

# SZEKEREZÉS A VASUTAKHOZ. A MAGYARORSZÁGI VASÚTÁLLOMÁSOK VONZÁSKÖRZETEI, 1895

FRISNYÁK ZSUZSA

1896-ban jelent meg Edvi Illés Sándor kétkötetes statisztikai adatgyűjtése a MÁV és az üzemükben levő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyairól.<sup>1</sup> A kötetek Magyarország azon vasútállomásainak kereskedelmi adatait tartalmazzák, amelyek a magyar állam tulajdonában vagy kezelésében álltak és áruforgalmat is lebonyolítottak.<sup>2</sup> Az adatgyűjtés kiterjedt a vasútállomás vonzaskörzetébe tartozó települések felsorolására, a vasútállomáson feladott (belföldre, Ausztriába és külföldre) és oda érkező (gyakoribb származási helyek szerinti) áruk átlagos mennyiségére és fajtáira.

A kötetek forrásértékét növeli, hogy célja eltért a korabeli külkereskedelmi statisztikától. A kereskedelmi miniszter az adatgyűjtés feladatának az állami adminisztráció segítségét jelölte meg, oly módon, hogy az adatok elemzése révén lehetőség legyen egy céltudatosabb állami díjszabási politika kialakítására. Az adatgyűjtés idején (1895 eleje) a vasútállomások forgalmi tisztjei már több mint egy éve havonta elkészítették az állomásokon feladott árucikkek árnyilatkozataiból készített összesítéseket, sőt ezeket a kimutatásokat közvetlenül (tehát a MÁV hivatali ügymenet elkerülésével) terjesztették fel a Statisztikai Hivatalhoz. Ugyanezen tisztviselők szolgáltatták az adatokat az Edvi Illés-féle kötetekhez is. Edvi Illés Sándor a vasúti tisztviselőktől hangsúlyozottan átlagos forgalmi adatokat kért. Nem az volt a célja, hogy mázsákra lebontott és a vámtarifa áru-főcsoportjai szerint rendezett kimutatás készüljön (ami a külkereskedelmi statisztikák feladata), hanem az, hogy a legfontosabb belföldi áruforgalmi tendenciákra fény derüljön. Egy külkereskedelmi statisztika tehát a nemzetállam határait átlépő árumozgásokat és árumennyiségeket mutatja, de nem ad információt arról, hol termelték az árukat. Edvi Illés Sándort viszont mindazon kistérségek közötti gazdasági kapcsolatok érdekelték, melyekhez vasúti áruszállítás kapcsolódott.

Mindez az jelenti, hogy a vasútvonalak forgalmi körébe eső területek termelési és fogyasztási struktúrájának páratlanul érdekes forrásával rendelkezünk. Mindezek ellenére az Edvi Illés-féle statisztikai kötetekre alapozott teljes körű elemzés még nem készült. 1988-ban úttörőként Majdán János<sup>3</sup> ugyan megvizsgált három megyét (Tolna, Baranya, Somogy) és meghatározta az említett régiók termelő-feladó körzeteit, de a szerzőnek még nem állt rendelkezésére sem számítógép, sem pedig az adatelemzéshez szükséges szoftver.

Mivel az Edvi Illés-féle statisztika egy olyan strukturált adatforrás, melyben egy összetettebb valóság szabványosított formában jelenik meg, az adatok feldolgozására és elemzésére különösen kínálkoznak számítógépes módszerek. A forrás valódi értékei

<sup>1</sup> A Magyar Királyi Államvasutak és üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. I–II. kötet. Budapest. Pallas Rt. 1896. 413, 601.

<sup>2</sup> 1895-ben a vasútállomások 72%-a foglalkozott teherrakományok továbbításával.

<sup>3</sup> *Majdán J.*, 1988. 113–139.

– elsősorban az áru átláthatatlan bonyolult mozgásai miatt – csak egy rendkívül összetett relációs adatbázis kiépítése révén bonthatók ki.<sup>4</sup> Ez a munka a közelmúltban elkészült. Ennek révén egy olyan tényanyag keletkezett, melyet a számítógépes eljárások mellőzéseivel nem, vagy alig ragadhatunk meg. Sőt, az adatbázis segítségével olyan információ is kinyerhető az Edvi Illés-féle kötetekből, melyek abban explicit módon nem jelennek meg. A létrehozott adatbázis azonban nemcsak az említett statisztikára épül. Annak érdekében, hogy a folyamatokat minél teljesebb módon elemezhessük, hozzárendeltük Magyarország 1891-es népszámlálási adatait településenkénti bontásban, valamint az 1895-ös mezőgazdasági összeírás járási és megyei adatsorait is.

Az adatok elemzésével kirajzolódtak azon földrajzi kistérségek, melyek között kereskedelmi ügyletek zajlanak. Ezeknek a kereskedelmi ügyleteknek a közös jellemzője a vasúti szállítás igénybevétele. Azokról a kistérségi gazdasági kapcsolatokról, amelyekhez nem járult a vasúti áruszállítás, az adatbázis természetesen nem nyújt információt. Vannak adataink arról, hogy nem minden árutermeléssel foglalkozó gazdasági egység veszi igénybe a szállítási során a vasutat, hanem – termelési kultúrájának, közlekedés-földrajzi adottságainak megfelelően – kizárólag vagy részben fogatolt járművekkel juttatja el vevőikhez árucikkait.

Mint már említettem, az Edvi Illés-féle adatgyűjtés kizárólag a magyar állam tulajdonában álló vasútvonalakra, ill. a MÁV által működtetett helyiérdekű vasutakra terjedt ki. 1895-ben a magyarországi vasúthálózat hossza 11 418 km volt. Az adatbázisunkban 10 310 km-nyi vasútvonal forgalmi adatai szerepelnek.<sup>5</sup> Mindez azt jelenti, hogy a teljes hazai vasúthálózat 90%-ának adatait ismerjük.

Két fontos, nagytérségi jelentőséggel bíró magánvasút-társasághoz (Kassa–Oderberri Vasút, Déli Vasút) valamint egy regionális jelentőségű helyiérdekű vasúthoz (Győr–Sopron–Ebenfurti Vasút) kapcsolódó áruszállítási adatokat nem ismerjük. Emiatt nem szerepel néhány fontosabb város (Sopron, Nagykanizsa, részben Székesfehérvár, Nagyszében, Eperjes) az adatbázisban. Négy megyében (Árva, Sáros, Szepes, Liptó) nem volt államvasút – ezekről a megyékről sem tudunk képet alkotni. Egy megyében (Csík) pedig még egyáltalán nem épült vasút. Néhány számottevő lakossággal rendelkező Arad és Csanád megyei településről (Makó, Magyarpécska, Ópécska, Újszentanna, Borosjenő stb.) és a települések vasúti vonzaskörzetéről is meglehetősen adathiányos a statisztika, mert az Arad–Csanádi Egyesült Vasutak vonalait nem a MÁV működtette. Így nem szerepeltek az adatfelvételben az Arad–Szeged, Mezőhegyes–Arad, Újszentanna–Arad, Kétegyháza–Újszentanna–Borosjenő–Honctó és a Borosjenő–Csermő közötti vonalszakaszok. A Szamosvölgyi Vasút Kolozsvár–Dés–Zsibó és Dés–Beszterce közötti vonalai nagyrészt Szolnok–Doboka és kisebb részben Beszterce–Naszód megye területén húzódtak. Emiatt ezekről a megyékről is hiányosak az ismereteink.

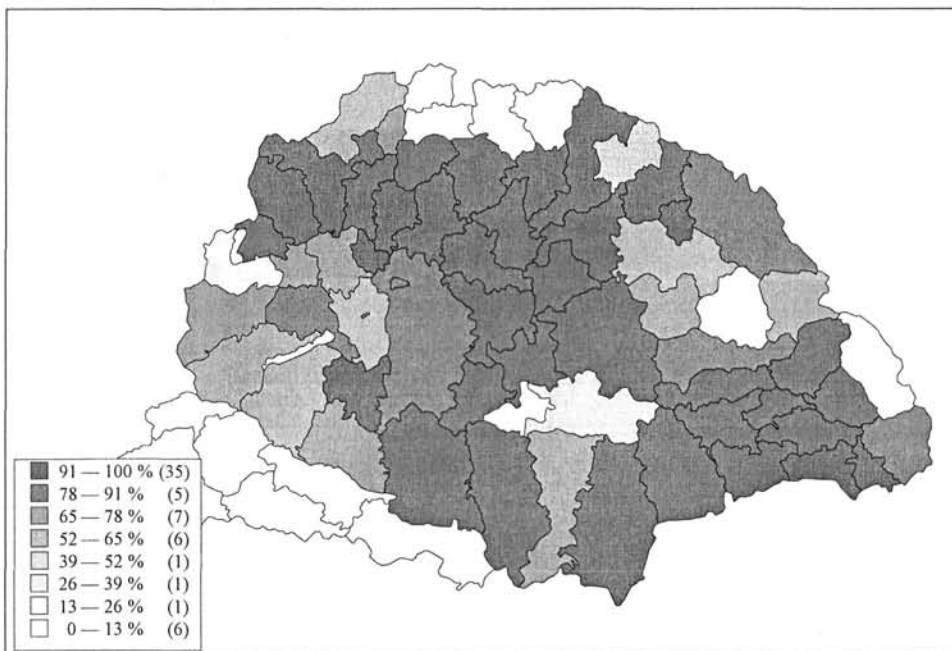
Minél nagyobb arányú tehát egy-egy megyében az állami kezelésű vagy tulajdonú vasútvonalak hossza, annál teljesebb a megyéről szerzett ismeretanyagunk (1. ábra). 35 megyében a vasútvonalak 91–100% állami kezelésben volt, ezeknek a megyéknek a vasúti áruszállításról igen pontos képet tudunk alkotni. De a többi megye esetében – leszámítva a fent részletezett példákat – is kirajzolódnak a legfontosabb helyi vonzaskörzetek:

---

<sup>4</sup> Az Edvi Illés-kötetek statisztikai elemzését a Pro Renovanda Cultura Hungariae Alapítvány támogatta. Az adatbázis strukturális felépítését Phengmaly Péter munkája.

<sup>5</sup> A vasutak hosszára a korabeli statisztikák több mutatót (építési hossz, üzemi hossz) is használtak. Én nem ezekre, hanem a hivatalos vasúti menetrendben szerepeltetett adatokra támaszkodtam, mert ezek azok a mutatók, amelyek a települések egymás közötti vasútvonali távolságát – azaz az árucikkek által befutott tényleges utat – a legegyszerűbben mutatják.

ugyanis nem mindegy, melyik vasútvonal nem szerepel az adatbázisban. Más és más gazdasági jelentősége van egy fővonalnak, egy mellék- vagy helyi érdekű vasútvonalnak. Ebből következően hiába ismerjük alacsonyabb arányban egy-egy megyebéli vasúthálózat forgalmi adatait, a megye vasúti vonzaskörzeteiről alkotott képet ez nem, vagy alig befolyásolja. A Kolozs megyében lévő 150 km-nyi vasútvonalból például alig 18 km nem szerepel az adatbázisban, Háromszék megye hálózatának 10%-át (6 km) nem ismerjük, Győr megyének pedig 33%-át (26 km) stb. Ha a kimaradó vasútvonalak abszolút mértékben is rövidek és/vagy alacsony forgalmi képességűek, akkor ezek a pályák nem tudják érdemben módosítani a fontosabb, netán fővonalon fekvő állomások pozícióját, nem képesek átrendezni az adott megye vonzaskörzeteinek fontossági sorrendjét.



1. ábra. Az állami tulajdonban ill. állami kezelésben lévő vasútvonalak százalékos aránya megyénként, 1895

Az adatbázisban 6985 olyan település szerepel, amelyek árucikkeiket a vasúttal is szállítják. Ennek ellenére a számításokat csak 5540 helysége lehetett elvégezni. A különbség abból adódik, hogy a települések egy része nem rendelkezett önálló közigazgatással (külterületek: puszták, majorok stb.), ill. néhány esetben lehetetlennek bizonyult az Edvi Illés-féle kötetekben szerepeltett névalaknak a közigazgatásban használt névalakkal való egyeztetése. Mindez azt jelenti, hogy Magyarország 12 ezer településének mintegy 46%-áról rendelkezünk adatokkal. Hozzávetőlegesen tehát ez az a településkör, ahol akkora mértékű az árutermelés, hogy a vasúti szállítást is igénybe kell venniük. Ezek azok a települések, amelyekről árucikkeket fuvaroznak a vasútvonalakra, ill. ez az a települési kör, melyek regisztrált gazdasági kapcsolattal rendelkeznek vasútállomásokkal.

Össességében 121 vasútvonal mentén fekvő 958 vasútállomás átlagos áruforgalmi adatairól rendelkezünk információval. Az alábbiakban az adatbázis eredményeit

kizárólag egyetlen nagyobb szempontból – a vasútállomások vonzaskörzeteinek meghatározott jellemzői (településszám, lakosságszám, átlagos fuvarozási távolságok stb.) elemzem. Az áruforgalom regionális különbségeivel, a termelői és feladói körzetekkel, a kistérségek egymás közötti gazdasági ügyleteivel most nem kívánok foglalkozni. Az elemzésben nem térek ki a minden szempontból különleges helyzetű Budapestre sem.

Köztudott, hogy Magyarországot a 19. század végén is eltérő adottságú és fejlettségű területek jellemezték. Emiatt bármely területi elemzésnek arra a kérdésre is választ kell adnia, mely területeket tekint egy-egy nagytájba tartozónak. A korszak statisztikai csoportjai például nem esnek egybe a különböző természet- és gazdaságföldrajzi adottságú nagytájakkal. A megyék nagytáji csoportosításában a Csató Tamás, Szulovszky János által kidolgozott ill. alkalmazott gyakorlatot követem.<sup>6</sup>

### *A vasútállomások vonzaskörzeteinek jellemzői*

Egy vasútvonal, vagy konkrét vasútállomás környezetére gyakorolt vonzóerejét két mutató – a vasútállomásra fuvarozó települések száma, ill. ezeknek a településeknek a népességszáma – fejezi ki a legjobban. Mivel Magyarország településállományában jelentős nagytérégi különbségek léteznek – pl. az Alföldön kevés a település, de nagy a lakosságszámuk (elsősorban Csongrád, Hajdú, Békés, Csanád, Jász-Nagykun-Szolnok), néhány dunántúli megyére pedig a nagyszámú, de alacsony népességű falvak (különösen Vas, Zala, Baranya) a jellemzők, ezért a vasútállomások vonzaskörzetébe tartozó települések száma önmagában nem képes mutatni az egyes állomások valódi súlyát. Fontosabb mutatónak tűnik a vasútállomások vonzaskörzetébe tartozó települések összes népessége, hiszen ennek mértéke alapvetően befolyásolja egy-egy helység, kistérség, régió, sőt nagytáj árutermelő képességét. Csak a nagyobb emberi erőforrással gazdálkodó települések képesek akkora mértékű árutermelésre, amelyhez elengedhetetlenül kapcsolódik a vasúti áruszállítás.<sup>7</sup>

A legnagyobb vonzóerővel rendelkező vasútvonalak természetesen Magyarország fővonalai – legnagyobb forgalmú, országos jelentőségű – vasútvonalai (2. ábra). A budapest–predeali fővonal legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásai: Nagyvárad (38 ezer lakos), Bánffyhunad (33 ezer lakos), Solnok (32 ezer lakos). A Budapest–Lajtabruck közötti fővonal egyetlen kiemelkedő vonzaskörzettel bíró állomása: Győr (62 ezer lakos).

A Budapest–Orsova–Verciorova fővonal két kiemelkedő vonzaskörzeti csomópontja Szeged (88 ezer lakos) és Temesvár állomásai. Temesvárott két vasútállomás is jelentős vonzaskörzettel bír: a Józsefvárosi pályaudvarhoz hat település 51 ezer lakója, a Gyárvárosi pályaudvarhoz pedig 15 település 29 ezer lakója tartozott.

A budapest–zimonyi fővonal legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásai: Szabadka (73 ezer lakos), Újvidék (63 ezer lakos), Verbász–Kula (53 ezer lakos). Ez utóbbi vasútállomáshoz több jelentős árutermelő település tartozott: Szenttamás, Újverbász, Cservenka, Kula, Ószivác, Újverbász. Ezen települések közös jellemzője, hogy a Ferenc-csatorna mellett fekszenek. Vélhetőleg a vízi utat is kihasználták az áru vasútállomásra való eljuttatására.

<sup>6</sup> Csató T., é. n. 139–141.; Szulovszky J., 2000. 7. sz. 543.

<sup>7</sup> Ezt teljes mértékben alátámasztja az Edvi Illés-féle statisztikában nem szereplő települések listája, amelynek túlnyomó többségét pár száz fős népességű, vagy ennél kisebb falvak alkotják. Munkaerő nélkül nincs áruterelés.

Vasútvonal	Hossza,* km	Vonzáskörzetébe tartozó települések népessége, ezer fő, 1890
Budapest–Predeal	761	839
Budapest–Orsova–Verciorova	497	765
Budapest–Zimony	347	446
(Budapest)–Hatvan–Szerencs–Lawoczne	366	402
(Budapest)–Szajol–Arad–Tövis	374	365
Budapest–Marchegg	232	344
(Budapest)–Püspökladány–Körösmező	337	339
Budapest–Ruttka	313	281
Nagyvárad–Szeged	179	274
Budapest–Zákány–(Fiume)	274	264
Budapest–Lajtabruck	221	247
Galánta–Zsolna	169	213
Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen	99	196
Győr–Gyanafalva–(Fehring)	191	181
Szabadka–Dálja	101	172
Nagykikinda–Nagybecskerek	71	169
Székesfehérvár–Kiscell	124	154
Temesvár–Báziás	121	153
Tótmegyer–Nagybélic	84	124
Nyíregyháza–Csap–Ungvár	92	123
Újdombóvár–Pécs–Dálja–(Bosznabród)	172	117
Debrecen–Hajdúnánás–Büdszentmihály	33	117
Miskolc–Kassa	88	108
(Szolnok)–Pusztatenyő–Hódmezővásárhely	18	108
Debrecen–Szerencs	99	102

\* A vasúthálózat sajátossága, hogy vannak olyan vonalszakaszok, melyek két vasútvonalhoz is tartoznak egyidejűleg. Ilyen pl. a Budapest–Hatvan–Szerencs–Lawoczne és a Budapest–Ruttka fővonalaknak a Budapest–Hatvan közötti része. A közös szakaszok hosszát természetesen csak egy vasútvonalnál vehetem figyelembe. A táblázatban a vasútvonalak hossza oszlopban ezért kizárólag a zárójelen kívüli települések közötti vonaltávolságok szerepelnek.

2. ábra. A százezer lakosnál nagyobb vonzáskörzetű vasútvonalak Magyarországon

A Budapest–Marcheggi fővonalon Pozsony állomásnak és a főváros melletti Palota–Újpest vasútállomásnak azonos méretű (33–33 ezer lakos) a vonzáskörzete. A Budapest–Hatvan–Szerencs–Lawoczne fővonalon Miskolc (49 ezer lakos), Munkács (32 ezer lakos), Sátoraljaújhely és Nyékládháza (20–20 ezer) a legnagyobb népességszámú körzettel rendelkező vasútállomások.<sup>8</sup>

A Budapest–Püspökladány–Körösmező fővonal legnagyobb vonzáskörzeti állomása Debrecen (63 ezer lakos). A sorrendben utána Máramarossziget és Huszt (28–28 ezer lakos), majd Szatmár és Nagykároly (26–26 ezer fő) állomásai következnek.

<sup>8</sup> A fővonal 20 ezernél kisebb, de 10 ezernél nagyobb népességet vonzó állomásai: Mezökövesd 19 ezer, Keresztesnyárad 18 ezer, Füzesabony 17 ezer, Kál-Kápolna 15 ezer, Liszka-Tolcsva 14 ezer, Tiszalúc, Szerencs, Sárospatak és Sztabicsó-Gorond 12–12 ezer lakos.

A Budapest–Fiume közötti fővonal jelentőségét nem a vonalra közvetlenül ráhor-  
dott áruk, sokkal inkább az ország és a tenger közötti távolsági forgalom jelentette.  
Megmutatkozik ez abban is, hogy ezen a fővonalon találjuk a többi fővonalhoz képest a  
legkisebb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásokat. A budapest–fiumei fővonal  
legnépesebb vonzaskörzete (Kaposvár vasútállomása) is csak alig 22 település 29 ezer  
lakosára terjed ki. Hasonló a helyzet a Budapest–Ruttka közötti fővonallal. Ez a fővonal  
biztosítja Magyarország legrövidebb összeköttetését Németországgal, a fővonal legnépe-  
sebb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomása Losonc (22 ezer lakos).

A legfontosabb fővonali vasutak mellett léteznek kiemelkedő vonzaskörzettel ren-  
delkező kistérségi vagy megyei jelentőségű mellékvonalak. A vasútvonalak hosszát és  
vonzaskörzeti településeik lakosságszámát összehasonlítva kiderül, hogy a legnagyobb  
népességet vonzó vonalak az Alföldön találhatók. A Pusztatenyő–Hódmezővásárhely  
közötti 18 km hosszú helyi érdekű vonal potenciálisan 108 ezer ember igényeit elégíti ki.  
Ezen kívül kiemelkedő a Debrecen–Hajdúnánás–Büdszentmihály, Békéscsaba–Békés  
közötti vonalak vonzóereje is.

Vasútállomás neve	Vasútvonal neve	Vonzás- körzetébe tartozó tele- pülések lakossága, ezer fő, 1890	Vonzás- körzeti települések száma
Szászrégen	Kocsárd–Marosvásárhely– Szászrégen	95	70
Nagybecskerek	Nagykikinda– Nagybecskerek	95	22
Szeged	Budapest–Orsova– Verciorova	88	2
Szabadka	Budapest–Zimony	73	9
Pozsony	Budapest–Marchegg	67	14
Újvidék	Budapest–Zimony	63	12
Debrecen	(Budapest)–Püspökla- dány–Körösmező	63	3
Győr	Budapest–Lajtabruck	62	40
Pécs	Újdombóvár–Pécs–Dálja– (Bosznabrod)	58	23
Hódmezővásárhely	Nagyvárad–Szeged	57	4
Zombor	Szabadka–Dálja	56	8
Verbász–Kula	Budapest–Zimony	53	8
Kolozsvár	Budapest–Predeal	52	13
Óbecse	Szabadka–Óbecse	51	6
Temesvár (Józsefváros)	Budapest–Orsova– Verciorova	51	6
Ókér	Budapest–Zimony	50	13

3. ábra. Az 50 ezer lakosnál nagyobb vonzaskörzetű vasútállomások

Összességében melyek a legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomások Magyarországon? Az 50 ezer lakosnál nagyobb vonzaskörzetű vasútállomásokat (3. ábra) áttekintve kiderül, hogy számottevő hatóerejű vonzaskörzettel valójában Debrecen, Szabadka, Szeged és Hódmezővásárhely – mindannyian alföldi városok vasútállomásai – nem rendelkeznek. Ezek a vasútállomások szinte teljes egészében városuk igényeit szolgálják ki. (Debrecen város lakossága 57 ezer, Szabadkái 73 ezer, Szegedé 85 ezer, Hódmezővásárhelyé 55 ezer fő.)

Annál nagyobb a környezetükre gyakorolt vonzóereje Óker és Szászrégen vasútállomásainak. Óker község lakossága alig 4 ezer, vasútállomása vonzaskörzetének viszont több mint 12-szer nagyobb a lakosságszáma, Szászrégennél pedig ez az arány 16-szoros. Ezen szélsőséges különbség nem véletlen. Szászrégen különleges pozícióját a környező megyék kedvezőtlen közlekedési infrastruktúrájának és vasútállomása végállomás jellegének köszönhette. Az alig több mint hatezer lakosú város vasútállomásának vonzaskörzete ezért a legnagyobb a vidéki Magyarországon.

Vasútvonalak végpontján fekvő állomások vonzaskörzeteit két típusba lehet sorolni. Vagy sok, de alacsony népességszámú falu tartozik hozzájuk, vagy kevés, de jelentős lakosságszámmal rendelkező település. Az előbbi csoportba tartozik Szászrégen. Az utóbbiba Óbecse, Kalocsa, Balassagyarmat tartozik. A Szabadka–Óbecse közötti vasútvonal végpontján fekvő Bács-Bodrog megyei Óbecse állomása pl. öt település 34 ezer lakosának árufeladó központja. A Csata–Balassagyarmat vasútvonal végállomása, Balassagyarmat vasútállomás pl. 55 település (összlakosság 46 ezer fő) fuvarszekereit vonzotta, miközben magának a városnak a lakossága alig 8 ezer fő. Ungvár vasútállomásán árut feladó települések összlakossága 41 ezer, miközben a városé 12 ezer. Kalocsa lakossága 18 ezer, vasútállomásának teljes vonzaskörzete 40 ezer. Ezek a viszonylag alacsony népességszámú, végponti vasútállomással rendelkező városok a környezetükhöz képest előnyösebb közlekedésföldrajzi pozícióban voltak.<sup>9</sup>

Az 50 ezer lakosnál nagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomások közül mellékvonalon fekszik Óbecse, Zombor, Hódmezővásárhely, Pécs, Nagybecskerek és Szászrégen.

Tizenkilenc olyan vasútállomás létezik, amelyre 25, vagy ennél több településről érkezik az áru továbbszállításra (4. ábra). Közülük mellékvonalon fekszik Balassagyarmat, Ipolyság, Kassa, Ungvár, Szigetvár, Baranyaszentlőrinc, Körmen, Beregszász, Marosludas, Vaskoh–Barest, Székelykeresztúr.

Melyek azok a települések, amelyek több vasútállomásra is fuvaroznak árut? Különleges közlekedésföldrajzi pozícióban két település, a Szeben megyei Szenterszébet és a Hajdú megyében lévő Nádudvar volt. Szenterszébet lakosai négy vasútállomásra<sup>10</sup> is szerkeztek. Ugyancsak négy vasútállomásra fuvaroztak Nádudvarról.<sup>11</sup> Három állomáson is feladta áruját Esztár<sup>12</sup> és Pocsaj<sup>13</sup> (Bihar megye berettyóújfalui járás), Szerdahely<sup>14</sup> (Szeben megye szerdahelyi járás), Magyaros<sup>15</sup> (Udvarhely megye udvarhelyi járás) és

---

<sup>9</sup> További kutatást igényel, vajon képesek voltak-e – s ha igen, milyen mértékben – kedvező közlekedésföldrajzi helyzetüket urbanizációs előnyökké is formálni.

<sup>10</sup> Héjjasfalva, Nagyszében, Sellenberk és Székelykeresztúr állomásokra.

<sup>11</sup> Kaba, Kecel, Nagyhortobágy, Püspökladány.

<sup>12</sup> Berettyóújfalú, Monostorpályi, Paptamási.

<sup>13</sup> Berettyóújfalú, Gyapoly, Monostorpályi.

<sup>14</sup> Alvinc, Nagyszében, Vízakna.

<sup>15</sup> Marosvásárhely, Medgyes, Szászrégen.

Bajna<sup>16</sup> (Esztergom megye esztergomi járás). 286 település pedig két vasútállomásra is szekerezett.<sup>17</sup> A több vasútállomásra is fuvarozni tudó települések számát tekintve a legjobb helyzetben Bihar és Somogy megye volt (17–17 település).

A megvizsgált 958 vasútállomás mintegy felének a vonzóereje öt, vagy ennél kevesebb településre terjed ki. (5. ábra.) Az a tény, hogy a vasútállomások 50%-a öt, vagy ennél kevesebb vonzaskörzeti településsel rendelkezik, Magyarország árutermelő körzetei és a vasúthálózat közötti szoros földrajzi, topográfiai összefüggésre mutat. (Ott épültek a vasutak, ahol árutermelés folyik.) Mindebből viszont olyan következtetéseket nem lehet levonni, hogy az a kedvező, ha egy vasútállomáshoz sok, vagy éppenséggel kevés település fuvarozik. Nincs ilyen összefüggés. Egy vasútállomás az adott kistérségben akkor tölti be leginkább a feladatkörét, ha közeli, de nagy népességszámú települések áruszállítását tudja megoldani. A megvizsgált vasútállomások 10%-ának vonzaskörzetében 2000, vagy ennél kevesebb ember él. Nyilvánvalónak tűnik, hogy ilyen alacsony népességszámú körzetek alig-alig tudnak bekapcsolódni az árutermelésnek abba a mértékébe, melyhez elengedhetetlenül hozzátartozik a vasúti áruszállítás, az ilyen vonzaskörzettel rendelkező állomások kihasználtsága pedig alacsony mértékű.

---

<sup>16</sup> Herceghalom, Nagytapolcsány, Nyergesújfalu.

<sup>17</sup> *Abauj-Torna*: Nádasd, Regeteruszka, Búzafalva, Buzinka, Hernádvécse. *Alsó-Fehér*: Krakkó, Vajas, Marosújvár. *Arad*: Kisjenő, Baja. *Bács-Bodrog*: Kunbaja, Madaras, Lovas, Kula, Kishegyes, Ómoravica, Pacsér, Temerin, Ószivác. *Baranya*: Kárász, Mekényes, Vásárosdombó, Kisasszonyfa. *Bars*: Garamszentkereszt, Vihnyepeszerény, Zsamóca, Kissalló, Nagyendréd. *Békés*: Doboz, Békésszentandrás, Ócsöd. *Bereg*: Csomonya, Nagydobrony, Vásárosnamény. *Bihar*: Csökmő, Okány, Tépe, Vértes, Bagamér, Éradony, Érkenéz, Érkeserű, Érsemjén, Alsóderna, Déda, Felsőderna, Berekböszörmény, Körösszegapáti, Mezősas, Kismarja, Álmosd. *Borsod*: Egerfármos, Mezőkeresztes, Hámor, Harsány, Kistokaj, Sajóvamos, Ózd, Barcika, Szemere, Bábony. *Brassó*: Vidombák. *Csik*: Gyergyóújfalu. *Csongrád*: Szeged, Szentes, Sándorfalva, Tápé, Derekegyház. *Esztergom*: Pilismarót, Tát, Béla, Farnad, Kéty, Libád. *Fejér*: Nagyperkátá, Rácalmás, Sárkeresztúr, Sárszentágota. *Fogaras*: Posorta, Sárkány. *Gömör*: Csoma, Kelemér. *Győr*: Bőnyréta, Ménfő, Rábaszentmihály, Szemere, Dunaszentpál. *Hajdú*: Debrecen, Mikepércs, Földes, Szovát. *Heves*: Feldebrő, Szücsi, Átány, Kömlő, Bodony, Dorogháza, Nagyiván. *Hont*: Korpona, Csábrágyarbók, Börzsöny, Kisgyarmat, Vámosmikola. *Hunyad*: Nagyoklos. *Jász-Nagykun-Szolnok*: Tiszaföldvár, Kenderes, Kunhegyes, Kunmadaras, Tiszaderzs, Tiszaszentimre, Tiszaroff. *Kis-Küküllő*: Magyarsáros, Nagycserged, Magyarvalkó, Szamosszentmiklós, Magyarfráta. *Kolozs*: Egeres, Jegyenye, Szentmihálytelke. *Komárom*: Guta, Dunaalmás, Szöllős. *Krassó-Szörény*: Vermes, Bozovics, Facset, Tomest, Vranyc, Csutta, Priszaka, Zaguzsen. *Máramaros*: Máramarosziget, Aknaszlatina, Veresmart. *Maros-Torda*: Kaál, Nagyernye, Kincses. *Moson*: Pusztasomorja, Boldogasszony, Bruckújfalu, Féltony, Körtvélyes, Németjáfalu. *Nógrád*: Homokterenyé, Mátranovák, Nemti, Rétság, Lócz, Varsány. *Nyitra*: Bucsány, Kaplat, Péterfalu, Szeptencújfalu, Cabaj, Újlak, Rajcsány, Pöstyén, Handlova, Németpróna. Privigye, Farkasd, Negyed. *Pozsony*: Szentgyörgy, Dunaszerdahely, Illésháza, Nagymagyar, Nagymácséd, Tallós, Zsigárd, Nagysúr, Vedród, Hidegkút, Csataj. *Pest-Pilis-Solt-Kiskun*: Tóalmás, Kiskunmajsa, Jászkerekegyháza, Ceglédbercel, Nyáregyháza, Tótfalu, Akasztó, Kartal, Zsámbok, Acsa, Galgagyörk, Mácsa, Veresegyháza. *Somogy*: Inke, Geszti, Patalom, Polány, Zimány, Hedrahely, Nagybjajom, Orczi, Fajsz, Vése, Homokszentgyörgy, Kisbajom, Kutas, Mike, Nagykorpad, Apáti, Csertő. *Sopron*: Pásztori. *Szabolcs*: Tiszadob, Tiszalök, Balkány, Kisléta, Vaja, Lövvő, Tiszaszentmárton. *Szatmár*: Nagyecsed, Berend, Kak, Kakszentmárton. *Szeben*: Szászújfalu, Nagypold. *Szilágy*: Krasznahorvát, Szilágyosmlyó, Varsolc, Perecsen. *Temes*: Csákovár, Gilád, Birta, Izbistye, Beregszó, Bresztovác, Bukovec, Janova, Hodony, Kétfél, Murány, Szécsány. *Tolna*: Felsőíreg, Tamási, Alsónána, Medina, Nagyszékely, Cikó, Grábóc, Lengyel, Zomba. *Torda-Aranyos*: Mezőgerebenes, Mezőtóthát. *Torontál*: Billéd, Kécsa, Német, Basahid, Bocsár, Kisósz, Sándorháza, Gyála, Szerbkeresztúr, Szőreg, Tiszaszentmiklós. *Trencsén*: Trencsén, Isztebnik. *Udvarhely*: Fiátfalva, Nagysolymos, Újszékely. *Ung*: Alsóhalas, Szobránc, Baranya. *Vas*: Kenyeri, Kissárosalak, Nádalla, Ivánegerszeg, Kenéz, Sárvár, Bárdos, Bögöte, Rábakövesd. *Veszprém*: Nagypírít, Dég. *Zala*: Galsa, Kisgörbő, Nagygörbő, Nyirád, Szalapa, Botfa, Zalalövő. *Zemplén*: Kisdobra, Töketerebes, Kiskemence, Morva, Céke. *Zólyom*: Erdőköz, Feketebalog.



Vasútvonal	Vasútállomás	Vonzás- körzet né- pessége, ezer fő, 1890	Vonzás- körzetébe tartozó tele- pülések száma
Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen	Szászrégen	95	70
Csata–Balassagyarmat	Balassagyarmat	46	57
Budapest–Predeal	Bánffyhunяд	36	50
Budapest–Lajtabruck	Győr	62	40
Csata–Balassagyarmat	Ipolyság	24	38
Miskolc–Kassa	Kassa	46	36
Nyíregyháza–Csap–Ungvár	Ungvár	42	35
Barcs–Pécs–Üszög	Szigetvár	18	33
Budapest–Orsova–Verciorova	Karánsebes	31	33
Budapest–Zákány–(Fiume)	Kaposvár	30	31
Győr–Gyanafalva–(Fehring)	Körmend	23	30
Bátyu–Királyháza	Beregszász	31	28
Budapest–Predeal	Balázsfalva	26	28
(Budapest)–Hatvan–Szerencs– Lawoczne	Munkács	32	28
Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen	Marosludas	26	27
Budapest–Marchegg	Vác	35	26
(Segesvár)–Héjasfalva– Székelyudvarhely	Székelykeresztúr	18	25
Nagyvárad–Belényes–Vaskoh	Vaskoh–Barest	13	25

4. ábra. A 25, vagy annál több vonzaskörzeti településsel rendelkező vasútállomások

Az a leggyakoribb, hogy az állomások vonzaskörzeti népessége a 2–10 ezer fő közötti tartományba esik. (6. ábra) Magyarország vasúti vonzaskörzeteinek két tipikus jellemzője tehát az 1–5 közötti településszám és a 2–10 ezer közötti népességszám. Ez viszont nem jelenti azt, hogy minden 1–5 vonzaskörzeti településsel rendelkező állomás vonzaskörzeti népességszáma 2–10 ezer fő közé esne. Ilyen összefüggés nincs. Itt tehát a vasútállomások két különböző – bár egyes elemeiben egymást átfedő – de egyaránt 50–50%-ra jellemző halmazával állunk szemben.

#### *A vonzaskörzetek regionális jellemzői*

##### *1. Felvidéki vonzaskörzetek*

Abaúj-Torna megye 178 települése szerepel az adatbázisban. A megyében Kassa vasútállomása rendelkezik kiemelkedő pozícióval. Vonzaskörzetébe 33 település 46 ezer lakosa tartozik. Forró-Encs állomására 18 faluból (16 ezer lakos), Szikszóra 15 (18 ezer lakos), Tornára és Garadnára 14–14, Hidasnémetibe és Szepsibe 8–8 helységről érkeznek a fuvarszekerek. Csány vasútállomásának megyei viszonylatban szintén jelentős volt a vonzaskörzete: 17 település, de a hozzájuk tartozó népesség mindössze 8 ezer fő.

Borsod megyében a legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomás Miskolc Tiszai pályaudvar, amely 19 település (49 ezer lakos) áruját fogadja. A Tiszai pályaudvarra

érkeznek a fuvarszekerek Bábonyból, Besenyőből, Csabáról, Görömbölyből, Hámorból, Kisgyőrből, Kistokajból, Sajóarnótból, Sajópetriből, Sajóecsegről, Sajókeresztúrból, Sajópálfaláról, Sajóvámosból, Senyéből, Szirmáról, Szirmabesenyőről, Újhatáról és természetesen magából Miskolc városából. Nyékládháza állomására 15 falu, Keresztényrádra 14, Sajószentpéterre 12, Vadnára 13 faluból szekereznek.

Zemplén megyében a legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező vasútállomás Bánóc, ahová 22 falu (össztlakosság: 16 ezer fő) szekerezett. Sátoraljaújhely, Homonna, Legenye-Mihályi 15–15, Upor 13, Töketerebes–Gálcsécs, Liszka-Tolcsva és Perbenyik 12–12, Szomotor 11 falu feleslegét fogadja. Zemplénben a legnagyobb vonzaskörzeti lakosságsszámmal (20 ezer fő) a sátoraljaújhelyi állomás rendelkezik.

Ung megye egyetlen fontos vasúti vonzaskörzete Ungvár állomásé. 34 településről (42 ezer lakos) érkeznek ide a fuvarszekerek. 13 falut (14 ezer lakos) szolgált ki Nagymihály állomása. Csap állomását szabolcsi, beregi és Ung megyei falvak egyaránt használják.

Ugocsa megyében 17 falu (össztlakosság 20 ezer) adja fel terményeit Halmi vasútállomáson, 15 település Tiszaújlakon, kilenc pedig Királyházán. Tiszaújlakra nemcsak megyebéli, hanem szatmári és beregi falvak is fuvaroznak. A mellékvonalon fekvő megyeszékhely vasútállomásának még megyei viszonylatban sincs számottevő vonzóereje: hat település 12 ezer lakosát érinti.

Bereg megyét a Budapest–Hatvan–Szerencs–Lawoczne közötti fővonal szeli át. A megye legnagyobb vonzaskörzettel rendelkező állomása – a korábbiakban is említett – Munkács. 28 falu fuvarszekerei érkeztek Beregszász állomásra, melynek vonzaskörzetében összesen 31 ezer ember élt.

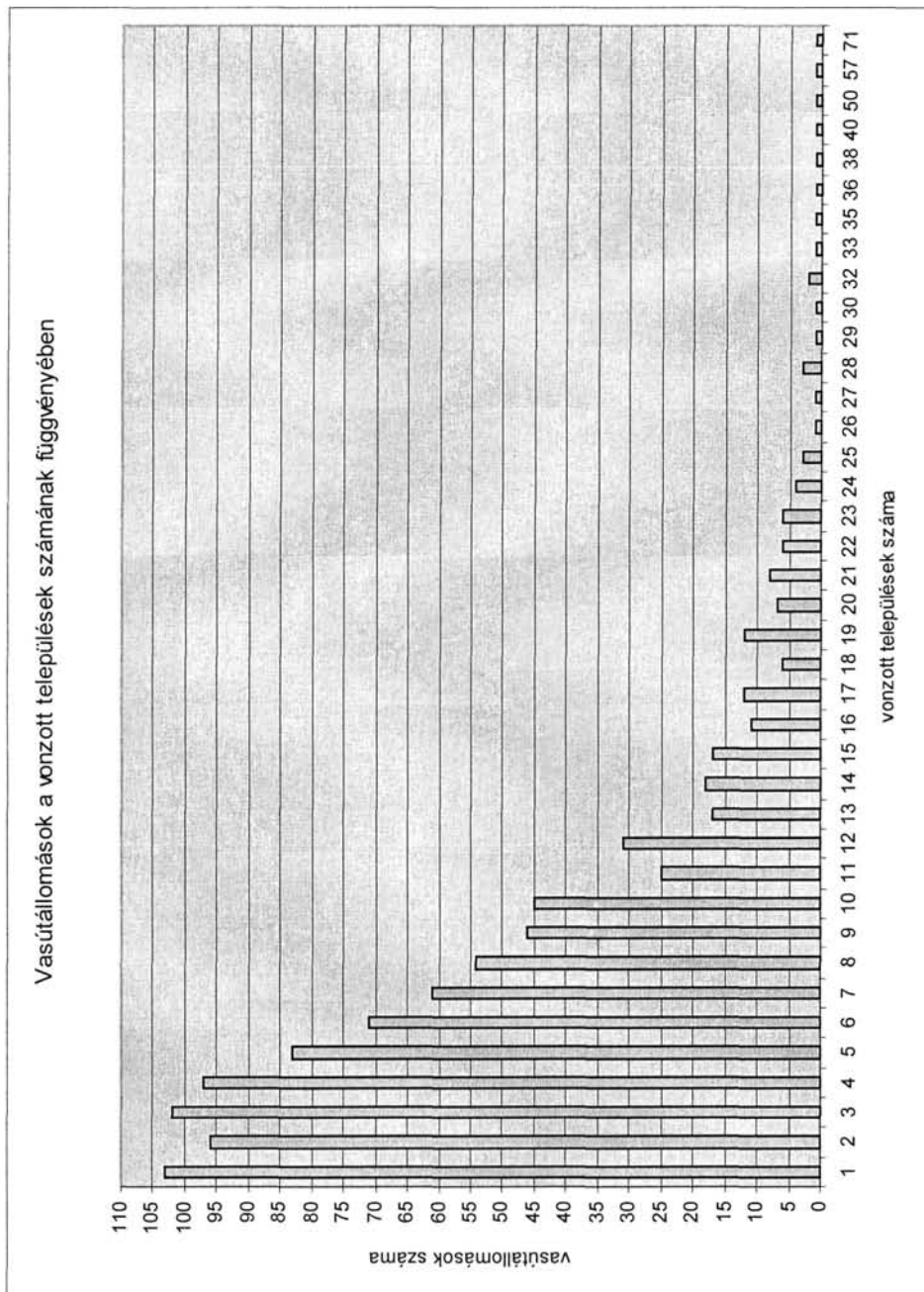
Máramaros megye vasútvonalai közül az alacsony kapacitású, keskenynyom-távolságú ún. sóvasút adatai nem szerepelnek az adatbázisban. Emiatt a megyében lévő vasútvonalak 83%-ára vonatkozó forgalmi adatokat ismerjük. A megye legfontosabb vasútállomása Máramarossziget. Ennek vonzaskörzetében 28 ezer ember élt. Huszton 14 falu adja fel feleslegét.

Gömör és Kis-Hont megye vasúti ellátottsága az országos átlag felettinek számít.<sup>18</sup> A korszakra a megyében több helyi érdekű vasútvonal is működik, de fővonalon fekvő vasútállomása – az egyetlen Fülek állomáson kívül – nincsen. A megyebéli vasútállomások közül Tornalja állomás vonzóereje a legnagyobb. Tornaljára 19 település (össztlakosság 15 ezer) fuvarozik. Rimaszombat állomás vonzaskörzetébe 18 helység (14 ezer lakos) tartozik. Rozsnyó állomására 11 (10 ezer lakos), Rimabányára kilenc (5800 lakos) település szekerezik. Alacsony népességszámú gömői és nógrádi falvak adják fel terményeiket Ajnácskőn.

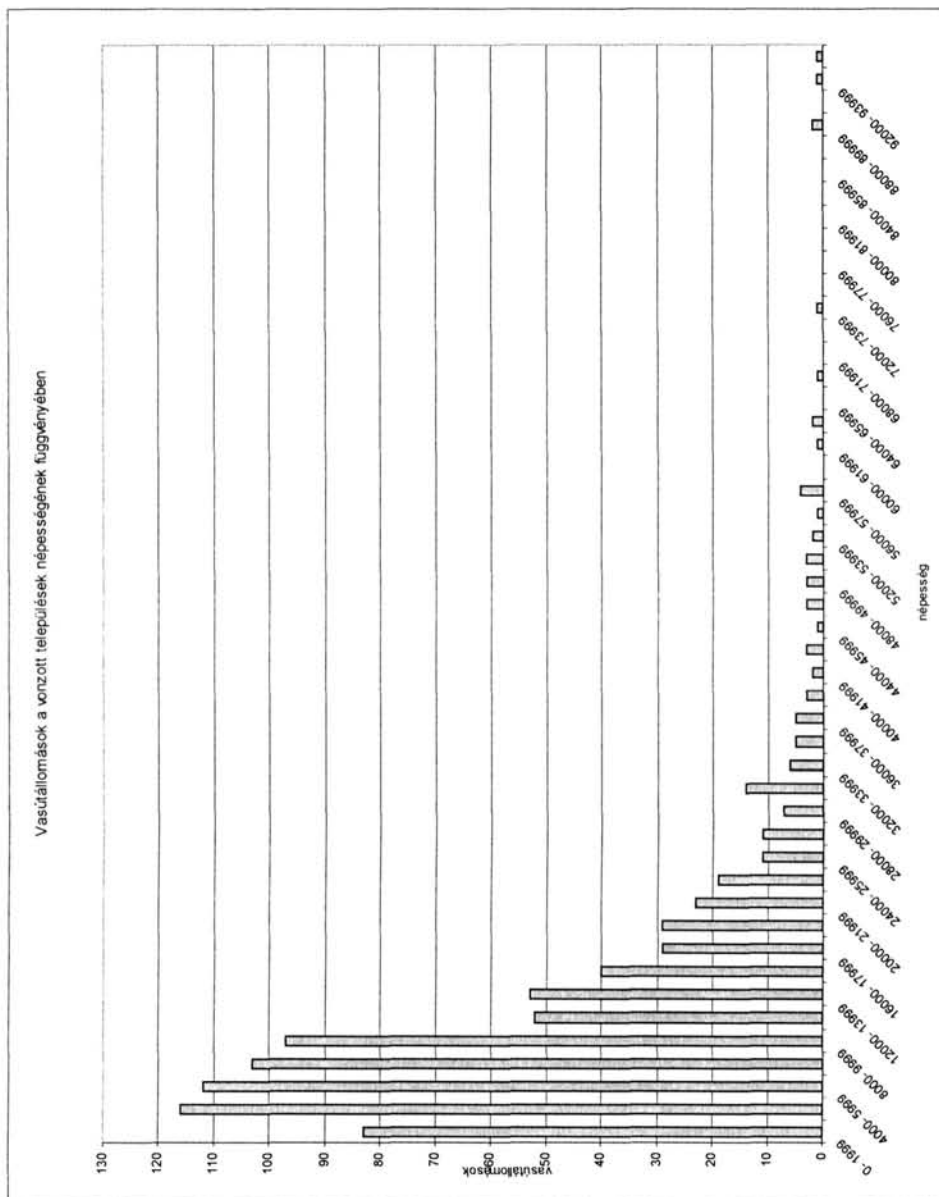
Nógrád megye legfontosabb vasútvonala a Budapest–Ruttká közötti fővonal. A megye legnagyobb vonzóerejű állomása – a korábbiakban már elemzett Balassagyarmat – egy mellékvonalon fekszik. Balassagyarmat állomására nemcsak Nógrádból, hanem Hontból is érkeznek az áruszállító fogatok. A Budapest–Ruttká közötti fővonal állomásai közül számottevő vonzóerővel rendelkezik Lónyabánya (13 település, 10 ezer lakos), Pásztó (16 település, 17 ezer lakos) és Losonc (15 település, 22 ezer lakos). Salgótarján állomására csak hét település fuvarozik. A Heves megyei Apc és a nógrádi Zagyvaszántó közös vasútállomása 12 település 12 ezer lakosának vonzaskörzete, tíz nógrádi falu viszont nem megyebéli, hanem a számukra kedvezőbb fekvésű váci vasútállomásra szállítja az áruját.

---

<sup>18</sup> A megyében 100 ezer lakosra 133 km hosszú vasútvonal esik. Ettől jobb arány csak Turóc megyében létezik.



5. ábra



6. ábra

Zólyom megyében a Budapest–Ruttka közötti fő- és a Zólyom–Besztercebánya–Zólyombrezó közötti helyi érdekű vasútvonal játszik szerepet. A megyeszékhely állomása a legnagyobb vonzaskörzetű, 20 település 23 ezer lakója tartozik ide. Végles-Szalatnán kilenc falu adja fel áruját.

A Turóc megyei Ruttka vasútállomásának igazi jelentőségét vonzaskörzete egyáltalán nem mutatja, mert alig négy település lakói adják fel itt árujukat. Valódi jelentősége inkább csomóponti fekvésében van: itt találkozik a MÁV Budapest–Ruttka közötti fővonala a Kassa–Oderberri Vasút Kassa–Ruttka–Oderberg közötti vonalával. Vonzaskörzeti szempontból inkább Turócszentmárton állomásának van jelentősége, mintegy 20 település 10 ezer lakosát érinti.

Hont megyében a Csata–Balassagyarmat közötti helyi érdekű vonal a legfontosabb. A vasútvonal vonzaskörzetébe tartozó településeken összesen 99 ezer ember él. A megye legnagyobb vonzóerejű állomása Ipolyság. Ipolyságra 37 településről (24 ezer lakos) érkeznek a szekerek.

A Bars megyei vonzaskörzetek sem különösebben jelentősek: Alsóbánya vasútállomására kilenc falu (8 ezer lakos), Zelizbe tíz (10 ezer), Lévába kilenc falu (25 ezer lakos) fuvarozik. A Párkányána–Léva közötti vasútvonal vonzaskörzetébe mintegy 63 ezer ember tartozik.

Nyitra megye 261 települése áruszállítási szokásairól vannak adataink. Nyitra megyében nem a megyeszékhelyi állomásnak, hanem Vágújhely állomásának a legnagyobb a vonzaskörzete. Ez utóbbin 22 település 44 ezer lakosa adja fel fuvarárúit, Nyitrán pedig 21 település 30 ezer lakosa. A korszakban a megye vasútvonalai még nem fedik le valamennyi kistérséget. A 100 négyzetkilométerre jutó vasutak hossza mindössze 4 km. Kistérségi, de számottevő helyi piaccal rendelkező településeknek nincs még vasútvonaluk: különösen szembetűnő ez Privigyé esetében, amelyik a tőle 21 km-re fekvő Jánoshegy állomás (Budapest–Ruttka fővonal) vonzaskörzetébe tartozik. 120 települést vonz a Tótmegyer–Nagybélci közötti helyi érdekű vasút – közöttük a kisebb népességű állomások Bossány, Ivánka Szomorfa, Sarluska–Üzbég, Komját (5–9 ezer lakos), a nagyobbak Nagybélci és Nagytapolcsány (19–19 ezer lakos). A Galánta–Zsolna közötti mellékvonalhoz 84 település tartozik.

Pozsony megye 300 településének alig több mint fele ad fel vasúti fuvarozásra árucikket. A megye vasúthálózati mutatói ugyancsak átlagosak (100 négyzetkilométernyi területére 6 km vasútvonal esik), viszont vasútjai több évtizedes múlttal<sup>19</sup> rendelkeznek – azaz a távolsági szállítással együtt járó ártermelés-áruértékesítés gyakorlatának a megyében a 19. század végére nyilvánvalóan nagy hagyományai vannak. A Pozsony–Lipótvár közötti mellékvonal kizárólag regionális jelentőségű, vonzaskörzetébe tartozó 37 településből 36 megyebéli. Nagyszombat állomásához 12 település 22 ezer lakója tartozik. A Budapest–Marchegg fővonalon fekvő Diószeg állomásra pedig 18 település (21 ezer lakos) fuvarozik.

Trencsén megye 132 települése szekerezik valamelyik vasútállomásra. A megyében az egyetlen fontosabb vasútvonal a Galánta–Zsolna közötti. 15 falu 10 ezer lakosa adja fel áruját Bellus állomásán, ugyanennyi település 16 ezer lakosa pedig Nagybecse-Predmér állomást választja. A megyeszékhely (Trencsén, 5100 lakos) állomásának viszont nincs a városon túlnyúló vonzaskörzete. A környékbéli hat falu a megyeszékhely állomásától mintegy két kilométerre fekvő Trencsén-Isztebnik állomást részesítette

---

<sup>19</sup> A Pozsony–Marchegg közötti vasútvonal megnyílt 1848-ban, a Pozsony–Pest közötti összeköttetés létrejött 1850-ben. 1840–46 között pedig kiépült a Pozsony–Nagyszombat–Szered közötti lóvasút is.

előnyben, sőt az adatközlők szerint még a trencsényi polgárok is adnak fel árucikkeket a Trencsén–Isztebnik állomáson.

## *2. Alföldi vonzásokörzetek*

Az alföldi megyék közül Pest-Pilis-Solt-Kiskun megye rendelkezik a legtöbb területén áthaladó fővonalú vasúttal. A megye szinte valamennyi számottevő vasúti vonzásokörzete fővonal melletti. Vácra 24 település szekerezik (35 ezer lakos). Kecskemét állomáson csak a város áruit adják fel. Félegyháza állomás vonzásokörzetében 43 ezer ember él. Cegléd állomás három helység áruját fogadja, Aszódra 13 faluból szekereznek.

Az Alföld kiemelkedő árutermelői övezetének, Bács-Bodrog megyének a vasúti mutatói nem különösképp kedvezőek. A megye 100 ezer lakosára mindössze 57 km, 100 négyzetkilométerére pedig alig 4 km vasútvonal esik. A korszakban a megye életében változatlanul fontos szerepet játszanak a vízi utak. Az adatbázisunkban összesen 118 megyebéli település szerepel. A megyét egyetlen fővonal, a Budapest–Zimony közötti érinti. A korábban már említett Újvidék, Verbász-Kula, Ókér és Szabadka állomások mellett Zombor és Baja vasútállomás bír még jelentős vonzóerővel. A Szabadka–Dálja közötti mellékvonalon fekvő Zomborhoz hét helység (56 ezer lakos) tartozik. Baja vasútállomása szintén hét település áruját fogadja. Ez az állomás jelentős átrakodó pont is: a Dunán érkező termékek egy része itt kerül vasútra, ill. az ide érkező áruk egy részét hajókkal szállítják tovább.

Torontál megyében országosan is kiemelkedő vonzásokörzettel rendelkezik Nagybecskerek vasútállomása, ahová 22 településről (összslakosság: 95 ezer fő) érkeznek a fuvarszekerek. A 169 ezer lakost vonzó Nagybecskerek–Nagykikinda közötti helyi érdekű vasút árufeladásait a Tisza és a Bega vízi útja is befolyásolja. Nagykikinda állomás hat település (34 ezer lakos), Gyertyámos 12 település (28 ezer lakos), Zsombolya pedig kilenc település (35 ezer lakos) feleslegét fogadja. A Valkány–Varjas közötti mellékvonal legfontosabb állomása Nagyszentmiklós. Ide hat faluból (34 ezer lakos) érkeznek a fuvarszekerek.

Temes megye legnagyobb vonzásokörzetével rendelkező állomása – a korábbiakban már említett – Temesvár–Józsefvárosi pályaudvar. A megyét hosszanti irányban két mellékvonal szeli át. Az 58 km hosszú Arad–Temesvár közötti vasút vonzásokörzetében 46 ezer ember él, a Temesvár–Báziás közötti 121 km-es vonalhoz pedig 153 ezer lakos tartozik. Temes és Krassó-Szörény megyei falvak (14) egyaránt fuvaroznak a Budapest–Orsova–Verciorova fővonalon fekvő Belinc-Kiszető állomásra. Ugyanezen vonal állomása Topolovec is, ahová nyolc településről (összslakosság 14 ezer fő) érkeznek a fogatolt járművek. Temes és Torontál megyei települések egyaránt fuvaroznak a Temesvár–Báziás közötti vasútvonal Detta állomására, melynek vonzásokörzetébe így 15 falu mintegy 26 ezer lakosa tartozik.

Csongrád megyében – a korábban már érintett speciális helyzetű Szeged és Hódmezővásárhely állomások mellett – Szentés állomásra négy (34 ezer lakos), Csongrádra pedig mindössze két település (24 ezer lakos) indítja a fuvarszekereket. A megye valamennyi települése szerepel az adatbázisban, ismerjük, melyik állomáson adják fel termékeiket ill. termékeiket.

Békés megyében – összhangban a megye településszerkezetével – egy-egy vasútállomás vonzásokörzetébe, hasonlóan az előbb látott megyékhez, kevés számú helység tartozik. A Mezőtúr–Szarvas–Mezőhegyes közötti mellékvonalon fekvő Szarvas állomásra például három település (39 ezer lakos), a nagyvárad–szegedi vonal Orosháza

állomásra pedig négy település (27 ezer lakos) indítja a fuvarszekereket. Jelentős vonzóerővel rendelkezik a Budapest–Szajol–Arad–Tövis fővonalon fekvő Csaba állomás, ahová öt településről (47 ezer lakos) gördülnek be a fogatolt járművek.

Jász-Nagykun-Szolnok megye valamennyi településéről ismerjük, mely vasútállomáson adja fel áruját. A megyében nincs kiemelkedő vonzóerejű állomás. A megyeszékhelyhez tartozó Szolnoknak és a szintén fővonalon Fegyvernek állomásoknak mindkét mutatója – vonzáskörzeti települések száma és ezek összlakossága – egyforma (5–5 település, 32 ezer lakos). Jászberény állomáson három település (31 ezer lakos) adja fel áruját, Kunszentmártonban hat falu (23 ezer lakos), Karcagon két település (26 ezer lakos).

Heves vasútellátottsága kedvező. (100 ezer lakosára 96 km vasútvonal jut, 100 négyzetkilométerenként pedig 6.) Egerbe kilenc borsodi falu is fuvarozik. A vasútállomás vonzáskörzetébe összesen 18 település 37 ezer lakosa tartozik. Heves megyében Füzesabony állomás vonzáskörzetének (10 település) népességszáma mindössze 21 ezer ember. A több vasútvonal találkozásánál fekvő állomások vonzáskörzete éppen csomóponti jellegük miatt kisebb: az összefutó vonalak állomásai azoknak a települések árufuvarjait is fogadják, melyek a mellékvonalak hiányában a fővonalon állomáshoz tartoznának. Ilyen például a Debrecen–Füzesabony közötti pályán fekvő Tiszafüred állomása (hét település, 20 ezer lakos). Füzesabony állomásnál nagyobb vonzáskörzete van a mellékvonalon Gyöngyösnek (24 ezer lakos, kilenc település). Hatvan állomás vonzáskörzetébe öt település 19 ezer lakosa tartozik. A fővonalon Ludas állomáshoz hét falu 9 ezer, Kál-Kápolnára pedig nyolc falu 15 ezer lakosa fuvarozik.

Hajdú megyében a korábban már említett Debrecen állomás vonzóereje kiemelkedő. A megye vasúti ellátottsága átlagon felüli, 100 ezer lakosára 101 km, 100 négyzetkilométerére pedig 6 km-nyi vasútvonal esik. A megye vasútállomásai kevés, de nagyobb népességszámú település áruját fogadják. Szoboszló állomásra csak két településről (18 ezer lakos) érkeznek a fogatolt járművek, Kabára négy (22 ezer lakos), Hadházra pedig öt településről (17 ezer lakos). Hajdúböszörmény vasútállomás vonzáskörzete nem terjed túl a településen. Püspökladány állomásra pedig négy helység lakosai (össznépesség 24 ezer fő) szekereznek.

Bihar megye 296 települése szerepel az adatbázisban. Nagyvárad vasútállomás vonzáskörzete nem nyúlik túl a megyeszékhelyen. Rajta kívül a megyében a legnagyobb népességszámú vonzáskörzet Berettyóújfalu és Szalonta állomásoké (31–31 ezer lakos). Bihar megyében több, jelentős településszámú vonzáskörzettel rendelkező állomás található. A 25 települést vonzó Vaskoh-Barest mellett, Mezőtelegd állomáshoz 24, Belényeshez 19, Élesdhez 14, Révhez 16, Margitához pedig tíz falu tartozik.

Szabolcs megye 124 településéről ismerjük, melyik vasútállomás vonzáskörzetébe tartozik. 57 település (összlakosság 70 ezer fő) áruszállítási gondjait oldotta meg a Nyíregyháza–Mátészalka közötti helyi érdekű vasútvonal. Nyíregyháza állomásra Besenyődről, Ibrányból, Kótajról, Orosról, Paszabról, Pazonyról és természetesen magából a megyeszékhelyből (összlakosság 37 ezer fő) érkeztek a fuvarszekerek. Kisvárda állomás vonzáskörzetébe 19 (összlakosság 25 ezer fő), Nyírbátor állomáshoz hét (14 ezer lakos), Újfehértó állomásához pedig négy (15 ezer lakos) település tartozik. Nagykálló állomás öt helység (13 ezer lakos) áruját fogadja. Demecserbe 12 falu fuvarozik (15 ezer lakos).

Szatmár megye 115 települése szerepel az adatbázisban. A megyeszékhely vasútállomásának nincs kiemelt jelentősége. Szatmár vonzáskörzetébe 11 település (26 ezer lakos) tartozik. Igen hasonló ehhez Nagykároly állomás vonzóereje (tíz szatmári, szilágyi és bihari település 26 ezer lakosa). A Nyíregyháza–Mátészalka közötti vasútvonal vég-

pontján fekvő Mátészalka állomás vonzaskörzete – hasonlóan a többi, egy vasútvonal végén fekvő állomáshoz – nagyobb a vártnál: 12 helység mintegy 21 ezer lakosa tartozik ide.

### 3. Dunántúli vonzaskörzetek

Fejér megye vasúthálózata rendkívül fejlett. Itt található az ország legsűrűbb hálózata (100 négyzetkilométerre 26 km), de a megye mutatói a 100 ezer lakosra eső vasútvonalak hosszában (112 km) is igen magasak. Székesfehérvár állomásra 11 (49 ezer lakos), Bicskére kilenc (21 ezer lakos) településről érkeznek a fogatolt járművek. Adony–Szabolcs vonzaskörzetébe öt falu (14 ezer lakos) tartozik, Sárosd állomásához pedig 8–8 helység.

Tolna megye 104 települése fuvarozta áruját valamelyik vasútvonalra. A megye legfontosabb vasútvonala a Budapest–Fiume közötti, legnagyobb vonzaskörzettel bíró vasútállomása a Sárbogárd–Szekszárd közötti mellékvonal végpontján fekvő Szekszárd. Szekszárd állomáshoz hét település 28 ezer lakosa tartozik. Számottevő vonzóerővel bír Nagydorog (8 település, 26 ezer lakos), Dombóvár (13 település, 23 ezer lakos), Bátaszék (8 település, 21 ezer lakos). A paksiak Nagydorogon adják fel árujukat. Dombóvár állomást három megye (Somogy, Baranya, Tolna) lakosai keresik fel.

Baranya megye legnagyobb vonzóerővel rendelkező állomása Pécs. Pécs állomásra 23 település (58 ezer lakos) szekerezik. Jelentős számú, de alacsony lakossággal rendelkező település tartozik Baranyaszentlőrinc (25 falu, 15 ezer lakos) körzetébe. A megyét észak–déli irányban átszelő mellékvonali vasútvonal – az Újdombóvár–Pécs–Dálja–Bosznabród 172 km hosszú baranyai szakaszának vonzaskörzetében mintegy 118 ezer lakos él.

Somogy megyében nem találunk kiemelkedő vonzaskörzettel rendelkező vasútállomásokat. A megyeszékhely állomáshoz 22 település alig 30 ezer lakosa tartozik. A megyét két fővonal (Budapest–Fiume, ill. a déli vasúti Budapest–Pragerhof közötti) is érinti, de a megye áruforgalmában inkább a regionális ill. kistérségi jelentőségű vasútvonalak játszanak szerepet. A 60 km hosszú, Balatonszentgyörgy–Somogyszob közötti helyi érdekű vasúthoz 53 ezer ember, a Somogyszob–Bars (47 km) közötti pályához pedig 23 ezer ember kötődik. A megyét a kis népességszámú települések jellemzik. Böhönye állomásra tíz faluból (17 ezer lakos), Darányba 14 (12 ezer lakos) érkeznek a fogatolt járművek. Hasonló a helyzet Szigetvár állomás esetében is (21 helység, 18 ezer lakos). A több vasútvonal csomópontjában fekvő Dombóvár vonzaskörzetébe 13 település (23 ezer lakos) tartozik.

Komárom megye közlekedésföldrajzi pozíciója kiváló. A megye települései két nagy forgalmú fővonalat (Budapest–Marchegg, Budapest–Lajtabruck) vehetnek igénybe, sőt nagy tömegű termények szállítására a Dunát is. A megyében nincsenek számottevő vonzaskörzettel rendelkező állomások. Komárom–Újszöny állomáshoz például öt település (22 ezer lakos) szekerezik. Ennél nagyobb a vonzaskörzete Tata–Tóvárosnak (10 helység, 27 ezer lakos). Bánhidára 9, Udvardra kilenc falu indítja a fuvarszekereit.

Esztergom megyében néhány szerény vonzóerővel rendelkező állomás létezik. A megyeszékhely vasútállomásánál (2 település, 11 ezer lakos) fontosabb a Budapest–Marchegg közötti fővonalon fekvő Kőbölkút állomás. Ide szekerezik 16 falu 21 ezer lakosa.

Veszprém megyében Pápa állomás vonzaskörzete a legnagyobb: 20 település mintegy 32 ezer lakója tartozik a hatókörébe. Pápa után Veszprém állomás (10 helység, 22 ezer lakos), majd Devecser (11 falu, 15 ezer lakos) következik. A Székesfehérvár–Kiscell közötti helyi érdekű vonalon fekvő Hajmáskér, Túskevár és Várpalota állomásoknak kb. egyforma a vonzaskörzete: 8–10 település 12 ezer lakója.



Moson megyében nincsenek nagy hatókörrel rendelkező állomások. A két legnagyobb népességet (12–13 ezer fő) vonzó állomás a Budapest–Lajtabruck fővonalon fekvő Zurány és Parndorf. Rajka és Hegyeshalom jelentéktelen állomások: 3–5 faluból érkeznek a fuvarszekerek (6–6 ezer lakos).

Zala megyét szintén érinti a már említett, de adatbázisunkban nem szereplő, Budapest–Pragerhof közötti déli vasúti fővonal. A legnagyobb ismert vonzaskörzettel Tapolca állomás (20 település, 23 ezer lakos) rendelkezik. Sümeg állomásra 15 helységből (19 ezer lakos) érkeznek a fuvarszekerek. Tapolca és Sümeg állomások az Ukk–Sümeg–Tapolca közötti szárnyvasút mentén fekszenek. A vasútvonal (28 km) vonzaskörzetébe 50 ezer ember tartozik. A megyeszékhely állomása nem különösképp fontos, bár 19 helységből érkeznek a szállítmányok, de ezek összlakossága alig 14 ezer fő. Alsólendva (13 település, 13 ezer fő), Csömödér (12 település, alig 4600 lakos), Zalaszentgrót (9 falu, 8600 lakos) állomásain kívül a többi megyebéli állomás kevés településre fejt ki vonzóerőt.

#### *4. Erdélyi vonzaskörzetek*

Alsó-Fehér megyét két fővonal, a Budapest–Predeal és a Budapest–Szajol–Arad-Tövis közötti érinti, sőt egy fontosabb regionális jelentőségű vasútvonallal (Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen) is rendelkezik. A Kiskapus–Nagyszeben közötti kistérségi jelentőségű, 45 km hosszú vasútvonal vonzaskörzetében mintegy 85 ezer ember él. A legfontosabb megyebéli állomások: Gyulafehérvár (17 település, 30 ezer lakos), Balázsfalva (28 település, 26 ezer lakos), Alvinc (12 település, 25 ezer lakos), Nagyenyed (24 település, 21 ezer lakos), Tövis (21 település, 20 ezer lakos).

Brassó megyében két vonzaskörzet, Brassó és Derestyehétfalu állomások rendelkeznek nagyobb népességgel. A megyeszékhely állomására öt település (36 ezer lakos), Derestyehétfaluba pedig hét helység lakosai (21 ezer fő) indítják a fuvarszekereiket.

Háromszék megye egyetlen vasútvonala a Brassó–Kézdivásárhely közötti pálya. Kézdivásárhely állomás vonzaskörzetébe 12 település (19 ezer lakos), Sepsiszentgyörgybe 17 helység (19 ezer lakos) tartozik.

Fogaras megye két helyi jelentőségű vasútvonallal kapcsolódik az országos vasúthálózathoz. Az egyik a Nagyszeben–Felek–Fogaras (83 km), a másik a Brassó–Zernest (28 km) közötti pálya. A megyeszékhely állomására 16 település (19 ezer lakos) – köztük két Nagy-Küküllő megyei falu – szekerezik. Alsószombatfalva állomás vonzóereje tíz, alacsony népességű falura terjed ki.

Szeben megyében jelentős vonzaskörzettel egyedül a megyeszékhely állomása rendelkezik. Nagyszeben állomásra 19 település (58 ezer lakos) fuvarozik.

Hunyad megyében nincs fontosabb vonzaskörzettel bíró állomás. Dévára kilenc település (12 ezer lakos), Petrozsénybe három helység (11 ezer lakos), Vajdahunyadra 20 település (11 ezer lakos) szekerezik. Zám állomásra három megye (Arad, Krassó-Szörény, Hunyad) 21 településéről érkeznek a fogatolt járművek, de az itt élő lakosság alig 14 ezer.

A Budapest–Predeal közötti fővonal átszeli Nagy-Küküllő megyét. A megye legnagyobb vonzóerővel rendelkező állomása Medgyes. Ide 21 településről – köztük Kisküküllő és Udvarhely megyeiek is – érkeznek a fuvarszekerek (összlakosság 30 ezer fő). Fontosabb állomások: Segesvár (tíz helység, 18 ezer lakos), Homoród-Kőhalom (12 település, 15 ezer lakos), Héjjasfalva (17 falu, 17 ezer lakos), Nagyselyk (13 település, 10 ezer lakos), Dános (9 falu, 9 ezer lakos).

Kis-Küküllő megyében a legnagyobb vonzóerővel bíró állomás Maroscsapó. Maroscsapó a Kocsárd–Marosvásárhely–Szászrégen közötti mellékvonalon fekszik. 19 településről (19 ezer lakos) érkeznek ide a feladni kívánt áruk. Kerelőszentpál állomás vonzaskörzete 11 település, alig 7 ezer lakosára terjed ki. Erzsébetváros állomás vonzaskörzete sem jelentős (6 település, 9 ezer lakos).

Torda-Aranyos megyében Marosvásárhely állomás (15 település 33 ezer lakos) vonzaskörzetén kívül Tordáé (23 település, 33 ezer lakos), Marosludasé (26 település, 26 ezer lakos) számottevő. Torda állomás a Budapest–Predeal közötti fővonalról leágazó Aranyosgyéres–Torda helyiérdekű vonal végpontján fekszik.

Kolozs megyében a legnagyobb hatókörű vonzaskörzettel Bánffyhunad állomás (50 település 36 ezer lakos), a népességszámot illetően pedig Kolozsvár állomás (13 település 52 ezer lakos) rendelkezik. Csucsá állomásra 12 Kolozs és Bihar megyei falu, Egeresre 15 település (8 ezer lakos) szekerezik. Magyarnádasra nyolc, Szentmihálytelkére tíz, Kissármásra kilenc.

Udvarhely megye vasúti ellátottsága gyenge. A megyében 60 km-nyi vasútvonal létezik. Ez azt jelenti, hogy 100 négyzetkilométerenként alig 2 km a vasutak hossza. A megyében létező hat, áruszállítással foglalkozó vasútállomás közül mindössze kettőnek van megyei jelentősége. Székelykeresztúr állomásra 22 település szekerezik (17 ezer lakos), Székelyudvarhely állomására pedig 4 helység (13 ezer lakos).

Maros-Torda megyében két állomás rendelkezik jelentős vonzaskörzettel. Marosvásárhely (15 település, 33 ezer lakos) és a korábban már említett Szászrégen (70 település, 95 ezer lakos) vasútállomások.

### *A szekerezési távolságok*

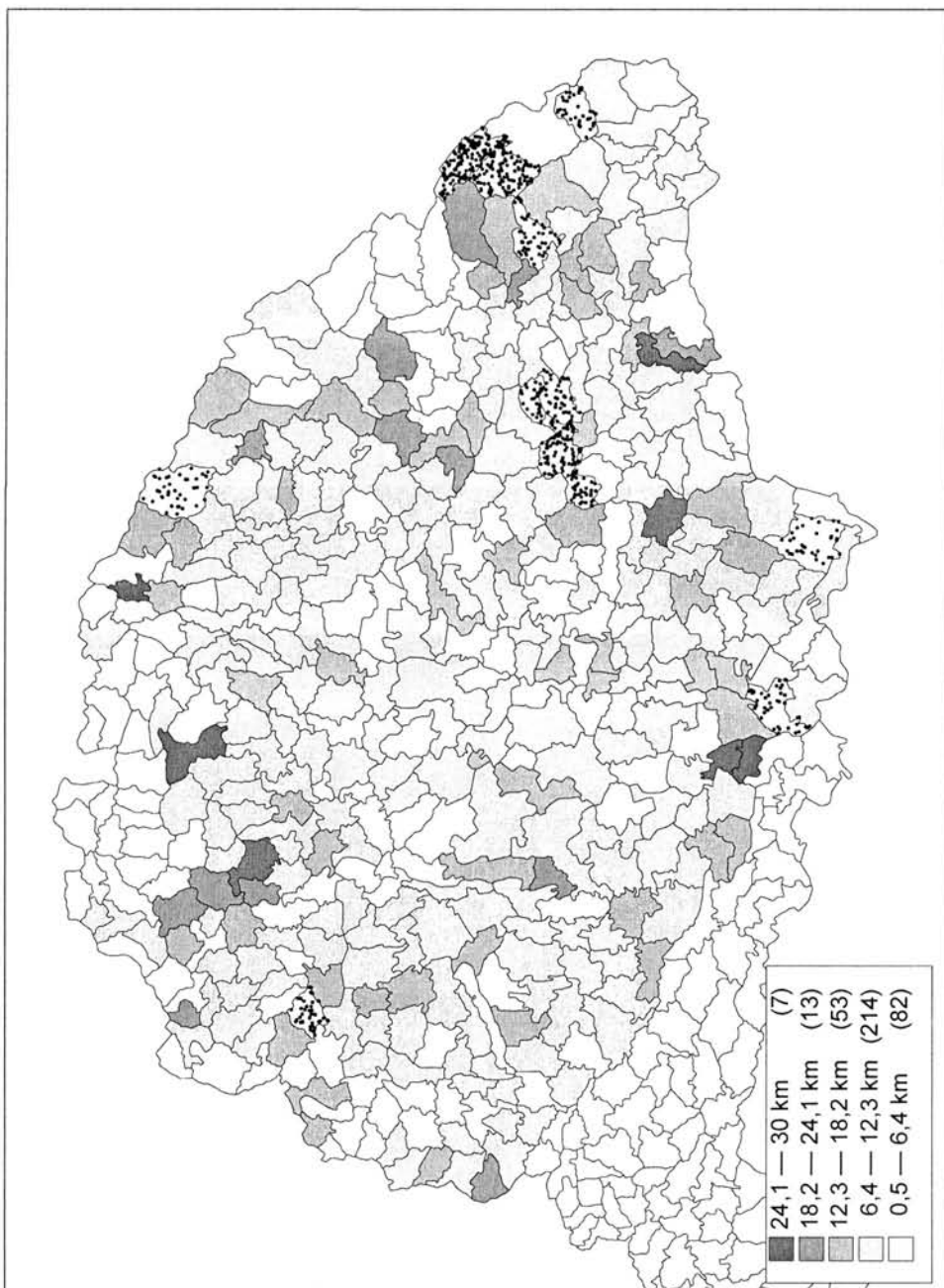
Mivel az adatfelvétel kiterjedt a vasútállomás és a vonzaskörzeti település közötti úttávolságra is, képet alkothatunk arról a földrajzi területről, amelyről az árucikkek és termények rááramlanak a vasútvonalra. Sőt, arról is információ keletkezett, átlagosan mekkora utat kell szekerezniük egy adott járásba tartozó településeknek ahhoz, hogy elérjenek a teheráru feladására alkalmas vasútállomásra.

Az átlagos szekerezési távolságot ábrázoló térképből<sup>20</sup> (7. ábra) kitűnik, hogy léteznek kedvező, átlagos (11 km) valamint a vasúti árufeladás szempontjából igen kedvezőtlen kistérségek.

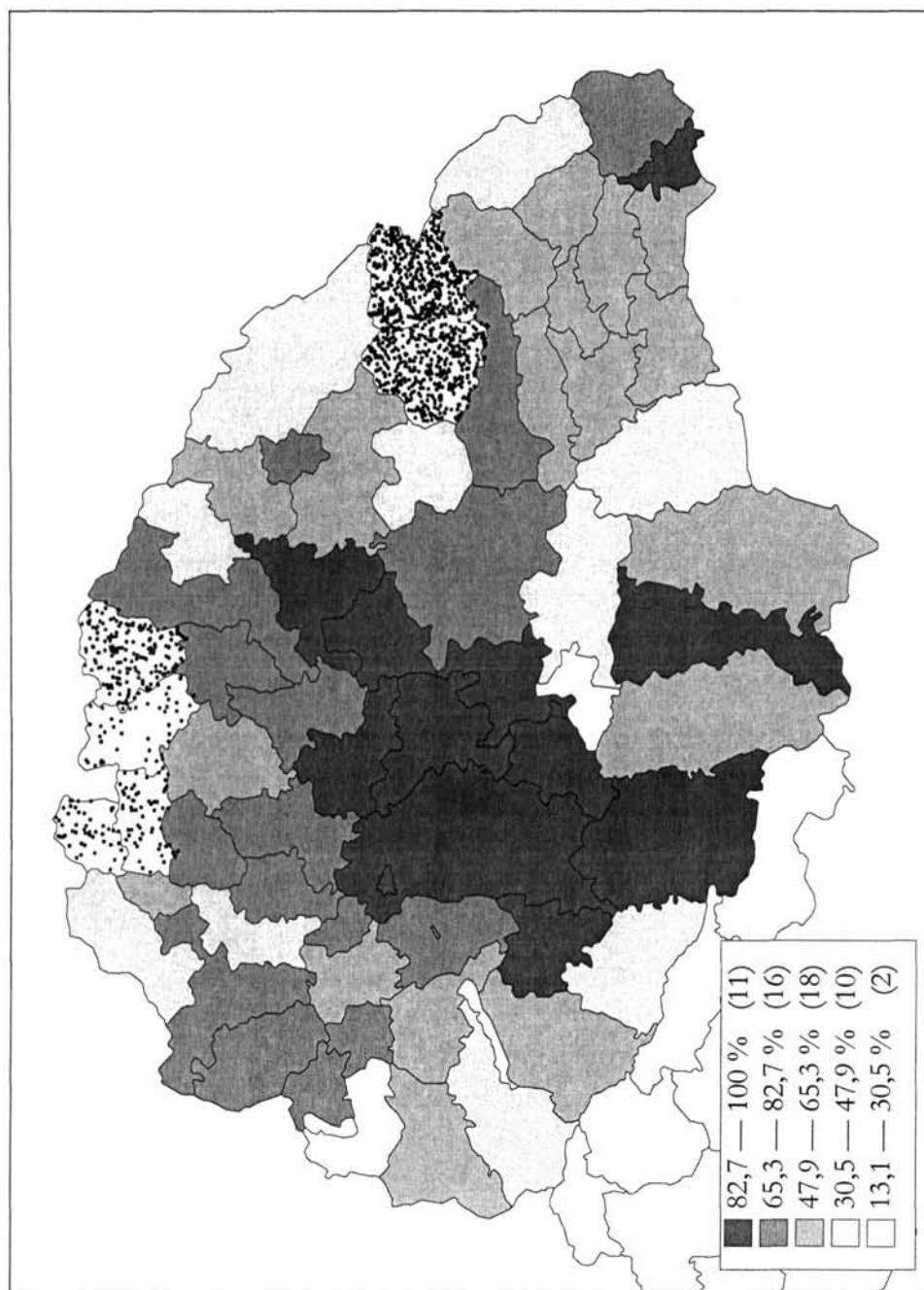
Kétségtelen, hogy a legrosszabb pozícióban a nagy kiterjedésű és vasúttal nem rendelkező Csík megye volt. A megye két járásában emiatt a vasutat átlagosan 110 és 129 km utazással lehetett megközelíteni. E hosszú távolság ellenére a megye 15 településéből (össztlakosság 38 ezer fő) áramlottak a termények elsősorban Szászrégen vasútállomására, vélhetőleg a Maros hajózható, tutajozható vizét kihasználva. Csík megyében csak két település nem a szászrégeni állomáson adja fel a feleslegét. Csíktusád a Brassó–Kézdivásárhely közötti vasútvonalra (Sepsiszentgyörgy állomás) hordta az árut, Csíkszereda pedig Székelyudvarhely vasútállomására. Szászrégen vasútállomására tehát rendkívüli távolságokból érkeztek az árucikkek.

---

<sup>20</sup> A rendelkezésemre álló térképészeti program bonyolultabb szempontrendszer ábrázolására nem képes, arra viszont igen alkalmas, hogy a legfontosabb tendenciákat érzékeljük.



7. ábra. Az átlagos szekerezési távolság járásonként.  
 A pontokkal jelzett járásokban az átlagos szekerezési távolság 30 km feletti



8. ábra. A vonzáskörzeti települések népessége az össznépesség arányában.  
A pontokkal jelzett megyékben az érték 5% alatti

Hasonlóképpen rossz a helyzet Torda-Aranyos megye topánfalvi járásában (88 km) és Maros-Torda nyárádszeredai (49 km) járásában. Pozsony megye alsócsallóközi járásában lakóknak is meglepően nagy távolságot (42 km) kellett szekerezniük árucikkekkel. A Duna és a Kis-Duna által közrefogott alsócsallóközi járásnak (központ: Dunaszerdahely) nemcsak az volt a gondja, hogy a járás területén nem haladt végig vasútvonat, hanem az is, hogy a folyókon a révek felé kerülni kellett a szekerekkel.

Szélsőséges különbségek is léteznek egy-egy megyén belül. Ilyen például Torda-Aranyos pozíciója, ahol a felvinci, marosludasi és tordai járásokban 6–10 km az átlagos szekérfuvarozási távolság, az alsójárai, torockói és topánfalvi járásaiban pedig 31–88 km. Hasonló a helyzet Maros-Tordában, ahol a marosi alsó és régeni alsó járásokban 7–16 km, a marosi felső, régeni felső járásokban 23, a nyárádszeredai járásában pedig 49 km az átlagos szekerezési távolság. Gömör és Kis-Hont megyében a nagyrőcei járás falvainak kellett meglehetősen hosszú utat megtenniük: az átlagos szekerezési távolság 30 km, szemben a megye többi járásában létező 6–8 km-rel.

Meglepő, hogy Szabolcs megye átlagos járási szekerezési távolságai általában kedvezőtlenebbek (7–11 km között), mint Máramaros megyéé. A gyengén fejlett Máramarosnak a szekerezési távolságokban megnyilvánuló jó helyzete kétségtelenül összefügg a megye településeinek pozíciójával: túlnyomó többségük a Tisza és mellékfolyóinak völgyében fekszik. A Tisza-völgy mintegy 4–5 km-es síkságán áthaladó fővonal vasúthoz országos viszonylatban is kiemelkedő mennyiségű és minőségű államút kapcsolódott, de a megye lakossága ezeket a körülményeket nem képes kihasználni.<sup>21</sup>

Ami a fuvarszekerek sebességét illeti, a korszak személyszállító postakocsi-járatainak menetsebességei nyújtanak némi iránymutatást. Érsekújvár–Komárom (28 km) között 4 óra, a Nyitra-sámbokrét–Trencsén (46 km) között 7 óra, a Fogaras–Brassó (65 km) között pedig 8 óra a menetidő. A rövidebb távolságokat áthidaló postajáratok sem sebesebbek. A 11 km hosszú Töketerebes–Gálszécs közötti utat 80 perc alatt, a Siklós–Villány (14 km) közötti utat 110 perc alatt, a Felsőbánya–Nagybánya közötti 9 km-es távolságot 60 perc alatt tették meg. 50 személyszállító postajárat<sup>22</sup> menetrendjéből kiszámított átlagos menetsebesség: 7,6 km/óra. Bizonyos, hogy a fuvarszekerek a személyszállító postajáratok menetsebességét nem tudták meghaladni, de valószínűleg meg sem közelítették. A fuvarszekerek hozzávetőlegesen 2–4 km/órás sebességgel hordják a terményeket és termékeket a vasútvonalakra.

A fentiekben két különböző mérettartományban – járási és megyei szinten – ismerttettem az eredményeket. A mérettartományok megváltoztatásával vagy egyre finomabb részletek bontakoznak ki, vagy pedig egyre nagyobb összefüggések látszódnak. Létezik azonban egy ún. ön hasonlóság is e két mérettartomány között. Ennek az ön hasonlóságnak a lényege az ismétlődés, mint a mintázatban. A vonzásokörzetek kistérségi, regionális jellemzői értelemszerűen különböznek egymástól, de abban az értelemben nincs közöttük különbség, hogy mindkét méretben léteznek olyan zónák, melyek jellemzőikkel szigetként emelkednek környezetükből.

Korrelációs számítás elvégzésével kiderült, hogy nincs összefüggés egy település lélekszáma és ugyanazon település vasútállomásához tartozó vonzásokörzet népessége között. A vasútállomások és települések kapcsolatára tehát nem lehet alkalmazni azokat a megállapításokat, melyeket a város–falu közötti vonzásokörzeti vizsgálatok során rendre

---

<sup>21</sup> Máramaros megyében léteznek a Galícia felé menő hadászati felvonulási útvonalak fontos csomópontjai. Ebben a megyében a legjobb minőségűek az államutak és itt is a leghosszabbak.

<sup>22</sup> Véletlenszerűen kiválasztott, hegyvidéki, dombos és alföldi járatok mintája.

felbukkannak (ti. a városok vonzása egyenesen arányos tömegükkel és fordítottan a távolságukkal). A vasútállomások vonzóerejét elsősorban a vasút vonalvezetése – az állomásnak az adott kistérségben vagy régióban betöltött topográfiai helyzete és a kistérség vagy régió termelői kultúrája határozza meg. Egy vasútállomás vonzást csak azokra a településekre képes kifejteni, ahol az árutermelés mértéke eléri azt a mértéket (mennyiségi és minőségi), hogy megérje az árucikkeket a helyi, környékbéli piactól távolabb értékesíteni. Nyilvánvaló, hogy azok a termelők, akik egyaránt választhatták a vasúti szállítást és szekérfuvarozást, racionális és esetenként mérlegelt módon jártak el. Az mindenesetre bizonyos, hogy a vasúti szállítási tarifák nagysága az átlagos fuvaroztatót nem befolyásolta döntésében: az 1890-es években rendkívül kedvező tarifarendszer volt életben. Ennek ellenére, vannak szórványos adataink arról, hogy a vasút helyett a közúti szekérfuvarozást választják. A 49 km hosszú Zsebely–Csákovár–Bóka közötti helyiérdekű vasút (vonzáskörzetének összlakossága 9 ezer fő) melletti települések gabonáját például a felvásárló temesvári kereskedők fuvarszekérrel szállítják Temesvárra. A Sajó völgyének települései pedig élő baromfit adnak fel ritkán vasútra. Az eladásra kerülő állatokat fuvarszekéren viszik Budapest(!), Miskolc, Zólyom, Besztercebánya piacára, nyaranta Szliácsra és Stubnyafüldőre. Vagy például egy losonci szeszgyár a működéséhez szükséges szénét fuvarszekérrel hozatja Salgótarjánból. Egy besztercebányai sörfőzde pedig termelésének több mint 95%-át szekérrel szállítja Zólyombrezóra és Breznóbányára.

Magyarország településeinek egy részében nincs akkora mértékű, vagy olyan típusú árutermelés, amelynek elengedhetetlen feltétele lenne a vasúti áru fuvarozás, az alacsony népességszámú falvakból nem adnak fel árucikkeket. Az önellátó, kizárólag feleslegeiket eladó parasztgazdaságok szállítási feladatait ill. igényeit kielégítik a tradicionális áruszállítási formák. Az egyes kistérségek hátrányosabb infrastrukturális helyzete kizárólag a nagyobb, a távolsági áruszállítás lehetőségében is fantáziát, üzletet látó árutermelőket ill. a felvásárló kereskedőket érinti. Ők azok, akik a helyiérdekű vasutak építésétől üzleti lehetőségeik fellendülését remélik.

Mely megyéket jellemez leginkább a vasúti szállítással együtt járó árutermelés? Ha összehasonlítjuk az egyes megyék teljes népességét a megyebéli vonzásokörzeti települések népességével, kiderül, hogy az Alföld középső tömbjében lévő megyékben (Hajdú, Csongrád, Jász-Nagykun-Szolnok, Békés) valamennyi település szekerezik vasútállomásokra. E nagy összefüggő tömb melletti megyékben valamivel kisebb ez az érték. Bács-Bodrog megye népességének 92%-a él olyan településen, amely valamelyik vasútállomás vonzásokörzetébe tartozik. Ugyanez Szabolcsban 89, Hevesben 86, Temesben 86, Pest-Pilis-Solt-Kiskun megyében 87% (8. ábra).

A településállomány jelentős területi különbségei és a vasútépítések bonyolult érdekstrukturái ellenére Magyarország vasútvonalai racionális vonalvezetésűek, a vasútvonalak kilométerére kivetített vonzásokörzeti települések száma optimális. 20 vasútvonalnak minden kilométerére esik egy-egy vonzásokörzeti település. 51 vonalnak minden két kilométerére, 18 vonalon pedig három kilométerenként jut egy-egy áru fuvar feladó település. A vasútvonalak hossza és a vonzásokörzeti települések aránya a legrosszabb a Zsebely–Csákovár–Bóka vonalon (12 km/település). Amelyik megyékben a legalacsonyabb a 100 négyzetkilométerre kivetített vasútvonalak hossza, ott találjuk a legnagyobb településszámmal rendelkező vasútállomásokat. Alacsonyabb vasútsűrűségű területek állomásai több települést vonzanak.

Nincs összefüggés az átlagos fuvarozási távolságok és aközött, hogy a megyék településeinek hány százaléka kapcsolódik be a vasúti áru fuvarozásba. Jász-Nagykun-

Szolnok megyében például, ahol valamennyi település részt vesz a vasúti áru fuvarozásban, 6–12 km-t kell átlagosan szekerezni. Ugyanezen értékeket találjuk Zólyom megyében is, mégis, itt csak a települések 46%-a szekerezik egy-egy vasútállomáshoz. Léteznek tehát olyan kistelepülések, amelyek hiába fekszenek elérhető távolságra egy vasútállomástól, mégsem adnak fel árucikketeket távolsági fuvarozásra, létező infrastrukturális adottságaikat sem tudják kihasználni. Nyilvánvalónak látszik, hogy ezekben a területekben az áruterelés növelésének útjában már nem a szállítási hiányosságok állnak, hanem egyéb tényezők (alacsony népességszám, iskolázatlanság,<sup>23</sup> tőke- és szakértelmhiány, a földhasznosítás módszerei, szerkezete stb.). Emiatt ezeknek a kistérségeknek az infrastrukturális fejlesztése – akár állami, akár magántőkével történjék is – már nem, vagy alig jár eredménnyel. Ezekben a kistérségekben megnyíló új vasútvonalak tehát nem tudnak belső dinamikájú folyamatokat elindítani.

Az is elgondolkodtató tény, hogy a járások átlagos szekerezési távolsága és az 1895-ben, a nagy mezőgazdasági összeírás során regisztrált fogatolt járművek száma között nincs korreláció. Ez azt jelenti, hogy az előnytelenebb, a vasúttól távolabb fekvő kistérségek fuvarhátrányait nem szekereik, azaz igavonó állataik számának növelésével igyekeznek csökkenteni. Mindez, valamint az elkövetkező évek története a vasút kistérségi hatásainak túlbecsülését bizonyítja.

A kistérségi érdekérvényesítést a helyi érdekű vasútvonalakról szóló törvények (1880, 1888) szabályozzák. A helyi érdekű építések csúcspontja a századforduló körüli évekre esik. 1895-ben 774 km, 1896-ban 949 km, 1897-ben 774 km, 1898-ban 620, 1899-ben 583 km új vasútvonalat helyeznek üzembe. 1918-ra a helyi érdekű vonalak hossza már több mint 13 ezer km. Mindezen infrastrukturális beruházások azt célozzák, hogy az érintett területek közvetlen, a földrajzi környezetre ható fejlesztési impulzust nyerjenek. Az új, alacsony szállítási kapacitású vonalak urbanizációs, iparvonzó hatása azonban már nem mérhető az évtizedekkel korábban megépült fővonalakéhoz. Emiatt a vonzáskörzetükbe tartozó települések fejlődésében erőtlenséget játszanak, de kétségtelenül legyőzik a kis hordképességű fogatolt helyközi közlekedés távolsági korlátait.

## IRODALOM

*Csató Tamás*

é. n. A belkereskedelem Magyarországon a 19–20. században. Budapest

*Majdán János*

1988 A vasutak áru feladó körzeteket szervező hatása Dél-Dunántúlon. Történeti Tanulmányok Dél-Pannóniából. Pécs

*Szulovszky János*

2000 A gazdasági címtárak forrásértéke. Statisztikai Szemle, 7. sz. 543.

---

<sup>23</sup> Magyarország 6 évnél idősebb lakosságának 53%-a tudott írni-olvasni 1890-ben.

## MIT DER KUTSCHE ZU DEN EISENBAHNEN. DIE ANZIEHUNGSKREISE DER BAHNHÖFE IN UNGARN 1895

In einer Studie mit dem obigen Titel gibt Sándor Edvi Illés die ersten Ergebnisse der elektronischen Datenbasis für Relation bekannt, die anhand der statistischen Bände „Die Ungarischen Königlichen Staatseisenbahnen und die Verhältnisse des Warenverkehrs der sich in deren Betrieb befindlichen Eisenbahnen im lokalen Besitz ausgebaut wurde.

In der Datenbasis sind die Verkehrsdaten von etwa 90% des ganzen Eisenbahnnetzes in Ungarn (10 310 von 11 418 km) aufgeführt. Dies bedeutet insgesamt 958 Bahnhöfe von 121 Eisenbahnlinien. Die Anziehungskraft, die eine Eisenbahnlinie oder ein konkreter Bahnhof auf seine Umgebung ausübt, wird durch zwei Indizes am besten ausgedrückt: Durch die Anzahl der Siedlungen, die zu dem jeweiligen Bahnhof befördern, bzw. durch die Bevölkerungszahl dieser Siedlungen. Zwei wichtige Charakteristiken der Anziehungskreise der Eisenbahnen Ungarns sind die Siedlungszahl zwischen 1–5 sowie die Bevölkerungszahl zwischen 2000–10 000. Die Anziehungskraft der Hälfte der untersuchten 958 Bahnhöfe erstreckt sich auf fünf oder weniger Siedlungen. Es existieren 19 Bahnhöfe, wo von über 25 Siedlungen Waren zum Weiterbefördern ankommen. Ein Bahnhof in einem gegebenen Raum erfüllt dann am besten seine Aufgabe, wenn er die Güterbeförderung der nahegelegenen Siedlungen mit großer Bevölkerungszahl lösen kann. In dem Anziehungskreis von 10% der untersuchten Bahnhöfe leben 2000 oder noch weniger Menschen. Siedlungen mit einer so niedrigen Bevölkerungszahl können sich der Warenproduktion kaum anschließen, zu der die Güterbeförderung mit der Eisenbahn unbedingt dazugehört. Die Ausnutzung der Bahnhöfe mit einem solchen Anziehungskreis ist von geringem Maße.

Durch Korrelationsrechnung hat es sich herausgestellt, dass es zwischen der Bevölkerungszahl einer Siedlung und der Bevölkerung des Anziehungskreises, die zu deren Bahnhof gehört, keinen Zusammenhang gibt. Für das Verhältnis von Bahnhöfen und Siedlungen lassen sich also die Feststellungen nicht machen, die beim Untersuchen der Verhältnisse von Anziehungskreisen zwischen Stadt und Dorf immer wieder auftauchen: die Anziehung der Städte ist direkt proportional zu ihrer Masse und indirekt proportional zu ihrer Entfernung. Die Anziehungskraft der Bahnhöfe wird in erster Linie durch ihre Linienführung – ihre topographische Lage in dem gegebenen Raum oder der Region, sowie die Produktionskultur des Raums oder der Region bestimmt. Bahnhöfe können ihre Anziehung nur auf die Siedlungen ausüben, wo die Warenproduktion die quantitative und qualitative Menge erreicht, wo es sich schon lohnt, die Warenartikel auch außerhalb der lokalen und in der Gegend gelegenen Märkte zu vertreiben. In einem Teil der Siedlungen Ungarns, wo die Bevölkerungszahl nicht über einige Hunderte hinausgeht, gibt es keine solche Warenproduktion, die von einem Ausmaß oder einer Beschaffenheit wäre, deren unerlässliche Voraussetzung die Warenbeförderung mit der Eisenbahn ist. In den Siedlungen mit niedriger Bevölkerungszahl werden keine Waren zur Weiterbeförderung aufgegeben. Die Beförderungsaufgaben bzw. – Ansprüche der selbstversorgenden Bauernhöfe, die ausschließlich ihren Überfluss verkaufen, lassen sich mit den traditionellen Formen der Warenbeförderung erfüllen. Die mit der Beförderung durch die Eisenbahn verbundene Warenproduktion ist für den Block der in der Mitte der Tiefebene gelegenen Komitate (Hajdú, Jász-Nagykun-Szolnok, Békés) am charakteristischsten. In diesen Komitaten werden Waren mit der Kutsche zu den Bahnhöfen gebracht. Es gibt keinen Zusammenhang zwischen den durchschnittlichen Entfernungen der Beförderung und dazwischen, wie viel Prozent der Siedlungen der Komitate sich der Warenbeförderung mit der Eisenbahn anschließt. Auf ähnliche Weise gibt es keinen Zusammenhang zwischen der Entfernung, die in den Siedlungen der jeweiligen Landkreise mit einer Kutsche zur Eisenbahnlinie zurückgelegt werden muss und der Anzahl der bei der Zählung im Jahre 1895 registrierten bespannten Fuhrwerke.

Die Siedlungen, die ungünstig und von der Eisenbahn weiter entfernt liegen, versuchen also die Nachteile bezüglich der Beförderung nicht durch die Erhöhung der Anzahl ihrer Kutschen, bzw. Zugtiere zu verringern.

*Frisnyák, Zsuzsa*