UTAZÁS VONATTAL. A SZEMÉLYFORGALOM JELLEMZŐI A 19. SZÁZAD VÉGÉN

FRISNYÁK ZSUZSA

Abstract

In order to analyze the connections between railroad, man, and space, that is, to analyze the spatial processes of the transportation chain of goods (as between public roads and railroads), I built up an extremely complex, 70,000-line-long, relational database. This database fundamentally contains three types of statistical sources: the population census of 1890 and 1900, the agricultural census of 1895, and the statistics of railroad goods traffic. The statistical data of as many as 958 stations along 121 railroad lines (9047km) has been included—according to various criteria—in the database. By connecting these different statistical sources, a database was brought into existence, the interpretation and analysis of which can revolutionize our understanding of the effects of railroad spatial configurations, and its relationship to the transportation of commodities between public roads and railroad. This database contains data that are not explicitly listed in the original sources. However, it cannot be fully utilized without the aid of computer analyses and various computer processes.

Typically, within the vicinity of a Hungarian railroad station, one can find 1-5 settlements and a population of 2-10 thousand people. We can see two distinct, though to some extent overlapping, sets of railroad stations. 9% of all railroad stations have a population of 2,000 or less in their neighborhood. Districts with such low population can hardly join in the rate of production that normally involves railroad transportation. The railroad stations with the largest area of interest are Szászrégen (70 settlements, pop. 100,000), Szeged (2 settlements, pop. 97,000), Nagybecskerek (22 settlements, pop. 94,000), and Szabadka (1 settlement, pop. 77,000) stations. A railroad station of a given micro-region can serve its purpose the best, if it is able to provide adequate transportation for goods of nearby settlements with large population. The effective appeal of railroad stations evinced itself in everyday actions (such as the number of passengers getting on trains or the volume of goods being transported). The configuration of train utilization and the spatial arrangement of the railroad lines reflect the social and economic relations of the population in the vicinity of any given station. The railroad's capacity for mobilizing the population reaches a remarkable level in two micro-regions of the country. The heaviest passenger traffic on railroad is in the highlands of Brassó County and the micro-region of upper Pest-Pilis-Solt-Kiskun around Vác. Typical characteristic of the latter region (especially the Palota-Újpest station) are the commuter railroads into the capital. The intense maintenance of relations between Brassó County and its neighborhood is realized in a 40km radius sphere, larger than the capital's own zone of interest. This relatively large distance indicates more than a "mere" commuter transit to Brassó; rather, it is the spatial expression of the commercial attractiveness of industrialized Brassó. This attractiveness expands to the population of Romanian settlements as well.

Approximately half of the micro-regions display an incredibly low level of railroad utilization; the number of railroad travels falls between 0-2 per inhabitant per year. The population of Bánlak and Módos district in Torontál County hardly even uses the lines between Zsebely–Csákovár–Bóka or Versec–Kubin Zsebely for transportation. In 35% of railroad stations the annual number of passengers fails to reach 10,000. Another 40%, a total of 425 stations, transports between 10-40 thousand passengers, and only the remaining 25% can take pride in transporting more than 40,000 people annually.

*

Ma már szinte közhely, hogy a 19. században kiépült vasutak megváltoztatták az árucikkek piacra jutásának feltételeit, kitágították a népesség árubeszerzési–értékesítési szokásrendszerét, mobilizálták a munkaerőpiacot, és eltüntették a helyhez kötött emberek világát. Az viszont már nem köztudott, hogy a vasutak ezen hatásai csak hosszú időtávlatban, számottevő térbeli különbségekkel jelentkeztek. A fejlődés ti. korántsem volt olyan robbanásszerű, mint ahogy a vasútért rajongó, azért lobbizó 19. századi polgárok elképzelték. A vasút, mint innováció térbeli terjedése és tényleges használata között különbség létezett. Ennek a tanulmánynak az a célja, hogy a vasút személyszállítással összefüggő mutatóinak elemzésével bemutassa azokat a tér- és időbeli folyamatokat, amelyek a népesség 19. századi térbeli mobilizációját jellemezték. Értelemszerűen a rendelkezésre álló adatsorok a térbeli mobilitást a maga komplexitásában[1] nem képesek feltárni, de meghatározott szempontrendszeren belüli állapotát hűen tükrözik. Az elemzésbe nem vontam be a fővárost, mert a világvárossá növekvő Budapest Kárpát-medencei vonzóerejével egyetlen vidéki város sem tudott vetekedni, és így a fővárossal összefüggő utasforgalom érdemi taglalása szétfeszítette volna a tanulmány kereteit. Ezt a döntést megkönnyítette, hogy ezzel összefüggő publikációk rendelkezésre állnak. A vasúttal rendelkező lakott helyek közötti áramlások, és a felszálló és leszálló utasforgalom legfontosabb forrását a vasúttársaságok éves üzletjelentései jelentik. A 19. század vasúti személyforgalmáról nem lehet maradéktalanul egységes adatsorokat összeállítani: a legkevésbé adathiányos az 1891–1914 közötti periódus.

1850-ben 210 ezren, 1855-ben egy millióan, 1860-ban 1,9 millióan utaztak vasúttal Magyarországon. A szállított utasok száma 1870-re érte el 4,9 milliót, 1874-re a hat, 1880-ra pedig megközelítette a tízmilliót. 1885-ben már 13,5 millióan szálltak vonatra hazánkban. Egy ilyen – látszólag imponáló fejlődést sugalló – adatsor azonban nem képes az értékek mögött álló valódi tartamot feltárni. Az utasforgalom növekedésének alapját ugyanis a hálózat intenzív

[1] A térbeli mobilizációról az igénybe vett közlekedési eszközök (vonat, hajó, szekér) használatával összefüggő adatsorokból alkothatunk képet. Az egyes közlekedési ágazatok forgalmi adatairól eltérő minőségű, szempontrendszerű és részletezettségű – igen gyakran strukturálatlan – adatok léteznek.

bővülése képezte, a növekedés pedig nem egy polgárosodó társadalom tömegesedő újszerű szükségleteiből fakadt. Mindez kiderül, ha a pálya-kilométerenkénti utasforgalmat vizsgáljuk. Az egy pálya-kilométerre[2] eső szállított utasok száma ti. az 1860–1888 közötti évtizedekben – a gazdasági válságokra reagáló – időszakos kilengésekkel[3] együtt szinte állandósulni látszott. A teljes hazai vasúthálózat pályakilométerein 1860-ban átlagosan 1247, két évtized múlva, 1880-ban pedig 1371 utast szállítottak. Hasonló eredményeket kapunk, ha a vasúthálózat hosszának növekedését és az utasforgalom növekedésének ütemével hasonlítjuk össze. 1866-tól 1880-ig a vasúthálózat növekedését lassuló ütemű személyforgalmi növekedés követte.

A vagyonos polgári életmódnak ez idő tájt még nem része a rendszeres fürdőhelyre járás, és kirándulás.[4] A MÁV üzletjelentései az 1880-as években szerepeltetik a körutazási, idény- és fürdőjegyekről kiadott kimutatásokat is, de ezek az értékek szinte elhanyagolhatók. 1884-ben pl. a MÁV 4,9 millió utasából kedvezményes fürdő-utazási jegyet alig 2800-an váltottak, körutazást 1200-an tettek, a dobsinai jégbarlanghoz szóló rendkívüli jegyváltási akció pedig 119 személyt érdekelt. Nagyobb volt az érdeklődés a nyári idényben felhasználható mérsékelt áru, oda-vissza szóló menetjegyek iránt, amiből 42 ezer darabot váltottak ki. 39 ezren pedig kedvezményes áru, tíz napig érvényes menettérti jegyeket vásároltak. A 39 ezer jegy mintegy 315 viszonylat között oszlik meg. A viszonylatok sajátossága, hogy egymástól nagy, esetenként több száz kilométer távolságra fekvő települések között nincs forgalom, leszámítva a főváros–vidéki város közötti kapcsolatokat. Legnagyobb számban (1934 darab) Hajdúszoboszlóról Debrecenbe utaztak a tíznapos érvényességű menetjeggyel. Hatvanból és Békéscsabáról 1300–1400-an utaztak a fővárosba ezzel a többnapi tartózkodást feltételező jegytípussal. A kabaiaknak erős érdekeltségeik (rokoni, vagy üzleti) létezhettek Debrecenben, mert mintegy ezren vásároltak tíznapos jegyet. Visszafelé ez a kapcsolat már közel sem volt ilyen fontos, csak 250 debreceni vett tíz napig érvényes menetjegyet. 800–900 utas vásárolt tíznapos jegyet Károlyvárosból Zágrábba, Kétegyházáról Aradra, Debrecenből Nyíregyházára, Mosonból Győrbe. A tíznapos jeggyel utazók egyre gyérülő forgalmi viszonylatai alsó halmazában feltűnően sok erdélyi város szerepel. Nagyváradról Medgyesre tizenegyen utaznak, Segesvárról Nagyváradra tizenöten, Marosvásáhelyről Nagyenyedre nyolcan, Balázsfalváról Nagyszebenbe heten, Medgyesről Kolozsvárra négyen stb.

---

[2] A pályakilométer a vasutak üzleti hossza, amely kisebb, mint az építési hossz.

[3] Az 1870-es évek első fele gazdasági válságának utasforgalmi mélypontja 1878-ban következett be. Ebben az évben a MÁV kihasználtsága az 1872-es volumen (2013 utas/pályakilométer) alig 35%-a (715 utas/pályakilométer) volt.

[4] Az első hazai társasutazásra 1862 nyarán került sor, amikor is mintegy ezerkétszáz ember Budáról Triesztbe kirándult vasúttal Az úti program szervezője Hollán Ernő volt.

A térbeli mobilizáció 1889 után

Tömeges vasúthasználatról csak 1889 után beszélhetünk Magyarországon. Az 1889-ben bevezetett tarifa meghatározott díjövezetekre – 14 zónára – osztotta az utazási távolságokat. Legnagyobb árcsökkentést a 25 km-nél rövidebb és a 225 km-nél hosszabb utazási távolságoknál vezettek be. 225 km-nél hosszabb utazás esetében teljesen mindegy volt, mekkora a beutazott távolság: egyforma menetjegyárak léteztek. Ez volt az ún. „végtelen zóna". Mindez azt jelentette, hogy ugyanannyiba került Kolozsvárról (400 km) felutazni Budapestre, mint Brassóból (731), vagy Aradról (255 km). Mindezzel az államnak az volt 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, ha a vonat útközben nem érintette a fővárost.[5] Idővel az állam az 1889-es zónatarifa részletein sokat finomított, de az alapelvek változatlanok maradtak. A helyiérdekű vasutak egyéni adottságaik figyelembevételével csatlakoztak a zónadíjszabáshoz, az 1910-es évekre a helyiérdekű vonalakon több mint harminc féle változatban létezett a zónadíjszabás.

Az 1889-es zónadíjszabás bevezetése után a szállított személyek száma dinamikusan növekedett: 1890-ben 29, 1891-ben 35, 1892-ben 41, 1893-ban 45, 1894-ben pedig már majdnem 50 millió utast vittek a vonatok. Azonban a személyforgalomnak még ez az erős fellendülése sem volt elegendő arra, hogy az egy pályakilométerre eső szállított utasok számában Magyarország megközelítse Ausztria, Németország stb. viszonyait. 1895-ben a Magyarországon az egy pályakilométerre eső utasok száma 3556 fő, ugyanez Ausztriában 6093, Németországban 12034, Nagy-Britanniában 26268. A magyar utasforgalom sűrűsége ez idő tájt körülbelül az olaszországival volt azonos szinten.

Összefoglalóan elmondható, hogy az 1889 utáni vasúti forgalomnövekedés alapját már egy polgárosodó társadalom növekvő szükségletei képezték. Ezek az újszerű, életmódbeli, gazdálkodási szükségletek a vasúthasználatban viszont csak akkor tudtak tömegessé válni, amikor az állam beavatkozott a vasutak díjszabásába. Ez a mesterséges, térformáló tarifapolitika stimulálóan hatott a tradicionális paraszti térhasználat keretei között élőkre, és kiszélesítette a vasúthasználók bázisát.[6] A zónatarifa pozitív hatást az egy főre eső beutazott

---

[5] 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.

[6] Az új személydíjszabás forgalomélénkítő hatására tömegével kezdték olyanok is használni a vasutakat, akik korábban a vasúti utazásról nem szereztek tapasztalatokat. Az új élethelyzetekből

távolságok növekedésére nem fejtett ki, hanem éppenséggel lerövidítette azt. 1888-ben a MÁV első osztályú utasai átlagosan 124 km-re, a második osztályon 63, harmadik osztályon pedig 58 km-re utaztak. Tíz év múlva ugyanezen volumenek 102, 58, és 35 km volt.

1. ábra. A magyarországi vasúti személyszállítás jellemzői[7]

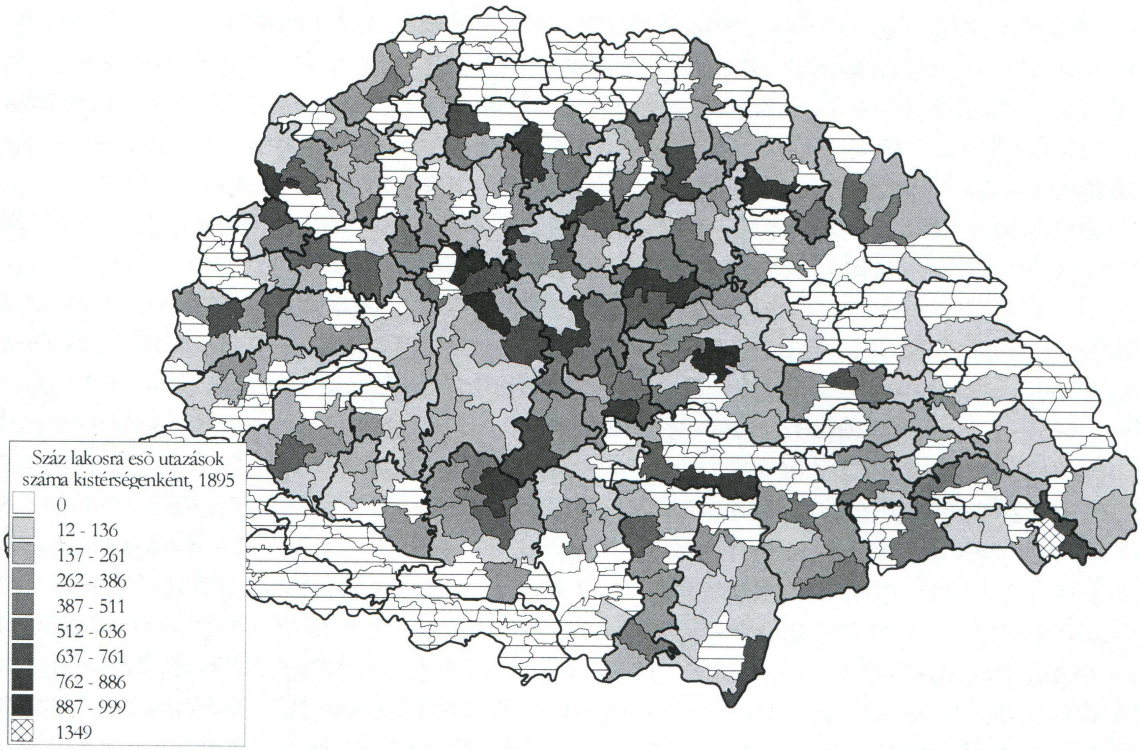
Év	Az utasok száma, ezer fő	Egy pályakilométerre eső utasok száma	Az utasok által megtett átlagos úthossz, km
1888	14 147	1 361	52,43
1889	18 990	1 782	49,47
1890	29 161	2 633	42,41
1891	35 886	3 097	41,92
1892	41 079	3 390	40,69
1893	45 582	3 704	41,01
1894	49 578	3 866	40,88
1895	53 181	3 966	39,32
1896	57 452	4 012	38,40
1897	56 982	3 781	37,30
1898	60 312	3 744	37,27
1899	61 581	3 636	37,22
1900	64 412	3 727	36,02
1901	67 044	3 833	36,30
1902	68 608	3 906	35,44
1903	72 423	4 081	35,07
1904	78 452	4 360	34,89
1905	86 485	4 755	34,11
1906	96 079	5 172	34,93
1907	107 171	5 605	34,21
1908	111 714	5 789	33,63
1909	124 234	6 150	32,49
1910	140 002	6 783	31,46

1895-re a vasút népességmobilizáló ereje Magyarország két kistérségében (Brassó megye felvidéki és Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye váci felső) ért figyelemre méltó szintet. *(2. ábra)* A váci felső kistérségben (különösen Palota-Újpest állomás) a fővárosba irányuló hivatásforgalom a jellemző, azaz az itt

fakadó szituációkra a korabeli élclapok is rámozdultak. Nem véletlen, hogy az élclapok 19. század utolsó évtizedében lettek tele olyan történetekkel, melyek a vasút működési jellegzetességeit nem ismerő parasztemberek csetlés-botlását örökítette meg. Menetjegyek áráról úgy alkudoztak a jegypénztárban, mint egy vásárban, megzavarodtak az indóházi várótermek „nagyvilági" környezetében, úgy intették le a vonatot a nyílt pályán, mint egy szekerest, több órával a vonat indulása előtt kiértek az állomásra, nem tudták értelmezni a menetrendet stb.

[7] Az adatok a Magyar statisztikai évkönyvekből származnak.

élők már napi munkába járásra is használják a vasutat. Némiképp más volt a helyzet a Brassó megyei felvidéki kistérségben (1349 utazás/száz lakos), mert Brassó város és környezete közötti intenzív vasútforgalom egy a főváros környékinél szélesebb, mintegy 40 km-es övezetben bonyolódott. Ez a távolság mutatja, hogy a térbeli mobilizáció alapját nem a hivatásforgalom jelenti, hanem sokkal inkább a polgárosult Brassó kereskedelmi vonzóerejének térbeli kifejeződéséről van szó. Brassó vonzóereje a román területek népességére is átterjed: a várostól 30 km-re fekvő Predeal határállomáson a 26–40 km-es zónára érvényes jegyet megvásároló mintegy 39 ezer ember úti célja Brassó.



2.. ábra. Száz lakosra eső utazások száma kistérségenként a MÁV és a kezelésében álló helyiérdekű vasutak hálózatán 1895-ben, 1251 vasútállomás forgalmi adatai alapján

1895-ben 1251 megvizsgált vasútállomás közül 458 utasforgalma nem érte el az évi tízezret. Az alacsony utasforgalmú állomások kisnépességű falvakat szolgáltak ki. Nagykondoroson, Murányban, Betlérben évi 8–10 ezer utas száll vonatra. Napi egy–két utassal működött az állomás Balatonszentgyörgyön, Szécsényben. Még ennél is kisebb volt a forgalom – havi egy–két utas – Lepsényben, Felsőnyéken, Balatonfőkajáron. Az állomások további 40%-ának (425 db) utasforgalma a tíz–negyvenezer között mozgott, és csak a maradék 25%-nak az utasforgalma haladja meg az évi 40 ezret. 1895-ben 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. Összességében 62 vidéki vasútállomás felszálló utasforgalma haladta meg az évi százezer főt. Közöttük feltűnően nagy számban találunk több vasútvonal csomópontjában fekvő állomást, azaz utasforgalmukat nem lehet kizárólag vonzáskörzetük népességéhez kötni. A több vasútvonal metszéspontjában fekvő állomásokon ti. jelentős az átszálló utasok száma. Ilyen például Párkánynána (104 ezer felszálló), Újszász (124 ezer felszálló), Biharpüspöki (105 ezer felszálló), Horgos (102 ezer felszálló), Füzesabony (152 ezer felszálló). Ezen csomóponti állomások mögött azonban nem volt egy számottevő funkciókkal bíró város, az itt leszálló utasok néhány órai várótermemben vagy restiben eltöltött várakozás után továbbutaznak. Regionális, vagy megyei központok csomóponti helyzetű vasútállomásai már inkább funkcionáltak gyűjtőpontként: az ezekbe az állomásokba befutó szerelvények mellékvonali utasai elvétve utaznak tovább, ti. az összetett funkciókat ellátó városok képesek voltak kielégíteni a hétköznapi beszerzői, bevásárlói igényeket, ügyintézői feladatokat stb.

A zónatarifa nem minden elemében alakította át ezeknek a városoknak az utasforgalmi viszonyait. Aradnak például változatlanul rendkívül erősek maradtak a kapcsolatai közvetlen környezetével. 1895-ben az városban felszállók 98%-a nem utazott messzebb 25 km-nél. Arad utasforgalmi kapcsolatainak ez szélsőséges szerkezete a város és a környékbeli gazdálkodók közötti erős kapcsolatot, és némileg egy befelé forduló várost mutat. Aradnak a hozzá legközelebb, az 56–70 km-es zónában fekvő Temesvárral is gyengék voltak az utasforgalmi kapcsolatai, 1895-ben alig kilencezer felszálló utazott Temesvárra.[8] Az Arad és vonzáskörzete népessége 1895-ben még nem lépett ki az egynapi járóföld távolságból, azzal a különbséggel, hogy a vasút az egynapi járóföld kilométerben mérhető hosszát kitágította. A térhasználatnak ez a sajátossága – a szomszédos forgalom szélsőségesen erős primátusa – azonban rohamosan eltűnik Arad életéből. A szomszédos forgalom aránya egyre csökken, 1900-ban már csak 60%, 1905-ben 55%, 1910-ben már 49%. Mindez nem azt jelentette, hogy a város és vonzáskörzete közötti utasforgalmi kapcsolat gyengült: a szomszédos forgalomban egy lakosra eső éves utazások száma ti. szinte változatlan maradt: 1900-ban 3, 1905-ben 3,4, 1910-ben 3,7. A növekedés a távolabbi úti célok tekintetében következett be.

Érdemes összehasonlítani Szeged és Hódmezővásárhely helyzetét is. 1895-ben Hódmezővásárhely és környezete vasúti személyforgalmának 86%-a az 1–25 km. közötti zónában bonyolódott. A város és vonzáskörzetének lakossága ritkán lépett ki ebből a szűk földrajzi térből. A vasúthasználatnak ez a koncentrált térbeli

[8] Mindez fordítva már nem érvényes, Temesvárról Aradra a városban felszállók majdnem tíz százaléka (36 ezer utas) utazott.

szerkezete a paraszti térhasználat jellegzetességeit villantja fel. A vasúthasználat szerkezete az 1900-as években sem változik meg. A szomszédsági zónákban utazók száma 83–85% között mozog az 1900-as évtizedben is. Viszont a felszállt utasok, ill. az egy főre eső utazások száma meredeken növekszik. 1900-ban 200 ezer, 1905-ben már 333 ezer, 1910-ben 368 ezer utas száll vonatra a Hódmezővásárhelyen. A szomszédsági viszonylatban az egy főre eső utazások száma 4–5 alkalom. Szeged utasforgalmi kapcsolatai – Hódmezővásárhellyel összehasonlítva – intenzívebbek és nagyobb hatókörűek.[9] Ez a jellegzetességét Szeged a következő évtizedben is megőrizte, bár az vasútállomásainak felszálló utasforgalma a századforduló elején csökkent, és csak 1904-től emelkedett meredeken. 1904-ben 665 ezer, 1910-ben pedig 989 ezer utas szállt fel valamelyik szegedi állomáson. A 25 km alatti zónákban zajló forgalom viszont csökkenést mutatott, voltak évek, amikor a teljes forgalom 68–71% bonyolódott a város és közvetlen vonzáskörzete között.

1895-ben a Debrecenben felszállt félmillió utas 77%-a húsz km-nél rövidebb távolságra utazott. A több vasútvonal metszéspontjában is álló város vonzóereje a 11–20 km-es zónában fekvő településekre a legerősebb, az egy főre eső utazások száma megközelítette a hat alkalom/év értéket. Debrecen azonban mérhető hatást gyakorolt a szomszédsági kapcsolaton túli zónákban fekvő egykori mezővárosok árutermelőire is, Hajdúdorog, Balmazújváros és Újfehértó lakosai (26–40 km-es zóna) nagy számban utaztak a cívisvárosba. Debrecen vonzóereje – a korábbiakban bemutatott Araddal összehasonlítva – a középtávolságú forgalom rövidebb zónáiban (70 km-ig) még jelentős. Debrecen vonzóerejének térbeli kiterjedésével Nagyvárad sem tudta felvenni a versenyt.

A legnagyobb személyforgalmat lebonyolító városok 1900–1910 közötti összesített adatai (218 millió utazás) szerint Budapest primátusát semmi sem tudta megrendíteni, 57 millió utazást a fővárosból indítottak. A második legforgalmasabb város Pozsony[10], a maga 12 millió utazójával. Harmadik és negyedik a fent említett Temesvár és Debrecen. A rangsorban őket Szeged, Nagyvárad, Szabadka, Miskolc és Szolnok követte. Nagyvárad utasforgalmának sajátossága, hogy 1908-ban az előző évhez képest 20%-al megnőtt a városban felszálló utasok száma, és ennek következtében 1908–1910 közötti három évben Nagyváradon akkora az utasforgalom, mint Pozsonyban. Szabadka összforgalma 1900–1910 között megközelítette a hétmilliót. Szabadkát Miskolc követte 5,6 milliós forgalommal. A négymilliós utasforgalmú városok csökkenő

---

[9] 1895-ben Szeged és környezete vasúti személyforgalmának 76%-a bonyolódott az 1–25 km közötti zónában.

[10] Pozsonynak a zónatarifa – a város földrajzi fekvése miatt – relatíve nem jelentett akkora hasznot, mint a többi városnak. A végtelen zóna előnyeit a fővárostól 210 km-re, Bécstől viszont szinte egy ugrásra fekvő város nem tudta élvezni. Az országosan kiemelkedő pozsonyi személyforgalom bázisát egyértelműen a város és környezete közötti modern termelői és fogyasztói kapcsolatok nyújtották, hivatásforgalomnak viszont még nincs nyoma.

sorrendben: Szolnok, Nagyszeben, Győr, Arad, Szatmárnémeti, Szombathely. Szatmárnémeti forgalma 1908-ban az előző évhez képest majdnem megduplázódott. A látványos forgalomnövekedést a Szatmárnémeti és Mátészalka közötti vasútvonal megnyitása eredményezte. Győr személyforgalma bár abszolút értékben emelkedő tendenciájú, a város vonzó energiái megcsappantak, a korszakban Győr fokozatosan lejjebb csúszik a városok utasforgalmi rangsorában: 1900-ban még kilencedik, 1905-ben tizenkettedik, 1910-ben tizenhatodik. Hárommillió utas fordult meg a vizsgált évtizedben Nyíregyháza, Kecskemét, Újvidék, Brassó, Hódmezővásárhely, Pécs, Kaposvár, Kassa, és Cegléd állomásain. Az évtizedben erősen feltörekvő város Nyíregyháza és Kecskemét. Nyíregyháza az 1900-as utasforgalmi rangsorban 21-dik, 1910-ben 14-ik. Még nagyobb ugrást hajtott végre Kecskemét, a huszonnegyedik helyről egy évtized alatt a tizedik helyre került.

Mindet egybevetve, úgy látom, hogy a vasúthasználat szerkezete, annak térbeli elrendeződése az adott vasútállomások vonzáskörzeti népessége társadalmi, gazdasági kapcsolatainak térbeli megjelenése. A vasút térszervező ereje a hálózat kitüntetett pontjain (csomó- és/vagy végpontjain) nagy erővel jelentkezett, más pontjain (vasútállomásain), vagy szakaszain hatásuk viszont alig-alig kimutatható. A vasút utasforgalmi „hasznossága" nem a nagy távolságok (országrészeket, vagy államhatárokat átlépő) viszonylag rövid idejű és kiszámítható áthidalásában rejlett. A vasút össztársadalmi szinten az egynapi járóföldön belüli térhasználatot tette intenzívebbé, gyorsabbá és kevesebb fáradtsággal lebonyolíthatóvá. A vasút úgy vált a paraszti térhasználat részévé, hogy a tradicionális térhez fűződő érdekeltségeket nem változtatta meg. A térbeli mobilizáció e szűk kereteit átlépő modernebb térhasználatot az iparosodó, kereskedő vidéki városaink esetében lehet kimutatni.

Felhasznált statisztikai források

Az Alföld–Fiumei Vasút Nagyvárad–Eszéki része 1871. évi közgyűlése. Pest, 1871.

A cs. és kir. Kassa–Oderbergi Vasút igazgatóságának jelentése az 1892. évi üzletévről. Budapest, 1893.

HIMMEL R.: A magyar királyi államvasutak 1870–1898. évi üzleti eredményei. H. n. 1899

Közgazdasági és statisztikai évkönyv 1894–95. Szerk. Jekelfalussy József és Vargha Gyula. Budapest, 1896.

Magyar Királyi Államvasutak: Az igazgatóság jelentése az 1884. évi üzletről a Közmunka- és Közlekedési m. k. miniszter úrhoz. Budapest, 1885.

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

Magyar Statisztikai Évkönyv. Új folyam. Budapest, 1893–1910.

Statistikai adatok a magyar korona területén lévő vasúti és hajózási vállalatok üzleteredményei és fejlődéséről. 1872. Budapest, 1874.

Theiss–Eisenbahn Gesselschaft. Geschäftsbericht für das Jahr 1860, 1865, 1868, 1872