



Területi Statisztika

Közzététel: 2020. szeptember 21.

A tanulmány címe:

Közútiforgalom-számlálási statisztikák a XIX. század végi Magyarországon

Szerzők:

Szalkai Gábor

<https://doi.org/10.15196/TS600505>

Az alábbi feltételek érvényesek minden, a Központi Statisztikai Hivatal (a továbbiakban: KSH) Területi Statisztika c. folyóiratában (a továbbiakban: Folyóirat) megjelenő tanulmányra. Felhasználó a tanulmány, vagy annak részei felhasználásával egyidejűleg tudomásul veszi a jelen dokumentumban foglalt felhasználási feltételeket, és azokat magára nézve kötelezőnek fogadja el. Tudomásul veszi, hogy a jelen feltételek megszegéséből eredő valamennyi kárért felelősséggel tartozik.

- 1) A jogszabályi tartalom kivételével a tanulmányok a szerzői jogról szóló 1999. évi LXXVI. törvény (Sztj.) szerint szerzői műnek minősülnek. A szerzői jog jogosultja a KSH.
- 2) A KSH földrajzi és időbeli korlátozás nélküli, nem kizárólagos, nem átadható, térítésmentes felhasználási jogot biztosít a Felhasználó részére a tanulmány vonatkozásában.
- 3) A felhasználási jog keretében a Felhasználó jogosult a tanulmány:
 - a) oktatási és kutatási célú felhasználására (nyilvánosságra hozatalára és továbbítására a 4. pontban foglalt kivétellel) a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - b) tartalmáról összefoglaló készítésére az írott és az elektronikus médiában a Folyóirat és a szerző(k) feltüntetésével;
 - c) részletének idézésére – az átvevő mű jellege és célja által indokolt terjedelemben és az eredetihez híven – a forrás, valamint az ott megjelölt szerző(k) megnevezésével.
- 4) A Felhasználó nem jogosult a tanulmány továbbértékesítésére, haszonszerzési célú felhasználására. Ez a korlátozás nem érinti a tanulmány felhasználásával előállított, de az Sztj. szerint önálló szerzői műnek minősülő mű ilyen célú felhasználását.
- 5) A tanulmány átdolgozása, újra publikálása tilos.
- 6) A 3. a)–c.) pontban foglaltak alapján a Folyóiratot és a szerző(ke)t az alábbiak szerint kell feltüntetni:

„Forrás: Területi Statisztika c. folyóirat 60. évfolyam 5. számában megjelent, Szalkai Gábor által írt, Közútiforgalom-számlálási statisztikák a XIX. század végi Magyarországon c. tanulmány”

- 7) A Folyóiratban megjelenő tanulmányok kutatói véleményeket tükröznek, amelyek nem esnek szükségképpen egybe a KSH, vagy a szerzők által képviselt intézmények hivatalos álláspontjával.

Közútforgalom-számlálási statisztikák a XIX. század végi Magyarországon

Road traffic count statistics in Hungary at the end of the 19th century

Szalkai, Gábor

ELTE TTK,
Regionális Tudományi Tanszék
E-mail: hajnalihegy@gmail.com

Kulcsszavak:

közút,
forgalom,
forgalomszámlálás,
Magyarország

Keywords:

public road,
traffic,
traffic counting,
Hungary

Közútforgalom-számlálást több mint 150 éve végeznek Magyarországon, melyek bevezetéséhez technikai és pénzügyi okok vezettek. Felismerték ugyanis, hogy a forgalom volume-ne határozza meg az útkarbantartáshoz szükséges burkolat mennyiségét, így nagyobb forgalom intenzívebb karbantartást igényel, ami jelentősebb pénzügyi költségeket von maga után. Következésképpen az 1869-ben elindított forgalomszámlálási sorozat során a forgalomméréseket először az államutakon, később a törvényhatósági utakon is elvégezték.

A tanulmány levéltári forrásokra támaszkodva ismerteti a XIX. századi közúti-forgalomszámlálások előkészítését, technikai részleteit és lefolytatását, valamint országrészek szerint mutatja be az 1870/1871., az 1874. és az 1894. évi számlálások eredményeit.

Road traffic counts have been carried out in Hungary for more than a hundred and fifty years, the introduction of which was driven by technical and financial reasons. It has been recognized that the volume of traffic determines the amount of paving material required for road maintenance, so higher traffic requires more intensive maintenance, entailing higher financial costs. Consequently, during the series of traffic counts launched in 1869, traffic measurements were carried out first on state roads and later also on legislative roads.

Based on archival sources, the study describes the preparation, technical details and conduct of 19th century road traffic counts, and presents the results of the 1870/1871, 1874 and 1894 counts by country parts.

Beküldve: 2020. május 25.

Elfogadva: 2020. július 6.

Bevezetés

Kevés olyan eleme van a mindenkori magyar statisztikai adatfelvételeknek, melyeket ne a Központi Statisztikai Hivatal vagy jogelődjei végeztek volna el és tartottak volna nyilván. Egyike ezeknek a magyarországi közutak forgalmának felvétele és nyilvántartása. Ennek elsődleges oka az adatfelvételek speciális volta, illetve az adatok területi érvényessége, melyek nem települési szintre, hanem a számlálási szakaszokra vonatkoznak. A közúti szakszervek által végzett felmérések több mint 150 éves múltra tekintenek vissza Magyarországon, s e tanulmány az első, a kiegyezés utáni mintegy 30 éves időszak statisztikai adatfelvételeibe és eredményeibe nyújt betekintést.

Abból következően, hogy a jelen ismereteink szerint 1869-től folyó számlálásokat a közúti szakszervek, és nem az 1871-ben létesült Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal végezte, a számlálási eredmények feldolgozása és publikálása csak részben, vagy egyáltalán nem történt meg, hiszen az eredményeket kizárólag a felelős minisztériumok és területi szerveik, valamint a vármegyék használták fel az utak karbantartásának tervezéséhez. Mindez rendkívül bonyolulttá tette nemcsak az adatok összeállítását, de magát a megtalálásukat, és azt is, hogy a magyarországi forgalomszámlálások kezdő időpontja egyáltalán megállapítható legyen.

Jól jelzi az első magyarországi forgalomszámlálásokkal kapcsolatos korábbi bizonytalanságokat, hogy még a számlálás időpontjára vonatkozóan is mind a hivatalos forgalomszámlálási kötetek (Magyar Királyi Kereskedelemügyi Minisztérium 1929, Magyar Királyi Kereskedelem És Közlekedésügyi Minisztérium 1938, Közlekedési Minisztérium Közúti Főosztály 1987), mind a témát érintő számos publikáció (Elischer 1935, Vásárhelyi 1951, Kovács 1964, Bíró et al. 1976, Tánczos–Szabó 1977, Antal 1992, Czére 1997) is téves információt közöl. A számlálás időpontját egyedül Tóth László (1981, 1987) szinte ismeretlen publikációi adják meg helyesen, melyet 1869-ben tartottak, s a számlálások 7 éven át folytak, majd – jelenlegi ismereteink szerint – 1876 után megszakadtak (Közmunka- és Közlekedési Magyar Királyi Ministerium 1885), s csak 1894-ben folytatódtak újra. A félreértések oka az volt, hogy az eredmények összeállítása, térképezése és kiadása a felvételt követően nem történt meg, a fellelhető dokumentumok több mint 130 éven át ismeretlenül feküdtek a levéltári raktárak mélyén (Szalkai 2010).

A XIX. századi magyarországi forgalomszámlálások levéltári források alapján kutathatók. Míg az első időszak forgalomfelvételének számlálással kapcsolatos dokumentumait a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium Magyar Nemzeti Levéltár Országos Levéltárában (MNL OL) fellelhető K 173 törzsszámú állaga tartalmazza, addig az 1894. évi számlálás eredményeit a Kereskedelemügyi Minisztérium (továbbiakban minisztérium) K 227 törzsszámú állaga, valamint az egyetlen publikált primer adatforrás (Kereskedelemügyi Magyar Királyi Ministerium 1895) térképe alapján sikerült feltárni.

Történeti előzmények, a számlálások előkészítése

A kapcsolódó kutatások nemzetközi szinten is ritkaságnak számítanak, részletes, nagy mélységű feldolgozásról csak Franciaországból van tudomásunk. Arbellot (1975) a francia úthálózat XVIII. század végi forgalmát vizsgálta az útvámok nagysága alapján. A vámszedési pontokon az év minden napján pontosan feljegyezték a befolyt összegeket, így e források pontosabb képet adnak a francia forgalomról, mint a hazai források a magyarról. Sajnálatos ugyanakkor, hogy csak az állam által működtetett észlelési pontok adatai maradtak fent, a bérbe adott vámszedő pontok bevételi adatai elvesztek. A két rendszer közötti – az adatok minőségére is hatással lévő – különbség az volt, hogy míg a hazai észlelési pontok sűrítése többletköltséget jelentett, addig a francia pontoké többletbevételt hozott az államnak.

Az első valódi, kifejezetten a forgalom nagyságának megállapítására szolgáló országos felmérést 1844-ben hajtották végre Franciaországban (Lepetit 1984). A számlálást a Nemzeti Híd- és Útfenntartási Iroda végezte, azonban mindössze 3 augusztusi napon, csak a terhelt fogatokat számlálva, az üreseket nem. A számlálás pontossága ebből következően nem volt megfelelő, így nem volt felhasználható a következő évek útfejlesztési munkálataira.

A következő számlálást 1856-ban és 1857-ben hajtották végre, ekkor már a terheletlen járműveket is számlálták, s a számlálást számos alkalommal elvégezték az év alatt. Arbellot (1975) megállapította, hogy a forgalom egyrészt Párizstól távolodva csökkent, másrészt az eredményeket a XVIII. századi számlálásával összevetve arra a következtetésre jutott, hogy az időközben vasúthálózattal ellátott területeken a közúti forgalom visszaesett.

A forgalomszámlálások szükségességét Hieronymi Károly, a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium (KKM) vezető tisztviselője, Máramaros vármegye korábbi főmérnöke, későbbi közlekedési (kereskedelemügyi) miniszter vetette fel az 1860-as évek végén. Hieronymi (1869) az említett 1840-es évekbeli francia számlálásokra hivatkozva olyan útéptés-finanszírozási rendszer bevezetését javasolta, ahol a fenntartó az útéptésre szánt összeget a pálya romlásának arányában, vagyis – többek között – a forgalmi terhelés függvényében osztja szét. Ezenkívül számos egyéb, az utak állapotát szintén befolyásoló tényezőt megnevezett, így a fenntartás rendszerét, a fedanyag minőségét és mennyiségét, a terheltség mértékét, valamint az éghajlati viszonyokat emelte ki, és célul tűzte ki az útkopással fennálló összefüggések vizsgálatát.

Szükségesnek tartotta, hogy ne pusztán a forgalom nagyságát, hanem évszakonkénti bontásban a szállított személyek számát, az áruk tömegét és összetételét is felmérjék. Az ilyen részletességű észlelés azonban nemcsak pénzügyi, de technikai és jogi szempontból is kivitelezhetetlen lett volna, így végül az egyszerűsített, de megbízhatóbb eredményeket szolgáltató észlelés mellett foglalt állást.

A felvétel egysége a vonóállatok száma lett, mivel ez a legtöbb esetben arányos a szállított teher nagyságával. Emellett azonban rögzítették a szekerek számát is. Elő-

készítésként, Hieronymi illetékességi területén, Técső környékén végeztette el az első magyarországi forgalomszámlálást. Az 1866–1867-ben, napi 12 órás észlelés során mért adatok szerint a técső–bérczi úton napi 400 vonóállat, a taracvízi úton pedig 35–40 haladt el. Bár számlálást nem végeztetett, de tapasztalatai alapján Técsőtől Szigetig napi 500–600 vonóállat volt a forgalom, míg a verchovinai úton majdnem semmi (Hieronymi 1869).

A kísérleti számlálást követően 2 évvel, 1869-től 1876-ig sor került az első, az államutakra kiterjedő országos forgalomszámlálásra.

Az első közúti forgalomszámlálások Magyarországon: 1869–1876

Tехnikai részletek

Az első, 1869 és 1876 között végrehajtott forgalomfelvétel csak az államutakra terjedt ki, amelynek végrehajtásával az útkaparók, az eredmények összesítésével pedig az útmesterek voltak megbízva.

A számlálás alapegységénél 1869-ben érzékelhető bizonytalanságot, mely szerint a vonóállatok vagy a fogatok számát kell-e rögzíteni, 1870-ben egyértelművé tették, megadva, hogy a vonóállatok számát az általuk vont fogat terhelt vagy terheletlen volta szerint kell feljegyezni. Ugyanakkor a számlálási lap kitöltési útmutatójából következően automatikusan rögzítették a fogatok számát is. Az eredményeket térképen (illetve összegzett kimutatásokban) kellett a minisztériumba felterjeszteni, maguk a számlálási ívek a mérnöki hivatalok kezelésében maradtak.

Az észlelés időtartama változó volt, az 1869. évi 4 hónapos számlálás után 1870 júniusától folyt tovább a felvétel 1872 decemberéig, feltehetőleg négy hónap megszakítással. Az 1873-tól 1876-ig terjedő időszakból csak az 1874 második félévében folyt észlelés körülményeiről vannak pontos adataink, amikor évi 23–26 napot, és 7 éjszakát számoltak (MNL OL K173 1869–1143–6509, MNL OL K173 1886–11–6935). Alapvetően heti egy napot számláltak, mely alól csak 1872 volt a kivétel, amikor heti kétfőre növelték a számlált napok számát.

Az éjszakai számlálás szükségessége az 1870/1871. évi számlálás során merült fel, mivel számos útszakaszon jelentékeny éjszakai forgalom is zajlott. Így például Rimaszombat jelentése szerint szükséges az éjszakai számlálás, „mint hogy e vidéken a fuvarosok a megindulás napja előtt szoktak felrakatni, s a nap feljöttével már az államútra túl eső s ebből kiágazó mellék utakon mozognak” (MNL OL K173 1871–64–13450).

Az 1874. évi – az 1870/1871. évinél is részletesebb – számlálási eredmények igazolták az éjszakai forgalom becslésének helyességét, országos átlagban a vonóállatok 28%-a éjszaka közlekedett, hogy hajnalra a szekerek a piacra érjenek (MNL OL K173 1886–11–6935).

Az eredményeket nemcsak az utak fenntartása és ezek költségeinek tervezése során hasznosították, de fontos elemeivé váltak a közlekedéstervezés tágabb körének is. Így például a közút és a vasút párharca során kerültek elő számos alkalommal az eredmények, adott esetben azt vizsgálva, hogy az államutakkal párhuzamosan megnyitott vasútvonalak milyen hatással voltak a mellette futó közút forgalmára (Törvényjavaslat 1877). Egy 1872. évi utasítás pedig arra hívja fel a figyelmet, hogy ott különösen a „legkiválóbb figyelemmel” számoljanak, ahol „vaspályák” építése és újabb megnyitása miatt megváltozott a forgalom, és „ügyszólván egészen más irányt nyert” (MNL OL K173 1872–1145–8628).

Az utak fenntartása kapcsán, országgyűlési vitákban is hivatkoztak a forgalom-számlálási statisztikákra. Hollán Ernő (1871) képviselő például a forgalom nagyságával indokolta 1870-ben a Szombathely–Pinkafő út felújításának szükségességét, melyre az ellenzék válasza az volt, hogy ha ilyen nagy a forgalom az úton, akkor biztosan nem lehet járhatatlan.

Összességében a levéltári adatok és a másodlagos irodalom tükrében a következő részletességgel ismertek az első számlálási időszak eredményei (1. táblázat).

1. táblázat

Az első hazai közútforgalom-számlálási adatok ismertsége
Data from the first road traffic counts in Hungary by availability

Megnevezés	Magyarország	Horvát- és Szlavónország
Megfigyelési egységenként	1870/1871, 1874. őszi félév	–
Utankénti bontásban	1869, 1872/1873	1869, 1872/1873

Adatforrás: Jelentés (1871a, b), Jelentés (1883), MNL OL K173 1886–11–6935, MNL OL K173 1871–64–11–10242.

Az 1870/1871. és az 1874. évi számlálások részletes eredményei

A Magyar Királyság területén az 1870/1871. évi számlálás során 36, míg 1874-ben 42 út szerepelt az államutak között. Hosszuk 1870/1871-ben 5447, 1874-ben 6030 kilométer volt, az érvényességi szakaszok átlagos hossza pedig 12,0-ról 7,2 kilométerre csökkent a vizsgált időpontok között. Horvát- és Szlavónországra vonatkozó részletes eredmények nem kerültek elő a levéltári kutatások során. Érdekes egybeesés, hogy a 12 kilométeres távolság körülbelül egy stációnyi távolságnak, vagyis annak a távnak felel meg, amelyet terhelt szekérrel két etetés és itatás között meg lehetett tenni (Balogh 1966).

1870/1871-ben az országos napi átlagos forgalom (érvényességi szakaszok hosszával súlyozott) 684, 1874-ben pedig 720 vonóállat volt. A regionális bontásban csoportosított forgalmi adatokat a 2. táblázat, míg az államutak 1870/1871. évi szakaszonkénti forgalmát az 1. ábra, az 1874. évit a 2. ábra mutatja be.

2. táblázat

Az államutak országrészenkénti forgalma

State road traffic by parts of country

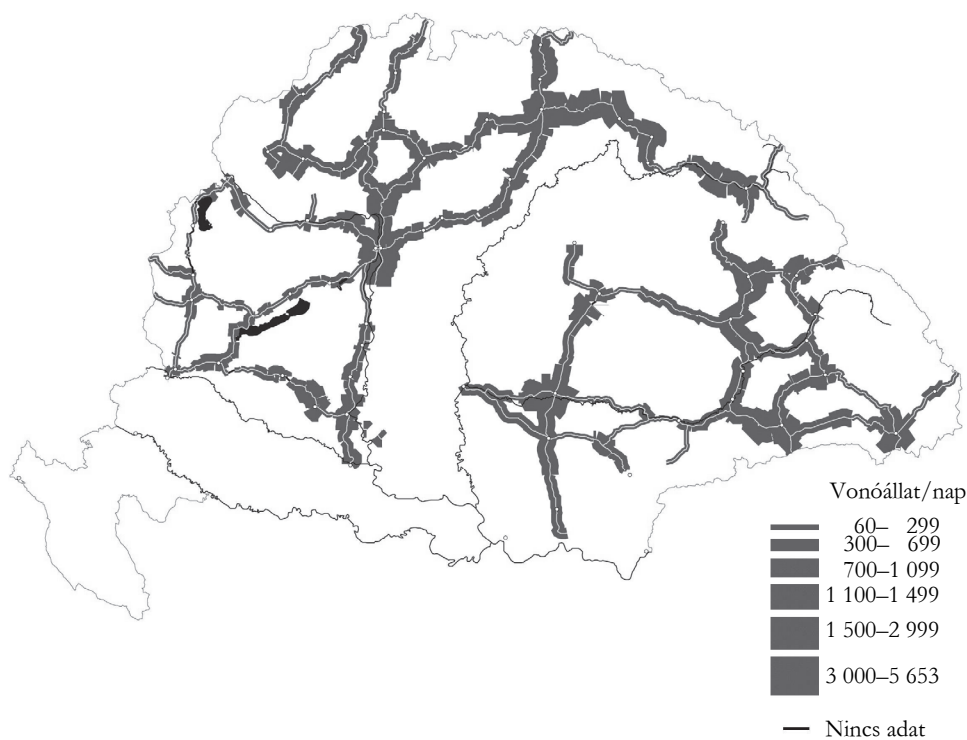
Ország rész	(vonóállat/nap)	
	1870/1871	1874
Dunántúl	463	587
Északkelet-Magyarország	1009	885
Északnyugat-Magyarország	523	495
Kelet-Magyarország	671	751
Országos átlag	684	720

Adatforrás: MNL OL K173 1886–11–6935, MNL OL K173 1871–64–11–10242.

1. ábra

A Magyar Királyság államútjainak forgalma, 1870/1871

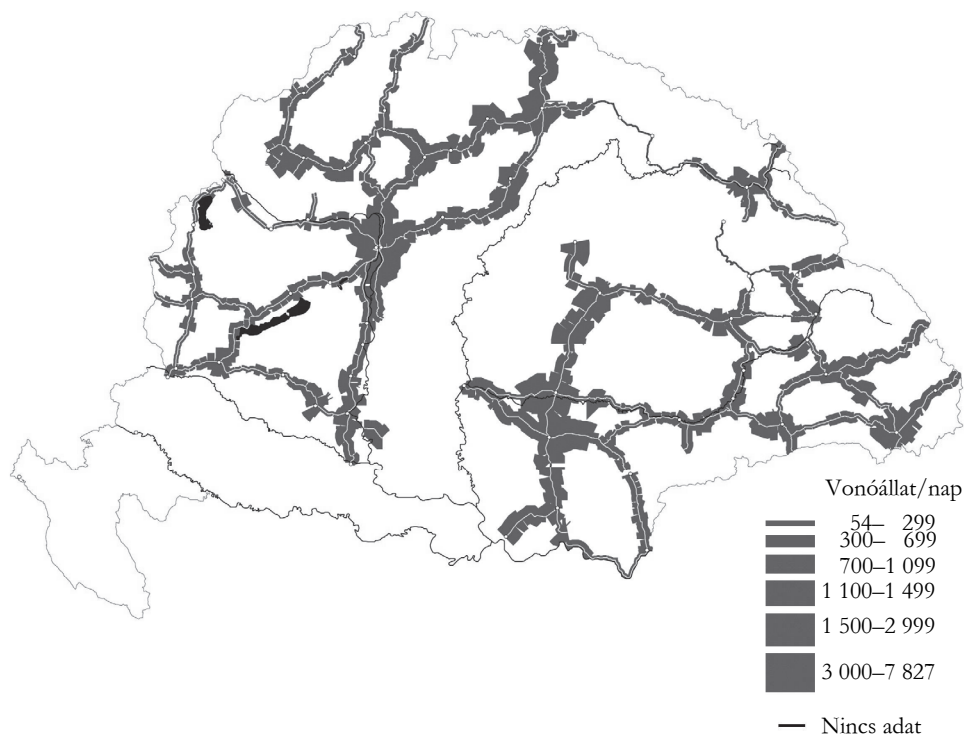
Traffic on state roads in the Kingdom of Hungary, 1870/1871



Adatforrás: MNL OL K173 1871–64–11–10242.

2. ábra

A Magyar Királyság államútjainak forgalma, 1874
 Traffic on state roads in the Kingdom of Hungary, 1874



Adatforrás: MNL OL K173 1886–11–6935.

Mind a 2. táblázat, mind a 2–3. ábrák alapján szembejövő a nyugati országrész alacsonyabb és a keleti országrész magasabb forgalmi terhelése.

A forgalmi térképek alapján megfigyelhető – és ez egyben hitelesíti a számlálás pontosságát is –, hogy a forgalmi maximumok a településhálózathoz kötődnek, a legnagyobb forgalmat a városok környékén észlelték. 1870/1871-ben a legnagyobb (5000 vonóállat/nap feletti) forgalmú útszakaszok Kassa és Pest-Buda térségében helyezkedtek el, de szintén kiemelkedő volt több kelet-magyarországi város (Árad, Nagyvárada, Nagyszeben, Brassó) forgalma is.

Az erdélyi és az északkelet-magyarországi utak egy részén megfigyelt nagy forgalommal szemben a Dunántúlra és Északnyugat-Magyarországra a kisebb forgalom volt jellemző. A Dunántúl, Buda, Mohács és Pécs térségét leszámítva, ahol hosszabb szakaszon is jelentősebb volt a forgalom, 1870/1871-ben a legkisebb államúti forgalommal rendelkező térsége volt az országnak. Ebben döntő szerepet játszott, hogy itt az államutak többségével párhuzamosan már 1870-re megépültek a vasútvonalak, valamint fő közlekedési tengelyként a Duna is jelentős forgalmat vett át. Az észak-

nyugati országrészben a városok körüli utakon kívül a vasúttal ellátott településekhez vezető „szárnyvonalak” (Tornócz–Nyitra, Galánta–Szered) forgalma volt a térségi átlag felett.

1874-ben magasabb, 6-7 ezres maximumértékek mellett Budapest és Brassó környékének forgalma volt a legnagyobb, de a Nagyzerind és Nagyvárad közötti útszakasz, valamint az Arad, a Temesvár, a Kassa és a Pécs környéki utak is nagy forgalmat hordoztak. Az ország nyugati felének forgalma ez évben is alacsonyabb volt.

Az adatok a vizsgált két év viszonylatában a forgalom viszonylagos stabilitását tükrözik, ez fokozottan igaz a nyugati országrészre, ahol a forgalom általános növekedését nem kísérte a forgalom területi átrendeződése.

A Dunától keletre fekvő országrész forgalmát ezzel szemben több útvonalon is jelentősebb változások jellemezték. Így 1874-re nagymértékben csökkent a Vác–Szécsény szakasz forgalma, miközben a Szécsény–Losonc szakaszé növekedett. Szintén erőteljesen csökkent a Miskolc–Kassa, Királyháza–Taracköz, Nagyszeben–Segesvár és a Kolozsvár–Torda közötti forgalom is, míg jelentősen növekedett a Nagyzerind–Nagyvárad, a Temesvár–Versec és a Szeged–Lugos szakasz terhelése.

Az egyes hivatalok jelentéseiből számos lokális információ nyerhető. Így például a sóbányászat súlypontjának áthelyeződésére utal a máramarosszigeti hivatal jelentése, melyben közli, hogy az erdélyi sóbányák korlátozottabb használatával a Máramaros vármegyében kitermelt sómennyiség tetemesen szaporodott, így Máramarossziget, Rónaszék, Szlatina és Bustyaháza, valamint Sugatag, Máramarossziget és Bustyaháza között napról napra nagyobb a sószállító forgalom (MNL OL K173 1871–64–11–18548).

Különösen érdekes a hivatal Buda–Eszék útra vonatkozó megjegyzése, ahol az érdi és ercsi szakasz 1870/1871. évi forgalma az 1869. évi két hónapos számlálásához képest növekedett. Csökkent viszont az adonyi és dunapentelei szakaszok (feljegyzett) forgalma, mivel „a visszamenő sok hajós lovak – melyek gyakran a kocsihoz kötve részint az után szabadon futnak; felvéve nem lettek; még az előbbi 1869 évben ezen lovak is feljegyezve voltak” (MNL OL K173 1871–64–11–12252).

A levéltári források mellett esettanulmány jelleggel világít rá a korabeli szokásokra, hétköznapiakra Kós Károly (1947) hétfalusi szekerekről írott cikke. A Brassó környéki szekerezés kiemelkedő jelentőségű volt az országban, az észlelési eredmények szerint az országhatárt elérő államutak közül mindkét évben a Brassótól a Tömösi-hágóig vezető útszakasz forgalma volt a legnagyobb, míg 1874-ben Budapest után Brassó volt az ország következő legforgalmasabb települése is. A Brassóig már elkészült vasút csak 1878-ban érte el Predealt, a szekerezés 1848 és 1878 között virágkorát élte a térségben. A Tömösi-hágóhoz 1830 körül épített út terelte el a forgalmat a korábbi főtengelyként funkcionáló Töröcsvári-hágó felől, jelentősen befolyásolva ezzel a Kárpátokon túli területek városainak fejlődését is. Szintén Brassó forgalmát erősítette a Vöröstorony-szoros felől is erre terelődő forgalom, mivel a szo-

ros 1715-ben kiépített útja egyre rosszabb állapotba került. Brassó így Erdély legfontosabb kereskedővárosává vált.

A szállított áruk összetétele a térségek gazdasági, mezőgazdasági lehetőségeit, de kereskedelmi és jogi viszonyait is visszatükrözte. Míg kifelé főleg vasárut, ruházati cikkeket, borvizet és a legkülönbözőbb kézműves termékeket (bútort, ércüstöt, ládát, fazekat, hordót), addig befelé különleges fűszereket, gyapotot, kávé, bort, dunai halat, kölest, kukoricát és sertést fuvaroztak. Jelentős volt a sócsempészet is, melyet Orbán Balázs (1871) is megemlít egyik parlamenti felszólalásában. Személyfuvarozás is zajlott a határon át, főleg cselédeket és utazókat vittek Bukarestbe.

Kós adatai szerint a muntén nagyvásárok idején 200–300 szekeres lépte át naponta az országhatárt, míg az 1874. évi észlelési eredmények szerint az átlagos napi forgalom 181 szekér volt. A szekeresek nem egyedül, hanem hárm-as-négyes konvojba szerveződve jártak át Romániába. A Brassó környéki nagy távolságú szekerezés az 1880-as években szűnt meg végleg, a vasút, a szigorított vám- és határintézkedések és a román ipar gyorsuló fejlődésének együttes hatásaként.

Kós (1947) közöl adatokat a belföldi forgalomra vonatkozóan is, melyek szerint Pütkerecből és Tatrangból napi 50–60 szekér járt be Brassóba, fát és meszet szállítva. A hosszabb, 16–20 méteres szálfákat még a vasút kiépülése, sőt a háborút követően is szekéren szállították, mivel értéküket pontosan hosszuk képviselte, a vasúti kocsikra pedig csak vágva fértek volna fel. 1867-től a vasút építése is hatott a szekérforgalomra, a kereszthaljakat ilyen módon juttatták el a helyszínre. A többnyire diákok által igénybe vett belföldi személyforgalom főleg Nagyenyedre és Kolozsvárra irányult, de ez a vasút kiépítésével az 1870-es évek közepére már visszaszorult.

Az 1894. évi forgalomszámlálás

Azt a már az 1870-es években is felvetett elképzelést, mely szerint az utak forgalmi terhelés szerinti besorolásához nem elegendő csupán az államúti hálózaton számolni, csak az 1890-es években valósították meg. Az eredeti tervek szerint a minisztérium ekkor is csak az állami úthálózat forgalmának mérését tervezte, de végül felülbírálták korábbi álláspontjukat. Így 1893-ban elrendelték az első olyan országos forgalomszámlálást, melynek során nemcsak az államutak, de a törvényhatósági utak forgalmát is számlálták. Ezáltal lehetővé vált az utak forgalomnagyság alapján történő kategorizálása.

A forgalmi fontosságon túl az 1895. évi költségvetés tervezete számos egyéb okot is megfogalmazott az állami úthálózat megváltoztatása indokaként (Jelentés 1894). Így a földművelés, az ipar, a kereskedelem, a közlekedési szektor, a hadászati-honvédelmi viszonyok és a nemzetközi forgalom megváltozása miatt is szükségesnek találták az utak újbóli besorolását. Ugyanakkor területi szempontokra tekintettel az ország nyugati felének az erdélyi úthálózattal való összekötését és annak a 6 vármegyének (Bács-Bodrog, Békés, Győr, Jász-Nagykun-Szolnok, Szabolcs, Turóc) a feltárását tartották fontosnak, ahol korábban még nem voltak államutak.

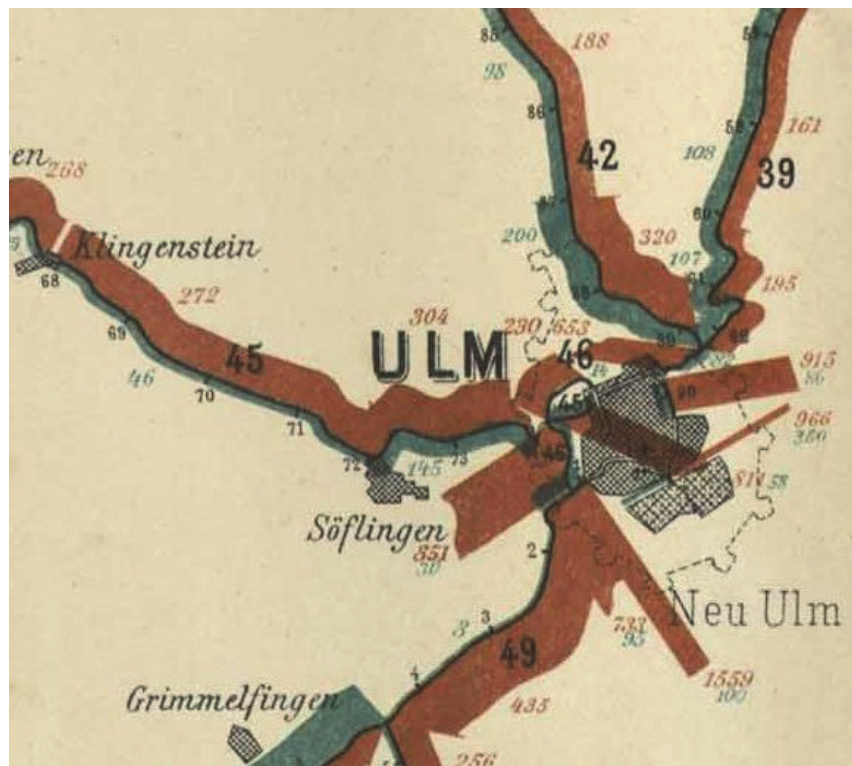
A számlálás előkészítése, technikai részletei

Glevicky Sándor kir. mérnök, az 1893 áprilisában, Lukács Béla kereskedelmi miniszter által összehívott ülésen vetette fel a magyarországi forgalomszámlálások folytatásának szükségességét. Ismertette az 1888. évi württembergi számlálás módszerét, és bemutatta a számlálásról készült térképet. A forgalmi térkép megtalálható a MNL OL állományában, példaképpen kisebb, Ulm környéki részletét mutatom be (3. ábra).

3. ábra

Württemberg 1888. évi forgalomterhelési térképének Ulm környéki részlete

Excerpt showing the Ulm area, from the 1888 traffic load map of Württemberg



Megjegyzés: Az 1:400 000 méretarányú forgalmi térkép, amely a későbbi magyar térkép mintája lett, annál részletesebb bontásban ábrázolja az adatokat. A kilométer-szelvényezett térkép egyaránt feltünteti az átmenő (piros) és a helyi (mezőgazdasági) forgalom (zöld) nagyságát, a nagyvárosok térségében kiemelt, 1:100 000 méretarányban.

Forrás: K. Min. Des Innern (1890).

Az ülésen alapvető kérdésekben sem volt mindig egyetértés, így vita tárgyát képezte a számlálendő utak körének megállapítása is. Bár elismerték, hogy értelmetlen csak az államutak forgalmát észlelni, mert így nem rendelkeznének olyan adatokkal, melyek alapján az átsorolásokat végre lehetne hajtani, ennek ellenére pénzügyi okokra hivatkozva az ülés elején a törvényhatósági utak számlálásának csak elvi szüksé-

gességét állapították meg. Később azonban módosították álláspontjukat, és a törvényhatósági utakat is felvették a számlálандó utak közé.

Az ülés legvitatottabb pontja az éjszakai számlálás elrendelésének szükségessége volt. Württembergben ugyanis csak 6 és 18 óra között folyt észlelés, az éjszakai forgalmat csak becsülték. Ezt azonban nem tartották megfelelő módszernek, különösen a városok környékén nem, mivel az „élelmi cikkek szállítása leginkább kora hajnalban történik, az éjjeli forgalom igen jelentékeny” volt. A tanács végül az éjszakai számlálás bizonyos megszorítások melletti elfogadásáról döntött.

A számlálás heti és havi menetét tekintve megállapították, hogy legcélszerűbb lenne, ha minden nap számlálnának, mivel a napok típusától (vasárnap, ünnepnap, hetivásár) függően nagy a forgalom ingadozása. Württembergben minden hónapban 6 napot számláltak, az összes úton egy időpontban.

Kérdéses volt a számlálás alapegysége, illetve a terheltség mérésének lehetősége. A szállított terhek tömegének felvétele lett volna a leghelyesebb, de erről még csak közelítő adatokat is nehéz lett volna beszerezni. További javaslat volt még az országos számlálás négyévente való megtartása, illetve, hogy vámos hidakon, utakon és réveknél ellenőrzés céljából szintén folyjanak észlelések.

A helyi és az átmenő kategória megkülönböztetésének nem tulajdonítottak nagy jelentőséget, elegendőnek tartották csak az összes forgalom felvételét, főleg, hogy a részletesebb felvételt több hiba terhelte volna.

Az előkészületeket követően a Kereskedelemügyi Minisztérium 1893. június 18-án kelt, 41421/1893. sz. rendelete hívta fel az államépítészeti hivatalokat a forgalom-számlálás végrehajtására, s ugyanezen szám alatt utasította a törvényhatóságokat a törvényhatósági utak forgalmának megszámlálására. A rendelet lényegesebb pontjait lásd a Függelékben (MNL OL K227 1893–502–12–89216).

Az észleléseket az államutakon – a vámsorompók kivételével – az útkaparóknak kellett végezniük. A vámsorompóknál a vámbérlők vagy sorompóőrök voltak megbízandók a feladattal, és csak ha ezek nem voltak kötelezhetőek, vagy túl magas összegért vállalták a feladatot, lehetett ezeken a helyeken is útkaparókat alkalmazni. A nappali forgalom feljegyzéséért az útkaparók nem kaptak külön fizetést, az éjjeliért viszont külön díjazásban részesültek. Az útkaparóknak heti váltásban ugyanazon a helyen nappali, majd éjszakai számlálást kellett végezniük.

A törvényhatósági utakon való számlálásra gyakorlatilag ugyanazok a szabályok vonatkoztak, mint az államúti számlálásokra. Lényegi eltérést csak az jelentett, hogy a városokban az olyan városi törvényhatósági utakon kellett csak számlálást végezni, amelyek vármegyei törvényhatósági utakban folytatódtak, illetve a törvényhatósági utakon a számlálást napszamosokkal is el lehetett végeztetni.

Az észlelés során a befogott állatok számát és a fogat terhes vagy terheletlen voltát is feljegyezték, a szabadon hajtott vagy vezetett állatokat azonban nem vették figyelembe.

A számlálási rendeletet az 1894. február 21-én kelt 8403 sz. rendelettel módosították, amelyben előírták az országos vásári forgalom észlelését (MNL OL K227

1894–1289–8403) Nemcsak a vásár napján, hanem az azt megelőző és az azt követő éjszakán is rendkívüli észlelést kellett tartani, ha a forgalom a vásár miatt nagyobb volt a szokásosnál.

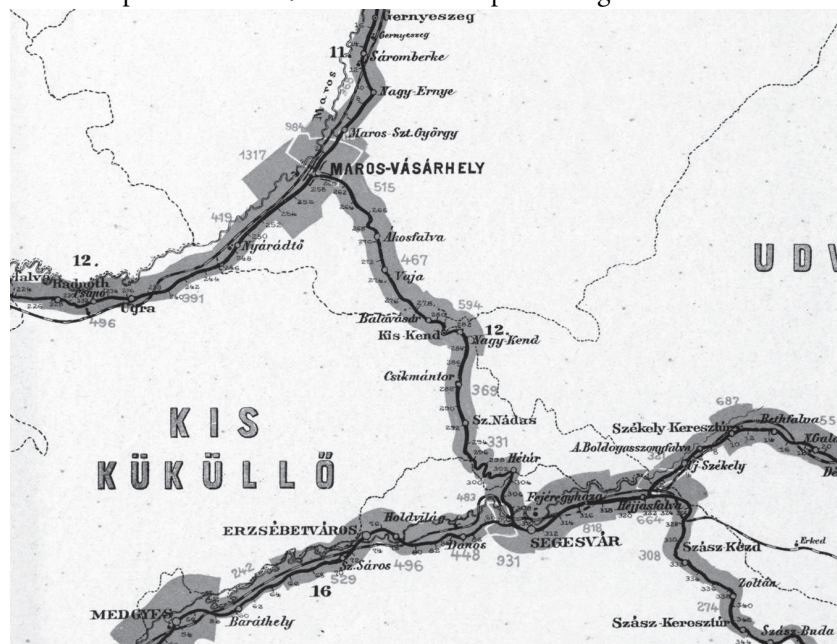
Az útmestereknek hetente be kellett gyűjteniük az eredményeket az útkaparóktól, majd ezeket továbbítaniuk kellett az államépítészeti hivatalokba, amelyek az éves eredmények összeállítását a számlálás végén elkészítették. Az összeállított éves statisztikát következő év január végéig fel kellett terjeszteni a Kereskedelemügyi Minisztériumba.

Az államépítészeti hivatalok adatait a minisztérium összesítette, majd az eredményeket 1895-ben térképen tették közzé. Ezen az igavonó állatok számával tüntették fel az egyes útszakaszok napi középforgalmát. A 12 szelvényből álló, összességében 2x3 méteres térképműből összesen 100 példány készült (MNL OL K227 1895–867–76985). Az eredményeket a korabeli térképműsorozatba illeszkedve az 1:360 000 méretarányú alaptérképen ábrázolták. A térképnek jelenleg mindössze 2 fennmaradt példánya ismert, az egyiket a Kiskőrösi Közüti Szakgyűjtemény, a másikat az Országos Széchenyi Könyvtár őrzi. A 4. ábra Marosvásárhely környékének forgalmát szemlélteti.

4. ábra

A magyarországi államutak 1894. évi forgalomterhelési térképének részlete

Excerpt from the 1894 traffic load map of Hungarian state roads



Forrás: Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium (1895).

Szemben az államúti forgalom észlelésével és az eredmények gyors közzétételével, a törvényhatósági utak esetében számos probléma merült fel. Több vármegyében ugyanis el sem kezdték a számlálást, és erre egyes, extrém esetekben csak hónapokkal, vagy akár több mint egy évvel később derült fény. Ennek következtében Alsó-Fehér vármegye kivételével a számlálások csak 1896-ra fejeződtek be.

Az eredmények közzétételét illetően a minisztérium megállapította, hogy az eredmények csak térképezett formában értelmezhetőek, de a közel 360 ezer kilométernyi törvényhatósági út forgalmi térképeinek elkészítése központilag nem volt megoldható. Így a minisztérium a feladatot az államépítészeti hivatalokhoz utalta (MNL OL K227 1895–867–68092). Előírták, hogy a térképi ábrázoláshoz a Gönczy féle vármegyeterképek fekete-fehér nyomtatát kell felhasználni, és az egységes karto-gráfiai megvalósítás érdekében Veszprém vármegyét mintaterületként jelölték ki. A minisztérium ezután Veszprém vármegye törvényhatósági útjainak forgalmi adatait műszaki osztályával feldolgoztatta, és ezt a mintatérképet és az összforgalmat előkészítő kimutatást 2-2 példányban minden vármegyének megküldte (MNL OL K227 1896–1290–49276 – 1896. évi körrendeletek). A vármegyéknek Posner Károly Lajos és Fia műintézetétől kellett megrendelniük saját megyéjük alaptérképét (MNL OL K227 1896–871–12–60854), majd az államépítészeti hivatalok a leküldött minta alapján az adott vármegye törvényhatósági útjainak forgalmi térképét kötelesek voltak 1896 végéig 2 példányban elkészíteni, és az egyiket a minisztériumba megküldeni. A minisztérium ajánlotta, hogy ne csak 2, hanem több példányban is készítsék el a térképeket, hogy azt egyéb, műszaki, közgazdasági problémák megoldásához is felhasználhassák. Mivel a városok területe kisebb volt, mint Veszprém vármegye területe, ezért a minisztérium a városoktól a térképeket nagyobb léptékben kérte, úgy, hogy a méretnek a vármegyei térkép méretéhez kellett hasonlónak lennie (MNL OL K227 1896–1290–49276 – 1896. évi körrendeletek).

A törvényhatósági utak forgalmi eredményeinek kiadása soha sem történt meg. A Kereskedelemügyi Miniszter folyamatosan tájékoztatta a törvényhozást a számlálással kapcsolatos részletekről, így arról is, hogy tervezték a törvényhatósági utak forgalmi térképének összeállítását is. Erre azonban végül a nagy költségek és munkaigény miatt nem került sor, így az eredményeket az eddigi kutatások megsemmisültnek tekintették. Levéltári kutatásaim a helyzeten javítani tudtak, 5 vármegye (Alsó-Fehér, Heves, Borsod, Arad, Szeben) törvényhatósági útjainak forgalmi térképeire sikerült rábukkani, míg további 5 másik vármegye esetében (Zólyom, Szabolcs, Békés, Tolna, Komárom) térképezetlen, de részletesebb statisztikai kimutatásokat találtam. Szintén kerültek elő forgalmi adatok Bács-Bodrog vármegyéből is, de csak az Újvidék környéki utakról. A Borsod megyei forgalmi adatok alapján erről a megyéről külön tanulmány is készült (Frisnyák 2013).

A számlálás lefolyása

A számlálás előkészítése, illetve lebonyolítása alatt számos kérdés, probléma merült fel az államépítészeti hivataloknál és a törvényhatóságoknál. Ezek egy része anyagi, más része technikai jellegű volt.

A finanszírozási problémák oka az volt, hogy egyes hivatalok, vármegyék kiegészítő anyagi forrásokat kértek a számláláshoz. Vita is kibontakozott e téren a törvényhatóságok és a minisztérium között. A minisztérium szerint a törvényhatósági utak forgalomnagyságának ismerete elsősorban volt törvényhatósági, és csak másodszorban országos érdek, mivel a fenntartási költségek, döntések is a törvényhatóságoknál merülnek fel.

Míg egyes vármegyék arra hivatkozva, hogy a vasutaknak fizetendő járulék nagyon megterheli a törvényhatósági útalapot, kérvényezték a számlálás elhalasztását más évre, mások egyenesen a törvényhatósági utakon való számlálás sürgősségére hivatkozva egyáltalán nem akarták elvégezni a számlálást. Ezeket természetesen nem engedélyezték. Szintén probléma volt az éjszakai számlálásokkor felmerülő különleges költségek fedezete. A vármegyék lámpa, olaj, tűzifa beszerzéséhez igényeltek külön forrásokat.

A Komárom vármegyei államépítészeti hivatal közölte, hogy „mivel azonban téli időben, az útkaparók a szabad ég alatt csak úgy végezhetik a feljegyzéseket, ha tüzelő anyag bocsátatik rendelkezésükre, az aláírt hivatal utólagos jóváhagyás reményében volt oly bátor, szállítással együtt 16 forintnyi összeg erejéig 4 m tüzelni való dorongfát beszerezni”. Ugyanakkor a minisztérium a világításhoz külön petróleum beszerzését a téli hónapokra nem engedélyezte, mivel a rakott tűz a feljegyzésekhez megfelelő fényt szolgáltat. Két számlálási ponton azonban, ahol az útkaparók házak ablakából számoltak, engedélyezték külön világítószert beszerzését (MNL OL K227 1894–627–12–11458).

Hajdú vármegye az 1893 decemberében tartott próbaészleléssel kapcsolatban szintén a nehéz, téli körülményekről számolt be, amelynek során az útkaparók, „daczára annak, hogy nem volt nagy hideg, estig teljesen kimerültek, és már alig bírták a feljegyzéseket teljesíteni. Az észlelés hátrányára szolgált még az is, hogy esti 5 órától kezdve a sötétség miatt a feljegyzéseket már pontosan nem teljesíthették” (MNL OL K227 1893–502–12–91744).

Több helyen télen nem is tartottak éjszakai számlálást, az észleléseket csak a melegebb időszakokban végezték (MNL OL K227 1895–753–12–8819). Számos hivatal azonban az éjszakai forgalom számlálását az előírásoknak megfelelően csak februárban szüntette be, de augusztustól szeptemberig újra számlálni terveztek, mivel tapasztalataik szerint az aratás utáni hónapokban az éjszakai forgalom nagyobb volt, mint az év más hónapjaiban. Bihar vármegye pedig egyenesen azt állította, hogy útjainak éjszakai forgalma feltehetőleg nagyobb, mint a nappali (MNL OL K227 1894–627–12–17015). A minisztérium engedélyezte ezt a módszert, sőt a későbbiekben maga javasolta, hogy a nagyjából egyező éjszakai forgalmú hónapokat kezeljék összetartozó csoportokként.

Állandó problémát jelentett a számlálás során, hogy számos megyei hivatal úgy értelmezte a számlálási utasítást, hogy a vasárnapi számlálást követően nem a másnapi, hétfői nap, hanem az egy héttel későbbi hétfő következik számlálásra. Így ezen hivataloknak nem 52, hanem csak 46 számlálási nap jött ki az évre.

Ennek révén fontos néprajzi adalékra derült fény Szabolcs vármegye feliratából, szintén a számlálási napok mennyiségét kifogásolva. Ugyanis az 52 napos számláláshoz meg kellett volna változtatnia a számlálási dátumokat, ami által vasárnapokra nem esett volna észlelés (MNL OL K227 1894–627–12–1238). „Tekintve azonban, hogy Szabolcs vármegye törvényhatósági közutain a vasárnapokon nagyon jelentékeny forgalom áll fenn, amennyiben a kisebb községekben lakó általában izraelita szatócsok, kisebb gazdák, bérlők üzleti dolgaik elintézése végett rendszeren vasárnap tódulnak a városokba, továbbá a vármegye területén túlnyomólag hétfői napokon tartani szokott országos vásárokbá a közönség nagy része már vasárnap elindul: a vasárnapi forgalomnak feljegyzése az évi átlag szempontjából felette kívánatos lenne.”

Számos esetben problémát jelentett a számlálást végző személyzet felkészültsége. Így például Nyitra vármegye tudatta, hogy a számlálási szakaszok beosztását nem tudja az előírásoknak megfelelően kialakítani, mivel nincs elegendő személyzete, illetve –10–20°C hidegben 12 órai számlálás váltás nélkül nem oldható meg. De nemcsak a személyzet számával, hanem az útkaparók értelmi képességeivel is problémák voltak: „Kitűnik ebből, hogy a forgalmi feljegyzéseket a magas rendelet kívánalmai szerint keresztül vinni annál kevésbé lehetséges, mert nem csak az útkaparók értelmi színvonala áll szokatlan alacsonyan, de még a törv. h. útmestereké is, kik között van 3-4 olyan, kinek nem képes a hivatal a legcsekélyebb előtte ismeretlen dolgot felfoghatóvá tenni.” A minisztérium engedélyezte a számlálási szakaszok hosszának 15 kilométerre emelését és a csak kéthetenkénti számlálást (MNL OL K227 1893–502–12–62229).

A vasúthálózat kiépülésével kapcsolatos problémára világít rá Nógrád vármegye jelentése. Megállapítja, hogy az eredmények időközben elavultak, mert 1896-ban megnyílt az Aszód–Balassagyarmat és a Balassagyarmat–Losoncz helyi érdekű vasút, amelyek csökkentették a közúti forgalmat (MNL OL K227 1897–977–5317).

Végül egyes jelentésekből a forgalom évszakos, illetve mezőgazdasághoz kapcsolódó periodicitására derült fény.

Tolna vármegye közölte, hogy a Budapest–Eszék úton, Várdomb és Dunakömlőd kivételével a 400 jármű/napot meghaladó forgalom volt. Tájékoztatót a forgalom évszakonkénti megoszlásáról is, miszerint tavasszal nagy volt a forgalom, ősszel még inkább, nyáron alacsonyabb, ünnep- és vasárnapokon pedig kisebb (MNL OL K227 1895–753–12–10035).

Arad vármegye államépítészeti hivatala az éjszakai számlálásokkal kapcsolatos problémák kapcsán közölt hasonló adatokat. Javasolta, hogy egyes vásári településeken több éjszakai számlálás legyen, különösen a tavaszi szántás, gabonabehordás és az őszi szántás idején. Erre az időszakra 15 napon át tartó folyamatos éjszakai számlálást javasolt a forgalom növekedése miatt (MNL OL K227 1893–502–12–97170).

A felmerült problémák ellenére az eredmények megbízhatósága nagyrészt megfelelőnek tűnik, ugyanakkor van olyan szakasz, például a Szeged–Szászsebes államút, ahol Torontál és Temes megye határán feltehetően adatfelvételi vagy összesítési hiba okozza a forgalom egyébként nehezen magyarázható csökkenését.

A számlálás eredményei

Az 1894. évi számlálás során az államutak forgalmát feltüntető térkép (Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium 1895) statisztikai kimutatása szerint a Magyar Királyság területén 45, míg Horvát- és Szlavónországban 19 államutat tartottak nyilván. Összesen 7642 kilométer államút forgalma ismert, amelyből 6463 a Magyar Királyságban, míg 1178 pedig Horvát- és Szlavónországban helyezkedett el. A törvényhatósági utak közül 2553 kilométernyi hálózat adatait sikerült megbízható biztonsággal feltárni.

A Magyar Királyság területén az 1874. évi észleléshez képest új államutakat szinte kizárólag a keleti országrészekben (Miskolc–Sátoraljaújhely–Gerenda, Rozsnyó–Lőcse–Szandecz, Ungvár–Uzsok, Munkács–Vereczke, Huszt–Toronya, Nagybánya–Felsőbánya, Csucs–Nagykároly, Szászrégen–Tölgyes, Gyulafehérvár–Topánfalva) hoztak létre. Ezt leszámítva csak Pozsonytól északkeletre nyilvánítottak két rövidebb útszakaszt államúttá, amelyek azonban már meglévő utak kezdő szakaszai.

A megszűnő államutak elhelyezkedése az újonnan létesülőkhöz képest területileg szórta, hosszuk pedig rövidebb. Jelentősebb, visszasorolt útszakaszok voltak a Losoncz–Zólyom, a Neszmély–Moson, a Mohács–Pécs és az Arad–Marosillye útszakaszok.

Összességében az állami úthálózat hossza 1874 és 1894 között 433 kilométerrel növekedett, míg az érvényességi szakaszok átlagos hossza 0,8 kilométerrel csökkent. Így 1894-ben az észlelési szakaszok átlagos hossza a Magyar Királyság területén 6,4, Horvát- és Szlavónország területén 8,5, míg az ismert megyei úthálózaton 10,5 kilométer volt.

3. táblázat

Az ismert forgalmú utak országrészenkénti forgalma, 1894

Turnover of roads with known traffic by part of country, 1894 [traction animal/day]
(vonóállat/nap)

Ország rész	Ismert forgalmú utak	Államutak	Törvényhatósági utak
Dunántúl	501	501	n.a.
Északkelet-Magyarország	465	495	413
Északnyugat-Magyarország	343	369	275
Kelet-Magyarország	508	525	451
Horvát- és Szlavónország	497	497	n.a.
Összesen	481	498	430

Adatforrás: Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium (1895), MNL OL K227–1899–12–23260, MNL OL K227–1897–12–62313, MNL OL K227–1898–12–1926, MNL OL K227–1897–12–59706, MNL OL K227–1895–12–7684, MNL OL K227–1895–12–15700, MNL OL K227–1895–12–24734, MNL OL K227–1895–12–15369.

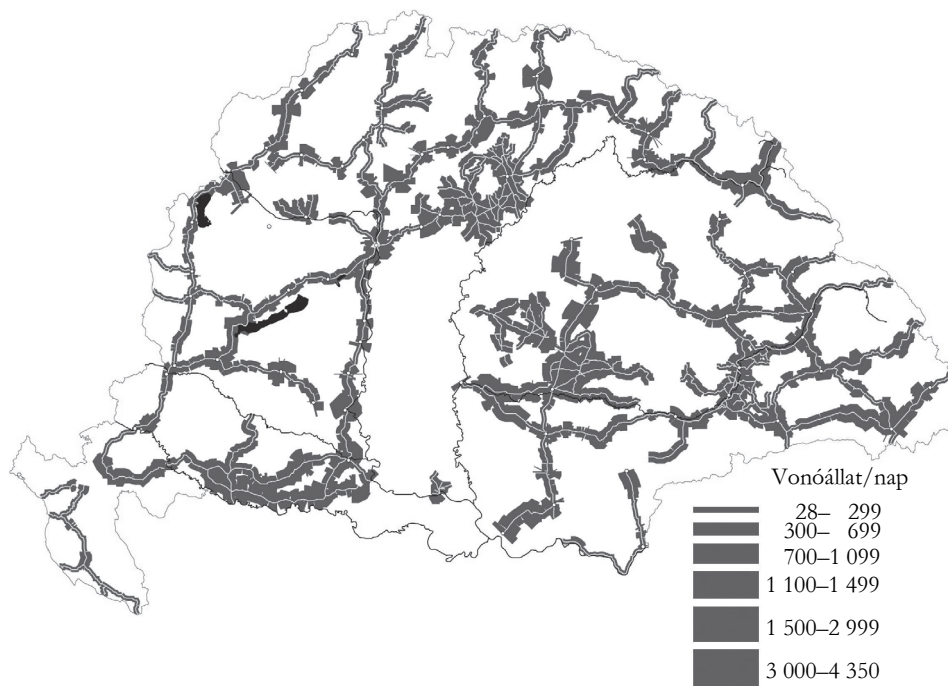
Az országos napi forgalom (érvényességi szakaszok hosszával súlyozott) átlagos értéke 481 vonóállat volt. Az államutak forgalma (498 vonóállat/nap) valamivel magasabb volt, mint az ismert forgalmú törvényhatósági utaké (430 vonóállat/nap) (3. táblázat).

1894-ben a legmagasabb a kelet-magyarországi, a dunántúli, valamint a horvát- és szlavónországi utak forgalma volt, melyek forgalomnagyságai között alig volt eltérés. Valamivel átlag alatti volt az északkeleti országrész forgalma, míg jelentősen elmaradt az átlagtól az északnyugati területek. Az államutak forgalma nem jelentős mértékben, de minden esetben magasabb volt a törvényhatósági utak forgalmánál (5. ábra).

5. ábra

A közúti forgalom nagysága 1894-ben

Volume of road traffic in 1894



Adatforrás: Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium (1895), MNL OL K227–1899–12–23260, MNL OL K227–1897–12–62313, MNL OL K227–1898–12–1926, MNL OL K227–1897–12–59706, MNL OL K227–1895–12–7684, MNL OL K227–1895–12–15700, MNL OL K227–1895–12–24734, MNL OL K227–1895–12–15369.

A legforgalmasabb útszakaszok 1894-ben is a városok, nagyobb települések, illetve útkereszteződések környékén alakultak ki. Mint az 1870-es években is, kiemelkedően nagy volt a forgalom Budapest határszélvényein (2000–4000 vonóállat/nap), amelyet a Munkács, a Pécs és az Eperjes környéki egyes útszakaszok forgalma követett.

A forgalom nagyságának további jellegzetessége, hogy 700 vonóállat/nap feletti terhelés esetén csak nagyon kevés, egyenletesen terhelt, azaz nagyobb hosszúságban is nagy forgalmú útszakaszt találunk. Ide tartoznak a kelet szlavóniai államutak, a Versec–Pancsova út, a Miskolc felé vezető államút középső szakasza, illetve a Tisza forrásvidékén futó államúti szakasz.

A törvényhatósági úthálózatok közül míg Arad vármegye útjainak forgalma volt a legnagyobb (595 vonóállat/nap), addig Zólyom vármegyéé a legkisebb (251 vonóállat/nap).

Az 1870-es évek számlálási eredményeihez mérten alapvető különbség, hogy a forgalom 1894-re jelentős mértékben csökkent. Csak az 1874-ben és 1894-ben is egyaránt számlált utak forgalmát összevetve 27%-os volt a forgalom mérséklődése, míg a forgalom eloszlása területileg kiegyenlítettebbé vált. Az érvényességi szakaszok hosszával súlyozott forgalomnagyságok relatív szórása 110,4-ről 77%-ra (33,4 százalékponttal) esett vissza.

A legnagyobb arányú, 30% körüli csökkenés az eredetileg legnagyobb forgalmú Északkelet- és Kelet-Magyarország útjait jellemezte, míg az eleve alacsonyabb forgalmú Dunántúlon és az északnyugati országrészben 20% alatt maradt a visszaesés mértéke.

Összefoglalás

Az 1869 és 1894 között eltelt időszak során alapvetően megváltozott a magyarországi közlekedés, ugyanis jelentős átalakuláson ment át mind a közút-, mind a vasúthálózat.

Az utak minősége jelentős befolyással van a szekerezésre, az államutak forgalmának területi struktúrája mögött akár a törvényhatósági utak kiépítettségének területi eltérései is meghúzódhatnak. A kiépítetlen államutak kiegyezés korabeli 700 kilométeres hossza már az 1880-as évekre 24 kilométerre csökkent, míg a törvényhatósági utak több mint fele földút maradt. A Közmunka- és Közlekedési Magyar Királyi Ministerium (1885) adatai alapján az 1883. évi állapotot megvizsgálva azonban nem igazolható az a hipotézis, hogy azokon a területeken lett volna nagyobb az államutak forgalma, ahol a rosszul kiépített törvényhatósági úthálózat ezt kikényszerítette. Bár a törvényhatósági utak 51%-os országos „kiépítetlenségi” aránya mögött rendkívüli különbségek húzódtak meg (az alföldi törvényhatósági utak 78,3%-ának kiépítetlensége, szemben az északnyugati országrész 2,9%-ával), de a két szélsőértéket leszámítva a többi tájegység törvényhatósági útjainak kiépítettségi foka közel hasonló volt. Ezen értékek alapján nem feltételezhető, hogy hasonló útminőség mellett egyes térségekben a fuvarosok a többi térségnél nagyobb arányban kerültek volna az államutak felé.

Az utak minőségének változásánál fontosabb a vasúthálózat kiépítettségének jelentős növekedése. Az időszak kezdetekor még csak a 3 ezer kilométert meghaladó vasúti hálózathossz 1894-re több mint 10 ezer kilométerrel nőtt, és megközelítette a

14 ezer kilométert. Ezzel a vasút vált a legfontosabb szárazföldi közlekedési móddá, háttérbe szorítva a szekerezést. Megszűntek a postajáratok, csökkent a nagy távolságú közúti forgalom szerepe, a XIX. század végére közúthálózat feladata az állomások és a vasúttal el nem érhető térségek hálózatba kötése lett (Karoliny 1980).

1874 és 1894 között az ország valamennyi tájegységén jelentősen visszaesett a közutak forgalma, országos átlagban több mint 200 vonóállattal csökkent a napi forgalom, mely a közúti forgalom harmadának eltűnését jelentette (4. táblázat).

4. táblázat

Az ismert forgalmú utak országrészenkénti forgalmának összefoglaló adatai

Summary traffic data on roads with known traffic by part of country
[traction animal/day]

Ország rész	(vonóállat/nap)		
	1870/1871	1874	1894
Dunántúl	463	587	501
Északkelet-Magyarország	1009	885	465
Északnyugat-Magyarország	523	495	343
Kelet-Magyarország	671	751	508
Horvát- és Szlavónország	–	–	497
Országos átlag	684	720	481

Adatforrás: MNL OL K173 1886–11–6935, MNL OL K173 1871–64–11–10242, Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium (1895), MNL OL K227–1899–12–23260, MNL OL K227–1897–12–62313, MNL OL K227–1898–12–1926, MNL OL K227–1897–12–59706, MNL OL K227–1895–12–7684, MNL OL K227–1895–12–15700, MNL OL K227–1895–12–24734, MNL OL K227–1895–12–15369.

Összességében megállapítható, hogy a XIX. század második felében alapvető változások zajlottak le a hazai közlekedési szektorban, a lokális érdekek által vezérelt, a koordinációt nélkülöző közlekedésfejlesztést felváltotta a központilag vezérelt, tervszerű irányítás, miközben történelmi időtávon nézve ugyan rövid időszakra, de a közúttal szemben a vasút vált a szárazföldi közlekedés legfontosabb eszközévé.

Függelék

„41421/1893. számhoz

Utasítás az állami közutakon a forgalom mikénti észlelése és az adatok egybeállítása iránt.

1. Az állami közutakon az észlelési helyeket az illető államépítészeti hivatal főnöke állapítja meg.

Az észlelési helyek akként választandók meg, hogy azokból az egyes útvonalakon minden 10 km távolságra legalább egy essék. Első sorban mindenütt ott, hol vámsorompók léteznek, a forgalomfeljegyzés feltétlenül eszközözendő; ezenkívül az észlelési helyek megjelölésénél főszóly fektetendő oly helyekre, hol nagyobb forgalmu mellékutak beágazása, a megfigyelendő szakasz forgalmára befolyást gyakorol, – vagy hol a vaspályák létesítése folytán a forgalom úgyszólván egészen más irányba terelődött.

2. A forgalom nappal, szükség esetén éjjel is feljegyzendő.

A nappali forgalom az összes észlelési helyeken 1894. évi január havának 1-én hétfőn reggeli 7 órakor megkezdve, aznap esti 7 óráig eszközöltetik.

A második nappali észlelés a reá következő hét keddi napján, a harmadik észlelés a reá következő hét szerdai napján s így tovább 52 héten át minden következő héten az előző észlelési nap utáni napon reggeli 7-től este 7 óráig.

3. Nagyobb városok vagy hetivásárokkal bíró községeknél, hol az éjjeli forgalom jelentékeny és azok ismerete nélkül a tényleges forgalmat biztosan megállapítani nem lehetne, a nappali forgalom észlelésére kijelölt helyeken esti 7 órától másnap reggeli 7 óráig a forgalom szintén feljegyzendő.

Az éjjeli forgalom feljegyzése csak az esetben történik 52-szer, ha az egyes feljegyzésekből az tűnnék ki, hogy az éjjeli forgalom jelentékeny és időszakonként nagyon változik; különben pedig, ha azt két havi, illetve 8-szori észlelés eredménye alapján állandónak lehet venni és nem jelentékenynek, úgy a (c) kimutatásba az éjjeli forgalomra vonatkozó (b) kimutatás 8-szori feljegyzés napi átlaga mint többlet lesz a nappali forgalom végeredményéhez hozzáadandó.

Az éjjeli feljegyzés csak oly észlelési helyeken folytatandó a 8-szori észlelés után az egész éven át, hol az a nappali forgalom 30 %-át meghaladja.”

IRODALOM

- ANTAL, I. (1992): A közúti forgalom elemzése *Közlekedéstudományi Szemle* 42 (11): 417–435.
- ARBELLOT, G. (1975): Les barrières de l'An VII. *Annales – Économies, Sociétés, Civilisations* 30 (4): 745–72.
- BALOGH, I. (1966): A lófogatok Debrecenben a XVIII–XIX. században 3. rész *Ethnographia* 77 (1): 229–253.

- BÍRÓ, M.–KOLOZSVÁRY, V.–KOREN, CS. (1976): Az 1975. évi országos közúti keresztmetszeti forgalomszámlálás *Közlekedéstudományi Szemle* 26 (11): 496–507.
- CZÉRE, B. (1997): *Magyarország közlekedése a 19. században, 1780–1914* MÁV Rt., Budapest.
- ELISCHER, P. (1935): Az útügy a világrészközi út magyar szakasza kiépítésének tükrében. In: BÉRY, L.–KUN, A.–HALÁSZ, E.–PÁRTOS, SZ.–TÖRS, T.–VÁSÁRHELYI, F.–VIDOR, GY.(szerk.): *Magyarország Útügyi Évkönyve 1934* pp. 110–129., „Élet” Irodalmi és Nyomda Rt., Budapest.
- FRISNYÁK, ZS. (2013): Az utak forgalma Borsodban a 19. század végén *Történeti Földrajzi Közlemények* 1 (1–2): 48–55.
- HIERONYMI, K. (1869): *A közlekedés* Ráth Mór, Pest.
- HOLLÁN, E. (1871): Országgyűlési felszólalás, 404. ülés, 1871. december 14. In: NAGY, I. (1872) (szerk.): *Az 1869-ik évi április 20-dikán kibírdetett Országgyűlés Képviselőházának Naplója* XIX. kötet, Légrády testvérek, Pest.
- KAROLINY, M. (1980): A baranyai közlekedés két évezrede *Közlekedéstudományi Szemle* 30 (10): 460–471.
- KERESKEDELEMÜGYI MAGYAR KIRÁLYI MINISTÉRIUM (1895): *A magyar állam területén lévő állami közutak forgalmi térképe az 1894. évi forgalmi adatok alapján szerkesztve* Budapest.
- K. MIN. DES INNERN (1890): *Verkehr auf den Staats – Strassen des Königreiches Württemberg 1888* Lith. Anstalt v. G. Hopphan, Stuttgart.
- KM KÖZÚTI FŐOSZTÁLY (1987): *Országos közutak keresztmetszeti forgalma 1985* Budapest.
- KÓS, K. (1947): Hétfalusi szekeresség. In: KÓS, K. (1976): *Tájak, falvak, hagyományok* pp. 80–102., Kriterion Könyvkiadó, Bukarest.
- KOVÁCS, GY. (1964): A régebbi és a jelenlegi országos közúti forgalomszámlálások módszerei és eredményei *Közlekedéstudományi Szemle* 14 (1): 17–22.
- KÖZMUNKA- ÉS KÖZLEKEDÉSI MAGYAR KIRÁLYI MINISZTERIUM (1885): *A hazai közmunka és közlekedési ügyek története és fejlődése* Budapest.
- LEPETIT, B. (1984): *Chemins de terre & voies d'eau - Réseaux de transports et organisation de l'espace en France 1740–1840* EHESS, Paris.
- MAGYAR KIRÁLYI KERESKEDELEMÜGYI MINISZTERIUM (1929): *A magyarországi állami és törvényhatósági közutakon az 1927/28. évben végrehajtott közúti forgalomszámlálás statisztikai eredményei* Budapest.
- MAGYAR KIRÁLYI KERESKEDELEM ÉS KÖZLEKEDÉSÜGYI MINISZTERIUM (1938): *Magyarország közutain az 1935/36. évben végrehajtott közúti forgalomszámlálás statisztikai eredményei* Budapest.
- ORBÁN, B. (1871): Országgyűlési felszólalás, 404. ülés, 1871. december 14. In: NAGY, I. (1872) (szerk.): *Az 1869-ik évi április 20-dikán kibírdetett Országgyűlés Képviselőházának Naplója* XIX. kötet, Légrády testvérek, Pest.
- SZALKAI, G. (2010): A 19. századi közúti forgalom jellegzetességei Magyarországon és Háromszéken *Acta Siculica* pp. 395–416.
- TÁNCZOS-SZABÓ, L. (1977): A közúti forgalom alakulásának főbb tendenciái az Alföldön *Alföldi Tanulmányok* 1: 178–190.
- TÓTH, L. (1981): A közúti forgalomszámlálás kezdete Magyarországon *Közlekedéstudományi Szemle* 31 (9): 424–427.
- TÓTH, L. (1987): A közmunkaügy és a közutak. In: *A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve 1981–1986* pp. 45–52., KM, Budapest.

VÁSÁRHELYI, B. (1951): *A közúti forgalomszámlálás jelentősége és módszerei* BME Út- és Vasútépítés és Közlekedésügyi Tanszék közleményei 8. BME, Budapest.

LEVÉLTÁRI FORRÁSOK, KÖLTSÉGVETÉSEK, KÉPVISELŐHÁZI NAPLÓK

Jelentés (1871a): Jelentés a KKM 1871-ik évi költségelőirányzatához. In: *Állami költségvetés a Magyar Kormány részére az 1871. évre* Magyar Királyi Államnyomda, Buda.

Jelentés (1871b): Jelentés a KKM 1872. évi költségvetéséhez. In: *Állami költségvetés az 1872. évre* Magyar Királyi Államnyomda, Buda.

Jelentés (1883): *Jelentés a KKM 1884. évi költségvetéséhez* Magyar Királyi Államnyomda, Budapest.

Jelentés (1894): *Jelentés a Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium 1895. évi költségvetéséhez* Magyar Királyi Államnyomda, Budapest.

Törvényjavaslat (1877): Törvényjavaslat az utakról, 632. szám. In: *Az 1875. évi augusztus hó 28-ra birdetett Országgyűlés képviselőházi irományai, XIX. kötet* Schlesinger és Wohlauser, pp. 102–113., Indoklás pp. 114–135. Budapest.

MNL OL K173 1869–1143–6509

MNL OL K173 1871–64–13450

MNL OL K173 1871–64–11–18548

MNL OL K173 1871–64–11–12252

MNL OL K173 1871–64–11–10242

MNL OL K173 1872–1145–8628

MNL OL K173 1886–11–6935

MNL OL K227 1893–502–12–89216

MNL OL K227 1896–871–12–60854

MNL OL K227 1894–627–12–17015

MNL OL K227 1894–627–12–11458

MNL OL K227 1894–627–12–1238

MNL OL K227 1894–1289–8403 – 1894. évi körrendeletek

MNL OL K227 1895–753–12–8819

MNL OL K227 1895–753–12–10035

MNL OL K227 1896–1290–49276 – 1896. évi körrendeletek

MNL OL K227 1895–867–68092

MNL OL K227 1895–867–76985

MNL OL K227 1897–977–5317

MNL OL K227 1893–502–12–62229

MNL OL K227 1893–502–12–91744

MNL OL K227 1893–502–12–97170

MNL OL K227–1899–12–23260

MNL OL K227–1897–12–62313

MNL OL K227–1898–12–1926

MNL OL K227–1897–12–59706

MNL OL K227–1895–12–7684

MNL OL K227–1895–12–15700

MNL OL K227–1895–12–24734

MNL OL K227–1895–12–15369