkások a magyar vasútépítés hőskorában 1845–1875. Budapest, Akadémiai Kiadó, 1980. 170 p.

⁹ Gyáni Gábor – Kövér György: Magyarország társadalomtörténete. Osiris, 1998. 49–50. p., Kövér György: Elmélet és módszer a legújabb gazdaságtörténet írásban. Aetas, 1999. 1–2. sz.

letváltására, hiányolva a magyar történetírás reflexióját.¹⁰ Valóban, az öszszefoglaló monográfiákból a történészek sohasem mellőzik a vasutakat, de az ezzel kapcsolatos nézetek mélyebb, esetleg újabb példákkal alátámasztott kifejtésére alig-alig kerül sor. A 19. század urbanizációs folyamatait feltáró tanulmányokban is rendre felbukkan a vasút, mint városfejlesztő energia. Vörös Károly 1972-ben a vasút városfejlődésre gyakorolt hatását összekapcsolta terjedésének időpontjaival (ti. minél előbb érkezik meg adott városba a vasút, annál többet profitál belőle a település), de megjegyzi, „nagyon sok esetben ez a feltevés jogosult, a nélkül azonban, hogy általánosítani lehetne”.¹¹ És valóban, Gyáni Gábor 1998-ban Temesvár és Szeged példáján kimutatta, milyen ellentétes módon válaszol e két város a vasútra.¹²

A történészek közül Majdán János az egyedüli, aki a vasúttörténettől el nem szakadva – folyamatosan új és új aspektusokat felvetve – szakmai életútját erre a témára koncentrált. Több publikációjában elemezte a vasutak társadalmi, gazdasági, sőt demográfiai hatásait. Ő az egyedüli, aki kilépett a város–vasút kapcsolati térből, és figyelmét immár egy nagyobb földrajzi tér – vasút–régión, vasútvonal–táj – felé fordította. Ő az egyedüli a történészek sorában, aki felismerte annak a forrásnak (Edvi Illés Sándor: *A Magyar Királyi Államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai*. Budapest, 1896.) a messzemenő jelentőségét, amelyet ebben a dolgozatban igyekeztem újraértelmezni. Úttörőként 1985-ben előbb az Alföld, majd 1988-ban három dunántúli megyét (Tolna, Baranya, Somogy) megvizsgált, és meghatározta az említett tér termelő–feladó körzeteit.¹³ Mindehhez a szerzőnek az idő tájt még nem állt rendelkezésére sem számítógép, sem pedig az adatelemzéshez szükséges szoftver, ezért megállapítá-

¹⁰ A vasút gazdasági hasznát számszerűsítő, a kliometriai módszert megalapozó munka Fogel: *Railroads and American Economic Growth: Essays in Econometric History*. John Hopkins University Press, Baltimor, 1964. A mű nagy hatást gyakorolt az angliai történészekre, akik Fogel példája alapján elvégezték számításaikat a nagy-britanniai vasutakra is. Ld. Hawke: *Railways and Economic Growth in England and Wales, 1840–1870*. Clarendon Press, Oxford, 1970.

¹¹ Vörös Károly: *A magyarországi városfejlődés a dualizmus korában*. Somogy megye múltjából 4. Kaposvár, 1972.

¹² Gyáni Gábor: *Az urbanizáció Magyarországon a 19–20. században*. *Limes* 1998. 11. 2–3. 87–100 p.

¹³ Az alföldi vasutak áruforgalma a századfordulón. In: *Az Alföld gazdaságföldrajzi kutatásának eredményei és további feladatai*. 5. k. Békéscsaba, 1985. 35–57. A vasutak árufeladó körzeteket szervező hatása Dél-Dunántúlon. *Történeti Tanulmányok Dél-Pannóniából*. Pécs, 1988. 113–139

sait, következtetéseit nem helyezte szélesebb kontextusba. Meggyőződésem, hogy az akkori eszközhiányos környezetben ez utóbbit nem is lehetett elvégezni. Mindez még ma is – minden hardver- és szoftver-bőség ellenére is – meglehetősen körülményes eljárás, tapasztalataim ez ügyben inkább elrettentők, mint lelkesítők.¹⁴ Majdán János a későbbiekben több publikációjának gondolati ívét fűzi az Edvi Illés-féle mo-nográfiából szert adatismereire.¹⁵ A Majdán-féle publikációk és ezen dolgozat között – megítélésem szerint – módszer és vizsgálati szint közötti különbségek vannak. Ez a munka immár országos léptékben, de kistérségi szintekre, sőt számos esetben adott településekre lebontva, több különböző statisztikai adatfelvétel összekapcsolásával – a számítógép adta lehetőségekre építve – próbálja bemutatni a vasút jelentőségét, a vasút és közút közötti szállítási láncokat. A felhasznált – s a későbbiekben részletesen bemutatott – források összekapcsolásával, meggyőződésem szerint a vasutak hatásait nem az általánosságok szintjén (egységes nemzeti piac, mobilitás stb.) hanem egy térbeli szemlélettel feltöltve tudtam újrafogalmazni. Egy olyan tényanyag keletkezett, melyet a számítógépes eljárások mellőzésével nem ragadhatunk meg. Sőt, az adatbázis segítségével olyan információ is kinyerhető volt, melyek a felhasznált adatforrásokban explicit módon nem jelennek meg.

¹⁴ Az adatbázis-kezelő szoftverek által okozott problémák ti. messze-messze túlnőttek azon, melyet egy átlagos felhasználó meg tud oldani. Phengmaly Péter segítségével nélkül nem tudtam volna boldogulni. Köszönet érte.

¹⁵ A történeti háttér ismeretének szükségessége a vonzaskörzetek vizsgálatánál. In: Vonzaskörzetek gazdasági és közigazgatási kérdései. MTA RKK DTI Közlemények 32. 321–322. Az észak-dunántúli megyeszékhelyek vasútállomásainak vonzaskörzete 1896-ban. In: A Dunántúl településtörténete 8. Pécs, 1990. 181–187. A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. In: Rendi társadalom – polgári társadalom. 4. Debrecen, 1995. 191–205. A vasutak közzetszervező hatása az Alföldön. In: Az Alföld történeti földrajza. Pótfüzet, 2000. 30–46. Az erdélyi vasútállomások vonzaskörzete. In: A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. Csíkszereda, 2001. 173–186. p. A vasút hatása a szlovén-magyar határ menti térségre. In: Érintkező kultúrák, kisebbségi értékek. Identitás, kultúra, kisebbség. Pécs, 2001. 205–223. p. A vasút polgárosító hatása. In: Struktúra és városkép. A polgári társadalom a Dunántúlon a dualizmus korában Veszprém, 2002. 303–324. p. A vasúti csomópontok dunántúli falvak és városok népességét növelő hatása. In: A Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. Nyíregyháza–Pécs, 2003. 361–370. p. A celldömölki vasútállomás vonzaskörzete 1895-ben, Vasi honismereti és helytörténeti közlemények, (2003) 2. 58–65. p. Cesko-uhorské hospodárské vzťahy na konci XIX. století, realizované za pomoci zeleznice. 2. Amicus revue (Praha), 12. (2003) 1. 49–62. p. A vasút hatása Dél-Dunántúl aprófalvaira. In: Zalai Gyűjtemény 27. 127–132. p.

Szemléletem formálódására nagy hatást gyakoroltak a geográfusok. Lehetetlen volt nem felfigyelni azokra a térszerkezeti, településtudományi kutatásokra, amelyeket az MTA Regionális Kutató Központjának munkatársai évtizedek óta meg-megújulóan folytatnak. A közlekedési infrastruktúra térbeli koncentrálódásával, az ország kistérségei, régiói és nagytájai közötti különbségek feltárásával foglalkozó közlekedési-térszerkezeti kutatások számos új nézőponttal, elemzési módszerrel, illetve nagyjelentőségű következtetéssel gazdagították a közlekedéstudományt.¹⁶ Nagy inspirációt jelentett számomra Beluszky Pál és Győri Róbert magyarországi városszerkezet hierarchiájával foglalkozó munkássága.¹⁷

Magyarországon a 19. század fogatolt járműveit, a közúti szállítás formáit és jellemzőit leggyakrabban néprajzosok – természetesen a maguk sajátos szempontrendszerére ill. módszere alapján – vizsgálják.¹⁸ Ez a témaspecializáció nem véletlen. A közúti közlekedés jellemzőit ti. történészek kevésbé tudják megragadni, mert azt nemcsak a kulturális tradíció, a területi és gazdasági munkamegosztás befolyásolta, hanem individuális tényezők, és rendkívül bonyolult egyéni élethelyzetek is alakították. A közúti közlekedésnek ez a személyes jellege és szervezetlen mivolta eredményezi, hogy egyrészt léteznek nominális vizsgálatok, melyek egy-egy parasztgazdaság, kistérség, falu vagy valamilyen közösség szekerezési szokásait stb. rögzítik, másrésztől nincsenek (vagy alig vannak) elemzések Magyarország közúti közlekedéséről, a vasútnak a fogatolt közlekedésre gyakorolt hatásáról, az ígás fogatokon szállított termékekről, az útvonalak-

¹⁶ Témám szempontjából kiemelkedők Erdősi Ferenc publikációi. Vö. A vasutak egykori hatása az ország térszerkezetére és urbanizációjára. Közlekedéstudományi Szemle, 1989. 175–183. Az alföldi vasúti mellékvonalak építéskor felmerült gazdasági, településfejlesztési elvárások és a tényleges következmények. Alföldi Tanulmányok, 1987. 143–160. Közlekedés és vonzaskörzetek. MTA RKK DTI Közlemények, 1985. 112–232. p., Magyarország belföldi közlekedési kapcsolati rendszerének főbb területi–települési jellemzői. Földrajzi Értesítő, 1991. 265–295. p. A közlekedési-telekommunikációs viszonyok hatása a városok szerkezetének alakulására. Tér és Társadalom, 1990. 2. sz.

¹⁷ Beluszky Pál – Győri Róbert: Magyar városhálózat a 20. század elején. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó, 2005. 232 p. Győri Róbert: Kérdések és válaszok a 19. századi magyarországi modernizáció regionális különbségeiről. In: Léptékváltó társadalomtörténet. Tanulmányok a 60 éves Benda Gyula tiszteletére. Osiris–Hermes Kör, 2003. 329–344.

¹⁸ A népi szállítás, fogatolás témakörében kiemelkednek Bodó Sándor (paraszti ígázás), Gráfik Imre (nyergelés), Kemecsi Lajos (paraszti járműkultúra), Kóczyáné Szentpéteri Erzsébet (kocsigyártó-ipar), Paládi-Kovács Attila (paraszti szekerezés, szállítás), Viga Gyula (árucsera, fuvarozás) publikációi.

ról és a forgalom jellemzőiről stb. Nem tudjuk, hogy a 19. század makrofolyamatai (gőzerejű szállítási struktúrák fejlődése, az urbanizáció, az iparosodás stb.) hogyan befolyásolják a tradicionális szállítást. Úgy gondolom, a makrofolyamatok mikrokozmoszra gyakorolt hatásainak felismerésében, és értelmezésében segíthet az 1895-ös mezőgazdasági összeírásnak a fogatoltjármű-állományra vonatkozó része, és az 1894-ben az államutakon lebonyolított forgalomszámlálás.¹⁹

Az elmúlt két évtizedben megélénkülő történéssz–geográfus párbeszéd hatására történészek is egyre gyakrabban gondolkodnak különféle térfogalmakban (nagytaj, nagyrégió, régió, kistrégió stb.).²⁰ Úgy látom, a térfogalmak használatának még nincs egységes gyakorlata, szerzőként/témánként eltérő módon értelmezik azokat. Ebben a dolgozatban egymás mellett használom a kistérség és járás fogalmakat. Járásokról mindig valamilyen szűkebb helymeghatározási értelemben beszélek (hol fekszik, hová tartozik közigazgatásilag egy-egy adott település). A járás fogalma azonban már nem tudja lefedni mondandómat, ha különféle számított értékeket rendelek hozzá: a valóságban az adott járás területén létező, de attól igazgatásilag elkülönülő városok gazdasági folyamatai ezer szállal összekapcsolódnak a környező községekkel. Ugyan mi értelme lenne egy olyan térképnek, amely az egyes járásokban vasútra feladott áruk tömegét ábrázolja, de nem veszi figyelembe az ugyanott létező városokat, pusztán azért, mert azok jogállása eltér a járásokétól? Annak érdekében, hogy elkerüljem ezt az ellentmondást – ti. hogy területi gazdasági kérdéseket a közigazgatási státusz rendező elve alapján tárgyalom – bevezettem a kistérség fogalmát.²¹ Kistérségnek tekintem a járást és a járás területén lévő, de attól eltérő jogállású várost együttesen. Mindez azt jelenti tehát, hogy a Kolozs megyei kolozsvári kistérség adatai tartalmazzák Kolozsvár értékeit is, vagy például a Szatmár megyei nagybányai kistérségben benne foglaltatik Nagybánya és Felsőbánya is. Kistérségekről tehát kizárólag valamilyen számított érték esetében beszélek.

¹⁹ A forgalomszámlálás adattáblái nem kerültek elő. Közismert viszont az erről készített országos térkép.

²⁰ Figyelemre méltó Nagy Mariannak Magyarország mezőgazdasági régióiról klaszteranalízissel elkészített elemzése. Nagy a mezőgazdaság regionális szerkezetében 20 kistrégiót állapít meg. Nagy Mariann: Magyarország mezőgazdasága a 20. század elején. In. Magyarország történeti földrajza I. kötet. Szerk. Beluszky Pál, Budapest–Pécs, Dialóg Campus, 2005. 322–393. p.

²¹ Kistérségi fogalomhasználatomat ismerteti: Paládi-Kovács Attila: Kistáj, járás, kistérség. In. Halmok és havasok. Szerk. Bárh Dániel és Laczkó János. Kecskemét, 2004. 137. p.

Mindez természetesen nem zárja ki, hogy mondandómat – ahol szükségesnek érzem – más kontextusokban ne fejtsem ki.

A leírtakat kétféle térképtípus köré szerveztem. Az első típus Magyarország megyei és kistérségi területi egységeiben ábrázol adott számított értékeket. Phengmaly Péter munkája tette lehetővé, hogy az adatbázis lekérdései összekapcsolódjanak egy olyan térképészeti szoftverrel, amely meghatározott értékeket automatikusan és grafikusán ábrázol Magyarország kistérségeiben. A másik térképtípus Magyarország 1894-es vasúthálózatán alapszik.²² Ezt a vasúthálózati alaptérképet Nagy Béla, az MTA Történettudományi Intézetének munkatársa készítette el. Ezen a vasúthálózati térképen, már manuális módon ábrázoltam egyes vasútállomások vagy települések közötti konkrét kereskedelmi, áruforgalmi kapcsolatokat. Az ábrákhoz – az általános gyakorlattól eltérően – hosszabb magyarázatot fűztem. Az ábrák ti. nem mondandóm illusztrációi, hanem annak vizuális és lényegi megtestesülései.

A számok, és mutatók, a fajlagos, a relatív és a viszonylagos örvényében, tapasztalataim szerint roppant egyszerű végleg elsüllyedni. Emiatt nemcsak ennek a munkának a megírása, hanem a befogadása is fokozott koncentrációt igényel. Úgy döntöttem, munkám olvashatóságát – mondandóm lényegének legkisebb csorbulása nélkül – személyes hangvétellel támogatom. A stílus tehát egy tudatos választás eredménye.

A felhasznált adatforrások

1896-ban jelent meg Edvi Illés Sándor két kötetes statisztikai adatgyűjtése a MÁV és az üzemükben levő helyiérdekű vasutak áruforgalmi viszonyairól.²³ A kötetek Magyarország azon vasútállomásainak kereskedelmi adatait tartalmazzák, amelyek a magyar állam tulajdonában vagy kezelésében álltak és áruforgalmat is lebonyolítottak.²⁴ Szerencsés módon az Edvi Illés-kötetek megszületésének előzményeiről hivatali akták is keletkeztek, és azokat az idők folyamán nem selejtezték le. A kötet létrehozásának ötletét Baross Gábor közlekedési miniszter még 1888-ban vetette fel.²⁵ Az

²² A kézirat lezárásának 1895 tavaszi időpontja miatt pontosabb egy 1894-es állapotot tükröző térképet használni.

²³ A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. I-II. kötet. Budapest. Pallas Rt. 1896. 413 p. és 601 p.

²⁴ 1895-ben a vasútállomások 72%-a foglalkozott teherrakományok továbbításával.

²⁵ Nem ez volt az egyetlen statisztikai adatgyűjtés, amelyet Baross javaslatára végeznek

1888 márciusában a monográfia szerkezetéről szóló első koncepció Baross Gábor intenciói alapján készült el. E szerint a monográfia az alábbiakat fogja tartalmazni.²⁶

- „1. rész: A MÁV áruforgalmát alkotó ágazatok (földművelés, állattenyésztés, ipar) legyen ismertetve – de csak olyan mértékben, amilyenben hatást gyakorolnak a vasútiáru-forgalomra. Legyen felsorolva a vasútállomások köré csoportosítva a szállító iparvállalatok (működési idő, foglalkoztatottak száma, össztermelés) néhány fontosabb adata. Szerepeljen a vasútállomásoknál az elszállított termékek mennyisége és származási helye.
- 2. rész: A vasútvonalak általános ismertetése.
- 3. rész: A vasútállomások áruforgalmi viszonyainak számszerű kimutatása.”

Nem kerültek elő iratok az 1889–1891 közötti évekből. Az bizonyos, hogy 1888 után a MÁV Igazgatóság elrendelte az adatgyűjtést. Az adatszolgáltatásra kötelezett vasútállomásoknak egy utasításban rendkívüli részletességgel előírták a teendőiket. Ezen túlmenően a MÁV Igazgatósága Ferenczy Benő MÁV főellenőrt kijelöli a monográfia megírására. Ferenczy azonban a „szolgálat érdekei által akadályoztatva volt”²⁷, sőt „az állomási személyzet nagy elfoglaltsága, a kisebb állomásoknál a vezetéssel megbízott altiszti személyzet nem elegendő ismeretköre azt eredményezte, hogy a beérkezett jelentések 80%-a annyira hiányos volt, hogy azokat átdolgozás végett vissza kellett küldeni az állomásoknak”²⁸. Az is kiderült, hogy a nagyobb ipartelepek, gyárak, bányák tulajdonosaitól közvetlenül kért adatok sem érkeztek meg a kellő számban, a beérkezett válaszok pedig semmitmondóak.

A monográfia előkészületei 1892 nyarán, Baross Gábor halála körüli időszakban kapnak igazi lendületet. Ekkortól ugyanis vissza-visszatérően (kb. félévente) levelezésben áll a kötetről a MÁV Igazgatósága és a Kereskedelemügyi Minisztérium. Ferenczyt felmentik a feladat alól, és helyette Edvi Illés Sándort, a MÁV német–osztrák–magyar tengeri kikötői

el. Ilyen volt például az 1892-es, a magyarországi iparosokról készített címtár is. Vö. Szulovszky János: A gazdasági címtárak forrásértéke. Statisztikai Szemle, 2000. 536–549.

²⁶ A MÁV Igazgatóság jelentése a MÁV vonalainak kereskedelmi viszonyait ismertető 33. sz. tanulmány munkálatainak állásáról, 1893. szeptember 7. OL. K. 229. 3120/1895. Hozzáfüzve: 25424/1893.

²⁷ OL. K. 229. 3120/1895

²⁸ ua. mint 24.

kötélék előadóját²⁹ bízzák meg a monográfia összeállításával. Úgy gondolom, szerencsés választás volt Edvi Illés Sándorra rábízni a munkát. Családi gyökerei miatt nem állt távol tőle az írói munka, a rábízott feladat igényei (következetesség, precizitás) pedig egybeestek személyes motivációjával (produktív munkaetosz). Egy olyan feladat volt ez, amely a szokásos tisztviselői munkarenden (előterjesztések, kimenő levéltervezetek megfogalmazása) messze túlnőve, egy attól gyökeresen eltérő munkafegyelmet igényelt. Vélhetőleg motivációit még szűkebb szakterülete is erősítette: a korban ti. a köteléki díjszabásokkal foglalkozó tisztviselők szinte az egyedüliek, akik mélységében értették az állam kereskedelempolitikájának a vasúti tarifákkal összefüggő részét.³⁰ Mindebből az következik, hogy az általa elvégzett munka hasznossága felől nem lehettek kétségei.

Edvi 1892–1893-ban mintegy 100–120 vasútállomás Andrásy útra beküldött adatait feldolgozza. Felismeri – és ezt a véleményét a MÁV vezetői is elfogadják – hogy a beérkezett adatok és a valóság között akkora az eltérés, hogy muszáj az adatgyűjtést újra kezdeni. A monográfia sorsa 1893-ban tehát ismét fordulatot vesz. A tárcsa 1893-ban azt is elfogadja, a MÁV-nak nem feladata a gyárak, üzemek, iparosok stb. termelési adatainak összegyűjtése. Ez üzleti titok, tehát a készülő munkában ezzel nem kell foglalkozni. Mindezek hatására 1893 végén a MÁV Igazgatóság azt javasolja, álljon a monográfia két részből: egy általános szöveges leírásból és egy táblázatos formájú, a vasútállomások közgazdasági viszonyait feltáró részből. A táblázatok rovatai a következők legyenek:

- a vasútállomás neve, az állomás körébe tartozó települések, azok állomástól mért távolsága és az utak minősége,
- a környék lakosságának anyanyelve, és főfoglalkozása,
- az állomás környékének általános gazdasági viszonyai, nagyobb uradalmak, termelési ágak,
- az állattenyésztési viszonyok, állati termékek,
- az erdőgazdasági viszonyok,

²⁹ Edvi Illés Sándor egyike a MÁV köteléki díjszabásaival foglalkozó tisztviselőinek. Számos bizottság munkájában részt vett, benne volt pl. a fa és fakéreg forgalomra kidolgozott díjszabások létrehozásában. Szakértője volt az Elba–vasút közötti díjszabásnak. 1900-ban egy másik, idegenforgalmi népszerűsítő munkája (Almádi természetes Balatonfűrdő és a Kneipp-Rikli gyógyintézet) is megjelent.

³⁰ A korban a tarifapolitika napi gyakorlata és a vasúti tarifaképzés elvei közötti sötét szakadékba szinte mindenki – szakírók, politikusok, szállítatók, lobbisták stb. – belezuhant. Mindez persze senkit sem gátolt meg abban, hogy karakteresen egyoldalú véleményét hangoztassa.

- a kereskedelmi viszonyok, környéki bányák, kohók, ipartelemek, gyárak, háziipar,
- a magyar–osztrák vasutakra és külföldre feladott főbb tömegárúk,
- az érkező tömegárúk megnevezése és származási helye.

Edvi Illés Sándor próbaképpen összeállítja a Bród–Sziszek közötti vonal leírását ebben a szerkezetben. Kiderül, hogy a táblázatos alaknak nagy a helyigénye: sok rovat üresen marad, az általános viszonyok leírásánál pedig gyakori az ismétlés. Ennek elkerülésére azt javasolja, egyesítsék a két szerkezeti részt olyan formában, hogy a táblázatokból töröljék azokat az oszlopokat, amelyek tartalma szöveges formában a vonal általános közgazdasági leírásában szerepel. Ezt a javaslatot a tárca elfogadja, és utasítja a MÁV Igazgatóságot, alkalmazottja az új irányelvek szerint dolgozzon a továbbiakban. Ez a döntés alapozta meg, a készülő monográfia végleges szerkezetét.

A monográfiában tehát minden egyes vonalról összeállított általános közgazdasági ismertetés után következnek a táblázatok az alábbi rovatokkal:

- a vasútállomás neve,
- a vasútállomás forgalmi körébe tartozó települések megnevezése,
- a környékbeli lakosság anyanyelve és főfoglalkozása³¹,
- a településeknek az állomástól mért távolsága, az utak minősége,
- az állomás környékén fekvő nagyobb uradalmak felsorolása a tulajdonos neve és a birtok mérete,
- a vasútállomáson feladott főbb tömegárúk megnevezése
- a feladott főbb tömegárúk rendeltetési helye (magyarországi állomás, osztrák, vagy egyéb külföldi állomás kategóriája szerint), és átlagos évi mennyisége
- a vasútállomásra érkező főbb tömegárúk megnevezése
- az érkező tömegárúk átlagos évi mennyisége
- az érkező tömegárúk gyakoribb származási helyei

Edvit a MÁV Igazgatóság ekkor még nem menti fel a hivatali munkavégzés alól. 1894 első felében, ha az irodai munkák és a halaszthatatlan köteléki ügyek nem akadályozták, foglalkozik a feladattal, sőt otthoni szabadidejét is erre áldozta. 1894 augusztusától felmentik a napi irodai munkától, később még három segéderőt is mellé rendelnek.³² A segédek feladata a vonalokról készített statisztikai táblák egységesítése és a táblázatok revíziója.

³¹ Ezt a rovatot végül elhagyják.

³² Egyiküknek, ifj. Bellaagh Imrénnek Edvi Illés Sándor név szerint köszönetet mond a könyv előszavában.

A MÁV Igazgatóság a korábbi adatszolgáltatás egyenetlenségei miatt 1894 novemberében elrendeli a vasútállomások ismételt adatszolgáltatását.

A vasútállomások adatszolgáltatói ugyanazok a forgalmi tisztek voltak, akik Magyarország külkereskedelmi statisztikájához szükséges forgalmi kimutatásokat – az állomásukon feladott árucikkekhez csatolt árnyilatkozatokból – havonta összeállították, és közvetlenül felterjesztették a Statisztikai Hivatalhoz. Edvi egy több száz kérdést tartalmazó kérdőívet küldetett szét a vasútállomásoknak. Nem az volt a célja, hogy mázsákra lebontott és a vám-tarifa árufőcsoportjai szerint rendezett kimutatás készüljön (ami a külkereskedelmi statisztikák feladata), hanem az, hogy a legfontosabb belföldi áru-forgalmi tendenciákra fény derüljön. A vasútállomások 1895 első hónapjában visszaküldik az *átlagos* áruforgalmi adataikat tartalmazó kitöltött kérdőíveket a MÁV Igazgatóság székházába.

1895 márciusában a kereskedelemügyi miniszter elrendeli a kötetek ki-nyomtatását ötszáz példányban. 1895 augusztusától folyamatosan, de nem egyszerre, hanem kisebb–nagyobb részletekben, az éppen elkészült kézirat fejezeteit nyomdába kerülnek. A hetvennégy, nagy nyolcadrét ív terjedelmű munka nyomdászamlája mintegy 4 600 Ft-ra rúg. Az elkészült példányokból a MÁV Igazgatóság által összeállított protokoll lista³³ alapján 294 példányt szétosztottak, a fennmaradó 206 példány pedig árusításra került. Szórakoztató mozzanat, hogy a bürokrácia kategorizáló hajlamai még egy ilyen jelentéktelen fajsúlyú ügyben is felbukkannak: a MÁV apparátusa a könyvet az ún. „szigorúan elárusítandó nyomtatványok” közé sorolja. A könyvet előállítási áránál olcsóbban, mintegy 6 Ft-ért árusítják.³⁴

Edvi Illés Sándor a kötet előszavában megfogalmazza az állami adminisztráció célját: a MÁV és az üzemükben levő helyi érdekű vasutak forgalmi területe „mezőgazdasági, erdészeti, állattenyésztési, bányászati, ipari és kereskedelmi viszonyainak lehető hű képét adja, melynek ismerete mellett a magyar birodalom különböző részeinek díjszabási igényei és az

³³ Egy példányt bemutatnak a millenniumi kiállításban is. Egy–egy példányt kapnak a miniszterek, az államtitkárok, a fiumei kormányzó, a horvát bán. 10–10 példányt kap a kereskedelemügyi és a pénzügyi minisztérium. Könyvtárak (Vasúti tisztképző, bécsi, budapesti, kolozsvári, zágrábi egyetemi könyvtárak, a képviselőház könyvtára, az Otthon Hírlapírók Köre, a Statisztikai Hivatal könyvtára, a Hofbibliothek, Fővárosi Könyvtár), az Országos Gazdasági Egyesület, a kereskedelmi és iparkamarák, valamint a vasúti és hajózási társaságok, szaklapok, fővárosi és vidéki napilapok is kapnak egy-egy példányt.

³⁴ A Pallas Nyomda két, egy olcsóbb és egy drágább kivitelben készíti el a könyvet. Megjelenik két különálló kötetben (aranyozott bordó kötésben), illetve egy kötetben (keménytablás kivitelben).

ez irányban felmerülő kérdések a magasabb tarifapolitikai szempontból megítélhetők legyenek”.³⁵ Edvi az előszóban név szerint nem említi Baross Gábort, mindössze utal a miniszterre, aki, a vasút-államosítások végével – *elérkezettnek látta az időt* – ennek a *segédkönyvnek* az összeállító-sára. De mit is jelent mindez?

Mint ahogy már a korábbiakban említettem, Baross 1888-ban veti fel a kötet összeállításának a gondolatát, Edvi Illés Sándor tehát téved abban, hogy a vasút-államosítások végéhez (1891) köti a munka tervét. Érzéseim szerint, ez a jelentéktelen súlyú tévedés egy államférfi és egy tisztviselő nézőpontja, ill. a nézőpont időhorizontja közötti különbségre mutat rá. Edvi Illés, az 1896-os előszóban a közelmúltra visszapillantva állítja, hogy a vasút-államosítások végével volt „értelme” elvégezni ezt a munkát. Baross pedig – az államférfi – 1888-ban jövőbeni cselekvésekre előrepillantva látja, a vasút és települések közötti gazdasági kapcsolatokat fel kell tárnai egy későbbiekben bevezetendő tarifareform sikere érdekében. Úgy vélem, az Edvi Illés-féle könyv, több évvel Baross halála után is, a barossi gondolkodásmód jellegzetes terméke, és abban kimondatlanul is felsejlik az országos szinten cselekedni akaró, de a helyi hatások értelmezéséből kiinduló nagy ívű gazdaságpolitikai intenció. Az Edvi Illés-féle monográfia tehát adekvát tárgyi-asulása kora gazdaságpolitikájának.

A közlekedéspolitikában az 1880-as évek második felétől lezajló szemléltetváltás egyik eleme: a vasúti díjszabásokat gazdaságpolitikai eszközként kell alkalmazni. A vasúti díjszabásokkal kapcsolatos állami akaratérvényesítést – a magánvasút-társaságok léte mellett – az is akadályozta, hogy a MÁV díjszabási ügyei az évtized végére szinte átláthatatlanná, követhetlenné váltak. A kihirdetett és nyilvános árudíjszabások mellett³⁶ az 1880-as évtized

³⁵ Edvi, i. m. 1. kötet, X. oldal.

³⁶ A vasúti díjszabási ügyeket a kiegyezés a közös egyetértéssel intézendő ügyek közé sorolta, abban az értelemben, hogy nem a díjtételeknek, hanem az ún. általános határozatoknak (pl. a díjszabások alapelvei) kellett Ausztria és Magyarország vasúttársaságai között egyöntetűnek lennie. A tényleges egyöntetűség 1876-ra valósul meg: egyforma lesz az ún. áruosztályozás ill. a két állam megállapodik az ún. érték-díjszabási elv alkalmazásában. A magyar és osztrák vasúttársaságok (kivételem Déli Vasút) díjszabásainak volt tehát egy közös része, amely valamennyi vasútra azonos. Ez a közös rész valamennyi árut azonos elvek szerint áruosztályokba sorolta. Hat áruosztályhoz három külön díjszabás társult. Azt azonban, milyen díjak mellett szállították az áruosztályokba sorolt árut, minden vasút külön állapította meg. Mindehhez még az is hozzájárult, hogy az egységes áruosztályozást nem tartották fenn mereven, időnként – pl. közforgalmi, exportélénkítő okokból – egyes árukat olcsóbban szállítottak, mint amilyen díjtételeket a

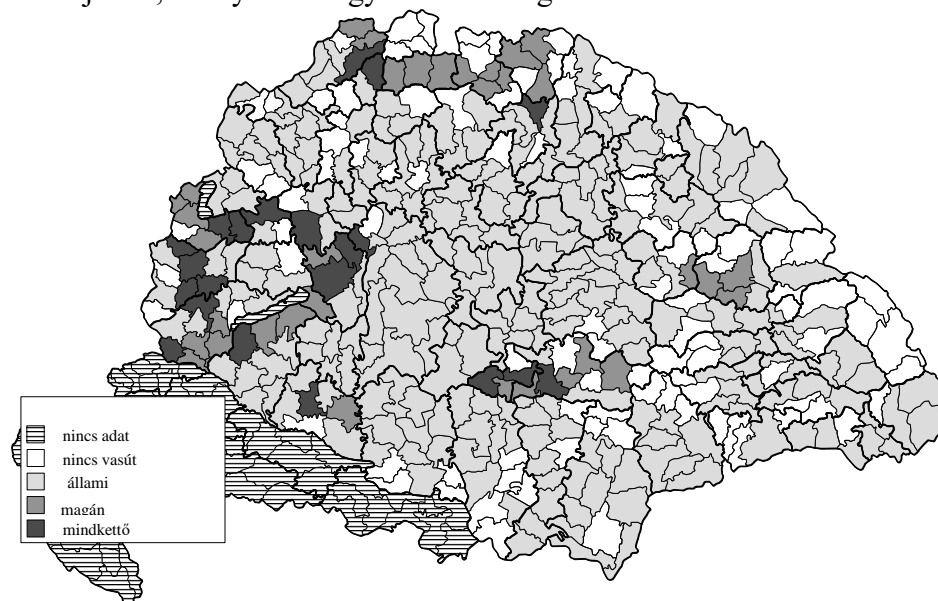
jellemzője: a MÁV Hivatalos Lapban hétről hétre lista jelenik meg: melyik szállítónak, milyen célállomásra, mennyi és milyen árucikkre, milyen díjtételt kell felszámolni. Ez a káosz teljesen ellentétben állt Baross Gábor miniszteri felfogásával, sőt személyiségével is.³⁷ Baross radikális tarifareformot hajtat végre előbb a személyszállításban (1889, zónadíjszabás), majd az áruszállításban (1891).³⁸ Tarifapolitikának lényege: csökkenteni kell a termékeket, sőt az embereket a távolságbéli különbségek miatt sújtó hátrányokat. Az

helyi díjszabás azon áruosztályra megállapított. Ezeket hívták ún. kivételes díjszabásoknak. (A kivételes díjszabásoknak az a jelentősége, hogy nem az érintett áruosztályba tartozó összes áru szállítási díját mérsékelte, hanem csak egyesekét.) Talán már az eddigiekből is érzékelhető, hogy a 19. század vasúti díjszabásainak kérdései nem tartoznak a közlekedéstörténet egyszerű fejezetei közé.

³⁷ Baross rendszerekben gondolkodott, nem pedig esetekben. Egy szemléletes példával illusztrálva: egyedi ügyek minisztériumi engedélyezése helyett (pl. milyen legyen a vasúti tisztviselők új zubbonya) a struktúra egészét (a MÁV egyenruházati utasítás) igyekezett rendezni. Emiatt a Baross által felépített közlekedéspolitikai mű számos eleme (törvények, rendeletek, a Kereskedelemügyi Minisztérium szervezete stb.) évtizedes távlatokban is rendkívül stabilnak bizonyult. A közlekedésügy államigazgatási folyamatainak egységesítése oda vezet, hogy a kilencvenes évtizedben a tárca igen gyorsan képes reagálni eseményekre. 1900-ban például az ausztriai szénbányászok sztrájkja miatti kereslet-növekedés kielégítésére a tárca egy-két nap alatt kedvezményes vasúti tarifát alkot a magyarországi szénbányákból származó szén ausztriai szállítására.

³⁸ Az 1891-ben bevezetett új árudíjszabás díjmérsékléssel enyhítette a távolságból eredő hátrányokat, új, ún. gyűjtő-díjszabási rendszert alakított ki a termelők és szállítmányozók érdekében. Kedvezményt adott a nagyvárosi piacok, a külkereskedelem kiviteli irányába, s nem utolsó sorban exporttámogatás céljából bevezette az ún. kivételes díjszabást (iránytarifa 78 árucikkre). Az előírások szerint 78 termék közül tizenegy (szén, cement, fűsz, nyers csont, vasérc, ásványvíz, gyufa, papír, finomított petróleum, üvegáru, vas és acél) esetében a kedvezményes díjszámítást csak akkor volt szabad alkalmazni, ha az áru a MÁV állomásai mentén fekvő bányákból vagy gyárakból származott, vagy oda volt rendelve. Az új árudíjszabás – különösen ez utóbbi kikötés – óriási felzúdulást keltett Ausztriában. Az osztrák nyomásgyakorlás hatására Baross kénytelen elállni az utóbbi feltételtől. Összefoglalva: 1891 után a MÁV árudíjszabásai felerősítik a konjunktúrát a hazai cukoripar, az exportra termelő malomipar, a fővárosi termény-nagykereskedelem, a fafeldolgozás és kivitel számára. Az árudíjszabások Budapest felé terelik a gabonát, és nem támogatják az Alföldről a főváros elkerülésével Fiumébe szállított termények szállítását (olcsóbb Budapesten keresztül exportálni). Külön kedvezményt nyújtanak a Budapestről Fiumébe szállított lisztre, illetve az onnét a fővárosba érkező petróleumra. Minden egybevetve a századfordulón a MÁV a kedvezményezett tömegtermékeket nagy távolságra (400 km felett) olcsóbban szállítja, mint az Osztrák Államvasutak, vagy a Porosz Államvasutak. A tarifális versenyelőnyt azonban kizárólag a kivételes díjszabásokkal szállítható termékek élvezték. A MÁV gyorsáru- és a legtöbb teheráru tarifájának díjszintje még mindig magasabb, mint az előbb említett külföldi vasúttársaságoké.

árudíjszabások egyenlítsék ki a fuvaroztatóknak a feladó és célállomások közötti földrajzi távolságból eredő előnyeit vagy hátrányait. Legyen érdemes az árucikkeket a feladási ponttól számítva minél messzebb vasúttal elfuvarozni.³⁹ Az államnak tehát úgy kell ösztönözni a vasút használatára, hogy a vasút használatában mutatkozó területi költségtöbbletet tarifális szubvenciókkal ellensúlyozza. Baross úgy véli, Magyarország külterjes mezőgazdaságát, fejletlen iparát és kereskedelmét európai színvonalra lehet emelni a vasúti díjszabások helyes alkalmazásával. Ez a díjszabási politika – a szállítási költségek mesterséges, állami leszorítása – eredményezi, hogy kitágult az a földrajzi tér, amelyben az egyes árukat még értékesíteni érdemes.⁴⁰



1. ábra. A vizsgált kistérségek az „állami” illetve a „mindkettő” jelzéssel szereplő területek. A fehér foltok azokat a kistérségeket mutatják, amelyben még nem futnak sínek, vagy – rövid, átszelő pálya esetében – nincs vasútállomás. 1895-ben ilyen kistérségben élt összesen 2,3 millió ember.

³⁹ Minden egyes fajta árucikknek ti. más és más a szállítási képessége. A termékekre rakódó szállítási költség megszabta az értékesítés potenciális akcióradiuszát. A fuvardíjak csökkentése ezt az akcióradiuszt növeli.

⁴⁰ Baross tarifapolitikájára nagy hatást gyakorolt két német közgazdász munkássága. Vö. *Launhard, Carl* (1832–1918): *Theorie der Tarifbildung der Eisenbahnen*. Sonderabdruck aus dem *Archiv für Eisenbahnen* 1890. Berlin, Julius Springer 1890. 84 p. és *Sax, Emil* (1845–1927) *Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft*. I. Band: Allgemeiner Theil. Land- und Wasserwege. Post und Telegraph. II. Band: Die Eisenbahnen. Wien, A.Hölder, 1878–79. 552 p.

De mi a valódi forrásértéke az Edvi Illés-féle adattábláknak? Edvi Illés a vasútállomások forgalmi adatait tartalmazó adattáblákat „szigorú kritikai megrostálás” alapján készítette el. Mint már említettem, az Edvi Illés-féle adatgyűjtés kizárólag a magyar állam tulajdonában álló vasútvonalakra, ill. a MÁV által működtetett helyiérdekű vasutakra terjedt ki. A kötet kéziratának lezárása pillanatában (1895. március vége) a Magyar Királyság vasúthálózatának teljes hossza 13 242 km volt, ebből Magyarország területére mintegy 11 677 km esett. Az adatbázisunkban 9047 km-nyi vasútvonal forgalmi adatai szerepelnek. Mindez azt jelenti, hogy a teljes hazai vasúthálózat 77%-nak adatait kimerítő részletességgel ismerjük. Két fontos, nagytáji jelentőséggel bíró magánvasút-társasághoz (Kassa–Oderberri Vasút, Déli Vasút) valamint egy regionális jelentőségű helyiérdekű vasúthoz (Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút) kapcsolódó vonzaskörzeti, árufeladási adatokkal nem rendelkezem. Emiatt nem, vagy hiányos adatokkal szerepel néhány fontosabb város (Sopron, Nagykanizsa, Székesfehérvár, Nagyszében, Eperjes) az adatbázisban.⁴¹ Néhány számottevő lakossággal rendelkező Arad és Csanád megyei településről (Makó, Magyarpécska, Ópécska, Újszentanna, Borosjenő stb.) és a települések vasúti vonzaskörzetéről is meglehetősen adathiányos a statisztika, mert az Arad–Csanádi Egyesült Vasutak vonalait nem a MÁV működtette. Így nem szerepeltek az adatfelvételben az Arad–Szeged, Mezőhegyes–Arad, Újszentanna–Arad, Kétegyháza–Újszentanna–Borosjenő–Honcótó és a Borosjenő–Csermő közötti vonalszakaszok. Négy megyében (Árva, Sáros, Szepes, Liptó) ebben az időszakban nem volt államvasút – ezekről a megyékről sem tudunk képet alkotni. Egy megyében (Csík) pedig még egyáltalán nem épült vasútvonal.

Minél nagyobb arányú tehát egy-egy megyében az állami kezelésű vagy tulajdonú vasútvonalak hossza, annál teljesebb a megyéről szerzett ismeretanyagunk. 35 megyében a vasútvonalak 91–100% állami kezelésben volt, ezeknek a megyéknek a vasúti árumozgásairól igen pontos képet tudunk alkotni. De a többi megye esetében – leszámítva a fent részletezett példákat – is kirajzolódnak a legfontosabb tendenciák: ugyanis nem mindegy, melyik vasútvonal nem szerepel az adatbázisban. Más és más gazdasági jelentősége van egy fővonalnak, egy mellék- vagy helyiérdekű vasútvonalnak. Ha a kimaradó vasútvonalak abszolút mértékben is rövidek és/vagy alacsony forgalmi képességűek, akkor ezek a pályák nem tudják

⁴¹ Sopron, Nagykanizsa, és Eperjes adatai közül felsorolásszerűen ismerjük, mely MÁV tulajdonában vagy kezelésében álló vasútállomásokra milyen árucikkeket szállítottak.

érdemben módosítani a fontosabb, netán fővonalai vonalakon fekvő állomások pozícióját, nem képesek átrendezni az adott megye vonzaskörzetei sorrendjét. A Kolozs megyében lévő 150 km-nyi vasútvonalból például alig 18 km nem szerepel az adatbázisban, Háromszék megye hálózatának 10%-t (6 km) nem ismerjük, Győr megyének pedig 33%-t (26 km) stb.

Az adatbázisban 6985 olyan lakott hely szerepel, amelyek árucikkeiket a vasúttal is szállítják. Ennek ellenére a legtöbb számítást csak 5540 helysége lehetett elvégezni. A különbség abból adódik, hogy a megnevezett lakott helyek egy része nem rendelkezett önálló közigazgatással (külterületek: puszták, majorok stb.), ill. kéttucatnyi esetben lehetetlenek bizonyult az Edvi Illés-féle kötetekben szerepeltett névalaknak a közigazgatásban használt névalakkal való egyeztetése. Az adattábláknak leggyengébb, legtöbb problémát okozó részét jelentették a településnevek. Úgy gondolom, az ezzel kapcsolatos problémákat a táblázatok összeállításában és ellenőrzésében Edvi Illésnek segédkező MÁV tisztviselők is érezték, és a települések neve mellett – előzetes terveikkel szemben – ezért nem szerepeltették a népesség foglalkozási viszonyaira, nemzetiségére vonatkozó adatokat. Vélhetőleg, nem volt idő a településnevekkel kapcsolatos adat-egyeztetések elvégzésére. Így a névanyag egységesítésével és beazonosításával kapcsolatos munkát nekem kellett elvégezniem. A települések 1895-ös lakosságát az 1890-es és 1900-as népszámlálás adatai középértékének vettem.

Összefoglalva: Magyarország 12 ezres településállományának mintegy 46%-ról rendelkezünk adatokkal. Hozzávetőlegesen ez az a település kör, ahol akkora mértékű az árutermelés, hogy a vasúti szállítást is igénybe kellett venniük. Ezek azok a települések, amelyekről árucikkeket fuvaroznak a vasútvonalakra, ill. ez az a települési kör, melyek regisztrált gazdasági kapcsolattal rendelkeznek vasútállomásokkal.

Az Edvi Illés-féle adattáblákból összességében 121 vasútvonal mentén fekvő 958 vasútállomás átlagos forgalmi adatait vettem fel az adatbázisba. A későbbiekben bemutatott számításokat, és ezekből szerkesztett térképeket azonban kizárólag a vasútállomások más–más halmazára lehetett elvégezni. Mindez azért van így, mert a vasútállomások adatstruktúrája nem egyforma: az egyik állomásnak van személyforgalma, a másiknak nincs, az egyikre érkeznek árucikkek, a másikra nem, az egyikre szekérral viszik a termékeket, a másikra nem, az egyik szállít külföldre, a másik nem stb. Az élőállat szállítmányok adatait – elsősorban az aprójószágokra (baromfi) vonatkozó adatokat – nem tudtam felhasználni, mert a megnevezett mennyiségek (mázsa, kocsirakomány, darab) nincsenek egységesítve.

Mindent összevetve az Edvi Illés féle kötetek a hazai vasúti szakirodalom páratlan, egyedi darabjai. Képet alkothatunk belőle a vasútállomások vonzaskörzetéről, a vonzaskörzetükben termelt áruk fajtájáról, a Magyarországon belüli tipikus árumozgásokról, az egyes települések szűkebb vagy szélesebb környezetükre gyakorolt kereskedelmi vonzóerejéről. Mindezeknél kevésbé izgalmasnak tartom a feladott és érkező áruk mennyiségére, tömegére vonatkozó átlagos adatokat. Kizárólag ezekre az adatokra vonatkozóan ugyanis vannak más, nemcsak hozzáférhető, de pontosabb statisztikai források is. A közmunka- és közlekedésügyi ill. később a kereskedelemügyi miniszter a törvényhozás elé terjesztett éves jelentésében 1888–1897 között szerepelteti a vasútállomások számottevő jelentőségű csoportjának áru- és személyforgalmi adatait. 1898-tól a vasutak áruforgalmi adatait már sem a kormányjelentés, sem pedig más, a Statisztikai Hivatal által összeállított vasúti statisztikák nem tartalmazzák. Mindemellett a vasúttársaságok évente összeállították üzletjelentésüket, és ezekben – igaz rendkívül következetlenül – közlik állomásaik meghatározó csoportjának forgalmát.

Az Edvi Illés-féle statisztikai táblák mellé az adatbázisba felvettem az 1890-es és 1900-as népszámlálásból a teljes népességre vonatkozó községsoros adatoszlopokat. A korábbiakban már említett 1895-ös mezőgazdasági összeírás⁴² községsoros részéből a fogatoltjármű-állományra vonatkozó adatok beemelése szükségesnek mutatkozott. Fontos tényező, hogy az 1895-ös mezőgazdasági adatfelvétel során az állam az összeírás szempontjait – a honvédelmi igények kielégítése érdekében – a jármű- és állatállomány esetében kiterjesztette azokra is, akik földbirtokkal semmilyen formában nem rendelkeztek, tehát a gazdálkodással nem foglalkozó népességre is. Mindez azt jelenti, hogy az ország fogatoltjármű-állományát minden korábbi felmérésnél alaposabban ismerjük.

1895 és 1900 között 22 járás neve és területe (Gömör és Kishont, Hajdú, Hont, Kolozs, Máramaros és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyékben) megváltozott. Emiatt az 1900-as népszámlálás járási összesítő sorait nem lehetett felhasználni, helyettük a községsoros adatokat összesítettem olyan formában, hogy az 1895-ös közigazgatási beosztással releváns legyen.

⁴² A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája. A mezőgazdasági statisztika fejlődése és az 1895. évi VIII. tc. alapján végrehajtott összeírás főbb eredményei. Budapest, 1897.

Az elmondottakon kívül beemeltem az adatbázisba a MÁV 1895-ös üzletjelentését is.⁴³ Az üzletjelentés ti. tartalmaz egy kimutatást a MÁV állomásonkénti forgalmáról az alábbi szempontok szerint:

- adott vasútállomásról első, másod és harmadosztályon elutazók száma
- adott vasútállomásról gyorsáru-forgalomban két útirányba (saját pálya, idegen pálya) feladott áruk tömege tonnában
- adott vasútállomásra gyorsáru-forgalomban idegen pályáról érkező áruk tömege tonnában
- adott vasútállomáson gyorsáru-forgalomban átmenő áruk tömege tonnában
- adott vasútállomásról teheráru-forgalomban három útirányba (saját pálya, osztrák-magyar idegen pálya, külföldi pálya) feladott áruk tömege tonnában
- adott vasútállomásra teheráru-forgalomban két útirányból (osztrák-magyar idegen pálya, külföldi pálya) érkező áruk tömege tonnában
- adott vasútállomáson teheráru-forgalomban átmenő áruk tömege tonnában.

A MÁV üzletjelentésben 783 db MÁV, és 470 db helyiérdekű vasútállomás szerepel. Az üzletjelentésben és az Edvi Illés-féle adattáblákban egyaránt szereplő vasútállomások közös halmazán kívül, mindkét forrásban vannak olyan állomások, amelyek kimaradtak a másiktól. A kimaradó vasútállomásoknak – a kimaradás tényén túlmenő – közös jellemzőjét (ha volt egyáltalán ilyen) nem sikerült megtalálni. Azt gondolhatnánk, hogy az üzletjelentésben szereplő állomások listája nemcsak szélesebb, hanem a pontosabb is. Ennek ellenére mintegy 53 állomás csak az Edvi Illés féle adattáblákban szerepel. Csak adatszolgáltatási mulasztásokkal magyarázható, miért maradt ki az üzletjelentésből Gyékényes, Kiskunszállás, Nagybecskerek vagy például Sepsiszentgyörgy.⁴⁴

⁴³ A Magyar Királyi Államvasutak 1895. évi üzleti és forgalmi eredményei. Budapest, 1896.

⁴⁴ A felhasznált statisztikai források mindegyikében vannak kisebb összeadási hibák, sőt félreértelmezések is.

I. A közúti forgalom

Magyarországon a 19. században a közutak modernizációjára nem kerül sor. A század végén a teljes úthálózat (74 ezer km) 49%-a (33 ezer km) még mindig kiépítetlen. Az útviszonyok az útépítő anyaggal nem rendelkező, azokat messzi helyről hozató alföldi megyékben a legkedvezőtlenebbek. Legrosszabb helyzetűek Csongrád és Szabolcs megyék, ahol 1895-ben az utak 96%-a földút. De alig-alig van kövel, kavicsal felszórt útszakasz Hajdúban, Békésben, Pozsonyban, Jász-Nagykun-Szolnok és Bács-Bodrog megyékben. Az útsűrűség (100 km² eső utak hossza) tekintetében a legjobban ellátott megyék: Győr (59 km/100 km²) Zala (57 km/100 km²) és Pest-Pilis-Solt-Kiskun (48 km/100 km²). 100 km²-ként 20, vagy annál kevesebb úttal 17 megye rendelkezik.¹ Meglepő, hogy az ország egyik igen fontos árutermelő régiójában, Bács-Bodrog megyében nemcsak alacsony az útsűrűség, hanem gyenge minőségű is. Nyitra megyében kevés, de járható út található.²

¹ Nyitra, Szatmár, Trencsén, Udvarhely 20–20, Hunyad, Szeben, Veszprém, Gömör és Kis-Hont 19–19, Liptó, Zólyom, Baranya, Beszterce-Naszód 18–18, Turóc és Csík 16–16, Bihar, Bács-Bodrog, Máramaros.

² Nyitra megye az útfenntartásban a piacjáró utakra koncentrálna erőforrásait: „lassanként megérlelődött annak a jogos kívánságnak elismerése is, hogy a községekből vezető utak közül legalább azok, melyeken a lakosok természetményeiket piacra viszik, az év minden

Az alacsony útsűrűséggel bíró megyék néhány jellemzője:

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

Az úthálózat legfontosabb részét az ún. államutak jelentették, melyek fenntartásáról az állam gondoskodott. 1895-ben 6553 km hosszú államút fele nem rendelkezett kőalappal, ezeken a szakaszokon a földalpra időről-időre kavicsot szórtak, melyet azután a rajta haladó szekerek bedöngöltek a talajba. Szilárd útburkolatú államút alig 14 km-nyi található az országban. Hat megyén (Bács-Bodrog, Békés, Győr, Jász-Nagykun-Szolnok és Turóc) nem vezetnek keresztül államutak. Az államutaknál gyengébb minőségűek a törvényhatóságok kezelésben lévő, helyi jelentőségűnek tartott utak (33 900 km). A törvényhatóságok az útépités helyett a vasútépitést

szakában járhatók legyenek”. Thaly János: Közutak Nyitra megyében. In: Nyitra vármegye. Magyarország vármegyéi és városai. Szerk. Sziklay János, Borovszky Samu. Bp. é. n. Légrédy ny.

éreztek jólétük szempontjából fontosabbnak. Az volt a létező gyakorlat, hogy egy-egy újabb vasútvonal megnyitása után az azzal párhuzamosan haladó törvényhatósági utat sorsára hagyták. A törvényhatósági utak minőségére tehát nagy hatást gyakoroltak a helyi érdekű vasutak. 1895-ben tízezer kilométernyi törvényhatósági út kiépítetlen. A megyék a kezelésükben álló utakat általában az ún. foltozási rendszer (kisebb, nem összefüggő területek kavicssal borítása) szerint tartották fenn. Néhány törvényhatósági jogú város is erősen elhanyagolta útjait. Szinte nincsenek kiépített utak Debrecenben, Kolozsvárott, Szabadkán, Szegeden és Pancsován, ellenében Kassával, Versecével és Komárommal – ahol a leginkább kiépített az úthálózat. Nincsenek kiépítetlen törvényhatósági utak Beszterce-Naszódban, Sopronban, Szepes, Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Győr, Vas, Árva, Moson, Nyitra és Veszprém megyékben. A 33 500 kilométer hosszú községi (két falu közötti, falvakon belüli, vasútállomáshoz vezető) közlekedési út közül mintegy 22 880 km-nyi pálya egyszerű földút, melyen csak akkor haladhattak fuvarszekerek, ha azt az időjárás lehetővé tette.³

A század utolsó évtizedében Magyarországon 220–270 helyen szedtek út-, híd-, vagy révvámost a közlekedőktől.⁴ Legtöbb vámosút Pozsony (24 km), Temes (16 km), Sopron (14 km) és Vas (11 km) megyékben létezik. Ezen felül 93 vidéki településen (1899) kövezetvámost is fizetni kellett a településre beérkező fuvarok után.⁵

³ 17 megyében nincs kiépített községi út: Bács-Bodrog, Baranya, Békés, Csanád, Csongrád, Győr, Hajdú, Jász-Nagykun-Szolnok, Krassó-Szörény, Moson, Nógrád, Pozsony, Sopron, Szatmár, Zala, Szabolcs és Tolna. A községi utak legnagyobb arányban kiépítettek Sáros, Szolnok-Doboka, Pest-Pilis-Solt-Kiskun és Háromszék megyékben.

⁴ 1896-ig 220 vámszedési jogot igazolt a Kereskedelemügyi Minisztérium. Számításaim szerint létezett még kb. kéttucat alacsony forgalmú, marginális rév- és hídvám, amelyek működési jogalapját a szokásjog jelentette. Ezen felül volt néhány megye, amelyben a vámigazolási eljárás nem zárult le. A magánjogi természetű vámtárgyakon – az 1848: VIII., a közteherviselésről szóló tc. ellenére – az 1848 előtti kiváltságok érvényben maradtak. A vámok közteher jellegét (1870: XLII. tc. 13. §) csak az állam tulajdonában álló, közpénzekből fenntartott vámtárgyak esetében ismerték el. A törvényhatóságok vámtárgyai is *magánvámjogi természetűek* voltak. Időről-időre törvényhatóságok (pl. Vas megye 1880, Bereg megye 1882) kísérletet tettek vámtárgyaikon a nemesi vámfizetés elrendelésére. Vö. Frisnyák Zsuzsa: Út-, híd- és révvámok Magyarországon (1853–1890). Közlekedési Múzeum Évkönyve, 1985–1987. Budapest, 1988. Közdok. 241–270. p.

⁵ Még királyi adománylevél alapján szedtek kövezetvámost Baján, Győrben, Kassán, Kolozsvárott, Szatmárnémetiben, Székesfehérvárott, Pozsonyban, Újvidéken, Kunszentmár-

A fogatolt járművek

Ilyen körülmények között az útviszonyoknak nagy hatása volt a járművek terhelhetőségére. Az alföldi mély homokos földutakon – a magas sűrűdési együttható miatt – a szekér önsúlyán felül egyetlen befogott ló szinte semmit sem bírt elszállítani, két ló is csak kb. 5 mázsa hasznos teherrel tudott megbirkózni. Ellenben egy frissen kavicsolt úton két ló már 9 mázsa, egy száraz és kemény földúton pedig több mint 3 tonna hasznos rakományt képes volt mozgatni. Az volt az ideális, ha a szállítóeszköz erős konstrukciójú, könnyen gördülő, és átalakítható rakfelülettel rendelkezett. A járművek terhelhetőségére azonban nemcsak az út minősége, hanem a jármű szerkezete (kerékátmérő, vastengely, rugó stb.) és a befogott vonóerő is kihatott. A fogatlásra alkalmas állatok (ló, ökör, bivaly, tehén, szamár) közül a legnagyobb vonóerővel a ló rendelkezett. Az általában négy éves korukban munkára fogott lovak hozzávetőlegesen 12–15 éven voltak munkaképesek. A lépésben haladó lovakat napi 8–10 órán át lehet dolgoztatni. Mivel a lovak vonóereje alapvetően a testsúlyuktól függött, a ló tulajdonosok előnyben részesítették a nagytestű igáslovakat. Sík úton egy ló testsúlya egyhatod részének megfelelő súllyal képes elhúzni egy terhes szekeret és így napi 30 kilométert tud megtenni. A lovak akcióradiusza – kedvező útkörülmények között – valójában csak napi 15 kilométer, ti. a hazafelé tartó utat is meg kellett tenniük.⁶ Ha egy járműbe több lovat is befogtak, akkor az egy állatra számított vonóerő nem automatikusan több-

tonban és Korponán. Ezzel szemben Aradon, Debrecenben, Hódmezővásárhelyen, Kecskeméten, Komáromban, Marosvásárhelyen, Nagyváradon, Pancsován, Pécssett, Sopronban, Szabadkán, Zomborban, Szegeden, Gyulafehérvárott, Abrudbányán, Szarvason, Mezőberényben, Gyomán, Orosházán, Gyulán, Békéscsabán, Kiskunfélegyházán, Csorváson, Besztercében, Miskolcon, Brassóban, Pelsőcön, Karcagon, Kisújszálláson, Mezőtúrbán, Törökszentmiklóson, Fegyverneken, Kunhegyesen, Türkevén, Jászládányban, Kenderesen, Jászapátiban, Jászsalsószentgyörgyön, Abádszalókon, Szolnokon, Jászberényben, Lugoson, Máramaroszigeten, Szászrégenben, Nyitrán, Érsekújvárott, Fehértemplomban, Lippán, Moravicán, Dettán, Csákován, Tordán, Székelyudvarhelyen, Besztercebányán, Mohácson, Léván, Szentesen, Egerben, Ipolyságon, Déván, Erzsébetvárosban, Nezsíderen, Losoncon, Nagykőrösön, Vácott, Cegléden, Budafokon, Nagyszombatban, Bártfán, Eperjesen, Kaposvárott, Szigetváron, Nyíregyházán, Nagybányán, Nagybecskereken, Nagykikindán, Ungváron, Pápán, Nagykanizsán, Tokajban és Sátoraljaújhelyen a közlekedési tárca 1890 után kiadott engedélye képezte a jogalapot a kövezetvám szedésére.

⁶ Ezt a számítást, ti. hogy a lovak akcióradiusza normális körülmények között nem több mint tizenöt kilométer, megerősítik a korban érvényes előfogat kiállítás szabályai is. A katonák a lovas előfogatot maximum 15 kilométer távolságig vehették igénybe.

szöröződött meg. Egy kettes fogatban a lovak egyenkénti munkavégző képessége kisebb (96–96%-a) volt, mint amit egy egylovas kocsikban ki tudtak fejteni. De talán ezt a vonóerő csökkenést a mindennapokban nem is lehetett érzékelni. Egy ökör (átlagos tömege: 400–600 kg) kb. 75 kilogrammnak megfelelő súllyal volt képes elvontatni egy szekeret, és napi 20 kilométert (oda–vissza) tett meg.

Adott vonóerő (500 kg testsúlyú ló) esetén, az útminőség függvényében a járművek (önsúly: 450 kg) terhelhetősége⁷

Az út minősége	Súrlódási együttható	A szekér maximális terhelhetősége egy befogott ló esetében, kg	A szekér maximális terhelhetősége két befogott ló esetén, kg
Száraz, jó minőségű kavicsos út	0,025	3550	7230
Száraz, jó minőségű kavicsos út, két fokos emelkedővel	0,025	1550	3594
Kavicsos, de sáros és kerékvágásos út	0,04	2050	4350
Kavicsos, de sáros és kerékvágásos út, két fokos emelkedővel	0,04	1050	2583
Száraz és kemény földút	0,05	1550	3390
Száraz és kemény földút, két fokos emelkedővel	0,05	836	2150
Rossz földút	0,10	550	1470
Rossz földút két fokos emelkedővel	0,10	300	1067
Frissen kavicsolt út	0,14	264	921
Frissen kavicsolt út két fokos emelkedővel	0,14	113	688
Mély homok, igen rossz mezei földút	0,20	50	510

A közlekedésben lezajló technikai, technológiai átalakulás a fogatolt járműveket még alig érintette. 1895-ben 548 ezer fatengelyű, és 762 ezer vastengelyű szekeret és kocsit számlálnak össze Magyarországon. A vastengelyű – tehát nagyobb teherbírású, tartósabb – szekerek területi elhelyezkedésében megdőbbségtől súlyponti aránytalanságok léteznek.

⁷ A táblázat az 1911-ben kiadott Mezőgazdasági lexikonban szereplő adatok alapján lett kiszámolva.

A vastengelyű járművek hozzávetőlegesen nyugatról kelet felé terjednek az országban. Valamennyi dunántúli megyében a megyebéli járművek 93–96%-a vastengelyű. A Dunántúlról kiterjeszkedve észak felé Pozsony megye, kelet felé pedig Bács-Bodrog és Torontál megyék irányában a vastengelyűek aránya még szintén magas. E három megyében a megyében létező összes fogatolt jármű még több mint 91%-a vastengelyű (Bács-Bodrogban 95, Torontálban 93%). Bács-Bodrogtól északabbra, az Alföld középső részén fekvő megyékben a vastengelyűek aránya már némiképp alacsonyabb. Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyében 88%, Hajdúban 85, Jász-Nagykun-Szolnok megyében 77, Csongrádban 73, Hevesben 72. A Torontáltól keletebbre fekvő Temes megyében már csak 67, Csanádban 66%, de az ettől még keletebbre fekvő Arad megyében már csak 30% a vastengelyű járművek aránya. Ugyanez a területi színvonalbeli különbség figyelhető meg a Felvidéken is. A Pozsony melletti Nyitrán a vastengelyűek aránya 79%, ettől keletebbre Barsban 67, még keletebbre Hont megyében 62, majd Nógrádban már csak 51%. Az ország legkeletibb megyéiben már csak elvétve találunk vastengelyű fogatokat. Ung és Bereg megyékben az összes jármű 12–18%-a vastengelyű, Máramarosban 7, Beszterce-Naszódban. Csík, Maros-Torda és Udvarhely megyékben már igen ritka látvány (3%) egy vastengelyű fogat. De alig jobb a helyzet Háromszék megyében (13%), vagy Fogarasban (8%). A térségből egyedül a környező megyékhez képest – ebben a mutatójában is fejlettebb – Brassó megye emelkedik ki. Brassó megye 11 ezer fogatának 36%-a már vastengelyű. A vastengelyű járművek térbeli terjedésének iránya még a 25 törvényhatósági jogú városban is felfedezhető.

A vastengelyű járművek térbeli terjedése a törvényhatósági jogú városokban:

	Fatengelyű járművek	Vastengelyű járművek	Összes jármű	Vastengelyű járművek aránya (%)
Győr	1	426	427	100
Sopron	9	592	601	99
Zombor	18	1 129	1 147	98
Budapest	90	3 426	3 516	97
Székesfehérvár	20	748	768	97
Pancsova	24	842	866	97
Pozsony	10	279	289	97

(folytatás a következő oldalon)

(folytatás az előző oldalról)

	Fatengelyű járművek	Vastengelyű járművek	Összes jármű	Vastengelyű járművek aránya (%)
Baja	13	317	330	96
Pécs	13	259	272	95
Komárom	10	186	196	95
Újvidék	36	589	625	94
Szabadka	387	3 958	4 345	91
Versec	161	1 477	1 638	90
Szeged	489	4 024	4 513	89
Debrecen	295	2 358	2 653	89
Temesvár	29	188	217	87
Kecskemét	486	2 676	3 162	85
Nagyvárad	79	285	364	78
Szatmárnémeti	110	396	506	78
Kassa	29	90	119	76
Hódmezővásárhely	1 536	4 076	5 612	73
Arad	290	376	666	56
Kolozsvár	267	194	461	42
Selmecebánya	111	74	185	40
Marosvásárhely	64	5	69	7

De jelentősége volt a fogatolt járművek keréktalp-szélességének, sőt a nyomtávolságának is. Az állam az 1890-es évtizedben ismerte fel, hogy az útfenntartás szempontjából az a kívánatos: a keréktalpak szélessége legyen minél nagyobb. A törvényhatóságok az 1890-es évek közepétől egymás után szabályozni kezdik a keréktalpak szélességét, olyan formában, hogy kizárják útjaikról egy meghatározott mérethatártól kisebb talpszélességű járműveket.⁸

⁸ A keréktalp szélességgel összefüggő törvényhatósági rendeletalkotás részleteit, ill. a legkorábbi előírásokat nem ismerjük. 1894-ben a Kereskedelemügyi Minisztérium felszólítja az érintetteket, szabályozzák útjaikon közlekedő szekerek talpszélességét. A megyékben és városokban a szisztematikus rendeletalkotás 1895-ben elkezdődik és egészen 1918-ig zajlik. Néhány megyében (pl. Győr és Nyitra) a keréktalp szélessége nemcsak a rakomány tömegével, hanem a járműtulajdonos személyével (idegen, vagy megyébéli, 100 holdon alul vagy felül gazdálkodók) is összefüggött. Mindentől függetlenül néhány városban már a korábbi évtizedekben is születnek a keréktalpak szélességével foglalkozó rendeletek. A főváros 1874-ben – hivatkozva korábbi rendeletekre – kiterjeszti az ún. „szélestalpu” teherkocsik használatát 1876-os bevezetéssel Óbudára is.

Ami a kocsik nyomtávolságát illeti, azok Magyarországon 100–121 cm között változtak, a leggyakoribb a 110–111 cm volt.⁹

A területi különbségek, melyek Magyarország közútjait jellemezték, jelen vannak a fogatoltjármű-állományban is. 1895-ben alig 1,284 millió fogatolt jármű létezik Magyarországon, mindez a népességhez viszonyítva azt jelenti: 81 közúti jármű esik ezer lakosra.¹⁰ 1895-ben a fogatoltjármű-állomány 55%-a elé lovakat, 35%-ba pedig ökröket fognak be. Ezen felül tehenek, szórványosan bivalyok, öszvérek, sőt szamarak is járművek elé kerültek. Az elkövetkezőkben ez utóbbi, alacsony vonóerejű állatokkal nem foglalkozom: a tehenek, bivalyok, öszvérek és szamarak befogását ti. kényszerhelyzetnek (tulajdonosaik nem rendelkeznek ökrökkel és vagy lovakkal) vélelmezem.¹¹ Abból indultam ki, hogy azok a parasztgazdaságok, melyek sem lovat, sem ökröt nem tudtak tartani, saját szükségleteik kielégítésén túlmenő árutermelésbe sem tudtak bekapcsolódni – legfeljebb alkalmilag értékesítenek a környékbéli piacokon kisebb termékmennyiségeket.¹² A rendkívül alacsony sebességgel mozgó, minimális hordképességgel rendelkező tehénfogatokra az árutermelésbe bekapcsolódott gazdálkodási egységek nem tudják alapozni szállítási feladataikat. Ez utóbbiak szállítási kapacitása tehát kizárólag alkalmi jellegű.¹³ Csak a ló, és kisebb mértékben az ökör vontatta járművek rendelkeznek a rendszeres áruszállítás-

1889-ben Budapest belterületén legkevesebb 10,5 cm-es, külterületén pedig 5,5 cm-es talpszélességeket írnak elő.

⁹ Matlekovics Sándor: Magyarország közgazdasága és közművelődési állapota 8. k. Budapest, 1898, 548–549.

¹⁰ Az ezer főre eső lófogatok száma 44, az ökrfogatoké 25, a tehénfogatoké 12.

¹¹ A teljes fogatoltjármű-állomány alig 1%-a bivaly, öszvér, és szamárfogat. A tehénfogatok aránya 14% 1895-ben.

¹² Bár kivételek, mint mindenhol, itt is voltak. Mint pl. azon lovat tartani nem bíró törpegazdaságok, melyek élőlomka-igényes és magas szakmai ismereteket igénylő terményeket (bolgárkertészet, szőlészet, borászat) állítottak elő.

¹³ Ha a tehénfogatokat is figyelembe veszem, akkor az ezer lakosra eső fogatolt járművek tekintetében az ország legjobban ellátott kistérségei Erdélyben találhatóak. A népességszámhoz viszonyított legmagasabb érték Nagy-Küküllő megyei nagysinki (195 fogat/1000 lakos) és kőhalmi (186 fogat/1000 lakos) kistérségeiben létezik. Mindez egybecseng az 1895-ös állatvásár-forgalmi adatokkal is: ti. Nagy-Küküllő megye vásárait hajtják fel a legtöbb szarvasmarhát. Az ország leghosszabb szekerezési távolsággal rendelkező, a népességszámhoz viszonyított legsűrűbb járműállománnyal tehát Erdély igen kedvezőtlen adottságú kistérségeiben (Udvarhely megye homoródi és udvarhelyi, Csík megye kászonalcsíki, Szeben megye újegyházi, Beszterce-Naszód megye jádi és besenyői, Fogaras megye alsóárpási és sárkányi stb. kistérségei) találkozunk.

hoz szükséges kapacitással. 1895-ben az ország teljes lóállományának mintegy 68%-át használják járművek vontatására.

A 19. század utolsó évtizedében Magyarország Európa azon területei közé tartozik, melyben a lovak munkaerejét leginkább felhasználják. Magyarországon 1884-ben ezer lakosra 115 ló esik. Ezen mutató csak Romániában, Dániában és Oroszországban magasabb, Bosznia-Hercegovinában, Finnországban, Svédországban és Horvátországban pedig kissé alacsonyabb. Az iparosodottabb, fejlettebb közlekedési infrastruktúrával rendelkező országok kevesebb lovat tartanak: Ausztriában (1890) 65, Németországban (1892) 77, Franciaországban (1893) 72, Hollandiában (1892) 60, Nagy-Britanniában (1894) pedig alig 55 ló esik ezer lakosra. Mivel a lovak a legkülönbözőbb munkafolyamatokban (földművelés, kisebb ipari munkák, hajóvontatás, szállítás) vettek részt, a lóállomány nagysága ill. a népességszámhoz viszonyított mutatója önmagában még nem tükrözi a ló közlekedésben betöltött valódi jelentőségét.

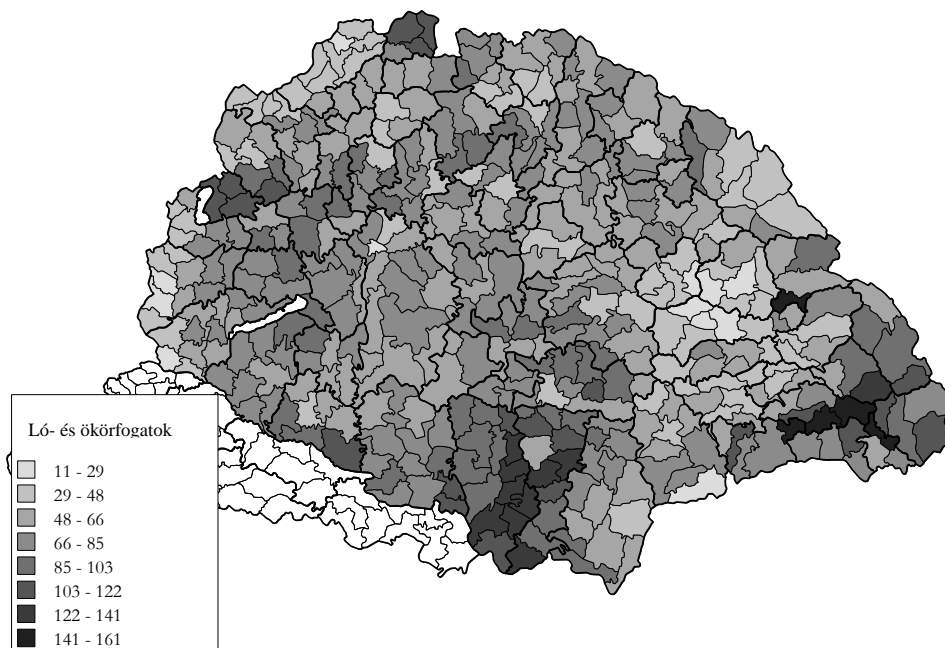
A ló birtoklása jelzi az árutermelésbe és/vagy áruszállításba való bekapcsolódást. Kik voltak Magyarországon a lótulajdonosok? 1895-ben az ország teljes lóállományának 99%-a földbirtokkal rendelkező emberek tulajdonában volt. A 10–50 hold közötti birtokok tulajdonosai rendelkeznek Magyarország lóállományának 48%-val. Ez a birtokméret az, amelyben az árutermeléssel együtt járó rendszeres szállítási szükséglet és a lótartás terhei közötti mérleg – ha alacsony szinten is – még az előbbi felé billen el. De ez nem jelent többet, mint azt, hogy átlagosan 1–2 lovat birtokolnak. A 10 holdnál kisebb földbirtokkal rendelkezők tulajdonában van az összes ló 32%-a. Ők azok, akik a lovat elsősorban nem a gazdaságon belüli feladatok, hanem inkább a készpénzkereset (bérfuvarozás, ill. a hadsereg számára idomítható lovak eladása) miatt tartják. Minél kisebb a gazdaság, annál aránytalanabb költségekkel jár a lótartás. Korrelációs számítások arra is rávilágítottak, hogy a lovak száma és a mezőgazdaságból élők száma között gyenge a matematikai kapcsolat. A lófogatú járműállomány növekedése sokkal inkább attól függ, hogy a vizsgált térségekben hogyan alakul az iparból élők száma: azaz az ipari termelés által keltett szükséglet adott terület közúti szállítási kapacitását úgy növeli meg, hogy a gazdák több lovas kocsit állítanak forgalomba.

Az embernek a birtokméretekől független érdekeltségei léteznek a lovak tekintetében: ez az érdekkapcsolat azonban csak ott tud létezni, ahol a földrajzi környezet nem mond ellent a lótartás követelményeinek. Különösen a 19. század első felében figyelhető meg, hogy egyes falvak lótartási

szokásait a termeléstől és szállítástól független szempontok is módosítják. Például inkább nem tartanak lovat, csak ne kelljen azt a rosszul fizetett előfogatokhoz kölcsönadni. Vagy például a postaváltó állomással rendelkező falvakban azért kevesebb a ló, mert a lakosság vélelmezi: a postai áru- és személyforgalom nem növeli, hanem csökkenti a fuvarozás iránti keresletet.

1895-ben a gazdaságoknak csak 45%-a rendelkezett szekérrel, vagy kocsival. A néprajzi szakirodalomban viszont gyakran találkozunk olyan utalásokkal, mely szerint a parasztgazdaságok szekerekkel igen jól ellátottak voltak, egy-egy gazdaság gyakran több, különböző funkcióban használt járművet is birtokolt. Ezen látszólagos, a statisztika és a néprajzi irodalom közötti ellentmondásnak az a magyarázata, hogy a gazdaságokban nem volt valamennyi szekérnek önálló igavonó ereje. Az olyan szekér, vagy kocsi, amelyik nem rendelkezett igavonó erővel, nem tudott létezni jármű funkciójában: jármű csak akkor válik belőle, ha azt igavonó állatokkal egészítették ki. Az utakon nem mozoghat egyszerre több jármű, mint amennyinek van állati vonóereje. Annak a ténynek tehát, hogy a parasztgazdaságok több, különböző funkciójú szekérrel is bírtak, a mi szempontunkból (egybecsengően az 1895-ös mezőgazdasági összeírás céljaival) nincs semmi jelentősége.¹⁴

¹⁴ Mindazonáltal a rendkívül precíznek tartott 1895-ös mezőgazdasági összeírásban is léteznek olyan hibák, melyek abból fakadnak, hogy a szekeret, mint tárgyat számlálták össze, nem pedig az önálló, igavonó erővel rendelkező járművet. Ez történt például Bakonymagyarszentkirályon (Veszprém megye, zirci járás), ahol 480 lovas fogatot írnak össze, miközben a faluban 116 ló létezik. Hasonló, értelmezésből fakadó hibát követtek el Magyarhegymeg, Vidorlak, Badafalva, Maconka, Talapatka, Kondó, Rudnok, Vígteleke, Kenyeri, Pusztatalmács esetében is. Tapasztalataim szerint –az egykori félreértelmezés feltárása végett – célszerű eljárás a 19. század fogatoltjármű-számlálásaiból kiszámítani a járművek igásállat-szükségletét, majd a kapott eredményt össze kell hasonlítani az adott település igásállat állományával is.

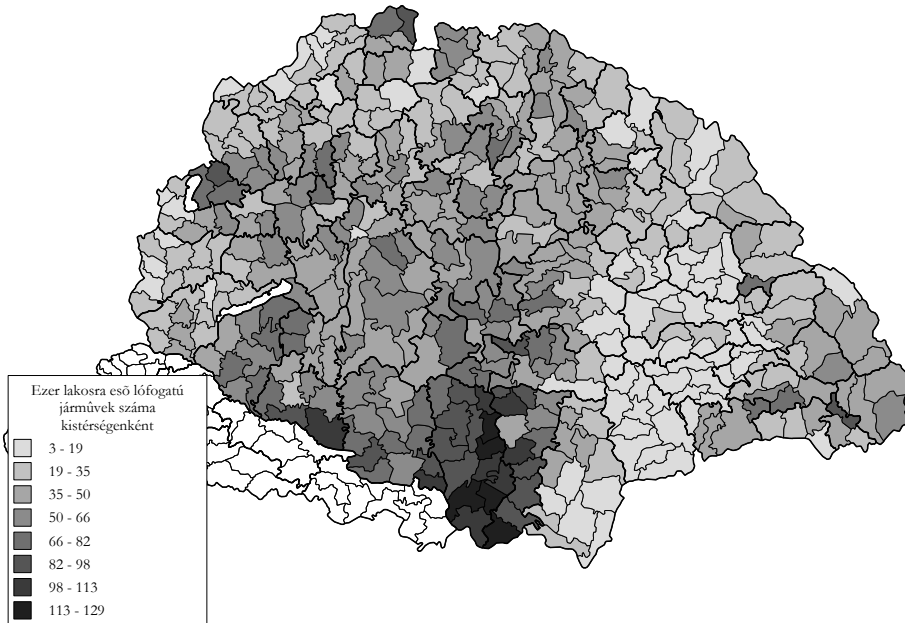


2. ábra. Az ezer lakosra eső ló- és ökörfogatú járművek száma kistérségenként, 1895.

Az ezer lakosra eső ló- és ökörfogatok számában szélsőséges, mintegy 26-szoros különbségek léteznek. Az élbolyban lévő kistérségek közül valamennyi Erdélyben található. Ezer lakosra 161 ló- és ökörfogat esik Nagy-Küküllő megye nagysinkai, 158 pedig a kőhalmi kistérségében. Kiemelkedők Brassó megye alvidéki, és Beszterce-Naszód megye jádi kistérségének (149–149 jármű/ezer lakos) mutatói. Kolozs és Szolnok-Doboka megyékben létezik egy viszonylag nagyobb, egybefüggő, mintegy hat kistérséget átölelő terület – nagyjából a Szamos és Kis-Szamos összefolyásánál, és a Mezőségénél – amelynek járműellátottsága igen gyenge.

Figyelmes szemmel felfedezhetjük még a térképen Temesvár, Arad, Nagyvárad, Debrecen és Pécs „világosabb foltját” is, ti. ezen városok kistérségeinek fogatolt jármű értékei alacsonyabbak környezetüknél. Ezen – későbbiekben bemutatásra kerülő – nagy gazdasági erőterrel rendelkező vidéki városok egyik specifikuma: fogatoltjármű-állományuk alacsony volumene. E nagy népességszámú városok fajlagosan alacsonyabb értékeit az ugyanezen kistérségben fekvő községek járműállománya nem képes megemelni, emiatt ezen kistérségek mutatói mindig alacsonyabbak környezetüknél.

Az országban a lófogatú járművek 78%-a két, 18%-a pedig egyfogatú. Magyarország négy nagytérségének (Alföld, Felvidék, Dunántúl és Erdély) népességszámát, lóállományát és lófogatainak számát összehasonlítva, kiderül, hogy az Alföldön és a Felvidéken minél nagyobb a népesség, annál nagyobb a lóállomány ill. a lófogatok száma. Más a helyzet Dunántúl és Erdély esetében. E két nagytérségben már nincs összefüggés a népességszám és lófogatok száma között. Ez azt jelenti, hogy a Dunántúlon és Erdélyben a népesség növekedését (ill. az ezzel együtt járó termelésnövekedést) nem a lovak, hanem egyéb igavonó állatok (elsősorban ökrök) számának növekedése követi.



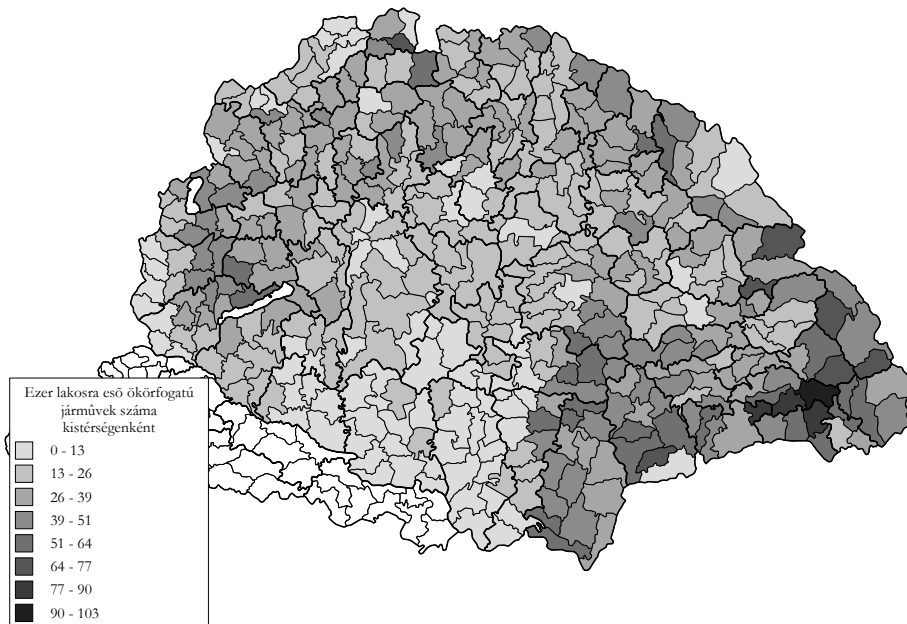
3. ábra. Az ezer lakosra eső lófogatú járművek száma kistérségenként, 1895.

A népességszámhoz viszonyítva a lófogatú járművekkel legjobban ellátott megye Torontál (111 lovasfogat/ezer lakos), Temes (89 lovasfogat/ezer lakos), Bács-Bodrog (76 lovasfogat/ezer lakos). Igen kevés lófogat felett rendelkezett Alsó-Fehér, Hunyad, Szolnok-Doboka, Kolozs, Torda-Aranyos, Kis-Küküllő és Szilágy megye lakossága (9–19 lovasfogat/ezer lakos). Egyfogatú lovas kocsikat legnagyobb arányban egyes felvidéki és erdélyi (Torda-Aranyosban, Alsó-Fehérben, Hunyadban) megyékben találunk.

Az ország több mint 400 településén (összslakosság 160 ezer fő) egyáltalán nem fognak lovakat járművek elé. Másik négyszáz községben (alföldi

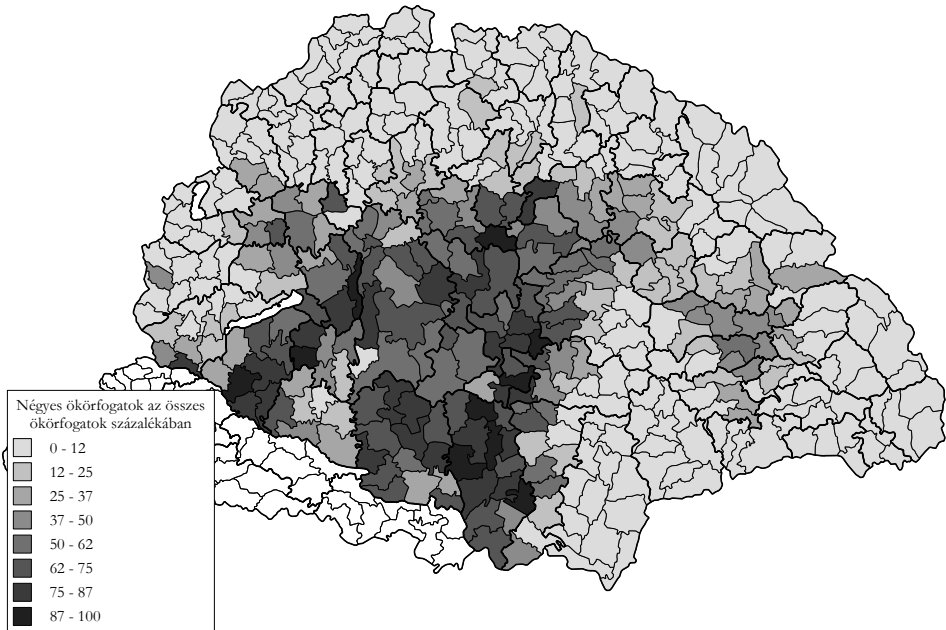
település nincs közöttük, összlakosság 200 ezer fő) kizárólag egyes lófogatokat használnak. Több mint 1900 településen a lovakat kizárólag kettesével kötik a járművek elé. Egyfogatú lovas kocsikat legnagyobb arányban egyes felvidéki és erdélyi kistérségekben (Torda-Aranyosban, Alsó-Fehérben, Hunyadban) találunk. Trencsén megye csacai kistérségében a lófogatú járművek 91%-a (964 kocsiból 882 db) egyes, Árva megye námesztói és trsztenai kistérségeiben pedig 83–84%. A kistérségek 80%-ban az összes lovas kocsi közül a kettes lófogatok aránya meghaladja a 60%-ot. A lófogatok 95%-a kettes Baranya megye szentlőrinci, 94%-a pedig Somogy megye nagyatádi, Bihar megye béli és Baranya megye siklósi kistérségeiben. Három lófogatok leginkább Bihar megyében fordultak elő: a tordai, berettyóújfalui, nagyszalontai, mezőkeresztesi és cséffai kistérségekben az összes lófogat 30–39%-át három lóval hajtották. A négyes lófogatok pedig Szatmár megye erdődi és nagykárolyi kistérségeire jellemzőek. Debrecen területén is nagy arányban (30% – 2258 járműből 675 db) léteznek a híres négyes fogatok.

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



4. ábra. Az ezer lakosra eső ökrösszekerek száma kistérségenként, 1895.

Magyarországon ökrösszekereket a hegyvidékeken tartanak. Az ezer lakosra eső ökrösszekerek aránya az erdélyi, felvidéki kistérségekben a legmagasabb. Figyelemre méltóan koncentrálnak az ökrösszekerek Nagy-Küküllő megyének délről az Olt határolta kistérségeiben. Jelentősebb számú ökörfogatot tartanak egyes a Balatontól északra eső kistérségekben is (pl. Veszprém megye devecseri, Zala megye tapolcai kistérségek). Az ökörvontatta járművek között leggyakoribb (79%) a kétökrös. Annak ellenére, hogy az ökrösszekerek a hegyvidéki táj jellegzetességei, a nagyobb vonóerőt kifejteni tudó négyökrös szekerek a síkvidékre jellemzőek, itt a legelterjedtebbek.

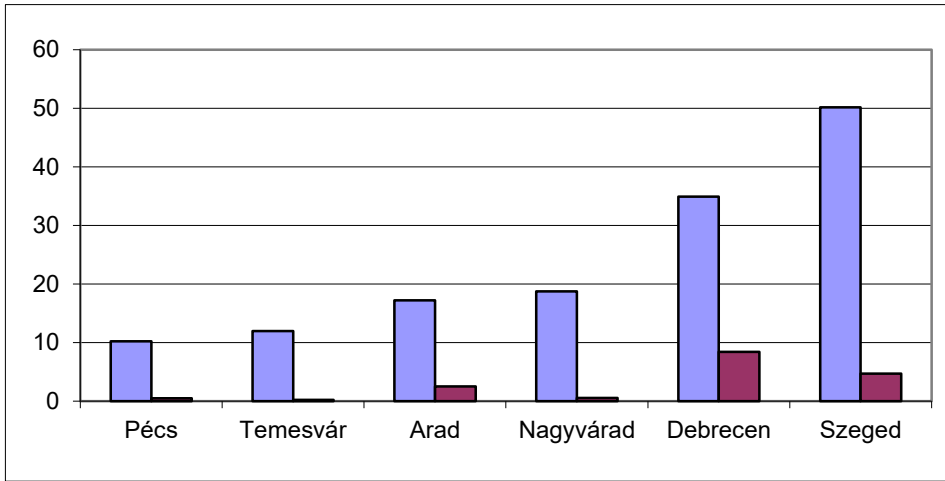


5. ábra. A négyökrös szekerek az összes ökörfogatok százalékában, 1895

A négyökrös szekerek – melyeket a közgondolkodás, mint az alföldi táj jellegzetességét tartja számon – valójában nemcsak az Alföldön, hanem azon túlterjeszkedve egyes dunántúli területekre (Somogy megye nagyatádi, kaposvári és barcsi kistérségek) is jellemzőek. Hatökrös szekeret legnagyobb arányban Csanád megye központi kistérségében (53% – 171 fogatból 90 db), Túrkevéen (48% – 196 fogatból 94 db), Bihar megye tordai kistérségében (40% – 327 fogatból 130 db), Nagyszébenben (37% – 49 fogatból 18 db) és Békés megye szeghalmi kistérségében (34% – 630 fogatból 219 db) találunk.

Ami a városok fogatoltjármű-állományát illeti, összesen 131 város (összlakosság 2,7 millió fő) járműállományát vizsgáltam meg. A városok kétharmadában az ökrösfogatok aránya nem éri el 10 ökrösszekér/ezer lakos értéket. Relatíván legtöbb az ökrösszekér Vízaknán (71), Körnöcbányán (57), Felvincen (41), valamint Breznóbányán és Szakolcán (39–39). A városok közül Egerben és Gyöngyösön csak négyökrös szekereket tartanak – vélhetőleg összefüggésben a szőlőgazdálkodás szállítás-igényességével, Dobsinán az ökrösszekerek 86%-a négyfogatú (hegyvidéki környezetben a környék ipari-bányászati termékeit szállítják). Magas a négyökrös fogatok száma még Kaposvárott, Mezőtúron, Nagykárolyban és Nagykikindán.

A városok 54%-ban az ezer lakosra eső lófogatú járművek száma nem haladta meg a húszat. Lovas kocsikkal a legjobban ellátott városok: Vinga (98 fogat/ezer lakos), Hódmezővásárhely (84 fogat/ezer lakos), Mezőtúr (77 fogat/ezer lakos), Zenta (75 fogat/ezer lakos), Nagykikinda és Karcag (73–73 fogat/ezer lakos), Makó (72 fogat/ezer lakos) Hajdúböszörmény (69 fogat/ezer lakos), Versec (67 fogat/ezer lakos). Lakosságszámukhoz viszonyítva igen kevés a lófogat (4–9 kocsi/ezer lakos) Segesvárott, Gölnicbányán, Ungváron, Sopronban, Székelyudvarhelyen, Újbányán, Kőszegen, Selmecbányán, Felsőbányán, Besztercebányán, Eperjesen, Marosvásárhelyen és Kassán. A kis alapterületű, mezőgazdasági műveléssel alig, vagy egyáltalán nem foglalkozó hagyományos kereskedő- és bányavárosok mellett hasonlóan alacsony színvonalú a lófogatokkal való ellátottság a tömegközlekedéssel rendelkező városokban. Ilyen volt a már említett Kassán kívül Nagyvárad (19), Arad (17), Budapest (13), Temesvár (12), Szombathely (12), Pozsony (11), vagy Pécs (10) is. A tömegközlekedés a népesség városon belüli szállítási szükségleteit ti. úgy elégíti ki, hogy egyúttal csökkenti a fogatoltjármű-állományt. A tömegközlekedés fogatoltjármű-állományt csökkentő hatása azonban csak a nem kiterjedt határu városokban tud érvényesülni.



6. ábra. Ezer lakosra eső ló- és ökörfogatok öt vidéki városban. (Az első hasáb a ló- a második az ökörszekereket mutatja.) Debrecen és Szeged két nagy határral (800–900 km²) és intenzív mezőgazdasági árutermeléssel foglalkozó város. Tömegközlekedési hálózatuk dacára, e két városban viszonylag magasabb a lovas kocsik aránya.

A városok népességszáma és a fogatolt járművei között gyengébbek a korrelációs együtthatók, mint a városok területe és járművei között.

Korrelációs együtthatók a városok területe, népessége és fogatolt járművei között:

	Városok területe	Népessége
Egyes lófogat	0,519	0,852
Kettes lófogat	0,723	0,715
Hármas lófogat	0,703	0,147
Négyes lófogat	0,516	0,081
Kettes ökörfogat	0,391	0,014
Négyes ökörfogat	0,849	0,158
Hatos ökörfogat	0,789	0,133
Bivaly-, öszvér és szamár fogat	0,261	0,149
Tehénfogat	-0,078	-0,032

Mi derül ki mindebből? A járműállomány nagyságát illetve annak szerkezetét sokkal inkább a városok területe – tehát a földrajzi tér – befolyásolja mintsem a városi népesség. Úgy gondolom, a mindennapi életben a

földrajzi környezet és a fogatoltjármű állomány szerkezete közötti kapcsolat kulturális hagyományként jelentkezett, és szokásrendszerként tükröződött. A városi népesség változásával együtt mozog az egy- és kétfogatú lovas kocsik száma. Nincs korrelációs kapcsolat viszont a városi népesség és a többi fogat között: a három és négy lóval fogatolt kocsik, az ökrösszekerek stb. számát már nem befolyásolja a népességszám. Feltűnően magas a korrelációs együttható a négyes ökrösszekerek és a városok területe között. Úgy gondolom, a nagy vonóerő kifejtésére képes négyökrös nehéz társzekerekre akkor volt szükség, ha a város belső fogyasztását a város környéki földekről közúton beáramló áru elégítette ki.

Az áru szállítása

Magyarországon 19. század végén (és még kb. 50 évig) a tradicionális közlekedés, áruszállítás formái elevenen élnek, nemcsak a parasztgazdaságok viszik szekérral terményfeleslegüket a legközelebbi piacra, hanem vannak olyan ipari termelőegységek is, melyek a vonzáskörzetükön belül nem vasúttal, hanem fogatolt járművekkel oldják meg szállítási feladataikat. Vannak adataink arról, nem minden árutermeléssel foglalkozó gazdasági egység veszi igénybe a szállításai során a vasutat, hanem – termelési kultúrájának, közlekedés-földrajzi adottságainak megfelelően – kizárólag vagy részben fogatolt járművekkel juttatja el vevőihez árucikkait.

Összességében nagyságrendileg több áru mozog az utakon, mint a tehervagonokban, és inkább gyalognak, mint vonatoznak az emberek. A megtermelt termékeknek csak egy része kerül a tehervagonokba. A többi a saját fogyasztást szolgálja, vagy közvetlenül a kistérségi, vonzáskörzeti heti–napi piacokra, vásárookra jut. A nagytávolságú fuvarokcsi-közlekedés szerepének jelentéktelenebbé válása, és az új, a korábbiaknál bonyolultabb áruszállítási lánc ((fogatolt jármű – vasút – fogatolt jármű) következtében viszont hangsúlyozottan előtérbe kerültek korábban ismeretlen logisztikai kérdések. A lovak rendelkezésre álló szállítási kapacitását ti. úgy kellett összehangba hozni a termelés és értékesítés ciklikusságával, hogy immáron figyelembe kellett venni a vasút áruszállítási tarifáit és sebességét is.

Azon kistérségek infrastruktúrája kedvező az áruszállításhoz, melyek jól karbantartott utakkal, a szállítási feladatnak megfelelő színvonalú szállítási kapacitással rendelkeznek és van olyan vasútvonaluk, amelynek van teheráruval foglalkozó állomása. Azok a kistérségek voltak kedvező helyzetben, ahol az árucikkek útja a teherfeladásra alkalmas vasútállomásig rö-

vid. A nagy tömegű, ütemes termelésű gazdasági egységek abban érdekeltek, hogy termékeik vasúthoz vezető útját – tehát a közúti fuvarozást – csökkentsék. 1895-ben 176 olyan állati vagy emberi erővel mozgatott, keskeny-nyomtávolságú mezei vasút (1336 km) működött Magyarországon, amely ezt a szerepkört töltötte be.

A szállítási feladatok végtelen változatossága miatt, nem lehet megmondani, általában mekkora tömegű áru rakodtak fel egy-egy lovas kocsira. Szerencsére a katonák, mint mindenre, erre is kidolgoztak egy szabályzatot: előfogat igénybevétele esetén egy kétlovas kocsira maximum 560 kg málhát lehetett feltenni és – kisebb kivételekkel – maximum 15 km-nyi távolságra lehetett vele elmenni.¹⁵ Ez a 15 km-es szekerezési távolság (oda-vissza tehát 30 km) nem kevés: a kistérségek túlnyomó többségében ennél jóval rövidebb a vasútállomásig tartó út. Ami pedig az 560 kg hasznos terhet illeti, kalkulációkat lehet készíteni: egy adott vasútállomáson feladott összes áru tömege és a vasútállomás vonzaskörzetében létező lófogató járművek száma között. Ezen – igaz elméleti – szekérterhelés mellett úgy tűnik, hogy a vasútállomások vonzaskörzete járműállományának kapacitását éves szinten kis mértékben kötötte le az áru vasútra hordása. 1895-ben például egy átlagos, mintegy négy települést (17 ezer lakos) kiszolgáló vasútállomáson (Újfehértó állomás) feladott összes árut (12,4 ezer tonna) alig 222 szekérfuvar-menettel teljesíteni lehet. Ami pedig a szekérfuvar díjakat illeti, ugyanezen időben az egynapos fuvar átlagos díja a legmagasabb Moson megyében¹⁶ (659 krajcár), a legalacsonyabb pedig Brassó, Csík és Máramaros megyékben (300 krajcár). A fuvar költséggel valószínűleg csak a kereskedők foglalkoztak – nehezen képzelhető el, hogy a szekérével saját terményeit szállító parasztember saját okulására ilyesféle kalkulációkat készített volna.

Az utak forgalmáról kevés, és nehézkesen értelmezhető adat áll a rendelkezésre, annak ellenére, hogy 1894-ben egy éven át az illetékes építészeti hivatalok mérték az államutak napi forgalmát. Számos útszakaszon még éjszakai számlálást is tartottak. A forgalomszámlálásnak az volt a célja, hogy tervezhetőbbé tegyék az államutak karbantartásához szükséges kő és kavics szükségletet. A forgalomszámlálásról készített térképen¹⁷

¹⁵ Az előfogató-kiállítás néhány szabályát a honvédelmi miniszter 1874. november 20-án kibocsátott rendelete határozta meg.

¹⁶ Moson megyéből számottevő a közúti árufuvarozás Bécsbe.

¹⁷ A magyar állam területén lévő állami közutak forgalmi térképe az 1894. évi forgalmi adatok alapján, 1895. 67,5 x 57 OSZK, TM 6266. A térképről hiányzik a 40. sz. volóc-

6319 km-nyi államút átlagos napi forgalmát – minden egyes kilométerhez külön-külön hozzárendelve – a jármű elé befogott állatok száma szerint ábrázolták. Ezekből a mérőszámokból tehát az nem derül ki, hogy ténylegesen hány fogatolt jármű haladt át az adott útszakaszon, mindössze az adott útszakaszon jármű elé befogott állatok számát (a legkisebb érték 34, a legnagyobb 4349) ismerünk. Ennek ellenére ez a mutató alkalmas arra, hogy érzékeljük az adott útszakaszok forgalomsűrűségét.

1894-ben Magyarország államúthálózatának átlagos teljes forgalma 3,2 millió igavonó állat/nap.¹⁸ Az államutak kilométerenként szakaszain a legtipikusabb forgalmi értékek a 150–450 befogott állat/nap közötti tartományban mozognak:

A napi átlagos forgalom (befogott állatok száma)	Összesen hány kilométeren?	Ebből hány kilométernyi államút mellett halad – azzal párhuzamosan –vasútvonal?
34–50	36	21
51–100	299	110
101–150	359	138
151–200	387	86
201–250	585	166
251–300	524	201
301–350	487	180
351–400	520	219
401–450	451	199
451–500	373	132
501–550	305	92
551–600	224	90
601–700	337	130
701–800	399	166
801–900	247	100
901–1000	178	79
1001–4349	608	312
Összesen:	6319	2421

beszkidi, a 44. sz. szentpéter–fiumei, valamint a 45. sz. gyulafehérvár–abrudbánya–topánfalvi államutak átlagos napi forgalma.

¹⁸ Húsz évvel korábban, 1876-ban is volt forgalomszámlálás az államutakon. Akkor az átlagos forgalom 1,28 millió igavonó állat/nap volt. Egy fuvar átlagos terhelése 750 kg. Az észlelések szerint az utakon közlekedő szekerek 60%-a nehéz és gazdasági fogat. Vö. A hazai közmunka és közlekedési ügyek fejlődése és története. Budapest, 1885. 45.

Magyarország államútjainak mely szakaszain a legnagyobb a közúti forgalom? A budapest–bécsi államút fővárosból kivezető szakaszán (3–6. km között) a napi átlagos forgalom 4349 befogott igavonó. Ennek a mutatónak a tényleges tartamát könnyebb elképzelni, ha végzünk egy rövid, elméleti kalkulációt. 4349 igavonó annyi, mintha az adott útszakaszon a nap minden órájában (éjszaka is) 90 db kétfogatú szekér haladna. Ha az éjszakai forgalmat a nappali 20%-ának vélelmezzük, akkor a főváros határában 15 nappali órában a szekérforgalom elérte az óránkénti 116 kétfogatú szerkeret, azaz mindkét irányban közel percenként elhaladt egy-egy fogatolt jármű. Lehet, hogy már a 19. században is volt csúcsforgalom a bécsi úton?

A vasútvonal közelsége nem csökkentette a szekérforgalmat. A legforgalmasabb államút szakaszokkal – kivéve a bécsi út fent említett 3–6. km közötti szakasza – párhuzamosan vasútvonal is futott.

Magyarország legforgalmasabb államútszakaszai, 1894:

Államút száma	Államút neve	Államút szakasza (km)	A forgalomban érintett települések	Átlagos napi forgalom, befogott állatok száma
18	budapest–bécsi	3–6	Budapest	4 349
8	budapest–eszéki	4–8	Albetfalva, Budafok	3 708
3	kassa–jabloncai	167–168	Beregszász	3 699
39	munkács–vereckei	0–5	Munkács	3 463
9	pécs–varasdi	0–4.	Pécs, Bányatelep	2 550
1	budapest–kassa–duklai	1–4	Budapest, Kőbánya	2 472
1	budapest–kassa–duklai	288–298	Kende, Enyicke, Eperjes	2 352
5	debrecen–fehértéplomi	96–114	Gyapjú	2 344
12	nagyvárad–kolozsvár–brassói	426–430	Brassó	2 319
6	kiszombor–aradi	10–23	Apátfalva	2 236

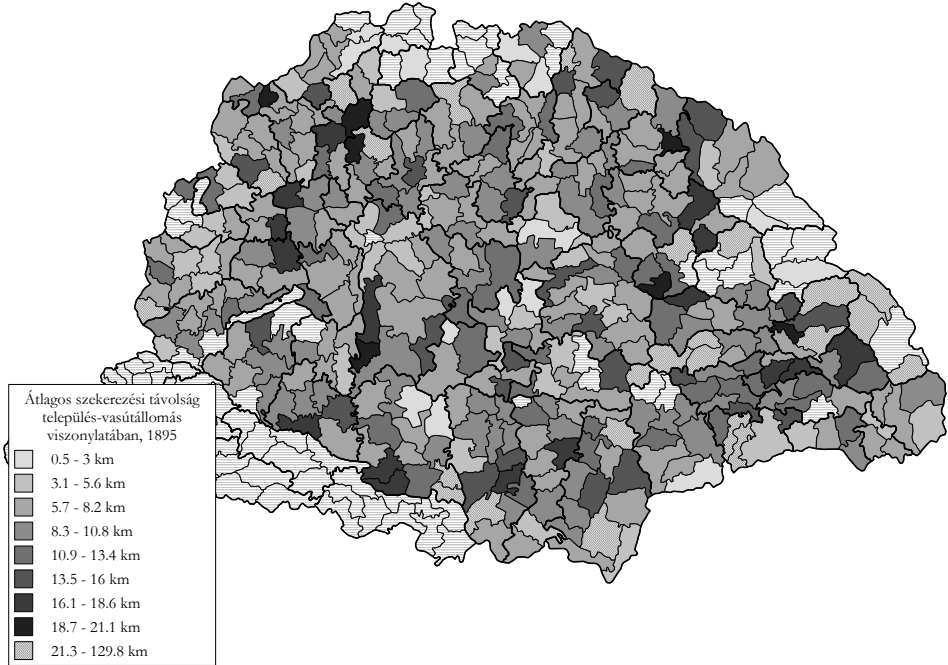
A vasútállomásokra tartó forgalom az államutakon nagyobb, mint a városokba tartó. Ezt jól példázza Losonc. Losonc határában a budapest–vácskassai államút 126–127. km között szakaszának napi forgalma 690. A forgalom nem változik az államút Losoncon keresztülmenő 127–128. km-e között, majd a következő, immár a vasútállomásra tartó 128–129. km között

a forgalom több mint kétszeresére, mintegy 1429-re nő. Az 129–130. km között az államút találkozik a vasútállomással: itt az átlagos napi forgalom már meghaladja a kétezer igavonó állatot. Az ezután következő 130–135. km közötti útszakasz forgalma (1182) még mindig nagyobb, mint a város másik végének forgalma.

De nem minden vasútvonal közútiforgalom-növelő hatását lehet kimutatni. A legalacsonyabb forgalommal rendelkező államútszakaszok a hágók. A hágókon való szekérátkelés csak a szállítás feltételeinek jelentős rosszabbodása mellett volt kivitelezhető. A hágók mellett igen alacsony közúti forgalommal rendelkeznek az államhatár menti államútszakaszok is. Az államhatár nem forgalomnövelő tényező az államutakon. Sőt, itt nem forgalomnövelő a vasút sem. A pozsony–jablonkai államút Csáca környéki szakaszán a fővonalai vasút ellenére az átlagos napi forgalom 68 igavonó állat. Szintén vasútközeli volt a nagyváradi–kolozsvár–brassói államút határközele, Derestye–Predeal közötti szakasza, ennek ellenére a napi forgalom 59 igavonó állat. Mindez 15 nappali órával számolva kb. óránként két kétfogatú szekérnek felel meg. Ez azért is érdekes, mert mindeközben Predeal vasútállomás¹⁹ óriási felszálló utasforgalmat bonyolít le. Nem a határszéli magyar falvakból jönnek a felszálló utazók, hanem a romániai településekről.

De mekkora volt az az út, amelyet az áruszállító szekereknek meg kellett tenniük a vasútállomásig? Mivel az Edvi Illés-féle statisztikai táblákban feltüntették, hogy a vasútállomásokra árut szállító lakott helyek milyen távolságra fekszenek az állomástól, lehetőség nyílt egy olyan térkép elkészítésére, amely egyazon kistérségen belül fekvő lakott helyek átlagos, vasútállomásokra irányuló szekerezési távolságát mutatja be.

¹⁹ Predeal állomás a magyar és román vasutak közös kezelésében állt. A román területen álló közös határállomás létesítésére a földrajzi viszonyok miatt volt szükség.



7. ábra. Átlagos szekerezési távolságok település–vasútállomás viszonylatában kistérségekre vetítve. A térkép az összes, vasútállomásra szekerező lakott hely (6985 db) adatai alapján készült.

1895-ben a magyarországi kistérségekben a leggyakoribb szekerezési távolság 6–12 km, de nagy számban (86 kistérség) léteznek még ennél is kedvezőbb helyzetben (6 km-nél kisebb fuvartávolság) lévő területek. A legrosszabb pozícióban a nagy kiterjedésű és vasúttal nem rendelkező Csík megye volt. A megye két kistérségéből (gyergyótölgyesi, gyergyószentmiklósi) a vasutat átlagosan 109 vagy 130 km utazással lehetett megközeleltíteni. E hosszú távolság ellenére a megye 15 településéből áramlottak a termények (összességében nem túl nagy mennyiségben) elsősorban Szászrégen vasútállomására, vélhetőleg a Maros hajózható, tutajozható vizét is kihasználva. Csík megyében csak két település nem a szászrégeni állomáson adja fel a feleslegét. Csíktusád a Brassó–Kézdivásárhely közötti vasútvonalra (Sepsiszentgyörgy állomás) hordta az árut, Csíkszereda pedig Székelyudvarhely vasútállomására. Szászrégen vasútállomására tehát rendkívüli távolságokból érkeztek az árucikkek. Hasonlóképpen rossz a helyzet Torda-Aranyos megye topánfalvi kistérségében (88 km) és Maros-Torda nyárádszeredai (49 km) kistérségében. Pozsony megye alsócsallóközi kistérségében lakóknak is meglepően nagy távolságot (42 km) kellett

szekerezniük árucikkeikkel. A Duna és a Kis-Duna által közrefogott alsó-csallóközi járásnak (központ: Dunaszerdahely), nemcsak az volt a gondja, hogy a járás területén nem haladt végig vasútvonal, hanem az is, hogy a folyókon a révek felé kerülni kellett a szekerekkel.²⁰

Szélsőséges különbségek is léteznek egy-egy megyén belül. Ilyen például Torda-Aranyos pozíciója, ahol a felvinci, marosludasi és tordai kistérségekben 6–10 km az átlagos szekérfuvarozási távolság, az alsójárai, torockói és topánfalviakban pedig 31–88 km. Hasonló a helyzet Maros-Tordában, ahol a marosi alsó és régeni alsó kistérségekben 7–16 km, a marosi felső, régeni felső kistérségekben 21–23, a nyáradszeredaiban pedig 49 km az átlagos szekerezési távolság. Gömör és Kis-Hont megyében a nagyrócei kistérség falvainak kellett meglehetősen hosszú utat megtenniük: az átlagos szekerezési távolság 30 km, szemben a megye többi kistérségében létező 6–8 km-el. Vagy például Bács-Bodrog megye zentai kistérségében az áru feladó településeknek alig 2 km-t kell szekerezniük, a titeli és zsablyaiakban viszont 24–25 km-t. Úgy gondolom, a Bács-Bodrog és Torontál legdélebbre, a Duna mellett fekvő kistérségeinek áru felfuvarozása inkább a kikötők felé irányult, mintsem a távolabb fekvő vasútállomások felé.

Meglepő, hogy Szabolcs megye átlagos kistérségi szekerezési távolságai némiképp kedvezőtlenebbek (7–11 km között) mint Máramaros megyéé. A gyengén fejlett Máramarosnak a szekerezési távolságokban megnyilvánuló jobb helyzete kétségtelenül összefügg a megye településeinek topográfiájával: túlnyomó többségük a Tisza és mellékfolyóinak völgyében fekszik. Ugyanott, ahol országos viszonylatban is kiemelkedő mennyiségű és minőségű – amúgy stratégiai jelentőséggel bíró – államút haladt, és ott, ahol hasonló stratégiai jelentőséggel is bíró vasút is vezetett.²¹ A 20 km-nél nagyobb átlagos szekerezési távolsággal rendelkező kistérségek:

²⁰ 1895-ben már épült a Dunaszerdahelyet Pozsonnyal összekötő vicinális.

²¹ Emiatt érkezett előbb vasút Máramarosszigetre, mint Kassára. Máramarosszigettől Galícia felé vezető vonal 1895. augusztusában nyílik meg.

I. A közúti forgalom

Megye	Kistérség	Átlagos szekere- zési távol- ság, km	Ezer la- kosra eső lófogatok száma	Ezer la- kosra eső ökörfogatok száma
Csík	gyergyótölgyesi	129,75	19,38	43
Csík	gyergyószentmik- lósi	109,44	38,83	68,87
Torda-Aranyos	topánfalvi	88,2	7,96	41,52
Maros-Torda	nyárádszeredai	49,33	40,5	19,79
Pozsony	alsócsallóközi	42	63,82	43,21
Torontál	antalfalvai	41,33	122,21	10,33
Torda-Aranyos	torockói	40,59	13,55	47,49
Ung	bereznai	39,86	21,43	51,93
Arad	nagyhalmágyi	38	13,62	45,24
Csík	kászonalcsíki	36,3	41,72	74,11
Krassó-Szörény	bozovicsi	34	15,26	42,72
Torda-Aranyos	alsójárai	31,4	23,13	50,5
Gömör és Kis-Hont	nagyrócei	30	38,33	50,41

II. A vasútállomások vonzaskörzetei

Mivel Magyarország településállományában jelentős nagytáji különbségek léteznek – pl. az Alföldön kevés a település, de nagy a lakosságszámuk (elsősorban Csongrád, Hajdú, Békés, Csanád, Jász-Nagykun-Szolnok), néhány dunántúli megyére pedig a nagyszámú, de alacsony népességű falvak (különösen Vas, Zala, Baranya) a jellemzők, a vasútállomások vonzaskörzetébe tartozó települések száma önmagában nem képes mutatni az egyes állomások valódi súlyát. Fontosabb mutatónak tűnik a vasútállomások vonzaskörzetébe tartozó települések összes népessége, hiszen ennek mértéke alapvetően befolyásolja egy-egy helység, kistérség, régió, sőt nagytáj áruterelő képességét. Csak a nagyobb emberi erőforrással gazdálkodó települések képesek akkora mértékű áruterelésre, amelyhez elengedhetetlenül kapcsolódik a vasúti áruszállítás.¹ Egy vasútvonal, vagy konkrét vasútállomás környezetére gyakorolt vonzóerejét a továbbiakban két mutatóval – a vasútállomásra fuvarozó települések száma, ill. ezeknek a településeknek a népességszáma – fogom elemezni.

A százezer főnél nagyobb, vidéki vonzaskörzeti népességgel rendelkező vasútvonalak:

¹ Ezt teljes mértékben alátámasztja az Edvi Illés-féle adatfelvételben *nem* szereplő települések halmaza, amelyek túlnyomó többségét pár száz fős népességű, vagy még ennél is kisebb falvak alkotják.

II. A vasútállomások vonzáskörzetei

Vasútvonal neve ²	Hossza (km)	Vonzáskörzetébe tartozó települések népessége 1895-ben (ezer fő)
Budapest–Predeal	761	905
Budapest–Orsova–Verciorova	497	812
Budapest–Zimony	347	448
(Budapest)–Hatvan–Szerencs–Lawoczne	366	430
(Budapest)–Szajol–Arad–Tövis	374	388
Budapest–Marchegg	232	380
(Budapest)–Püspökladány–Körösmező	337	368
Budapest–Ruttka	313	297
Nagyvárad–Szeged	179	295
Budapest–Zákány–(Fiume)	274	273
Budapest–Lajtabruck	221	266
Galánta–Zsolna	169	224
Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen	99	208
Győr–Gyanafalva–(Fehring)	191	191
Szabadka–Dálja	101	161
Nagykikinda–Nagybecskerek	71	155
Székesfehérvár–Kiscell	124	157
Temesvár–Báziás	121	153
Tótmegyer–Nagybélic	84	130
Nyíregyháza–Csap–Ungvár	92	134
Debrecen–Hajdúnánás–Büdszentmihály	33	131
Újdombóvár–Pécs–Dálja–(Bosznabród)	172	118
Miskolc–Kassa	88	114
Debrecen–Szerencs	99	113
Csata–Balassagyarmat	61	102

A legnagyobb vonzóerővel rendelkező vasútvonalak természetesen Magyarország – legnagyobb forgalmú, nemzetközi és országos jelentőségű – vasútvonalai. A Budapest–Predeal közötti fővonal legnagyobb vonzáskörzettel rendelkező vasútállomásai: Kolozsvár (59 ezer lakos), Nagyvárad (44

² A vasúthálózat sajátossága, hogy vannak olyan vonalszakaszok, amelyek két vasútvonalhoz is tartoznak egyidejűleg. Ilyen pl. a Budapest–Hatvan–Szerencs–Lawoczne és a Budapest–Ruttka fővonalaknak a Budapest–Hatvan közötti része. A közös szakaszok hosszát természetesen csak egy vasútvonalnál vehettem figyelembe. A vasútvonalak nevében szereplő zárójel azt jelenti, ezeknél a vonalaknál a fent említett okok miatt (vagy pedig azért, mert a vonalszakasz Magyarország határain kívül folytatódik), kizárólag a zárójelen kívüli állomások közötti távolságokat szerepeltetem.

ezer lakos), Szolnok (40 ezer lakos), Bánffyhunyad (38 ezer lakos). E négy vasútállomás közös jellemzője, hogy egy-egy nagy múltú város áru- és személyforgalmának közvetítő pontja. Nem mondható el a szintén számottevő vonzóerővel rendelkező Fegyvernek állomásról (37 ezer lakos), amely Jász-Nagykun-Szolnok megye tiszai közép és tiszai felső kistérségének településeit (Fegyvernek, Kenderes, Kunhegyes, Tiszabó, Tiszaroff, Túrkeve) szolgálta.

A Budapest–Lajtabruck közötti fővonal egyetlen kiemelkedő vonzaskörzettel bíró állomása: Győr (66 ezer lakos). A Budapest–Orsova–Verciorova fővonal két kiemelkedő vonzaskörzeti csomópontja Szeged (97 ezer lakos) és Temesvár. Temesvárott két vasútállomás is jelentős vonzaskörzettel bírt: a Józsefvárosi pályaudvarhoz hat település 60 ezer lakója, a Gyárvárosi pályaudvarhoz pedig 15 település 26 ezer lakója tartozott.

A budapest–zimonyi fővonal legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásai: Szabadka (77 ezer lakos), Újvidék (63 ezer lakos), Verbász-Kula (54 ezer lakos). Ez utóbbi vasútállomáshoz több jelentős árutermelő település tartozott: Szenttamás, Újverbász, Óverbász, Cservenka, Kula, Ószivác.

A budapest–marcheggi fővonalon fekvő Pozsony állomás vonzaskörzetében mintegy 74 ezer lakos él. A Budapest–Hatvan–Szerencs–Lawoczne fővonalon Miskolc (56 ezer lakos), Munkács (35 ezer lakos), Sátoraljaújhely és Nyékládháza (20–20 ezer) a legnagyobb népességszámú körzettel rendelkező vasútállomások.

A Budapest–Püspökladány–Körösmező fővonal legnagyobb vonzaskörzeti állomása Debrecen (73 ezer lakos). A sorrendben utána Huszt (31 ezer lakos), Máramarossziget és Szatmár (30–30 ezer lakos), majd Nagykároly (28 ezer fő) állomásai következnek.

A Budapest–Fiume közötti fővonal jelentőségét kevésbé a vonalra közvetlenül ráhordott áruk, sokkal inkább az ország és a tenger közötti távolsági forgalom jelentette. A dunántúli településszerkezet sajátosságai miatt a fővonal legnépesebb vonzaskörzete (Kaposvár állomás) alig 22 település 31 ezer lakosára terjed ki. Hasonló a helyzet a Budapest–Ruttká közötti fővonallal. Ez a fővonal biztosítja Magyarország legrövidebb összeköttetését Németországgal, a fővonal legnépesebb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomása Losoncé (22 ezer lakos).

A legfontosabb fővonalai vasutak mellett léteznek kiemelkedő vonzaskörzettel rendelkező kistérségi, vagy megyei jelentőségű mellékvonalak. A vasútvonalak hosszát és vonzaskörzeti településeik lakosságát ösz-

szehezasonlítva kiderül, hogy a legnagyobb népességet vonzó vonalak túlnyomó többsége az Alföldön található. A Pusztatenyő–Hódmezővásárhely közötti 18 km hosszú helyiérdekű vonal potenciálisan 106 ezer ember igényeit elégíti ki. Ezen kívül kiemelkedő a Debrecen–Hajdúnánás–Büdszentmihály, Békéscsaba–Békés közötti vonalak vonzóereje is.

Ami a legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vidéki vasútállomásokat illeti, az ötvenezer lakosnál nagyobb vonzóerővel rendelkező állomások listájára 21 vasútállomás került fel.

Az ötvenezer lakosnál nagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomások:

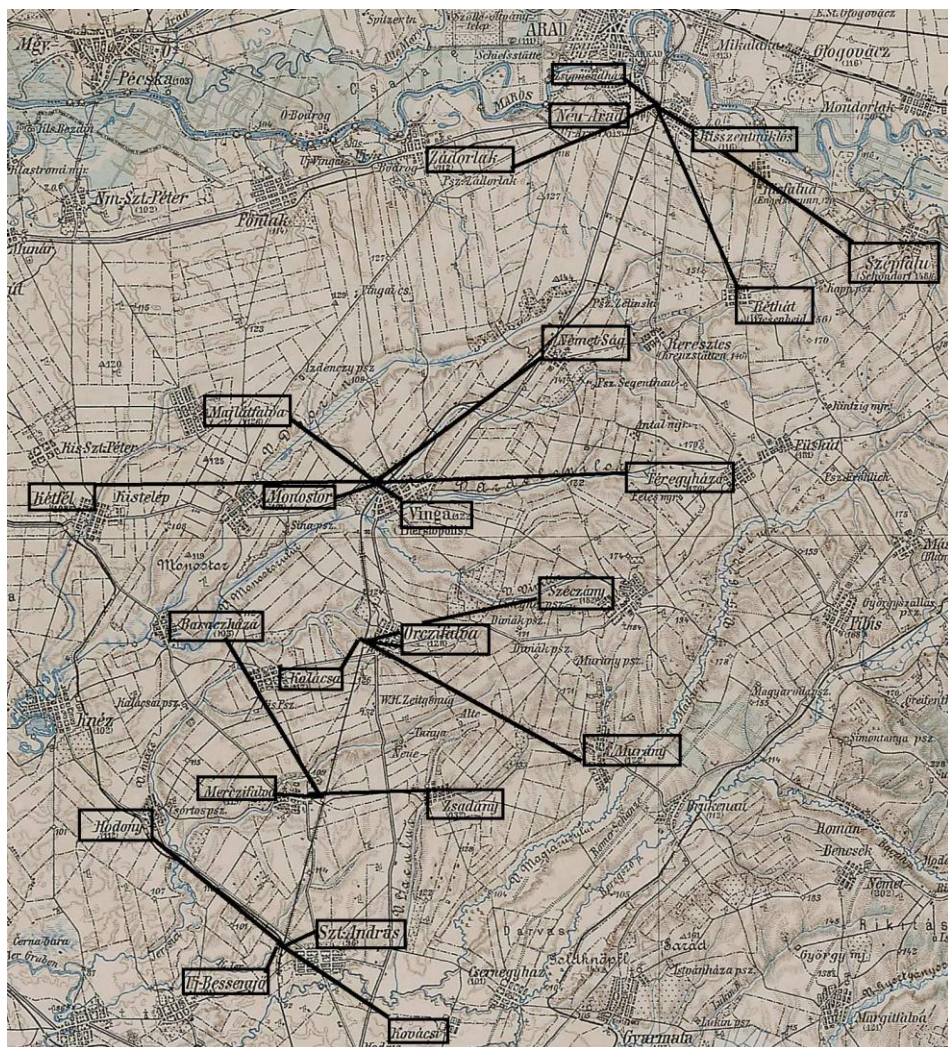
Vasútvonal neve	Vasútállomás neve	Vonzás-körzetébe tartozó települések lakossága	Vonzás-körzetébe tartozó települések száma ^{a)}
Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen	Szászrégen	100	70
Budapest–Orsova–Verciorova	Szeged	97	2
Nagykikinda–Nagybecskerek	Nagybecskerek	94	22
Budapest–Zimony	Szabadka	77	1
Budapest–Marchegg	Pozsony	74	14
(Budapest)–Püspökladány–Körösmező	Debrecen	73	3
Budapest–Lajtabruck	Győr	66	38
Kiskapus–Nagyszeben	Nagyszeben	63	19
Budapest–Zimony	Újvidék	63	11
Újdombóvár–Pécs–Dálja–(Bosznabród)	Pécs	63	21
Nagyvárad–Szeged	Hódmezővásárhely	62	2
Budapest–Orsova–Verciorova	Temesvár–Józsefváros	60	6
Budapest–Predeal	Kolozsvár	59	11
Szabadka–Dálja	Zombor	57	7
(Budapest)–Hatvan–Szerencs–Lawoczne	Miskolc	56	19
Budapest–Orsova–Verciorova	Kecskemét	55	2
Budapest–Zimony	Verbász-Kula	54	8
Szabadka–Óbecse	Óbecse	54	6
Miskolc–Kassa	Kassa	52	33
Székesfehérvár–Kiscell	Székesfehérvár	52	11
(Budapest)–Szajol–Arad–Tövis	Csaba	50	4

^{a)} külterületek nélkül

Az 50 ezer lakosnál nagyobb vonzaskörzetű vidéki állomásokat áttekintve, kiderül, hogy számottevő hatóerejű, a város határain túlterjeszkedő vonzaskörzettel valójában Szabadka, Szeged, Kecskemét és Hódmezővásárhely nem rendelkeznek. Ezek a vasútállomások szinte teljes egészében városuk igényeit szolgálják ki. Szabadka város népessége 77, Szegedé 97, Kecskemété 55, Hódmezővásárhelyé pedig 62 ezer fő. Vasútállomásaik vonzaskörzeti népessége tehát 94–100%-ban azonos a város népességével. Ez az arány Debrecen esetében 90%. Pozsony város népessége 59 ezer fő, ehhez járul hozzá 13 környékbéli település 15 ezer lakosa. Temesvár, Békéscsaba, Kolozsvár, Miskolc, Kassa, Pécs, és Székesfehérvár népesség-száma még nagyobb (57–77%), mint állomásuk vonzaskörzetébe tartozó többi település összes népessége. Zombor, Újvidék, Óbecse, Nagyszeben és Győr (26–28 ezer lakos) lakosság-száma már viszont kisebb (25–49%), mint vasútállomásukhoz tartozó környékbéli települések együttes népessége. Az ötvenes lakosnál nagyobb vonzaskörzettel rendelkező vidéki vasútállomások csoportjába Szászrégen végponti fekvése, ill. távolabbi környezetének különösen kedvezőtlen közlekedési infrastruktúrája miatt került be. Szászrégen lakossága alig több mint hatezer fő, vasútállomásának vonzóereje viszont ennél tizenötször nagyobb. (Ehhez hasonló aránytalanság jellemezte Ókér állomás vonzaskörzetét is. Ókér lakossága 4 ezer fő, az állomás vonzaskörzete 44 ezer fő)

Vasútvonalak végpontján fekvő állomások vonzaskörzeteit két típusba lehet sorolni. Vagy sok, de alacsony népességszámú falu tartozik hozzájuk, vagy kevés, de jelentős lakosságszámmal rendelkező település. Az előbbi csoportba Szászrégen, az utóbbiba Óbecse, Kalocsa, Balassagyarmat tartozik. A Szabadka–Óbecse közötti vasútvonal végpontján fekvő Bács-Bodrog megyei Óbecse állomása, pl. öt település 54 ezer lakosságának árufeladó központja. A Csata–Balassagyarmat vasútvonal végállomása Balassagyarmat vasútállomás, 55 település (összlakosság 48 ezer fő) fuvarszekereit vonzotta, miközben magának a községnek a lakossága alig 8 ezer fő. Ungvár vasútállomásán árut feladó települések összlakossága 41 ezer, miközben a városé 13 ezer. Kalocsa lakossága 16 ezer, vasútállomásának teljes vonzaskörzete 40 ezer. Ezek a viszonylag alacsony népességszámú, végponti vasútállomással rendelkező városok a környezetükhöz képest előnyösebb közlekedés-földrajzi pozícióban voltak.

II. A vasútállomások vonzaskörzetei



10. ábra. Az Arad és Temesvár közötti pályára ráfuvarozó falvak.

Vinga állomás vonzaskörzete nyugat–kelet irányban kiszélesedik, mert az ide vezető utak „jól fenntartott kavicsolt utak”. Érdekes, hogy a Baracháza község nem a hozzá földrajzilag közelebb eső Orczifalva állomásra fuvarozik, hanem Merczifalva állomásra. Hasonlóképpen Hodony község is a tőle távolabb fekvő állomásra szekerezik. Orczifalva és Merczifalva állomásaira egyaránt rossz utak vezetnek. Merczifalva vasútállomásán 2560 tonna árut adnak fel, ezzel szemben alig 270 tonna érkezik. Orczifalva vasútállomás teljesítményei: 4420 tonna feladott áru, 282 tonna

db kétfogatú lovas kocsik létezett). Ezen túlmenően Magyarorszáket Sásd vasútállomás is megnevezte, mint vonzaskörzetébe tartozó települést. A térképen nem szerepel két, Pécsről délebbre 25 km-nél is messzebb fekvő község (Harkány és Siklós), amelyek szintén szállítottak árucikkeket (feltehetően bort) a pécsi vasútállomásra. E két faluból az utat oda-vissza egy nap alatt nem lehetett megtenni.

Tizenkilenc olyan vasútállomás létezik, amelyre 25, vagy ennél több településről érkezik az áru továbbszállításra. Az éllovas a korábbiakban már említett Szászrégen állomása, mintegy 70 településsel. 57 község tartozik a vonzaskörzetébe Balassagyarmat állomásnak, 50 Bánffyhunyadnak. Körmen, Kaposvár, Karánsebes, Szigetvár, Ungvár, Kassa, Ipolyság és Győr állomásai 30–38 településről fogadják a fuvarszállítmányokat. 25–28 település tartozik a vonzaskörzetébe Vaskoh-Barest, Székelykeresztúr, Vác, Marosludas, és Munkács állomásoknak. Közülük mellékvonalon fekszik Balassagyarmat, Ipolyság, Kassa, Ungvár, Szigetvár, Baranyaszentlőrinc, Körmen, Beregszász, Marosludas, Vaskoh-Barest, és Székelykeresztúr.

Melyek azok a települések, amelyek több vasútállomásra is fuvaroznak árut? Különleges közlekedés-földrajzi pozícióban két település, a Szeben megyei Szentersébet és a Hajdú megyében lévő Nádudvar volt. Szentersébet lakosai négy vasútállomásra³ is szekereztek. Ugyancsak négy vasútállomásra fuvaroztak Nádudvarról⁴. Három állomáson is feladta áruját Esztár⁵ és Pocsaj⁶ (Bihar megye berettyóújfalui járás), Szerdahely⁷ (Szeben megye szerdahelyi járás), Magyaros⁸ (Udvarhely megye udvarhelyi járás). 287 település pedig két vasútállomásra is szekerezett.⁹ A több vasútállomásra is fuvarozni tudó települések számát tekintve a legjobb helyzetben Bihar és Somogy megye volt (17–17 település).

³ Héjjasfalva, Nagyszeben, Sellenberk és Székelykeresztúr állomásokra.

⁴ Kaba, Kecel, Nagyhortobágy, Püspökladány.

⁵ Berettyóújfal, Monostorpályi, Paptamási.

⁶ Berettyóújfal, Gyapoly, Mosotorpályi.

⁷ Alvinc, Nagyszeben, Vízakna

⁸ Marosvásárhely, Medgyes, Szászrégen.

⁹ *Abauj-Torna*: Nádásd, Regeteruszka, Búzafalva, Buzinka, Hernádvécse. *Alsó-Fehér*: Krakkó, Vajas, Marosújvár. *Arad*: Kisjenő, Baja. *Bács-Bodrog*: Kunbaja, Madaras, Lovas, Kula, Kishegyes, Ómoravica, Pacsér, Temerin, Ószivác. *Baranya*: Kárász, Magyarcsanak, Mekényes, Vásárosdombó, Kisasszonyfa. *Bars*: Garamszentkereszt, Vihnyepeszerény, Zsarnóca, Kissalló, Nagyendréd. *Békés*: Doboz, Békésszentandrás, Öcsöd. *Bereg*: Csomonya, Nagydobrony, Vásárosnamény. *Bihar*: Csökmő, Okány Tépe, Vértes, Bagamér,

A megvizsgált 958 vasútállomás mintegy felének a vonzó ereje öt, vagy ennél kevesebb településre terjed ki. Úgy vélem, egy vasútállomás az adott kistérségben akkor töltötte be leginkább a feladatkörét, ha közeli, de nagy népességszámú települések áruszállítását tudta megoldani. A megvizsgált vasútállomások 9%-nak vonzaskörzetében 2000, vagy ennél kevesebb ember él. Ilyen alacsony népességszámú körzetek alig-alig tudnak bekapcsolódni az áruterelésnek abba a mértékébe, melyhez elengedhetetlenül hoz-

Éradony, Érkenéz, Érkeserű, Érsemjén, Alsóderna, Déda, Felsőderna, Berekböszörmény, Körösszegapáti, Mezősas, Kismarja, Álmosd. *Borsod*: Egerfarmos, Mezőkeresztes, Hámor, Harsány, Kistokaj, Sajóvámos, Ózd, Barcika, Szemere, Bábony. *Brassó*: Vidombák. *Csik*: Gyergyóújfalu. *Csongrád*: Szeged, Szentés, Sándorfalva, Tápé, Derekegyház. *Esztergom*: Pilismarót, Tát, Béla, Farnad, Kéty, Libád. *Fejér*: Nagyperkátá, Rácalmás, Sárkeresztúr, Sárszentágota. *Fogaras*: Posorta, Sárkány. *Gömör*: Csoma, Kelemér. *Győr*: Bonyrétalap, Ménfő, Rábászentmihály, Szemere, Dunaszentpál. *Hajdú*: Debrecen, Mikepércs, Földes, Szovát. *Heves*: Feldebrő, Szücsi, Átány, Kömlő, Bodony, Dorogháza, Nagyvíván. *Hont*: Korpona, Csábrágyarbók, Börzsöny, Kisgyarmat, Vámosmikola. *Hunyad*: Nagyoklos. *Jász-Nagykun-Szolnok*: Tiszaföldvár, Kenderes, Kunhegyes, Kunmadaras, Tiszaderzs, Tizaszentimre, Tiszaroff. *Kis-Küküllő*: Magyarsáros, Nagycserged, Magyarvalkó, Szamosszentmiklós, Magyarfráta. *Kolozs*: Egeres, Jegyenye, Szentmihálytelke. *Komárom*: Guta, Dunaalmás, Szöllős. *Krassó-Szörény*: Vermes, Bozovics, Facset, Tomest, Vranyc, Csutta, Priszaka, Zaguzsen. *Máramaros*: Máramarossziget, Aknaszlatina, Veresmart. *Maros-Torda*: Kaál, Nagyernye, Kincses. *Moson*: Pusztasomorja, Boldogaszszony, Bruckújfalu, Féltorony, Körtvélyes, Németjárfalu. *Nógrád*: Homokterenne, Mátránovák, Nemti, Rétság, Lócz, Varsány. *Nyitra*: Bucsány, Kaplat, Péterfalu, Szeptencújfalu, Cabaj, Újlak, Rajcsány, Pöstyén, Handlova, Németpróna. Privigye, Farkasd, Negyed. *Pozsony*: Szentgyörgy, Dunaszerdahely, Illésháza, Nagymagyar, Nagymácséd, Tallós, Zsigárd, Nagysúr,., Védörd, Hidegkút, Csataj. *Pest-Pilis-Solt-Kiskun*: Tóalmás, Kiskunmajsa, Jászkerekegyháza, Ceglédbercel, Nyáregyháza, Tótfalu, Akasztó, Kartal, Zsámbok, Kartal, Zsámbok, Acsa, Galgagyörk, Mácsa, Veresegyháza. *Somogy*: Inke, Geszti, Patalom, Polány, Zimány, Hedrahely, Nagybjom, Orczi, Fajsz, Vése, Homokszentgyörgy, Kisbjom, Kutas, Mike, Nagykorpad, Apáti, Csertő. *Sopron*: Pásztori. *Szabolcs*: Tiszadob, Tiszalök, Balkány, Kisléta, Vaja, Lövvő, Tizaszentmárton. *Szatmár*: Nagyecsed, Berend, Kak, Kakszentmárton. Szeben: Szászújfalu, Nagyapold. *Szilágy*: Krasznahorvát, Szilágyosmlyó, Varsolc, Percsen. *Temes*: Csákovár, Gilád, Birda, Izbistye, Beregszó, Bresztovác, Bukovec, Janova, Hodony, Kétfél, Murány, Szécsány. *Tolna*: Felsőireg, Tamási, Alsónána, Medina, Nagyszékely, Cikó, Grábóc, Lengyel, Zomba. Torda-Aranyos: Mezőgerebenes, Mezőtóthát. *Torontál*: Billéd, Kécsa, Német, Basahid, Bocsár, Kisósz, Sándorháza, Gyála, Szerbkeresztúr, Szőreg, Tizaszentmiklós. *Trencsén*: Trencsén, Isztebnik. *Udvarhely*: Fiátfalva, Nagysolymos, Újszékely. *Ung*: Alsóhalas, Szobránc, Baranya. *Vas*: Kenyeri, Kissároslak, Nádalla, Ivánegerszeg, Kenéz, Sárvár, Bárdos, Bögöte, Rábakövesd. *Veszprém*: Nagypirit, Dég. Zala: Galsa, Kisgörbő, Nagygyörbő, Nyirád, Szalapa, Botfa, Zalalövő. *Zemplén*: Kisdobra, Töketerebes, Kiskemence, Morva, Céke. *Zólyom*: Erdőköz, Feketebalog.

zátartozik a vasúti áruszállítás. Ezért az ilyen vonzaskörzettel rendelkező állomások kihasználtsága alacsony mértékű. Ezer főnél kisebb vonzaskörzeti népességgel 19 vasútállomás (csökkenő sorrendben: Alsó-Barbatyén, Visk, Sikarló, Sámfalva, Kisbocskó, Kisfalud-Szentiván, Less, Kecsend, Alsósajó, Lissava, Barcika, Vocsi, Szentkereszt, Apátkeresztúr, Predeal, Somosújfalú, Szegimalom, Kalán-Zeykfalva) rendelkezik.

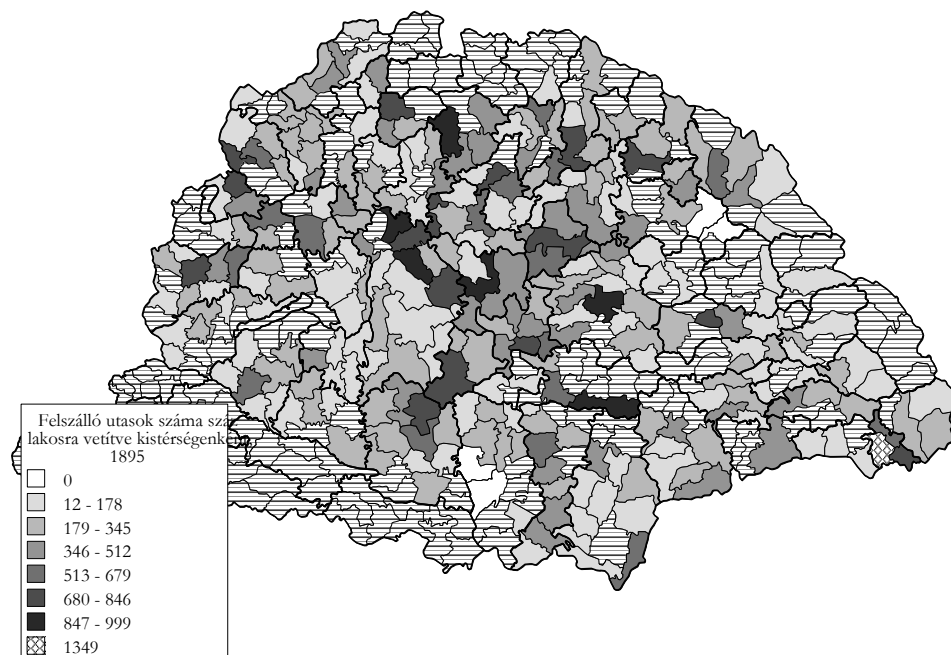
Magyarország vasútállomási vonzaskörzeteinek két tipikus jellemzője tehát az 1–5 közötti településszám és a 2–10 ezer közötti népességszám. Ez viszont nem jelenti azt, hogy minden 1–5 vonzaskörzeti településsel rendelkező állomás vonzaskörzeti népességszáma 2–10 ezer fő közé esne. Itt tehát a vasútállomások két különböző – bár egyes elemeiben egymást átfedő – de egyaránt 50–50%-ra jellemző halmazával állunk szemben.

Mindazonáltal a vasútállomásoknak a vonzaskörzeteikre gyakorolt tényleges vonzóereje hétköznapi cselekvésekben (felszálló utasok száma, feladott áruk tömege) realizálódik. Emiatt tehát nem elegendő az állomások vonzaskörzeti népességét ismerni, az állomások kihasználtságát is figyelembe kell venni. A vasúthasználat szerkezete, térbeli elrendeződése egyúttal az adott vasútállomás vonzaskörzeti népessége társadalmi, gazdasági kapcsolatainak térbeli megjelenése is.

1889 előtt a magyarországi vasutakat a menetjegyek magas ára miatt keveset használják, az emberek évente átlagosan egyszer alig 61 km-re utaznak vonattal.¹⁰ Az emberek tehát olyan távolságra használják a vasutat, amelyet egynapi kocsizással már nem lehet megtenni. Az 1889-ben bevezetett zónatarifa meghatározott díjvezetetekre – 14 zónára – osztotta az utazási távolságokat. Legnagyobb árcsökkenést a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél hosszabb utazási távolságok esetében vezetnek be. 225 km-nél hosszabb utazás esetében teljesen mindegy, mekkora a beutazott távolság: egyforma menetjegyárak léteznek. Mindez azt jelentette, hogy ugyanannyiba került Kolozsvárról (400 km) felutazni Budapestre, mint Brassóból (731), vagy Aradról (255 km). Egy Budapest–Fiume közötti utazás ugyanannyiba került, mintha valaki csak Csurgóig utazott. Az államnak az a célja, hogy a személyforgalmat a főváros felé irányítsa, sőt itt tartsa: minden budapesti átutazáskor a távolság számítása megszakadt, majd újra kezdődött. A 225 km-es végtelen zóna előnyeit két vidéki állomás egymás közötti forgalmában az utasok tehát csak akkor tudják élvezni,

¹⁰ Ugyanekkor Ausztriában évente kétszer szállnak vonatra, és átlagosan 37 km-re utaznak, Németországban pedig évente ötször 28 km-re.

ha a vonat útközben nem érintette a fővárost.¹¹ A zónatarifa az ember térkapcsolatai közül felerősíti az országos centrumhoz fűződő érdekeit, illetve szorosabbá fűzi a kistérségi – közvetlen földrajzi környezetéhez, életteréhez – kapcsolatait. Ez utóbbiakat úgy, hogy az olcsóbbodó menetjegyárakkal intenzívebb és gyorsabb kapcsolattartást tesz lehetővé. Mindez azt is jelentette, hogy az ebben a térben bonyolódó közúti szekérforgalom egy része átterelődött a vasútra.



12. ábra. A száz lakosra eső vasútra felszálló utasok száma kistérségenként. A térképet 1036 vasútállomáson felszálló 41 millió utas adataiból szerkesztettem.

A vasút népszerűsítő ereje az ország két kistérségében ér el figyelemre méltó szintet. A fajlagosan legnagyobb vasúti személyforgalommal bíró magyarországi területek Brassó megye felvidéki és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye váci felső kistérségei. Az utóbbiban (különösen Palota-Újpest állomás) a fővárosba irányuló hivatásforgalom a jellemző. Itt

¹¹ Érdekes módon, a fővárosba irányuló belföldi idegenforgalom mesterséges eszközökkel támogatott megélénkítése hiába ért el a vasúti személyforgalomban hihetetlen eredményeket (1890-ben a fővárosba érkező utasok száma 2,5, 1895-ben már 4,7 millió) mindez nem tükröződik a város panzióiban, szállodáiban megszálló utasok számában.

az emberek napi munkába járásra használják a vasutat. Némiképp más a helyzet a Brassó megyei felvidéki kistérségben. Brassó megye felvidéki kistérségben 1349 utazás esik száz lakosra. A Brassó és a környezete közötti intenzív kapcsolattartás egy a főváros környékénél szélesebb, mintegy 40 km-es övezetben bonyolódik. Ez a távolság mutatja: nem „pusztán” hivatásforgalomról van szó, sokkal inkább a polgárosult Brassó kereskedelmi vonzóerejének térbeli kifejeződéséről. Ráadásul ez a vonzóerő a román területek népességére is átterjed: a Brassótól 30 km-re fekvő Predeal határállomáson a 26–40 km-es zónára érvényes jegyet megvásároló mintegy 39 ezer ember úti célja Brassó. A kistérségek mintegy felében a népességszámhoz viszonyítva hihetetlen alacsony színvonalú a vasúthasználat: az egy lakosra eső éves vasúti utazások száma 0–2 közötti tartományban mozog. Torontál megye bánlaki és módosi járásainak népessége szinte nem is használja utazásra a Zsebely–Csákovár–Bóka, vagy a Versec–Kubin közötti vonalakat.

A vasútállomások 35%-ban a felszálló utasok száma nem éri el az évi tízezetet. Az állomások további 40%-ának (425 db) utasforgalma a tíz–negyvenezer között mozog, és csak a maradék 25%-nak az utasforgalma haladja meg a 40 ezret. Ezek szerint a legnagyobb felszálló utasforgalmú vidéki városok Szeged (700 ezer fő), Pozsony (609 ezer fő), Brassó (600 ezer fő), Szabadka (526 ezer fő) és Debrecen (500 ezer fő). E városok közös jellemzője, hogy a felszálló utasforgalmat nem egyetlen állomás, hanem a város több állomása együttesen bonyolítja le. Nagyon jelentős, fővárosba irányuló – hivatásforgalmi – utasforgalommal rendelkezik Palota-Újpest állomás (504 ezer fő) is. Összességében 62 vidéki vasútállomás felszálló utasforgalma haladta meg az évi százezer főt. Közöttük feltűnően nagy számban találunk több vasútvonal csomópontjában fekvő állomást. Mindez azt jelenti, hogy ezeknek az állomásoknak az utasforgalmát nem lehet kizárólag vonzaskörzetük népességéhez, a lakosság mobilizációs szokásaihoz stb. kötni. A több vasútvonal metszéspontjában fekvő állomásokon ti. számottevő az átszálló utasok száma.¹² Ilyen például Párkány-nána (104 ezer felszálló), Újszász (124 ezer felszálló), Biharpuspöki (105

¹² A csomóponti fekvésű, 100 ezer felszálló utasnál nagyobb személyforgalmú vasútállomások: Debrecen, Nagykároly, Máramarossziget, Kaposvár, Komárom-Újszöny, Győr, Párkány-nána, Pozsony, Újszász, Cegléd, Szeged, Temesvár, Biharpuspöki, Szolnok, Nagyvárad, Hatvan, Szabadka, Nyíregyháza, Kiscell, Szombathely, Marosvásárhely, Orosháza, Nagyszombat, Baja, Horgos, Sátoraljaújhely, Füzesabony, Csaba, Arad, Szatmár, Mezőtúr, Gyoma, Nagykikinda, Brassó, Kisújszállás, Kassa és Versec.

ezer felszálló), Horgos (102 ezer felszálló), Füzesabony (152 ezer felszálló).¹³ Regionális, vagy megyei központok csomóponti helyzetű vasútállomásai már inkább funkcionálnak gyűjtőpontként: az ezekbe az állomásokba befutó szerelvények mellékvonali utasai elvéve utaznak tovább, ti. az összetett funkciókat ellátó városok képesek kielégíteni a hétköznapi beszerzői, bevásárlói igényeket, ügyintézői feladatokat stb. Az Aradon vonatra szálló utasok 83%-ának úti célja 25 km, vagy annál még közelebbi állomás. Ugyanez Szegeden 76, Pozsonyban 75, Szolnokon, 74, Szabadkán 66, Debrecenben 66%. A kis hatótávolságú (25 km-nél rövidebb utazások) magas aránya a vasútállomás és vonzaskörzete közötti szoros kapcsolatot mutatja.

A vasút közvetítette – az utazásokban realizálódó – interakciók gyakoriságát érdekviszonyok megtestesüléseként is felfoghatjuk. Az utasáramlási irányokról – honnét, hová utaznak az emberek – sajnálatos módon az adatbázisba bevont források nem szólnak.¹⁴ Magyarország statisztikai évkönyvei, illetve a kereskedelemügyi miniszternek a törvényhozás elé tárt éves beszámolóit tartalmaznak korlátozott körű, időben változó szempontrendszerű adatokat. Ezekben szerepeltették a fontosabb személyforgalmú állomások felszálló utasainak úti céljait kilométer-övezetek szerinti csoportosításban. Ezekből az adatokból (71 állomás, összesen 2,8 millió jegyvásárlás) szerkesztettem az előzőekben bemutatásra kerülő 17–21. sz. ábrákat.

A vonzaskörzetek területi sajátosságai

1. Felvidék

Abauj-Torna megye 178 települése szerepel az adatbázisban. A megyében Kassa vasútállomása rendelkezik kiemelkedő pozícióval. Vonzaskörzetébe 33 település 52 ezer lakosa tartozik. Forró-Encs állomására 18 faluból (16 ezer lakos), Szikszóra 15 (17 ezer lakos), Tornára és Garadnára 14–14, Hidasnémetibe és Szepsibe 8–8 helységről érkeznek a fuvarszekerek. Csány vasútállomásának megyei viszonylatban szintén jelentős a vonzaskörzete (17 település), de a hozzátartozó népesség mindössze 8 ezer fő.

¹³ Horgos, Párkányháza, Újszász állomásokon a vonzaskörzeti népességhez viszonyítva az egy főre jutó felszállások száma évi 15–16.

¹⁴ A MÁV üzletjelentése csak az állomáson felszálló első, második és harmadosztályon utazók számát adja meg, de nem szól a beutazott zónákról.

Borsod megyében a legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomás Miskolc Tiszai pályaudvar, amely 19 település (56 ezer lakos) áruját fogadja. A Tiszai pályaudvarra érkeznek a fuvarszekerek Bábonyból, Besenyőből, Csabáról, Görömbölyből, Hámorból, Kisgyőrből, Kistokajból, Sajóarnótból, Sajópetriből, Sajóecsegről, Sajókeresztúrból, Sajópálfáról, Sajóvamosból, Senyéből, Szirmáról, Szirmabesenyőről, Újhutáról és természetesen magából Miskolc városából. Nyékládháza állomására 15 falu, Keresztesnyárádra 14, Sajószentpéterre 12, Vadnára 13 faluból szekereznek.

Zemplén megyében a legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomás Bánóc, ahová 22 falu (össztlakosság: 16 ezer fő) szekerezett. Sátoraljaújhely, Homonna, Legenye-Mihályi 15–15, Upor 13, Töketerebes-Gálcsécs, Liszka-Tolcsva és Perbenyik 12–12, Szomotor 11 falu feleslegét fogadja. Zemplénben a legnagyobb vonzaskörzeti lakosságszámmal (22 ezer fő) a sátoraljaújhelyi állomás rendelkezik. Ung megye egyetlen fontos vasúti vonzaskörzete Ungvár állomása, ahová 34 településről (46 ezer lakos) érkeznek ide a fuvarszekerek. 13 falut (14 ezer lakos) szolgált ki Nagymihály állomása. Csap állomását szabolcsi, beregi és Ung megyei falvak egyaránt használják.

Ugocsa megyében 17 falu (össztlakosság 21 ezer) adja fel terményeit Halmi vasútállomáson, 15 település Tiszaújlakon, kilenc pedig Királyházán. Tiszaújlakra nemcsak megyebéli, hanem szatmári és beregi falvak is fuvaroznak. (A Szatmárból érkezők átkeltek a Tisza hídon.) A mellékvonalon fekvő megyeszékhely vasútállomásának még megyei viszonylatban sincs számottevő vonzóereje: hat település 12 ezer lakosát érinti. Bereg megyét a Budapest–Hatvan–Szerencs–Lawoczne közötti fővonal szeli át. A megye legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező állomása – a korábbiakban is említett – Munkács. 28 falu fuvarszekerei érkeztek Beregszász állomásra, melynek vonzaskörzetében összesen 31 ezer ember él.

Máramaros megye vasútvonalai közül az alacsony kapacitású, keskeny nyomtávolságú ún. sóvasút adatai nem szerepelnek az adatbázisban. Emiatt a megyében lévő vasútvonalak 83%-ra vonatkozó forgalmi adatokat ismerjük. A megye legfontosabb vasútállomása Máramarossziget. Ennek vonzaskörzetében 28 ezer ember él. A kedvező közlekedés-földrajzi pontban fekvő Huszton 14 falu adta fel feleslegét.

Gömör és Kis-Hont megye vasúti ellátottsága az országos átlag feletti-nek számít.¹⁵ A korszakban a megyében több helyi érdekű vasútvonal is

¹⁵ A megyében 100 ezer lakosra 133 km hosszú vasútvonal esik. Ettől jobb arány csak Turóc megyében létezik.

működik, de fővonalon fekvő vasútállomása – az egyetlen Fülek állomáson kívül – nincsen. A megyebéli vasútállomások közül Tornalja állomás vonzóereje a legnagyobb. Tornaljára 19 település (össztlakosság 15 ezer) fuvarozik. Rimaszombat állomás vonzaskörzetébe 18 helység (15 ezer lakos) tartozik. Rozsnyó állomására tizenegy (11 ezer lakos) Rimabányára kilenc (6 ezer lakos) település szekerezik. Alacsony népességszámú gömöri és nógrádi falvak adják fel terményeiket Ajnácskőn.

Nógrád megye legfontosabb vasútvonala, a Budapest–Ruttka közötti fővonal. A megye legnagyobb vonzóerejű állomása – a korábbiakban már elemzett Balassagyarmat – egy mellékvonalon fekszik. Balassagyarmat állomására nemcsak Nógrádból, hanem Hontból is érkeznek az áruszállító fogatok. (Vö. 13. ábra) A Budapest–Ruttka közötti fővonal állomásai közül számottevő vonzóerővel rendelkezik Lónyabánya (13 település 11 ezer lakos), Pásztó (16 település 18 ezer lakos) és Losonc (15 település 23 ezer lakos). Salgótarján állomására csak hét település fuvarozik. A Heves megyei Apc és a nógrádi Zagyvaszántó közös vasútállomása 12 település 12 ezer lakosának vonzaskörzete. Tíz nógrádi falu viszont nem megyebéli, hanem a számukra kedvezőbb fekvésű váci vasútállomásra szállítja az áruját.

Zólyom megyében a Budapest–Ruttka közötti fő- és a Zólyom–Besztercebánya–Zólyombrezó közötti helyiérdekű vasútvonal játszik szerepet. A megyeszékhely állomása a legnagyobb vonzaskörzetű, 20 település 24 ezer lakója tartozik ide. Végles-Szalatnán kilenc falu adja fel áruját.

A Turóc megyei Ruttka vasútállomásának igazi jelentőségét vonzaskörzete egyáltalán nem mutatja, mert alig négy település lakói adják fel itt árujukat. Valódi jelentősége inkább csomóponti fekvésében van: itt található a MÁV Budapest–Ruttka közötti fővonala a Kassa–Oderberi Vasút Kassa–Ruttka–Oderberg közötti vonalával. Vonzaskörzeti szempontból inkább Turócszentmárton állomásának van jelentősége, mintegy 20 település 10 ezer lakosát érinti.

Hont megyében a Csata–Balassagyarmat közötti helyiérdekű vonal a legfontosabb. A vasútvonal vonzaskörzetébe tartozó településeken összesen 99 ezer ember él. A megye legnagyobb vonzóerejű állomása Ipolyság. Ipolyságra 37 településről (25 ezer lakos) érkeznek a szekerek.

A Bars megyei vonzaskörzetek sem különösebben jelentősek: Alsóbánya vasútállomására kilenc falu (8 ezer lakos), Zelizbe tíz (9 ezer), Lévába kilenc falu (25 ezer lakos) fuvarozik. A Párkányána–Léva közötti vasútvonal vonzaskörzetébe mintegy 57 ezer ember tartozik.

Nyitra megye 261 települése áruszállítási szokásairól vannak adataink. Nyitra megyében nem a megyeszékhelyi állomásnak, hanem Vágújhely állomásának a legnagyobb a vonzaskörzete. Ez utóbbin 22 település 46 ezer lakosa adja fel fuvarárúit, Nyitrán pedig 21 település 32 ezer lakosa. A korszakban a megye vasútvonalai még nem fedik le valamennyi kistérségét. A 100 négyzetkilométerre jutó vasutak hossza mindössze 4 km. Kistérségi, de számottevő helyi piaccal rendelkező településeknek nincs még vasútvonala: különösen szembetűnő ez Privigyé esetében, amelyik a tőle 21 km-re fekvő Jánoshegy állomás (Budapest–Ruttka fővonal) vonzaskörzetébe tartozik. 120 települést vonz a Tótmegyer–Nagybélic közötti helyi érdekű vasút – közöttük a kisebb népességszámú állomások Bossány, Ivánka Szomorfalú, Sarluska-Üzbég Komját (5–9 ezer lakos), a nagyobbak Nagytapolcsány és Nagybélic (17–19 ezer lakos). A Galánta–Zsolna közötti mellékvonal 84 települést szolgál ki.

Pozsony megye 300 településének alig több mint fele ad fel vasúti fuvarozásra árucikket. A megye vasúthálózati mutatói ugyancsak átlagosak (100 négyzetkilométernyi területére 6 km vasútvonal esik), viszont vasútjai hosszú múlttal¹⁶ rendelkeznek – azaz a távolsági szállítással együtt járó áruterelés-áruértékesítés gyakorlatának a megyében a 19. század végére nyilvánvalóan nagy hagyományai vannak. A Pozsony–Lipótvár közötti mellékvonal kizárólag megyei jelentőségű, vonzaskörzetébe tartozó 37 településből 36 megyebéli. Nagyszombat állomásához 12 település 24 ezer lakója tartozik. A Budapest–Marchegg fővonalon fekvő Diószeg állomásra pedig 18 település (22 ezer lakos) fuvarozik.

Trencsén megye 132 települése szekerezik valamelyik vasútállomásra. A megyében az egyetlen fontosabb vasútvonal a Galánta–Zsolna közötti. 15 falu 12 ezer lakosa adja fel áruját Bellus állomásán, ugyanennyi település 15 ezer lakosa pedig Nagybicse-Predmér állomást választja. A megyeszékhely állomásának viszont nincs a városon túlnyúló vonzaskörzete. A környékbéli hat falu a megyeszékhely állomásától mintegy két kilométerre fekvő Trencsén-Isztebnik állomást részesítették előnyben, sőt az adatközlők szerint még a trencsényi polgárok is adnak fel árucikket Trencsén-Isztebnik állomáson.

¹⁶ A Pozsony–Marchegg közötti vasútvonal megnyílt 1848-ban, a Pozsony–Pest közötti összeköttetés létrejön 1850-ben. 1840–46 között pedig kiépült a Pozsony–Nagyszombat–Szered közötti lóvasút is.

2. Alföld

Az alföldi megyék közül *Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye* rendelkezik a legtöbb területén áthaladó fővonalival. A megye szinte valamennyi számottevő vasúti vonzaskörzete fővonal melletti. Vácra 24 település szerkezik (38 ezer lakos). Kecskemét állomáson csak a város áruit adják fel. Félegyháza állomás vonzaskörzetében 46 ezer ember él. Cegléd állomás három helység áruját fogadja, Aszódra 13 faluból szerkeziknek.

Az Alföld kiemelkedő árutermelői övezetének, *Bács-Bodrog megyének* a vasúti mutatói nem különösképp kedvezőek. A megye 100 ezer lakosára mindössze 57 km, 100 négyzetkilométerére pedig alig 4 km vasútvonal esik. A korszakban a megye életében változatlanul fontos szerepet játszanak a vízi utak. Az adatbázisunkban összesen 118 megyebéli település szerepel. A megyét egyetlen fővonal, a Budapest–Zimony közötti érinti. A korábban már említett Újvidék, Verbász–Kula és Ókér és Szabadka állomások mellett Zombor és Baja vasútállomás bír még jelentős vonzóerővel. A Szabadka–Dálja közötti mellékvonalon fekvő Zomborhoz hét helység (57 ezer lakos) tartozik. Baja vasútállomása szintén hét település áruját fogadja. Ez az állomás jelentős átrakodó pont is: a Dunán érkező termékek egy része itt kerül vasútra, ill. az ide érkező áruk egy részét hajókkal szállítják tovább.

Torontál megyében országosan is kiemelkedő vonzaskörzettel rendelkezik Nagybecskerek vasútállomása, ahová 22 településről (össztlakosság: 94 ezer fő) érkeznek a fuvarszekerek. A 155 ezer lakost vonzó Nagybecskerek–Nagykikinda közötti helyiérdekű vasút árufeladásait a Tisza és a Bega vízi útja is befolyásolja. Nagykikinda állomás hat település (41 ezer lakos), Gyertyámos 12 település (22 ezer lakos), Zsombolya pedig kilenc település (34 ezer lakos) feleslegét fogadja. A Valkány–Varjas közötti mellékvonal legfontosabb állomása Nagyszentmiklós. Ide hat faluból (24 ezer lakos) érkeznek a fuvarszekerek.

Temes megye legnagyobb vonzaskörzetével rendelkező állomása – a korábbiakban már említett – Temesvár Józsefvárosi pályaudvar. A megyét hosszanti irányban két mellékvonal szeli át. Az 58 km hosszú Arad–Temesvár közötti vasút vonzaskörzetében 48 ezer ember él, a Temesvár–Báziás közötti 121 km-es vonalhoz pedig 153 ezer lakos tartozik. Temes és Krassó-Szörény megyei falvak (14) egyaránt fuvaroznak a Budapest–Orsova–Verrierova fővonalon fekvő Belinc-Kiszető állomásra. Ugyanezen a vonal állomása Topolovec is, ahová nyolc településről (össztlakosság 12 ezer fő) érkeznek a fogatolt járművek. Temes és Torontál megyei települések egyaránt

fuvaroznak a Temesvár–Báziás közötti vasútvonal Delta állomására, melynek vonzáskörzetébe így 15 falu mintegy 25 ezer lakosa tartozik.

Csongrád megyében – a korábban már érintett speciális helyzetű Szeged és Hódmezővásárhely állomások mellett – Szentes állomásra négy (38 ezer lakos), Csongrádra pedig mindössze két település (25 ezer lakos) indítja a fuvarszekereket. A megye valamennyi települése szerepel az adatbázisban, ismerjük melyik állomáson adják fel terményeiket ill. termékeiket.

Békés megyében – összhangban a megye településszerkezetével – egy-egy vasútállomás vonzáskörzetébe, hasonlóan az előbb látott megyékhez, kevés számú helység tartozik. A Mezőtúr–Szarvas–Mezőhegyes közötti mellékvonalon fekvő Szarvas állomásra például három település (40 ezer lakos), a Nagyvárad–Szegedi vonal Orosháza állomására pedig négy település (28 ezer lakos) indítja a fuvarszekereket. Jelentős vonzóerővel rendelkezik a Budapest–Szajol–Arad–Tövis fővonalon fekvő Csaba állomás, ahová öt településről (50 ezer lakos) gördülnek be a fogatolt járművek.

Jász-Nagykun-Szolnok megye valamennyi településéről ismerjük, mely vasútállomáson adja fel áruját. A megyében nincs kiemelkedő vonzóerejű állomás. Szolnok pályaudvarhoz öt falu 40 ezer lakosra tartozik, Fegyvernek állomás vonzáskörzetében 37 ezren (öt község) élnek. Jászberény állomáson három település (33 ezer lakos) adja fel áruját, Kunszentmártonban hat falu (23 ezer lakos), Karcagon két település (27 ezer lakos).

Heves megye vasútellátottsága kedvező. (100 ezer lakosára 96 km vasútvonal jut, 100 négyzetkilométerenként pedig 6.) Eger állomásra kilenc borsodi falu is fuvarozik. A vasútállomás vonzáskörzetébe összesen 18 település 42 ezer lakosa tartozik. Heves megyében Füzesabony állomás vonzáskörzetének (10 település) népességszáma mindössze 22 ezer ember. A több vasútvonal találkozásánál fekvő állomások vonzáskörzete éppen csomóponti jellegük miatt kisebb: az összefutó vonalak állomásai azoknak a települések árufuvarjait is fogadják, melyek a mellékvonalak hiányában a fővonal állomáshoz tartoznának. Ilyen például a Debrecen–Füzesabony közötti pályán fekvő Tiszafüred állomása (hét település, 21 ezer lakos). Füzesabony állomásnál nagyobb vonzáskörzete van a mellékvonal Gyöngyösnek (24 ezer lakos, kilenc település). Hatvan állomás vonzáskörzetébe öt település 15 ezer lakosa tartozik. A fővonal Ludas állomáshoz hét falu 10 ezer, Kál-Kápolnára pedig nyolc falu 15 ezer lakosa fuvarozik.

Hajdú megyében a korábban már említett Debrecen állomás vonzó ereje kiemelkedő. A megye vasúti ellátottsága átlagon felüli, 100 ezer lakosára 101 km, 100 négyzetkilométerére pedig 6 km-nyi vasútvonal esik. A me-

gye vasútállomásai kevés, de nagyobb népességszámú település áruját fogadják. Szoboszló állomásra csak két településről (18 ezer lakos) érkeznek a fogatolt járművek, Kabára négy (22 ezer lakos), Hadházra pedig öt településről (18 ezer lakos). Hajdúböszörmény vasútállomás vonzaskörzete nem terjed túl a településen. Püspökladány állomásra pedig négy helység lakosai (össznépesség 25 ezer fő) szekereznek.

Bihar megye 296 települése szerepel az adatbázisban. Nagyvárad vasútállomás vonzaskörzete nem nyúlik túl a megyeszékhelyen. Rajta kívül a megyében a legnagyobb népességszámú vonzaskörzet Berettyóújfalu és Szalonta állomásoké (32–33 ezer lakos). Bihar megyében több, jelentős településszámú vonzaskörzettel rendelkező állomás található. A 25 települést vonzó Vaskoh-Barest mellett, Mezőtelegd állomáshoz 24, Belényeshez 19, Élesdhez 14, Révhez 16, Margitához pedig tíz falu tartozik.

Szabolcs megye 124 településéről ismerjük, melyik vasútállomás vonzaskörzetébe tartozik. 57 település (összslakosság 70 ezer fő) áruszállítási gondjait oldotta meg a Nyíregyháza–Mátészalka közötti helyiérdekű vasútvonal. Nyíregyháza állomásra Besenyődről, Ibrányból, Kótajról, Orosról, Paszabról, Pazonyról és természetesen magából a megyeszékhelyből (összslakosság 42 ezer fő) érkeztek a fuvarszekerek. Kisvárdai állomás vonzaskörzetébe 19 (összslakosság 28 ezer fő), Nyírbátor állomáshoz hét (16 ezer lakos), Újfehértó állomásához pedig négy (17 ezer lakos) település tartozik. Nagykálló állomás öt helység (13 ezer lakos) áruját fogadja. Demecserbe 12 falu fuvarozik (16 ezer lakos).

Szatmár megye 115 települése szerepel az adatbázisban. A megyeszékhely vasútállomásának nincs kiemelt jelentősége. Szatmár vonzaskörzetébe 11 település (30 ezer lakos) tartozik. Igen hasonló ehhez Nagykároly állomás vonzó ereje (tíz szatmári, szilágyi és bihari település 28 ezer lakosa). A Nyíregyháza–Mátészalka közötti vasútvonal végpontján fekvő Mátészalka állomás vonzaskörzete – hasonlóan a többi, vasútvonal végén fekvő állomáshoz – nagyobb a vártnál: 12 helység mintegy 23 ezer lakosa tartozik ide.

3. Dunántúl

Fejér megye vasúthálózata rendkívül fejlett. Itt található az ország legsűrűbb hálózata (100 négyzetkilométerre 26 km), de a megye mutatói a 100 ezer lakosra eső vasútvonalak hosszában (112 km) is igen magasak. Székesfehérvár állomásra 11 (52 ezer lakos), Bicskére kilenc (21 ezer lakos) településről érkeznek a fogatolt járművek. Adony-Szabolcs vonzaskörzetébe öt falu (14 ezer lakos) tartozik, Sárosd állomásához pedig 8–8 helység.

Tolna megye 104 települése fuvarozta áruját valamelyik vasútvonalra. A megye legfontosabb vasútvonala a Budapest–Fiume közötti, legnagyobb vonzaskörzettel bíró vasútállomása a Sárbogárd–Szekszárd közötti mellékvonal végpontján fekvő Szekszárd. Szekszárd állomáshoz hét település 28 ezer lakosa tartozik. Számottevő vonzóerővel bír Nagydorog (8 település, 27 ezer lakos), Dombóvár (13 település, 23 ezer lakos), Bátaszék (8 település 20 ezer lakos). A paksiak Nagydorogon adják fel árujukat.

Baranya megye legnagyobb vonzóerővel rendelkező állomása Pécs. Pécs állomásra 23 település (62 ezer lakos) szekerezik. Jelentős számú, de alacsony lakossággal rendelkező település tartozik Baranyaszentlőrinc (25 falu, 14 ezer lakos) körzetébe. A megyét észak–déli irányban átszelő mellékvonali vasútvonal – az Újdombóvár–Pécs–Dálja–Bosznabród 172 km hosszú baranyai szakaszának vonzaskörzetében mintegy 118 ezer lakos él.

Somogyban nem találunk kiemelkedő vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásokat. A megyeszékhely állomásához 22 település alig 31 ezer lakosa tartozik. A megyét két fővonal (Budapest–Fiume, ill. a déli vasúti Budapest–Pragerhof közötti) is érinti. A 60 km hosszú, Balatonszentgyörgy–Somogyszob közötti helyi érdekű vasúthoz 54 ezer ember, a Somogyszob–Bars (47 km) közötti pályához pedig 22 ezer ember kötődik. A megyét a kis népességszámú települések jellemzik. Böhönye állomásra tíz faluból (17 ezer lakos), Darányba 14 (13 ezer lakos) érkeznek a fogatolt járművek. Hasonló a helyzet Szigetvár állomás esetében is (21 helység, 18 ezer lakos). A több vasútvonal csomópontjában fekvő Dombóvár vonzaskörzetébe 13 település (23 ezer lakos) tartozik. Dombóvár állomást három megye (Somogy, Baranya, Tolna) lakosai is felkeresik.

Komárom megye közlekedés-földrajzi pozíciója kiváló. A megye települései két nagy forgalmú fővonalat (Budapest–Marchegg, Budapest–Lajtabruck) igénybe vehetnek, sőt nagytömegű termények szállítására a Dunát is. A megyében nincsenek kiemelkedő vonzaskörzettel rendelkező állomások. Komárom–Újszöny állomásához például öt település (30 ezer lakos) szekerezik. Ennél kisebb Tata-Tóváros vonzaskörzete (10 helység, 23 ezer lakos). Bánhidára és Udvardra 9–9 kilenc falu indítja a fuvarjait.

Esztergom megyében néhány szerény vonzóerővel rendelkező állomás létezik. A megyeszékhely vasútállomásánál (2 település, 11 ezer lakos) fontosabb a Budapest–Marchegg közötti fővonalon fekvő Kőbölkút állomás. Ide szekerezik 16 falu 21 ezer lakosa.

Veszprém megyében Pápa állomás vonzaskörzete a legnagyobb: 20 település mintegy 35 ezer lakója tartozik a hatókörébe. Pápa után Veszprém állomás (10 helység, 23 ezer lakos), majd Devecser (11 falu, 15 ezer lakos)

következik. A Székesfehérvár–Kiscell közötti helyiérdekű vonalon fekvő Hajmáskér, Tüskevár és Várpalota állomásoknak kb. egyforma a vonzaskörzete: 8–10 település 12–14 ezer lakója.

Moson megyében nincsenek nagy hatókörrel rendelkező állomások. A két legnagyobb népességet (12–13 ezer fő) vonzó állomás a Budapest–Lajtabruck fővonalon fekvő Zurány és Pándorf. Rajka és Hegyeshalom jelentéktelen állomások: 3–5 faluból érkeznek a fuvarszekerek (6–6 ezer lakos).

Zala megyét szintén érinti a már említett, de adatbázisunkban nem szereplő, Budapest–Pragerhof közötti déli vasúti fővonal. A legnagyobb ismert vonzaskörzettel Tapolca állomás (20 település, 24 ezer lakos) rendelkezik. Sümeg állomásra 15 helységről (20 ezer lakos) érkeznek a fuvarszekerek. Tapolca és Sümeg állomások az Ukk–Sümeg–Tapolca közötti szárnyvasút mentén fekszenek. A vasútvonal (28 km) vonzaskörzetébe 52 ezer ember tartozik. A megyeszékhely állomása nem különösképp fontos, bár 19 helységről érkeznek a szállítmányok, de ezek összlakossága alig 14 ezer fő. Alsólendva (13 település, 13 ezer fő), Csömödér (12 település alig 4600 lakos), Zalaszentgrót (9 falu, 9 ezer lakos) állomásain kívül a többi megyebéli állomás kevés településre fejt ki vonzóerőt.

4. Erdély

Alsó-Fehér megyét két fővonal, a Budapest–Predeal, és a Budapest–Szajol–Arad–Tövis közötti érinti, sőt egy fontosabb regionális jelentőségű vasútvonallal (Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen) is rendelkezik. A Kiskapus–Nagyszeben közötti kistérségi jelentőségű, 45 km hosszú vasútvonal vonzaskörzetében mintegy 92 ezer ember él. A legfontosabb megyebéli állomások: Gyulafehérvár (17 település, 33 ezer lakos), Balázsfalva (28 település 32 ezer lakos), Alvinc (12 település, 26 ezer lakos), Nagyenyed (24 település 22 ezer lakos), Tövis (21 település 20 ezer lakos).

Brassó megyében két vonzaskörzet, Brassó és Derestyehétfalu állomások rendelkeznek nagyobb népességgel. A megyeszékhely állomására öt település (40 ezer lakos), Derestyehétfaluba pedig hét község lakosai (21 ezer fő) indítják a fuvarszekereiket.

Háromszék megye egyetlen vasútvonala a Brassó–Kézdivásárhely közötti pálya. Kézdivásárhely állomás vonzaskörzetébe 12 település (20 ezer lakos), Sepsiszentgyörgybe 17 helység (20 ezer lakos) tartozik.

Fogaras megyében két helyi jelentőségű vasútvonallal kapcsolódik az országos vasúthálózathoz. Az egyik a Nagyszeben–Felek–Fogaras (83 km), a másik a Brassó–Zernest (28 km) közötti pálya. A megyeszékhely

állomására 16 település (19 ezer lakos) – közöttük két Nagy-Küküllő megyei falu – szekerezik. Alsószombatfalva állomás vonzóereje tíz, kis népességű falura terjed ki.

Szeben megyében számottevő vonzaskörzettel egyedül a megyeszékhely állomása rendelkezik. Nagyszeben állomásra 19 település (63 ezer lakos) fuvarozik.

Hunyad megyében nincs fontosabb vonzaskörzettel bíró állomás. Dévára kilenc település (14 ezer lakos), Petrozsénybe három község (13 ezer lakos), Vajdahunyadra 20 település (13 ezer lakos) szekerezik. Zám állomásra három megye (Arad, Krassó-Szörény, Hunyad) 21 településéről érkeznek a fogatolt járművek, de az itt élő lakosság összlétszáma alig 14 ezer fő.

Nagy-Küküllő megyét a Budapest–Predeal közötti fővonal átszeli. A megye legnagyobb vonzóerővel rendelkező állomása Medgyes. Ide 21 településről – közöttük Kis-Küküllő és Udvarhely megyeiek is – érkeznek a fuvarszekerek (összlakosság 32 ezer fő). Fontosabb állomások: Segesvár (tíz helység 19 ezer lakos), Homoród-Kőhalom (12 település 16 ezer lakos), Héjjasfalva (17 falu 17 ezer lakos), Nagyselyk (13 település 11 ezer lakos), Dános (9 falu, 10 ezer lakos).

Kis-Küküllő megyében a legnagyobb vonzóerővel bíró állomás Maroscsapó. Maroscsapó a Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen közötti mellékvonalon fekszik. 19 településről (20 ezer lakos) érkeznek ide a feladni kívánt áruk. Kerelőszentpál állomás vonzaskörzete 11 település alig 7 ezer lakosára terjed ki. Erzsébetváros állomás vonzaskörzete sem jelentős (6 település 10 ezer lakos).

Torda-Aranyos megyében Marosvásárhely állomás (15 település 37 ezer lakos) vonzaskörzetén kívül Tordáé (23 település 34 ezer lakos), Marosludasé (26 település 26 ezer lakos) számottevő. Torda állomás a Budapest–Predeal közötti fővonalról leágazó Aranyosgyéres–Torda helyiérdekű vonal végpontján fekszik.

Kolozs megyében a legnagyobb hatókörű vonzaskörzettel Bánffyhyunad állomás (50 település 38 ezer lakos), a népességszámot illetően pedig Kolozsvár állomás (13 település 59 ezer lakos) rendelkezik. Csucsá állomásra tizenkét Kolozs és Bihar megyei falu (19 ezer lakos), Egeresre pedig 15 település (8 ezer lakos) szekerezik. Magyarnádasra nyolc, Szentmihálytelkére tíz, Kissármásra kilenc.

Udvarhely megye vasúti ellátottsága gyenge. A megyében 60 km-nyi vasútvonal létezik. Ez azt jelenti, hogy 100 négyzetkilométerenként alig 2 km a vasutak hossza. A megyében létező hat, áruszállítással foglalkozó

vasútállomás közül mindössze kettőnek van megyei jelentősége. Székelykeresztúr állomásra 22 település szekerезik (19 ezer lakos), Székelyudvarhely állomására pedig 4 helység (15 ezer lakos).

Maros-Torda megyében két állomás rendelkezik jelentős vonzáskörzettel. Marosvásárhely (15 település, 37 ezer lakos) és a korábban már említett Szászrégen (70 település, 100 ezer lakos) vasútállomások.

III. A vasúti áruforgalom

A vasútállomások áruszállításhoz kapcsolódó szolgáltatásai markánsan különböztek egymástól, attól függően, milyen berendezésekkel, raktárakkal, rakodóval, rámpával stb. rendelkezett az adott állomás. 699 állomás volt felszerelve rakodóval, ezek közül 630 helyen engedélyezték a marharakodást is. Voltak olyan állomások, amelyen nem volt semmiféle áruforgalmi berendezés (pl. Ózd, Románbogsán, vagy Rákoscsaba). 35 vasútállomás csatlakozott gőzhajóállomáshoz is.¹ A vasútállomások egy kisebb csoportja (pl. Marosvásárhely-Felsőváros, Pozsony fiók pu.) kizárólag kocsirakományú teherforgalomra volt berendezve, néhány helyen csak darabáru-forgalommal foglalkoztak. 21 vasútállomáson sem az érkező, sem pedig a feladni kívánt áruk raktározására nem volt lehetőség: ezeken a helyeken a közvetlenül a fuvarszekerekről rakodtak ki vagy be, természetesen a szállítató fél költségén.² Mindezekon felül néhány vasútállomást

¹ Pozsony, Ada, Adony-Szabolcs, Baja, Básiás, Budafok, Csongrád, Ercsi, Esztergom, Gombos-Bogojeva, Kalocsa, Komárom-Újszóny, Mindszent, Nagybecskerek, Óbecse, Ókanizsa, Orsova, Szeged, Szentés, Temeskubin, Tiszaföldvár, Tolna-Mözs, Törökbecse-Aracs, Újvidék, Vác, Verbász-Kula, Verőce, Zenta, Zombor, Barcs, Győr, Érd, Algyő, Nagymaros és Szolnok.

² Ilyen volt a Bánréve–Dobsina vonalon fekvő Betlér és Horka, a Budapest–Orsova–Vericiorova vonalon Szentlőrincnyaraló és Örményes. A Budapest–Predeal vonalon Tömös és Bene. A Budapest–Ruttka vonalon Lőrinci. A Galánta–Zsolna közötti pályán Dubnic,

csak konkrét szállítatók használhattak: Kenyérmezőn csak egy szeszgyár adhatta fel árucikkeit. A Bánréve–Dobsina közötti Gombaszög állomás ki- zárólag az Andrassy uradalom részére állt rendelkezésre. Brassó–Bertalan állomásról egyedül Porr Alfréd sertéseit szállították el. A vízaknai állomá- son csak szarvasmarhák berakására volt lehetőség, erre is csak az országos vásárok idején. Hasonlóképpen működött Bodrogkeresztúr állomás is.

Az elkövetkezőkben a vasútra feladott árucikkek területi jellemzőit mu- tatom be. Az adatbázisban 8132 belföldre, 3554 Ausztriába és 938 vám- külföldre feladott áru neve és mennyisége szerepel. Az adatközlő vasúti tiszték 2–3 mázsánál kisebb tömegű árufeladásról³ nem szolgáltatott ada- tokat.

Az áruforgalom alapján a vasútállomásokat alapvetően öt nagyobb – de nem egyforma létszámú – csoportba lehet sorolni. Az első csoportba azon vasútállomások tartoznak, amelyekben a feladott és érkező áru tömege egymással kiegyensúlyozott arányú, de értelemszerűen eltérő szerkezetű. Olyan vasútállomások tartoznak ide, amelyek vonzáskörzetében fejlett a kereskedelem és számottevő a polgárság. Ezekben a vonzáskörzetekben a népesség áru fogyasztó és ártermelő képessége – már ami a termékek tö- megét illeti – megközelítően azonos. Ilyen állomások például Győr, Ver- sec, Szabadka, Debrecen, Baja, Komárom–Újszöny stb. A vasútállomások második – meglehetősen szűk – csoportjába azok a jelentős – regionális hatókörű – ipari termelő központok tartoznak, amelyekbe a nyersanyag be- áramlik, a késztermékek pedig távoznak. Ilyen például Temesvár, Sze- rencs, Miskolc vagy Mezőhegyes. Ezen állomások vonzáskörzetében mű- ködő ipari termelőüzemek nagyságrendileg nagyobb tömegű nyersanyagot igényelnek, mint amennyi késztermékeik tömege. Ezekbe tehát sokkal több megrakott szerelvény érkezik, mint amennyi onnét távozik.

A vasútállomások harmadik, igen karakterisztikus és szűk csoportjába azon állomások tartoznak, ahol a feladott áruk tömege szélsőségesen több mint az érkezőké. Ide elsősorban az ásványokat és ásványi termékeket, fa

a Kisterenye–Kisújszállás közöttin Mátramindszent, a Nagykároly–Sarmaság–Zilah vo- nalon Szilágyballa, Szakácsi és Haraklány. A Pozsony–Dévényújfalú–Szakolca vonalon Detrekő–Csütörtök, a Pozsony–Szombathely vonalon Csatári major, a Sátoraljaújhely– Legenymihályi–Mezőlaborc közöttin Velejte. Ilyen volt még a Szeged–Szabadka vo- nal menti Palics, és a Székesfehérvár–Kiscell közötti Szentgál, Keresztúj–Apaj a Sze- red–Nagyszombat közötti pályán, Olad a Szombathely–Pinkafő, Felső–Szrnye a Tepla- Trencséntelplic–Vlárpass vonalon.

³ A legkisebb tömegű, ismert feladott árucikkek: két ló, két mázsa kikészített bőr, három mázsa méz, 3,5 mázsa selyembubó.

és faárukat továbbító állomások tartoznak. Ezek az állomások szinte kizárólag egyetlen árufeladó ügyféllel rendelkeznek, leggyakrabban a vonzaskörzetükben létező bányák vagy fűrésztelepek szinte teljes termelését továbbítják. Ezek az állomások az ország legnagyobb feladott forgalmú vasútállomásai közé tartoznak. Ezekre az állomásokra – tekintettel arra, hogy vonzaskörzetükben élő népesség alacsony létszámú – alig érkezik vasúton áru. Ide tehát leginkább üres tehervonatok futnak be, majd megrakottan távoznak: az áru eláramlik ezekből a területekről. Ilyen például Vadna, Putnok, Barcika (Füleke–Miskolc vonalon), a Hunyad megyei Petroszény (Piski–Petroszény–Lupény vonal), Kissebes, Biharpüspöki, Kisterenye stb. helyzete. Az elszállított áruk kiemelkedő tömege ellenére ezeknek az állomásoknak a környezetére gyakorolt vonzóereje – összefüggésben az elszállított áruk egyoldalú szerkezetével – gyenge. A Salgótarjánban feladott 1,2 millió tonna termék 94%-a szén, ugyanez Vadnán 95% (700 ezer tonna), Petroszényben 97% (250 ezer tonna) Putnokon 89% (200 ezer tonna).

A vasútállomások negyedik csoportjába azon jelentéktelen állomások tartoznak, amelyek vonzaskörzetében még kistérségi jelentőségű település vagy ipari termelőüzem sincs, a népesség mezőgazdasági termeléssel foglalkozik. Ezek az állomásokon azokat a terményeket adják fel, amelyeket kereskedők alkalmanként összevásárolnak. A népességet alacsony színvonalú termelési kultúra, az országos átlagot meghaladó analfabetizmus jellemzi, a lakosság nem vagy alig képes az önellátó gazdálkodáson túllépni, vagy ha igen, akkor a felesleges terményeiket inkább szekérral szállítják a közeli város piacára, és ott értékesítik, ill. szükségleteiket is közvetlenül a városban szerzik be. Ilyen pl. a Pozsony melletti Lamacs, vagy pl. a Szeged közeli Algyő. Az ilyen helyzetű állomásokra alig-alig érkezik áru, azok is inkább alapvető termékek (pl. tüzelőanyag).

A vasútállomások ötödik, leginkább tipikus csoportjába azon állomások tartoznak, melyek vonzaskörzetében ugyan nincs számottevő város, de a terület fontos mezőgazdasági árutermelő vidék. Az ide tartozó állomásokon inkább feladnak árukat – a kistérségre jellemző tipikus terményeket (gabona, gyümölcs, zöldség stb.). Természetesen ezeknek az állomásoknak a teherforgalma kiegyensúlyozatlan, összefüggésben a mezőgazdasági termelés ciklikusságával és az adott évi termés mennyiségével. Az ide érkező árucikkek szerkezete gyakran utal infrastrukturális fejlődése (pl. építőanyagok), polgárosodó életminőségre, életszínvonalra (fűszerek, rizs, italok, petróleum stb.). Például déli gyümölcs érkezik Újfehértóra, Hadházra kőolaj.

III. A vasúti áruforgalom

1895-ben a vizsgált vasútállomásokon 13 millió tonna tömegű árucikket adnak fel elszállításra. Ebből mintegy 11 millió tonna alig 33 vasútvonalon menti állomásokon került feladásra. Az *áru feladás szempontjából* a legfontosabb vasútvonalak Magyarországon:

Vasútvonal	Összes feladott (tonna)	Ebből belső földre (%)	Ausztriába (%)	Vámkülföldre (%)
Budapest–Ruttka	2 019 039,7	95,30	3,32	1,37
Fülek–Miskolc	1 145 510,4	84,80	14,78	0,42
Budapest–Predeal	1 143 380,4	91,72	4,61	3,67
Budapest–Orsova–Verciorova	679 875,4	81,80	16,36	1,84
(Budapest)–Hatvan–Szerencs–Lawoczne	525 025,8	86,88	10,16	2,96
(Budapest)–Szajol–Arad–Tövis	425 044,5	81,51	15,64	2,85
Budapest–Marchegg	392 600,9	58,72	35,47	5,82
Piski–Petrozsény–Lupény	372 508,0	95,63	0,13	4,24
(Budapest)–Püspökladány–Körösmező	344 717,0	74,28	22,16	3,56
Budapest–Lajtabruck	320 483,2	59,44	33,15	7,42
Galánta–Zsolna	258 023,6	52,89	43,02	4,09
Győr–Gyanafalva–(Fehring)	217 069,0	63,76	30,56	5,67
Tótmegyer–Nagybélic	212 484,5	71,28	24,06	4,66
Feled–Tiszolc	210 554,2	98,42	1,26	0,32
Székesfehérvár–Kiscell	207 021,0	86,49	9,15	4,36
Budapest–Fiume	201 318,1	56,32	41,50	2,18
Jassenova–Oravica–Anina	187 889,0	97,94	1,91	0,15
Temesvár–Báziás	181 084,6	93,96	5,29	0,75
Bánréve–Dobsina	173 744,5	96,49	2,87	0,64
Vojtek–Németbogsán	162 898,2	92,86	7,14	0,00
Párkányána–Léva	162 569,9	86,48	10,24	3,27
Budapest–Zimony	153 619,0	80,51	16,88	2,61
Bánréve–Ózd	152 522,5	97,25	2,03	0,72
Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen	137 359,1	97,44	1,25	1,30
Nagyvárad–Szeged	133 717,0	50,62	23,56	25,81
Miskolc–Kassa	113 833,5	74,07	15,66	10,26
Újdombóvár–Pécs–Dálja–(Bosznabrod)	111 096,0	87,43	10,98	1,59
Pozsony–Lipótvár	107 958,2	53,03	40,63	6,34
Debrecen–Szerencs	107 524,5	39,28	59,84	0,87
Dombóvár–Bátaszék	104 526,0	94,05	3,95	2,00
Máramarossziget–Kisbocskó	102 831,0	98,39	1,43	0,18
Kisterenne–Kisújszállás	102 126,3	98,67	0,87	0,46
Sátoraljaújhely–Legenyemihályi–Mezőlaborc	101 206,0	70,07	26,73	3,21
Összesen	10 971 161,0	83,87	13,28	2,85

Az árufeladásban legfontosabb vasútvonalak rangsorát tovább árnyalhatjuk, ha a feladott áru tömegét összehasonlítjuk a vasútvonalak hosszával. A vasútvonalak fajlagos áruvonzó ereje (2 ezer tonna/km felettiek):

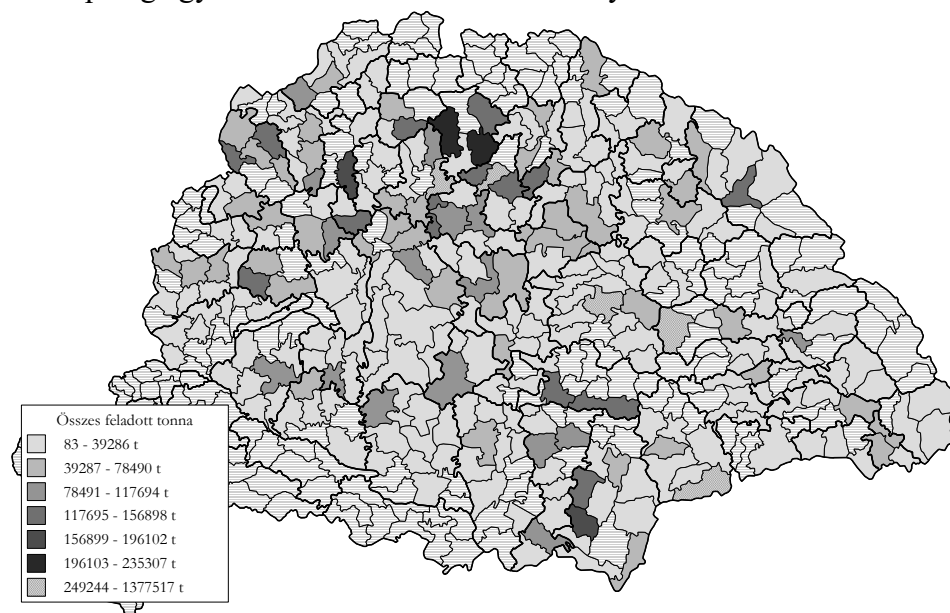
Vasútvonal	Hossza (km)	Egy km-re eső feladott áru (tonna)
Bánréve–Ózd	12	12 710,2
Fülek–Miskolc	95	12 058,0
Tokod–Annavölgy–Sárisáp	8	11 466,5
Miskolc–Diósgyőr	5	11 160,3
Máramarossziget–Kisbocskó	13	7 910,1
Budapest–Ruttka	313	6 450,6
Feled–Tiszolc	50	4 211,1
Piski–Petrozsény–Lupény	99	3 762,7
Piski–Vajdahunyad	16	3 730,0
Vojtek–Németbogsán	47	3 465,9
Vámosgyörk–Gyöngyös	13	3 400,5
Párkányháza–Léva	52	3 126,3
Jassenova–Oravica–Anina	73	2 573,8
Tótmegyer–Nagybélic	84	2 529,6
Bánréve–Dobsina	70	2 482,1
(Szolnok)–Pusztatenyő–Hódmezővásárhely	18	2 320,7
Aranyosgyéres–Torda	8	2 269,6

A fajlagosan legnagyobb áruvonzó erővel rendelkező vasútvonalak között – a Budapest–Ruttka közötti vonal kivételével – nem találunk MÁV fővonalakat. Ez utóbbiak szerepköre ugyanis sokkal inkább a tranzit közvetítésében bontakozik ki. A Budapest–Marchegg közötti pálya áruvonzó ereje 1692 tonna feladott áru/év/kilométer, a budapest–predealé 1502, a Budapest–Lajtabruck közöttié pedig 1450. Mintegy 41 vasútvonal áruvonzó képessége kifejezetten gyenge, nem éri el az 500 tonna feladott áru/kilométer értéket. A vasútvonalaknak ebbe a csoportjába – a Budapest–Zimony közötti pálya kivételével – mellék- ill. helyiérdekű vonalak tartoznak.⁴

⁴ Kisújszállás–Dévaványa, Mezőtúr–Túrkeve, Balatonszentgyörgy–Somogyuszó, Pozsony–Újváros–Szombathely, Hidegkút–Gyöngyös–Tamási–Miklósvár, Barcs–Pécs–Üszög, Kiskőrös–Kalocsa, Kisszénás–Kondoros, Sárbogárd–Szekszárd, Békéscsaba–Békés, Nagykároly–Sarmaság–Zilah, Nyíregyháza–Mátészalka, Kiskapus–Nagyszében, Nagyváradi–Belényes–Vaskoh, Marosludas–Sajómagyaros, Nagyszében–Felek–Fogarás, Somogyuszó–Barcs, Mezőlaborc–Lupkow, Nagyikinda–Nagybecskerek, Hatvan–Újszász–Szolnok, Budapest–Lajosmizse, Nagyváradi–Dévaványa–Gyoma, Sáránd–Derecske,

Árutermelő, árufeladó kistérségek

A feladott árucikkek 73%-a három árucsoportba tartozik: ásvány és ásványi termék (39%), fa és faáru (18%) valamint gabona (16%). E három árucsoporton kívül számottevő tömegben (100 ezer tonna) kerülnek a teherkocsikba növény és növényi termékek, őrlemények, zöldségek, dohány és dohánytermékek, ún. egyéb állati termékek, italok, cukor, agyag és agyagáru valamint vas és vasáru. A többi árucsoport feladott forgalma kevésbé jelentős. A vasútállomások 85%-ában a feladott áruk összsúlya 20 ezer tonnánál kevesebb. A vasútállomások több mint felére (54%) jellemző, hogy az éves feladott áru súlya 0–6 ezer tonna között tartományban mozog. 17 állomás továbbít 100 ezer tonnánál több feladott árucikket.⁵ Az összes feladott árucikk 83%-a más belföldi állomásra, 14%-a Ausztriába, 3%-a pedig egyéb külföldi vasútállomásra irányul.



13. ábra. A vasútállomásokon feladott árucikkek kistérségeként

Legenymihályi–Kassa, Debrecen–Füzesabony, Cegléd–Szolnok, Félegyháza–Csongrád, Kassa–Torna, Óhát–Kócs–Tiszapolgár, Biharpuspöki–Érmihályfalva, Debrecen–Nagyléttavértes, Csáktornya–Zágráb, Garamberzence–Selmecbánya, (Nagyszeben)–Sellembek–Nagydisznód, Szabadka–Óbecse, Szeged–Szabadka, Túrje–Zalaszentgrót–Balatonszentgyörgy, Zsebely–Csákovár–Bóka, Versec–Kubin, Máramarosziiget–Aknaszlatina.

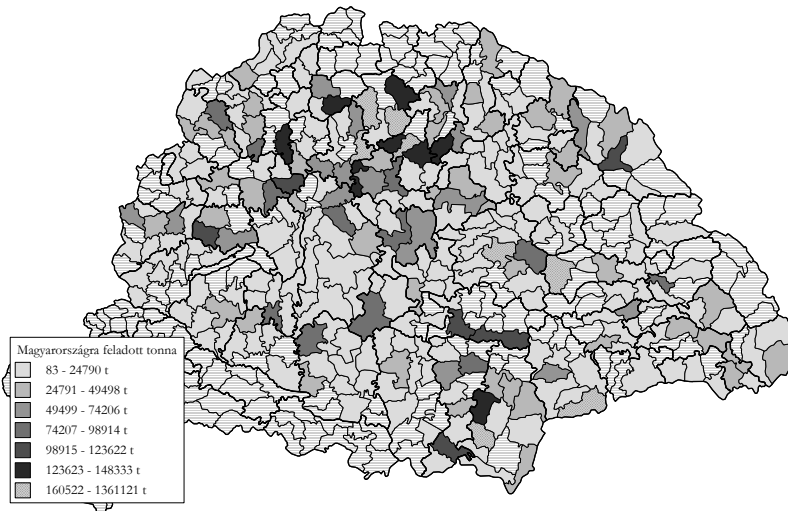
⁵ Salgótarján, Vadna, Petrosény, Putnok, Barcika, Kissebes, Biharpuspöki, Kisterenye, Anina, Ajka, Fehértemplom, Krivágyetva, Szerencs, Losonc, Arad, Németbogsán, Center.

A térkép a három irányba (belföld, Ausztria, vámkülföld) feladott áru tömege alapján készült. A számítást 11 178 feladott áru alapján végeztem el. Nem tartalmazza az élő állatokat.

Magyarország legnagyobb feladottáru-forgalmat teljesítő kistérségei a bányavidékeken találhatóak. A bányavidékek feladottáru-forgalmát egyoldalú termékszerkezet jellemzi. Szinte nincs is más árucikk, amely ezekből a térségekből vasúti szállításra kerülne. A legnagyobb feladottáru-forgalmat lebonyolító kistérségek: Nógrád megye füleki (szén: Kisterenye, Salgótarján), Borsod megye szentpéteri (szén: Barcika, Vadna) Hunyad megye petrozsényi (szén: Petrozsény, Lupény), Bihar megye központi (kavics: Biharpüspök, örlemény: Nagyvárad) Kolozs megye bánffyhunyadi (kő és fa: Kissebes) kistérségei. Érdeemes megfigyelni a Bihar megyében lévő kistérségek szélsőséges értékeit. Ennek valódi tartama csak egy későbbiekben bemutatásra kerülő térkép (61. ábra) értelmezésével tárul fel mélységében: azaz az árutermelő kistérségek egymástól eltérő, egymást kiegészítő termékszerkezete hozzájárul a megyéken belüli intenzív feladottáru-kapcsolatokhoz.

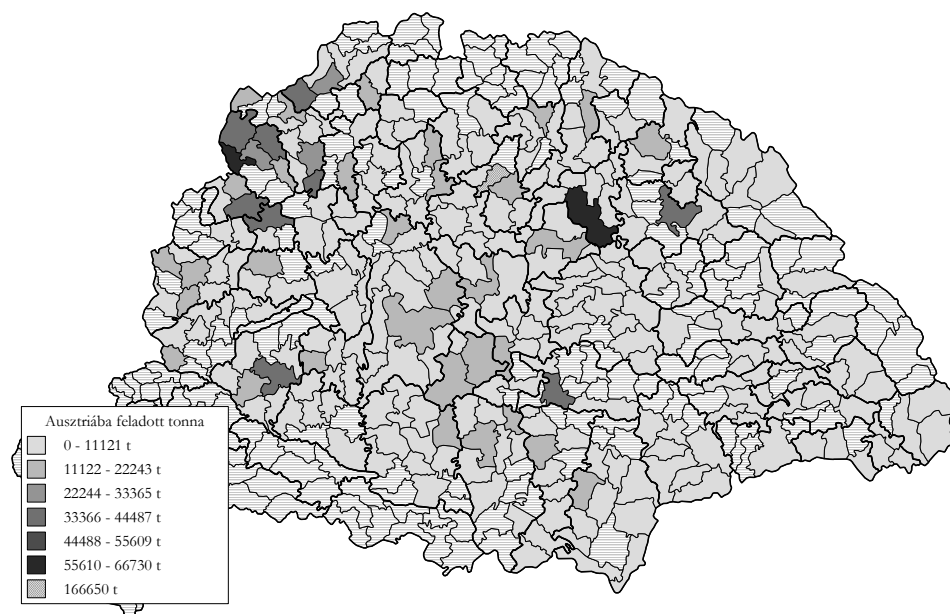
Érdekes, hogy Szabolcs megye nagykállói, Hajdú megye balmazújvárosi és debreceni kistérségei az árufeladások szempontjából inkább hasonlítanak egymáshoz, mintsem a többi megyebéli kistérségekhez.

Összesen 278 kistérségből kerülnek árucikkek vasúti feladásra. A kistérségek 60%-ban a feladott áru teljes mennyisége 30 ezer tonna alatt marad. Ezer tonnánál is kevesebbet kilenc kistérségben adnak fel: ez azt jelenti, hogy az ezekről a területekről elszállításra kerülő termékek alig 50–150 vasúti kocsiiban elférnek.



14. ábra. A belföldi vasútállomásokra feladott árucikkek kistérségenként

A térkép 7025 feladott áru (kivéve: élő állatok) alapján készült. 277 kistérségből 878 vasútállomás ad fel belföldre árucikkeket. A 878 belföldi feladott árut fogadó és továbbító állomás közül mintegy 186 vasútállomásról kizárólag belföldre megy a feladott áru, közülük a legnagyobb feladott forgalmúak: Kissebes, Biharpüspöki, Kisterenye, Center, Annavölgy-Sárisáp, Marosvásárhely-Felsőváros és Diósgyőr. Összességében a vasútállomások 48%-a (421 állomás) feladottáru-forgalmának több mint 90%-a belföldre irányul.



15. ábra. Az ausztriai célállomásokra feladott áru kistérségenként

Magyarország és Ausztria közötti gazdasági kohézió erejét jelzi, hogy Ausztóriába 653 magyarországi vasútállomásról indítanak szállítmányokat összesen 1,78 millió tonna súlyban. Az osztrák célállomásokra feladó vasútállomások 57%-ában (376 vasútállomás) a teljes feladott áruforgalom kevesebb mint 20%-a irányul Ausztóriába. Hét olyan, kisforgalmú állomás létezik, melynek nincs kapcsolata magyarországi célállomással, valamennyi itt feladott áru Ausztóriába megy.

Vasútállomások, melyek teljes feladott forgalma Ausztóriába irányul:

III. A vasúti áruforgalom

Vasútállomás neve	Feladott áru (mázsa)	Feladott árucikkek:
Beszkid	6 200	fakéreg, faszén, tűzifa
Hricsó	400	árpa, burgonya
Lamacs	150	gyümölcs
Mosonszentjános	100 500	búza, cukorrépa, gyékény, széna és szalma
Muraszerdahely	1 100	élő baromfi, diófatörzs, tojás
Óvár-Vashegy	1 250	hús, kenyér, kalács, burgonya
Récse	200	bor

Tizenegy vasútállomásról adnak el 20 ezer tonnánál több árucikket Ausztriába. A legnagyobb, osztrák célállomásokra árut továbbító állomás Barcika. Barcikán mintegy 166 ezer tonna vasércet (ez az állomás feladott-áru-forgalmának 91%-a) adnak fel és küldenek Ausztriába. Barcika a gyakorlatilag egyetlen árucikk továbbításával foglalkozó vasútállomások csoportjába tartozik: vonzáskörzeti jellemzői nincsenek összhangban az állomás forgalmi jelentőségével. Barcikától messze leszakadva, a második, osztrák állomásokra legtöbb árut feladó állomás Nyíregyháza. Nyíregyházáról 48 ezer tonna árut (többségében dohányt) visznek Ausztriába.

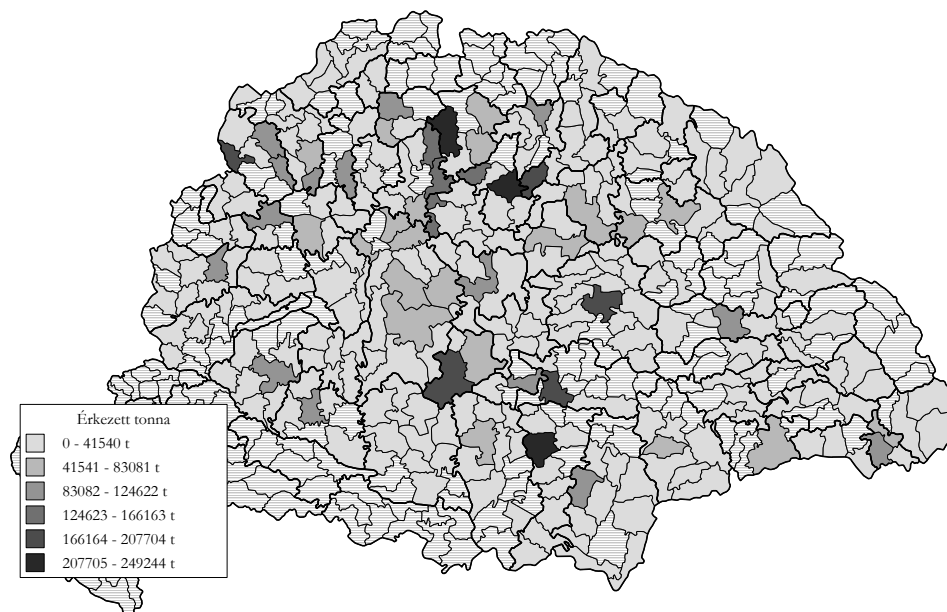
A Budapest–Hatvan–Szerencs–Lawoczne fővonal állomásairól 40 ezer tonna tömegtermény távozik közvetlenül Ausztriába. A fővonalon állomások közül Munkácson több árut adnak fel osztrák állomásra, mint belföldre. A Budapest–Püspökladány–Körösmező fővonalról 76 ezer tonna termék áramlik Ausztriába. A fővonalon állomások közül Szatmár és Debrecen osztrák forgalma számottevő. A Budapest–Szajol–Arad–Tövis fővonalon pályáról 66 ezer tonna árucikk (többségük Csaba, Arad és Tótvárad állomásokról) irányul Ausztriába. 81 ezer tonna feladott áru távozik a Budapest–Fiume közötti vonalról osztrák állomásokba, a teljes vonali feladott forgalom mintegy 41%-a. A Budapest–Lajtabruck közötti vasúti fővonal állomásain több mint 100 ezer tonna árut adnak fel Ausztriába, ez a vonal teljes feladott forgalmának 33%-a. A fővonal legfontosabb állomása Győr, ahonnét több mint 40 ezer tonna (túlnyomó többsége búza, őrlemény) árut szállítanak osztrák célállomásokba. A Budapest–Orsova–Verciorova, valamint Budapest–Zimony közötti pálya feladott áruforgalmának 16–16%-a irányul Ausztriába. Az osztrák áruforgalmi kapcsolatok szempontjából kis jelentőségű a Budapest–Predeal közötti fővonal, a fővonalon feladott forgalom alig 4,6%-a távozik közvetlenül Ausztriába. Hasonló a helyzete a Budapest–Ruttka közötti pályának is (a vonal valódi jelentősége inkább a Budapest–Berlin közötti legrövidebb összeköttetésben rejlett), a fővonalon állomásai feladott forgalmuk alig több mint 3%-át bonyolítják le Ausztriával. Magyarország és

III. A vasúti áruforgalom

Ausztria közötti legjelentősebb közlekedési folyosó része a Budapest–Marchegg közötti vasúti fővonal. Ez a fővonal összegyűjti és közvetíti az Ausztriába irányuló távolsági forgalom nagy részét, sőt az ezen fővonal menti állomások osztrák feladott forgalma összességében a legjelentősebb (130 ezer tonna). A fent említett vasúti fővonalak mellett, léteznek olyan helyi érdekű vasútvonalak, melyek kistérségi jelentőségükhöz képest meglepően jelentős osztrák–magyar, illetve magyar–vámkülföld közötti áruforgalmi kapcsolatokkal rendelkeznek. Ilyen például a Bátor–Királyháza közötti viszonylag rövid pálya, ahol az összes Ausztriába feladott áru 8900 tonna, a teljes feladott áruforgalom 24%-a.

Az 500 tonna/kilométernél nagyobb ausztriai feladott áruforgalommal rendelkező vasútvonalak között kisebbségben vannak a fővonalak:

Vasútvonal	Szakasz	Ausztriába feladott árucikkek, tonna/kilométer
Csáktornya–Zágráb	Csáktornya	13 540,00
Fülek–Miskolc	Ajnácskő–Sajószentpéter	2 565,00
Tepla–Trencsénteplic–Vlárapplass	Nemsova–Felső–Szrnyc	1 283,40
(Budapest)–Püspökladány–Máramaros-sziget	Kismajtény–Szatmár	1 177,22
Budapest–Marchegg	Diószeg–Dévényújfalú	1 146,79
Budapest–Lajtabruck	Ács–Győr	1 054,37
Debrecen–Szerencs	Hadház–Tarcál	960,418
Pozsony–Lipótvár	Récse–Lócbresztovány	913,815
Dévénytő–Stomfa	Dévénytő–Stomfa	912,088
Galánta–Zsolna	Gány–Tepla–Trencsénteplic	859,979
Pozsony–Dévényújfalú–Szakolca	Zohor–Szakolca	788,405
Bánréve–Ózd	Center–Ózd	772,5
Budapest–Marchegg	Tardosked–Galánta	697,085
Budapest–Lajtabruck	Öttevény–Lajtabruck	674,352
Tótmegyer–Nagybélic	Nagysurány–Nagybélic	672,628
Jutas–Veszprém	Veszprém	651,2
Budapest–Marchegg	Köbölkút–Tótmegyer	604,715
Budapest–Fiume	Báté–Gyékényes	562,205
Győr–Gyanafalva–(Fehring)	Kisunyom–Gyanafalva	502,508



16. ábra. A kistérségekre vasúton érkező áru

A térkép a vasútállomásokra megérkező összesen 7,1 millió tonna áru tömege alapján készült. Nem tartalmazza az élő állatokat.

A legtöbb árut azok a kistérségek tudják fogadni, amelyekben vagy egy nagy, regionális áruvonzó erővel rendelkező város fekszik (Temesvár, Szeged), vagy pedig jelentős nyersanyag mennyiséget igénylő, azt feldolgozó ipari termelés zajlik (Szerencs, Miskolc, Diósgyőr, Nyusta-Likér). 15 vasútállomásra érkezik 100 ezer tonnánál nagyobb tömegű árucikk.⁶ A vasútállomások 75%-ba évi 5 ezer tonnánál kevesebb áru érkezik, 9%-uk fogad 5–10 ezer tonna közötti árumennyiséget. Az érkező árucikkek 86%-a hét árucsoportba – ásványok és ásványi termékek, fa és faáru, gabona, őrlemények, növények és növényi termékek, italok valamint vas és vasáru – tartozik.

⁶ Szerencs, Temesvár-Józsefváros, Nyustya-Likér, Arad, Nagyvárada, Miskolc, Ózd, Szeged, Losonc, Hatvan, Pozsony, Kaposvár, Salgótarján, Mezőhegyes, Zólyombrezó.

A feladottáru-forgalom nagytáji és kistérségi sajátosságai

A *Felvidéken* adják fel országosan a legnagyobb arányban (63%) az ásványi nyersanyagokat és termékeket, itt kerül a legtöbb bőr és bőráru vasúti elszállításra. Innen származik a feladott cukor 67%-a, a fa 41%-a, a gép és gépalkatrészek 55%-a, a papír és papíráru 46%-a, az üveg 85%-a, a vas és vasárúk 70%-a valamint a vegyszeti termékek 49%-a. A felvidéki városok közül három (Pozsony, Kassa, Selmecebánya) rendelkezik törvényhatósági joggal. Pozsony városában három vasútállomáson (kettő a Budapest–Marchegg fő-, egy pedig Pozsony–Szombathely közötti helyiérdekű vonalon fekszik) zajlik az áru fel- és leadása (összesen 216 ezer tonna). A városban feladott áru 73%-a külföldre (zömében osztrák célállomásokra) irányul. Kassa vasúti áruforgalmából a Kassa–Oderbergi Vasúton érkező árumennyiséget csak a kereskedelmi miniszter éves jelentéséből ismerjük. Ezen adatok szerint Kassa áruforgalma Pozsonyéhoz hasonló, 1895-ben 217 ezer tonna. A nagy múltú bányavárosnak, Selmecebányának nemcsak közlekedés-földrajzi pozíciója (a keskeny nyomtávú, 23 km hosszú Garamberzence–Selmecebánya közötti vonal végállomása), hanem gazdasági jelentősége is gyenge. A város teljes áruforgalmának (30 ezer tonna) 91%-át az érkező árucikkek (ezüstérc, szén, kénkovand, liszt, dohány stb.) alkotják.

Magyarországnak a feladott áruk tömege szerinti legjelentősebb kistérségei a Felvidék felső-magyarországi bányavidékén találhatók. A Budapest–Ruttka fővonal Salgótarján, Kisterenye, Pálfalva és Fülek – valamennyien Nógrád megye füleki járásában fekvő – állomásain 1,36 millió tonna árut adnak fel. 747 ezer tonna árut továbbítanak Borsod megye szentpéteri járásában fekvő Vadna, Barcika és Sajószentpéter állomások. Már e két, a feladott áruk súlya szerint legnagyobb forgalmú kistérség között is megfigyelhető egy lényeges jellemző – a szélsőséges nagyságrendi különbség. A Fülek–Miskolc közötti vonalon fekvő Vadna, Putnok és Barcika az ásványi nyersanyagokat nagy tömegben fogadó és továbbító állomások csoportjába tartozik. A vonal sajátossága, hogy a forgalom alig 5%-át teszik ki az érkező árucikkek. Jelentős árumennyiséget adnak fel Gömör és Kis-Hont tornaljai, rimaszombati és rozsnói járásaiban fekvő vasútállomásokon is. Az áru feladó körzetek túlnyomó többségének kizárólag belöldi gazdasági kapcsolatai vannak. A 70 km hosszú Bánréve–Dobsina közötti pálya több fontos árutermelő körzethez kapcsolódik. A legnagyobb forgalmú állomása Dobsina. Itt zömében négyökrös szekerekkel hordják az ipari nyersanyagokat a pályaudvarra.

A Budapest–Ruttka közötti fővonal Magyarország és Németország közötti forgalmat közvetíti (a KSOD közbeiktatásával). A 313 kilométer hosszú pálya legnagyobb forgalmú állomása a már korábban említett Salgótarján és Kisterenye. Rajtuk kívül a feladott áru tömege 100 ezer tonna körül van Losonc, Krivágyetva és Hatvan állomásokon. A fővonal 39 állomásán 2 millió tonna árut adnak fel. A fővonal fel- és leadási forgalma kiegyensúlyozatlan: az összes forgalom 78%-a feladási. A (Budapest)–Hatvan–Lawoczne fővonal legnagyobb forgalmú szakasza a Zsolca–Szerencs közötti, a vonal legnagyobb feladott forgalmú állomásai csökkenő sorrendben: Szerencs, Miskolc, Bodrogkeresztúr. A Budapest–Marchegg vonalon Verőce állomásnak van a legnagyobb feladott forgalma (tűzifa, mész, mész). A Csata–Balassagyarmat közötti vonalon nincsenek számottevő forgalmú állomások. A Galánta–Zsolna közötti pályán egyetlen vasútállomás, a Trencsén megyei Melsic forgalma haladja meg az 50 ezer tonna feladott áru (zömében tűzifa) tömeget. A feladott cukor legnagyobb tömegű Szerencs, Nagysurány, Hatvan és Diószeg állomásokon. Agyagból készült termékeket leginkább Nógrádban, ásványolajokat, bőr- és bőrárúkat Pozsony megyében, feldolgozott és feldolgozatlan fát Zólyomban. Összességében az derül ki, hogy a Felvidék legfejlettebb árutermelő régiói Nógrád és Borsod, valamint Gömör és Kis-Hont megyék. Igen elmaradott, alacsony színvonalú termelés jellemzi Ugocsa, Ung, Turóc és Hont megyéket: az itt feladott összes árumennyiség alig 2–6 ezer tonna.

Az *alföldi* vasútállomások összességében véve kiegyensúlyozott forgalmúak: a feladott és érkező árucikkek tömegének egymáshoz viszonyított aránya megközelítően azonos (a teljes forgalom 56%-a feladott áru). Mintegy 3,1 millió tonna tömegű terméket adnak fel, ezek közül Ausztriába megy 17%, egyéb külföldi állomásra pedig 4%. A nagytérségbe 2,5 millió tonna tömegű árucikk érkezik. A legnagyobb forgalmú vasútállomások csökkenő sorrendben: Arad, Temesvár–Józsefváros, Szeged, Nagyvárad, Biharpüspöki, Szolnok, Debrecen, Szatmár, Mezőhegyes, Fehértemplom, Nagyikinda és Nyíregyháza.

Az alföldi állomások közül, több olyan jelentős áruforgalmú állomás is található, melynek vonzaskörzetében nincs város, ill. a vonzaskörzetében élő népesség alacsony létszámú. Ilyen a fent említett Biharpüspöki, valamint a meglepően nagy forgalmú (77 ezer tonna) Bács-Bodrog megyei Bükty-Borsod. Mindkét állomás körzetében jelentős árutermelő nagybirtokok működnek. Hasonló helyzetben van Mezőhegyes állomás is, amelynek forgalmát elsődlegesen befolyásolja az ott lévő cukorgyár. Az egyet-

len nagyváros, Budapest árufogyasztó, árufeldolgozó és árutovábbító szerepkörét jól mutatja a főváros agglomerációs övezetében lévő vasútállomások (Göd, Vecsés, Biatorbágy, Mende stb.) fogalma is.

A Duna menti kistérségek vasúti árufeladásai kisebb mértékűek – a vízi út olcsó szállítási képességével a vasút nem tudja felvenni a versenyt,⁷ a folyó menti területek terményeit inkább hajóval szállítják elsősorban a főváros kikötőibe. Újvidékről olcsóbb a felvásárolt gabonát a budapesti malmokba vízen szállítani, Baja vasúti áruforgalmában (13,3 ezer tonna) sem tükröződik a város árügyjítő, árutovábbító szerepköre, Bács-Bodrog, Torontál, Temes megyék déli, folyó menti kistérségeiben is kisebb a vasúti áruszállítás jelentősége, mértéke.

A Budapest–Püspökladány–Máramarossziget fővonalon fekvő Szatmár állomás feladott forgalmának több mint háromnegyed része a gabona és őrlemény. A Budapest–Szajol–Arad–Tövis fővonal Alföldön futó részét (Pusztatenyő és Soborsin állomások között) a már említett Arad állomáson kívül, inkább a közepes (Csaba 55 ezer tonna, Tótvárad 33 ezer tonna), vagy attól alacsonyabb forgalmú állomások jellemzik. A Szeged–Horgas–Zenta közötti 53 km hosszú vonalon feladott árucikkek mintegy 41%-át osztrák célállomásokra küldik. A Tisza parti város, Zenta állomásának forgalma 43 ezer tonna. A Szolnok–Pusztatenyő–Hódmezővásárhely közötti 102 km hosszú vasútvonal nyolc állomásán mintegy 41 ezer tonna árut adnak fel. A vonal két legfontosabb állomása Martfű és Szentes – ez utóbbin a feladott árucikkek 75%-a Ausztriába irányul. Csak helyi jelentősége van a Biharpüspöki–Érmihályfalva, a Budapest–Lajosmizse vonalaknak. A két jelentős forgalmi csomópontot összekötő Arad-Temesvár közötti vonal forgalma alig 48 ezer tonna: a feladott árucikkek 96%-a magyar állomásokra irányul. A Budapest–Orsova–Verciorova fővonalnak mintegy 31 állomása (350 km hosszú pályaszakasz) esik az Alföld területére. A vonalon fekvő Cegléd és Kecskemét feladott áru forgalma meghaladja a 20 ezer tonnát, Félegyháza és Nagykőrös állomásoké pedig a 10 ezer tonnát.

Az vizsgált alföldi vasútállomások 22%-ának feladott áru forgalma szinte teljes mértékben (91–100%-ban) gabonából áll. Kizárólag gabonát adnak fel mintegy 20 vasútállomáson – mindez tükrözi az állomások vonzáskörzetének egyoldalú, kizárólag a gabonatermeléssel foglalkozó terme-

⁷ A vízi utak és a vasutak közötti szállítási versenyről vö. Halász Sándor: A vízi utak és a vasutak igénybevétele Magyarországon és versenyszerű lefolyásuk a szállítási díjak csökkentésére. Közgazdasági Szemle, 1893. 515–528.

lési szerkezetét.⁸ A feladott örlemény forgalom az állomások áruszerkezetében viszont nem különösebben jelentős: az állomások 80%-ban az örleményforgalom a teljes forgalmuk 10%-nál kisebb arányú.

A kisiparhoz kapcsolódó termékek közül Temeskubin állomás feladott forgalmának mintegy 10%-át alkotják a bőr és bőrárak. Hajdúdorog, Nyíregyháza, Nyírbátor állomásai nagy tömegben fogadják és továbbítják a dohánnyt. Hódmezővásárhely feladott áru forgalmának felét az agyagárak (tégla, cserép, fazekas termékek) teszik ki. A gyümölcsforgalom központjai Nagykőrös, Kecskemét, Szatymaz állomások. Budafok állomásán kb. 50 ezer tonna szeszes italt (ebből 34 ezer tonna sör) adnak fel.

A *Dunántúlról* származik a feladott gabona 20%-a, a vegyészeti termékek 32%-a, a cukor, a gép és géparak 16-16%-a. Összesen 170 dunántúli vasútállomás forgalmi adataival rendelkezünk. A 2,5 millió tonnás áruforgalom 65%-át a feladott, 35%-át pedig az érkező árucikkek alkotják. A feladott árucikkek 25%-a osztrák, 4%-a pedig egyéb külföldi állomásra irányul. A legnagyobb áruforgalmú (több mint 100 ezer tonna) vasútállomások csökkenő sorrendben: Győr, Kaposvár, Sárvár, Pécs és Ajka. Jelentősebb feladott árut elszállító állomások: Annavölgy-Sárisáp, Szászvár-Máza, Szombathely, Felsőőr, Pápa és Almásfüzitő, Ajka. Néhány vasútállomás a vonzaskörzetében megtermelt és vasútra feladott árufeladását teljes mértékben vámkülföldi célállomásokra továbbítja.⁹ Ezek közül a legjelentősebb Mosonszentjános állomás.

A Budapest–Fiume közötti fővonal legnagyobb feladott forgalmú állomásai Érd és Kaposvár. A fővonal magyarországi szakaszára (Budapest–Gyékényes között, 274 km) a vonzaskörzetébe tartozó települések alig 200 ezer tonna árut fuvaroznak el feladásra. A vonal forgalma rendkívül kiegyensúlyozott: az érkező és távozó áruk tömege megközelítően azonos. A feladott termékek 41%-a Ausztriába irányul. A fővonal áruvonzó képessége a legnagyobb a Báté–Gyékényes közötti szakaszán.

A Budapest–Lajtrabruck közötti fővonal (hossza: 221 km) állomásain 320 ezer tonna termékeket adnak fel (egyharmadukat Ausztriába) és 218 ezer tonna áru érkezik. A fővonal legfontosabb állomása Győr, ahová több

⁸ Bács-Martonos, Zentai Szállások, Kisszénás, Ősi, Sámson, Szegvár, Tőke, Dunakeszi, Újpestéri, Szentgyörgyábrány, Gilvács, Udvari, Alibunár, Temesmiklós, Elemér, Sárafalva, Torontál-Petrovoszellő, Óbesenyő, Jászládány, Sztamora-Moravica.

⁹ Nincs belföldre irányuló árufeladás Mosonszentjános, Muraszerdahely, Keménd, Dénesfa és Óvár-Vashegy állomásokról. Néhány vasútállomáson nagyságrendileg kevesebb árut irányítanak belföldre, mint Ausztriába. Kurb-Csibrák állomásról 4 tonna áru megy belföldi célállomásra, Ausztriába viszont 415 tonna.

áru érkezik, mint amennyi távozik. Mintegy 10 ezer tonna áru érkezik Lajtabruckba – de nem az állomás vonzáskörzetének fogyasztási sajátosságai miatt, hanem azért mert bizonyos termékeket jobban megéri szekéren továbbszállítani, mint vasúton. Sőt, az állatok esetében is így van: Lajtabrucktól a lovakat lábön hajtják Bécsbe. A fővonal áruvonzó képessége a legnagyobb az Ács–Győr közötti szakaszán (3,3 ezer tonna/km feladott áru).

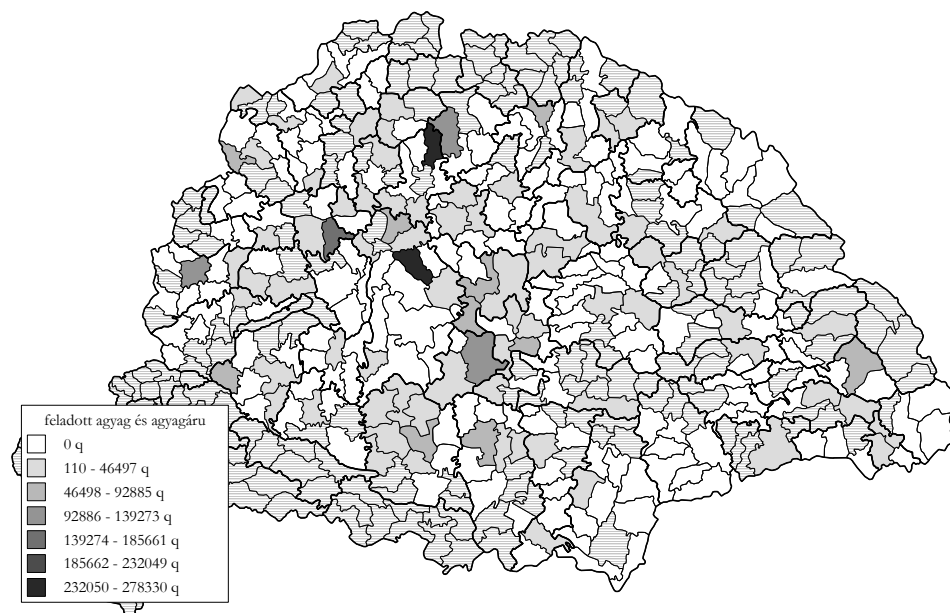
A 42 km hosszú, Almásfüzitő és Esztergom közötti helyiérdekű vonal legfontosabb állomásai Lábatlan és Tokod. A megyeszékhely Esztergom nem tartozik a számottevő árutermelő, árufogyasztó városok közé, a város állomásának forgalma alig 1500 tonna, viszont a kevés feladott áru (660 tonna) 39%-a Ausztriába irányul. A Balatonszentgyörgy–Somogyuszob közötti 54 km hosszú vonal forgalmának jellemzője, hogy a feladott és érkezett árucikkek aránya meglehetősen kiegyensúlyozatlan: a teljes forgalom 89%-át teszik ki a feladott árucikkek. A Somogy megyei Marcali és Mestegnye állomásokon feladott termékek 49-48%-a Ausztriába irányul, ez az arány még magasabb (67%) Segesd állomás esetében.

Erdélyből származik a feladott ásványi nyersanyagok és termékek 18%-a, a fa és faáruk 25%-a, a gép és gépkatatrész 23%-a, a papír és papíráruk 53%-a, a vas és vasáruk 28%-a. Erdély legnagyobb forgalmú állomásai csökkenő sorrendben: Petrozsény, Németbogsán, Kissebes, Vajdahunyad, Anina, Kolozsvár és Brassó. Petrozsény állomásán kőszén, Kissebesen követ és tűzifát, Aninán szenet és vasat, Németbogsánon pedig követ, vasat és vasércet adnak fel nagy tömegben. Az erdélyi nagytérségen átmenő fővonalak áruvonzó képessége – összefüggésben az erdélyi gazdasági feltételekkel – gyengébb, mint a Magyarország és Nyugat-Európa közötti forgalmi kapcsolatot biztosító vonalaké. A Budapest–Orsova–Verciorova vonal erdélyi szakaszain az áruforgalom kisebb, mint az alföldi szakaszain. Hasonló a helyzet a Budapest–Szajol–Arad–Tövis erdélyi részével is: Alvincen a feladott áru alig több mint 17 ezer tonna, Gyulafehérváron még ennél is kevesebb, 12 ezer tonna. A Budapest–Predeal közötti vonalon viszont több jelentős, áruforgalmú állomás létezik: Kolozsvár, Marosújvár, Ágostonfalva, Brassó és Bánffyahunyad. Érdekes, hogy Kolozsvár és Brassó állomásaira nagyobb tömegben érkezik az áru, mint amennyit itt feladnak. Mindkét állomás érkező áruforgalma – különösen annak szerkezete – mutatja Kolozsvár és Brassó városának fejlődését, polgárságának fogyasztását.

A Brassó–Kézdivásárhely közötti vonal egyetlen fontosabb állomása Kovászna (29 ezer tonna feladott áru). A Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen vonal legjelentősebb állomása Marosvásárhely. Az állomás feladott

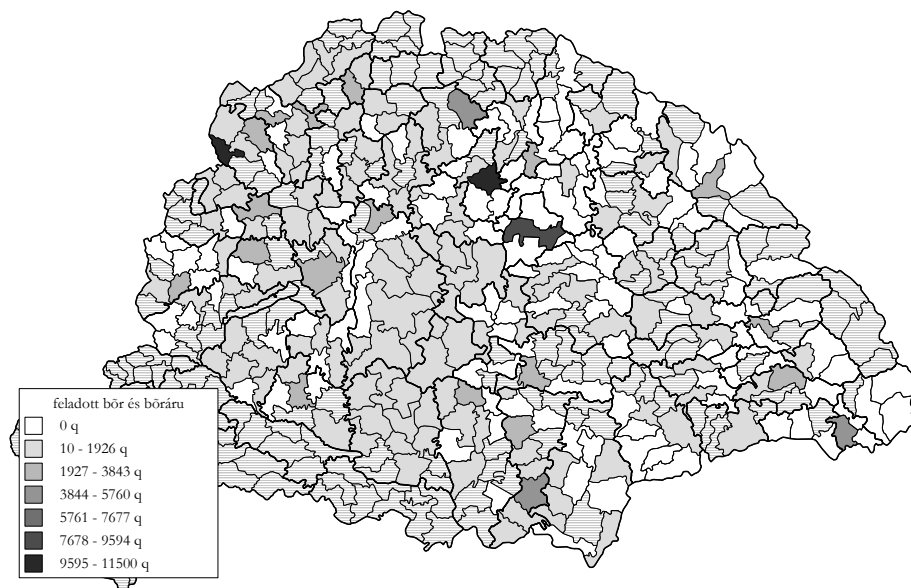
áru forgalmának nagy részét fűrészelt fa, répaszelet, nyerscukor stb. teszi ki. A Piski–Vajdahunyad vonal végpontján fekvő Vajdahunyad feladott áru forgalma 60 ezer tonna (nagy részt nyersvas, vasérc és acél.)

Az elkövetkezőkben néhány fontosabb árucsoport kistérségi feladását tükröző térképet mutatok be.

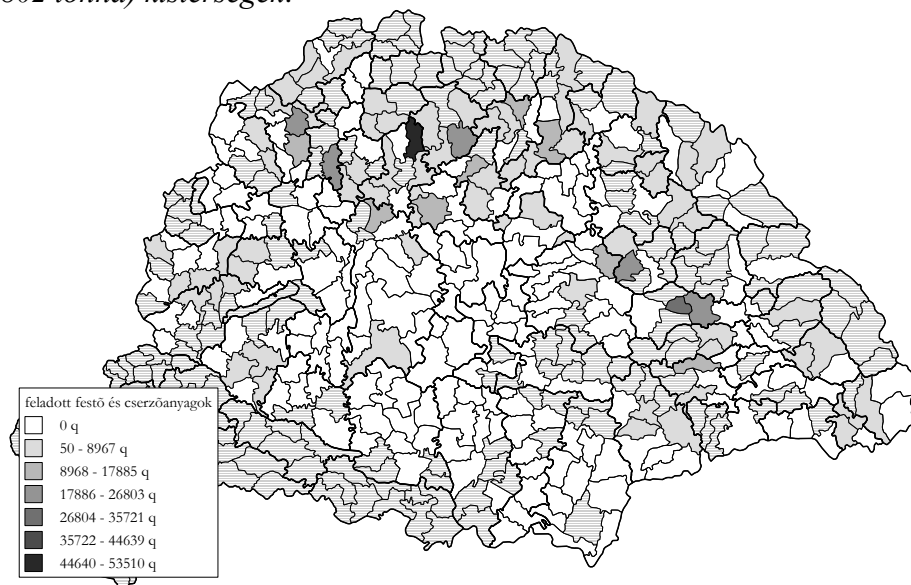


17. ábra. A feladott agyag, és agyagáru kistérségenként

Agyag és agyagárut (agyagföld, cserép, téglá, edények stb.) 84 kistérség 113 vasútállomásán, összesen 222 ezer tonnát adnak fel vasúti elszállításra. A legnagyobb feladott agyag- és agyagáru forgalmú állomás a Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyei Mende, ahonnan 25 ezer tonna téglát szállítanak el. Losonc vasútállomásán 24 ezer tonna, Tata-Tóvárosban 14 ezer, Szombathelyen 12 ezer, Rimaszombaton és Hódmezővásárhelyen 10–10 ezer tonna különféle agyagáru kerül feladásra. Fazekasáru Hódmezővásárhelyről (250 tonna), Nagybányáról (30 tonna), és Neszmélyről (60 tonna) kerül vasúti teherkocsikba. Agyagföldet (kétezer tonna) Miskolcra szállítanak el, Budaörsről (990 tonna) és Barcarozsnyóról (354 tonna) pedig ún. fehéragyagot. Téglát és cserépet összesen 84 vasútállomásán adnak fel.



18. ábra. A feladott bőr, és bőráru kistérségenként. 147 kistérségben 13,5 ezer tonna bőr és bőráru kerül feladásra. A legnagyobb feladottáru-forgalmú a miskolci (1150 tonna), a pozsonyi (976 tonna), és a debreceniből (802 tonna) kistérségek.



19. ábra. A feladott festő és cserzőanyagok kistérségenként. 82 kistérségből 52 ezer tonna festő és cserzőanyag (túlnyomórészt cserhég) kerül vasúti vagonokba. A 79 vasútállomáson feladott 48 ezer tonna cserhég (zúzott, őrölt, aprított) 80%-a vámkülföldre, 11%-a pedig Ausztriába távozik.

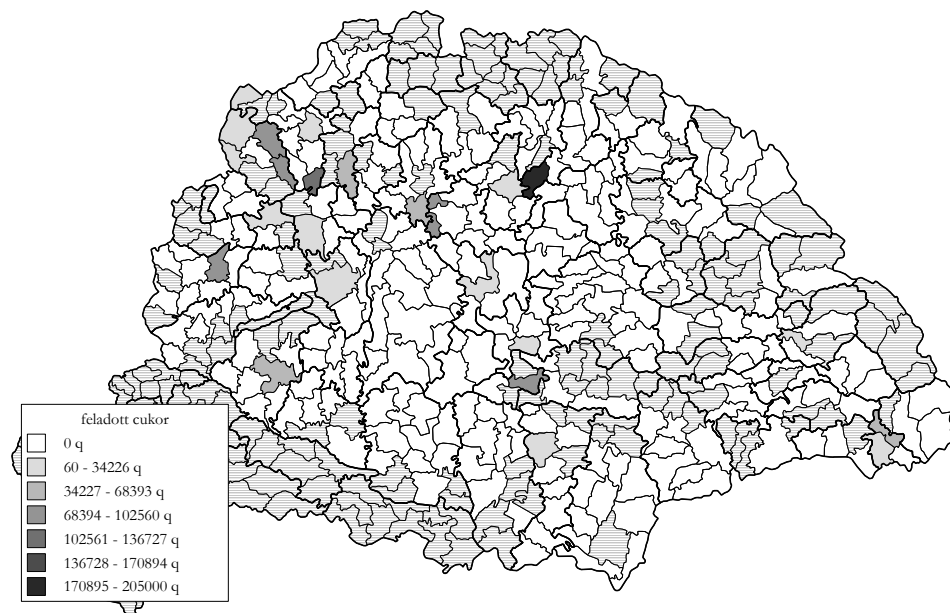


20. ábra. A feladott ásvány és ásványi termék kistérségenként

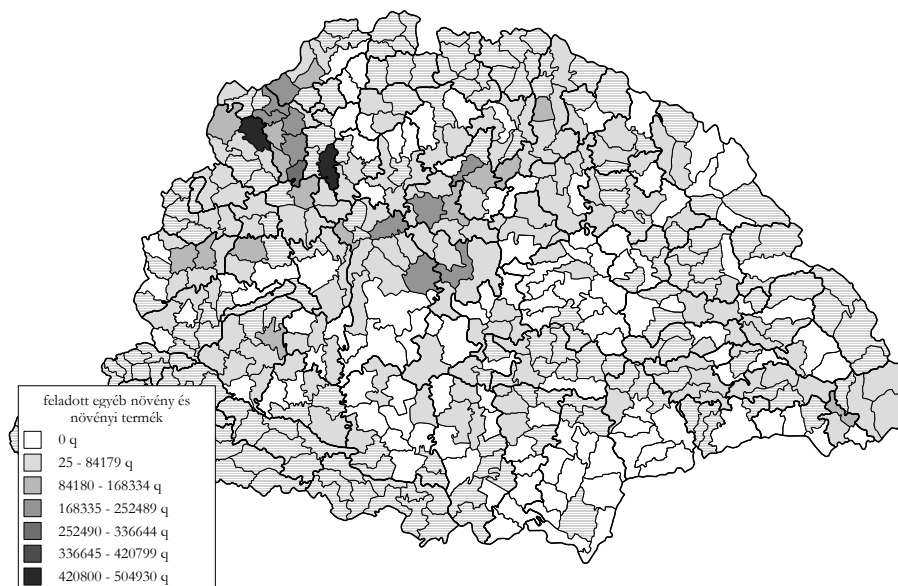
Magyarország 151 kistérségében mintegy 5,1 millió tonna tömegű ásvány és ásványi anyag kerül vasúti szállításra. A legnagyobb feladott forgalmú kistérség Nógrád megye füleki és Borsod megye szentpéteri kistérsége.

Az ásvány és ásványi termék árucsoportba tartoznak a szén, a só, a cement, a kő és kavics, a gipsz, a homok, a kaolin, a márvány és mészkő, a vasérc stb. de még a malomkövek és sírkövek is. Szén 34 vasútállomásról mintegy 3 millió tonna kerül vagonokba. A legkevesebb szenet (100–700 tonna) feladó vasútállomások (Szeged, Kassa, Arad, Temesvár, Miskolc, Debrecen) árutovábbosztó szerepkörűek. A legtöbb szenet a bányákat kiszolgáló állomások továbbítanak: Salgótarján, Vadna, Petrozsény, Putnok, Kisterenye, Anina, Center, Ajka, Annavölgy-Sárisáp, Lupény, Szászvár-Máza, Mehádia, Ágostonfalva, Tokod, Vulkán, Mátramindszent. Mész és mészkő (260 ezer tonna) 68 vasútállomásról kerül vagonokba. A legtöbb meszet és mészkövet Tiszolcon, Élesden, Ajkán, Berzován, Réven és Miskolcon adják fel. A cukorgyártás mellékterméke – a talajjavításra használható ún. cukorgyári mésziszap (oldott mészkő) a cukorgyárak vonzaskörzeti állomásairól (Szerencs 10 ezer, Hatvan 8890, Sárvár 5 ezer, Kaposvár 4350, Nagysurány 1561 és Selyp 1428 tonna) kerülnek a vasúti forgalomba. Összesen 290 ezer tonna vasérc 12 állomásról (Barcika, Németbogsán, Dobšina, Nyusta-Likér, Luciabánya, Alsósajó, Paulis, Radna-Lippa, Rakasdia, Tiszolc, Jablanica, Rozsnyó) származik. Márványt Köbölkúton, Karánsebe-

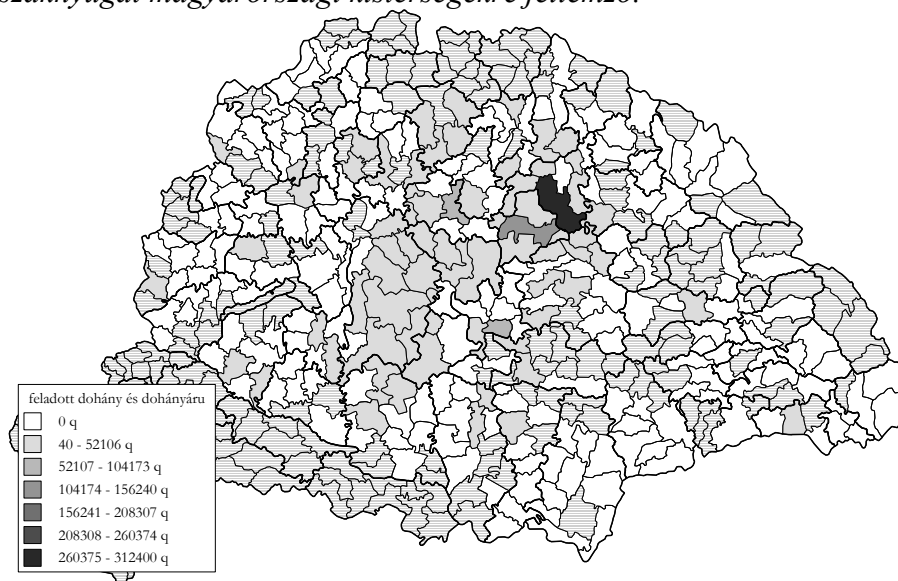
sen, Szászrégenben, Nyergesújfalun, Tata-Tóvárosban és Tornán adnak fel elszállításra. Követ és kavicsot 98 állomásról visznek el a szerelvények, a legtöbbet Kissebesen (89 ezer tonna), és Huszton (56 ezer tonna) adnak fel. A só Szigetkamarán és Marosújváron kerül feladásra. A malomkő-feladás (370 tonna) központi helye Sárospatak.



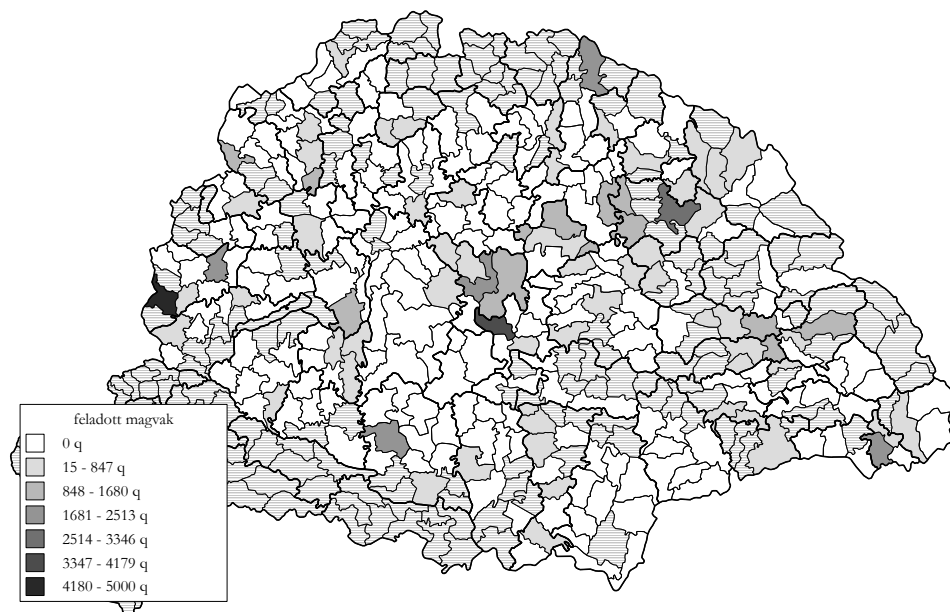
21. ábra. A feladott cukor kistérségeként. Összesen 24 kistérségben kerül cukor feladásra. Magyarország legfontosabb cukorfeladó kistérségei: a Zemplén megye szerencsi (20,5 ezer tonna), a Nyitra megye érsekújvári (10 366 tonna), Vas megye sárvári (10 ezer tonna), és Heves megye hatvani (8977 tonna) kistérségei.



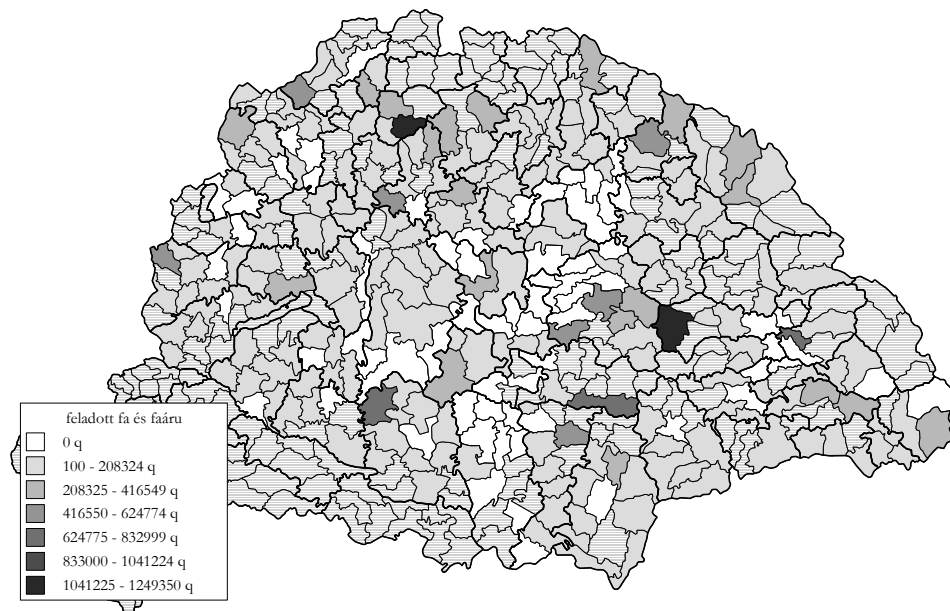
22. ábra. A kistérségekben feladott 753 ezer tonna ún. „egyéb növény, és növényi termék”. Ez az árukategória gyakorlatilag a cukorrépat fedí. Összesen 750 ezer tonna cukorrépat adnak fel 310 vasútállomáson. Az élőmunka-igényes, de jól jövedelmező cukorrépa termesztés leginkább az északnyugat magyarországi kistérségekre jellemző.



23. ábra. A kistérségekben feladott dohány és dohányáru. A legtöbb (31240 tonna) dohányt Szabolcs megye nagykállói kistérségében adják fel vasúti szállításra. Ennél harmadával kevesebb a feladott dohány Debrecenben.



24. ábra. A kistérségekben feladott magvak. 74 kistérségben alig 5057 tonna magvat (kendermag, borókamag, lucernamag, különféle vetőmagvak stb.) adnak fel elszállításra.



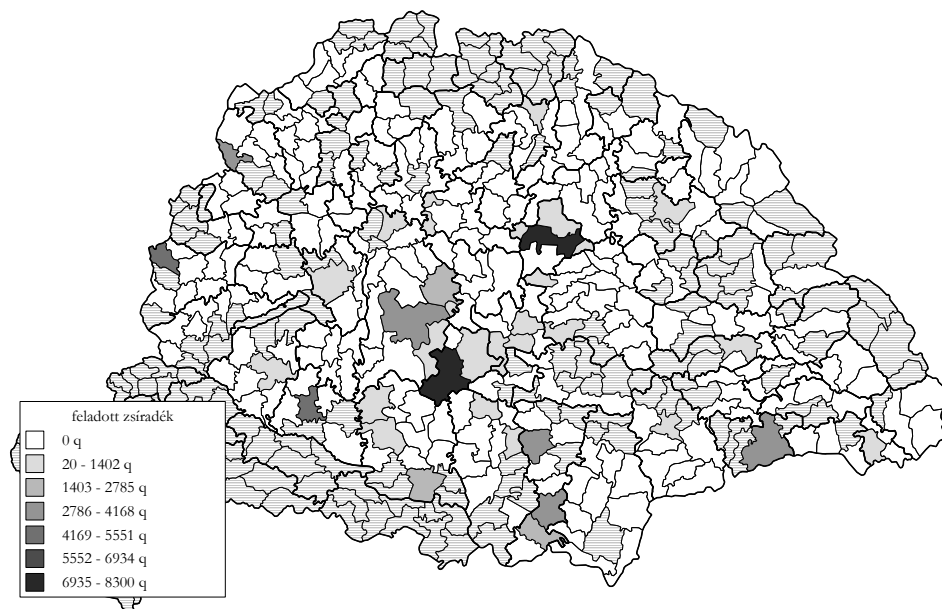
25. ábra. A kistérségekben feladott fa és faáru (mázsa)

208 kistérségből mintegy 2,386 millió tonna fa és faáru kerül vasúti szállításra. A fa és faárukat tartalmazó áruosztályban a termékek rendkívül széles skálájúak. Nemcsak az építőanyagok, tüzelőanyagok kerülnek vasúti szállításra, hanem fából készült háztartási és berendezési tárgyak is. Sőt felfedezhetünk a feladott fából készült árucikkek között hordókat, kaptafát, esernyőnyelet, fakadakat, kerekeket, gyufavesszőt, rokkát, sétabotokat, talicskát stb. 5 tonna kaptafát adnak fel Liszka-Tolesván, kettőt Pécssett. A miskolci kerékgyártók portékái közül elszállításra kerül 60 tonna kerék és 80 tonna keréktalpa. Ez utóbbi termék feladásra kerül még Melsicről is. Kerékküllőket szállít el a vasút Remetéről (20 tonna) és Balassagyarmatról (150 tonna). Bognárfát adnak fel Mezőlaborcon, Remetén, Sztrabicsó-Gorondon, és Temesvár Gyárvárosban.

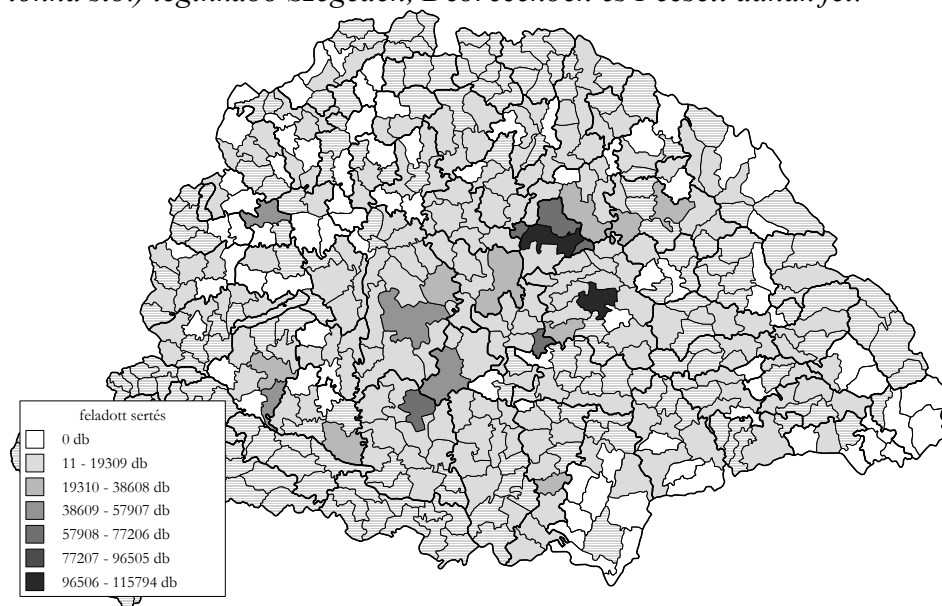
A vasútépítés lankadatlan lendületét mutatja, milyen nagy tömegben (134 vasútállomásról 214 ezer tonna) kerülnek vasúti talpfák is feladásra. Érdekes, hogy a talpa feladások élén Nagyvárad áll (24 ezer tonna). Az építkezésekre munkaeszközükkel felvonuló kubikosok talicskáit Csongrádról (1000 db), Szegedről (5560 db), Szentesről (400 db) és Vácraól (1200 db) viszi el a vasút. 56 vasútállomásról (Losoncraól 11 650 tonna, Tornaljáról 8 500 tonna, Rimaszombatról 4 000 tonna) szállítanak el bányafát.



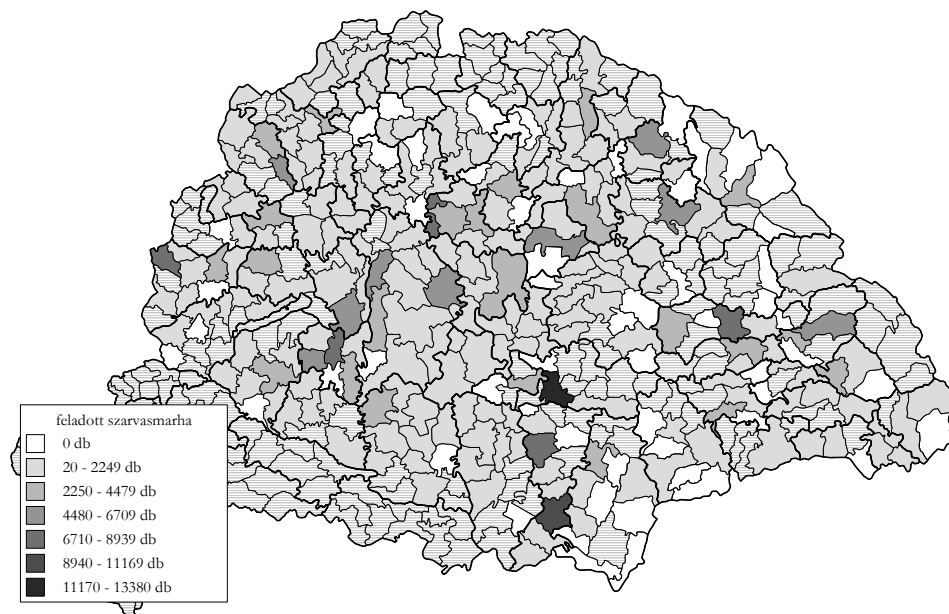
26. ábra. A kistérségekben feladott faggyú és szappan. 36 kistérségből alig 4413 tonna faggyú és szappan kerül vasúti szállításra. A faggyú és szappangyártás központja Debrecen.



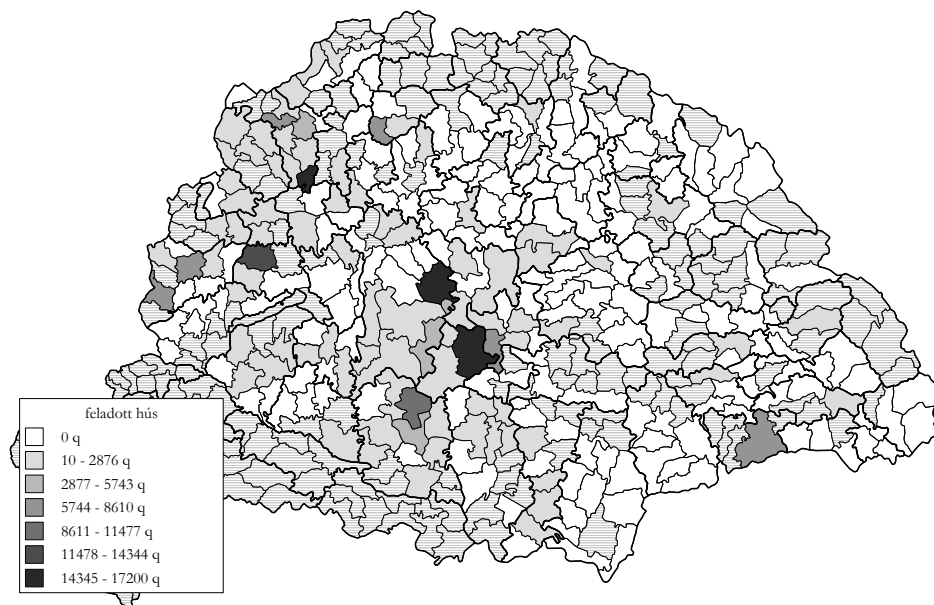
27. ábra. A kistérségekben feladott zsiradék. 33 kistérségből összesen 6041 tonna kerül vasúti szállításra. Zsiradékokat (disznózsír, libazsír, háj, szalonna stb.) leginkább Szegeden, Debrecenben és Pécsen adnak fel.



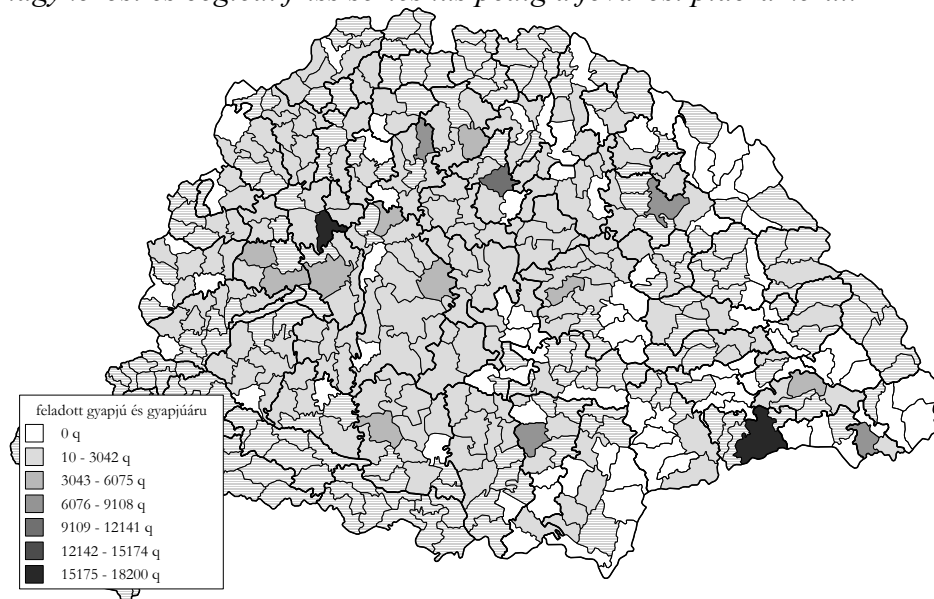
28. ábra. A kistérségekben feladásra kerülő sertés. Sertéseket 192 kistérségben, több mint 1,5 millió darabot adnak fel vasúti szállításra. Ebből több mint 100 ezer sertés Debrecenben kerül a vagonokba.



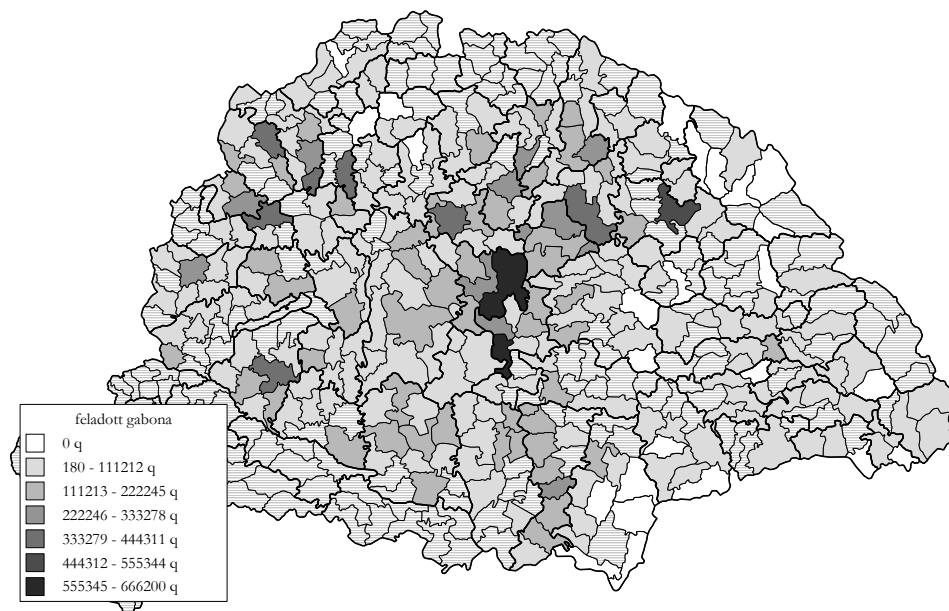
29. ábra. A kistérségekben feladott szarvasmarha. 216 kistérségből (431 vasútállomás) 303 ezer szarvasmarha kerül elszállításra. A legtöbb szarvasmarhát (12980 db) Aradon adják fel, de ezek közül egy sem kerül belföldi fogyasztásra. Érdekesség, hogy a szarvasmarha feladó kistérségek nem esnek egybe az intenzív tejfeladó térségekkel. Ez utóbbiak ugyanis vagy a főváros környékén, vagy pedig Bécshez, Grazhoz közel fekvő területeken vannak.



30. ábra. A kistérségekben feladott hús. A romlékony hús vasúti szállítása nem különösebben jellemző: 90 kistérségben alig 17 500 tonna hús kerül feladásra. A szentgotthárdi hús valószínűleg a grazi piacra, a ceglédi, nagykőrösi és ceglédi friss sertéshús pedig a fővárosi piacra kerül.



31. ábra. A kistérségekben feladott gyapjú és gyapjúáru. Összesen 22 ezer tonna kerül vasúti vagonokba. A legnagyobb feladott forgalmú Széchenyi megye nagyszéchenyi és Komárom megye tatabányai kistérsége.

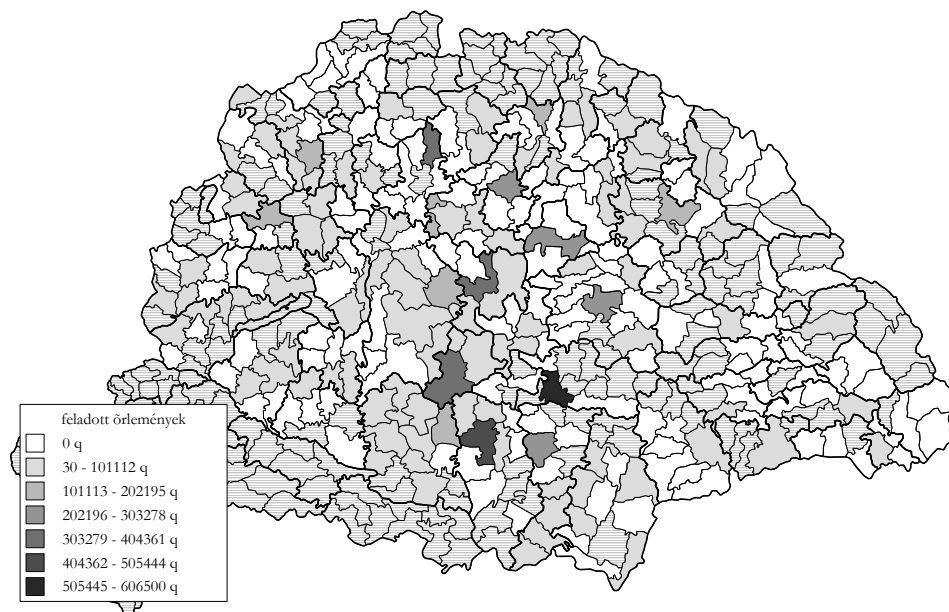


32. ábra. A kistérségekben feladott gabona

Magyarország 249 kistérségében 2,1 millió tonna kerül vasúti elszállításra. Ebből búza 1,17 millió tonna. A legtöbb búzát (több mint 10 ezer tonna) Orosházáról, Szatmárról, Szarvasról, Putnokról, Dettáról, Szombathelyről, Nagyszalontáról, Perjámosról, Fehértemplomról, Lugosról, Újaradról, és Mezőberényből küldik a vagonokba. A búza 28%-a vámkülföldön kerül értékesítésre, 6%-a pedig Ausztriában.

A vonatszerelvények 378 vasútállomásról 260 ezer tonna rozst szállítanak el. A rozsfeladás központjai csökkenő sorrendben: Jákó, Nyíregyháza, Debrecen, Győr, Pápa, Újfehértó, Kecskemét, Kisvárdra és Lajosmizse. Árpából 435 vasútállomáson 360 ezer tonna kerül vagonokba. A feladott rozs 58%-a vámkülföldre, 3%-a pedig Ausztriába távozik. Legtöbb árpát Léván, Nyitrán, Nagyszombaton, Perbenyiken, Mosonmagyaróváron és Gyöngyösön adnak fel.

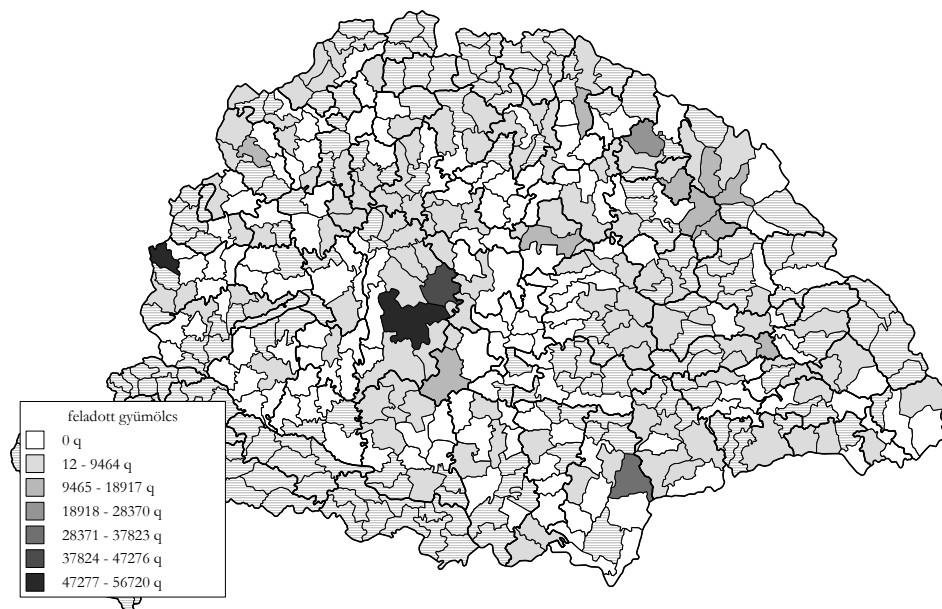
Kukoricából 279 ezer tonna kerül feladásra. Ötezer tonnánál több kukorica kerül elszállítása Gyertyámosról, Csáktornyáról, Nagybecskerekéről, Szatmárról, Ókéről, Kurticsról, Nyíregyházáról és Érsekújvárról. Az összes feladott kukorica 33%-a Ausztriában és vámkülföldön kerül értékesítésre.



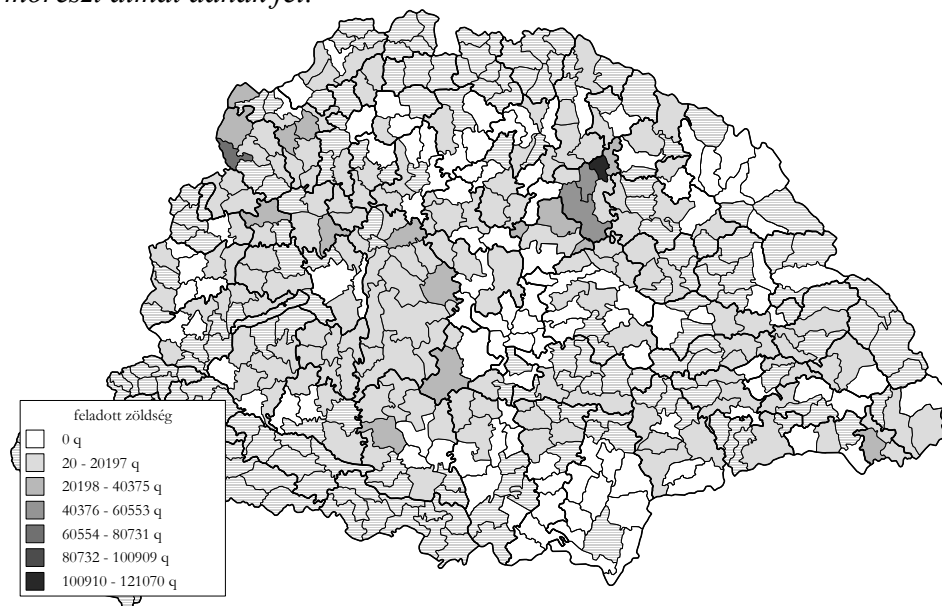
33. ábra. A kistérségekben feladott örlemények

116 kistérségben mintegy 560 ezer tonna örlemény kerül vasúti szállításra. Örleményeket legnagyobb tömegben feladó terület Arad megye aradi, és Torontál megye nagykikindai kistérsége. Ezeken kívül 20 ezer tonna feladott örleménynél nagyobb forgalmú Csongrád megye tiszáninnyi, Jász-Nagykun-Szolnok megye tiszai közép, Nógrád megye losonci-, Bihar és Temes megyék központi, Borsod megye miskolci, Bács-Bodrog megye zentai, valamint Hajdú megye debreceni kistérsége.

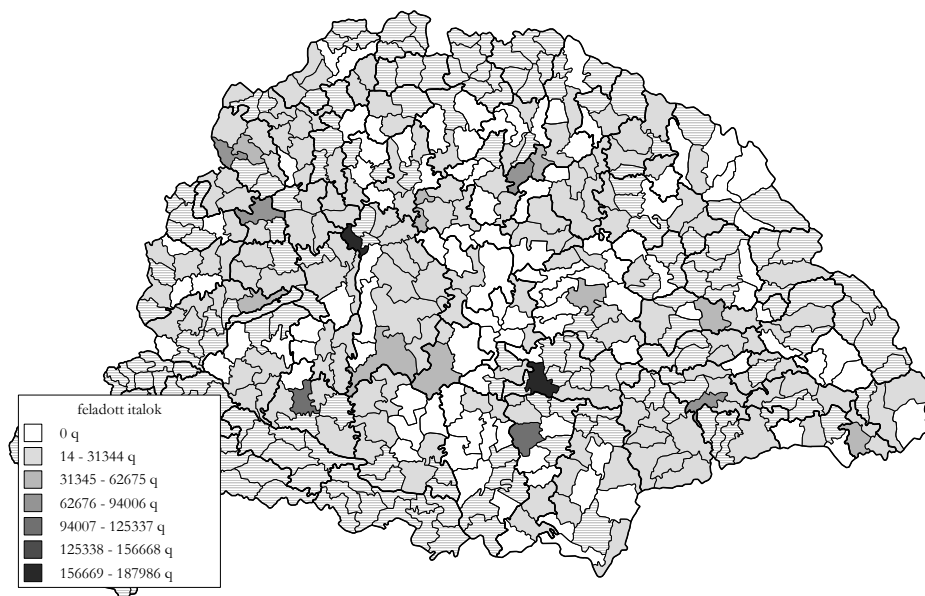
A feladott örlemények 44%-a vámkülföldre, 5%-a pedig osztrák célállomásokra távozik.



34. ábra. A kistérségekben feladott gyümölcs. Összesen 53 ezer tonna gyümölcs kerül a vasúti szállításba. Vas megye felsőóri kistérségében túlnyomórészt almát adnak fel.



35. ábra. A kistérségekben feladott zöldség. Összesen 125 ezer tonna zöldségféle kerül elszállításra. A legnagyobb zöldségfeladó kistérségek Szabolcs megyében vannak. Véltetőleg a fővárosi igényeket elégítették ki Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye kistérségeinek zöldségfeladásai.

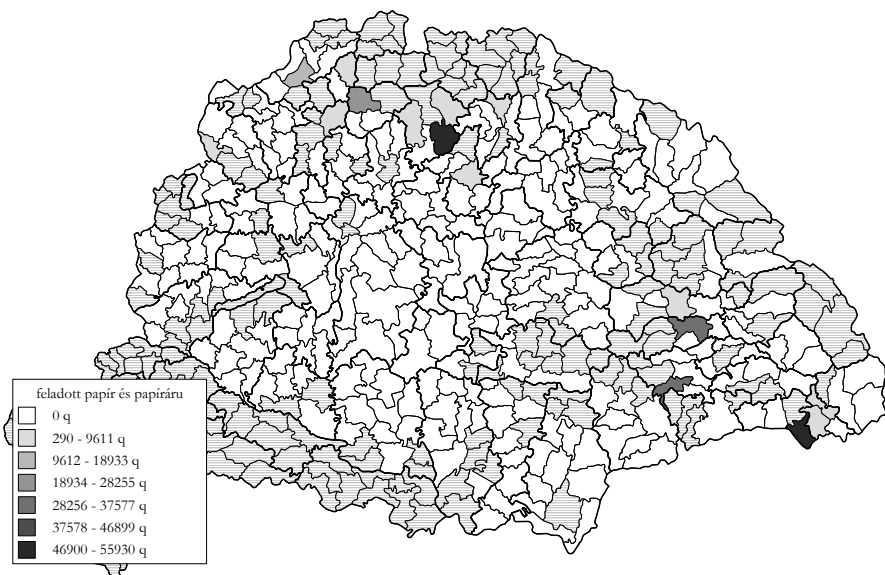


36. ábra. A kistérségekben feladott italok¹⁰

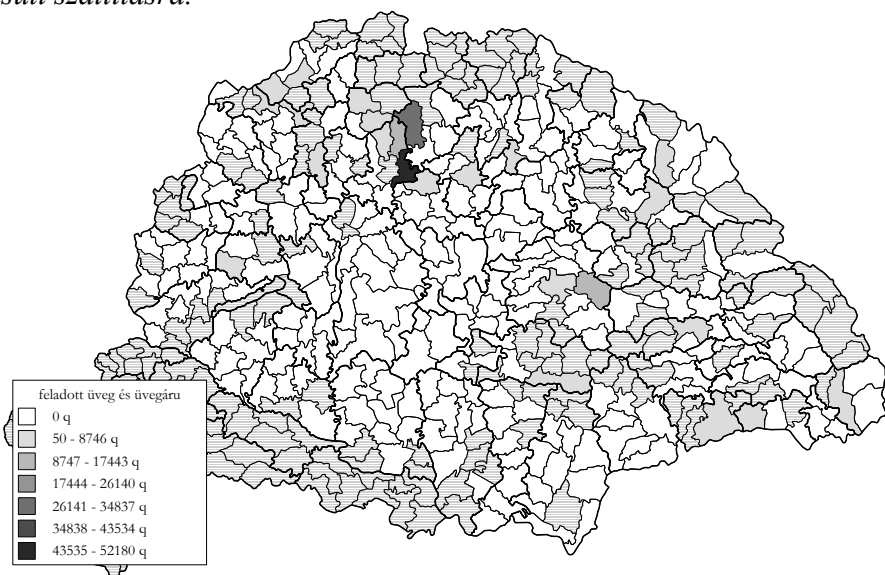
170 kistérségben mintegy 213 ezer tonna ital (szörplé, ásványvíz és szeszes ital) kerül vasúti el fuvarozásra. Ebből ásványvíz mintegy 9 ezer tonna. Az ásványvíz feladó állomások csökkenő sorrendben: Brassó, Szászrégen, Budaörs, Kézdivásárhely, Szolyva-Hársfalva, Földvár, Rimaszécs, Munkás, Végles-Szalatna, Ágostonfalva, Parád, Szeged, Komárom-Újszöny, Szinyérváralja, Sepsiszentgyörgy, Felsőőr, Szakállas, Besztercebánya, Szolnok, Kaposvár, Ungvár és Bustyaháza. 24 ezer tonna szörplevet adnak fel 15, zömében cukorgár melletti vasútállomásról.

A szörplevekkel megközelítően azonos tömegű sör kerül be a vasúti áruszállításba. 36 vasútállomásról szállítják el a sört, a legnagyobb sörfeladó állomások csökkenő sorrendben: Pécs, Budafok, Temesvár, Szeged, Kolozsvár, Pozsony és Újarad. Pálinkából 8500 tonna kerül vasúti vagonokba. Pálinkát legnagyobb tömegben Hidas-Bonyhádon (380 tonna), Marosillyén (300 tonna) és Temesvárott (270 tonna) küldenek vasútra. Borovicskát – kisebb mennyiségben – Trencsénben és Vágújhelyen adnak fel. Pezsgőt Pécssett, Budaörsön és Nagymaroson adnak fel. Borból 163 vasútállomásról összesen 94 ezer tonna kerül elszállításra. A borfeladások központjai: Budafok, Pécs, és Alvinc.

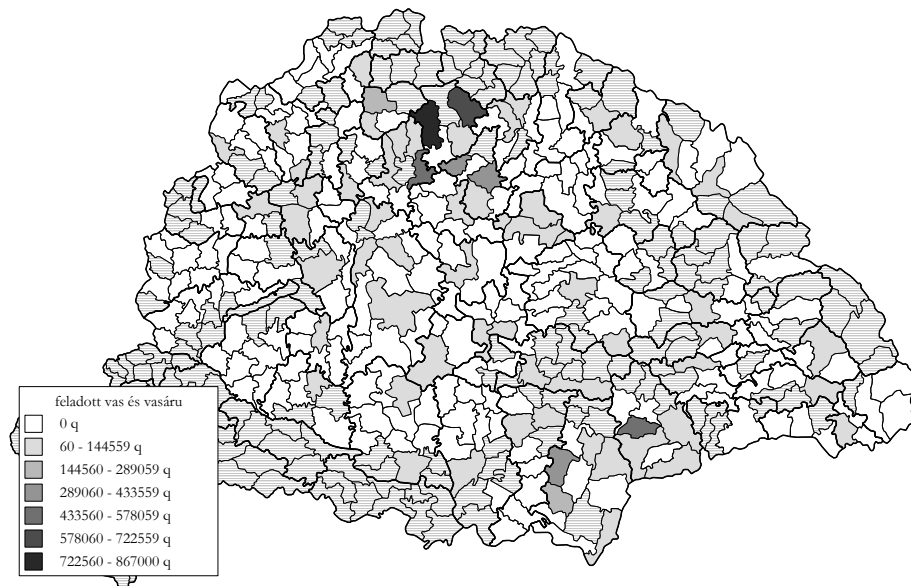
¹⁰ A térkép tartalmazza az ipari szeszszel összefüggő feladásokat is, ti. ezt az áru felét a szeszfeladások közül nem tudtam elkülöníteni.



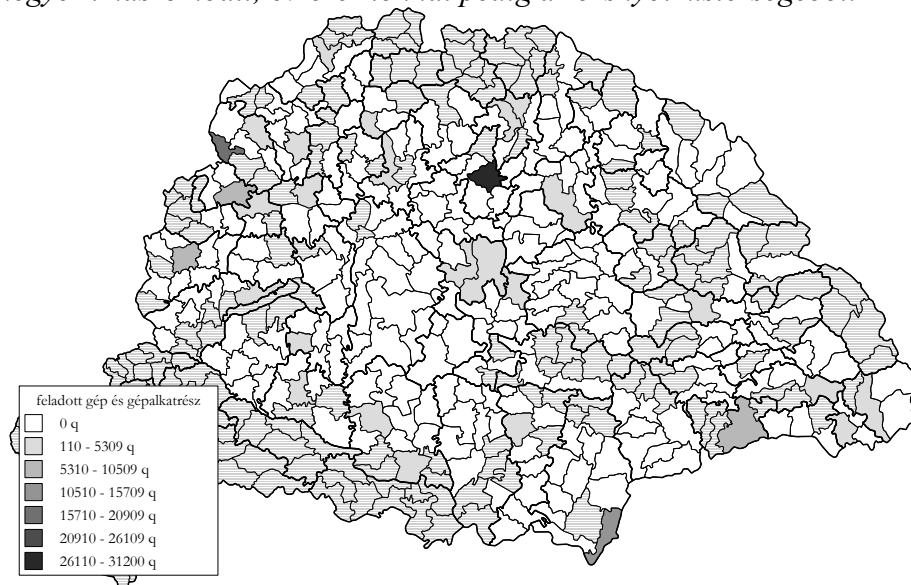
37. ábra. A kistérségekben feladott papír és papíráru. 17 kistérségben 23 ezer tonna papírt adnak fel. Gömör és Kis-Hont megye tornaljai és Fogaras megye töröcsvári kistérségeinek papírgyáraiból kerül a legtöbb papíráru vasúti szállításra.



38. ábra. A kistérségekben feladott üveg és üvegáru. Összesen 16 ezer tonna üveg kerül a vagonokba. A legnagyobb tömegben Nógrád megye füleki kistérségében (5218 tonna) adják fel az üveget. Számottevő még a feladott üveg Gömör és Kis-Hont megye rimaszombati, Bihar megye élesdi és Nógrád megye losonci kistérségeiben.



39. ábra. A kistérségekben feladott vas és vasáru. Összesen 470 ezer tonna kerül a vagonokba. 86,7 ezer tonna vasat szállítanak el Gömör és Kis-Hont megye rimaszombati, 67 ezer tonnát pedig a rozsnyói kistérségéből.



40. ábra. A kistérségekben feladott gép és géppalkatrész. 29 kistérségben 11 ezer tonna tömegű gép és géppalkatrész kerül elszállításra. A térkép nem tükrözi azokat a gépfeladásokat, amelyeknek nem a tömegét, hanem a darabszámát ismerjük. Mintegy ezer darab vasúti vagon hagyja el pl. az aradi vagongyárat, 1800 darab gépet adnak fel Szereden, ezret Zomborban stb.

IV. Az áru értékesítési területe és mozgásirányai

Mint ahogy már a korábbiakban is említettem, a rendelkezésemre álló adatok struktúrája nem szimmetrikus. Az Edvi Illés-féle táblázatokban felsorolásszerűen szerepelnek az adott vasútállomásra érkező főbb tömegárak származási helyei: mintegy 1400 bel- és külföldi földrajzi nevet 17 082 alkalommal említenek meg. Az egyszerűség kedvéért, egy példával illusztrálom az adatszerkezetek eltérő struktúráját. A vágbesztercei vasúti tiszték közlik, hogy a hozzájuk érkező rozs Nyíregyházáról, Demecserről, Kemecséről, és Újfehértóról érkezik, de azt nem mondják meg, hogy a náluk feladott fazsindely, épületfa, szurkos fenyő stb. mely vasútállomásokra távozik. Ez utóbbi adatok azonban csak látszólagosan hiányoznak. A származási helyek tizenhétézres halmazából ti. elő fog kerülni: a nagytapolcsányi, monori, sárbo-gárdi, és szeredi vasútállomások szerint a hozzájuk érkező épületfa származási helye Vágbeszterce. Mindez persze azt nem jelenti, hogy minden egyes fajta feladott vágbesztercei áru érkezési helyét is megtaláljuk. Nincs például nyoma annak a 120 mázsa kosárnak, vagy 40 mázsa tejterméknek, amelyet ezen állomáson feladtak. Mindez azért van így, mert az a vasútállomás, ahová a kosár, vagy tejtermék érkezett nem tartotta említésre érdemesnek ezt az árumennyiséget. A megnevezett származási helyek (azaz a feladói állomások) tehát mindig az érkezési állomások szempontjait tükrözik.

Ennek ellenére úgy vélem, a feladási–érkezési helyek térbeli vizsgálata kaput nyit a területi kohézió gazdasági munkamegosztással összefüggő jel-

lemzőinek megértéséhez azáltal, hogy feltárja adott termékek és a mögötük álló termelői körzetek értékesítési területeit. Elkerülendő, hogy a szállítási kapcsolatok áradata elsodorjon, úgy döntöttem, ezen kapcsolatok lényegi vonásait megye–megye, és néhány kiemelkedő kereskedelmi vonzóerővel bíró település esetében mutatom be.

A magyar vasútállomások száznál több alkalommal 13 települést jelöltek meg, mint olyanokat, ahonnan az állomásukra rendszeresen érkeznek fontosabb árucikkek. Ez a 13 település a következő:

Település/feladó állomás	Hány vasútállomásra szállítanak az adott településről árucikkeket?	Hányszor említik különféle áruszállítással összefüggésben?
Budapest	561	1938
Salgótarján	285	311
Kőbánya	265	300
Bécs	263	672
Arad	226	383
Fiume	190	287
Nagyvárad	142	391
Szeged	138	269
Debrecen	134	257
Temesvár	130	327
Máramarossziget	124	154
Petrozsény	111	117
Pécs	103	138

Figyelmesen végigolvasva ezt a listát, már elsőként szembeötlik a minitázat. Kizárólag összetett árutermelő és fogyasztó – regionális és/vagy nagytáji hatókörű – városokat (Nagyvárad, Arad, Temesvár, Debrecen, Pécs), egy termékre (só, szén, sertés) alapozott és szakosodott, országos hatókörű állomásokat (Salgótarján, Petrozsény, Máramarossziget, Kőbánya), a tengerentúli kereskedelmet közvetítő kikötővárost (Fiume), és nem utolsó sorban – a Monarchia két legfontosabb kereskedelmi központját (Budapest és Bécs) találjuk. Ez a tizenhárom település tehát az, amely kereskedelmi akcióradiusza a legnagyobb Magyarországon.

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

IV. Az áru értékesítési területe és mozgásirányai

Árut fogadó	Árut feladó				
	Arad	Nagyvárad	Pécs	Szeged	Temesvár
Arad	–	0	1	1	1
Nagyvárad	1	–	0	0	0
Pécs	1	0	–	1	0
Szeged	3	1	1	–	5
Temesvár	24	1	3	17	–

A települések következő csoportját azok alkotják, amelyeket a vasútállomások a fentieknél ugyan kevesebbszer, de még mindig számottevő alkalommal megneveztek. Ezek között számos Magyarországon kívüli, zömében szenet továbbító feladó állomás található. Triesztből és Budafokból 92–92, Szerencsből 91, Putnokból 87, Nagysurányból 86, Győrből 81, Ostrauból 75, Pozsonyból 73, Villányból 69, Kassából és Aninából 68–68, Brassóból 65, Dombrauból 64, Losoncból 62, Miskolcraól 58, Szolnokból 56, Újvidékből 55, Kolozsvárból 54, Désből 52, Nagyikindából és Mezőhegyesből 51–51, Grazból pedig 50 vidéki MÁV vasútállomásra küldenek árucikkeket. Graznak a magyarországi települések fogyasztói piacára gyakorolt vonzóerejéhez nyilvánvalóan növeli, hogy a Vas, Zala megyékben nincs olyan város, amelyik versenyt teremtene Graznak. Grazból 25 magyar állomásra¹ vas és vasáru, 20 vasútállomásra² pedig sör érkezik. Érdekesség, hogy Pécs és Körmend még friss gyümölcsöt is kap Grazból. Egy–két megyére kiható erővel rendelkező kereskedelmi központok: Pozsony, Kassa, Győr, Brassó, Losonc, Miskolc, Szolnok, Újvidék, és Nagyikinda.

893 belföldi vasútállomás kapcsolatszám szerinti megoszlása a következő. Az állomások 30%-a csak egyetlen másik belföldi állomással áll szállítási kapcsolatban. Előzetes várakozásaimmal szemben (ti. kizárólag alacsony népességszámú vonzaskörzettel rendelkező vasútállomások tartoznak ebbe a csoportba) jelentősebb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásokat (Óbecse, Hajdúböszörmény, Kunszentmárton, Sárosd, Sepsiszentgyörgy, Szalók–Taskony, Tolna–Mözs, Nagykáta) is találunk közöttük.

¹ Alsólendva, Bajmok, Baranyaszentlőrinc, Csákány, Devecser, Dombóvár, Fehértemplom, Felsőőr, Körmend, Marcali, Muraszerdahely, Nagyatád, Németszentmihály, Pécs, Sárvár, Segesd, Sümeg, Székelyudvarhely, Szentgotthárd, Szigetvár, Tapolca, Temesvár, Túrje, Újvidék, Viskonta-Csokonya

² Ajka, Alsólendva, Csákány, Csáktornya, Csömödér, Devecser, Felsőőr, Jákó, Kaposvár, Kiscell, Körmend, Nagyatád, Rédics, Rum, Szentgotthárd, Szombathely, Tapolca, Városlód, Veszprém, Zalaegerszeg

tük. 2–5 belföldi állomással van szállítási kapcsolata a vasútállomások második harmadának (Ókér, Füzesabony, Sárospatak, Simontornya, Dévaványa, Biharpüspöki, Felvinc, Töketerebes, Vízakna stb.). A vasútállomások harmadik harmadából (300 vasútállomás) kétszáz 6–20 vasútállomásra küldik a feladott árucikkeket. Ennél több belföldi vasútállomással csak a maradék száz állomás tart fenn szállítási kapcsolatot.

A vasúton szállított árucikkek térbeli áramlásában alapvetően négyféle mozgás különböztettem meg.

1. Adott megyebéli állomáson feladott áru egy másik megyebéli állomásra megy. A megyebéli termelői körzetek közötti kapcsolatok tehát igen erősek, mert a vasúti szállítás kísérte kereskedelmi tranzakciók zöme is a megyén belül marad. Ilyen például – mint ahogy azt a későbbiekben részletesen bemutatom – Bihar megye. Összerendezett belső működés, és eltérő termékszerkezet jellemzi ezeket a megyéket. Persze mindennek alapfeltétele, hogy a megyén belüli vasúthálózat feltárja a termelői körzeteket, és támogassa ezt a belső aktivitást. Ha a vasúthálózat ennek megfelel, akkor erősíti a térség belső kohézióját.
2. Adott megyebéli állomáson feladott áru egy a megyével szomszédos, másik megye vasútállomására megy. Ezek szomszédosági kapcsolatok. Ha adott megyében megtermelt javak jelentős részben a szomszédos megyékben találnak piacukra, annak több oka lehet. Pozitív olvasatban példázhatják a regionális gazdasági munkamegosztást. De az erős szomszédosági kapcsolatok fakadhatnak abból is, hogy az adott megyebéli vasúthálózat nem tárja fel a megye árutermelő körzetei közötti kapcsolatokat – sokkal inkább átszeli a megyét – és így inkább a szomszédos megyékkel (ill. azok piacaival) teremt összeköttetést.
3. Adott megyebéli állomáson feladott áru egy a megyével nem szomszédos, távolabbi megye vasútállomására megy. Az áru ekkor tranzitként átszel kisebb, de inkább nagyobb teret, míg megérkezik a célállomására. Ezek olyan nagytávolságú kereskedelmi kapcsolatok, amelyeket a vasúti fővonalak közvetítenek. Alapvetően háromféle terméktípus mozog ebben a relációban. Vagy speciális, csak konkrét helyszíneken előállítható (bányavidék, gyár) árucikkek (só, szén, fa, cukor), vagy pedig idővel a külkereskedelemben értékesítésre kerülő tömegtermékek (gabona, őrlemények), vagy pedig élvezeti cikkek (szeszes ital).
4. Adott megyebéli állomáson feladott áru elkerül közelebb, vagy távolabbi fekvő megyéket. Itt tehát nincs kereskedelmi kapcsolat. Ennek a kapcsolathiánynak számos oka lehet: a vasúti összeköttetés hiánya, a

fogyasztói piac sajátosságai, az áru szállításképesége (ill. annak hiánya).

A következőkben a megyék példáján konkrétan bemutatom a fentebb elmondottakat.³ Számításaimat összesen 13 623 belföldi⁴ árufeladó–árufogadói kapcsolat alapján végeztem el. Minden kapcsolat kétirányú: van benne egy árufeladói állomás és egy árufogadói állomás. A kapcsolatok száma akár az egyik, akár a másik szemszögből nézzük értelemszerűen 13 623. De – és most jön a lényeg – a kapcsolatok eloszlása attól függően, hogy melyik szemszögből nézzük, eltérő a megyék között. Tehát aszimmetrikus kereskedelmi kapcsolatokkal állunk szemben. A nevesített kapcsolatok eloszlásának területi szerkezete feladó–fogadó szempontból a következő:

	Árufeladói kapcsolatok száma	Árufogadói kapcsolatok száma
Abaúj-Torna	144	207
Alsó-Fehér	173	229
Arad	646	131
Árva	4	nincs adat
Baranya	372	129
Bars	49	140
Bács-Bodrog	324	570
Bereg	111	117
Beszterce-Naszód	24	19
Békés	161	394
Bihar	665	590
Borsod	242	149
Brassó	284	161
Budapest*	2245	nincs adat
Csanád	82	72
Csongrád	328	261
Esztergom	94	121
Fejér	75	151

(folytatás a következő oldalon)

³ Nem mutatom be Árva, Liptó, Szepes és Sáros megyéket. Eltekintettem a Fejér, Sopron, Vas, Somogy és Zala és Szolnok-Doboka megyék ismertetésétől is. Ezekről a megyékben elkészített térképek – a magánvasutak miatt – ti. félrevezetők lennének.

⁴ Nem tekintettem belföldi árumozgásnak a Fiuméből érkező vagy oda távozó szállítmányokat: ezek végső soron tengerentúli kapcsolatok.

* Budapest Kőbányával együtt.

IV. Az áru értékesítési területe és mozgásirányai

(folytatás az előző oldalról)

	Árufeladói kapcsolatok száma	Árufogadói kapcsolatok száma
Fogaras	23	46
Gömör és Kis-Hont	273	281
Győr	173	69
Hajdú	285	201
Háromszék	46	116
Heves	207	296
Hont	29	197
Hunyad	275	187
Jász-Nagykun-Szolnok	117	559
Kis-Küküllő	28	51
Kolozs	319	310
Komárom	82	125
Krassó-Szörény	556	512
Liptó	30	nincs adat
Maros-Torda	143	77
Máramaros	257	135
Moson	43	106
Nagy-Küküllő	184	272
Nógrád	489	128
Nyitra	261	397
Pest-Pilis-Solt-Kiskun	353	1002
Sáros	44	nincs adat
Pozsony	323	324
Somogy	93	280
Sopron	130	62
Szabolcs	107	227
Szatmár	142	182
Szeben	63	126
Szepes	77	nincs adat
Szilágy	20	141
Szolnok-Doboka	88	nincs adat
Temes	671	963
Tolna	95	239
Torda-Aranyos	73	209
Torontál	299	604
Trencsén	108	222
Turóc	45	52

(folytatás a következő oldalon)

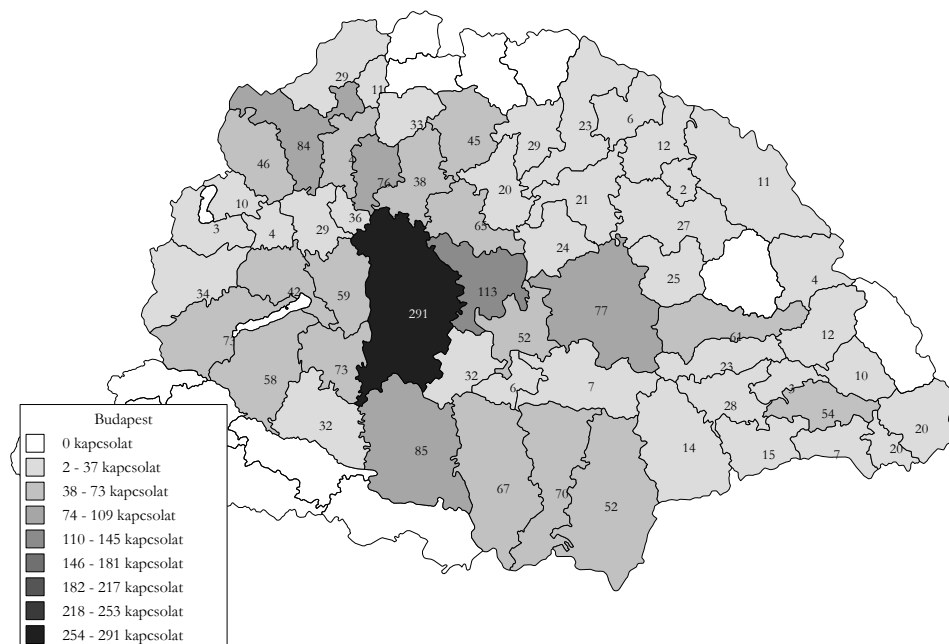
(folytatás az előző oldalról)

	Árufeladói kapcsolatok száma	Árufogadói kapcsolatok száma
Udvarhely	39	64
Ugocsa	35	31
Ung	58	61
Vas	234	332
Veszprém	169	214
Zala	156	370
Zemplén	227	244
Zólyom	131	168
Összesen	13623	13623

Úgy vélem, adott megye árufeladó és árufogadó kapcsolatainak jelentős eltérését értelmezni lehet e kapcsolatok térbeli kiterjedése, az árucikkek struktúrája, a fogyasztói piacok mérete stb. közötti különbségekkel. Három megyének (Arad, Győr és Nógrád) árufeladói kapcsolatai számottevően nagyobbak, mint az árufogadóié. Ennek Arad megye esetében az az oka, hogy Arad városa – későbbiekben bemutatott – nagytáji hatókörű kereskedelmi szerepkört töltött be. Nógrád megyében a salgótarjáni szén jut el jelentős számú vasútállomásra igen kiterjedt körben. Győr megye szélesebb árufeladói kapcsolatainak számát Győr városának a megyehatáron túlnyúló expanzív gazdasági ereje okozza.

Vannak tehát kivitel-túlsúlyos, és vannak behozatal-túlsúlyos területek. Ez a túlsúlyosság természetesen nem az áruk tömegében jelentkezik – ti. ezt nem ismerjük – hanem az árufeladó–árufogadói kapcsolatok számában. De nemcsak az áruk tömegének, hanem fajtájuknak is más-más a gazdasági jelentősége. Ezek a mutatók tehát nem képesek teljes mélységében feltárni, hogy a vizsgált térségek között milyen erősségűek a vasúti áruszállítással együtt járó kereskedelmi kapcsolatok.

Most pedig következzenek azok a részletes magyarázattal ellátott térképek, amelyek az adott megye szempontjából mutatják: a vasútra feladott termékeiknek mekkora az értékesítési területe. Mivel a budapesti állomásokra érkező áruk származási helyét nem ismerem (ti. ez hiányzik, ill. rendkívül töredékesen szerepel az Edvi Illés-féle adatokban), az érintett megyékből a fővárosba irányuló árufeladói kapcsolatokat sajnálatos módon nem lehetett ábrázolni. A fővárosból a megyékbe irányuló feladottárukapcsolatokat viszont ismerjük.



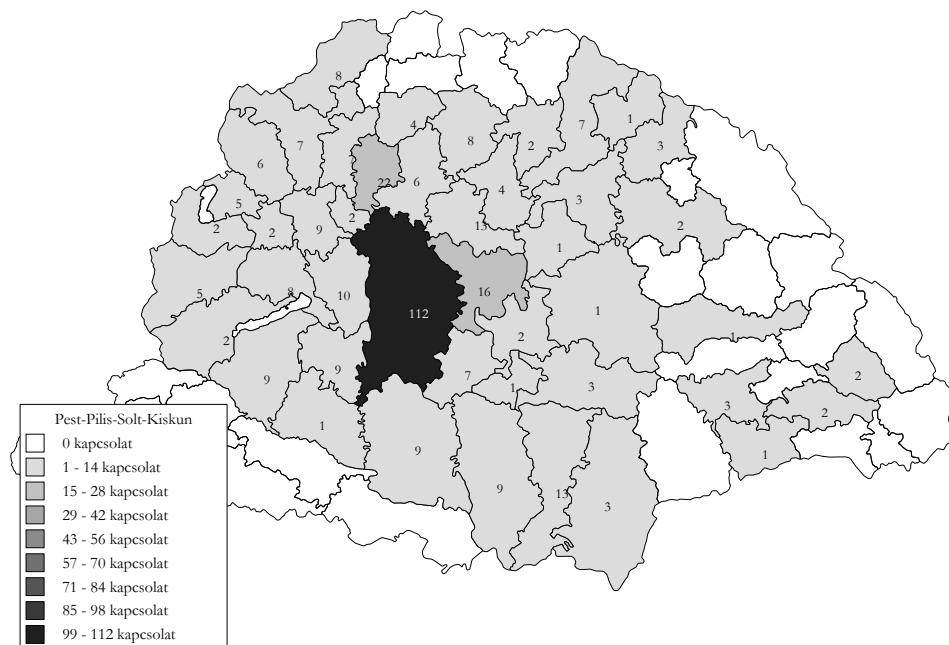
41. ábra. A Budapestről belföldre feladott áruk értékesítési területe

A térkép 2245 szállítási kapcsolat alapján készült. Az árumozgások 13%-a Budapest és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye vasútállomásai között bonyolódik le. A fővárosban feladott árucikkek legfontosabb értékesítési területei Jász-Nagykun-Szolnok (113 kapcsolat, 5%), Bács-Bodrog (85 kapcsolat, 4%), és Nyitra (84 kapcsolat, 4%) megyék. A fővárosból vidékre kiinduló árufeladások kb. 3–3% (58–77 kapcsolat) irányul Somogy, Fejér, Kolozs, Heves, Torontál, Temes, Zala, Tolna, Hont és Bihar megyékbe. Minimális árufeladó kapcsolat irányul a fővárosból Arad és Fogaras megyékbe (7–7 kapcsolat), Csanád és Ung megyékbe (6–6), Beszterce-Naszód és Győr megyébe (4–4, Kis-Küküllő és Sopron megyébe (3–3), és Ugocsába (2).⁵

A feladottáru-kapcsolatok közül 11 agyag és agyagáru, 78 ásványok és ásványi termékek (só, szén, szóda, cement, gipsz, mész stb.), 155 kőolaj, 80 bőr és bőráru, 97 cukor, 15 dohány és dohányáru, 23 gabona, 182 gép és gépalkatrész, 459 italok (sör, bor, pálinka, ásványvíz), 260 örlemények,

⁵ Győr és Sopron megyékbe irányuló fővárosi áruszállítások alacsony kapcsolati mutatójához nyilvánvalóan közrejátszik, mindkét megyében van magánvasút is.

170 vas és vasáru szállításával függ össze. A Budapesten feladott árucikkeket 34 vidéki vasútállomás nevez meg tíz vagy annál több esetben.⁶



42. ábra. A Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyében belföldre feladott árucikkek értékesítési területe

A térkép 353 szállítói kapcsolat alapján készült. A megyének 44 másik megyével van áruszállítói kapcsolata. Az árumozgások 32%-a megye két vasútállomása között bonyolódik le. A megyebéli termékek – fővároson kívüli – legfontosabb értékesítési területe Hont és Jász-Nagykun-Szolnok megyék. Hont megyei vasútállomásokra legfőképp Vácról (bor, cukor, dohány, gyarmatáru, liszt, rizs, só, kőolaj, szesz, vasáru) és Budafokról (bor) kerülnek feladásra az árucikkek. A Jász-Nagykun-Szolnok megyei állomásokra pedig leginkább Ceglédre, Kecskemétre, Nagykőrösre érkeznek a termékek (burgonya, liszt, tégl, ecet, bor, korpa).

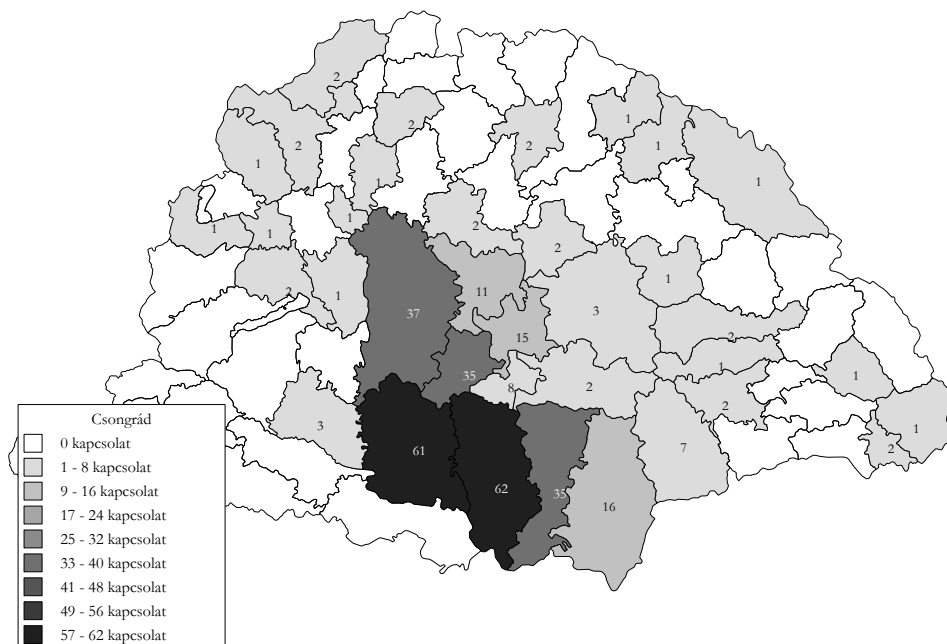
⁶ Alsólendva 14, Aszód 10, Berettyóújfalu 11, Brassó 13, Csongrád 12, Csucs 29, Fegyvernek 10, Garamberzence 10, Gyöngyös 13, Homoród-Kőhalom 25, Jászkisér 10, Kocsárd 14, Kolozsvár 11, Körmen 14, Monor 11, Nagyenyed 13, Nagykároly 10, Nagytapolcsány 12, Örkény 23, Pécs 13, Sárosd 16, Segesvár 20, Sümeg 13, Szakállás 13, Szeghalom 10, Szigetvár 10, Szilágysomlyó 10, Szolnok 10, Tapolca 10, Temesvár 30, Veszprém 15, Visk 11, Zalaegerszeg 11, Zeliz 15, Zombor 10.

A térkép 117 szállítói kapcsolat alapján készült. A megyebéli termékek megyén túli fogyasztói piaca – annak ellenére, hogy a megye termékei mintegy 21 másik megyében megjelennek – valójában rendkívül szűk. 13 megyében (Arad, Bars, Bács-Bodrog, Bereg, Borsod, Esztergom, Hajdú, Pozsony, Temes, Tolna, Torontál, Trencsén, Veszprém, Zólyom) egy-egy vasútállomásra egyféle járszági árucikk érkezik. A megyének nincsenek említésre méltó nagytávolságú kereskedelmi kapcsolatai.

A feladott árumozgások 44%-a a megyén belüli vasútállomások között bonyolódik le. A vasúton szállított megyebéli termékek legfontosabb fogyasztói piaca a megyén belül létezik. A megyében központi szerepkört tölt be Szolnok állomás. A fent említett 117 szállítói kapcsolat közül mintegy 78 Szolnokhoz köthető: ti. 56 vasútállomás 78-szor említi a Szolnokról érkező termékeket. A többi megyebéli vasútállomás (Jászberény, Homok, Mezőtúr stb.) vonzaskörzetében megtermelt árucikkek alig 4–5 másik vasútállomásra jutnak el.

A megye szomszédsági kapcsolatai tükrözik a megyét átszelő vasútvonalak szerkezetét. A Budapest–Predeal közötti fővonal a megye két szomszédjával (Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Békés) teremt közvetlen kapcsolatot. Így a szomszédsági kapcsolatok közül – az áruértékesítés szempontjából – e két megyével a legszorosabb a kapcsolat (Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye: 26, Békés 8 kapcsolat). A megyebéli termékek megtalálják piacukat még Hevesben is (7 kapcsolat) olyan formán, hogy a feladott árucikkeket szállító kocsik Újszásznál Hatvan felé fordulnak. Érdekes módon, ugyanez nem működött Hajdú megye irányában. Jász-Nagykun-Szolnokból származó áruról (korpa) csak egyetlen hajdúsági állomás számolt be.

A megye érkezőáru-kapcsolatai (559 db) kevésbé a szomszédos, mint inkább Arad, Bihar és Nógrád megyékhez fűződnek.



44. ábra. A Csongrád megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe

A térkép 328 árufeladói kapcsolat alapján készült. A megyének 35 másik megyével van áruszállítói kapcsolata. A csongrádi árucikkek legnagyobb vidéki felvevő piacát Bács-Bodrog és Torontál jelenti (61–62 kapcsolat). Temes és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyékkel már gyengébbek (35–37 kapcsolat) a piaci kapcsolatok. A Csongrádból Csanádba irányuló szomszédosági kapcsolat igen gyenge: alig nyolc kapcsolatot regisztráltak, és ezek hat esetben bor, sör, és szesz szállításával függenek össze. A szesz italokon kívül a csanádiaknak nem igazán van szükségük csongrádi árucikkekre.⁷

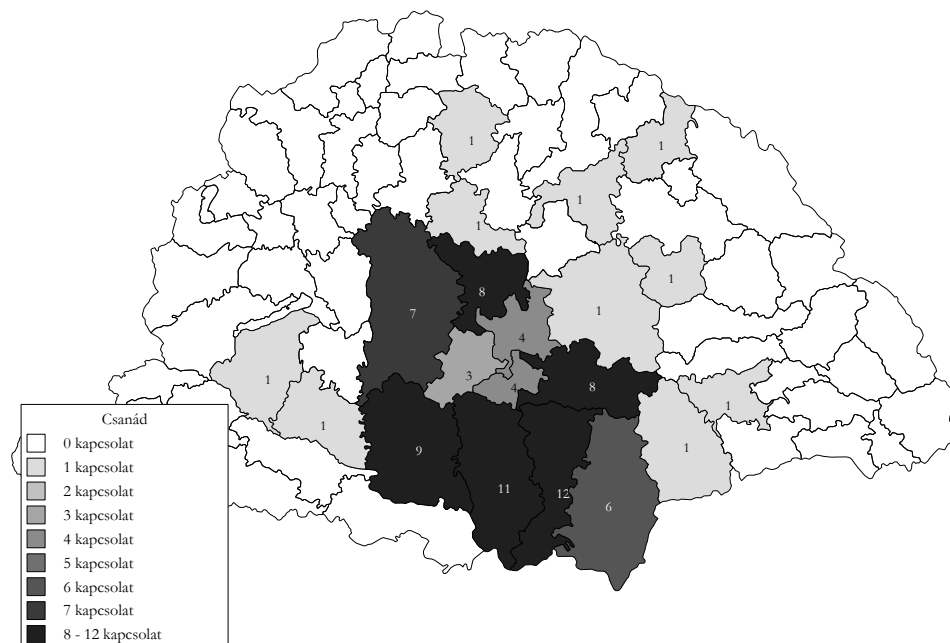
A megyén belüli árumozgások jellemzője a Szeged–Hódmezővásárhely, Hódmezővásárhely–Szeged közötti forgalom.

A szegedi termékek (dohány, épületfa, liszt, sör, szesz, zöldségek) fogyasztó piaca igen kiterjedt: 138 vasútállomás mintegy 269 esetben említi meg, hogy rendszeresen érkezik Szegedről feladott áru hozzájuk. (Vö. 56. ábra) A Hódmezővásárhelyen feladott termékek (borjú, fa, baromfi, ló, liszt, tojás, szalonna, búza, fűszer, gabona, sertés, kukorica, cserépedé-

⁷ Mezőhegyesre és Pitvarosra érkezik még „vegyes áru” Szegedről.

nyek, téglá stb.) 19 vasútállomás (összesen 10 megyében) vonzáskörzetének fogyasztói piacára jutnak el. Szentesről hét, Horgosról hat, Szatymazról négy állomásra szállítják az árucikkeket.

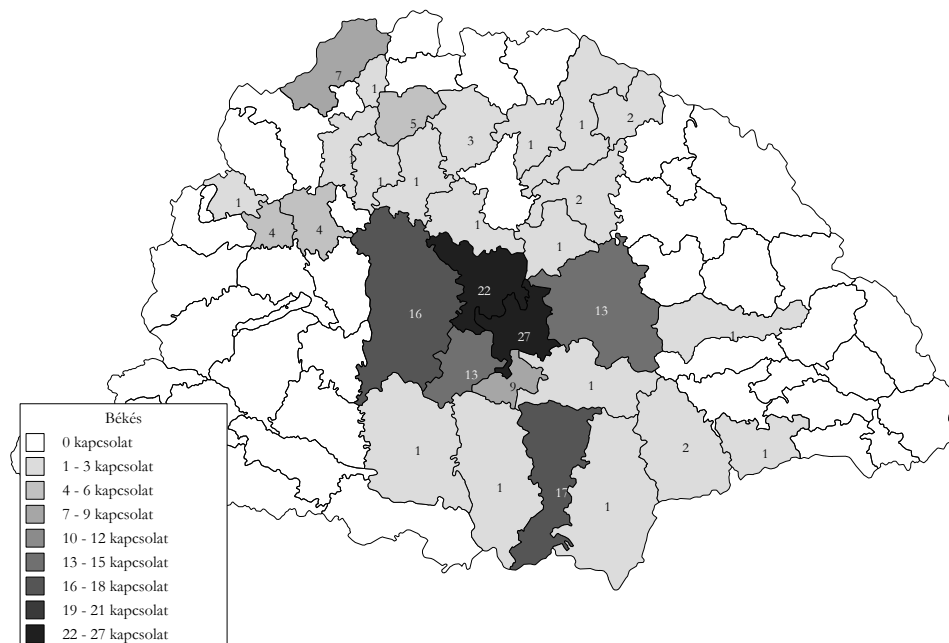
Csongrád megye 261 árufogadói kapcsolatát ismerjük. A fogadottáru-kapcsolatok közül 32 Budapesthez köthető. A megyébe áramló árucikkek leggyakoribb származási helyei: Torontál és Arad megyék. A megyébe alig érkeznek termékek Csanád és Jász-Nagykun-Szolnok megyékből.



45. ábra. A Csanád megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe. A térkép alig 82 áruszállítási kapcsolat alapján készült. A szállítási kapcsolatok több mint a fele a cukorhoz (Mezőhegyes) köthető. Csanád megyének 19 másik megyével van áruszállítói kapcsolata, de ezek közül tíz megyével (Alsó-Fehér, Baranya, Bereg, Bihar, Gömör és Kis-Hont, Heves, Hunyad, Somogy, Szabolcs és Szilágy) a kapcsolat nem jelent többet, mint egyetlen vasútállomásra érkező egyetlen csanádi árucikket. Csanád megye szomszédsági kapcsolatai közül gyengébbek a Csongrád és Békés felé irányulók.

A csanádi árucikkek legfontosabb fogyasztói piacait Temes és Torontál megyék jelentik. A már említett cukron kívül cukorrépa, dohány, hagyma, kender és kóc, szesz, toll kerül ki a megyéből. Mezőhegyesről 51 vasútállomásra, Makóról 12-re, Battonyáról pedig alig három másik állomásra jutnak el a csanádi árucikkek.

Csanád megye 72 árufogadói kapcsolatát ismerjük. A megyének igen gyengék a fogadottáru-kapcsolatai Budapesttel (6 kapcsolat). A megyébe áramló árucikkek harmada Arad megyéből származik.

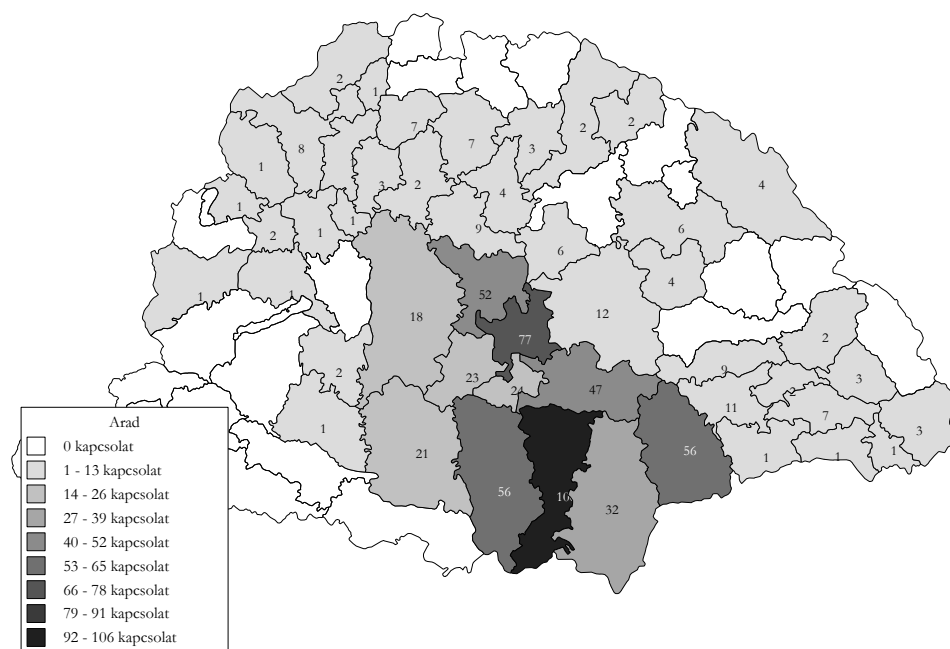


46. ábra. A Békés megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe

A térkép alig 161 árufeladói kapcsolat alapján lett elkészítve. A kiváló vasútföldrajzi adottságú megye településeit előzetes várakozásaimmal szemben kevesebb szer neveztek meg feladott árucikkek származási helyül. A feladott áruk mozgásirányában gyakorlatilag egyforma erősségűek a megyén belüli – azaz két békési vasútállomás közötti kapcsolatok – és a Békés megye és Jász-Nagykun-Szolnok közötti szomszédsági kapcsolatok. Feltűnő, hogy Békésnek – Bihar megyéhez hasonlóan – milyen gyengék a kapcsolatai Arad megyével. Az Arad megyei állomások tíz egyetlen kapcsolatot (Gyuláról szeszt szállítanak Aradra) említenek. Arad megye nem felvevő piaca a békési termékeknek. Nem mondható el ez a szomszédsági kapcsolatokon túli Temes és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyékről. Temes megyébe leginkább sovány sertéseket (felhizlalásra) és gabonát visznek Békésből. Temesvár ipari üzemei pedig Mezőberényből is vásárolják a kőolajat, az állati hulladékokat (toll, csont). Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyébe a békési gabona és sertés jut el.

Békés megyének összesen 30 másik megyével van áruszállítási kapcsolata, de ebből 15 megyébe (Abaúj-Torna, Arad, Bars, Bács-Bodrog, Hajdú, Heves, Hont, Kolozs, Krassó-Szörény, Moson, Nógrád, Szeben, Torontál, Turóc, Zemplén) csak egy vasútállomásra egyetlen egy békési árucikk jut el. A Csaba állomáson feladott árucikkek 38 másik vasútállomásra jutnak el. A gyulai árucikkek 32, az orosháziak pedig 16 állomás vonzáskörzetének piacára kerülnek.

A megye 394 fogadottáru-kapcsolatát ismerjük. Békés megye fogyasztói erősebben kötődnek a Bihar és Arad megyei árucikkekhez (61–77 kapcsolat), mint a fővárosból származókhöz (32 kapcsolat).



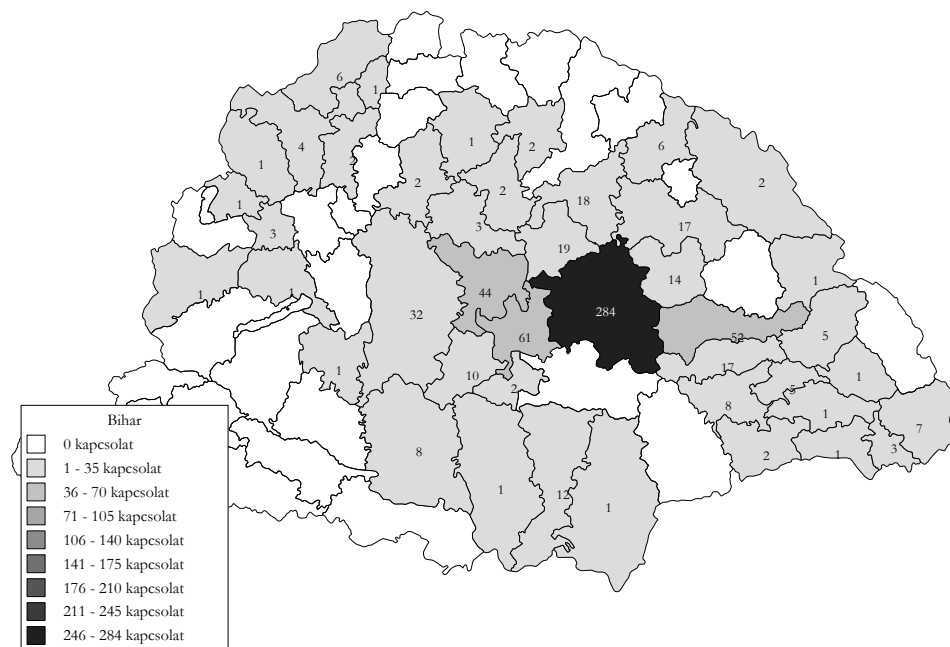
47. ábra. Az Arad megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe.

A térkép 646 áru feladói kapcsolat adatai alapján lett elkészítve. A vasúti árumozgások szempontjából a megyebéli kapcsolatoknál fontosabbak a szomszédságiak. Az árumozgások alig 7%-a (47 eset) bonyolódik le a megyén belüli két vasútállomás között. Ezzel szemben Arad megyéből Temes megyébe irányul a kapcsolatok 16%-a (106 eset), Békésbe pedig 12%-a (77 eset). Sőt még a Jász-Nagykun-Szolnok, Torontál, és Hunyad megyékbe irányuló kapcsolat száma is némileg nagyobb arányú (8–9%), mint a megyén

belüliek.⁸ Temes megyétől nyugatabbra haladva (Torontál, Bács-Bodrog, Baranya) a kapcsolatok fokozatosan gyengülnek. Arad megyének északi szomszédjával, Biharral igen gyenge a kapcsolata (2%, 12 eset).

Arad megye nagytávolságú kapcsolatai Arad városának az alföldi nagytérségen túlnyúló kereskedelmi erejét tükrözik, ennek térbeli megjelenései. (Vö. 60. ábra) 10 megyébe (Baranya, Bars, Brassó, Esztergom, Fogaras, Komárom, Pozsony, Szeben, Vas és Veszprém) csak emiatt jut el egy-egy aradi termék (szesz, bor, robbanószer, liszt, műtrágya). Aradon kívül 38 vasútállomásra jutnak el a Gyorokon feladott termékek, 35-re a berzovaiak. 24–26 vasútállomás fogadja a Tótváradon és Radna-Lippán feladott árucikkeket.

A megye árufogadói kapcsolatai – különösen a feladottáru-kapcsolatok magas számával összehasonlítva – meglehetősen korlátozottak (131 db). Budapestről a megyébe érkező árucikkeket alig hétszer regisztrálnak. A legerősebbek az érkezőáru-kapcsolatok Krassó-Szörény megyével (14 kapcsolat) és Temes megyével (8 kapcsolat).



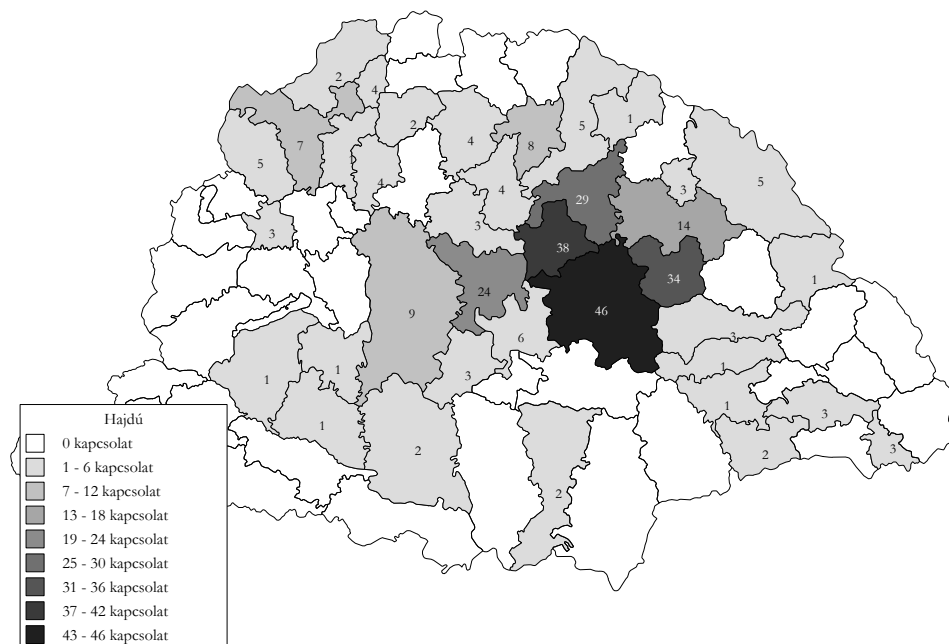
48. ábra. A Bihar megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe.

⁸ Ezt a képet még az sem torzítja, hogy Arad megyében nem a MÁV kezelésében álló vasutak is vannak, hiszen a számítások alapja a célállomások által nyújtott adatok.

A térkép 665 szállítási kapcsolat adatai alapján lett elkészítve. Az áru-mozgások 43%-a a megye két vasútállomása között bonyolódik le. A vasúton szállított bihari termékek legfontosabb fogyasztópiaca a megyén belül van. A Brátka állomáson feladott tűzifa, a cséffai, lessi, margittai, sarkadi, szalontai gabona, a mezőtelegdi, dobresti, révi és élesdi mész stb. a megyében kerül értékesítésre. A fent említett 43%-on belül, a megyehatárt át nem lépő vasúti árufeladói mozgásirányok 25%-a Nagyváradról indul ki.

Biharnak 42 másik megyével van áruszállítói kapcsolata. A megyebéli árucikkek legfontosabb értékesítési területe Békés (kapcsolatok 9%-a), Kolozs (8%), és Jász-Nagykun-Szolnok megye (7%). A Bihartól északra fekvő megyéknek távolságuk növekedésével arányban – a bihari termékek szempontjából – egyre csökken piaci jelentőségük. Hajdú, Szabolcs, Szatmár és Szilágy megyék belső piacai még rendelkeznek 14–19 bihari kapcsolattal, de ez már nem több mint a bihari feladottáru-kapcsolatok 2–3%. A Felvidék keleti megyéiben (Ung, Zemplén, Abaúj-Torna, Borsod, Gömör és Kis-hont) szinte alig jelennek meg a megye árucikkei. Feltűnő, hogy Biharnak nincs kapcsolata a szomszédos Arad megyével. A két megye között nincs közvetlen vasúti összeköttetés: a Nagyváradtól Békéscsabán át Aradra tartó kerülő utat pedig a megye termékei nem teszik meg.

Bihar megye nagytávolságú kapcsolatai Nagyvárad regionális kereskedelmi szerepköréből fakadnak, annak térbeli tükröződései. (62. ábra) 14 megyének (Beszterce-Naszód, Csongrád, Fogaras, Gömör és Kis-Hont, Győr, Máramaros, Moson, Nagy-Küküllő, Pozsony, Szeben, Tolna, Torontál, Turóc, Udvarhely) kizárólag Nagyváraddal és kizárólag egyetlen termékkel összefüggő kapcsolata van. Nagyváradon kívül a bihari vasútállomások közül kiterjedt kapcsolatrendszerrel rendelkeznek az élesdiek. Az Élesd vasútállomáson feladott termékek 48 vasútállomásra jutnak el. A mezőtelegdi árucikkek 36, a réviak 28, a brátkaiak pedig 17 állomásra érkeznek.

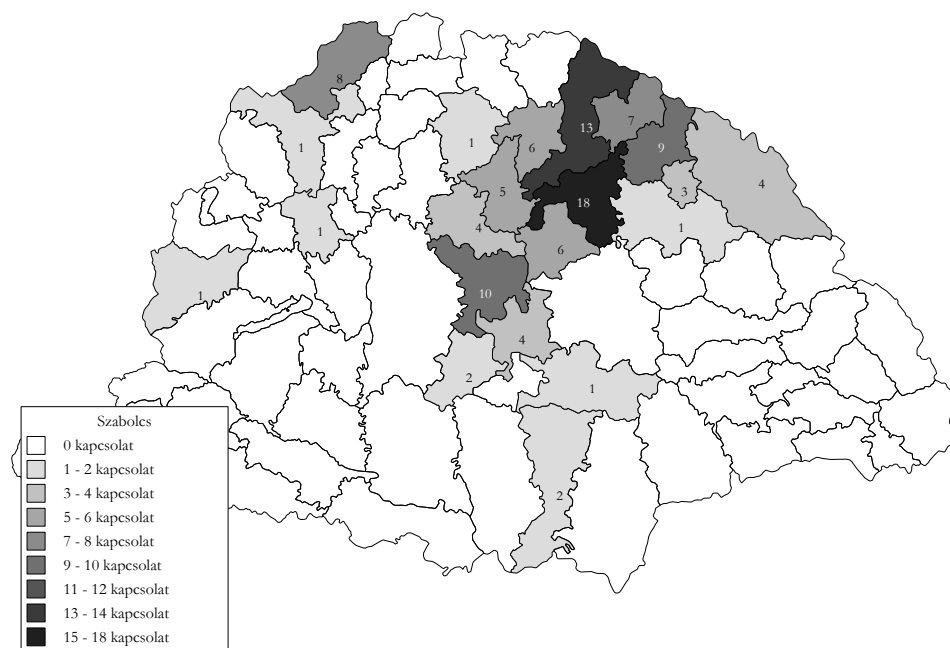


49. ábra. A Hajdú megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe
 A térkép 285 szállítási kapcsolat alapján lett elkészítve. A megyebéli termékek legfontosabb értékesítési területe Bihar megye. Ez nem a két megyeszékhely – Debrecenből Nagyváradra tartó feladottáru-kapcsolat területi megjelenése (Nagyváradon alig kétféle debreceni árucikk kapható), hanem Debrecennek a megyén túlnyúló kereskedelmi központ jellegéből adódik. Ezt a kapcsolatot a Debrecen Bihar megye északi területeivel összekötő vasútvonalak közvetítették. A bihari Báránd, Berettyóújfalu, Derecske, Nagylétavértes, Sáp, Sáránd stb. állomások érkezőáru-forgalmában a Debrecenhez és Nagyváradhoz fűződő kapcsolatok igen kiegyensúlyozottak.

Hajdú megyét erős szomszédosági kapcsolatok fűzték még Szabolcs és Szilágymegyei megyékhez. A hajdúsági árucikkek fogyasztói piaca Szabolcs megyétől északabbra eső megyékben már igen korlátozott. Zemplén megye északkeleti részében a legmesszebbre Sátoraljaújhelyig jut a debreceni dohányáru. A Debrecen–Miskolc közötti vasútvonalon Szerencsnél messzebb nem utazik az áru (tégla). Miskolc érkezőáru-forgalmában a debreceni árucikkek – hasonlóan Nagyváradéhoz – elhanyagolható a jelentőségük.

Mindazonáltal Debrecen feladottáru-forgalmának jelentősége messze túlnő a megyehatárokon. (Vö. 64. ábra.) Hajdú megye nagytávolságú kapcsolatai Debrecen szerepköréből fakadnak, annak térbeli tükröződései. A megye többi vasútállomása kevés számú feladottáru-forgalmi kapcsolatot tart fenn más vasútállomásokkal (Hadház 11, Kaba és Püspökladány 4–4).

Hajdú megye 201 érkezőáru-kapcsolatát ismerjük. A megye kapcsolatai a legerősebbek Budapesttel (24 kapcsolat), Máramaros megyével (21 kapcsolat), Biharral (19 kapcsolat) és Nógráddal (15 kapcsolat).



50. ábra. A Szabolcs megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe

A térkép alig 107 áruszállítói kapcsolat alapján készült. A szabolcsi áru-mozgások 17%-a (18 kapcsolat) bonyolódik a megye két vasútállomása között. Az áru áramlása nem egyközpontú, a megyeszékhely Nyíregyháza áruvonzó szerepe csak egyetlen árucikk (szesz) két feladóállomás (Kisvárd, Nyírbátor) vonatkozásában mutatkozik meg.

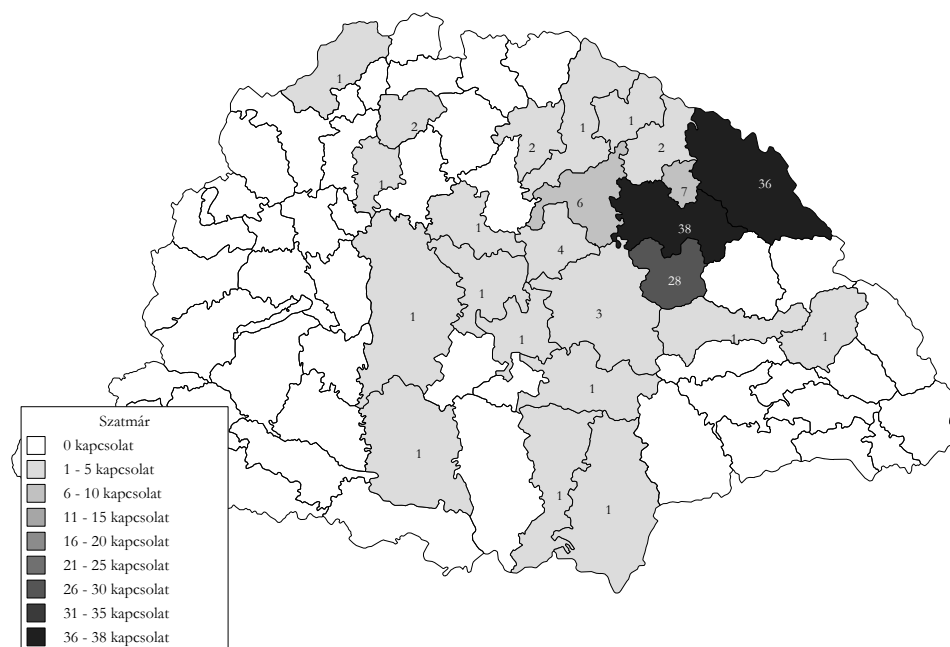
A megye termékeinek fontos értékesítési területe Zemplén. Zemplén hét vasútállomására (Homonna, Legenye-Mihályi, Nagymihály, Örmező, Perbenyik, Radvány és Sátoraljaújhely) négy szabolcsi vasútállomásról (Kisvárd, Nyírbátor, Fényeslitke, Nyíregyháza) érkezik a burgonya, szesz, kukorica, rozs, és dohány.

A megye szomszédsági kapcsolatait befolyásolja a vasúthálózat szerkezete. Nincs közvetlen összeköttetés Szabolcs és Szatmár árutermelő körzetei között.⁹ Ezzel szemben Szabolcs és Bereg megyéket összeköti a Nyíregyháza–Csap közötti pálya.

A Nyíregyházán feladott árucikkek 21, Kisvárdán feladottak 14, a pát-rohajok 11, a demecseriek 9, a nyírbátoriak hét, az újfehértóiak öt vasútállomás vonzáskörzetének fogyasztását szolgálják.

A megye nagytávolságú áruszállításainak egyik alapja a rozsa. A Trencsén megyében regisztrált nyolc szabolcsi termék közül hat rozsa. A szabolcsi árucikkeknek nem felvevő piaca Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye.

Szabolcs megye 227 árufogadói kapcsolatát ismerjük. A megyébéli fogyasztóinak legerősebb a kapcsolata Hajdú (29 kapcsolat) és Zemplén megyébéli árutermelőkkel (24 kapcsolat).



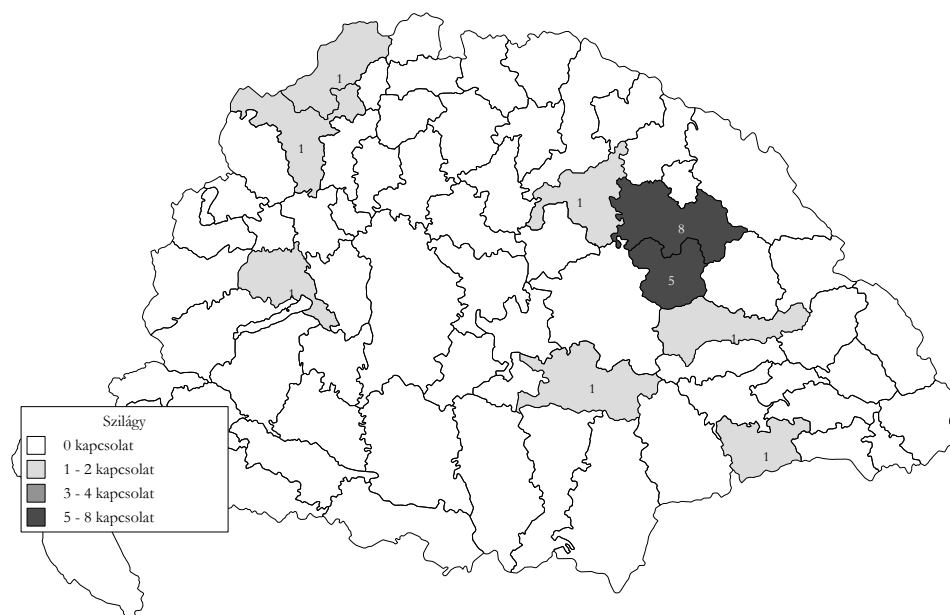
51. ábra. A Szatmár megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe

⁹ Nyíregyháza és a már Szatmárban fekvő Mátészalka között működik egy vicinális. Ennek ellenére Mátészalkán nem jelennek meg szabolcsi termékek, sőt Mátészalkáról sem szállítanak Nyíregyházára.

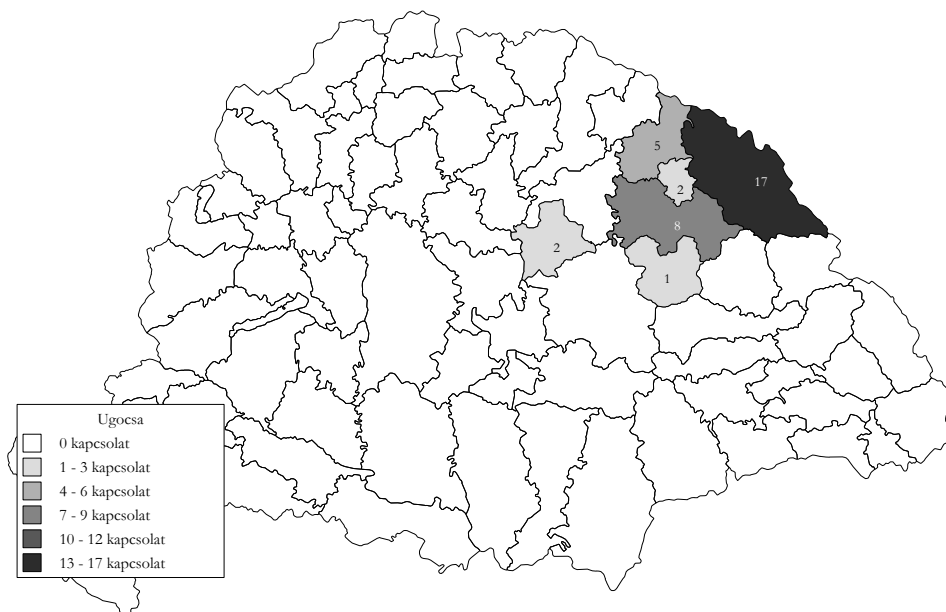
A térkép alig 142 áruszállítói kapcsolat alapján készült. Szatmár megye szomszédsági kapcsolatai rendkívül szélsőségesek. Nemcsak a megye több járása között nincs vasúti kapcsolat, de a megyének nincs összeköttetése Szolnok-Doboka és Bereg megyékkel sem. Ezen felül igen kedvezőtlen forgalmi kapcsolatokkal rendelkezik Bihar és Szabolcs megyékkel. A korábbiakban már említettem, hogy a Szabolcsból Szatmár megyébe indított feladottáru-kecsolatok milyen alacsony szintűek. Ugyanez a kapcsolat fordítva némileg erősebb, de földrajzilag igen beszűkült: csak a szabolcsi Nyírbátorba és Újfehértóra érkeznek szatmári árucikkek.

Szatmár megyének 23 másik megyével van feladottáru-kecsolata. A nagytávolságú kecsolatok egy-egy vasútállomás egy-egy feladott termékére vonatkoznak. Szatmárnémeti vasútállomásáról feladott termék 39 vasútállomásra jut el. A nagykarolyi árucikkek húsz vasútállomásra érkeznek meg.

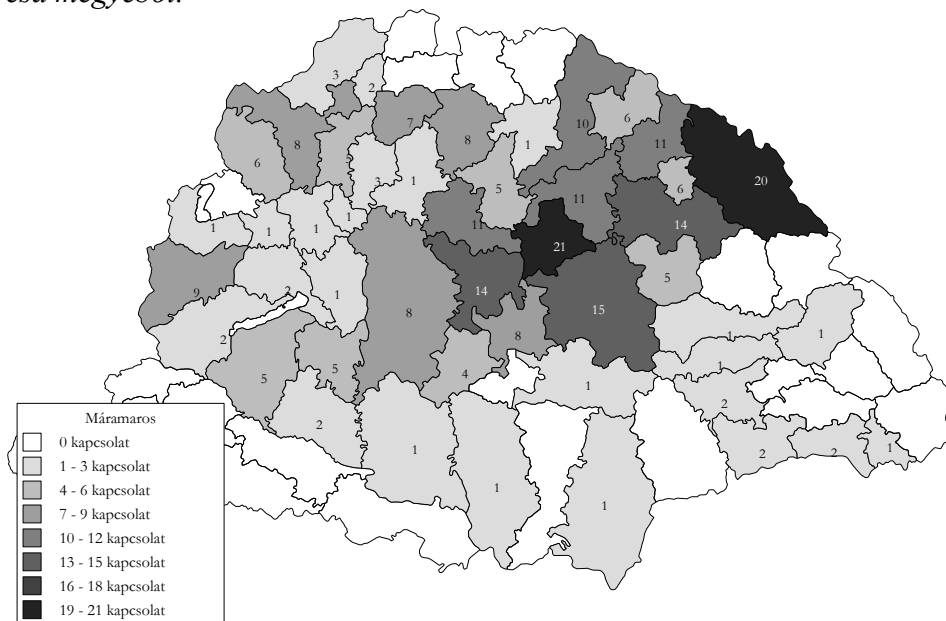
Szatmár megye 182 érkezőáru-kecsolatát ismerjük. Szinte alig-alig érkeznek a megyébe árucikkek Szabolcsból, Szilágy, Ugocsa és Bereg megyéből. A megyebéli fogyasztóknak legerősebb a kecsolata Budapesttel (27 kecsolat), valamint Bihar és Máramaros megyék árutermelőivel.



52. ábra. A Szilágy megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe. A térkép mindössze 20 áruszállítói kecsolat alapján készült.



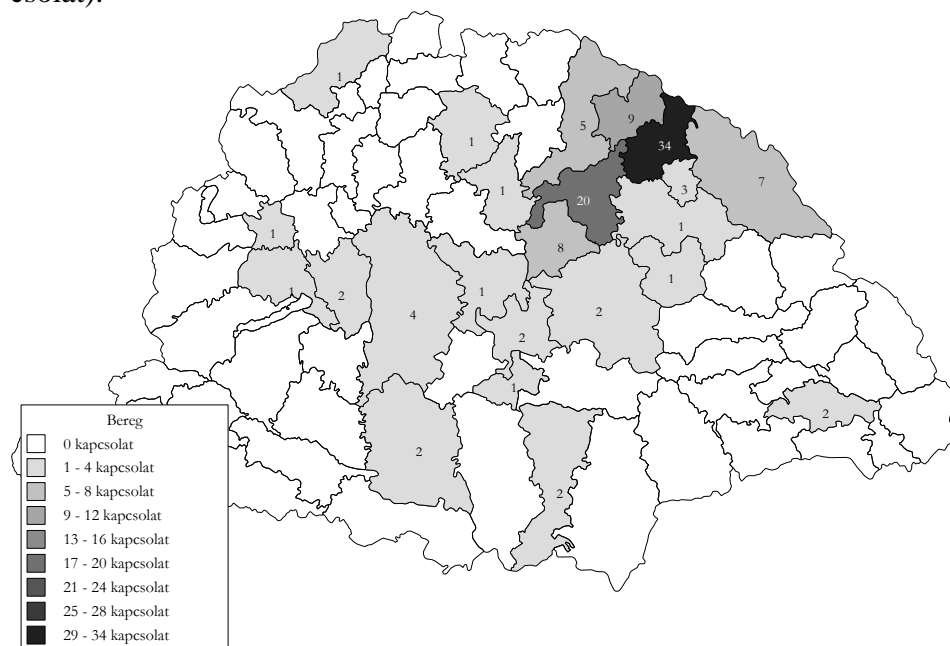
53. ábra. Az Ugocea megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe. A térkép mindössze 35 áruszállítói kapcsolat alapján készült. Máramaros megyébe búza és kukorica, Szatmár megyébe kő, téglá és tűzifa kerül Ugocea megyéből.



54. ábra. Máramaros megyében belföldre feladott árucikkek értékesítési területe

A térkép 257 áruszállítói kapcsolat alapján készült. Máramaros megye nagytávolságú kapcsolatainak széles kiterjedtségét két terméke, a só és a fa okozza. A Máramarosból indított feladottáru-kapcsolatok közül 141 a sóhoz köthető. Ezen kívül mintegy 60 kapcsolat (az összes árumozgás 23%-a) a Kárpátokban kivágott fával (épületfa, tűzifa, deszka stb.) hozható összefüggésbe. Máramarosszigeten feladott áru az ország 124 vasútállomásán kerül leadásra. Szigetkamarának 48, Kisbocskónak 16, Husztnak 13 másik vasútállomással van áruforgalmi kapcsolata. Kisbocskóról különféle vegyszeti árucikkeket és segédanyagokat (hamuzsír, kénsavas agyagföld, vegyszerek, szóda, klórmész stb.) küldenek mintegy 15 megyébe.

Máramaros megye 135 érkezőáru-kapcsolatát ismerjük. A megyébéli fogyasztókat a legerősebb kapcsolat a szatmári árucikkekhez fűzi (36 kapcsolat).



55. ábra. A Bereg megyéből belföldre feladott áruk értékesítési területe

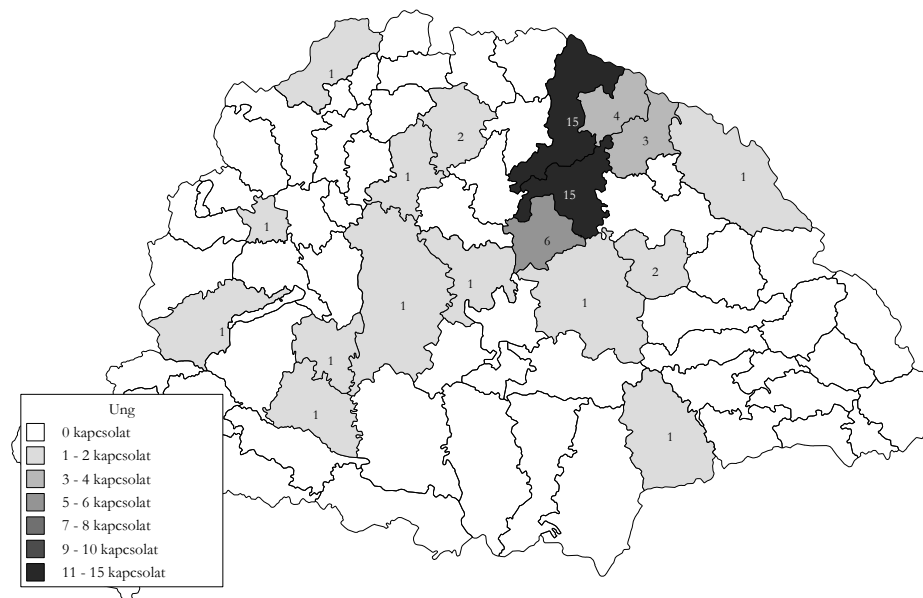
A térkép 111 szállítói kapcsolat alapján készült. A beregi állomásokról indított árufeladások harmada a megye egy másik vasútállomására irányul. A megyét két vasútvonal szeli át, a fontosabbik Magyarország galíciai kap-

csolatát biztosította.¹⁰ A másik pálya pedig Bereg és Máramaros megyéket kötötte össze. Ebből kifolyólag a megyebéli árumozgások nem egy-, sokkal inkább többközpontúak (Munkács, Beregszász, sőt Bátor, Szolyva-Hársfalva, Vocsi).

Bereg szomszédsági kapcsolatai a Máramarosi és Ung megyei kapcsolatok ellenére is gyengék. A megyének mindezeknél fontosabb partnere Szabolcs. A beregi termékek (fa, gabona, bor, örlemények) Szabolcsban Újfehértónál délebbre, Nyíregyházánál észak-nyugatabbra már nem jutnak el.

Bereg megyének 22 másik megyével van árufeladói kapcsolata. Az ország 18 vasútállomására érkeznek Volócon feladott árucikkek (épületfa, cserhég). Munkácsi termékek 17, beregszásziak 16 vasútállomás vonzáskörzete fogyasztását elégítik ki.

Bereg 117 érkezőáru-kapcsolatát ismerjük. Bereg megyébe építőanyagok, búza és rozs, kőolaj, műtrágya érkezik a többi megyéből.

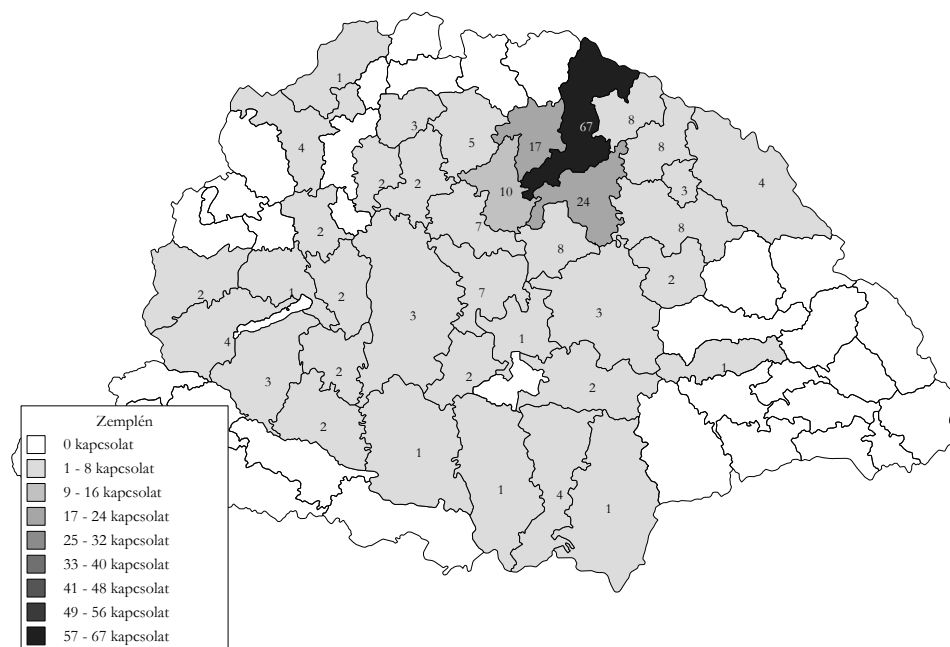


56. ábra. Az Ung megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

¹⁰ A Magyarországot Galíciával összekötő beszkidi vonal (Munkács–Stryj) a Monarchia hadászati érdekei miatt épült meg, a pálya gazdasági jelentősége elenyésző. Az alacsony kihasználtságon felül az összeköttetés Ausztria–Galícia közötti tranzitútvonalként sem tudott működni, az osztrákok tí. olyan díjszabást vezettek be, amely megakadályozta, hogy az áru a rövidebb, de Magyarországon keresztülhaladó pályán áramoljon. A korban ez a magyar közlekedéspolitikai egyik nagy sérelme.

A térkép mindössze 58 árufeladó-kapcsolat alapján készült. Az Ung megyén belüli áruforgalom rendkívül fejletlen, Ungvárra építőanyag, burgonya és gabona érkezik. A megyebéli kapcsolatok helyett fontosabbak a Szabolcs és Zemplén megyékhez fűződő szomszédosági kapcsolatok. Ung és Bereg között – a csapi összeköttetés ellenére – alacsony szintűek a feladottáru-kapcsolatok.

Ung megye alig 61 érkezőáru-kapcsolatának zöme a szomszédos megyékkel bonyolódik le. Zemplénből, Szabolcsból, Beregből érkeznek a termékek a megyébe. Budapestről és Máramaros megyéből 6–6 rendszeres áruérkezést regisztrálnak.



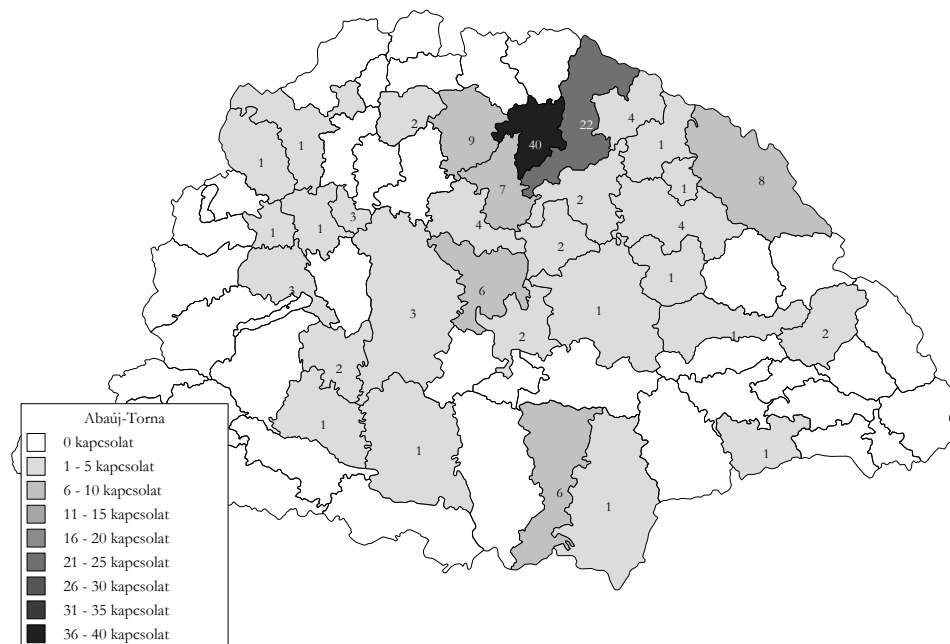
57. ábra. A Zemplén megyében belföldre feladott árucikkek értékesítési területe

A térkép 227 árufeladói kapcsolat alapján készült. Az árufeladások harmada két zempléni vasútállomás közötti tranzakció (tűzifa, épületfa, liszt, gabona szállítása). A megyén belüli árumozgások nem egyközpontúak. A megyeszékhely Sátoraljaújhely állomásának sem megyén belüli, sem pedig azon túlmutató jelentősége nincs, alig hét vasútállomásra érkeznek itt feladott termékek.

A megyének Szabolccsal és némileg kisebb mértékben Abaúj-Torna megyével van áruszállítói kapcsolata. E két szomszédosági kapcsolaton túl

a zempléni termékek fogyasztói piacát – a távolság növekedésével arányosan – az egyre kisebb feladottáru-kapcsolat jellemoz. A megyebéli termékek 37 megyébe jutnak el. A Szilágy, Bihar, Békés, Csongrád és Bács-Bodrog megyék alkotja tengelyben és az attól délebbre, délkeletebbre eső megyékben – Temes kivételével – alig vásárolhatnak zempléni árucikkeket. De a Zemplénből Temesbe küldött termékek is meglehetősen szűk körűek: a temesi vasútállomásokra (Temesvár, Újarad, Károlyfalva) Szerencsről cukor és fűszer, Mezőlaborcra pedig fadrót érkezik. Mindazonáltal Zemplén megye értékesítési területének ezt az országos kiterjedtségét alapvetően a szerencsi cukorgyár szállításai okozzák (Vö. a korábbiakban már bemutatott 32. ábrával) A Szerencsen feladott árucikkek az ország 91 vasútállomására érkeznek meg. Tokajból tizenkét, Bodrogkeresztúrról tíz állomásra küldenek szállítmányokat.

Zemplén megye 244 érkezőáru-kapcsolata közül 25 Borsodhoz, 23 Budapesthez, 22 Abaúj-Torna megyéhez fűzhető. A megyebéli fogyasztók ennél lazábban kapcsolódnak a szabolcsi árutermelőkhöz.



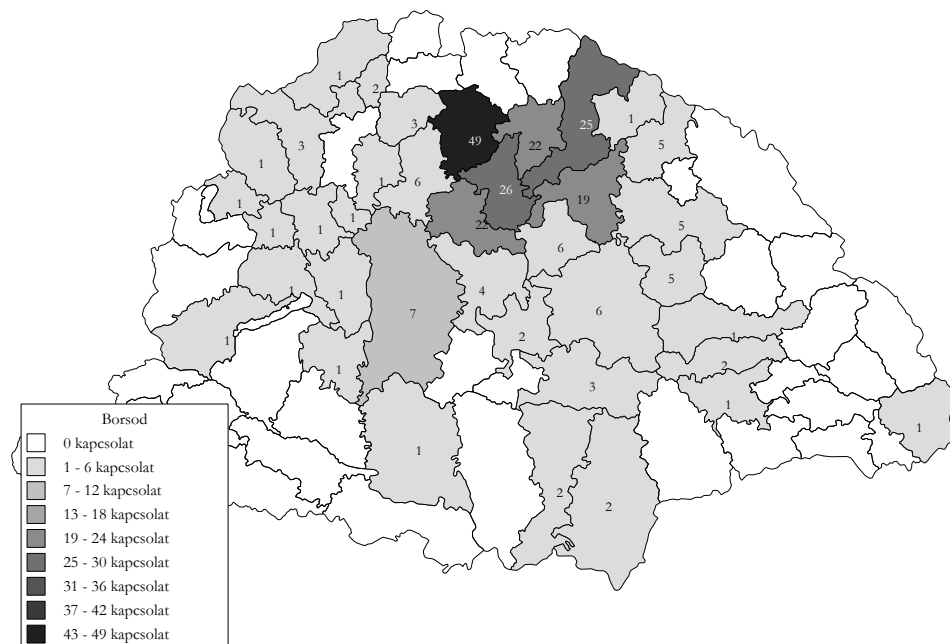
58. ábra. Az Abaúj-Torna megyében feladott árucikkek belföldi értékesítési területe

A térkép 140 áru feladó-kapcsolat alapján készült. Az abaúj-tornai áru feladások célállomásainak több mint harmada a megye határain belüli. A

megyén belüli áruáramlások döntően egyközpontúak: ezek Kassa–egyéb vasútállomások közötti kapcsolatok. Kassáról áramlik az áru (kőolaj, liszt, sör, vas stb.) kilenc más megyebéli állomásra. A Kassára beáramló megyebéli áruk között viszont alig találunk vasúttal érkezőket: Alsómislyéről téglá és cserép, Enyickéről pedig tej érkezik. Tehát csak két fizikai tulajdonsággal (nagy tömeg, gyorsan romlás) rendelkező termék szállítását bonyolítják vasúttal a megyében.

A megyét átlépő áru mozgások leggyakoribb úti céljai Zemplén, valamint Gömör és Kis-Hont megye állomásait érintik. Abaúj-Torna megyének 30 másik megyével van kapcsolata. Máramarossal, Borsoddal, Jász-Nagykun-Szolnok és Temes megyével a kapcsolatok gyengülnek. Az Abaúj-Torna és Temes közötti kapcsolatok egyúttal Kassa és Temesvár közötti kapcsolatok is. Kassáról kőedény, ásványvíz, dohány, kézműáru, papír és pótkávé érkezik Temesvárra.

Abaúj-Torna megye 207 árufogadói kapcsolata közül a legerősebbek a Budapesthez (29 kapcsolat) és Borsod megyéhez (22 kapcsolat) fűződők. A megyébe nem érkeznek termékek Erdélyből, és egyetlen kapcsolatot¹¹ leszámítva a Dunántúlról sem.

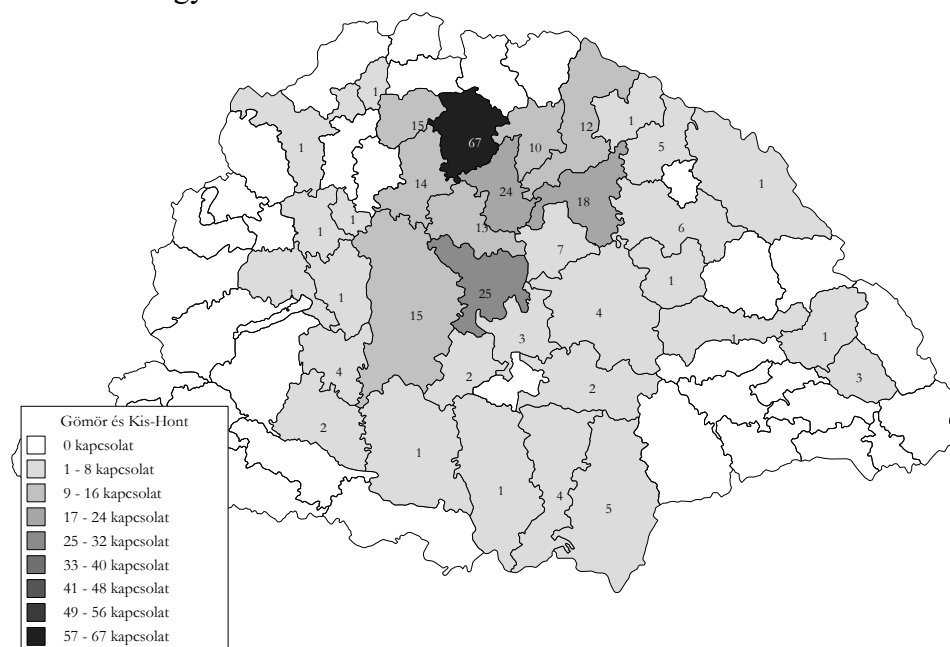


59. ábra. A Borsod megyében feladott árucikkek belföldi értékesítési területe

¹¹ Pécsről szállítanak cserhéjat Kassára.

A térkép 242 árufeladó-kapcsolat alapján készült. A borsodi termékek legfontosabb felvevő piacai a Gömör és Kis-Hont megyében fekszenek. Jász-Nagykun-Szolnok megyétől délebbre fekvő területekkel a borsodi árutermelőknek már alig-alig van kapcsolata. Gömörön kívül a megyebéli termékek fogyasztó piacai Szabolcsban, Zemplénben, Abaúj-Torna és Heves megyékben találhatók. Borsodból 37 másik megyébe szállítanak termékeket.

Borsod megye 149 érkezőáru-kapcsolata közül a legerősebbek a Gömör és Kis-Hont megyéhez fűződők (24 kapcsolat). Innét érkezik Diósgyőrbe és Ózdra a nyersvas, a szén és a fa. A megyét alig két érkezőáru-kapcsolat fűzi Dunántúlhoz: Zalából szarvasmarha, Baranyából pedig kovácsszén érkezik a megyébe.



60. ábra. A Gömör és Kis-Hont megyében feladott áruk belföldi értékesítési területe

A térkép 273 árufeladó-kapcsolat alapján készült el. A megyén belüli árumozgások több központúak, és az árutermelő körzetek közötti fejlett termékcsere utalnak.

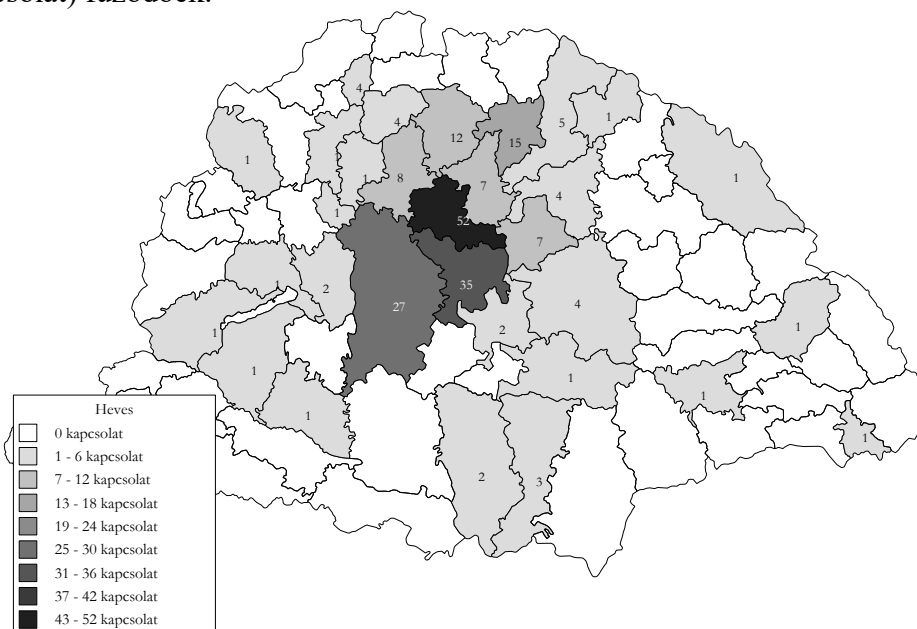
A megyebéli árucikkek 34 megyébe jutnak el. Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Jász-Nagykun-Szolnok megyéktől délkeletre a feladottáru-kapcsolatok száma radikálisan lecsökken. Gömör és Kis-Hont megye árucikkei – vél-

hetőleg a hiányzó Hajdú–Borsod közötti kapcsolat miatt – kevésbé jutnak el Hajdú megyébe, mint Szabolcsba, vagy Hevesbe. A megye és Jász-Nagykun-Szolnok közötti kapcsolat alapján a putnoki szén jelentette. Érdekes, hogy a két megye közötti kapcsolatban az eltérő földrajzi környezetre alapozott várakozástól eltérő árumozgások is jelen vannak: Rozsnyóról gyümölcs szállítmány megy Túrkevére, Jászberénybe és Mezőtúrra. Mindezen felül Túrkeve még rimaszombati almát is fogad.

Erdély felé a gömöri árucikkek Kolozs és Udvarhely megye képzeletbeli tengelyéig jutnak, attól délebbre már nincs piacuk. Gömöri termékek a nyugat-magyarországi megyékbe alig-alig jelennek meg. Baranyába üvegáru és agyagföld, Tolnába, Fejérbe épületfa, Veszprémbe téglá érkezik.

A Putnok állomáson feladott árucikkek 87 vasútállomásra jutnak el. Rimaszombat és Tiszolc 26–26, Dobsina 19, Tornalja 16 állomásra továbbítja a feladott termékeit. A megyeszékhely Rozsnyó árucikkei ezzel szemben csak 13 állomáson kerülnek kirakásra.

A megye 281 érkezőáru-kapcsolata közül a legerősebbek a Borsodhoz (49 kapcsolat), a fővároshoz (45 kapcsolat), és Nógrád megyéhez (30 kapcsolat) fűződők.



61. ábra. A Heves megyében belföldre feladott áruk értékesítési területe

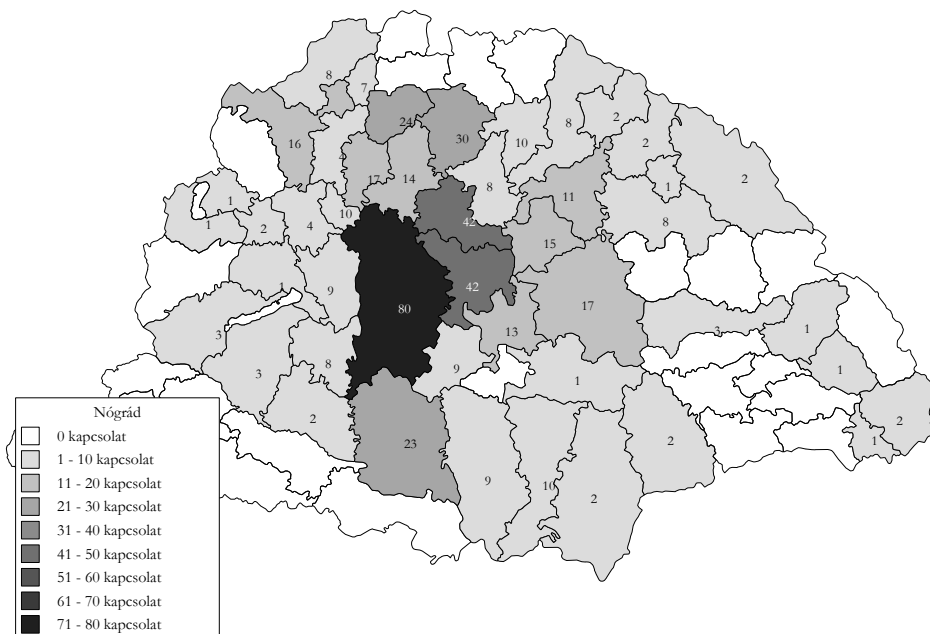
A térkép 207 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A hevesi vasúthálózat egy a megyét átszelő fővonalból és az ebbe becsatlakozó szárnyvona-

akból áll. Ennek megfelelően a megye vasútállomásai közötti forgalom nem egyközpontú: Eger mellett Hatvan, Gyöngyös, sőt Pásztó is megyei jelentőségű árufeladó pont.

Heves megye szomszédsági kapcsolatai Jász-Nagykun-Szolnok és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye felé a legerősebbek. Feltűnő, hogy Borsod megye – a vasúti kapcsolat ellenére sem – mennyire nem felvevő piaca a hevesi árucikkeknek. Egri termékek egyáltalán nem jelennek meg például Miskolcon. Úgy vélem, a szomszédsági kapcsolatoknak ez az alacsonyabb mutatója is jelzi a hevesi árucikkeket (bor, répaszelet, építőanyag stb.) a borsodiak helybéli árutermelőktől is beszerezheték. Fordítva azonban mindez már nem igaz: a Borsod megyéből Heves megyébe feladott árucikkek között megjelenik a vas és vasáru. A hevesi vasútállomásokon feladott áru tehát inkább áthalad Borsodon, majd a Hernád-völgyén át eljut Abaúj-Torna megyébe. Az Abaúj-Torna megyei állomásokra bor, gyümölcs és liszt érkezik.

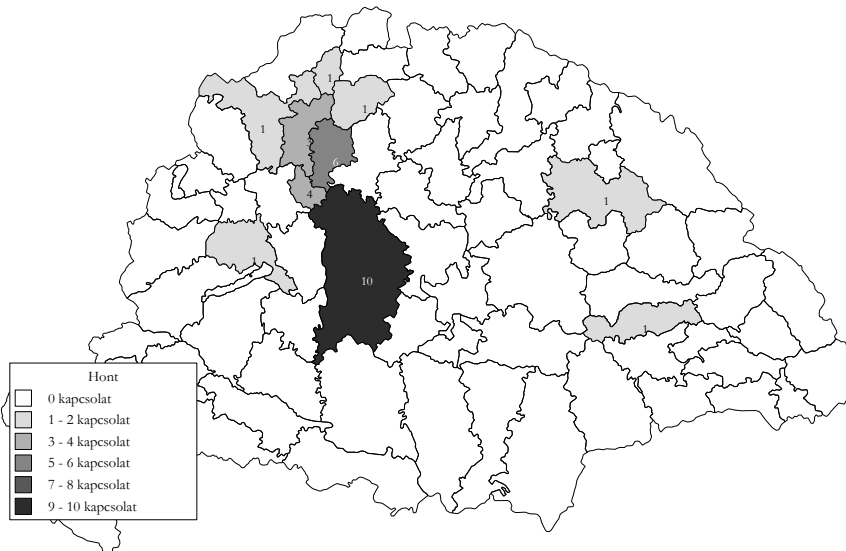
Borsod megyéhez hasonlóan, Hevesnek Nógrád megyével is alacsony szintű árufeladói kapcsolatai vannak: de itt Borsoddal ellentétben, nincs a két megye között közvetlen vasúti összeköttetés. A hevesi árucikkek fővonalon juthattak viszont el Gömör és Kis-Hont megyébe.

Az egri állomáson feladott árucikkek 39, a hatvaniak 38, a gyöngyösiek 29, a pásztóiak pedig 17 célállomás áruválasztékát bővítették.

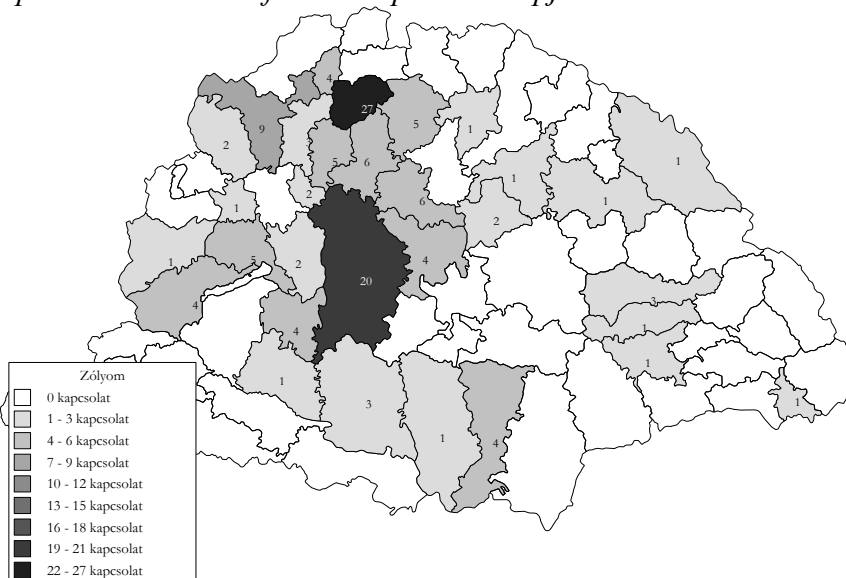


62. ábra. A Nógrád megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 489 árufeladói kapcsolat alapján készült. A nógrádi árucikkek országos kiterjedtségét egyetlen termékcsoporthoz – a salgótarjáni szén – okozza. Salgótarján vasútállomásáról 285 állomásra jut el a feladott szén. Fontos árufeladó szerepkörű (tégla, tűzifa, liszt) Losonc is: mintegy 62 vasútállomás 95 alkalommal említi losonci érkező árut.



63. ábra. A Hont megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép mindössze 29 árufeladói kapcsolat alapján készült.

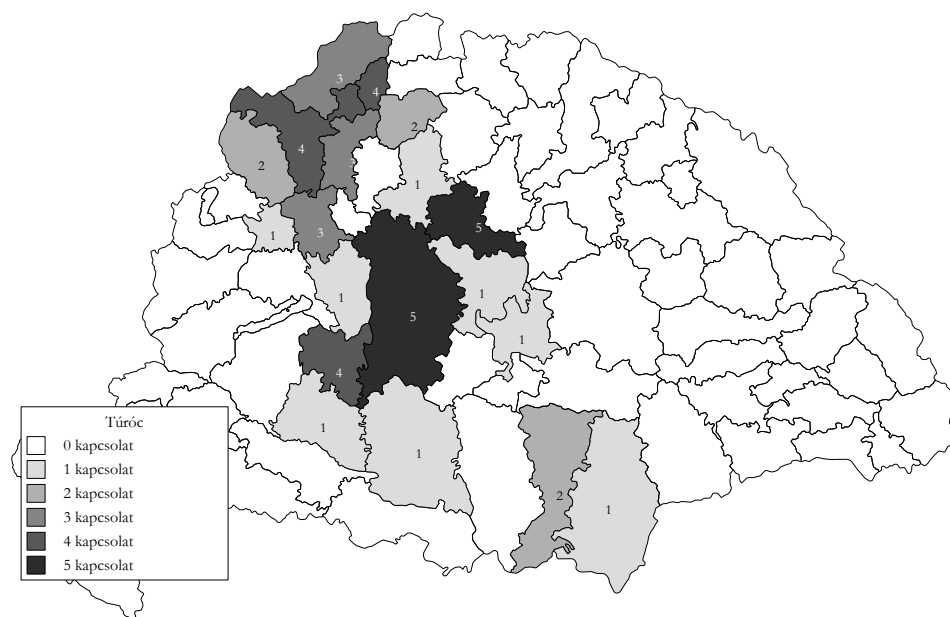


64. ábra. A Zólyom megyéből belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 131 árufeladó-kapcsolat alapján készült. A megyét átszeli a Budapest–Ruttka közötti fővonal, amelyből két szárnyvonal ágazik el, az egyik Zólyombrezó, a másik Selmecebánya irányába. A megyén belüli vasúti forgalom nem egyközpontú, Zólyombrezó, Besztercebánya, Krivágyetva, Zólyom és Végles-Szalatna között haladnak a termékek. Ezek közül Zólyombrezó jelentősége a megyehatáron átnyúló: az itt feladott árucikkek (vas és vasáru, épületfa) mintegy 46 vasútállomásra jutnak el.

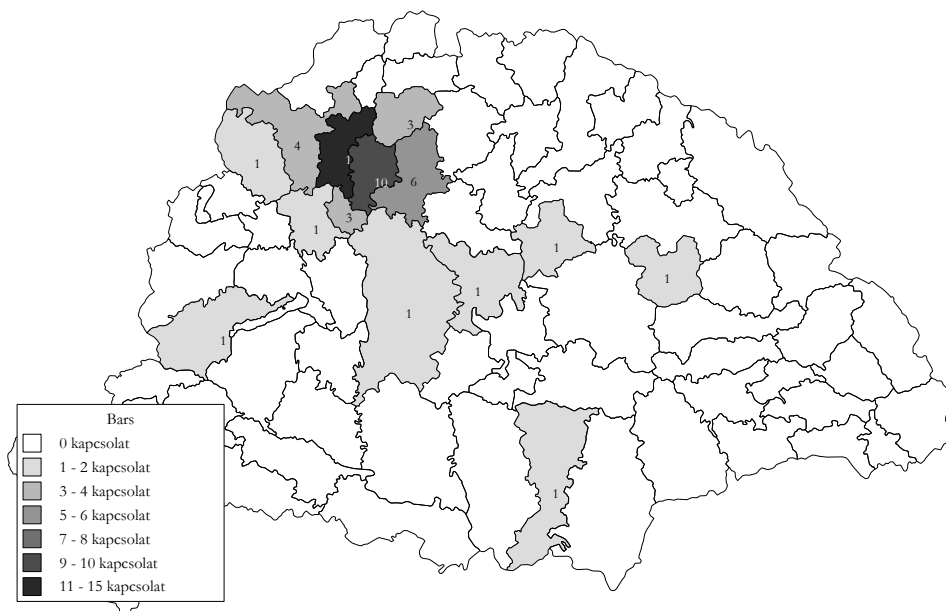
Zólyom megye szomszédsági kapcsolatai helyett a Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyébe irányuló nagytávolságú árufeladói kapcsolatai az erősebbek.

A megye 161 érkezőáru-kapcsolata közül a budapestiek (34 kapcsolat) és a nógrádiak (24 kapcsolat) számottevőek. A megyébe Erdélyből és Dunántúlról alig-alig érkeznek termékek.

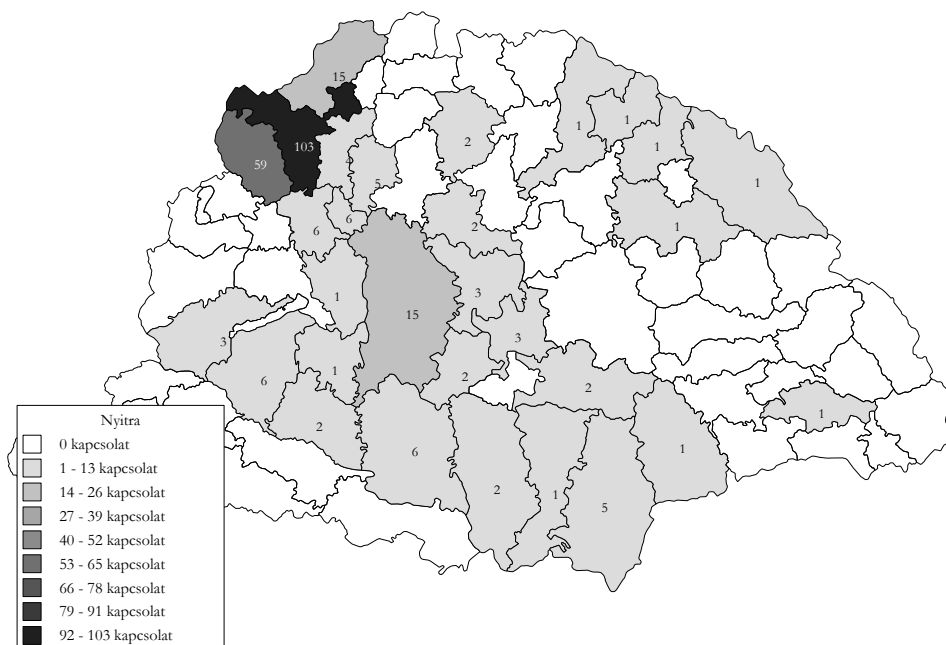


65. ábra. A Turóc megyében belföldön feladott áru értékesítési területe. A térkép mindössze 45 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A megye szinte egyedüli terméke az épületfa.

IV. Az áru értékesítési területe és mozgásirányai



66. ábra. A Bars megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép mindössze 49 feladottáru-kapcsolat alapján készült.



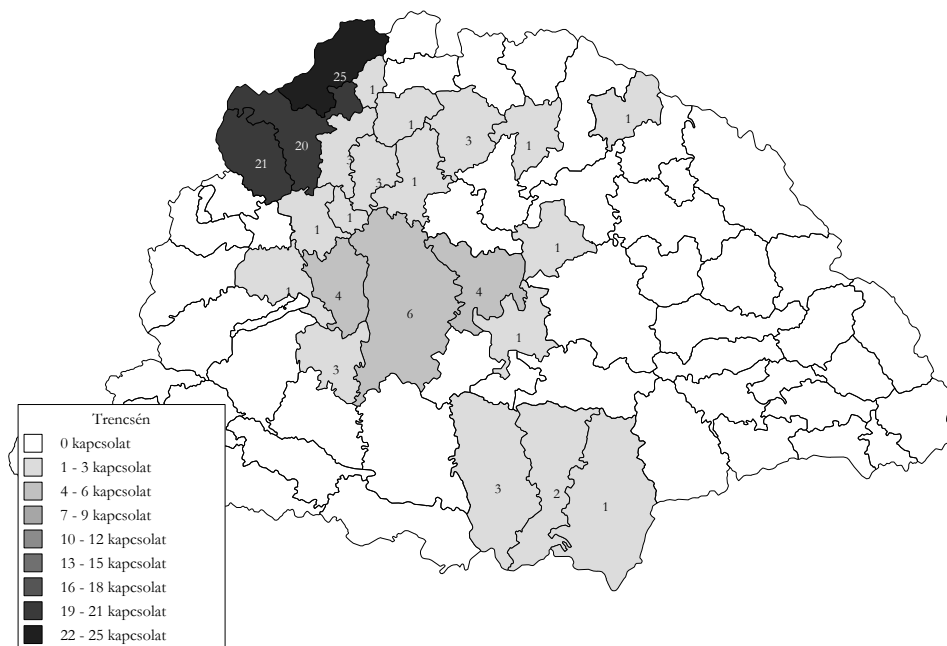
67. ábra. A Nyitra megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 261 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A megyén belüli forgalmi kapcsolatok erősek, a feladottáru-kapcsolatok mintegy 40%-a ebben a relációban zajlik: mindez szoros együttműködésre, munkamegosztásra (pl. cukorrépa termesztés és cukorgyártás) mutat. A megyén belüli árukapcsolatok több központúak.

A nyitrai termékek között a legnagyobb jelentőségű a cukor. Ezen kívül gabona, épületfa, sör és bor, őrlemények kerülnek feladásra. A nagysurányi vasútállomáson feladott áru (cukor) mintegy 86 vasútállomásra jut el. A megyeszékhely Nyitra, Vágújhely, Tornóc és Nagytapolcsány állomásainak kapcsolatai ennél jóval kisebb (20–11) kiterjedésűek.

A megye szomszédsági kapcsolatai közül a legfontosabbak a Pozsony és Trencsén megyéhez fűződő kapcsolatok. E három megye között a vágvölgyi vonal teremt kapcsolatot. Nyitra és Bars között nincs vasúti összeköttetés. Érdekes, hogy a nyitrai árucikkek Pozsony megyétől délebbre (Moson, Győr, Sopron, Veszprém, Vas és Zala) nem jutnak el, pedig a Pozsonytól Csornán át Szombathely felé tartó vonal megteremti e területek közötti összeköttetést. Úgy tűnik, ezen helyiérdekű vonalon nem tud nagy-távolságú kapcsolat létrejönni.

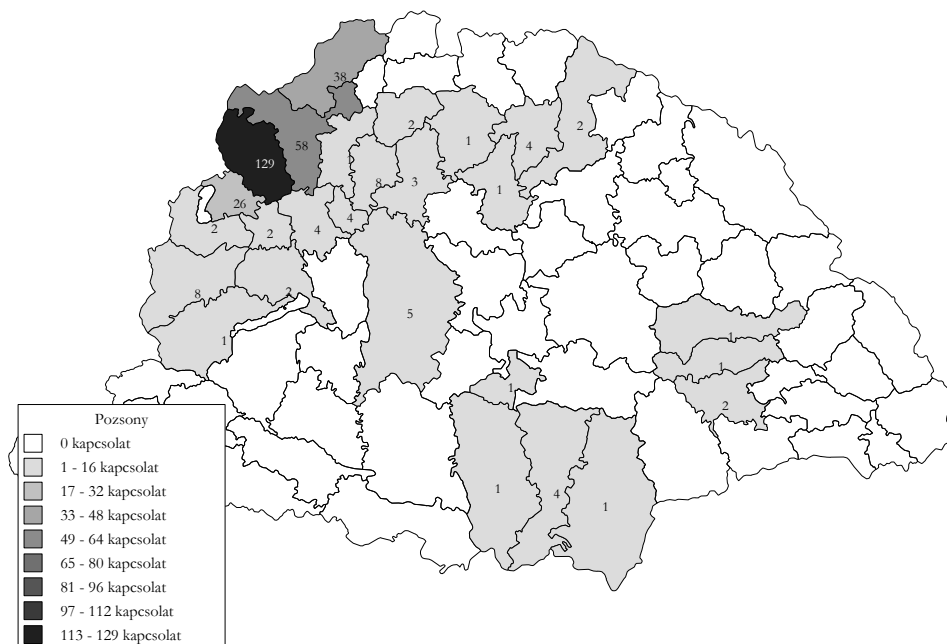
Nyitra megye 397 érkezőáru-kapcsolata közül a fővároshoz (84 kapcsolat) és Pozsony megyéhez (38 kapcsolat) fűződő áruáramlási irányok a legfontosabbak. Baranyából bor, Zalából szarvasmarha érkezik a megyébe. Érsekújvárra négy nógrádi állomásról áramlik a dohány és dohánytermék. A hajdúságból rozs és liszt, Esztergom megyéből sör, Krassó-Szörény megyéből kőolaj (feladó állomás Orsova), Trencsénből pedig a tűzifa áramlik Nyitra megyébe.



68. ábra. A Trencsén megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép alig 108 árufeladó-kapcsolat alapján készült. Trencsén megyében nincsenek fontos árucikkek (a leggyakoribb feladott árufajta a tűzifa és az épületfa) és nincsenek fontos feladottáru-forgalmat lebonyolító állomások.

Trencsén megye 222 érkezőáru-kapcsolatát ismerjük. A megyébe áramló termékek leggyakrabban Pozsony megyéből (38) és Budapestről (29) érkeznek. A megyébe nem érkeznek árucikkek Erdélyből. Érdekes módon Trencsén megyénk Torontál és Temes megyékkel 19–19 érkezőáru-kapcsolata van. Mindkét megyéből kukorica áramlik a trencsényi állomásokra.

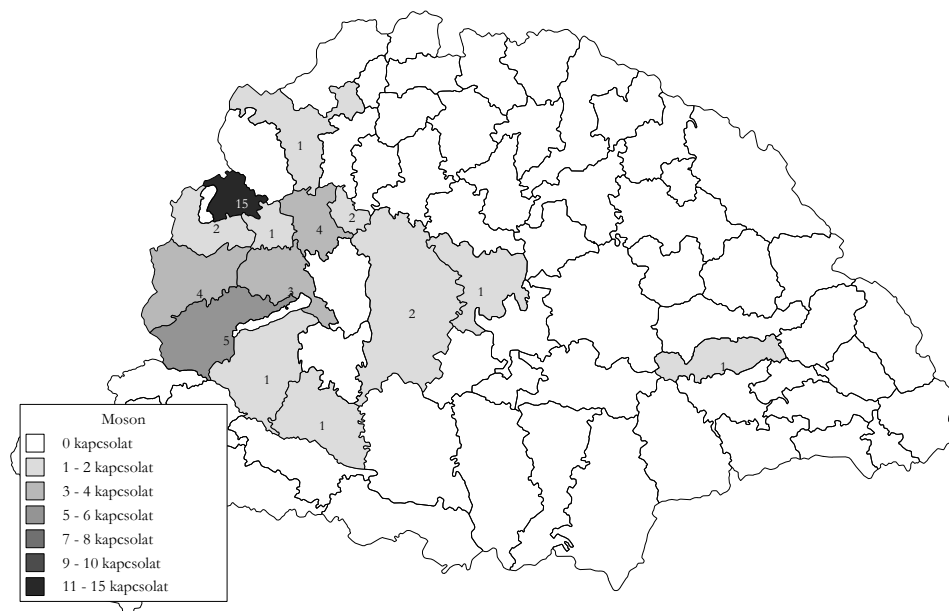


69. ábra. A Pozsony megyében belföldre feladott áru értékesítési területe.

A térkép 323 áru feladó-kapcsolat alapján készült. A megyén belüli forgalmi kapcsolatok erősek, a feladottáru-kapcsolatok mintegy 40%-a – hasonlóan Nyitra megyéhez – ebben a relációban zajlik. A megyében a legfontosabb állomás ugyan a megyeszékhelyé (vö. a későbbiekben bemutatásra kerülő 91. ábrával), de 129 megyén belüli feladottáru-kapcsolat közül alig 55 függ össze Pozsony–másik megyebéli állomás közötti árumozgással. A megyén belüli kapcsolatok tehát korántsem egyközpontúak.

Pozsony megye szomszédsági kapcsolatai szorosabbak Nyitrával, mint Moson megyével. A Pozsony megyei árucikkek értékesítési területe Észak-nyugat Magyarország. A nagytávolságú kapcsolatok szórványosak és nem jellemzők.

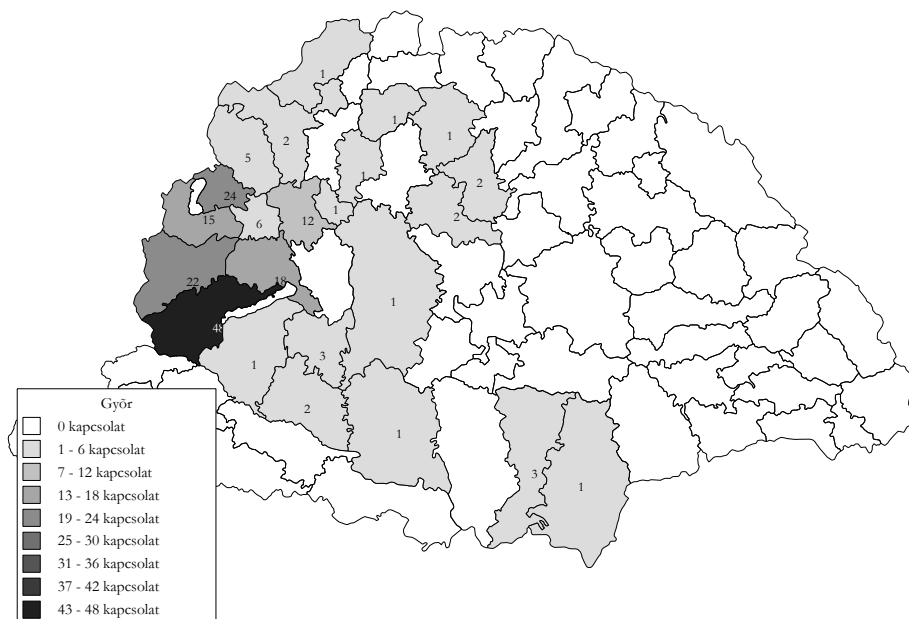
Pozsony megye 324 áru fogadó-kapcsolatát ismerjük. A megyébe leginkább a Nyitra megyei állomásokon illetve Budapesten feladott termékek áramlanak. Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyétől délebbre és keletebbre eső területekről csak elvétve érkezik áru, Pozsony megye fogyasztói csak egy-bácskai, bánáti, esetleg erdélyi árucikkkel találkozhattak. Érdekes, hogy Pozsony megye nem felvevő piaca a Moson megyei árucikkeknek.



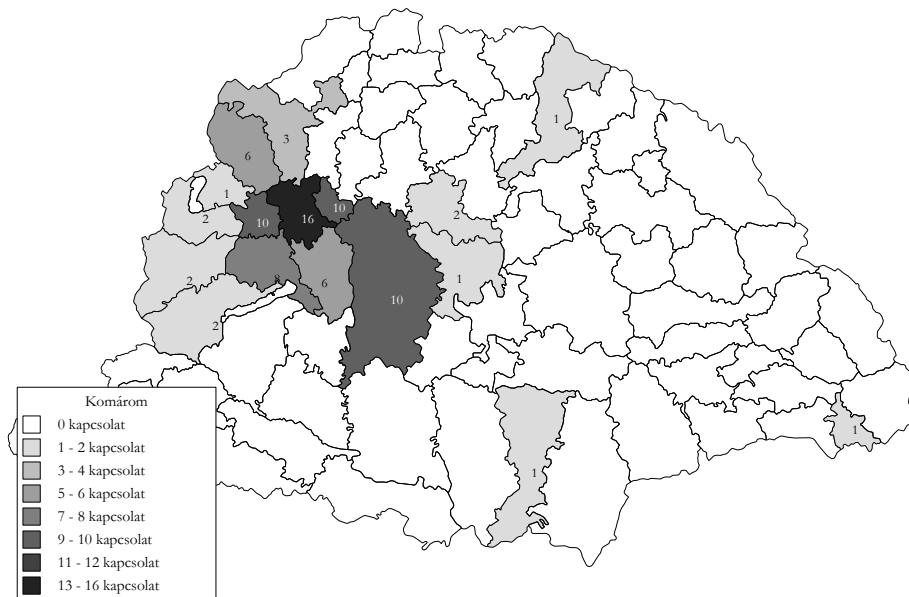
70. ábra. A Moson megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép alig 43 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A megyét átszelő, Pozsony–Szombathely közötti vicinálison a mosoni termékek nem áramlanak északra, Pozsony megye felé, sokkal inkább délebbre. A mosoni árutermelők piacra jutását kevésbé a vasút közvetíti. Moson az ország közúti járművekkel legjobban ellátott megyéje. A megyebéliek erős közúti forgalmat bonyolítanak le Bécs felé. Bevett eljárás volt, hogy a nagytávolságról érkező árucikkeket valamelyik határközeli állomáson kipakolják a vagonból, és az árut a szállítási költségek csökkentése céljából helybéli fuvarozókkal vitetik tovább a császárvárosba.

Moson megye 106 érkezőáru-kapcsolata közül a legerősebbek a Pozsony és Győr megyékhez fűződők. Ahogy már a korábbiakban említettem, a mosoni árucikkeknek nem fogyasztói piaca Pozsony megye, de mindez fordítva már nem igaz. Pozsonyból érkeznek az élvezeti cikkek, élelmiszerek, sőt az építőanyag is. A megyebéli fogyasztókat a pozsonyi termékek kielégítik, Budapestről leginkább örlemények érkeznek.

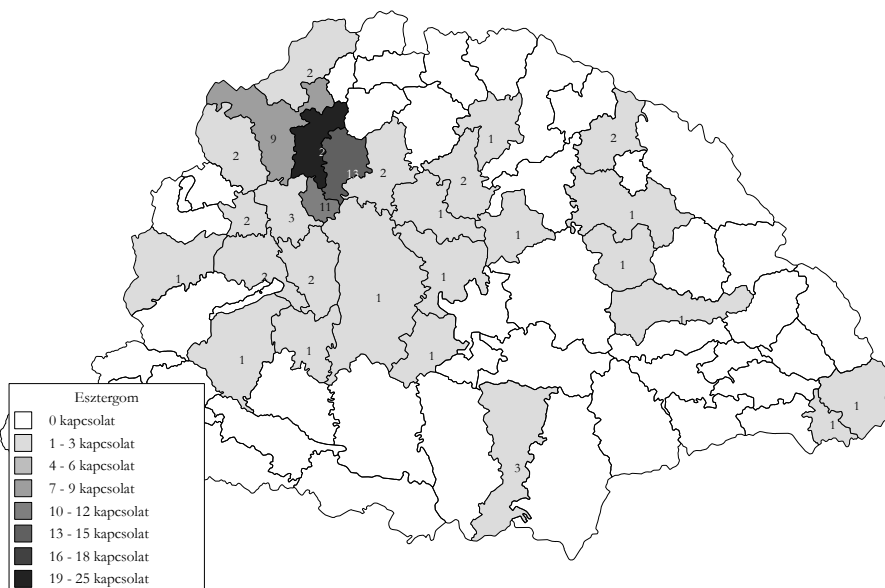


71. ábra. A Győr megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép 173 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A Győr és Sopron megyék közötti kapcsolatot torzítja, hogy a két megyét összekötő, magánkezelésben lévő vasút forgalmi adatai nem jelennek meg a térképen.

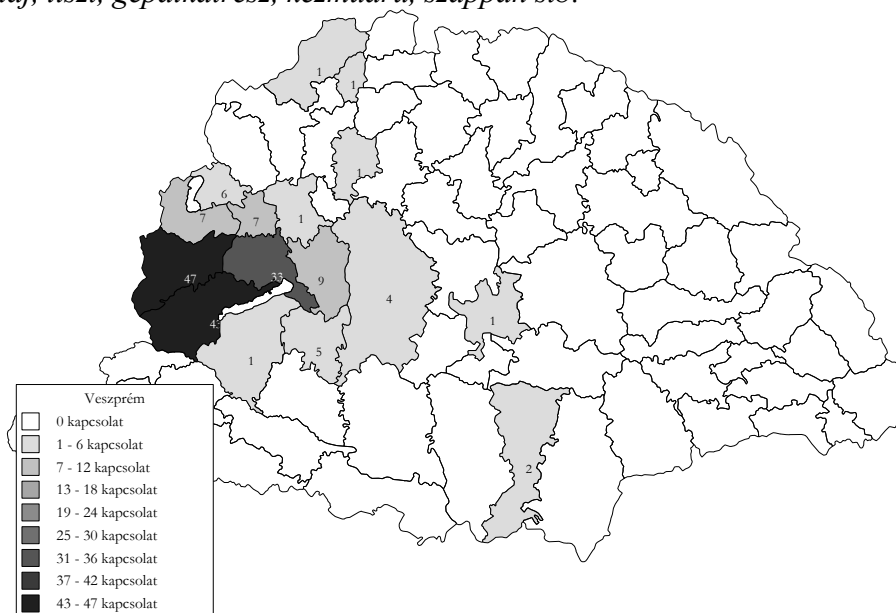


72. ábra. A Komárom megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép 82 feladottáru-kapcsolat alapján készült.

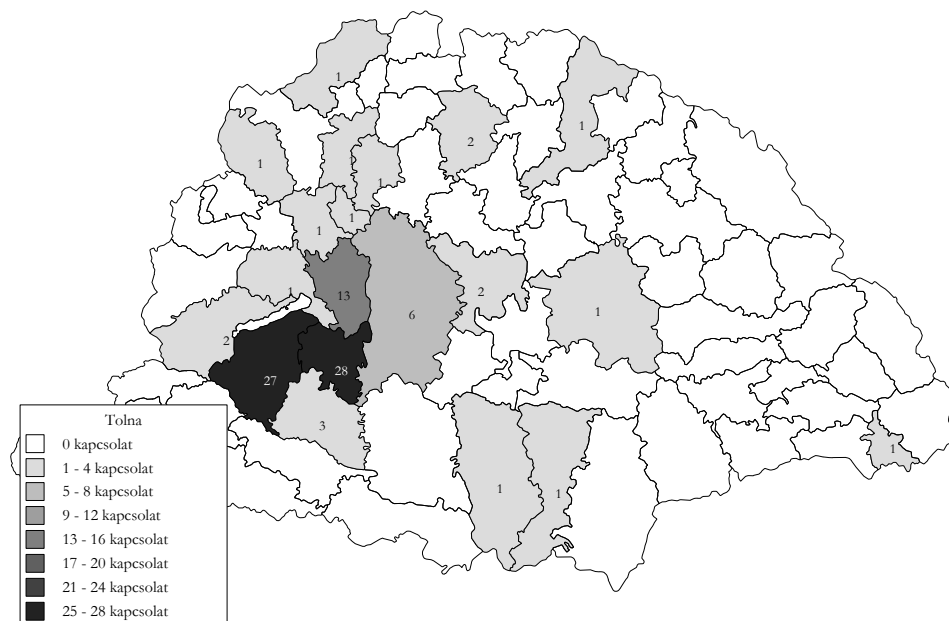
IV. Az áru értékesítési területe és mozgásirányai



73. térkép. Az Esztergom megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép alig 94 feladottáru-kapcsolat alapján készült. Az Esztergom és Bars megyék közötti, 25 árufeladói kapcsolat alapja Párkányánána áruközvetítő szerepköre: Csata és Zeliz állomásokra innét megy a bor, cukor, kőolaj, liszt, gépalkatrész, kézműáru, szappan stb.



74. ábra. A Veszprém megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép 169 feladottáru-kapcsolat alapján készült.



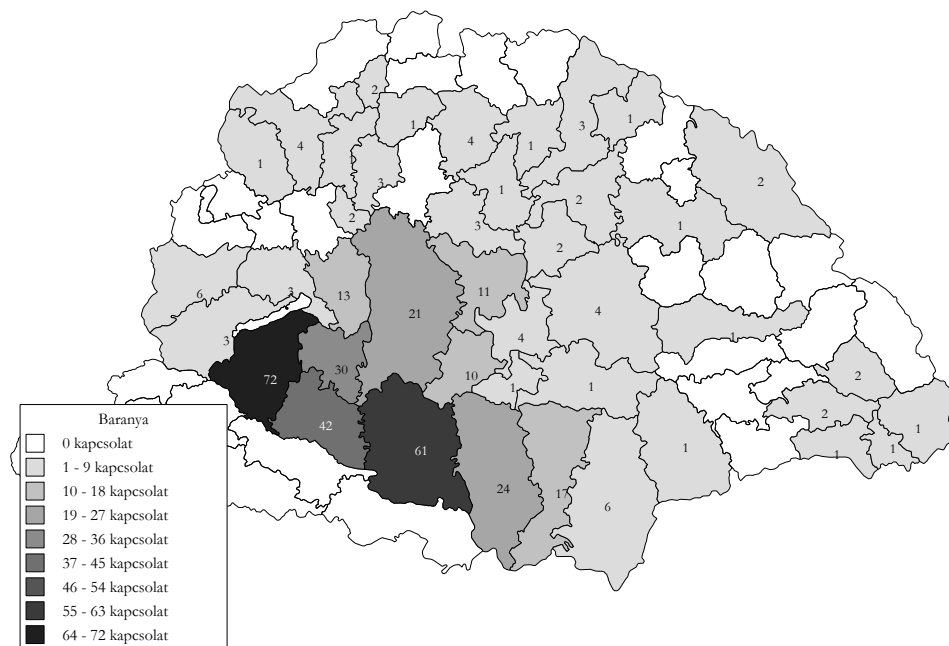
75. ábra. A Tolna megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 95 feladottáru-kapcsolat alapján készült.

Feltűnő, hogy a tolnai árucikkeknek jóformán nincs piaca Baranyában. Mindössze Szászvár-Máza állomáson adnak fel szenet Hidas-Bonyhád, Mágocs és Sásd állomásokra.

Szászvár-Máza mintegy 25 vasútállomásra küld leggyakrabban szenet és követ. Dombóvárnak és Szekszárdnak kevesebb az üzleti partnere: 10–16 vasútállomásra jutnak el az itt feladott árucikkek.

Tolna megye 239 érkezőáru-kapcsolatát ismerjük. A megyébe áramló termékek leggyakoribb származási helye Budapest (73 kapcsolat). Ezen kívül a megyének egyedül Baranyával vannak számottevő kapcsolatai (30). Baranyából érkezik a szén és a bor.



76. ábra. A Baranya megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 372 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A Baranyában feladott árucikkek széles értékesítési területét Pécs regionális kereskedelmi pozíciója is okozza. (Vö. 92. ábra) A Pécssett feladott áru az ország 103 vasútállomásán megjelenik. Mindez teljesen egybecseng Majdán János 1994-es megállapításával, ti. „Pécssett az országos kapcsolatok létrehozására és a stratégiai vonalak kiépítésére törekedtek, s kevésbé törődtek a megyén belüli közlekedés javításával”.¹² A megyén belüli árumozgások nem egyközpontúak, nem Pécs–másik megyebéli állomás között bonyolódnak.

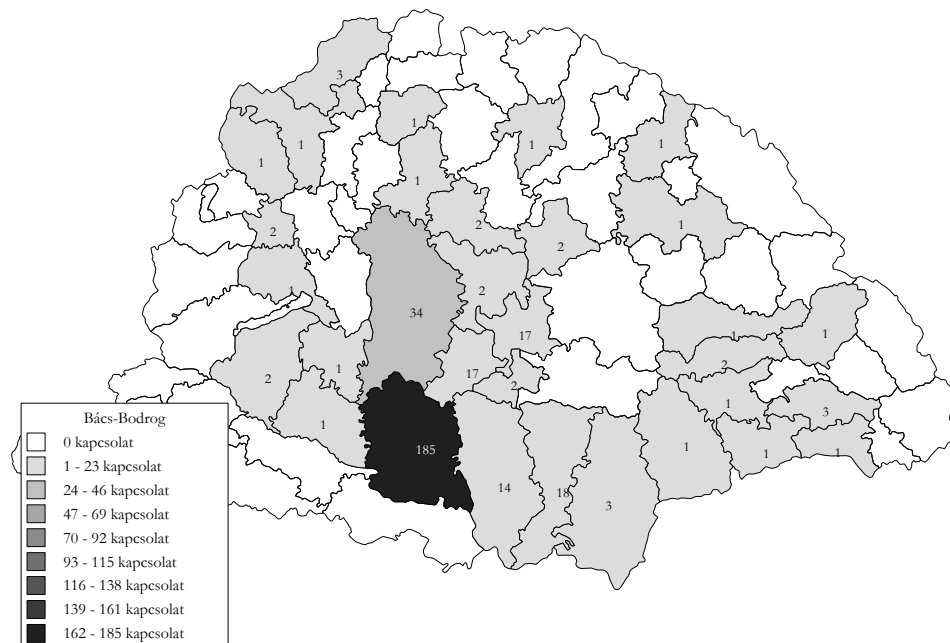
Érdekes módon Baranyából az áru (bor, szén, és kő) inkább áramlik Bács-Bodrog felé, mint onnét Baranyába. A baranyai terméket át tudják törni a Duna természetes akadályát kelet felé, de ugyanez visszafelé Bács-Bodrog megyéből Baranya felé már nem működik.¹³

Baranya megye 129 árufogadói kapcsolata közül 32 Budapesthez fűződik. Budapestről hét baranyai vasútállomásra (Abaliget, Baranyaszentlő-

¹² Majdán János: A vasútépítések hatása a Dél-Dunántúl megyeszékhelyeinek fejlődésére. In. Történeti tanulmányok Dél-Pannóniából 2. Pécs, 1994. 213.

¹³ Egyetlen kapcsolat: Újvidékről szállítanak örleményeket Baranyaszentlőrincre.

rinc, Baranyavár-Monostor, Bükkösd, Dárda, Hidas-Bonyhád, Pécs) érkeznek a legkülönbözőbb árucikkek. A fővárosból érkező termékeken kívül a baranyaiak alig-alig találkozhattak más megyébéli árucikkekkel.



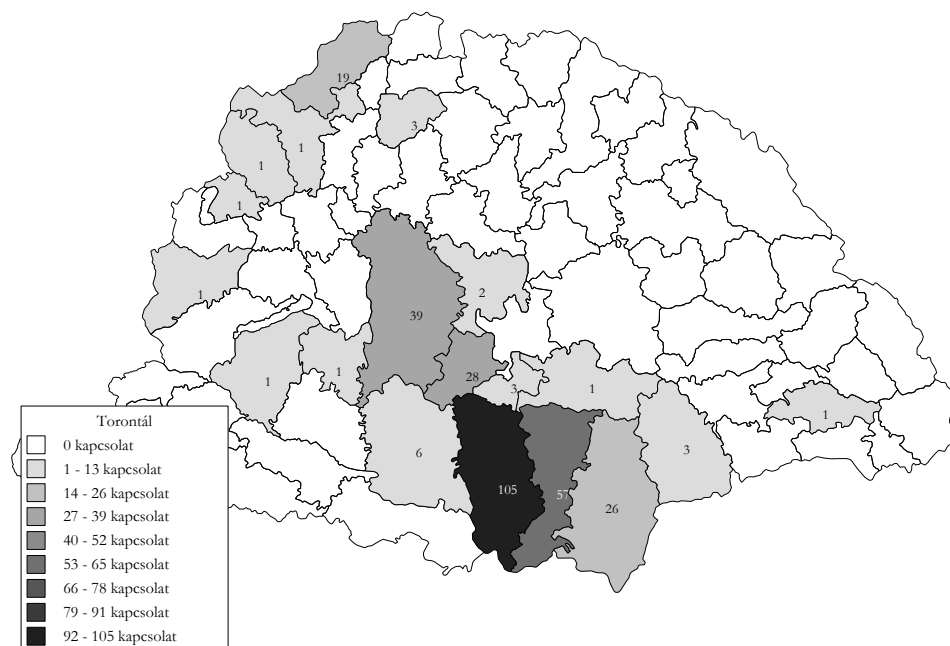
77. ábra. A Bács-Bodrog megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 324 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A megyében igen erősek a megyébéli vasútállomások között bonyolódó kapcsolatok, ilyen a feladottáru-kapcsolatok mintegy 57%-a. A megyén belüli árumozgások nem egyközpontúak, hanem több állomás (leggyakoribb feladók: Baja, Szabadka, Újvidék, Verbász-Kula, Zenta, Zombor, leggyakoribb célállomások: Bajmok, Kiszács, Szabadka, Szonta, Újvidék) között bonyolódnak.

A megye szomszédási kapcsolatai közül a legfontosabbak a Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyeiek. Keletre és nyugatra a megye kapcsolatai gyengék. Bács-Bodrog a vasútkorszakban a többi megyéhez képest ti. versenyhátrányba került. Amíg a vasút előtti időszakban a három oldalról, a Duna és a Tisza által övezett térség élvezni tudta a vízi utak előnyeit (sőt, a 18. század végétől a vízi utat lerövidítő csatorna is átszelte), addig a 19. század második felében a megye árutermelői lépéshátrányba kerültek. A vasútnál olcsóbb vízi szállítás előnyeit természetesen változatlanul élvezték a vízi

út menti árutermelők, ha termékeiket a folyók irányában kívánták értékesíteni. A hiányzó dunai¹⁴ és tiszai hidak azt viszont már nem tették lehetővé, hogy a vasúti szállítás gyorsaságára alapozva a megye árutermelői és kereskedői nyugat–keleti irányú terjeszkedést hajtsanak végre. Bács-Bodrog kapcsolatai tehát a hagyományos észak–déli irányúak maradtak. Ezt a beszorítottságot fogja némileg enyhíteni a 20. század elején a Bajánál és Gombosnál felépülő vasúti hidak.

Bács-Bodrog megye 570 árufogadói kapcsolata közül 85 Budapesthez, 61–61 pedig Baranyához és Csongrádhoz fűződik.



78. ábra. A Torontál megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 299 árufeladó kapcsolat alapján készült. A két megyebéli vasútállomások közötti feladottáru-forgalom jellemzője többközpontúsága.

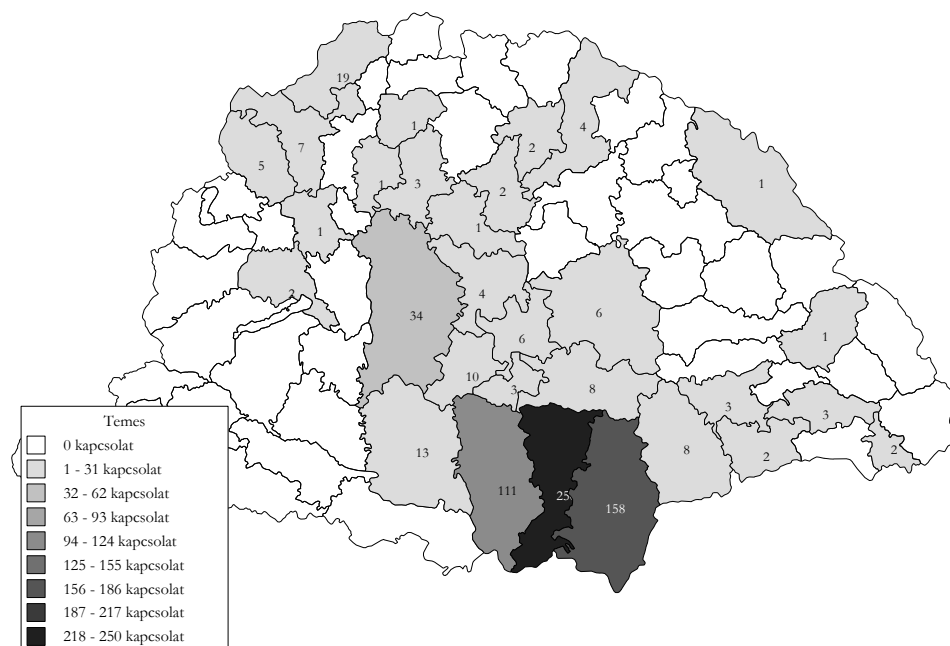
A szomszédosági kapcsolatok közül feltűnően gyengék a Bács-Bodroghoz fűződő kapcsolatok, a két megye közti Tiszán nincs egyetlen vasúti híd. Éppen ezért a nagykikindai örlemények nagy kerülővel, Szegeden át jutnak el Szabadkára és Bajára. Torontál és Temes megyék közötti legfontosabb vasúti kapcsolatot a Budapest–Orsova közötti fővonal Nagykikinda–Temesvár közötti szakasza jelenti. A Torontál déli járásait feltáró

¹⁴ Gombosnál a vasúti szerelvényeket gőzkomppal szállították át a Dunán.

vicinálisok áruforgalma rendkívül alacsony, az itt feladott termékeket egyetlen másik vasútállomás sem nevezte meg származási helyként.

A Budapest–Orsova közötti fővonal által érintett megyék alkotják a torontáli árucikkek nagy hatótávolságú értékesítési területét. Ebből a tengelyből kilépő nagytávolságú kapcsolatokkal alig-alig találkozunk. Egyetlen kivétel ez alól Trencsén megye. Hét trencsényi vasútállomásra érkezik a Nagyikindán, Zombolyán, Gyertyámosban feladott torontáli gabona és örlemény.

A Nagyikinda állomáson feladott árucikkek 51, a zombolyaiak 43, a nagyszentmiklósiak 15 vasútállomás vonzáskörzeti fogyasztóihoz jutnak el. Érdekes, hogy a nagyikindai feladott termékeket az 51 célállomás, mintegy száz kontextusban említette meg: Nagyikinda árutovábbosztó (só, kőolaj, vasáru, kézműáru, dohány, üvegáru, bőr stb.) szerepkört is betölt.



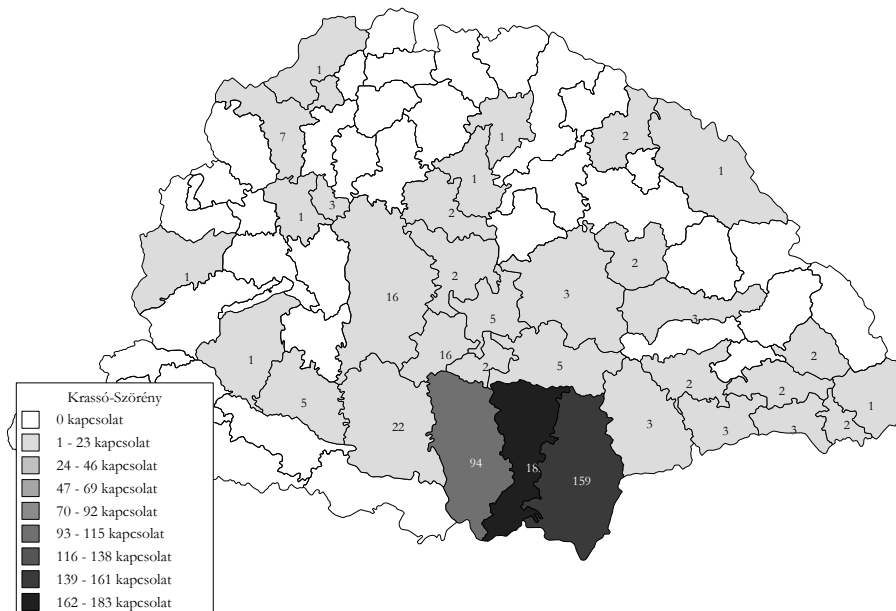
79. ábra. A Temes megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 671 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A kapcsolatok közel fele (327 db) Temesvár két vasútállomásának (Józsefváros, Gyárváros) nagytáji hatóerejét mutatja. (Vö. 96. ábra.) Temes megye szomszédsági kapcsolatai közül feltűnően gyengék az Arad megyéhez fűződő áru feladói kapcsolatok. Temesből nem áramlik az áru Arad felé, bár a két megyeszékhely között van közvetlen vasúti kapcsolat. De mindez fordítva már nem

igaz: Arad megyének Temes megyéhez fűződő érdekei számottevően erősebbek.

A Temesvár és Arad közötti vasútvonalnak – Temes megyéből nézve – az a szerepköre, hogy a megyebéli termékeket keletre az erdélyi fogyasztókhoz, és északra, néhány alföldi megyébe eljuttassa. A Temesvárról indított áru 130, a verseci 43, a dettai 32, a fehértemplomi 22 vasútállomás vonzáskörzeti fogyasztóihoz jut el.

Ami Temes megye árufogadói kapcsolatait illeti, a megye 963 érkező-áru-kapcsolatát ismerjük. Temes megyébe csak nyolc megyéből (Zala, Vas, Moson, Hont, Ung, Ugocsa, Szilágy, Máramaros) nem érkezik áru. A megye fogyasztóit a legerősebb érkezőáru-kapcsolatok Krassó-Szörény és Arad megyéhez, valamint Budapesthez fűzik. Krassó-Szörényből érkezik a szén, a tűzifa, a pálinka, a mész, a kőolaj és mindenféle állati hulladék. Arad megyéből áramlik be a bor és élelmiszer.



80. ábra. A Krassó-Szörény megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

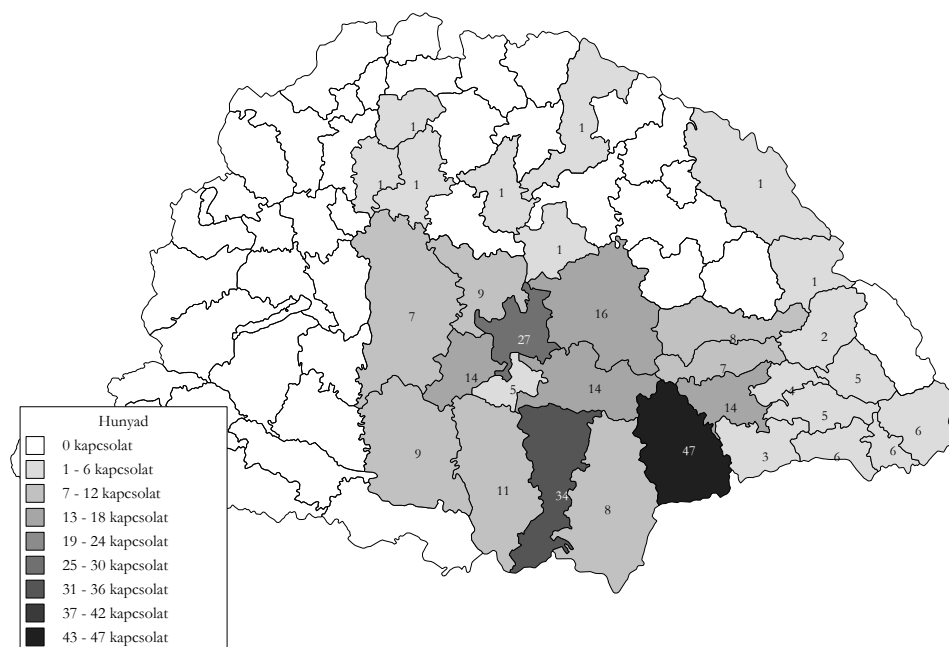
A térkép 556 feladottáru-kapcsolat alapján készült. Mint ahogy az előzőekben bemutatott Temes és Torontál megyék esetében is már látszott, a Bánát három megyéje közötti kapcsolatok rendkívül szorosak. A Krassó-Szörény megyei vasútállomások feladottáru-kapcsolatainak 78%-a a Bánáton belül marad. Ugyanez Temes megye esetében 77%, Torontál me-

gyénél pedig 67%. Feltűnő, hogy a Bánátot milyen alacsony értékű feladott-áru kapcsolat fűzi Arad megyéhez.

Krassó-Szörény megye kiterjedt nagytávolságú kapcsolatai nem köthetők kizárólagosan a megyebéli szénbányákból származó szénhez. Mindebben jelentős szerepe van a kőolaj-elosztó szerepkörű Orsova és Oravica állomásoknak is. Mindezen felül számos helyre szállítanak a megyéből tűzifát, szeszt, örleményeket, és nem utolsó sorban vasat és vasárut. A megyebéli termékek feltűnő módon nem jutnak el a Budapest–Ruttka fővonal által átszelt felvidéki megyékbe, melyek igényeit a nógrádi szén kielégítette.

Anináról 68, Lugosról 45, Karánsebesről 39, Oravicáról 36, Orsováról 34, Németbogsánról 33, Kavarán-Szákul állomásról 26, Gavosdiáról 23, Rakasdiáról 12, Mehádiáról pedig 11 vasútállomásra jutnak el a megyei árucikkek.

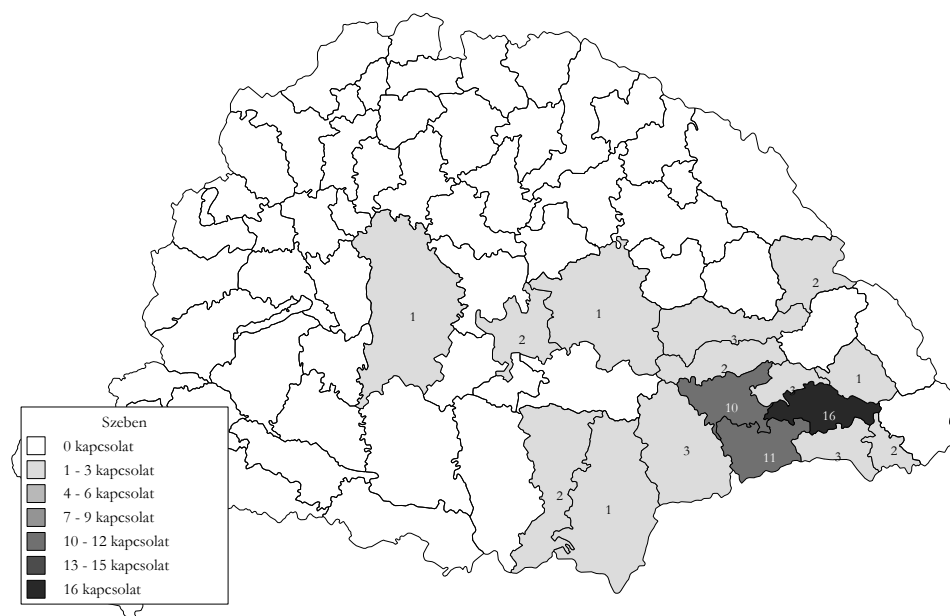
Krassó-Szörény 512 árufogadói kapcsolata közül 158 fűződik Temes megyéhez. Temes megyéből érkezik a megyébe az élelmiszer (hering, disznósír, baromfi, fűszer, sőt tej és tojás is), élvezeti cikkek (dohány, sör, szesz), gépek, gyapjú és pamut stb.



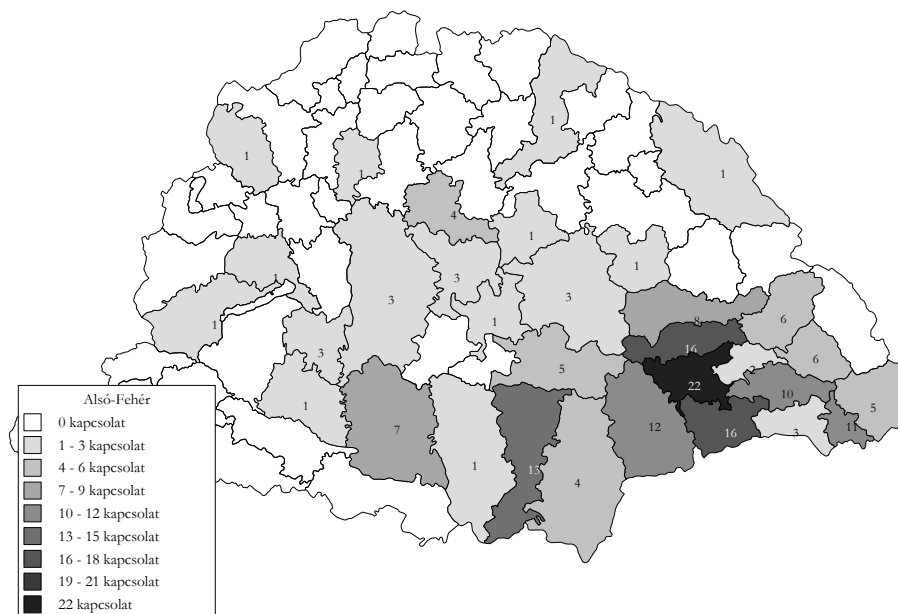
81. ábra. A Hunyad megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 275 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A megye legfontosabb termékei a szén, a fa, és a vasáru. Petrozsény állomásáról 111 vasútállomásra juttatják el a szenet. Lupényból a szén 37, Kalán-Zeykfalváról a vas és vasáru 20 vasútállomásra megy. Hunyad megyének nincs közvetlen vasúti kapcsolata két szomszédjával Krassó-Szörény és Szeben megyékkel, az ez irányú szomszédsági kapcsolatok gyengébbek. A nagytávolságú kapcsolatok közül Temes és Békés megyék emelkednek ki. A Hunyad és Békés közötti kapcsolatot a Szajol–Arad–Tövis fővonal teremti meg.

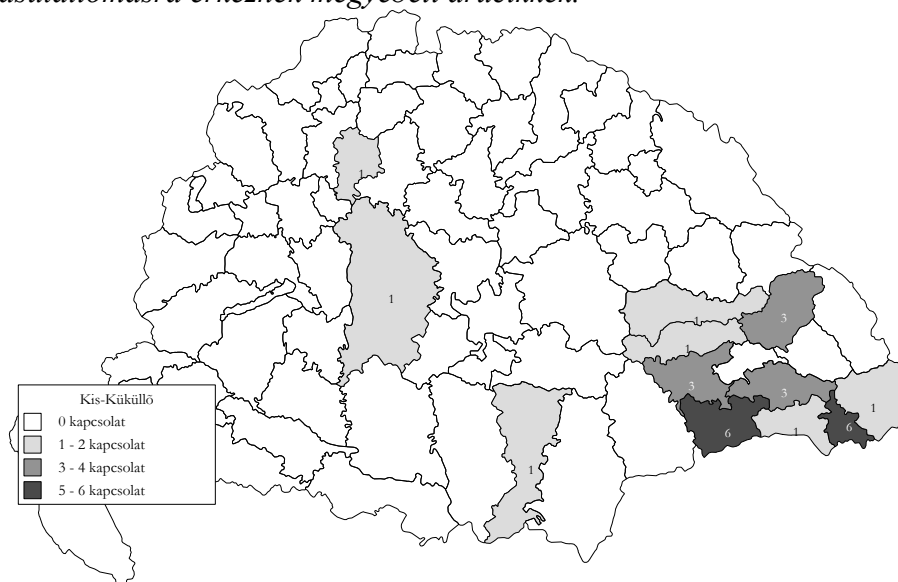
Hunyad megye 187 árufogadói kapcsolata közül a legerősebbek az Arad megyéhez fűződő kapcsolatok. Arad megyéből érkezik a liszt, a bor és a sör.



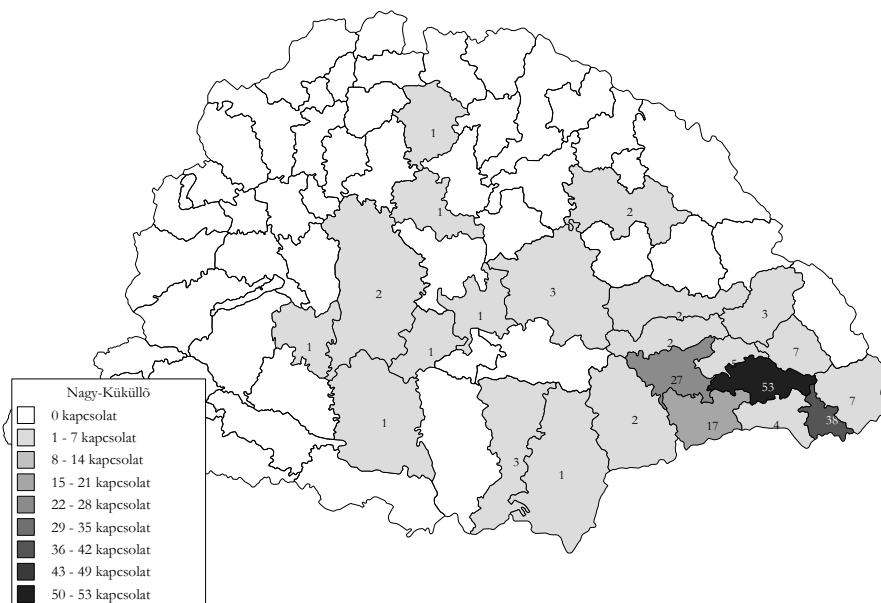
82. ábra. A Szeben megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép alig 63 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A megye egyetlen fontosabb vasútállomása Nagyszeben. A nagyszebeni termékek 29 vasútállomásra jutnak el.



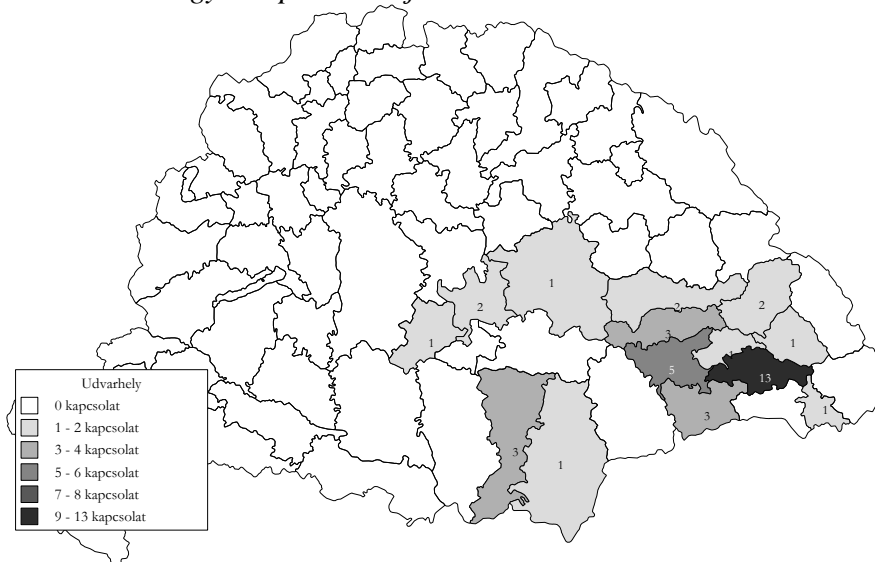
83. ábra. Az Alsó-Fehér megyében feladott áru értékesítési területe. A térkép 173 árufeladó-kapcsolat alapján készült. A megye legfontosabb terméke a só. Marosújvárról 33, Gyulafehérvárról 32, Alvincről pedig 31 vasútállomásra érkeznek megyebéli árucikkek.



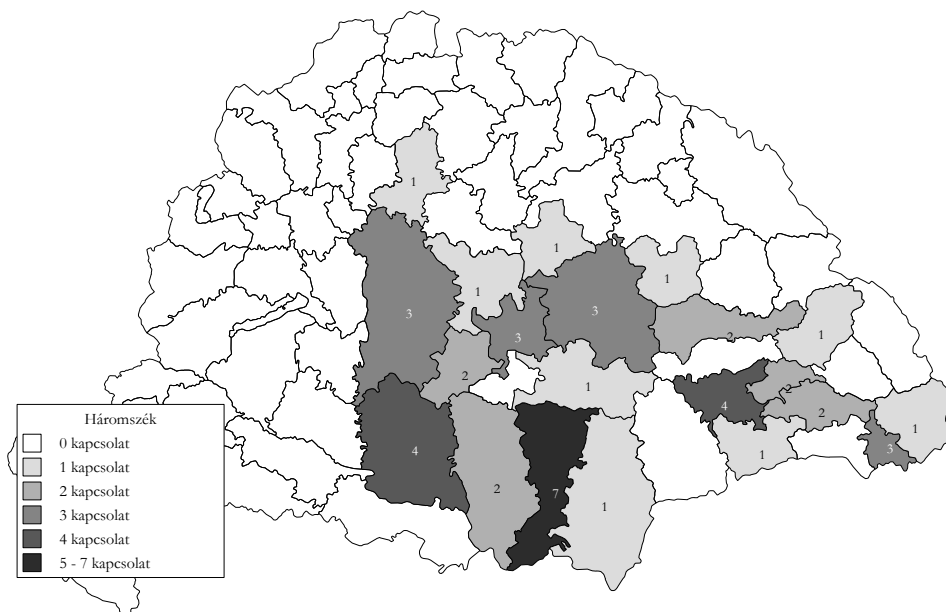
84. ábra. A Kis-Küküllő megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép alig 28 árufeladói kapcsolat alapján készült. A megyében nincs említésre méltó árumozgás.



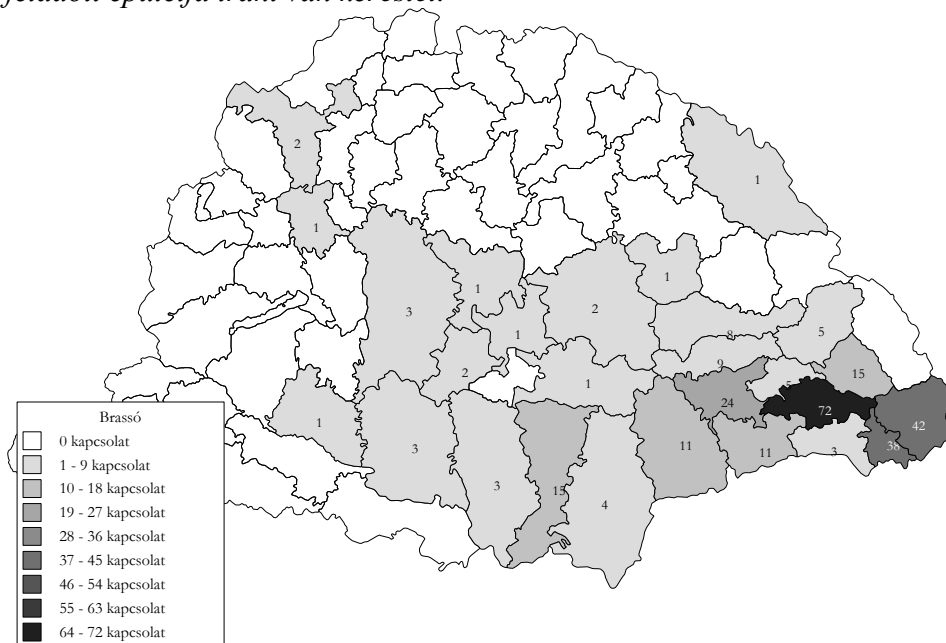
85. ábra. A Nagy-Küküllő megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép 184 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A megye legfontosabb vasútállomásai: Medgyes, Agostonfalva, és Segesvár. Szomszédási kapcsolatai közül a Budapest–Predeal közötti fővonal által érintett Brassó és Alsó-Fehér megyei kapcsolatok jelentősebbek.



86. ábra. Az Udvarhely megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép alig 39 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A vasúttal gyengén ellátott megyéből leginkább épületfa jut el a többi megyébe.



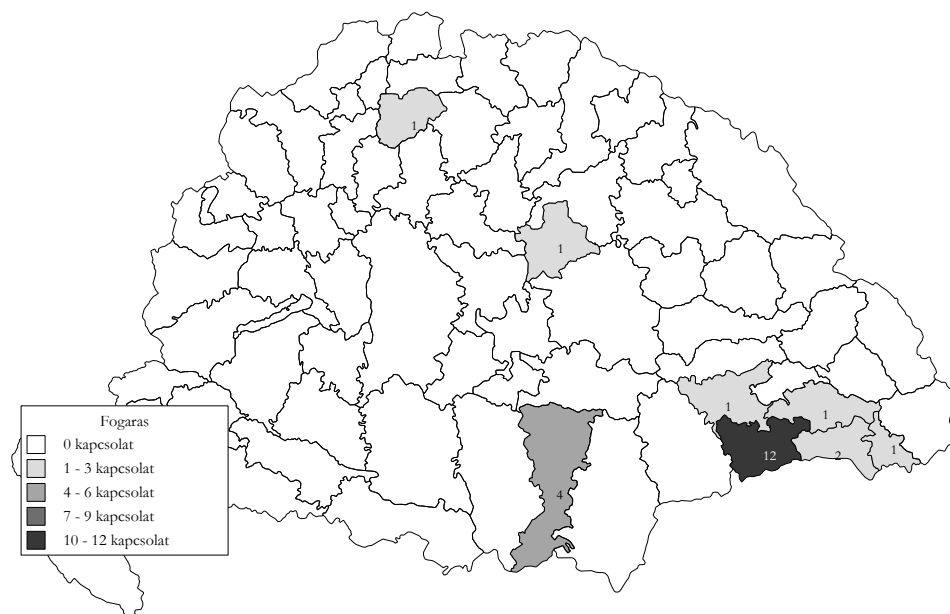
87. ábra. A Háromszék megyéből belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép alig 46 árufeladói kapcsolat alapján készült. A kevés vonallal rendelkező megyéből alig jutnak el termékek máshová. Leginkább a Kovásznán feladott épületfa iránt van kereslet.



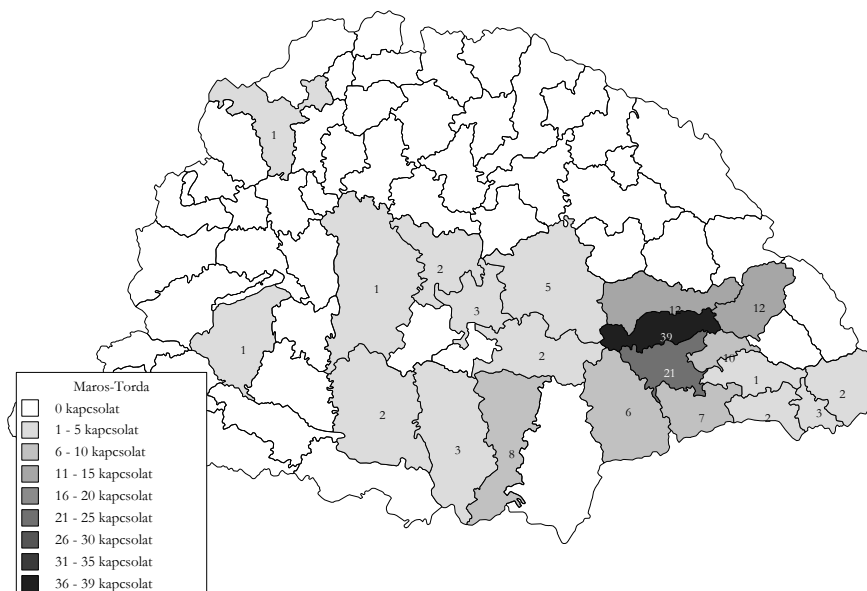
88. ábra. A Brassó megyében belföldre feladott áru értékesítési területe

A térkép 284 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A megye termékeinek legfontosabb felvevő piaca Nagy-Küküllő megye. Brassó megye árucikkei (mész, téglá, cukor, faáru, szesz stb.) nem jutnak el a vele szomszédos, de közvetlen vasúti kapcsolatban nem álló Fogaras megyébe. A braszó termékek a Budapest–Predeal közötti pályáról Kiskapusnál letérnek ugyan Fogaras megye irányába, de sohasem jutnak el a vonal végpontján fekvő Fogarasig, hanem csak egyes szebeni állomásokig. A Duna jobbparti területeire – egy-egy baranyai és komáromi eset kivételével – nem érkeznek Brassó megyéből termékek. A Felvidéken egyedül Máramarosba (cukor) és Nyitra megyébe (sertés és juh) érkezik Brassó megyében feladott árucikk. Brassó 65, Botfalú 38, Apáca 12, Földvár 11 vasútállomásra szállít.

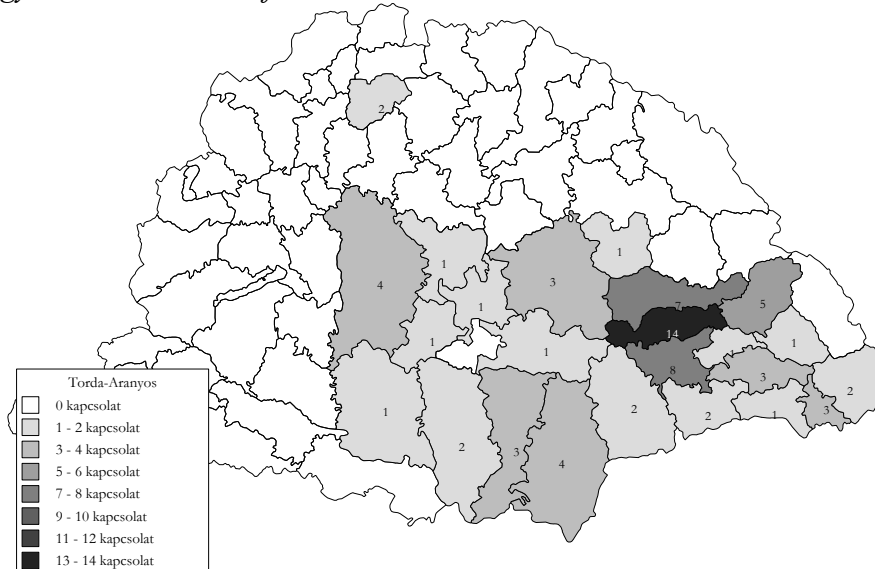
Brassó megye 161 érkezőáru-kapcsolatát ismerjük. A megyebéli fogyasztópiac elsősorban az erdélyi megyékre gyakorol vonzóerőt, de ennek ellenére a kapcsolatok száma – Nagy-Küküllő megye (38 kapcsolat) kivételével – meglehetősen alacsony. A Brassó megyei árucikkek értékesítési területe jócskán kiterjedtebb, mint a megye áruvonzó ereje.



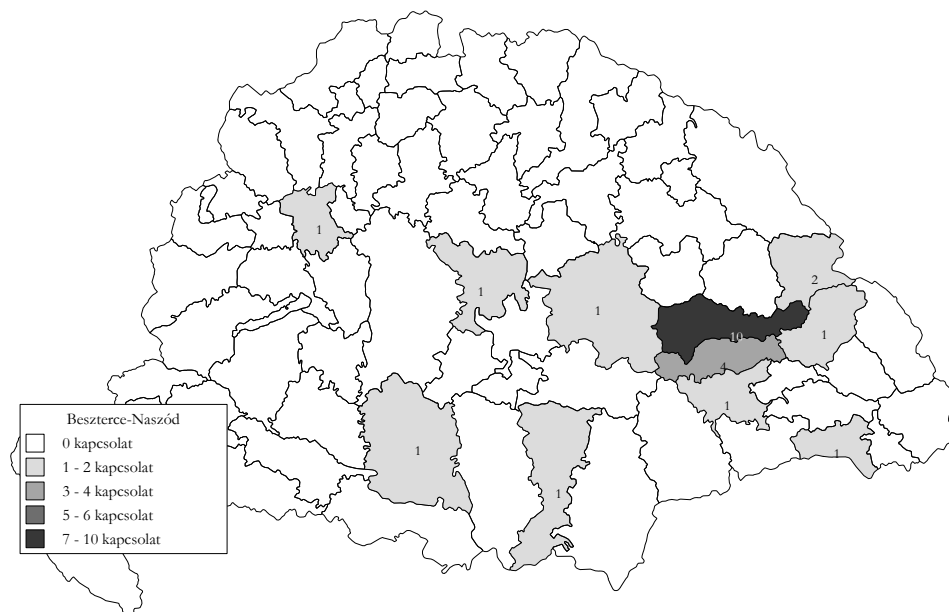
89. ábra. A Fogaras megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép alig 23 feladottáru-kapcsolat alapján készült.



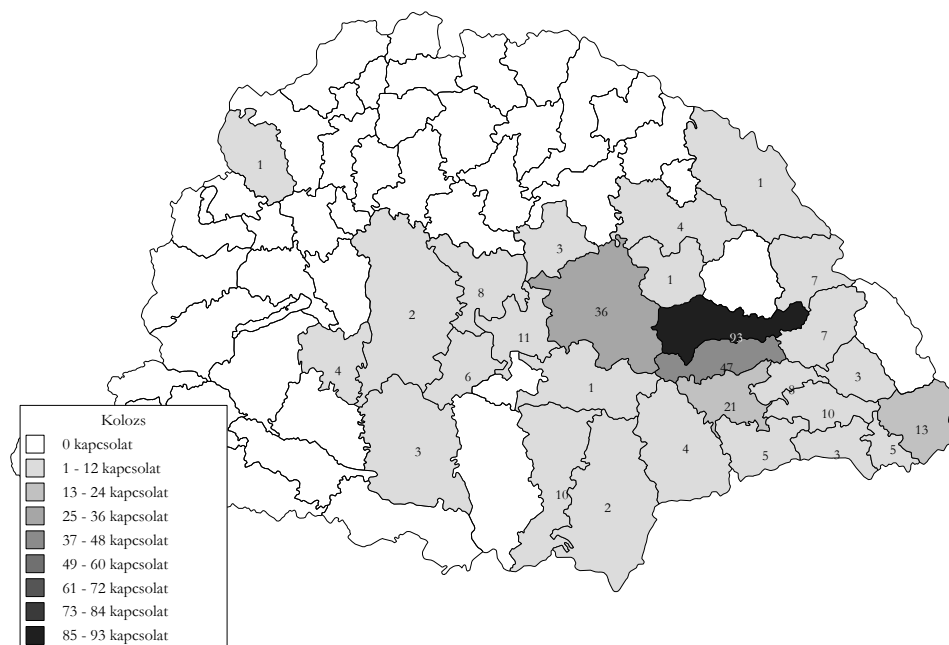
90. ábra. A Maros-Torda megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép 143 feladottáru-kapcsolat alapján készült. Marosvásárhelyről 43, Szászrégenről 34 vasútállomásra szállítanak árucikkeket. A megyén belüli feladottáru-kapcsolatok fejtelenek. Szászrégenről Marosvásárhelyre vagy vissza nem adnak fel árucikkeket.



91. ábra. A Torda-Aranyos megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép 73 feladottáru-kapcsolat alapján készült. Kocsárd 24, Marosludas állomása pedig 14 vasútállomásra juttatja el a megye termékeit.



92. ábra. A Beszterce-Naszód megyében belföldre feladott áru értékesítési területe. A térkép alig 24 feladottáru-kapcsolat alapján készült.



93. ábra. A Kolozs megyében belföldre feladott áru értékesítési területe.

A térkép 319 feladottáru-kapcsolat alapján készült. A Budapest–Predeal közötti fővonal által átszelt megyének Biharral van erős szomszédsági kapcsolata. A Kolozs megye és Torda-Aranyos közötti kapcsolat nem más, mint Kolozsvár–Kocsárd közötti forgalom. Kolozsvárról érkezik Kocsárdra a bőr, a cement, a cukor, a dohány, gépek, gépolaj, kávé, kő, kőolaj, liszt, ruhaszövetek, sör, szesz, üvegáru, vasáru, és zsiradék. Kolozs megye és Szolnok-Doboka közötti feladottáru-kapcsolatot nem ismerjük, mert a szolnok-dobokai vasutak magánkezelésben álltak. Kolozsvár 54, Bánffyhunad 34, Csucsá 20, Egeres pedig 12 vasútállomásra adja fel a megyebéli árucikkeket.

Kolozs megye 310 érkezőáru-kapcsolata közül 61 Budapesthez, 32 pedig Bihar megyéhez fűződik. A megyebéli piacokra egyáltalán nem érkezik árucikk nemcsak Arad, Csanád, Torontál és Temes megyéből, hanem Jász-Nagykun-Szolnok, Heves és Szabolcs megyékből sem. Sőt egyetlen eset¹⁵ kivételével nincsenek dunántúli termékek sem a megyében.

¹⁵ A baranyai Üszögről faszén érkezik Kissebesre.

Összefoglalás

A 19. század két legnagyobb közlekedési infrastrukturális hálózatának, a vasutak és közutak együttműködésének legfontosabb jellemzője az aszinkronitás. Az aszinkronitást több síkon is felfedezhetjük, benne van a közgondolkodásban, a politikában, de a hétköznapi gyakorlatban is. Ez utóbbiban például úgy jelentkezett, hogy a kor legkorszerűbb szállítási struktúrájához tradicionális közlekedési formák kapcsolódnak: ökor- vagy lóvontatta, gyakran fatengelyű szekerekkel föld-, esetleg kavicsal gyengén felszört útpályákon alacsony menetsebességgel halad az áru a vasúti pályaudvarra, ahonnan azt az ütemesen működő vasút speciális szállító vagonokkal eljuttatta a célállomásra. A közlekedéspolitikában a két struktúra közötti aszinkronitást mutatja, hogy a közúthálózatnak – a vasutakhoz képest – mellékes szerepet tulajdonítanak.¹ Az úthálózat egyetlen feladata az árucikkek és az emberek vasúthoz való eljuttatása. A kormányzati energiák, a kistérségi, regionális erőfeszítések ezért szinte kivétel nélkül arra irányultak, minél több vasútvonal szelje át a tájat.² Közmegegyezés létezik

¹ Az aszinkronitás még az Osztrák–Magyar Monarchia közlekedési hálózatokhoz fűződő hadügyi érdekeiben is felfedezhető. A birodalmi hadászati tervezés középpontjában a vasutak álltak, ezek a Monarchia legfontosabb felvonulási útvonalai. Hadi menetrendet szinte valamennyi vasútvonalra kidolgoznak. Ezzel szemben a három kategóriába sorolt stratégiai hadi utak fejlesztésével nem, inkább csak fenntartásával foglalkoztak.

² A vasútépítések üteme az 1880-as évek elejétől a helyi érdekű vonalak építésével nyer

Magyarországnak a vasutakhoz fűződő nemzeti érdekeiben (egységesen működő, sűrű országos vasúthálózat megteremtése, az ország nemzetközi vasúti kapcsolatainak kiépítése, a fő közlekedési folyosók feletti állami rendelkezés, a főváros kárpát-medencei szerepkörének megerősítése), de közmegegyezés létezik abban a hitben is, hogy a vasutak – a körülményektől függetlenül – indikátor szerepet töltenek be az érintett térség gazdaságában. Az alacsony kihasználtságú pályák intő példája nemigen ösztönözte óvatosabb hálózatfejlesztésre a befektetőket.³

Mindezekén túl jelentős teljesítménykülönbség létezik a közutak és vasutak között. A 19. század végén a vasút fejlődése ellenére, a közúti szállítás pozíciója megingathatatlan, mert a vasútra az árucserébe bekerülő termékeknek mindössze töredéke kerül. Szászrégen vásáraitra az 1890-es évek elején a környező hegyekből évente százezer marhát hajtottak le, de mindebből a vasút néhány ezer darabot szállít el. Összességében nagyságrendileg több áru mozog az utakon, mint a tehervagonokban, és inkább gyalognak, mint vonatoznak az emberek. A vasút fénykora nem jelenti a vasúti közlekedés dominanciáját.⁴ A megtermelt árucikkek termelői és fogyasztói piacra jutásának logisztikája korántsem annyiból állt, hogy az árucikkeket feladták a vasútra.

Érdekes módon, a közút–vasút közötti szállítási lánc értelmezésében az évezredes múltú, bár változó szerkezetű úthálózat jelentett egyszerűbben kiismerhető struktúrát. Az ősi csapásokból, ösvényekből spontán összeálló úthálózat ti. adekvát válasz a kárpát-medencei táj szerkezetére. Az úthálózat a 19. század végén még mindig a tér függvénye.⁵ A közútijármű-állomány szerkezete a népesség, ill. a népesség egyes foglalkozási csoportjai, és a földrajzi tér között – értelemszerűen a vizsgált mintától függő – korrelációs kapcsolatok léteznek. *Az út–ember kapcsolatokat* tehát egy olyan komplett viselkedési rendszernek is szemlélhetjük, amelyben az egyén beavatkozásától függ a rendszer válasza. Egy kettős fogatban többet lehet

új lendületet. Ettől kezdve minden évben több száz kilométer (1896-ban például 953 km) hosszú új pálya nyílik meg a forgalom előtt.

³ 1914-re a több mint 22 ezer kilométernyi hálózatból 13 ezer kilométer helyiérdekű, ezek 77%-a 1891 után készült el.

⁴ A tisztánlátást éppenséggel megnehezítik a vasúti statisztikák: az imponáló teljesítményi, forgalmi adatsorok ti. óhatatlanul is azt a benyomást keltik, mintha a közlekedés legerősebb struktúrája lenne a vasút. Pedig inkább arról van szó, az individuális közúti közlekedés teljesítményi adatait nem ismerjük.

⁵ De már vannak olyan törekvések, amelyek az úthálózat térfüggését enyhíteni akarják. Épül az alföldi transzverzális út.

szállítani, mint egy egyfogatúban, az üres szekér gyorsabban halad, mint a terhes. Az ember igyekszik elkerülni a nehéz terepviszonyokat és a vámfizető helyeket. De a közutakon zajló mozgásokat nemlineáris következményekkel járó hatások is formálják. A kiépített, jó minőségű közutakkal rendelkező térségekben nem használják többet a szekereket, mint azokon a területeken, amelyek rossz utakkal rendelkeznek. A vasúttal nem rendelkező kistérségekben a szállítási feladatokat nem oldják meg több szekér forgalomba állításával, vagy a település–vasútállomás közötti nagy távolság sem növeli meg a szekerek számát.

Ezzel szemben az ember–vasút kapcsolatokat az úthálózattól bonyolultabb és instabilabb érdekviszonyok formálják. Mivel magyarázhatjuk a vasúthasználat területi különbségeit? Úgy látom, ez kevésbé a fővonal–mellékvonal–helyiérdekű problematikához kapcsolódik, kevésbé függ attól, mikor épült a pálya, milyen az adott vonal szállítási képessége. Nem azért nem kerül több áru adott állomásokról vasúti elszállításra, mert a teherkocsik lassúsága, az alacsony menetsebesség, a szállítási tarifák stb. akadályozzák az ez irányú üzleti szándékokat.⁶ Nincs lineáris összefüggés a vasútállomások vonzáskörzeti népessége, és a vasútállomások áruforgalma (feladott és érkező) között. Nem lehet azt mondani, minél többen élnek egy településen, annál nagyobb tömegben érkezik, vagy távozik áru az adott állomásról. Korrelációs kapcsolat egyedül a kistérségekbe érkező áru és a kistérségekben élő ipari, és kereskedelmi kereső népesség között létezik (a korrelációs együttható 0,665 és 0,611). Magyarország kistérségeiben a vasúti áruforgalom alapját az iparban dolgozó népesség fogyasztási szükségletei, és az ipari termeléssel együtt járó nyers- és alapanyag-szükséglet képezi. Ami a vasúti személyforgalmat illeti, a kistérségekben élő népesség és a felszálló utasok száma között (korrelációs együttható: 0,69). lineáris összefüggés létezik. De vajon ki lehet-e mutatni a vasúthasználatban a polgárosodást? Sajátos módon a másodosztályú jeggyel utazók magas aránya nem mércéje a vasútállomások vonzáskörzete polgárosodó társadalmának. Ti. azokban a kistérségekben a legmagasabb a másodosztályon utazók aránya, ahol gyakorlatilag teljesen kihasználatlan a pálya, illetve az állomás. A Zsebely–Csákovár–Bóka közötti 49 km hosszú

⁶ A korban a szállítási időnek kiemelt jelentőséget tulajdonítottak: ti. azt vélelmezték, hogy az üzleti siker és a szállítási sebesség között szinte kizárólagos összefüggés létezik. A MÁV és a Kereskedelemügyi Minisztérium is nyitott volt a teherszállítmányok menetidejének lerövidítését célzó kérések teljesítésére. 1892-ben például három napról két napra sikerül lerövidíteni a szállítási időt Szászrégen és Bécs között úgy, hogy a teherkocsit négy különböző vonathoz csatolták. (OL. K 175. 1892–3–37326)

vicinálisra Csákovárott felszálló 7900 utas 95%-a másodosztályú jegyet vásárol. Hasonló a helyzet az Újszász–Jászapáti vonalon Jászkisér és Jászapáti állomásokon, vagy a Nagyvárad–Szeged közötti Csorvás állomáson. Éppen ezért a polgárosodó társadalmi szerkezet nyomait inkább tükrözi a harmadosztályú jegyet váltók nagy aránya. A hagyományos paraszti térhasználatból ki-kilépő társadalmi csoportok a legolcsóbb vasúti menetjegyekkel utaznak.⁷

Mindazonáltal az eddig elmondottak kevésbé tűnnek kielégítő magyarázatnak, ha a vizsgált mérettartományt (kistérségről községre) leszűkítjük. Miért van az, hogy két látszólag hasonló földrajzi, gazdasági feltételekkel rendelkező községben más és más – gyakran szélsőségesen eltérő értékeket – regisztrálunk? Miért van az, hogy hasonló infrastrukturális feltételekkel, földhasznosítással, birtokviszonyokkal rendelkező falvak közül egyesek bekapcsolódnak a vasúti áruszállításba, mások pedig nem? Úgy gondolom, a falvak közötti különbségeket inkább a mikromilió különbségeivel lehet megmagyarázni – a nagy kérdés persze az, léteznek-e forrásai az adott terület mikrotörténelmének. A vasúthasználattal kapcsolatos viselkedésformák ugyanis szociális interakciók és emberi kapcsolatok összefüggésrendszerében is formálódtak. Ha az ember közvetlen életkönyezete olyan sikeres gazdaságvezetési mintákat közvetített, amelynek része volt a vasúthasználat, akkor ez vélhetőleg utánzásra készítetett.

Úgy gondolom, a vasúthasználat területi különbségei gazdasági és társadalmi folyamatok térbeli lenyomatai. A vasút, mint innováció terjedését kevésbé tükrözi a hálózat évről-évre tartó, imponáló méretű növekedése, ezt inkább értelmezhetjük a vasút áru- és személyforgalmi kihasználtságát feltáró mutatókkal. A társadalmi térhasználatot, a vasút gazdasági beágyazottságát ez utóbbiak ugyanis mélyebben kifejezik.

⁷ Az 1890-es évek élclapjai még tele vannak a vasút átláthatatlannak tűnő működése miatt zavarban lévő utasokról szóló történetekkel és karikatúrákkal. A vasút már évtizedek óta létezik és terjeszkedik, de a vasutat még mindig nem használják rutinszerűen az emberek. Nem tudják értelmezni a menetrendet, nem tudnak jegyet váltani, és összességében véve hiányzik az utazási kultúra.

Tartalom

„Mint egy gátakat áttörő áradás zúdultak rám a tények” (Szulovszky János).....	5
Bevezetés, néhány szubjektív megjegyzéssel	11
A felhasznált adatforrások	19
I. A közúti forgalom	31
A fogatolt járművek	34
Az áru szállítása	47
II. A vasútállomások vonzaskörzetei	55
A vonzaskörzetek területi sajátosságai	68
1. Felvidék	68
2. Alföld	72
3. Dunántúl	74
4. Erdély	76
III. A vasúti áruforgalom	79
Árutermelő, árufeladó kistérségek	84
A feladottáru-forgalom nagytáji és kistérségi sajátosságai	90
IV. Az áru értékesítési területe és mozgásirányai	111
Összefoglalás	165