

Vidéki élet és vidéki társadalom Magyarországon

Rendi társadalom – polgári társadalom 28.

A Hajnal István Kör – Társadalomtörténeti Egyesület
2014. évi, egri konferenciájának
kötete

Hajnal István Kör – Társadalomtörténeti Egyesület
Budapest, 2016

Szerkesztette:

Pap József – Tóth Árpád

Sorozatszerkesztő:

Valuch Tibor



A kötet megjelenését segítette a Nemzeti Kulturális Alapprogram támogatása és az egyesület támogatóinak 1%-os adófelajánlásai

Címlapon:

Rozsnyó főtér, 1940.

FOTO: FORTEPAN 25533.

Köszönjük a Magyar Olaj- és Gázipari Múzeumnak, hogy a gyűjteményében található képek díjmentes közléséhez hozzájárult.

A borítót tervezte:

Ludman Éva (Alkotópont Kft.)

© Hajnal István Kör – Társadalomtörténeti Egyesület és a szerzők

Kiadja:

Hajnal István Kör – Társadalomtörténeti Egyesület

Nyomdai előkészítés:

Demeter Györgyi

Készült:

Kapitális Nyomdaipari Kft.

Vezető:

Ifj. Kapusi József
ügyvezető igazgató

ISSN 2060-2332
ISBN 978-963-89463-4-8

Tartalomjegyzék

PLENÁRIS ELŐADÁSOK

<i>Horváth Gergely Krisztián: Vidék egy agrártársadalomban?</i> A rurális társadalomtörténet lehetőségei	11
<i>Kövér György: Van-e, volt-e vidéki történetírás?</i>	29

A VIDÉKISÉG KUTATÁSÁNAK FORRÁSAI ÉS MÓDSZEREI A LEVÉLTÁRTÓL A STATISZTIKÁN ÁT A SZOCIOLÓGIAI ELEMZÉSIG

<i>Bagdi Róbert – Demeter Gábor – Tringli István: GIS adatbázis építése és lehetőségei a történeti kutatásokban: migráció, vallási és foglalkozási szegregáció és lakhatási differenciák vizsgálata Sátoraljaújhelyen az 1869-es népszámlálás adatainak térbeli megjelenítésével</i>	61
<i>Gyimesi Réka: Mohács és Bonyhád társadalmának vizsgálata a történeti demográfia eszközeivel – források és módszerek</i>	82
<i>Szilágyi Zsolt: Az 1925. évi közigazgatási tájékoztató lapok forrásértéke és forráskritikája</i>	94

A VIDÉKI ÉLET EMLÉKEZETE, A VIDÉKI TÁRSADALOM KÉPEI AZ ÍROTT, NYOMTATOTT ÉS AUDIOVIZUÁLIS TÖRTÉNETI FORRÁSOKBAN

<i>Molnár Dániel Márton: William Hunter magyarországi utazásai és benyomásai</i>	115
<i>Üveges Bence: Találkozik-e Freud Grünnel? – Magyarországi zsidó humorérzékek 1868–1925</i>	128
<i>Bozó-Szűcs Diána: Az aszódi evangélikus gyülekezet belső harcai 1850–1862 között</i>	137
<i>Bódán Zsolt: „Vidékről vidékre” Egy gyulai polgárcsalád fürdőlátogatásai a boldog békeidőkben</i>	149
<i>Fleisz János: Az erdélyi kisvárosok és községek sajtója 1900 és 1940 között ..</i>	165
<i>Bálint Angelika: Főszerepben az arzén – Dokumentumfilmek a Tiszazugról ..</i>	182
<i>Záhonyi-Ábel Márk: A népi filmek vidék-reprezentációja</i>	195

Tartalomjegyzék

<i>Müller Rolf</i> : Ellopott és száműzött pillanatok. A politikai rendőrség vidék-képei	207
<i>Alimán Ildikó</i> : „Hát bonyolult idők voltak” Visszaemlékezések a szocialista rendszer kezdeteire Mezőpeterden	223

A TERÜLETI EGYENLŐTLENSÉGEK TÖRTÉNETI BEÁGYAZOTTSÁGAI, VIDÉKFEJLESZTÉSI POLITIKÁK ÉS KÖVETKEZMÉNYEIK

<i>Eszik Veronika</i> : Elmaradott horvát vidék, modern magyar város: a dualizmuskori magyar állam területfejlesztési politikája a báni Horvátországban	245
<i>Frisnyák Zsuzsa</i> : A vidéki települések és a vasúthálózat térbeli kapcsolata (1900)	254
<i>Rigó Róbert</i> : A „Kecskemét jelenség” háttere a kortársak visszaemlékezései alapján	266
<i>Sárándi Tamás</i> : Táplálkozásbeli különbségek vagy állami propaganda? Adalékok az erdélyi nemzetiségi lakosság ellátásához a második világháború időszakában	278

AZ ÁTALAKULÓ VIDÉKI TÁRSADALOM – DEMOGRÁFIAI MINTÁZATOK ÉS TÁRSADALOMSZERKEZETI VÁLTOZÁSOK

<i>Bayer Árpád</i> : Vidékről az agglomerációba. Társadalmi átalakulás és az ezzel járó konfliktusok Nagytétényben a századforduló körül	299
<i>Koloh Gábor</i> : Születéskorlátozás az Ormánságban. Az egyke Vajszlón és Besencén	317
<i>Szilágyi Adrienn</i> : Egy 19. század eleji megye multipozicionális nemesi elitje. Módszertani kísérlet egy lokális nemesi elitcsoport körülhatárolására Békés megyében	335
<i>Nagy Péter</i> : Földművesből munkás – az ózdi helyi társadalom átstrukturálódása a 19. század közepétől az államosításig	357
<i>Örsi Julianna</i> : A vidéki társadalom a rendszerváltozások tükrében	371
<i>Bogárdi Tünde</i> : A dél-hevesi falvak társadalmi szerkezeti változásainak vizsgálata	394
<i>Batta Zsófia</i> : Feltörekvő” falusi fiatalok vidékképe	409

FALU-VÁROS, VIDÉK ÉS FŐVÁROS, KAPCSOLATI HÁLÓK/ VISZONYOK ÉS A TERÜLETI MOBILITÁS

<i>Gyimesi Emese</i> : A Szatmár megyei értelmiség kapcsolati hálója és mobilitási stratégiái a 19. század közepén – Szendrey Júlia és Térey Mária levelezése alapján	425
<i>Rakita Eszter</i> : Társadalmi változások a főváros vonzásában – a funkcióváltás és forrásai	443
<i>Cserháti Katalin</i> : Mobilitás vizsgálatok a Vasúti Tisztképző Tanfolyam 1887–1890 között végzett hallgatóinak körében	454
<i>Pap József</i> : Rokonok. Családi kapcsolati hálózatok a dualizmus kori Heves vármegye főszolgabírói karában	468
<i>Acsády Judit – Mészáros Zsolt</i> : Feminizmus a fővárosban és vidéken	486
<i>Bezsenyi Tamás</i> : Internacionalista-e népünk vendégszeretete? – A szocialista kori vadászvendég-hívás problematikája	502
<i>Ring Orsolya</i> : Színház és vidéki társadalom (Győr 1980–1982)	518
<i>Varga Zsuzsanna</i> : A szocialista agrárlobbi hálózatai	533

FALUSI ÉLET ÉS VÁROSI ÉLET – A MINDENNAPI ÉLET VÁLTOZÁSAI VIDÉKEN

<i>Czeferner Dóra</i> : A feminista nőmozgalom vidéken a 20. század kezdetén ...	549
<i>Csóti Csaba</i> : Nagyközségi rang, kisvárosi tudat, falusi térség – Nagyatád és környékének kapcsolata a lakosok életmódja és identitása tükrében 1920–1940 között.	561
<i>Kisőrsi Zsófia</i> : „Közelebb kerül a falu a városhoz” A szabadidő eltöltésének lehetőségei Vas megye falvaiban a hatvanas évek elején	569
<i>Kiss Nóra</i> : „Felhívtak az üzemvezetőhöz, hogy kapok egy lakást.” Zalai olajipari lakótelepek	582
<i>Alabán Péter</i> : Bányász – vidék – társadalom. (20–21. századi helyzetkép Észak-Borsodban)	597
<i>Báti Anikó</i> : Kemence, mikró, kemence. Tárgy-együttesek változásai a konyhában	619
Abstracts	635
Szerzőink	658

Frisnyák Zsuzsa

Magyarország települései és a vasúthálózat közötti térkapcsolatok (1901)

A magyarországi vasúthálózat térbeli szerkezetét, a főváros központú hálózat előnyeit és hátrányait, a Budapestet elkerülő transzverzálisok hiányát, majd késői megjelenését, illetve mindennek következményeit Erdősi Ferenc geográfus több munkájában¹ is elemezte. A most bemutatott kutatás nézőpontja ettől eltérő. Nem a nagytájakon átívelő, esetleg nemzetközi jelentőségű fővonalak, vagy a kistáji jelentőségű helyi érdekű vasútvonalak hálózatának kárpát-medencei szerkezete érdekelt, sokkal inkább az, milyen volt a népesség hozzáférése a vasúthoz. A hétköznapiakban a vasút és település közötti térkapcsolat minősége ugyanis igen egyszerű kérdésekben fogalmazódott meg: milyen messze van a vasút a falutól, milyen az út a legközelebbi vasútállomásig. De miért is érdekes mindez? Azért, mert a hazai vasutak története több alig-alig megválaszolt gazdasági-tér szerkezeti, illetve társadalmi- és mentalitástörténeti kérdést felvet. Miért van az, hogy ugyanarra a jelenségre (vasút) különbözőképpen reagálnak az egyes térségek, és települések? Miért van az, hogy vannak községek, amelyek a vasút jelentette szállítást kihasználják, míg mások nem? Ez a vasút és a települések közötti térbeliséget vizsgáló kutatás egyike tehát a vasúthasználat specifikumait feltáró vizsgálatoknak. Több kérdésre kerestem a választ. Mi jellemzi a vasútvonalak vonalvezetését, arra vezették-e a vasutakat, amerre a népesség élt? Igazolható-e az a toposz, mely szerint a helyi érdekű vasutak vonalvezetése inkább a helybéli földbirtokosok, mintsem az érintett községek érdekeit szolgálta?

Ennek a település és vasútállomások közötti kapcsolat térbeliségét alulnézetből vizsgáló megközelítésnek legfontosabb forrása a Magyar királyság lakott helyeinek egy speciális névtára, az 1902-ben kiadott Forgalmi és távolsági útmutató. A kötet összeállítói a Nyugati pályaudvar melletti posta- és táviráda hivatal alkalmazottai voltak. A könyv kiadását az előszóban azzal indokolták, hogy kereskedők, magánemberek, de még a vasutasok is hozzájuk fordulnak útmutatásért: hová kell a szállítmányokat küldeni, ha a célállomásnak nincs vasútállomása. A szerzők minden egyes településhez hozzárendelték a hozzá legközelebb fekvő vasútállomás nevét és az odavezető út hosszát méteres pon-

¹ Erdősi 1988 és 1989.

tossággal. Az út hosszát a vasútállomás felvételi épülete és a település közepe között vették fel.² A számításokhoz katonai térképeket használtak. Lényeges megjegyezni, hogy a kézikönyv az állomáshoz vezető út kifejezést nem az 1890: I. törvénycikkben bevezetett erősen szűkítő értelmű definíció értelmében, hanem a normális hétköznapi gyakorlatnak megfelelően használja.³

Az adatbázis-építés során a távolsági útmutatóból kinyert adatokhoz (a legközelebbi vasútállomás neve, az út hossza) hozzárendeltem az 1900-as népszámlálás községsoros táblázatait, illetve felvettem az egyes vasútállomások adatait egy korabeli vasúti menetrendből. Mindent egybevetve egy 12490 soros mintegy kilenc változót tartalmazó adatbázis jött létre. Az adatbázisban 12489 település⁴, 2246 vasútállomás⁵ és 220 vasútvonal szerepel. Ez a tanulmány ebből az adatbázisból nyert eredmények alapján született. Az adatbázisból készített lekérdezések és térképek a 20. század eleji vasúthálózat és a magyarországi települések térkapcsolatát új aspektusból tárják fel.

Népesség, domborzat, közúti távolság

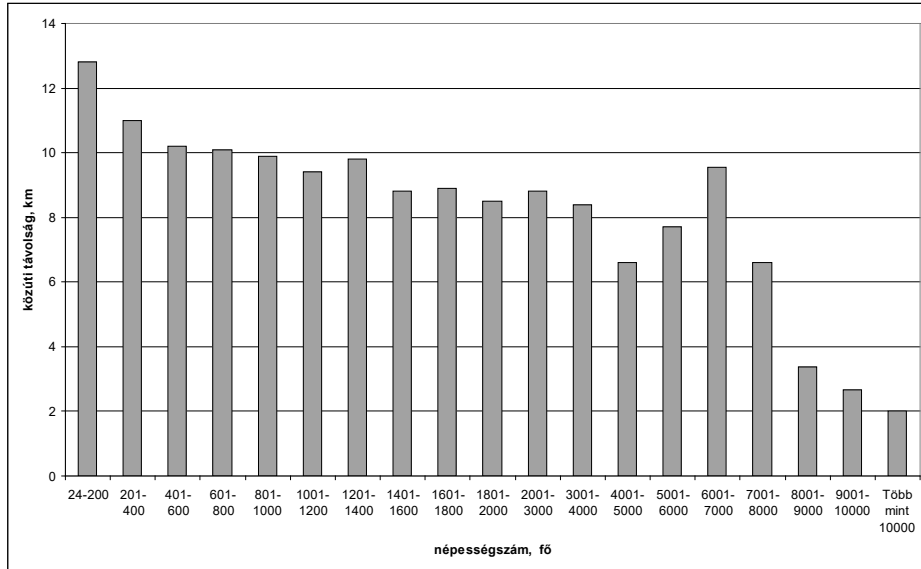
A települések–vasútállomás közötti térkapcsolatot a települések népességszám szerinti mérete és a topográfiai fekvése befolyásolta. Összességében elmondható, hogy minél kisebb egy lakott hely, annál távolabb fekszik a legközelebbi vasútállomástól.

² A települések középpontjának a legfontosabb templomot, piacteret, vagy forgalmi csomópontot tekintették. Szűrőpróbaszerűen ellenőriztem néhány távolsági adatot, és nem találtam kirívó hibákat.

³ A törvény ugyanis az állomásra vezető út fogalma alatt nem az érintett vasútállomás felvételi épületétől a település lakott területéig vezető utat, hanem kizárólag a felvételi épülettől a legközelebbi közútig tartó szakaszt értette. Ezek gyakorlatilag száz-kétszáz méteres, vagy még rövidebb bekötő útszakaszok voltak. Az úttörvény szerint kizárólag ezeknek a rövid vonalaknak a burkolatáról kellett az érintett feleknek (községek, törvényhatóságok, vasúttársaság, vállalatok) gondoskodniuk. E rövid útszakaszok fenntartását sok helyen vámfizetésből oldották meg, a vámot a feladott árucikkek után a vasúti pénztárakban kellett leróni. A tényleges állomási épület, és az áruraktár előtti közvetlen tér útburkolatának költségeit viszont egyedül a vasutak viselték. A korszak vasútállomásairól fennmaradt vizuális források tömege kelti, ill. felerősíti azt a téves benyomást, hogy az állomások előterének kövezetei bizonyítékai az állomások megközelíthetőségének. Mindez azonban nem így van.

⁴ Az adatbázis összesített adataiban 90 település értékei nem szerepelnek. Közülük 28 község legközelebbi vasútállomása Ausztriában, vagy Galíciában feküdt, ezért nem vettem fel adataikat. A maradék 62 községgel (összlakosság: 42 ezer fő) a felhasznált források hiányosságai, ill. ellentmondásai miatt nem lehetett számolni.

⁵ A tanulmányban a vasútállomások fogalmát összefoglalóan használom, a megállóhelyekre és pályaudvarokra kiterjesztve használom.



1. ábra. A vasútállomás távolsága a települések népességszámának függvényében

A település és vasútállomás közötti távolság a népességszám növekedésével fokozatosan csökken. (1. ábra) A 200 főnél kisebb lakosú falvakban (792 község, összlakosság: 115 ezer fő) az átlagos közúti távolság 12,8 km. Ez a távolság apró lépésekben és kisebb kilengésekkel csökkenni kezd: az 1001–1200 lakosú községek halmazában már 9,4 km, a 2001–3000 lakosú falvakban 8,8 km. A nagy ugrás a nyolcezer főnél nagyobb települések halmazaiban (170 település, közülük 89 megye- és járásszékhely) következik be: a vasútállomások egyre közelebb kerülnek az egyre nagyobb népességszámú települések középpontjához. Ez a hirtelenjében bekövetkező, jelentős távolságcsökkenés mutatja, hogy ez az a legkisebb településméret, amelynek belső árutermelői nemcsak a közúti-fuvar-távolság minimalizálásában érdekeltek, de egyúttal volt is akkora érdekérvényesítő erejük, hogy sikerrel képviseljék vasúti érdekeiket.

Az 1. ábrán azonban az is világosan látszik, hogy a távolság csökkenésének egyenletes tendenciája két településcsoport esetében mutat kilengést. Mi lehet ennek az oka? A 4001–5000 főből álló települések (177 darab, összlakosság 793 ezer fő) kedvező értékét a halmazt alkotó alföldi települések nagy száma illetve az Alföld vasúttelátottságának magas volumenei okozzák. Mindezt a 2. ábrán, már a maga térbeliségében is megfigyelhetjük. A 6001–7000 lakosból álló

településcsoport (46 település, 295 ezer lakos) kedvezőtlen átlagos úthosszában (9,55 km) ezzel szemben az tükröződik, hogy egy alacsony egyedszámú halmazból álló mintát egy-két szélsőséges érték képes erősen eltorzítani. Azaz, ebben a csoportban a vasútállomás megközelíthetőségének magas átlagát két Csík megyei község (Gyergyóbékás és Gyergyóditró) szélsőségesen kedvezőtlen (43–53 km távolság) értékei rontják le.⁶

A települések népességszáma és az állomásokhoz vezető út hossza közötti összefüggés számomra a vasútvonalak nyomvezetésének racionalitását mutatja, és egyúttal bizonyítja, hogy a vasutak tulajdonosai a forgalomképes helyek hálózati bekapcsolására törekedtek. A népességszám és közúti távolság közötti kapcsolatban felfedezhetjük a hazai vasútépítéseknek azt a sajátosságát is, hogy költségtakarékosság (földkisajátítás) miatt a vasútállomásokat a lakott belterületek szélére, vagy még annál is távolabb helyezték.

Mindent egybevetve a 20. század elején a népesség 80%-a (13,3 millió fő) a vasútvonalak 12 kilométeres vonzaskörzetében élt. Ezen belül 7,07 millió lakosnak alig három kilométert, 2,7 millió főnek pedig három-hat kilométert kellett gyalogolnia vagy szekereznie a legközelebbi vasútállomásig. A tizenkét kilométert a korszak szakemberei egy lényeges mezsgyének, mintegy delimitációs értéknek tekintették. Az volt az általánosan elfogadott nézet, hogy a vasutak gazdasági befolyása csak a tengelyüktől számított 12 kilométeren belül fekvő települések esetén érvényesül, azaz ezek azok a települések, amelyek ténylegesen használni fogják a vasút szolgáltatásait.⁷ És valóban, ezt a korabeli tapasztalatot az adatbázis eredményei is igazolják: 221 vasútvonal közül 197-nek a vonzaskörzete a 12 km-es határon belüli. A fennmaradó 25 vonal között egyetlen vasúti fővonal (Püspökladány-Debrecen-Máramaros) található, mintegy 12,7 km-es vonzaskörzeti átlagos távolsággal.⁸ Mindez cáfolja azt a közkeletű hiedelmet, hogy a helyi érdekű vasútvonalak girbegurba vonalvezetése inkább a helybéli földbirtokosok, mintsem az ottani települések érdekeit szolgálta. A helyi érdekűek, a legnagyobb forgalmú vasúti fővonalak és a kisebb jelentőségű mellékvonalak vonzaskörzeteinek térbeli kiterjedése között nincsen számottevő különbség. Mindez azt jelenti, hogy a vasúti vonalvezetéssel kapcsolatos vitákat ezen szűk térbeli keretek adottságain belüli mozgáster határozta meg.⁹

⁶ Gyergyóditró csak 1909-ben érte el a vasút. A határközelebbi Gyergyóbékást, illetve a Békás-szorost érintő vasútépítés – a nehéz terepviszonyok és az alacsony népességszám miatt – még a tervek szintjén sem létezett.

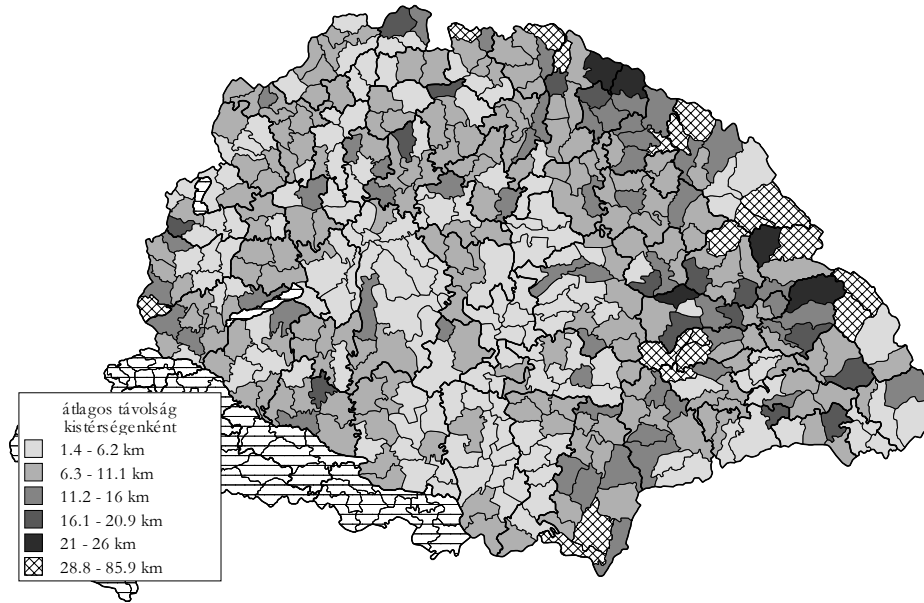
⁷ Hieronymi 1902: 22.

⁸ A vasúti fővonal vonzaskörzetének átlagát a Máramaros megyei perifériás helyzetű kistelepülések (Huszt és Bustyaháza környékén) és a Visó völgy egyértelműen vasúthiányos kistérségének volumenei rontják le.

⁹ Két végpont közötti nyomvonal-alternatívák szűk mozgásterével a korszakban a közvélemény nem volt tisztában. Az állami vasútépítéseknel például az is alapkövetelmény volt, hogy a

Mindent egybevetve Magyarország 12 490 települése és a hozzájuk legközelebb eső vasútállomás közötti átlagos távolság 1901-ben 9,94 km volt.

Az elmondottak térbeliségét a következő, 2. ábra tárja fel részleteiben.



2. ábra. Az átlagos közúti távolság a legközelebbi vasútállomásig kistérségenként 1901-ben¹⁰

Magyarország településeinek forgalmi pozícióját – azaz a vasúthoz való hozzáférést – a térfelszín sajátosságai (hegy- és síkvidékek, folyóvölgyek, stb.) is befolyásolják. A vasúthálózat szerkezete olyan formán alkalmazkodik a topográfiai környezethez, hogy ugyanazon táj antropogén jellemzőit, a tájhasználat helyi sajátosságait felerősíti és azt a tágabb környezet számára is látha-

beruházások ne a magánkézben lévő vasúttársaságok (Déli Vasút, Kassa–Oderbergi Vasút, stb.) forgalmát növeljék.

¹⁰ A kistérség = a járás + a járás területén belüli, de attól eltérő jogállású város összessége. A fogalom használatát az indokolja, hogy a közigazgatási státusz rendezőelve nem képes kifejezni összetett térszerkezeti adatokat. A rendelkezésemre álló térképkészítő szoftver nem engedi, hogy az skálahatárokat ennél precízebben a tanulmányban tárgyalt 12 kilométeres értékekhez illesszem.

tóvá teszi. Véleményem szerint lényegében erről szól a 2. ábra. Jól látható, hogy Magyarországon a vasúthoz való hozzáférés tekintetében a legkedvezőbb helyzetben a gabona, dohány, és gyümölcsstermelő alföldi régió tömbje volt (1,4–6,2 km). Mindez nem véletlen, a közúti távolság csökkentésében ez a táj a leginkább érintett: nemcsak a mezőgazdasági tömegtermelés szállítási igényessége miatt, hanem azért is, mert a közeli kőbányák hiányában az Alföldről gyakorlatilag hiányoztak a minden évszakban járható utak. A vasútállomások megközelíthetőségét az Alföldön egyedül a Duna és a Tisza hídhányos szakaszai rontják le némiképp. Ez utóbbi különösen szépen kirajzolódik a Bács-Bodrog és Baranya, valamint Pest-Pilis-Solt-Kiskun és Tolna megye egymással határos kistérségeinek növekvő volumeneiben (6,3–11,1 km). Hasonlóképpen látszik, hogyan növekedik a Szegedtől felfelé eső, Tisza menti kistérségekben a vasúthoz való távolság.

Mindazonáltal a 6,2 km-nél kedvezőbb közúti távolsággal rendelkező kistérségek (136 kistérség, 6,5 millió lakossal) halmazában nemcsak síkvidéki, mezőgazdálkodással foglalkozó területeket találunk, hanem olyan felvidéki és erdélyi kistérségeket is, melyeket folyóvölgy menti településszerkezet és a környező hegyvidék szinte lakatlan erdősége jellemez. Egy ilyen, a folyóvölgy irányát követő településszerkezetű tájban egyetlen vasútvonal képes az összes helyi jelentőségű települést felfűzni.

A 6,3–11,1 km átlagos közúti távolsággal rendelkező kistérségek (190 kistérség, 7,2 millió lakosa) halmazában a korábban már említett dunai és Tisza menti kistérségek mellett, az alföldi peremvidékek, illetve az azon túli változatosabb és emelkedő térfelzárókkal rendelkező nagytájak (Dunántúl, Felvidék és Erdély) rendelkeznek. A vasút megközelíthetősége szempontjából a 11,2–16 km közötti kategóriába eső kistérségek (56 kistérség, 1,88 millió lakos) helyzete már egyértelműen gyengébb az átlagosnál, de még közel sem elviselhetetlenül. Ebből a csoportból feltűnő módon kiemelkedik a Kolozsvár megye kolozsvári kistérsége. A 20. század elejére ugyanis a törvényhatósági jogú városok forgalmi ereje a hozzájuk topográfiaiilag közel fekvő településekre úgy hatott ki, hogy többirányú vasúti csomópontokká váltak. Mindez azonban Kolozsvár esetében nem tudott lejátszódni, mert a város és a kolozsvári járás kisebb falvai közötti közvetlen vasúti kapcsolatot a domborzat nem tette lehetővé. Azaz a vasúti fővonal mentén fekvő Kolozsvárról csak egyetlen jóval kisebb jelentőségű vasútvonal¹¹ indult ki. A domborzati sajátosságok a város környezeti vonzóerejét – és egyúttal a kistérség vasúti elérhetőségének volumenét – korlátozta, és mindez Kolozsvár vasútforgalmi mutatóiban is tükröződik.¹² A 16,1

¹¹ A Szamosvölgyi Vasút Kolozsvár–Zilah közötti vonala.

¹² Kolozsvár 1891–1901 között rendszeresen – de sikertelenül – megpróbált befektetőket találni egy a gyalui havasok felé, Szászfenes, Hidegszamos irányába tartó közúti vasúthoz. Kolozsvár

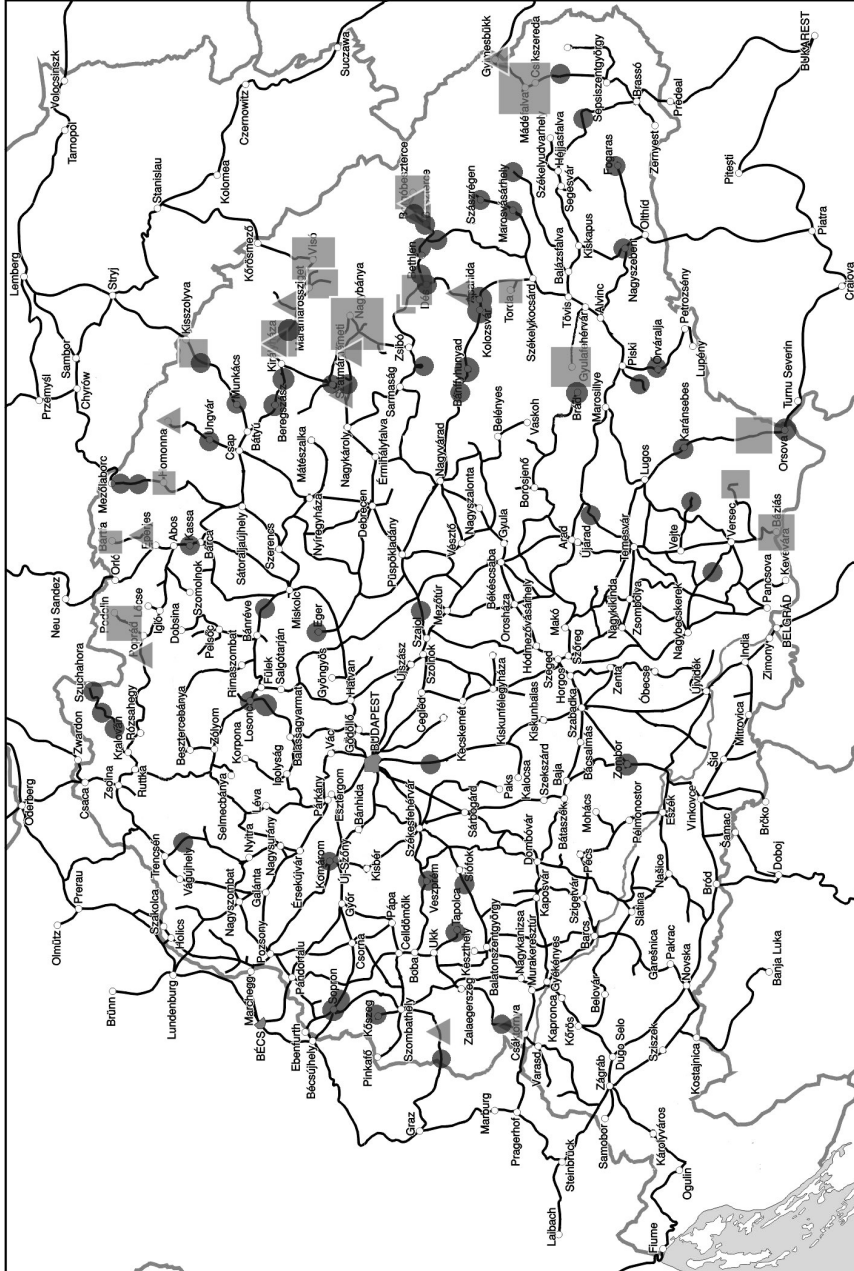
km-nél nagyobb közúti távolsággal rendelkező kistérségek túlnyomó többségét az ország keleti peremvidékeinek perifériális helyzetű körzetei alkotják. A vasúthiányos körzetek és a vasúthálózat kapcsolatát a következő, 3. számú ábra segít megérteni.

A vasúthiányos térségek

A vasúthiány különböző fokozataival küszködő kistájak túlnyomó többsége egy a Keleti-Kárpátok mentén északról dél felé húzódó övezetben található. A legmostohább, a 3. ábrán négyzettel jelzett területek tizennyolc vasútállomás, 25 km, vagy még annál is nagyobb átlagos közúti távolsággal rendelkező vonzaskörzetét mutatják. Nagy valószínűséggel az itt élők (538 ezer fő) az útra kelésük napján nem tudtak ténylegesen felszállni egy vonatra, mert egy vagy több napos gyalogútnyi távolságot kellett megtenniük. A vasútállomásokra tartó fuvarszekerek pedig az elindulás napján nem jutottak vissza a kiindulási helyükre. Legrosszabb helyzetben Mádéfalva, Visóvölgy és Zalatna távolabbi környezetében élők voltak. Mádéfalva állomás 42 km-es vonzaskörzetében 70 ezren éltek. Visóvölgy 37 km-es vonzaskörzetébe tizenegy község 36 ezer lakosa tartozott. Zalatna környékének 73 ezer lakosának (33 községben) átlagosan 35 km-es úttal kellett számolnia, ha el akarta érni a vasutat. Ezek a tradicionális életmód kereteiből még ki nem lépő közösségek – a korábban elmondottaknak megfelelően – alacsony népességszámú, elzárt hegyvidéki falvak voltak.

és környezete közötti vasúti kapcsolatok gyengeségét az 1–30 km-es övezetben zajló utazások alacsony volumene is bizonyítja: 1900-ban 1,82 fő/év/utazás, 1910-ben 1,93 fő/év/utazás.

Magyarország települései és a vasúthálózat közötti térkapcsolatok (1901)



3. ábra. A legnagyobb térbeli kiterjedésű vasúti vonzásokörzetek, 1901-ben

Az elmondottakhoz képest a 3. ábrán¹³ háromszöggel jelzett körzetek vasúti hozzáférése már némiképp könnyebb. Az ebbe a csoportba tartozó tizennégy vasútállomás vonzaskörzete 20–24 km-re terjedt ki, és 313 község mintegy 228 ezer lakosát érintette. Feltűnő módon az ide sorolt körzetek – két dunántúli kivételével – táji elhelyezkedése igen hasonló a 25 km-nél nagyobb vonzaskörzetű vasúthiányos területekhez. A két nagy vonzaskörzetű dunántúli vasútállomás – Alsólendva és Csákány – tulajdonképpen ugyanannak a vasúthiányos területnek (Zala megye hetési, göcseji és letenyei dombságának) a kiszolgálását látta el. Alsólendva vasútállomása 81 település 45 ezer lakosa számára jelentette a legközelebbi elérhető állomást. Az alsólendvai körzet kiterjedtségét alapvetően a muraszombati járás néhány száz fős népességű falvainak ellátatlansága okozta.¹⁴ A Győr–Fehring közötti vasútvonalon fekvő Csákány állomásra pedig a hetési és göcseji aprófalvak lakosai szorultak rá.

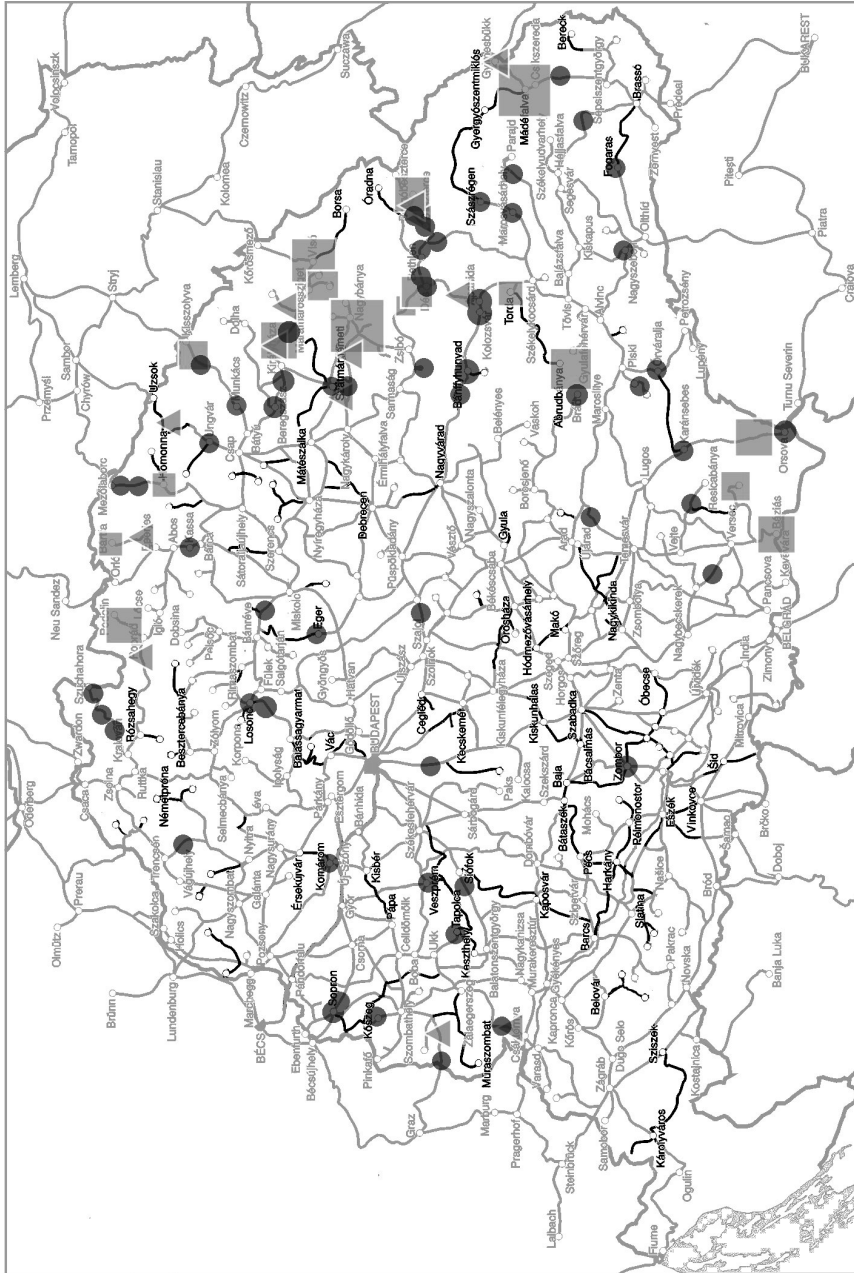
A 3. ábrán körrel jelzett mikrokörzetek (1428 község) 1,6 millió lakosának a vasúthoz való hozzáférése még mindig gyengébb az átlagnál, de az út távolsága már nem követel szélsőséges erőfeszítést (15–19 km). A legközelebbi vasútállomásra tartó fuvarszekerek már ugyanazon a napon vissza tudnak érni otthonukba. Az ebbe a kategóriába tartozó mikrokörzetek között megjelennek a síkvidékiek is: Kunszentmiklós–Tass, Fegyvernek és Zombor állomásainak környéke. Új jelenség, hogy a 15–19 km-es úttávolsággal rendelkező települések halmazában néhány nagyobb népességszámú község (Szenttamás, Öcsöd, Bezdán, Tiszaroff, Dombrád, vagy Gölnicbánya) is megtalálható. A vasúthoz való hozzáférés térbeliségét a 15 kilométernél kisebb vonzaskörzetek esetében már nincs értelme ábrázolni, mert a vasút-települések közötti térkapcsolatok új jellemzője már nem bukkan felszínre.

De mi is következik az eddig elmondottakból? Joggal vélelmezhetjük, hogy az 1901 utáni vasútépítések a 3. ábrán látható, kisebb-nagyobb kiterjedésű vasúthiányos térségeket fogják érinteni. Az események ezt az előfeltevést azonban csak részben támasztják alá. Hogy ténylegesen mi is történt a magyar vasútépítéseket történelmében, azt a következő, 4. ábra segít megérteni.

¹³ A térkép Nagy Béla 1914-es vasúthálózati alaptérképének felhasználásával készült.

¹⁴ A muraszombati járást érintő vasúti szárnyvonal megépítésének ügyét 1884-től szinte folyamatosan napirenden tartották a helyi érdekeltek. Sokáig azonban a Déli Vasúttól várták a vonal finanszírozását.

Magyarország települései és a vasúthálózat közötti térkapcsolatok (1901)



4. ábra. Az 1901-es vasúthányos területek és az 1902–1913 között megnyílt vasútvonalak térbelisége

1902–1913 között összesen 4587 km további új vasútvonalon nyílt meg forgalom Magyarországon. Az új vonalak túlnyomó többsége (4161 km) helyi érdekű vasút volt. A 4. ábra¹⁵ azt tárja fel, hogy a vasút hiánya a ténylegesen megvalósuló vasútépítéseknek csak az egyik ösztönzője. Jól látható, hogy olyan vasútvonalak is épülnek, nem kevés számban és elhanyagolható hosszban, ahol azt a területi ellátottság hiánya egyáltalán nem indokolta.

Az 1902 utáni történések közül talán az állami vasútépítkezések céljait lehet a legegyszerűbben meghatározni, ill. csoportosítani. A MÁV építésű vonalak alapvetően három célból létesülnek. Egyrészt épülnek olyan viszonylag rövidebb pályaszakaszok, melyek két különböző vonal közötti összeköttetést (pl. Komárom és Érsekújvár, vagy Baja és Bátaszék között) biztosítják, és melyek az egész vasúthálózat forgalomképességét növelik. Másrészt létesülnek hadászati célú, de alacsony kihasználtságú pályák (Nagyberezna–országhatár). Harmadrészt az állam olyan a vasút hiányától szenvedő területekre is épít vasutat, ahol azt elvileg a helyi érdekeltségeknek kellene finanszírozni, de melyek építési költségeire a tőkét a magánfelek nem tudják összeszedni. Ez utóbbira azonban meglepően kevés, alig két példa akad. A székely vasút Szászrégen–Mádéfalva közötti része 1905–1909 között készült el. A Balaton északi partjának településeit sújtó vasúthiányt pedig a Balatonvidéki vasút átadása (1909) szüntette meg. Ez utóbbi vonal állami finanszírozásának indokoltságában – a székely vasutakkal szemben – már inkább lehetnek kétségeink.¹⁶

A helyi érdekű vasutak indokolatlan létesítésével, a finanszírozás és működtetés körüli kérdőjelek sokasodásával a szakemberek már a 19. század végén tisztában voltak. A helyi érdekű vonalak üzemeltetési költségei nagyobb ütemben nőnek, mint a bevételek. A helyi érdekű vasutak szaporodását a korszakban a vármegyei viszonyokkal, nem pedig szállítási igények kielégítésével magyarázták. De mit is jelentenek a vármegyei viszonyok? A megyei törvényhatóságok és a finanszírozásba anyagilag is beszálló községek az újonnan megépített vasútvonalaktól az útfenntartás véget nem érő gondját és költségeit akarták maguktól eltolni, olyan formán, hogy egy ingyenes szolgáltatást (az utak használatát) egy fizetőssel (vasúti utazás) váltanak ki. A politikai válsá-

¹⁵ A térkép Nagy Béla 1914-es vasúthálózati alaptérképének felhasználásával készült. Az ábrán az 1902–1913 között átadott vonalakat erősebb fekete színnel, az 1902 előttiakat pedig elhalványított szürke színnel jeleztem.

¹⁶ A 14–15 millió koronás beruházást a magánbefektetők még úgy sem vállalták, hogy az állam 6 millió koronát magára vállalt. A vonal végül is a helyi érdekű vasutak szabványai szerint épült meg, a beruházás teljes ára 16,3 millió koronára rúgott. A Balatonvidéki Vasút Kossuth Lajos kereskedelemügyi miniszter működésének egyetlen eredménye. Az állami finanszírozást az érintett községek Budapestre küldött 3600 fős delegációja zajos ünnepléssel köszönte meg a miniszternek.

gokkal elfoglalt kormányoknak nem volt ereje egy új, a helyiérdekű vasutakra vonatkozó törvényt keresztülvinni. Magyarország túlépítette a vasútjait.

FORRÁSOK

- Lányi Róbert – Szatmári J. Jenő (1902): *Forgalmi és távolsági mutató*. Postner nyomda, Budapest.
- Útmutató. *A magyar és közös közlekedési vállalatok hivatalos menetrendkönyve*. Érvényes 1914.
- A magyar szent korona országainak 1910. évi népszámlálása. Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint*. Athenaeum, Budapest, 1912.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Erdősi Ferenc (1988): Budapest-központú vasúthálózat, monocentrikus térszerkezet. *Földrajzi Közlemények* (36.) 1–2. 42–54.
- Erdősi Ferenc (1989): A vasutak egykori hatása az ország térszerkezetére és urbanizációjára. *Közlekedéstudományi Szemle* (39.) 4. 175–183.
- Hieronymi Károly (1902): *Közlekedési eszközeink fejlesztésének irányelvei*. Pátria irodalmi vállalat, Budapest, 1902.