

## A 19. századi közútijármű-számlálások forráselemzési kérdései

Magyarországon a 19. század fogatolt járműveit, a közúti szállítás formáit és jellemzőit leggyakrabban néprajzosok – természetesen a maguk sajátos szempontrendszerére ill. módszere alapján – vizsgálják.<sup>1</sup> Mindez nem véletlen. A közúti közlekedés jellemzőit történészek kevésbé tudják megragadni, mert azt nemcsak a kulturális tradíció és a területi és gazdasági munkamegosztás befolyásolja, hanem individuális tényezők és rendkívül bonyolult egyéni élethelyzetek is alakítják. A közúti közlekedésnek éppen ez a személyes jellege és szervezetlen mivolta teszi a témát nehezzé. Mindez azt 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 igás fogatokon szállított termékekről, az útvonalakról 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. Ezen ellentmondás áthidalásában, a makrofolyamatok felismerésében és értelmezésében segíthet – és talán új dimenziókat is megnyithat – az a forráscsoport, melynek elemzésével adatokat és újabb ismereteket nyerhetünk Magyarország 19. századi közúti közlekedéséről.

Hazánkban a 19. században több ízben összeírták a fogatolt járműveket.<sup>2</sup> Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy a járműszámlálások elemzésének szempontjait, az elemzések során eddig felmerült tapasztalatokat összefoglalja.

### Járműszámlálások

A 19. században a közúti járművek számáról több forrástípusból is adatokat nyerhetünk és képet alkothatunk. Az 1889 előtti időszakra vonatkozóan kikerülhetetlen, bár gyakran ellentmondásos forrást az évről-évre elvégzett közmunka összeírások jelentik. 1889-ig a törvényhatóságoknak összeállították a területükön létező közmunkára kötelezettek listáját, és megállapították a közmunka alapját (igás vagy kézi napszám). Az igás közmunka kötelezettség alapja nem a befogott állat, hanem maga a fogat volt: minden két- vagy egyfogatú járművel évente két napszámot kellett teljesíteni. Ha egy állattulajdonosnak két

igavonó állata volt, de azokat külön-külön egyes fogatokban használta, akkor mindkét egyes fogattal két-két napot kellett dolgoznia. A közmunka összeírásokban tehát külön regisztrálták a kétfogatú és egyfogatú igás kötelezettséget. Ezen előírás alapján kiszámítható, hogy adott évben, adott igazgatási egységben a közmunkára kötelezettek birtokában, hány fogat található. Például az 1867-es közmunka összeírásból<sup>3</sup> levezetve annyi bontakozik ki, hogy az ország közmunkára kötelezetteinek (941 ezer fő) birtokában 1,318 millió igavonó állat, 642 ezer kettős fogat és 17 ezer egyes fogat van. Voltak azonban olyan törvényhatóságok (városok), amelyek nem ilyen formában vetették ki a közmunkát, hanem vámot, vagy pótdót szedtek be. Értelemszerűen, ezen városokban létező járművek számáról nincsenek információink.

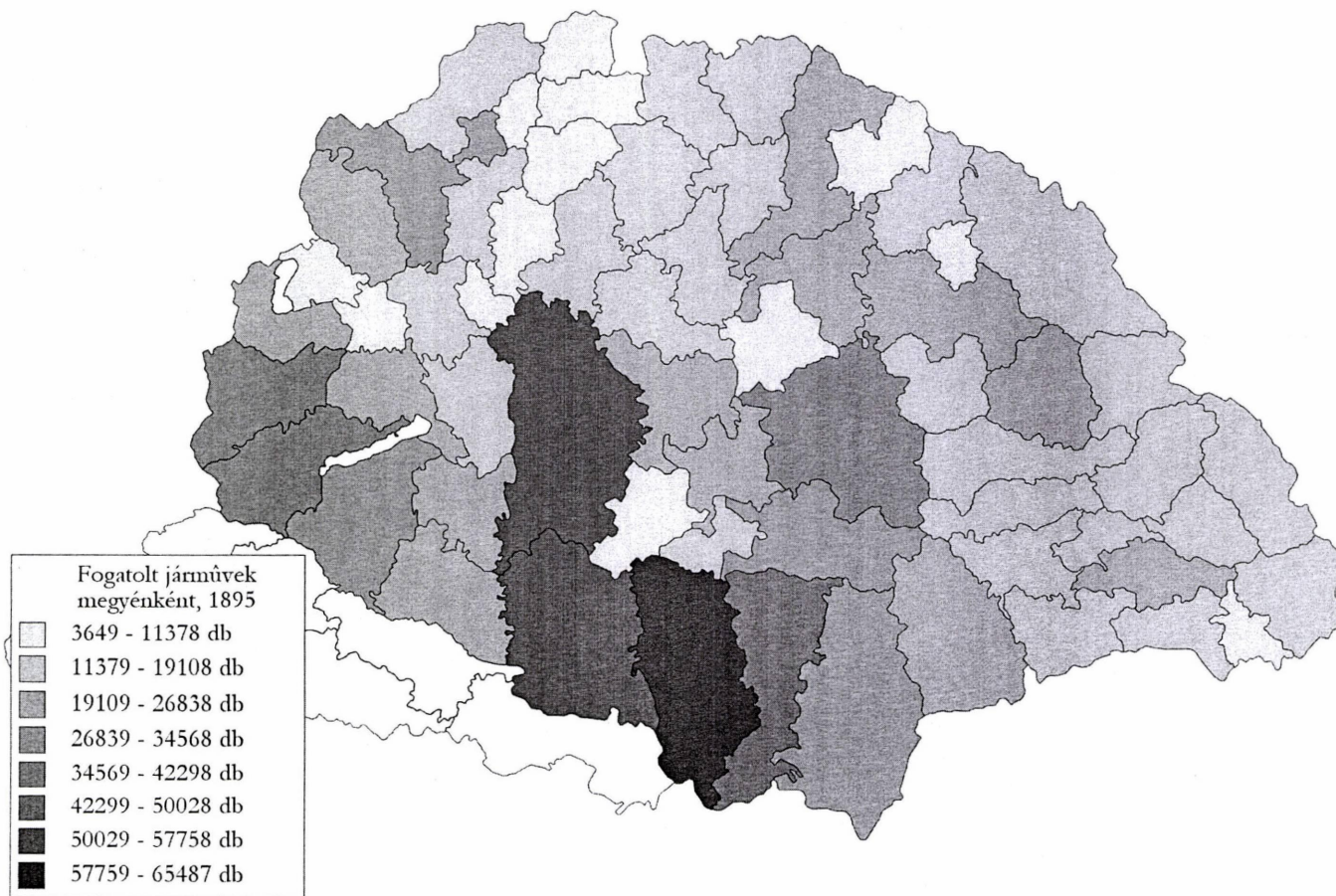
A járműszámlálások másik nagy típusát a honvédelmi célú összeírások jelentik. Az 1880-as évtizedben a magyar honvédelmi minisztérium több alkalommal is elrendelte az ország szekér és kocsialományának összeírását. Az összeírások kimondatlan célja az ország kistérségeiben létező közúti szállítási kapacitás felmérése volt. Jogi alapját az 1873: 20. törvénycikk végrehajtási utasítása (1879. április 7-i szabályrendelet) teremtette meg. Szinte kideríthetetlen, hogy az 1880-as évtizedtől ténylegesen hány alkalommal végeztek számlálást. Voltak olyan évek (1882, 1886, 1887), amelyekben a járműösszeírást elrendelő miniszteri utasítást nyilvánosan is közzé tették, s voltak, amikor nem.<sup>4</sup> A honvédelmi célú járműszámlálások közül eddig az 1889-es adatsorok kerültek elő. Az 1889-es járműösszeírás szerint Magyarország kocsi- és szekéralmánya 641 ezer lovas kocsiból és 365 ezer ökrös szekérből áll.<sup>5</sup>

A téma harmadik, igen fontos forrását az 1895-ös mezőgazdasági összeírás jelenti.<sup>6</sup> 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. 1895-ben 1,286 millió igásfogatot regisztrálnak, ebből 695 ezer a lófogat.

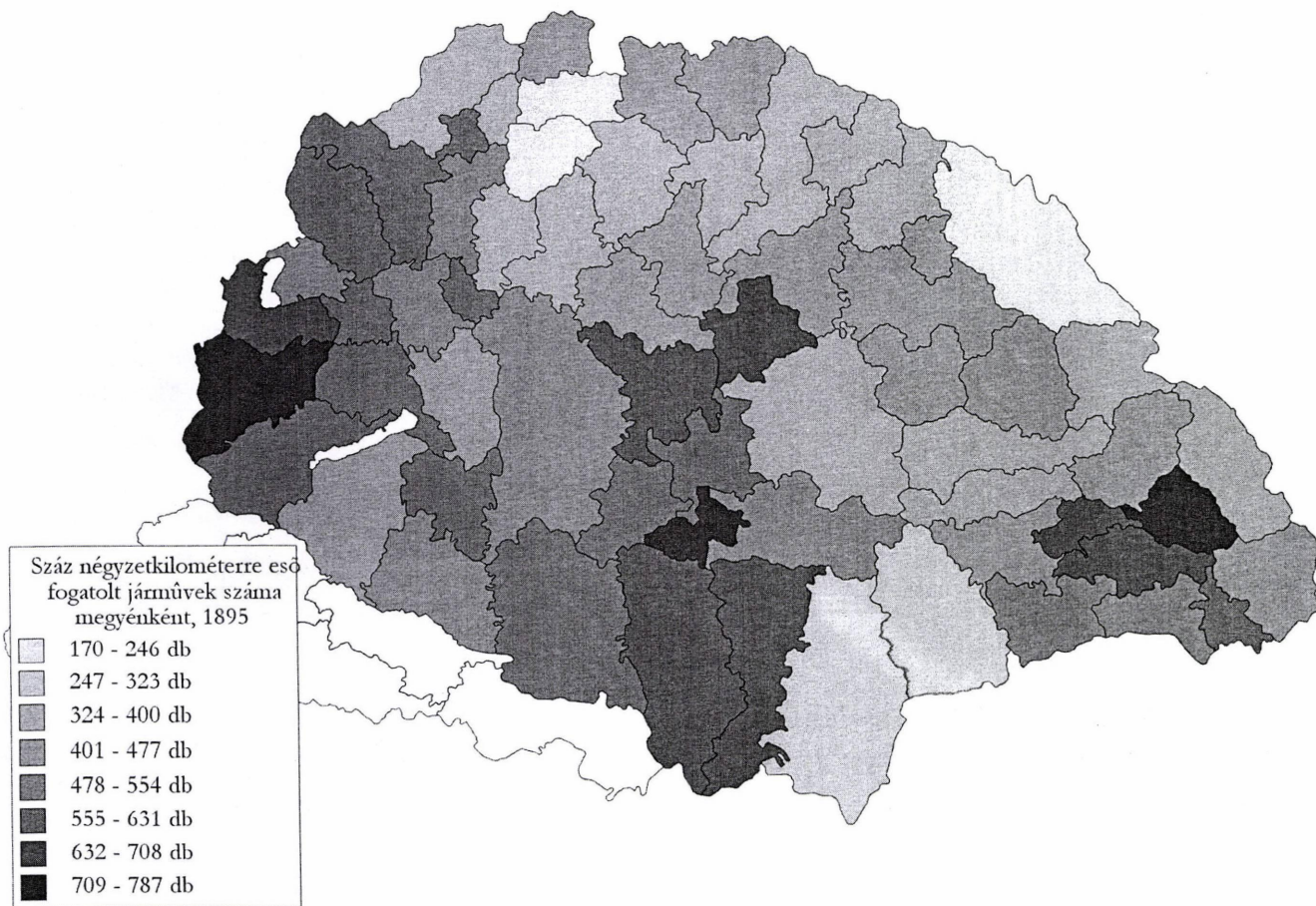
## Az elemzések szempontjai

A járműszámlálások adatsorait többféle módon – értelemszerűen a választott megközelítéstől függően, eltérő eredményekkel – értelmezhetjük és ábrázolhatjuk.

Az első szembetűnő és elgondolkodtató tény, hogy előzetes várakozásainkhoz képest milyen kevés fogatolt jármű létezik az országban.<sup>7</sup> 1895-ben például a gazdaságoknak csak 45%-a rendelkezik 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 rendelkezik igavonó erővel, nem tud létezni jármű funkciójában: jármű csak akkor válik belőle, ha igavonó állatokkal egészítik 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, az

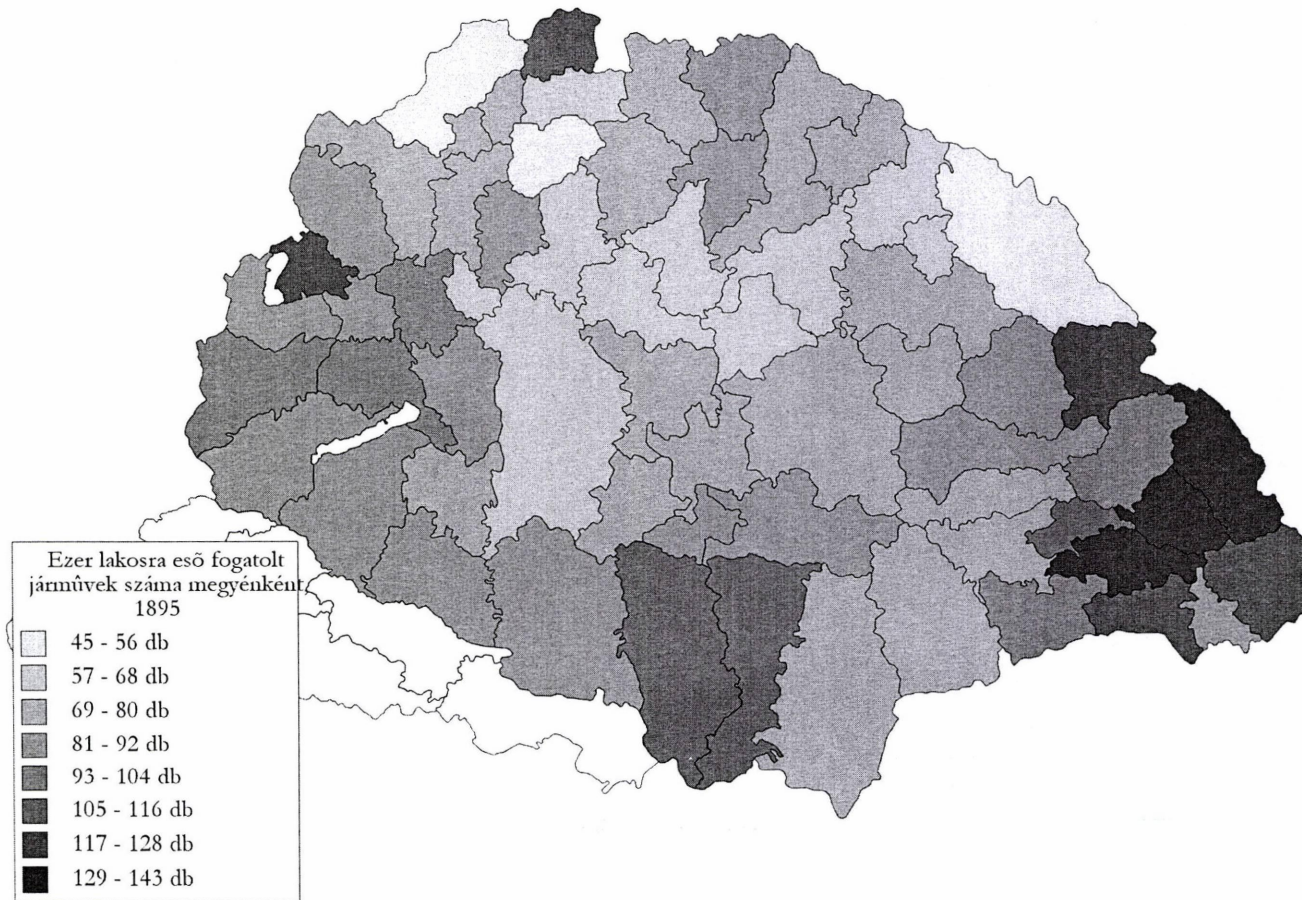


Járműállomány ábrázolása közigazgatási nézőpontból

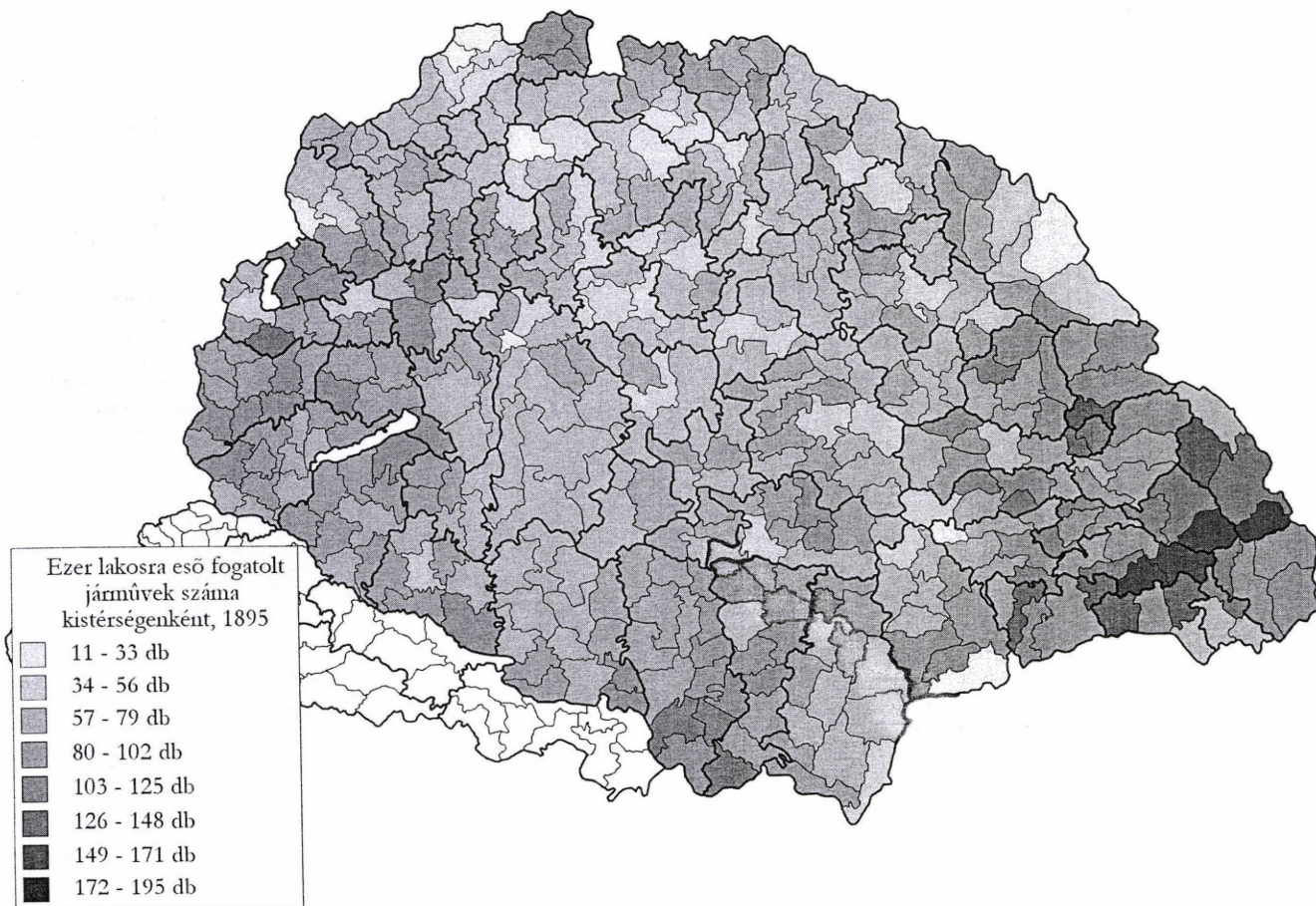


Járműállomány ábrázolása területi nézőpontból





Járműállomány ábrázolása a népesség szempontjából



Mérettartomány váltás. Járműállomány ábrázolása kistérségenként a népesség szempontjából

összeírás szempontjából nincs semmi jelentősége, mert csak annyi járművet vettek számba, amelyik egyszerre, egy időben rendelkezett igavonó erővel. Mindazonáltal az 1889-es és 1895-ös 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 Bakonymagyszentkirályon (Veszprém megye, zirci járás), ahol 480 lovas fogatot írnak össze, miközben a faluban 116 ló létezik. A járműszámlálásokból tehát mindig ki kell számítani a járművek igásállat-szükségletét, és össze kell hasonlítani az adott település igásállat állományával. A fogatoltjármű-állomány és az igásállatok száma közötti szoros kapcsolat az erőforrás szűkösségét mutatja.

A járműszámlálások igen kedvelt – már a 19. század statisztikusai által is gyakorolt – elemzési és ábrázolási módja az igásállat-állomány és a földterület (esetleg megművelt terület) közötti arány kiszámítása és térképre vetítése. Ilyen típusú térkép már az 1880-as állatszámolás eredményeiről is készült. Mindazonáltal az így kapott eredmények valódi értéke meglehetősen kétes, mert ma már ún. korrelációs számításokból ismerjük, hogy az igásállatok ill. fogatolt járművek száma és a megművelt földterület nagysága között nincs automatikusan összefüggés. Miért van ez így? Az igavonó állatok nem önmagukban is létező, „önműködő eszközök”, munkájuk mindig csak az emberrel való kontextusban értelmezhetőek. Azt már a 19. században is érzékelték, hogy az összeírt igás fogatokat nem mind használják a mezőgazdaságban, ill. a mezőgazdaságban használtak egy részét nem használják talajművelésre, de még nem tudták ezt az empirikus tapasztalatot matematikai módszerrel elemezni. Korrelációs számítással viszont ma már viszont kimutatható, milyen összefüggések léteznek a járművek, a művelésbe vont területek (szántóföld, kert, rét, legelő stb.) és az igásállatok között. Ez alapján kiderül, hogy lineáris és meglehetősen szoros összefüggés csak a kétfogatú lovas kocsik száma és szántóterület nagysága között létezik (korrelációs együttható: 0,788). Egyedül a kettős lófogatokat tartók azok, akik döntően a mezőgazdasági termeléssel összefüggő szükségleteik kielégítése végett birtokolják járműveiket. Tehát a többi fogat száma semmiféle összefüggésben nincs a szántóterület nagyságával. Az embernek tehát 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.

Korrelációs számítás arra is rámutat, hogy a fogatolt járművek számát sokkal inkább befolyásolja a népesség száma, mint a mezőgazdasági művelésbe befogott területek mennyisége – mindez különösen kihangsúlyozza az áruterelés és az emberi erőforrások közötti kapcsolatot. Rendkívül elgondolkodtató eredményeket kapunk, ha a járműszámlálások adatsorait adott igazgatási területen élő népesség, vagy adott foglalkozási csoport számával vetjük egybe.

Úgy látom, hogy 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.

A járműállomány területi jellemzői értelemszerűen különböznek egymástól attól függően, hogy kistérségi, vagy regionális (megyei) szinten vizsgáljuk meg őket: De abban az értelemben már nincs közöttük különbség, hogy mindkét méretben léteznek földrajzi területek, melyek bizonyos jellemzőikkel szigetként emelkednek ki környezetükből. A járműállomány térbeli ábrázolásai felvetik a mérettartományok dilemmáját. Minden méretváltozással új jelenségek járnak együtt. A közúti járművek birtoklásának területi egyenlőtlenségeit, népességszámhoz viszonyított jellemzőit éppen ezért nem lehet egyetlen értelmezéssel „elintézni”. Moson, vagy Torontál megye országosan kiemelkedő járműállományát, vagy egyes erdélyi megyék rendkívül alacsony értékeit elfogadható módon magyarázhatjuk az eltérő földrajzi, gazdasági környezetükkel és mindezekből következő eltérő hagyományaikkal. 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? Természetesen a falvak közötti különbségeket leginkább a mikromilió különbségeivel lehet megmagyarázni – a nagy kérdés persze az – léteznek-e forrásai az adott terület mikrotörténelmének?

Az áruszállítással, közlekedéssel kapcsolatos viselkedésformák szociális interakciók és emberi kapcsolatok összefüggésrendszerében formálódnak. A társadalmi makrostruktúra hatásait a mikromilió – az ember közvetlen életkörnyezete – közvetíti. És fordítva is: az egyéni szokások visszahatnak a társadalmi normákra. A mikromilió hatásai tehát befolyásolják a makrostruktúrákat. Ezen közismert társadalomlélektani tézisek érvényesek a járműhasználattal összefüggő jelenségekre is.

## Jegyzetek

---

<sup>1</sup> A népi szállítás, fogatolás témakörében kiemelkednek Bodó Sándor (paraszti igazás), Gráfik Imre (nyergelés), Kemecsi Lajos (paraszti járműkultúra), Kócziánné Szentpéteri Erzsébet (kocsigyártó-ipar), Paládi-Kovács Attila (paraszti szekerezés, szállítás), Viga Gyula (árucseré, fuvarozás) publikációi.

<sup>2</sup> A közúti járműszámlálások közül a néprajzi szakirodalom jobbára csak egynek, az 1895-ös regisztrálásnak az eredményeit ismerteti ill. elemzi.

<sup>3</sup> A közmunka-összeírásból hiányoznak Csongrád és Szabolcs megyék, valamint Bazin, Felsőbánya, Szokolca és Zilah adatai. Vö.: Összeírási kimutatás az országos közmunkának, mely a megyei kimutatások szerint Magyarországon 1867. évben teljesítendő. OL. K. 173. 1219. cs.

<sup>4</sup> Vö. Rendeleti közlöny a magyar királyi honvédség számára.

<sup>5</sup> Fiumét és Horvátországot is hozzászámolva a fogatolt járműállomány 1,166 millióra emelkedik.

<sup>6</sup> A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája. A mezőgazdasági statisztika fejlődése és az 1895. évi VIII. tc. alapján végrehajtott összeírás főbb eredményei községként. 1–5. köt. Bp. 1897–1900. A statisztika bevezetőjéből kiderül, hogy a honvédelmi célú járműösszeírásokról tudtak a statisztikusok, de eredményeit nem ismerték. Tévesen azt állítják, hogy a hivatalos, csak katonai használatú összeírás kizárólag a lófogatokra terjedt ki.

<sup>7</sup> 1895-ben 2 830 850 gazdaságot és 1 285 931 fogatot számlálnak össze.