

AZ ALFÖLDI TELEPÜLÉSEK KERESKEDELMI ERŐTERE (1895)

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

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

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

¹ Ebből 217 alföldi vasútállomás mintegy 3800 szállítási kapcsolattal.

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

A kereskedelmi erőter kiterjedése szempontjából ötféle típust különböztettem meg.

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

düböszörményi repcét Újpesten adják el. Ezekben a kereskedelmi viszonylatokban vélhetőleg a kereskedők, felvásárlók, eladók egyéni kapcsolatai nagy szerepet játszanak.

- Adott településen feladott termékek a település 20–30 kilométeres övezetében fekvő vasútállomásokra érkeznek meg. Az ezeken a településeken megtermelt árucikkek tehát kistérségükben kerülnek felvásárlásra, elfogyasztásra. Leginkább olyan települések tartoznak ebbe a csoportba, melyek közelében egy-egy nagy népességszámú, jelentős város található. A Szabadkától 18 kilométerre fekvő Csantavéren például a feladott összes árucikk (tojás, árpa, búza, kukorica) Szabadkára és Szegedre távozik. A Nagyváradtól 27 kilométerre fekvő Cséffa valamennyi árufeleslege Nagyváradon kerül értékesítésre.
- Adott településen feladott termékek a település 20–30 kilométeres övezetében fekvő célállomásokra nem, hanem kizárólag távolabbi fogyasztási piacokon kerülnek értékesítésre. Ilyen például Hajdúhadház, Demecser, Borosjenő. A hadházi termékek vasúton nem érkeznek Debrecenbe, hanem a sokkal távolabbi nagykunsági településeken találtak vevőkre. Hasonlóképpen a demecseri burgonya majd száz kilométert utazva Miskolcon, Füzesabonyban, Munkácson, Beregszászon stb. kerül értékesítésre. Az Arad megyei Borosjenő állomásán feladott tűzifa Orosháza illetve a környékén fekvő állomásokon kerül kirakodásra. Vagy például a makói hagyma eljut a nyírségi Újfehértóra, a felvidéki Tornaljára, de nem rakodják ki vasúti teherkocsikból a közeli Szegeden. Úgy gondolom, hogy az ebbe a csoportba tartozó települések olyan kurrens termékekkel rendelkeztek, melyek közeli szállítását változatlanul a vasúti szállításhoz olcsóbb fuvarszekerekkel bonyolították le. Bizonyos szempontból ilyen Kiskunfélegyháza kereskedelmi erőtere is. A félegyházi termékek harminc kilométeren belüli körzetben fekvő vasútállomáson nem kerülnek lerakodásra, ellenben eljutnak Szegedre, Veszprémbe, vagy Losoncra.
- Adott településen feladott termékek fogyasztói piaca több közeli és egy-két nagytávolságra fekvő célállomás. Ilyen például Gyula., Baja, Szabadka. A Gyulán feladott termékek inkább a Nagyvárad–Gyula–Szeged közötti tengelytől északabbra, egy képzeletbeli, kb. száz kilométer átmérőjű félkörben elhelyezkedő vasúti pályák menti településeken kerülnek értékesítésre. De két dunántúli, egy erdélyi állomásra is érkeznek rendszeres gyulai szállítmányok. Baja kereskedelmi erőtere is ehhez hasonló. A Baján vasútra feladott termékek (leginkább zab, kukorica, árpa, kender, bor, pálinka, ecet, lovak) alig-alig lépik át Bács-Bodrog megye területét. A bajai árucikkek elsősorban a Szabadka–Újvidék és a Szeged–Óbecse közötti vasútvonal állomásaira kerülnek. A bajai termékek Üllőtől² északabbra, Békéscsabától keletebbre vasúton nem jutnak el,

2 Üllőre kukoricát szállítanak.

és nem jelennek meg Dunántúl fogyasztási piacán sem. A szabadkai árucikkek értékesítési területe is inkább a Bácskára szorítkozik. A város vasútföldrajzi szempontból kiváló fekvését nem tudta kereskedelmi erőterének szélesítésére fordítani. A Szabadkától északabbra fekvő települések piacán csak elvétve jelennek meg a szabadkai árucikkek. A város inkább dél, délkelet felé értékesíti termékeit. Ezzel szemben a város áruszállítói kapcsolatrendszerét az értékesítésre kerülő termékek széles választéka jellemzi. A Szabadka–Dálja közötti vasútvonalon fekvő hétezer lakosú Bajmok például Szabadkáról szerzi be a kőolajat, cukrot, gyümölcsöt, őrleményeket és vasárut. Temesvárra kézmű- és rövidárut, épület- és haszonfát, fonalakat, lovakat, kőolajat, és vasárut visznek Szabadkáról. Szabadka vasútállomásáról tehát nemcsak a város vonzáskörzetében előállított termékek távoznak, a város árutovábbosztó funkcióikkal³ is rendelkezett.

- Adott településen feladott termékek közeli és távoli piacokon koncentráltan megjelennek. Az ebbe a csoportba tartozó települések között vannak igen karakteres formájú kereskedelmi erőterrel rendelkezők – pl. Békéscsaba, Nagyikinda, Beregszász, vagy Cegléd – s vannak, amelyek erőtere inkább az esetlegesség jegyeit hordozza magán. Ez utóbbit szépen példázza Hódmezővásárhely és Újvidék. A Hódmezővásárhelyen feladott termékek 28 szállítási kapcsolatban alig 19 vasútállomásra jutnak el. A vásárhelyi árucikkek nem kerülnek sem a közeli Makóra, Mezőhegyesre, vagy a távolabbi Aradra, inkább a Kiskunság néhány településére. Ellenben a közeli Szegedre mindenféle terméket (búza, kukorica, sertés, kő, kavics és téglák stb.), a távoli Ungvárra pedig kukoricát szállítanak. Újvidék kereskedelmi erőtere ugyan nagy földrajzi távolságra kinyúlik, de az erőter formájában nem lehet felismerni mintázatot. Az Újvidékről vasúton távozó árucikkek szerkezete eltér a mezőgazdasággal foglalkozó vidékek hagyományos áru kínálatától. Újvidék ti. egy olyan Duna parti kikötőváros, amelyet a vasút–vízi út közötti átrakodás is jellemez.⁴ Újvidékről kerül piacára a tőle nem messze, bár a Duna túl partján fekvő szerémségi Beocsinban készített cement, melyet huszonnégy településre továbbítanak. Mindez azt jelenti, hogy Újvidék 55 településre áterjedő kereskedelmi erőterének majdnem fele közvetítő-kereskedelmi funkciójából adódik. A cementen kívül helyben őrölt gabona, szeszipari termékek (pálinka, ecet, különféle szeszes italok) stb. jutnak el adott esetben nagy távolságra.

3 Ebből a szempontból igen hasonlít Szabadkára a sóelosztó központként működő Fehértemplom.

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

A nagyikikindai termékek kereskedelmi erőterét jelentős regionális kapcsolatrendszer jellemzi. A Nagyikikindán feladott termékek értékesítési övezete bácskai, torontáli, és temesi területekre koncentrálódik olyan formán, hogy abba egy Szeged–Karánsebes tengely menti települések, valamint a Nagyikikinda–Nagybecskerek, a Valkány–Varjas, valamint Temesvár–Báziás közötti vasútvonalak állomásai tartoznak bele. De a nagyikikindai termékek a fenti övezeten kívülre, észak felé Szegeden túlra is eljutnak, sőt néhány esetben megjelennek egyes dunántúli települések piacain is. Pozsonyba liszt, Szentgotthárdra nyersdohány érkezik rendszeresen Nagyikikindáról. Igen szokatlan formájú Békéscsaba kereskedelmi erőtere. A csabai árucikkek (gabona, őrlemények, sovány sertés, téglá, zsiradék stb.) 53 rendszeres szállítási kapcsolatban 38 helyre jutnak el. Békéscsaba termékeinek fontos piacát jelentik a Cegléd–Kétegyháza közötti vasúti pálya mentén fekvő, illetve a közvetlen közelében lévő fontosabb települések. A város termékei azonban már nem jutnak el Hódmezővásárhelyre, vagy Szegedre. Felvidéki felvásárlók, kereskedők kiterjedt békéscsabai kapcsolatokkal, érdekeltségekkel rendelkezhetnek, mert a Felvidék tizenhárom településén megjelennek a békéscsabai árucikkek. Csak ezzel magyarázható, hogy a város kereskedelmi erőtere miért szakad szét egymástól – adott esetben több száz kilométerre fekvő – különálló részekre.

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

**A LEGNAGYOBB KERESKEDELMI ERŐTÉRREL
RENDELKEZŐ ALFÖLDI TELEPÜLÉSEK**

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

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

Arad városa az alföldi nagytérsegen túlnyúló kereskedelmi erővel rendelkezik, de az aradi termékek már jócskán eljutnak Erdélybe és a Felvidékre is. Mindazonáltal az Aradon feladott termékek elsődleges fogyasztási piacát az alföldi települések jelenik. Arad erőteljesen jelen van a Temesvár kereskedelmi erőteréhez tartozó bánáti megyékben is. Mindez azért volt lehetséges, mert Temesvár és Arad

feladott árucikkeinek karakteresen más a szerkezete. Aradról leginkább bort, sört, pálinkát, őrleményeket, cukrot stb. szállítanak el. Temesvárról pedig inkább iparcikkeket, darabárut, műtrágyát, gépeket, ásványolajat, szenet stb. A temesvári pályaudvarokon feladott árucikkek 130 vasútállomáson kerülnek kirakódásra. Temesvár termékeinek elsődleges értékesítési területe a bánáti megyék.

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

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

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

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

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

A KISKUNSÁGI VÁROSOK EGYMÁS KÖZÖTTI KERESKEDELMI KAPCSOLATAI

	Ceglédre távozik:	Nagykőrösre távozik:	Kecskemétre távozik:	Kiskunfélegyházára távozik:
Ceglédre érkezik:	–	búza, roz	kukorica	búza, roz
Nagykőrösre érkezik	liszt	–		nyersbőr
Kecskemétre érkezik	tégla, köles, liszt, korpa	nyersbőr	–	baromfi, nyersbőr, köles, bor, liszt, korpa
Kiskunfélegyházára érkezik:	liszt, dara, ló			–

Megvizsgáltam létezik-e matematikai összefüggés adott település népessége, kereskedelmi erőterének nagysága, szállítási kapcsolatainak száma között. Csak gyenge erejű korreláció (értéke: 0,643) mutatható ki egy település népessége és kereskedelmi kapcsolatainak száma között. Annak érdekében, hogy érzékeljük mely települések erőtere kiemelkedő népességükhöz képest igen érdekes eredményeket tükröző mutatókat lehet képezni. Az alföldi települések 1895-ös népességszámára⁵ alapozva kiszámoltam, ezer lakosonként hány kereskedelmi kapcsolattal rendelkeznek a települések. A rangsor élére az Aradtól nem messzire, az Alföld és a hegyvidék találkozásánál fekvő 1800 lakosú Györök került, melynek – úgy tűnik igencsak kurrens – termékeit (bor és pálinka) 41 alkalommal nevezték meg a célállomások. Ezt az értéket (21 szállítási kapcsolat/ezer lakos) egyetlen más település sem tudja megközelíteni. Ugyanez az érték Mezőhegyes, Detta esetében 8, Aradnál, Zombolyánál 5, Nagyváradnál 3. A rangsor végére az a 81 település került, melyek kereskedelmi kapcsolatai ezer lakosra vetítve még az egyet sem érték el. A települések e tekintélyes halmazában találjuk nemcsak Hódmezővásárhelyet,

5 Az 1890-es és 1900-as népszámlálás középértéke.

Nagyszalontát, Nyíregyházát, de Ceglédet, Nagybecskereket, Kecskemétet, sőt Szabadkát is.

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