

TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK



5. ÉVFOLYAM, 1. SZÁM
2017

TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI KÖZLEMÉNYEK

Főszerkesztő: FRISNYÁK SÁNDOR

Szerkesztő: KÓKAI SÁNDOR

Tanácsadó és Lektorai Testület:

BARANYI BÉLA ny. egyetemi tanár (Debrecen), BELUSZKY PÁL tudományos tanácsadó (Budapest), BERÉNYI ISTVÁN ny. egyetemi tanár (Piliscsaba), DÖVÉNYI ZOLTÁN egyetemi tanár (Pécs), HAJDÚ ZOLTÁN tudományos tanácsadó (Pécs), KOCSIS KÁROLY akadémikus (Budapest) PALÁDI-KOVÁCS ATTILA akadémikus (Budapest), SÜLI-ZAKAR ISTVÁN egyetemi tanár (Debrecen), VIGA GYULA egyetemi tanár (Miskolc)

Szerkesztőbizottság:

CSÜLLÖG GÁBOR egyetemi adjunktus (Budapest), GULYÁS LÁSZLÓ egyetemi tanár (Szeged), LENNER TIBOR főiskolai docens (Szombathely), NAGY MIKLÓS MIHÁLY c. egyetemi docens (Budapest), PAP NORBERT egyetemi docens (Pécs), SUBA JÁNOS térképtárvezető (Budapest), SZULOVSKY JÁNOS tudományos főmunkatárs (Budapest), DEMETER GÁBOR tudományos munkatárs (Budapest)

Címkép: Riolittufa bánya (Vizsoly)

Technikai szerkesztő:

TÓTH ZOLTÁN (toth.zoltan@nye.hu)

Szerkesztőség:

4401 Nyíregyháza, Sóstói u 31/b. Telefon: 06-42/599-400/2276

Kiadó:

Nyíregyházi Egyetem Turizmus és Földrajztudományi Intézet
MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottság
Történeti Földrajzi Albizottsága

Felelős kiadó:

KÓKAI SÁNDOR intézetigazgató egyetemi magántanár

ISSN 2064-390X

A folyóirat kiadását a Nyíregyházi Egyetem Tudományos Tanácsa, az MTA Társadalomföldrajzi Tudományos Bizottsága és a Szabolcs Takarékszövetkezet támogatja

A folyóirat az Interneten is elérhető:

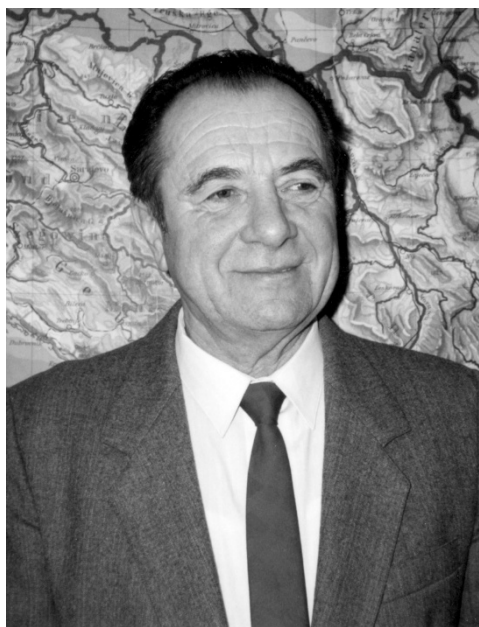
http://zeus.nyf.hu/~foldrajz/torteneti_foldrajzi_kozlemenyek8.pdf

Nyíregyháza, 2017

Nyomdai munkák: TKK Kereskedelmi Kft.

Felelős vezető: **Tóth Csaba** ügyvezető igazgató

KÖSZÖNTŐ



Tisztelettel, szeretettel és barátsággal köszöntöm Dr. Kormány Gyula főiskolai tanárt, a Nyíregyházi Egyetem Turizmus és Földrajz-tudományi Intézetének professzor emeritusát 85. születésnapja alkalmából.

A tanszék/intézet számára napjainkban is – fél évszázad után – az az oktató és tudományos alkotóműhely, ahol kiteljesedett munkássága. A Nyíregyházi Egyetem és jogelőd intézményei számára az első és egyetlen munkahelyet jelentették, gyakorlatilag az egész életét itt töltötte, szívügyének tekintve e szolgálatot. Oktató-nevelő, illetve kutató tevékenysége során a lényeg- és problémalátásra, a törvény-

szerűségek megragadására, valamint ezek gyakorlati megvalósítására és szintézisalkotásra törekedett. Megbízhatósága, pontossága, realitásérzéke és a szülőföldhöz való ragaszkodása mintát teremtett. A szülőföldhöz kapcsolódó geográfiai érdeklődése és lelkesedése is segítette abban, hogy évtizedeken át érzelmileg feltöltődjön és kutatásai megújuljanak. Az oktatás-módszertan földrajzi tartalmát és megyénk demográfiai-népességföldrajzi és agrargeográfiai kutatásának szintézisét a „hely szelleme” döntő módon befolyásolta. Geográfiai szemléletű kutatási módszereit alkalmazva törekedett a problémák komplex megközelítésére és feltárására. Megállapításait sikerrel foglalta szintézisbe, és hiánypótló könyveket (pl. A földrajz tanítása, A Rétköz földrajza stb.) alkotott. A Rétköz legjobb geográfus ismerője és szerelmese, szűkebb tájhazájának egyik legjobb ismerője és szakavatott kutatója. Szülőföldjének és szülővárosának (Ibrány) szeretete, lakói iránt érzett tisztelete ma is újabb tanulmányok és cikkek írására predesztinálják, ezzel is szolgálva a régió céljainak megvalósulását. Precíz, a társadalmi-gazdasági realitásokra alapozott, a mindennapi problémákat feltáró, a valóságismeretet ötvöző előadásai és tanulmányai figyelemre méltóak.

Kormány professzor tenni akarását, aktivitását, földrajzi tudományos tevékenységét, országos és regionális konferenciákon tartott előadásait, szakmai elkötelezettségét mi sem jelzi jobban, minthogy értékekkel és emberekkel

fennálló kapcsolatrendszerét megőrizve napjainkban is tevékenyen dolgozik. Kollégái, tanítványai és barátai szeretik és tisztelik, a szakmai felkészültségével kivívta szűkebb-tágabb környezete megbecsülését. Kormány professzor tanári diplomája megszerzése óta állt a Nyíregyházi Főiskola szolgálatában, fejlődésének elősegítésében, az intézet mindenkori érdekeinek előmozdításában, illetve az emberi értékek gyarapításában végezett kimagasló, példamutató tevékenységet. Szerteágazó tevékenysége során az oktató-nevelő munka minőségének javítását, az elméleti tudás gyakorlati alkalmazásának szakmai elismerését tekintette életcéljának és hivatásának. Gyakorlati példái mindig arról tanúskodtak, hogy mély alázattal viszonyul szűkebb szülőföldjéhez, a geográfia oktatásához és a hallgatókhoz.

Kedves Gyula bátyám, benned egy olyan tudóst, pedagógust és kutatót tisztelünk, aki soha nem azért beszélt, hogy gondolatait elleplezze. Az intézeti kollégák és a szakmai körök megbecsülésének legékesebb bizonyítéka éppen e könyv, mely a tisztelet, a megbecsülés, az önzetlen szeretet és a barátság eredménye. Töltsön be méltó helyet az életében, adjon erőt, hitet és reményt hosszú-hosszú éveken át.

Isten éltesen még nagyon sokáig közöttünk és szeretteid körében, jó egészséget és sok boldogságot kívánok!

Nyíregyháza, 2017. május 09.

A szerkesztő

MAGYARORSZÁG BÁNYAIPARA ÉS KOHÁSZATA A HONFOGLALÁS KORÁTÓL A 16. SZÁZAD KÖZEPÉIG

FRISNYÁK SÁNDOR

Hungary's mining industry and metallurgy from the Hungarian conquest until the middle of the 16. century

In my study I summarize the mining industry and metallurgy of Hungary from a historical geography view, from the Hungarian conquest (895-900) until the middle of the 16. century. The medieval Hungary was a mining superpower, our gold production was third of the world's and 80% of Europe's. Silver and copper production was similarly significant. In the 15-16. centuries we were Europa's first copper producer and exporter Country. Salt and iron ore mining were sufficient to satisfy interior needs. Hungary was mainly involved in international trade and Europe's economy by exporting precious metals.

A magyar bányaiipar a honfoglalás és az államalapítás korában alakult ki és minden időben fontos szerepet töltött be az ország gazdasági életében, tudományos és technikai fejlődésében. A bányászat (montanisztikum) 11-13. században az országglakók 0,5-1,0 %-át foglalkoztatta és az állami (kincstári) bevételek mintegy 30-35%-át szolgáltatta (ZSÁMBOKI 1982, 1988, GLATZ 1995, FALLER ET AL. 1997). A feudális kori Magyarország bányaiipara a feldolgozó ágazatokkal – az ásványi nyersanyagok térbeli allokációjának megfelelően – a kárpáti-hegységkeret és a medenceválasztó hegységek folyó- és patak völgyeiben és intramontán kismedencéiben épült ki, míg a gazdasági élet alapágazata – az agrárium – a sík- és dombvidékeket foglalta el. A montanisztikum az érték- és exporttermelés alapján hazánk gazdaságtörténetében a 16. század közepéig kiemelkedő, majd egy másfél évszázados hanyatlás után, a 18-19. században is meghatározó jelentőségű ágazat volt. Zsámboki L. szerint *a 11-18. században hazánk Európa és egyben a világ egyik legfejlettebb bányászati nagyhatalma, amely a nemesfém- és réztermelésével az amerikai lelőhelyek felfedezéséig első helyen állt a világon (ZSÁMBOKI 1982). Magyarország az Árpád-korban elsősorban a nemesfém kivitelével kapcsolódott be a nemzetközi kereskedelembe, az európai gazdaságba.*

(1) Az Árpád-korban a *vasércbányászat, kohászat és kovácsolóipar* még nem különült el, és mint stratégiai jelentőségű tevékenység, a hatalom irányítása és ellenőrzése mellett működött. Feladata volt a mezőgazdasági termelőeszközök és alapvető használati tárgyak termelése és a királyi hadsereg számára fegyverek gyártása. A vasművesség tudományát a honfoglaló magyarság keletről hozta és a Kárpát-medencében mikro-innovációkkal és a

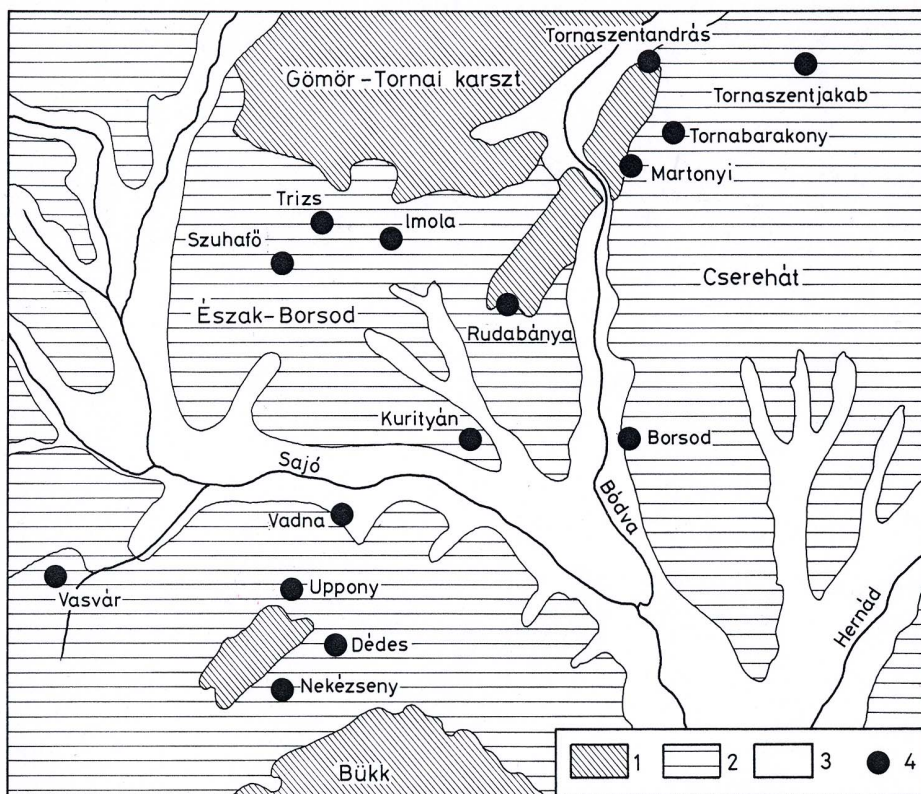
szlávok (áttételesen a rómaiak) termelési tapasztalataival és módszereivel gazdagította. A 10-13. században *két vasipari körzet alakult ki*: az észak-borsodi és a nyugat-magyarországi, de ezeken kívül is működtek lokális jelentőségű vasipari telephelyek (pl. a Mecsekben Pécsvárad, a Bakonyban Csabrendek, a Somogyi-dombvidéken Somogyfajsz). A vaskőbányák a felszínközeli, ékkel és kalapáccsal kitermelhető barnavasérc (limonit) és vaspát (sziderit) telepeket hasznosították. Az Árpád-korban és később széleskörű volt a gyevasérc felhasználása is. A bátorligeti lápvidéken 9%-os, a Dél-Nyírségben Bagamér, Nagyléta, Nyíracsad és Penészlek környékén 19-24%-os ferrum-tartalmú gyevasércet bányásztak. A gyevasérc a felszíntől 20-30 cm mélységben, 70-80 cm vastag rétegekben halmozódott fel (HELLEBRANDT 2003). Az alföldi gyevasércet direkt eljárással, a földbe mélyített kis olvasztókemencékben dolgozták fel (Tiszalök, Tiszaeszlár, Orosháza stb.).

Az észak-borsodi vasvidéken az Upponyi-, a Rudabányai- és a Martonyi-hegység 15-20 km-es körzetében, három mikrorégióba szerveződve helyezkedtek el az ércfejtő gödrök, az ércaprító és -pörkölő-, a vasolvasztó- és kovácműhelyek (*1. ábra*). A felszíni vagy felszínközeli metasomatikus vasérctelepeken kívül az Esztramos-hegy barlangi vasérc felhalmozódását és a környékbeli patak völgyek gyevasérc előfordulásait is hasznosították (DÉNES 1972). A vasolvasztó telepek a lakott helyektől néhány km-re, az erdőkben, kisebb vízfolyások mellett épültek. A vasérc redukciója 1250 °C-on történt, az ehhez szükséges fűtőenergiát, a faszenet a vasolvasztó telephez legközelebbi erdőkből biztosították.

Az átlagosan 70-80 cm, ritkábban 90-100 cm magas és 35-45 cm belső átmérőjű kohókat, az ún. bucakemencéket a műhelygödrök oldalfalában agyagból képezték ki. A vasolvasztó kemencékből egy-egy műveletnél átlagosan 2,5 kg, ritkábban 3 kg képlékeny anyagot (vasbucát) nyertek, melyet a közelbe települt vasverő- (kovács-) műhelyekben dolgoztak fel. A kohászati telephelyeken – pl. a Somogyfajsz melletti Pusztakovácsiban – több műhely is működött, talán egyszerre vagy különböző időben (HECKENAST ET AL. 1968, GÖMÖRI 1994). Az észak-borsodi vastermelést a vasipari termelés állami központjából, a Hangony-völgyi Vasvárból (Ózd) irányították. A nyugat-magyarországi vasvidéken is három alkörzet különíthető el, a Vas-hegy környéki, a kőszegi és a soproni (GÖMÖRI 1994).

A 13. század második felében a vastermelés öskörzeteiben a készletek kimerültek, a termelés megszűnt, a vaskőbányászat és -feldolgozás súlypontja Borsodból a Gömör-Szepesi-érchegység területére helyeződött át. A Dobsinától Kassáig terjedő, 70 km hosszú és 30-40 km széles hidrotermális vasércmező a 14. században nemzetközi jelentőségre tett szert és hat évszázadon át hazánk legfontosabb vasérctermelő körzete volt. A Gömör-Szepesi-érchegység vaskőbányászata és feldolgozóipara a Felső-Bódva-, Sajó-, Csetnek-, Murány- és a Turóc-völgyben koncentrált. Az Osztrovszki- és a Vepor-hegység vasérc előfordulásai a 14-15. században még csak a helyi igényeket elégítette ki.

Nagyobb ellátóközrete volt Erdélyben Torockó és Vajdahunyad, a 16. századtól a Bihar-hegység vasércbányáinak (Belényes, Bertény, Vaskoh stb.).



1. sz. ábra. Az Észak-borsodi vasvidék a 10-13. században. Jelmagyarázat: 1= középhegység, 2= dombvidék, 3= alföldi öblözet és teraszos völgy, 4= fontosabb vasipari telephely

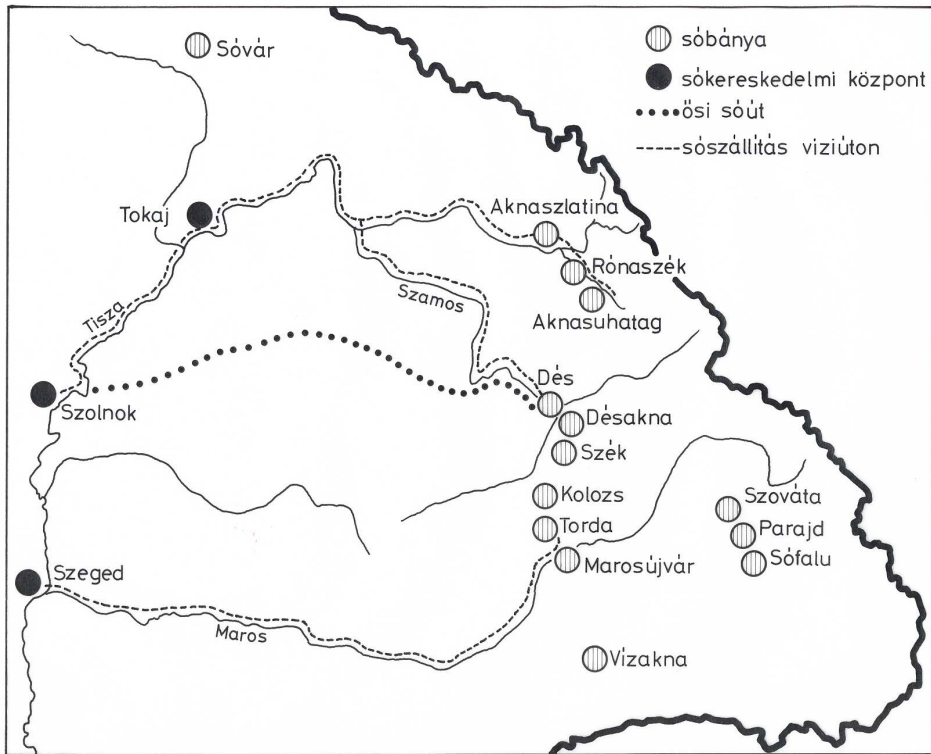
A 16. században – a vasérc térbeli megoszlása és a közlekedési infrastruktúra hiánya-fejletlensége miatt – a nyersvasgyártás és -feldolgozás szétszórta kisüzemekben, a vasolvasztó hutákban és vasverő hámorokban történt. A 16. század közepén-végén Magyarországon hetven vasérclelőhelyen vagy annak közelségében összesen 160 vasmű működött (HECKENAST 1991). A legtöbb vasipari központban 1-3, ritkábban 4-6 vagy 6-nál több vasmű üzemelt (6-nál több telephely volt Dobsinán, Gölnicbányán, Mecenzéfen, Torockón és Vajdahunyadon). A vaskőbányászat és -kohászat ekkor már nem volt királyi monopólium, a bányák, huták és hámorok egy-egy feudális birtokhoz tartoztak. Az olvasztókemencék fújtatóit és a hámorok kalapácsait a 14. századtól vízi energiával működtették (először Gömör vármegyében a csetneki uradalomban).

A vasművek mint korai tőkés vállalkozások, árutermelő kisüzemek voltak és bérmunkásokat alkalmaztak. A 16. században egy-egy vasmű 5-6 embert foglalkoztatott. A 160 vasműben kb. 800-900 szakmunkás dolgozott. A belső anyagmozgatás és -szállítás, továbbá a faszénégetés az alaplétszám 5-7-szeresét igényelte. Ennek megfelelően a háttérágazat mintegy 4000-7000 embernek adott munkalehetőséget (ZSÁMBOKI 1982, HECKENAST 1991).

A Gömör-Szepesi-érchegység kohászati központjaiból Lengyelországba, Erdélyből a román fejedelemségekbe exportáltak nyersvasat és különböző késztermékeket, kardot, kaszát, kést, fejszét, ekevasat stb. Magyarország vasipari exportja mellett folyamatosan importált a belföldi gyártmányoknál jobb minőségű osztrák vasárukat: termelőeszközöket, szerszámokat és mindennapi használati tárgyakat.

(2) A magyar *sóbányászat* kezdetei a honfoglalás koráig vezethető vissza, amikor az Erdélyt megszálló törzsek – a korábban is művelt sóvágó helyeken – megszervezték a termelést (FALLER ET AL. 1996). A Kárpát-medence sókészlete az Erdélyi- és a Máramarosi-medencében összpontosul, de a Felvidéken is előfordul kisebb mennyiségben (Sóvár). Az Erdélyi-medence peremén, a diapir-övezetben 20 000 km²-nyi területen 4100 km³ só halmozódott fel, kb. 100-3000 m vastagságban (AJTAY 2000). A felszínre kiemelkedő sötömzsök (pl. a parajdi sósziklák) fejtésével és mélyművelésű bányák nyitásával folyt a középkori Magyarország kősótermelése. A külszíni fejtés a székely Sóvidéken, a Kis-Küküllő és a Korond-patak völgyében (Sófalu, Szováta, Parajd stb.) a regionális szükségleteket fedezte. A sótermelés két legnagyobb korai központja Dés és Torda. Dés a Nagy- és Kis-Szamos összefolyásánál épült, és gazdasági jelentőségét a helyi és környékbeli sóbányáknak (pl. Désakna), továbbá kereskedelmének köszönhette. A királyi monopóliumot képező sóbányászatnak egy érdekes, egymással kooperáló: termelési, szállítási, raktározási és értékesítési feladatokat ellátó szervezete alakult ki. E területi komplexum

Belső-, Közép- és Külső-Szolnok vármegyéből állott. Belső- és Közép-Szolnok gazdag sóbányáiból a Szamoson és a Tiszán szállították a sötömböket az alföldi tájakra, ahol *Szolnok* (a korabeli Külső-Szolnok vármegye székhelye) volt a magyar sóraktározás és -kereskedelem központja (2. ábra).



2. sz. ábra. Sóbányák és sókereskedelmi központok

Désről Szolnokra nem csak bárkákkal és tutajokkal szállították a sót, hanem szekerekkel is. Már a 11. században kialakult egy szárazföldi sószállító út, amely Dészaknáról indult, a Meszes-kapun és a Szilágyságon át a bihari Szalacsba (híres sóraktár), majd onnan tovább Szolnokra vezetett (GYÖRFFY 1977). A szegedi sóközpontba a Maroson szállították a sótömböket a Torda környéki bányahelyekről (Kolozs, Marosújvár, Szék, Tordakna stb.). A bányákból a kősót szekerekkel vitték a Maros-menti sókikötőbe (a 16. századig Alvinc, később Marosportus, majd Marosújvár látta el ezt a szerepkört). A tordai bányák – Orbán Balázs szerint – 1150-ben kb. 600 000 mázsa sót termeltek (BENKE, REMÉNYI 1996, FALLER ET AL. 1997). Jelentős volt még az Erdélyi-medence déli részén Vízakna sóbányászata is.

Az erdélyi sóbányászaton kívül a Máramarosi-medencében és a Felvidéken, Sáros vármegyében foglalkoztak sótermeléssel. A Máramarosi-medencében a 13. században kezdődött a sóbányászat. Legjelentősebb központjaiból (Aknasuhatag, Aknaszlatina, Rónaszék stb.) a tiszai tutajosok szállították a sót Tokajba és Szolnokra. Az Eperjes melletti Sóváron a sót vizes oldatában tárták fel, majd a bánya melletti lepárlótelepeken nyerték az emberi fogyasztásra

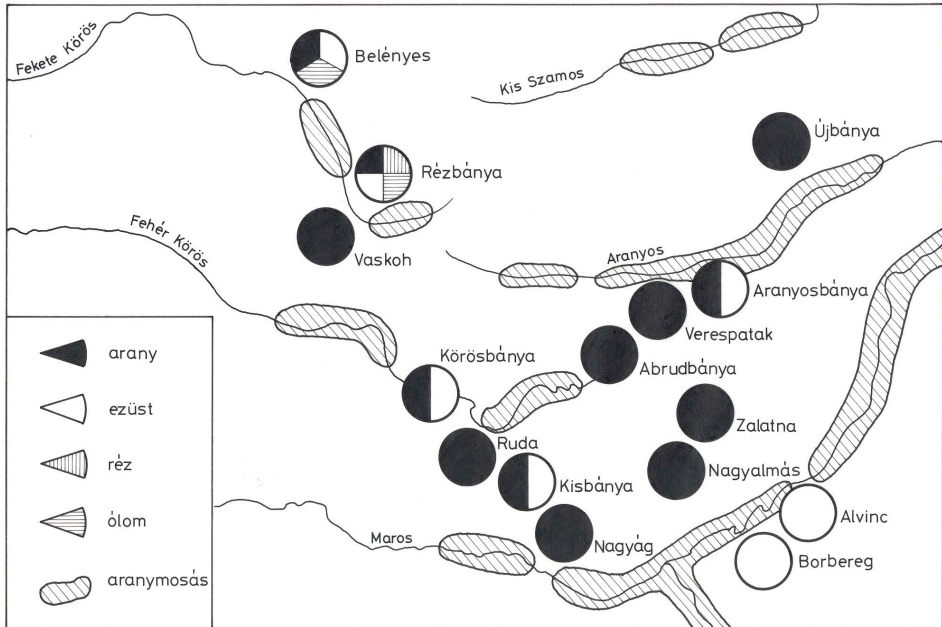
alkalmas só. Sóvár elsősorban a felvidéki bányavárosok és falvak szükségleteit elégítette ki, míg az ország többi részét a Tisza melléki sóelosztó helyekről látták el. A sóbányászat és -kereskedelem terület- és gazdaságfejlesztő szerepe már az Árpád-korban is felismerhető, ezek telephelyei a későbbi évszázadokban is fontos elemei voltak hazánk településhálózatának és gazdasági életének.

A 16. században – az ország három részre szakadása után – az udvari kamara akadályokat gördített a magyar sókereskedelem elé, és a királyi Magyarország nagy részét a Dunán beszállított osztrák sóval igyekezett ellátni.

(3) A *nemesfém-bányászat* a 12-15. században élte virágkorát, de – a termelés változékonysága ellenére – a későbbiekben is fontos tényező maradt az ország termelési szerkezetében. Nemzetközi jelentősége a 13-15. században érte el maximumát. *A 13. század második felében évi 1000 kg aranytermelésünkkel a világtermelés 1/3-át, az európai termelés kb. 80%-át adtuk* (ZSÁMBOKI 1982, BENKE 2001). Összehasonlításként említjük, hogy ebben az időben Csehország 100-120 kg, Szilézia 80-100 kg aranyat termelt évente. Az ezüstermelésünk (10 000 kg/év) a kontinens termelésnek ¼-e volt. A 14. században – az Anjou-királyok bányászatfejlesztő politikájának eredményeként – az évi aranytermelésünk 2500 kg-ra növekedett, az ezüstermelésünk változatlanul 10 000 kg körül alakult (FALLER ET AL. 1997, FEHÉR 2000). A historikusok szerint a 13. század második fele és a 14. század a magyar bányászat eldorádó-korszaka volt, mely összekapcsolódott a német kolonizációval, a királyi hívásra betelepült bányász közösség korszerű technikát és technológiát megvalósító tevékenységével (FALLER ET AL. 1997). A 15. század végére – egyrészt a készletek kimerülése és a bányaaknák víz alá kerülése miatt – az évi aranytermelésünk 1500, ezüstermelésünk 2000 kg-ra esett vissza. A magyar arany és ezüst az importált iparcikkek ellenértékeként évszázadokon át Nyugat-Európába (és áttételesen a keleti országokba) vándorolt, így csak részben szolgálta a magyarországi gazdaságfejlesztést. A behozatalunk 80-90%-át nemesfémekkel és rézzel egyenlítettük ki.

Az Árpád-kori és a későbbi arany- és ezüstermelésünk a kárpáti-hegységkeret és az Erdélyi-szigethegység területén koncentrálódott, több körülhatárolható körzetet (bányavidéket) alkotva. Négy aranytermelő körzetünk – az *Erdélyi-érchegység*, a *Garam- és mellékvölgyei* (Alsó-Magyarország), a *Gömör-Szepesi-érchegység* (Felső-Magyarország) és a 13. században feltárt *szatmári* aranyvidék – mellett kisebb centrumok is kialakultak (pl. a Börzsönyben, a Bihar-hegységben Belényes stb.). A 14. század közepéig-végéig a Kárpát-medence valamennyi arany- és ezüstlelőhelyét feltárták és művelték.

Az Erdélyi-érchegységben a termelés fő helyei: Abrudbánya, Aranyos- (Offen-) bánya, Verespatak és Zalatna (3. ábra).

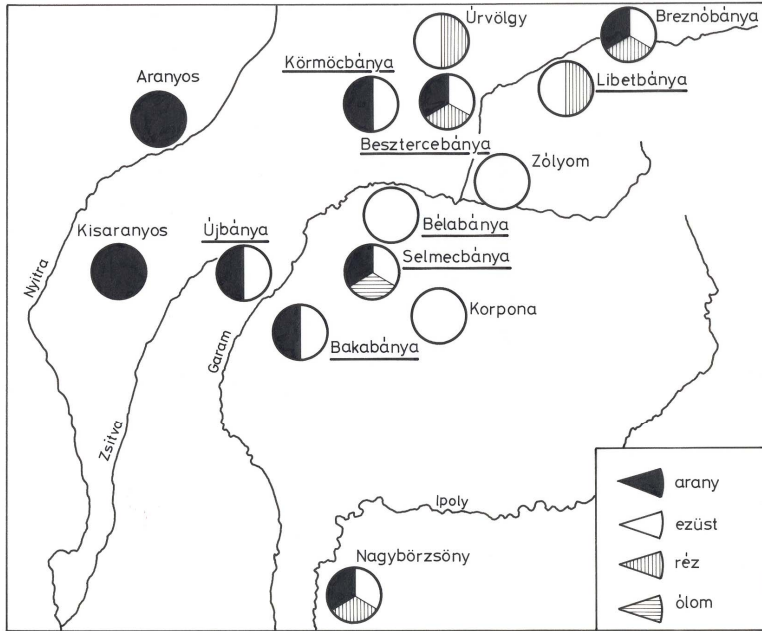


3. sz. ábra. Az Erdélyi-érchegység nemesfémbányászata a középkorban

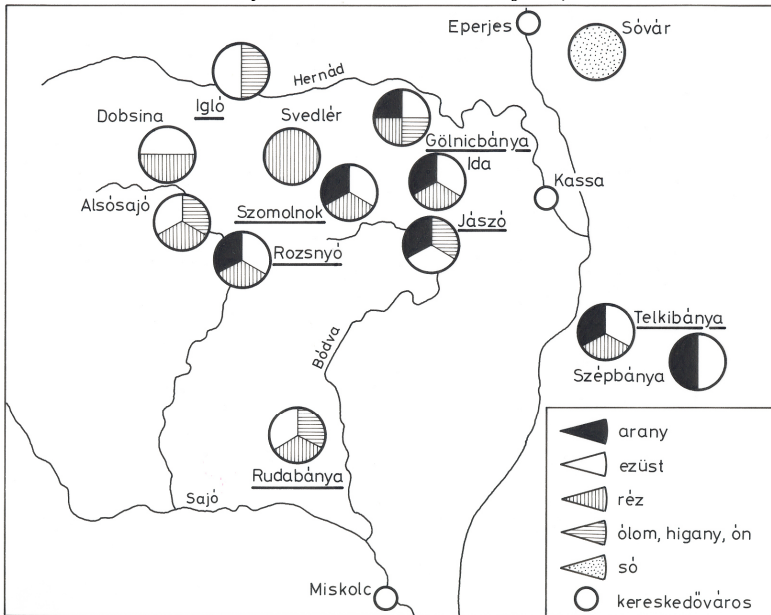
A Felvidéken a 15. században két bányászati körzet: Alsó- és Felső-Magyarország 7-7 szövetséges bányavárosát és sok egyéb bányahelyet tömörített. Az alsó-magyarországi királyi bányavárosok (a korabeli rangsorolás szerint): Kőrösbánya, Selmezbánya, Újbánya, Bakabánya, Besztercebánya, Libetbánya és Bélabánya. A felső-magyarországi bányavárosok: Gölnicbánya, Szomolnok, Rudabánya, Jászó, Telkibánya, Rozsnyó és Igló. *A 16. század elején Magyarország aranytermelésének háromnegyed része a felvidéki bányakörzetekből került ki (4-5. ábra).*

Telkibánya felszínközeli aranyteléreit a 12-13. században a Kánya- és Fehér-hegy lejtőin és a Veresvíz-völgyben 8-10 m-es függőaknáknak telepítésével termelték ki. Az arany- és ezüsttelérek kitermelése után az elhagyott aknákat beomlottak vagy lejtőhordalékkal és meddőanyaggal feltöltődtek, helyükön 1-2 m mélységű horpák, horpasorok képződtek. A bányamezőn 3000 horpa idézi fel az Árpád-kori Magyarország „aranyláz”-korszakát. A 14. századtól a 16. század közepéig, majd később a 18-19. században is mélyműveléssel folytatták a Gyepű- és Kánya-hegy arany- és ezüstbányászatait (SZÉKYNÉ 1970, ZSÁMBOKI 1982, BENKE 2001).

A 20. századi vizsgálatok szerint a telérek nemesfém-tartalma elérte a 20 gramm/tonna aranyat és 240 gramm/tonna ezüstöt (SZÉKYNÉ 1970). A természetes arany- és ezüstöt tartalmazó kőzetet őrléssel, majd mosással dúsították. A 14-15. századig egyszerű, kézi meghajtású őrlőköveket, majd a Veresvíz-patak, az Ósva és egyéb vízfolyások energiáját hasznosító ércőrlő malmokat alkalmaztak. A nemesfém kohósítása a 15. századig a bányakörzetben, később a kb. 60 km-re lévő Szomolnokon történt.



4. sz. ábra. Az alsó-magyarországi bányakörzet középkori telephelyei (a királyi bányavárosokat aláhúzás jelzi)



5. sz. ábra. A felső-magyarországi bányakörzet középkori telephelyei (a királyi bányavárosokat aláhúzás jelzi) (Az ábrákat szerkesztette Frisnyák S., rajzolta Dobány Z. és Mikó T.)

A bányaváros a 14-15. században élte első fénykorát. Nagy Lajos Telkibányához kapcsolta a Zempléni-hegység egy másik, kisebb arany- és ezüsttermelő telepét, Szépbányát (a mai Rudabányácskát). A 15. század vége felé Telkibánya a gazdag Thurzó-család tulajdonába került s ezzel megindult a bányászat második (a 16. században kiteljesedő) felvirágzása. A 16. századi fellendülés a fejlesztéshez szükséges tőke megjelenésével és a technikai haladással függ össze (BENKE 2001).

A szatmári aranybányászat az Avas- és a Gutin-hegységben alakult ki (legjelentősebb telephelyei: Nagybánya, Felsőbánya és Kapnikbánya).

A természetes arany bányászatán kívül sokféle *aranymosással* is foglalkoztak (Erdélyben az Aranyos-, a Beszterce-, a Kis- és Nagy-Szamos felső szakaszán, a Maros középső szakaszán, a Felvidéken a Nyitra és a Vág völgyében, a Duna kisalföldi szakaszán stb.). A 14-15. század folyamán – a korábbi időkhöz hasonlóan – hazánk aranytermelésének jelentős hányada a másodlagos lelőhelyeken, mosásból származott.

A középkori ezüsttermelés térbeli elhelyezkedése többé-kevésbé megegyezik az aranybányászat telephelyeivel, körzeteivel.

A 13. században a nemesfémbányászatban megszűnt a kincstár monopolhelyezete, a bányákkal is rendelkező földterületek adományozásával kialakult a földesúri bányászat is. A bányászati kamarák és a pénzverés bérbeadásával a regálé jövedelem (királyi haszonbér) került előtérbe. A sóbányászat továbbra is állami monopólium maradt. Az alsó- és felső-magyarországi bányavárosokban a termelés irányítása a prekapitalista nagyvállalkozó, *Thurzó János* kezébe került, aki a 15-16. század fordulóján a nemzetközi kereskedelmi tőke bevonásával (*Fuggerek*) a termelés és a kereskedelem korábban nem ismert szervezetét hozta létre.

(4) A 13. század második felében kibontakozó *réztermelés* a Garam-vidéken (Besztercebánya, Breznóbánya, Úrvölgy stb.) és a Gömör-Szepesi-érchegységben (Gölnicbánya, Szomolnok, Igló, Dobsina, Alsósajó és Lassúpaták) gyors ütemben fejlődött. A 14. század elejétől az úrvölgyi és óhegyi telephelyek iparszerű kiaknázásával a kiskörzet három évszázadon át Európa legjelentősebb rézérc termelő helye volt. A réztermelés növekedéséhez – a kedvező geológiai feltételek mellett – a tiroli és thüringiai bányászok és kohászok betelepítése is nagyban hozzájárult. A jelentős fejlesztések ellenére is csak ún. fekete- (nyers-) rézet állítottak elő, amelyet nagy tételekben szállítottak külföldre (pl. a német területekre, továbbá Flandriába, Svédországba, Velence közvetítésével Egyiptomba és Szíriába). Rézbányászatunk termelése a gazdasági feltételektől függően nagy ingadozást mutat (a Garam-vidéken 800-1000 tonna/év, a Szepességben 100-150 tonna/év, ritkán a két bányarégió termelése megközelítette a 3000 tonna/év mennyiséget). *A 15. század végétől a 16. század közepéig* – a Thurzó-Fugger vállalkozásnak köszönhetően – a

termelés fellendült, s ez időben *Magyarország Európa első réztermelő és -exportáló országa volt* (ZSÁMBOKI 1982, FEHÉR 2000).

A Felvidék és Erdély bányakörzeteiben említést érdemel a kisebb méretű antimon-, higany-, ólom- és óntermelés is.

(5) A *kő- és agyagbányászat* az egész Kárpát-medencében elterjedt. A kőbányászat a felhasználó központok (városok) körzetében alakult ki. A kora Árpád-korban a templomok, királyi udvarházak, majd a szerzetesrendek monostorainak építéséhez szükséges köveket folyamatosan bányászták és dolgozták fel (Fertőrákos, Tardosbánya, Balaton-felvidék stb.). A tatárjárás után a meginduló várépítések újabb kőfejtők nyitását és a szállítópályák kialakítását tette szükségessé. A kőbányák mellett kőfaragó műhelyek létesültek, ahol a kitermelt köveket négyzetes hasábokra formálták, s ezen kívül malomköveket is gyártottak (pl. a sárospataki Megyer-hegyen). Az ércőrlő kövek bányászatának és feldolgozásának egyik legrégebbi, manufaktúra-jellegű telephelyét Telkibányán, a Kánya-hegyen tárták fel. A kézi malmok őrlőköveit korábban is mindenütt készítették, ahol a megfelelő nyersanyag (hidro- és limnokvarcit, kovásodott riolit stb.) állott rendelkezésre (BENKE 2001, HÁLA 1995). A Duna-Tisza közti homokhátság több pontján, a mély fekvésű laposokban réti mészkövet bányásztak, amelyet elsősorban az egyházi építkezéseknél használtak fel (Bátmonostor, Csolt, Pálmonostor, Szer, Szőreg stb.), de készítettek belőle fűtőberendezéseket, műhelykemencéket és őrlőköveket is (JUHÁSZ 1982). A Kárpát-medencében megtelepült magyarság fejlett fazekasiparral rendelkezett. A magyar fazekasok és a szláv gelencsérek agyagszükségletét az ártéri síkságok és a löszvidékek bőségesen biztosították.

(6) A montángazdaság kiépülése, fejlődése és működése antropogén tájformálással, jelentős terep- és vízrendezéssel, anyagátrendeződéssel és erdőirtással kapcsolódott össze. A hegy- és dombvidéki ökoszisztémában elszórtan, szigetszerűen helyezkedtek el a bányászati és kohászati telephelyek, körös-körül irtványföldekkel. Az erdei irtványterületeket rét- és legelőként, ritkábban szántóföldként hasznosították. Az agrogén felszíneken felerősödött az areális és a lineáris erózió, a termőtalaj lepusztulása, a kopárosodás. A környezetátalakító folyamatok lokális vagy mikroregionális jellegűek voltak. Így a kárpáti-hegységkeret és a medenceválasztó hegységek hatalmas erdőrengetege a középkorban nagyrészt megőrizte természetes vagy döntően természetes állapotát (CSÜLLÖG ET AL. 2014).

Irodalom

AJTAY Ferenc 2000 Az Erdélyi-medence nagy kincse: a kősó. In: *Boros L.* szerk. Erdély természeti és történeti földrajza. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke, Nyíregyháza, 285-294. * BENKE István 2001 Telkibánya bányászatának története. Miskolci Egyetem, Érc- és Ásványbányászati Múzeum, Miskolc-Rudabánya *

CSÜLLÖG Gábor – FRISNYÁK Sándor – TAMÁS László 2014 Történeti tájtipusok a Kárpát-medencében (11-16. század). Történeti Földrajzi Közlemények 2. 1-2. 1-10. *
DÉNES György 1972 Középkori vastermelés a Bódvától keletre és a tornaszentandrás ikerszentélyes templom. A Herman Ottó Múzeum Évkönyve 11 Miskolc, 83-103.*
FALLER Gusztáv – KUN Béla – ZSÁMBOKI László szerk. 1997 A magyar bányászat évezredek története I. kötet. Országos Magyar Bányászati és Kohászati Egyesület, Budapest * FEHÉR Katalin szerk. 2000 Pannon enciklopédia. Magyar ipar- és technikatörténet. Kertek, Budapest * FRISNYÁK Sándor 1990 Magyarország történeti földrajza. Nemzeti Tankönyvkiadó, Budapest * GLATZ Ferenc szerk. 1995 A magyarok krónikája. Officina Nova, Budapest * GÖMÖRI János 1994 A 9-10. századi vaskohászat. In: Kovács L. szerk. Honfoglalás és régészet. Budapest, 259-269. *
GYÖRFFY György 1977 István király és műve. Gondolat, Budapest * HÁLA József 1995 Ásványok, kőzetek, hagyományok. Budapest. * HECKENAST Gusztáv 1988 Magyarország vasbányászata és vastermelése 1526-tól a 18. század végéig. In: Közlemények a magyarországi ásványi nyersanyagok történetéből. II. kötet. Nehézipari Műszaki Egyetem, Miskolc, 129-161. * HECKENAST Gusztáv 1991 A magyarországi vaskohászat története a feudalizmus korában. Akadémiai Kiadó, Budapest * HECKENAST Gusztáv – NOVÁKI Gyula – VASTAGH Gábor – ZOLTAY Elemér 1968 A magyarországi vaskohászat története a korai középkorban (A honfoglalás korától a XIII. század közepéig). Akadémiai Kiadó, Budapest * HELLEBRANDT Magdolna 2003 A vasművesség kezdetei Észak-Magyarországon. In *Viga Gy., Holló Sz. A., Cs. Schwalm E.* szerk. Vándorutak – Múzeumi örökség. Tanulmányok Bodó Sándor tiszteletére, 60. születésnapja alkalmából. Archeolingua. Budapest, 285-295. * JUHÁSZ Antal 1982 A réti mészkő kitermelése és felhasználása a Duna-Tisza köze déli részén. In: *Zsámboki L.* szerk. Közlemények a magyarországi ásványi nyersanyagok történetéből I. Nehézipari Műszaki Egyetem, Miskolc, 145-166. * SZÉKYNÉ Fux Vilma 1970 Telkibánya ércesedése és kárpáti kapcsolatai. Akadémiai Kiadó, Budapest * ZSÁMBOKI László 1982 Magyarország ércbányászata a honfoglalás az 1. világháború végéig (Topográfiai és gazdasági áttekintés). In: Közlemények a magyarországi ásványi nyersanyagok történetéből I. kötet. Nehézipari Műszaki Egyetem, Miskolc * ZSÁMBOKI László 2005 Selmeczi ezüst, körmöci arany. Rudabánya-Miskolc * ZSÁMBOKI László 1998 Bányászat és kohászat a Felvidéken a magyarok évezrede alatt. In: *Frisnyák S.* szerk. A Felvidék történeti földrajza. MTA Szabolcs-Szatmár-Beregi Tudományos Testülete, Nyíregyháza, 289-296.



1. kép. Árpád-kori vasolvasztó kemence



2. kép. Középkori bánya bejárata (Úrvölgy)



3. kép. Az aranybányászat emlékműve
Körmöcbányán



4. kép. Bányászszobor Telkibányán.
A középkorban a vágathajtások,
aknamélyítések és a kitermelés a
képen is látható két ősi
bányászszerszámmal, a nyeles ékkel
és kalapáccsal történt



5. kép. Középkori ércetörő üst és ércőrlő malomkő (Telkibánya). A fényképeket a szerző készítette.

CLAUSEWITZ ÉS A TÖRTÉNETI FÖLDRAJZ

NAGY MIKLÓS MIHÁLY

Clausewitz and Historical Geography

Vom Kriege, the main work of Prussian military theorist Carl von Clausewitz (1780-1831), had a significant impact on 19th and 20th century history. Clausewitz's work mainly influenced politics and military affairs, but it also shaped political philosophical thinking as well as the history of all social sciences. Although the discipline of geography has not taken note of Clausewitz's works, they nevertheless have deeply influenced military geography, political geography and geopolitics. The writings left by Clausewitz often provide guidance for historical geography as well. From this aspect, his works are primarily significant for military geography. However, as his main work, *Vom Kriege*, was a great influence on Ratzel's political geography, Clausewitz cannot be ignored when past political geographical circumstances are described. In addition, Hungarian historical geography should study Clausewitz, as the Prussian theorist discusses such geographical issues which have altered military history among other areas. His philosophical and geographical ideas are worth taking into consideration when considering past interstate relationships from a geographical aspect.

1. A Clausewitz-probléma és a történeti földrajz

CARL von CLAUSEWITZ porosz katonai teoretikus (1780-1831) életműve és fő alkotása, *A háborúról*, (*Vom Kriege*) című könyve jelentős hatást gyakorolt a 19. és a 20. század, valamint korunk történelmére. Nagymértékben formálta e korok társadalomtudományi, politikai gondolkodását, nem utolsósorban a geográfiaét is. Személyében az egyetemes földrajztudomány a modern katonaföldrajz megalapítóját, a katonák földrajzi gondolkodásának új alapokra helyezőjét tiszteli. (TIETZE, W. 1968-1972) A fentiek a mellett szólnak, hogy a geográfia tudománytörténetének érdeklődése elsősorban a hadügy földrajza szempontjából fordulhatna felé, ám ez egyáltalán nem így van. A geográfia még kevéssé ismeri a CLAUSEWITZI életművet. Ez egyfelől tükröződik abban, hogy a napjainkra áttekinthetetlen méretűvé terebélyesedett CLAUSEWITZ-szakirodalomban szinte nyomát sem leljük a német gondolkodó földrajzi munkásságának feldolgozására irányuló törekvésnek. Másfelől pedig tetten érhető abban, hogy a nem túl terjedelmes életmű geográfiai vonatkozású téziseinek alapvető, az európai ember gondolkodását – főleg a háború és a politika viszonylatában – módosító tételei, az egyértelmű katonaföldrajzi megállapításain túl, többnyire közvetett módon tartalmaznak geográfiai elemeket. Mindemellett elmondhatjuk azt is, hogy CLAUSEWITZ kívül esik a földrajztudomány érdeklődési körén, míg a CLAUSEWITZ-kutatók eddig – jelenlegi ismereteink szerint – nem figyeltek fel az

életmű fő alkotása, a *Vom Kriege* fokozott geográfiai tartalmára. CLAUSEWITZ legjelentősebb, modern biográfusainak munkáiból egyedül PETER PARET (1993) monografikus alkotásában találtunk eddig a földrajzhoz fűződő kapcsolatra történő utalást: az egy időben a CLAUSEWITZ vezette berlini Általános Katonaiskola (a későbbi, híres Kriegsschule) tanári karának – egyéb jelentős tudósok mellett – tagja volt CARL RITTER, a modern társadalomföldrajz egyik megalapítója. Ezt a tényt RITTER életrajzírója is megerősíti. (SCHMITTHENNER, H. 1958)

A geográfiai vonatkozások felett elsiklott eddigi egyetlen – nemzetközi mércével mérve jelentős – CLAUSEWITZ-kutatónk, PERJÉS GÉZA is, aki két fontos hadelméleti és kultúrtörténeti művében (1983, 1988) mély értelmezését adta a *Vom Kriege*nek, és a CLAUSEWITZ-i életművet új megvilágításba helyezte. Anélkül, hogy részletesen foglalkoznánk PERJÉS GÉZÁNAK – mint hadtörténésznek és gondolkodónak – a CLAUSEWITZhez fűződő viszonya tudománytörténetével, csak egyetlen, máig aktuális, a dolgozatunk szempontjából fontos megállapítására kell rámutatnunk. Amikor 1961-1962-ben – a hazai szellemi élet és hadtörténetírás jelentős eseményeként – könyv formájában megjelent a *Vom Kriege* második, modern magyar fordítása, akkor azt PERJÉS GÉZA recenzálta, pontosabban méltatta, és ezzel együtt megtette a munka szakmai bírálatát is. (PERJÉS G. 1966) A magyar hadtörténész ezt az alkalmat használta ki arra, hogy felhívja a figyelmet a hazai CLAUSEWITZ-kutatások fontosságára, pontosabban arra: történet- és hadtörténetírásunk sem lehet ezek nélkül eredményes. Itt fogalmazta meg azt a szakmai feladatot, „...*hogy regisztráljuk, rendszerezzük és bíráljuk a hadtörténeti kutatásban kimutatható Clausewitz-hatásokat. Sajnos Clausewitz hatása a hadtörténetírásban inkább negatív, aminek egyik oka művének említett következetlensége, döntően azonban az, hogy félreértették...*” (PERJÉS G. 1966. 132. p.)

A CLAUSEWITZ-kutatások szorgalmazása mellett – a fenti sorok szerint – PERJÉS a hadtörténetírásnak arra tudománytörténeti tényére utal, hogy a *Vom Kriege* nem egy befejezett alkotás, a mű fennmaradt szövegváltozatát CLAUSEWITZ még alaposan át akarta dolgozni, de ebben korai halála megakadályozta. Így a *Vom Kriege* – befejezetlenségéből és egyes részeinek töredékességéből eredően – több helyen is félreértelmezhető alkotás, jóllehet ennek ellenére a modern hadelmélet és hadtörténetírás alapművévé vált. Mégsem létezik egységes tudományos megítélése. Földrajzi szempontból nézve azonban nem így áll a helyzet. Dolgozatunk kereteit meghaladja a *Vom Kriege* geográfiai tartalmának és szerzője földrajzi szemléletének bemutatása és értékelése, de – a kötet sokadik átolvasása után – az a véleményünk: geográfiai megállapításai – CLAUSEWITZ néhány bizonytalankodása ellenére is – egységes rendszert alkotnak, főleg

hadtörténeti földrajzi szempontból. Miközben a *Vom Kriege* – kidolgozatlansága miatt – néhol belső szakmai ellentmondásokat is magában hordoz (PERJÉS G. 1988), aközben e hatalmas szellemi építmény – feltehetően a szerző akaratán kívül – szilárd geográfiai vázon is nyugszik. Egyes hadelméleti kérdéseknél, bizonytalan téziseknél CLAUSEWITZ több helyen is földrajzi jelenségekre támaszkodik, ezeket alkalmazza bizonyítása során. A *Vom Kriege* tartalma felől közelítve dolgozatunk témájához, leszögezhetjük: az egész életmű és a *Vom Kriege* megítéléséhez, az olykor – már-már otromba – szembetűnő félreértelmezések kiküszöböléséhez nyilván nagymértékben hozzájárulhat ezek földrajzi tartalmának mélyebb összefoglalása, elemzése és történeti földrajzi szintézisének elkészítése. A fentiekből eredően – amikor a *Vom Kriege*hez földrajzi szempontból közelítünk – tulajdonképpen eljutunk *a geográfián belüli CLAUSEWITZ-problémakörhöz*, amelynek mintegy belső magját a CLAUSEWITZI elmélet történeti földrajzi vonatkozásainak halmaza alkotja. Ennek lényegét abban a kérdésben tudjuk összefoglalni: CLAUSEWITZ elméleti rendszere, ez a 19. század elején keletkezett életmű mennyiben és milyen módon alkalmazható a történeti földrajzban, főleg a létrejöttét megelőző történelmi korok tekintetében.

A fent megfogalmazott *CLAUSEWITZ-problémakör* történeti földrajzi kérdéseire adhatunk rövidebb választ és szolgálhatunk részletesebb kifejtéssel is. Elsőként, maradván a rövidebb feleletnél, utalnunk kell a közelmúltban megjelent, a történeti földrajz elméletének körébe vágó tanulmányunkra, amelyben annak a politikai geográfiához fűződő kapcsolatát igyekeztünk exponálni. (NAGY M. M. 2016) Akkor rámutattunk, hogy az elmúlt korok politikai földrajzi állapotai is a történeti földrajz kutatási területéhez tartoznak, vagy ahhoz kellene tartozniuk. Amennyiben elfogadjuk e tételt, akkor el kell fogadnunk azt is, hogy a CLAUSEWITZ-problémakör kutatásának is helye van tudományterületünkben. Ennek indoka egyetlen tudománytörténeti tény: CLAUSEWITZ a háborút – mint társadalmi jelenséget – a politikához való viszonyában tárgyalja. Ahogyan ő írja: „...a gyakorlat szempontjából ugyancsak szükséges szempontot is rögzítenünk kell, hogy a háború nem más, mint az állampolitika más eszközökkel való folytatása. Ha mindenütt fenntartjuk, ez a szempont egységessé teszi a szemléletet, és minden könnyebben kibogozhatóvá válik...” (CLAUSEWITZ C. von 2013. 31. p.) Ezzel CLAUSEWITZ elismerve a politika primátusát a háborúval szemben egyben szoros – mondhatnánk szétszakíthatatlan – kapcsolatot teremt a politika és a hadügy között: a kettő egy egységes rendszert alkot.

Ennek az egységes társadalmi struktúrának a létezéséből a történeti földrajz szempontjából sajátos logikai láncolat vezethető le. Geográfiai trivialis, hogy minden kor politikai és katonaföldrajzi állapotai az idők múlásával történeti földrajzi képletekké válnak, hiszen – erősen leegyszerűsítve – a történeti földrajz a múlt geográfiai állapotaival, összefüggéseivel foglalkozik. (FRISNYÁK S. 2002)

Ebből ered, ha egy kor politikai, katonai eseményeit a CLAUSEWITZI eszmerendszer is determinálja, mint ahogyan ez történt az utolsó két évszázadban, akkor a porosz katonai gondolkodó és életműve hatásával a történeti földrajznak is foglalkoznia kell. Ez a vizsgálat azonban jóval túlmutat a hadtörténeti földrajz – mint ágazati történeti földrajz (FRISNYÁK S. – KÓKAI S. 2015) – keretein. Itt már valójában a politikai földrajzi képletek és állapotok történeti földrajzi jelenségekké való átalakulásával van dolgunk. Ha CLAUSEWITZ azt írta a *Vom Kriege*-ben, hogy „...a hadművészet a maga legmagasabb álláspontján politikává válik...” (CLAUSEWITZ, C. von 2013, 670. p.), akkor ennek alapján a katonaföldrajz a legmagasabb fokán már politikai földrajz vagy geopolitika lesz. A stratégiai szintű katonaföldrajzi jelenségek politikai földrajzi képletekben való feloldódása – a fentiekén túl – belső logikájából eredően megköveteli, hogy az állam mindenkori vezetése döntései során a hadügy geográfiai vonatkozásait is figyelembe vegye, mint ahogyan a katonai szakmának is tekintettel kell lennie a politikum földrajzi viszonyaira. Vagyis önmagát erősítő földrajzi folyamatról beszélhetünk. E rendszeren belül CLAUSEWITZ *Vom Kriege*-jének hatása mind a katonai, mind a politikai oldal gondolkodásában, döntéseiben kimutatható, ami annyit tesz, e hatásmechanizmus nélkül nehezen értelmezhetőek a kor társadalmi térbeli folyamatai. Ebből a szempontból tartjuk alkalmazhatónak a CLAUSEWITZI elméleti rendszert a keletkezését megelőző történelmi időszakok politikai és katonaföldrajzi állapotainak feltárásakor is.

2. Clausewitz elméleti rendszere

CLAUSEWITZ életének fő műve, a *Vom Kriege* a szerző halálát követően, felesége – MARIE von BRÜHL – bábáskodása mellett, 1832-1834-ben jelent meg. (PERJÉS G. 1983) A benne foglalt elméleti rendszer – még töredékes formájában is – gyorsan teret hódított, és különösen a 19. század második felében szervesen beépült a politikai és a politikai filozófiai gondolkodásba. (HAHLWEG, W. 1952, 1958; ARON, R. 1980; SCHRAMM, W. von 1981; SCHÖSSLER, D. 1991)

Hangsúlyoznunk kell azonban, hogy – miként már említettük – ennek az eszmerendszernek nincs egységes tudományos értékelése, jöllehet WERNER HAHLWEG 1952-ben megjelent alaptanulmányában kimutatta, hogy a *Vom Kriege* megjelenését követően minden nemzedéknek megvolt a maga CLAUSEWITZ-képe, értelmezésünk szerint a sajátos viszonyulása a CLAUSEWITZI életműhöz. A történeti földrajz szempontjából ebben a tekintetben két tényezőt kell figyelembe venni. Egyfelől CLAUSEWITZ hadtörténelmi megállapításait, másfelől a politikai földrajzhoz való kapcsolatát. Ezek ismertetése előtt azonban először a *Vom Kriege* keletkezésének koráról szükséges a témával kapcsolatos, néhány releváns tényezőt számba venni, másfelől pedig azt tisztázni: a mű

hadelméleti megállapításai mennyiben vonatkozthatóak a korábbi évszázadokra.

A *Vom Kriege* a francia forradalmi és a napóleoni háborúk terméke, amelyben CLAUSEWITZ eredetileg csak a saját kora háborúinak tapasztalatai alapján akarta összefoglalni a katonai stratégia főbb ismeretrendszerét. A *Vom Kriege*hez írt előszavában a kötetet sajtó alá rendező MARIE von BRÜHL közölt egy CLAUSEWITZ-től származó, keltezés nélküli dokumentumot, amelyben a porosz katonai gondolkodó ezt írja: „...*Véleményem szerint az itt leírt mondatok az úgynevezett hadászatot alkotó legfőbb dolgokat érintik. Korábban csak puszta munkaanyagot jelentettek, de elég messzire jutottam ahhoz, hogy egy egésze olvasszam össze őket.*

Ezeket az anyagokat ugyanis minden előzetes terv nélkül gyűjtöttem össze. Kezdetben az volt a szándékom, hogy – tekintet nélkül a rendszerre és a szigorúbb összefüggésekre – egészen rövid, szabatos, tömör mondatokban azt írom le e tárgy legfontosabb pontjairól, amire magamtól rájöttem. Mindeközben homályosan szemem előtt lebegett az a mód, ahogy Montesquieu saját tárgyát ismertette...” (CLAUSEWITZ, C. von 2013. 27. p.) A munka folyamán ez a „munkaanyag” fokozatosan olyan elméleti rendszerre nőtt, amely jóval túlmutat a hadtudomány és a katonai praxis keretein, és mély filozófiai tartalmakat hordozó, önálló hadelméletté emelkedett. Ezt a tudománytörténeti folyamatot erősítette, hogy CLAUSEWITZ maga is végigharcolta a napóleoni háborúkat, tevékeny részese volt a porosz katonai reformnak, és mindemellett élénk érdeklődést mutatott az elméleti kérdések iránt is. (ARON, R. 1980; PARET, P. 1993; PERJÉS G. 1988) A *Vom Kriege* tartalmának végleges kikristályosodását segítette, hogy CLAUSEWITZ személyesen élte át a háború jellegének – a nagy francia forradalom és Napóleon hatására lezajlott – nagyon gyors átalakulását. Ez a kultúr- és hadtörténelmi folyamat ugyanakkor megkövetelte a katonai szakma gondolkodásának, magának a hadtudománynak és azon belül az egyetemes hadelméletnek új alapokra helyezését is.

Tény, hogy CLAUSEWITZ munkásságát, valamint a *Vom Kriege* megjelenését követően a hadügy elméletének fejlődése új irányt vett, és a korábbi meglehetősen kaotikus hadtudományi gondolkodás határozott alakot öltött, olyan lett, amilyennek ma is ismerjük. (HAHLWEG, W. 1974) CLAUSEWITZ hadelméleti rendszere részben attól lett úttörő szellemi építmény a korábbi hasonló vállalkozásokkal szemben, hogy egyfelől a szerző – a háború és a politika viszonyát alapul véve – megtalált egy olyan vezérfonalat, amelynek segítségével értelmezni lehet az egész társadalom szintjén a katonai erőszak útján történő politikai, külpolitikai akaratervényesítést. Másfelől pedig ezt oly módszerekkel sikerült megvalósítania, hogy elméleti rendszere egyszerre nyugszik a gyakorlati tapasztalatokon és a filozófiai gondolkodáson. A nemzetközi CLAUSEWITZ-

kutatások egyik sarkalatos kérdése, hogy a porosz katonai gondolkodó életművére mely filozófusok és milyen mértékben hatottak. Abban bizonyos egyetértés körvonalazódik, hogy CLAUSEWITZ filozófiai ismereteit, főleg a KANT-féle téziseket legfőképpen a KANT-epigon, JOHANN GOTTFRIED KIESEWETTER közvetítésével gyűjtötte össze. (PERJÉS G. 1988) A *Vom Kriege* textusa azonban arról tanúskodik, hogy e valószínűleg felületes filozófiai hatáson túl mély kapcsolat mutatható ki KANT és HEGEL szellemiségével. (HAHLWEG, W. 1976, 1980; ROTHE, B. – TÜRPE, A. 1977)

A CLAUSEWITZi rendszer keletkezése korában – a geográfiához való kötődése szempontjából – fontos tényező, hogy ALEXANDER von HUMBOLDT (TROLL, C. 1958), a már említett CARL RITTER és CLAUSEWITZ kortársak voltak, ahogyan már említettük RITTER és a porosz gondolkodó szoros személyes kapcsolatban is álltak egymással. A francia forradalmi, valamint a napóleoni háborúk időszaka (1789-1815) és az azt követő néhány évtized mind a hadtudomány és hadügy, mind a geográfia megújulásának kora. Másként fogalmazva, a modern oknyomozó földrajz és a modern hadelmélet, benne a katonaföldrajz megszületése egy időre esik. (TELEKI P. 1996; MENDÖL T. 1999; HAHLOWEG, W. 1974) Ahogyan HUMBOLDT és RITTER szakít a geográfia korábbi gondolkodásmódjával, úgy mutat – hadműveleti szempontból – új utat CLAUSEWITZ az addig sokszor spekulatív, a hadügy gyakorlatának ellentmondó, leíró katonaföldrajznak. Ez is oknyomozó geográfiává válik, és fokozatosan beépül a katonai szakma gondolkodásába. CLAUSEWITZ a *Vom Kriege*ben több helyen is szabályosan kirohanást intéz a korábbi, megmerevedett, még a kozmográfiák korából örökölt, sokszor egyes faktorokat indokolatlanul fetisizáló katonai földrajzi gondolkodásmód ellen. Ennek példaként idézzük itt néhány sorát, ahol a „*magaslat*” – mint domborzati elem – jelenségéhez fűződő téves hadművészeti elgondolások javítását követően az alábbiakat írja: „...*De ez nem akadály annak, hogy olyan kifejezéseket, mint a terület uralása, a fedezőállás, az ország kulcsa stb. – amennyiben a fent és a lent viszonyára alapozzák őket – zömében magvas tartalom nélküli, üres héjnak tartunk. Előszóval nyúltak az elmélet ezen előkelő segédfogalmaihoz, hogy a látszólag közönséges háborús kombinációkat érdekfeszítővé tegyék. Tudós katonák szívügyét jelentik e fogalmak, amelyek a felkent stratégiák varázspálcáivá váltak. Teljesen semmitmondó gondolatjátékaik vagy a tapasztalatból fakadó megannyi ellentmondás sem volt elegendő szerzők és olvasók meggyőzésére, hogy itt a danaidák lyukas hordójába töltsék buzgón a vizet. A feltételeket magára a tárgyra, a szerszámtól a kézre cserélték. Ilyen terület és állás elfoglalását az erő pörölycsapáshoz hasonlatos megnyilvánulásának vélik, magát a területet és az állást valódi tényezőnek tekintik, miközben az előbbi mégsem több karemelésnél, az utóbbi pedig élettelen szerszámnál, tehát pusztán adottság, amelyet még érvényre kell juttatni, valamint olyan plusz- vagy mínuszjel, amelynek még nincs*

értéke. Ez a pörölycsapás, ez az érvényre juttatás, ez az érték – a győzelmes ütközet...” (CLAUSEWITZ, C. von 2013. 374-375. p.)

Amint a fentiekben láttuk, CLAUSEWITZ egy erősen változó világ korának gyermeke volt, amikor az európai kontinensen jelentősen módosultak a társadalmi struktúrák, átalakult a tudományos gondolkodásmód, és ez mintegy természetes velejárójaként eredményezte a geográfia és a hadtudomány új alapjainak kialakulását is. A mintegy két évszázaddal ezelőtti társadalmi és kulturális folyamatok környezetében, amelyről csak a későbbi évtizedekben – véleményünk szerint a 19. század második felében és a századfordulón – derül ki, hogy az európai kultúrkör fejlődési folyamatának szerves részévé válik, keletkezik a *Vom Kriege*. Így joggal vethető fel az a kérdés, hogy egy ebben a háborúktól és forradalmaktól terhelt, olykor szélsőséges társadalmi jelenségeket mutató, átmeneti időszakban keletkezett hadelméleti mű, mennyiben hordozhat maradandó értéket, és a benne foglalt tézisek miért és milyen mértékben vetíthetők vissza a korábbi évszázadokra. Amint már írtuk, CLAUSEWITZ rövid élete folyamán teljesen megváltozott a háborúk jellege (KESSEL, E. 1933; DELBRÜCK, H. 2003), és – miközben a forradalom és a forradalmi háborúk kiváltotta változások maradandóságáról maguk a kortársak sem voltak teljesen meggyőződve, aközben – a hadügy, a katonai gondolkodás modernizációjában a gondolkodók többsége egyetértett. Ilyen társadalmi környezetben alkotja meg CLAUSEWITZ a háború elméleti kérdéseiről szóló műveit és ezzel az emberi kultúra történetében új értelmezést is ad annak. (JANSSEN, W. 1982)

E tények a felületes szemléltől könnyen vezethetik arra a téves megállapításra, hogy a *Vom Kriege* tartalma örökérvényű társadalmi, politikai filozófiai, valamint hadtudományi és hadelméleti téziseket tartalmaz. E téren óvatosságra kell intenünk, mert ugyan – ahogyan láttuk – minden generációnak volt és van CLAUSEWITZ-képe, de ezen belül nagyon sok értelmezése létezhet. A textus alapos megismerése után látható, hogy a *Vom Kriege*-ben összefoglalt ismeretrendszer több réteget alkot. A legfelső és a másik kettőhöz képest bizonyára kevésbé fontos a saját keletkezésének korára jellemző, sokszor gyakorlatias megállapítások alkotta vékony kéreg. Ezzel a történeti földrajznak – még ha teljes egészében nem is – kevés tennivalója akad. Az információknak ez a halmaza legfőképpen a politika- és hadtörténetírás érdeklődésére tarthat számot. Óvatosan kell azonban bánnunk e kijelentéssel. A *Vom Kriege* textusában rendre találunk olyan részeket, ahol CLAUSEWITZ saját élettapasztalataiból kiindulva – elméleti levezetéseinek illusztrálására – a francia forradalmi és a napóleoni háborúkból hoz példákat. Ezekbe beépítve számos jól megfogalmazott politikai és katonaföldrajzi megállapítást, olykor oknyomozást tesz. A történeti földrajz felől szemlélve ezért mégsem tarthatjuk teljesen haszontalan dolognak a *Vom Kriege* felső rétegét, legfőképpen mert a 19. század első fele politikai

térszerkezeti változásainak, a kor politikai földrajzi és nem utolsósorban katonaföldrajzi állapotainak feldolgozásakor ez nélkülözhetetlen adatokkal szolgál. Nem hagyhatjuk azért sem teljesen figyelmen kívül, mert az egyetemes hadtörténelemből a napóleoni hadjáratok, a magyar históriából pedig az 1848-1849. évi forradalom és szabadságharc eseményei hadtörténeti földrajzának megírása a *Vom Kriege* és a CLAUSEWITZi életmű geográfiai rendszerének mellőzésével szakmailag nem lehet sikeres.

A *Vom Kriege* második – szakmai megítélésünk szerinti – legfontosabb rétege az a filozófiai mélységű, több részre felosztott eszmerendszer, amely a háború és a politika kapcsolatával foglalkozik. Amiként láttuk, ennek az okfejtésnek, gondolatsornak vezérfonalát a háború és a politika szoros kapcsolata adja – a háború CLAUSEWITZi fogalma a politikai akarat érdekében alkalmazott erőszak – , és ehhez mérten végez a szerző geográfiai fejtegetéseket is. S ezen a ponton rá kell mutatnunk, hogy a *Vom Kriege* – részben befejezetlenségéből eredően – messze nem tökéletes alkotás, néhány – zömükben hadművészeti és politikai filozófiai – ellentmondást is tartalmaz, és vannak – főleg a mai szemmel olvasva hiányosságai is. Az egyik ilyen – és ezt miután senki sem képes átlépni saját árnyékát, nem róhatjuk fel CLAUSEWITZ hibájául –, hogy az alkotója csak az államok közötti háborúk és a politika viszonyából indul ki, és részben ezt vizsgálja. HENRY KISSINGER (2016) megállapítását véve alapul, CLAUSEWITZ a vesztfáliai békét követő hosszú, egészen napjaink konfliktusaiig tartó nemzetközi kapcsolatrendszer háborújáról beszél. Korábban is voltak háborúk, de 1648-tól a nemzetközi küzdőtér résztvevői már az államok, és kevésbé az ezeket képviselő uralkodóházak és egyéb politikai szereplők. Ettől kezdve válik a társadalmi erőszak fokozatosan állami monopóliummá. (MÜNKLER, H. 2004) Vagyis a CLAUSEWITZi rendszer elsősorban az újkori történelemre érvényesíthető. De akkor mit tegyünk a korábbi korszakok fegyveres konfliktusaival vagy éppen a társadalmi szerveződés kezdeti fokán álló népcsoportok viaskodásaival? Ez a kérdés már feltűnt korunk divatos angol hadtörténészének, JOHN KEEGANnak is, aki – amennyiben sikerült helyesen értelmeznünk műve szövegét (KEEGAN, J. 2002) – éppen a CLAUSEWITZi hadelméletnek ebből a hiányosságából igyekezett levezetni egy – szakmailag kevésbé megalapozott – hadtörténelmi vezérgondolatot, amelyre megkísérelte felfűzni az emberi hadtörténelem egészét. Véleményünk szerint a fent említett hiányosság esetében a megoldást valahol abban kell keresnünk, hogy a CLAUSEWITZi rendszer – a háború és a politika viszonylatában – megállja helyét amikortól kezdve létezik politika. A korábbi, az ősi állapot, amikor a szembenálló népcsoportok még nincsenek a társadalmi fejlettségnek azon a fokán, hogy tudatos politikáról beszélhetnénk – ha egyáltalán létezik ilyen –, csak egy bizonyos fokig írható le a CLAUSEWITZi rendszerrel. Pontosabban annak elejtett utalásaival: ez már az egyetemes hadelmélet körébe vág.

A *Vom Kriege* harmadik rétegét azok a politika- és hadelméleti megállapítások, fejtegetések, okfejtések alkotják, amelyek – mondhatnánk – történelmi kortól függetlenek. Itt nem téveszthetnek meg minket a hadügy többszöri, szinte permanens forradalmának technikai vívmányai, a társadalmi struktúrájának ezekből eredő változásai. Mert lehet, hogy a 16. századi Magyar Királyság hadserege felszereltségében, fegyverzetében és így az alkalmazott eljárásaiban kezdetlegesnek tűnik a mai Magyarország fegyveres erőihez, főleg annak teljesítőképességeihez viszonyítva, de ez csak az érem egyik oldala. A másik oldal maga a CLAUSEWITZi rendszer: a hadügynek – földrajzi szempontból mindenképpen – vannak olyan jelenségei, amelyeknek lényege nem függ technikától és fejlettségtől. A térbeli kiterjedésük, folyamatuk ideje változhat a különböző történelmi korokban, de a jelenség lényege nem. Hogy példával is éljünk, említjük a folyóvédelem kérdését. Ezzel kapcsolatban megjelent új – szakmai véleményünk szerint jól sikerült – könyvében B. SZABÓ JÁNOS GYÁNI GÁBOR módszertani felvetését idézve tette fel a kérdést – PERJÉS GÉZÁVAL (1979) és e sorok írójával (NAGY M. M. 2006) vitatkozva –, hogy a mohácsi ütközet kimenetelére nagy hatást gyakorló Dráva menti védelem kérdésében a történelmi modellezés szintjén mennyiben vihetők át „...a folyamra támaszkodó hadműveleti védelem XIX. században megfogalmazott általános szabályszerűségei az országhatár 1526. évi védelmére...” (B. SZABÓ J. 2015, 71. p.) E konkrét hadtörténelmi esemény földrajzi viszonyainak és katonaföldrajzi képletének részletes kifejtése meghaladja tanulmányunk kereteit. Így most pusztán a *Vom Kriege* harmadik rétegével kapcsolatos álláspontunkat mondhatjuk el. Az ilyen és hasonló hadtörténelmi eseményekben ugyanazok a földrajzi helyzetek ismétlődnek, jóllehet a táj változása miatt a léptékekben lehet lényeges különbség. CLAUSEWITZ ezeket a hadművészeti, olykor a – mai fogalmaink szerinti – hadtörténelmi földrajzi jelenségeket foglalta össze. Ezek egy része a *Vom Kriege*t olvasva egészen triviálisnak hat. Sőt a hadtörténelemben, főleg a hadművészet históriájában kevésbé jártas olvasóban felmerülhet a kérdés, mitől olyan nagy súlyú mű a *Vom Kriege*, hiszen itt olyan dolgok szerepelnek, amelyeket a korábbi ezredekben, századokban is ismerhettek. Meggyőződésünk, többségüket ismerték is, csak éppen nem mindegy milyen szinten. A praxis szintjén bizonyára így volt. Ezen a téren CLAUSEWITZ szellemi teljesítménye abban mutatkozik meg, hogy a katonai szakma mindennapi gyakorlatában szokásos jelenségeket, módszereket, ő volt képes triviálisnak tűnő törvényszerűségekké absztrahálni. Érdemes arra is odafigyelni a *Vom Kriege* olvasásakor, hogy annak szövegében főleg a háború és a politika kapcsolatát illetően vannak tartalmi ismétlődések, de amikor hadművészeti kérdésekről beszél, akkor visszafogottan tárgyyszerű, olykor szűkszavúnak tűnik. Földrajzi szempontból történelmi modellként használható.

3. Clausewitz hadtörténelme és Ratzel földrajza

CLAUSEWITZ személyes gyakorlati tapasztalatai alapján foglalkozott a háború és a politika viszonyával, az előbbi elméleti kérdéseivel, közöttük geográfiájával is. Egyik lényeges felismerése volt, hogy a hadügy és a politikum kapcsolatát nem lehet azzal az egyszerű, ám éppen tőle eredő, jól hangzó, de ugyanakkor eléggé sommás megállapítással elintézni: a háború a politika folytatása más eszközökkel. Nála ennél sokkal többről, egy árnyaltabb képről beszélhetünk, amelynek lényege, hogy a politika és a háború jellege közötti kapcsolatra kell fókuszálni. Ahogyan ő írta: „...*Ha a háború a politikához tartozik, akkor ennek jellegét olti magára. Mihelyt a politika nagyszerűvé és hatalmassá válik, a háború is ilyen lesz, és az abszolút háború tetőpontját is elérheti...*” (CLAUSEWITZ, C. von 2013. 668. p.) Az abszolút háború elméleti kategóriájának bevezetésével CLAUSEWITZ megteremtette azt a modellt, amelyet egyes elméleti szakemberek, így PERJÉS GÉZA (1988) is nem fogadnak el, míg mások, így például RAYMOND ARON (1980) a *Vom Kriege* elméleti építménye fontos elemének tart. Mindenesetre CLAUSEWITZ fő művében rendszeresen előfordul, hogy a vizsgált jelenséget először abszolút értelemben írja le, majd ebből vezeti le a valóságos megjelenési formáját. A háború jelenségének esetében erre a célra szolgál az abszolút háború elvont kategóriája: ehhez viszonyítja korának háborúit és a történelem nevezetes összecsapásait. Mindennek első pillantásra, látszólag nem sok köze van a geográfiához. Ám amint már az abszolút és a politika által előidézett valóságos háború közötti eltérés alapján beszél az egyes történelmi korok különböző háborúiról, már egészen másként fest a dolog. A háborúnak mint társadalmi jelenségnek megvan a maga geográfiája, amely a történelmi korszakok változásával – a hadügy, a haditechnika, a katonai szakmai műveltség fejlődésével és a táj átalakulásával – módosul, jóllehet földrajzi alapképletei időtlenek. Ezek történelmi megjelenési formája egyértelműen hozzáköthető CLAUSEWITZ hadtörténelmi korszakolásához és nézeteihez.

CLAUSEWITZ hadtörténelmi nézeteit alapvetően azok a személyes élményei határozták meg, amelyek alapján levonhatta a háborúk jellegének megváltozását. Felfogása szerint – és ez a *Vom Kriege* lapjain rendszeresen visszatérő, több helyen is szereplő megállapítása – a francia forradalmi és a napóleoni hadjáratokat megelőző korszak erősen manőverező, a döntést látszatra kerülő hadművészetét felváltotta egy sokkal energikusabb, határozottabb, legfőképpen célratoróbb változat; a háború erősen közelített az elméleti abszolút háború formájához. Ennek okát abban vélte felfedezni, hogy a politika által meghatározott célkitűzések lettek nagyobb léptékűek, mint a korábbi időszakban, a hadtörténészek által a kabinetháborúk évszázadainak nevezett korban. CLAUSEWITZ személyes (élménye) tapasztalata volt a széles „néptömegeknek” bevonása a hadviselésbe és ennek kézzel fogható jelei. A *Vom Kriege*-ben erről

ezt írja: „...Bonaparte óta a háború jellege, miután először az egyik, majd a másik oldalon ismét a nép ügyévé vált, egészen megváltozott, vagy inkább közelebb került valódi jellegéhez, abszolút tökéletességéhez. Az általa alkalmazott eszközöknek nem volt éles határa, hanem eltűnt a kormány, illetve alattvalói energiájában és lelkesedésében. A hadvezetés erejét az eszközök tárháza, a siker lehetőségének tág tere, valamint a harci kedv magas szintje hihetetlenül megnövelték, a hadműveletek célja pedig az ellenség leverése volt. Megállásra és a kölcsönös célt illető megegyezésre csak akkor gondoltak, amikor az ellenség eszméletlenül feküdt a földön...” (CLAUSEWITZ C. von 2013. 653. p.) A kabinetháborúk korának hadvezetését ezzel ellentétes képletként ábrázolta: „...Az ellenséges országnak a tatároknál, a régi népeknél, sőt a középkorban is nagy szerepet játszó kifosztása és elpusztítása többé nem következett a korszak szelleméből... A háború tehát nemcsak eszközeiben, hanem céljaiban is egyre inkább magára a hadseregre szorítkozott. A hadsereg a maga erődítményeivel és néhány berendezett állásával állam volt az államban, amelyen belül lassan elsorvadt a harci elem. Ennek a fejleménynek egész Európa örült, és a haladó szellem szükséges következményének tartotta... Am félreismerhetetlen, hogy ezzel a háború még inkább a kormány pusztá ügyletévé vált, és a néperdek még inkább elidegenedett tőle. A támadó állam haditerve ebben az időben többnyire egyik-másik ellenséges tartomány elfoglalásában, a védőé annak megakadályozásában állt. Az egyes hadjáratok terve: egyik-másik ellenséges erődítmény meghódítása vagy a saját erődítmény bevételeinek megakadályozása volt; csatát csak akkor kerestek és vívtak, ha az e célok okán elkerülhetetlen volt...” (CLAUSEWITZ C. von 2013. 651. p.)

A *Vom Krieg*éből vett fenti két szövegrész egyértelműen bizonyítja, hogy CLAUSEWITZ hadtörténelmi felfogásában a céltudatos, aktív hadvezetés történelmi koronként való megjelenésén van a hangsúly. Ez a szemléletmódja alapvetően korrelál a háború és a hadviselés kettős jellegéről szóló tézisével: abból logikailag eredő hadtörténelmi következtetés. Mindkettő olyan mély hatást gyakorolt a hadtörténetírásra, valamint a 19. és 20. századi politikai filozófiára és politológiára, amellyel számolnia kell a történeti földrajznak is. A *Vom Krieg*ében CLAUSEWITZ a valóságos háborút – hadelméleti szempontból – két kategóriára osztotta, a megsemmisítő és a korlátozott célú összeütközésre. Az előbbi egyértelmű célja az ellenség politikai megsemmisítése, védekezésre képtelenné tétele, ezek segítségével a számunkra kedvező béke kikényszerítése. A korlátozott cél pusztán abból áll, hogy „...birodalmának határain egyes területeket elfoglaljunk – tehát hogy ezeket a területeket megtartsuk, vagy békekötésnél hasznos ütdkártyaként játsszuk ki...” (CLAUSEWITZ C. von 2013. 31. p.) Alapműve későbbi részében arról értekezik, hogy a támadó fél erejét és szándékát a hadszíntér egyéb tényezői – egyebek mellett a védő fél tudatos halogató tevékenysége, a támadó fizikai és pszichés felőrlése – is negligálhatják.

A terület birtokbavételére, valamint az erők és az akarat felörlésére irányuló hadviselést a hadelméleti kutatók a *kifárasztó háború* (*hadviselés*) fogalmával illetik. (LEHMANN, K. 1935; KESSEL, E. 1987; NOWOSADTKO, J. 2002) A háború és a hadviselés kettős jellegét – még ha annak felismerését nem is kötik egyértelműen CLAUSEWITZ személyéhez (PERJÉS G. 1961-1962) – a hadtörténetírásban gyakorta az egyes korszakok egymástól való megkülönböztetésére alkalmazzák, amennyiben a 17-18. századi háborúkat a kifárasztó (methodista), míg a 19. századot a megsemmisítő hadviselés korának tartják. Jóllehet napjainkra e nézet egyre inkább veszít jelentőségéből, de ehhez szükséges volt, hogy a múlt század első felében egy civil hadtörténész, HANS DELBRÜCK (2003) egyértelműen tisztázzon egy félreértést. A hadművészet történetéről írott alapművében ő mutatott rá, hogy a gyakorta CLAUSEWITZnek tévesen tulajdonított megítélés a kifárasztó hadviselést illetően alapjaiban téves. (PERJÉS G. 1961-1962; DELBRÜCK, H. 2003) DELBRÜCK a CLAUSEWITZ-i életmű teljes és alapos ismeretében bizonyította, hogy egyfelől a kifárasztó hadviselés nem egyenlő a határozatlansággal és az erőtlenséggel, hanem a kor társadalmi struktúrájának fejlettsége miatt került az adott korban előtérbe. Másfelől – éppen CLAUSEWITZ hadtörténelemről írott sorai szerint – arra is felhívta a figyelmet: egy-egy háborúban egyszerre van jelen a megsemmisítésre és a kifárasztásra irányuló törekvés. (Csak zárójelben jegyezhetjük meg, hogy ez pedig DELBRÜCK nemzedékének első világháborús élettapasztalata volt.) A geográfiai gondolkodás belső logikájából ered, hogy mind a megsemmisítő, mind a kifárasztó hadviselés eredményes folytatásának megvan, meg kell lennie a sajátos földrajzi viszonyrendszerének.

Tanulmányunk kereteit meghaladja a háború kettős jellege geográfiai vonatkozásainak ismertetése, de úgy véljük, hogy a *Vom Kriege* egyetlen rövid bekezdésének értelmezésével rávilágíthatunk ezek problémakörére. CLAUSEWITZ a megsemmisítés értelmezésekor, miután szól a fővárosok elfoglalásáról és ennek nem mindig egyértelműen döntő hatásáról, a következő, mély geográfiai tartalmú mondatokat írja: „...*Látjuk, hogy a siker itt sem határozható meg általános okokkal. Gyakran a kívülállók által nem ismert egyéni és soha szóvá nem tett erkölcsi okok vagy a történelemből csak anekdotaként ismert semmiségek vagy véletlenek a döntők. Itt az elmélet csak a következőket mondhatja: a dolog azon múlik, hogy szem előtt tartsuk a két állam uralkodó viszonyait. Belőlük alakul ki egy bizonyos súlypont, az erőnek és a mozgásnak valamiféle központja, amelytől minden függ, és az ellenfélnek erre a súlypontjára kell teljes erővel csapást mérnie... Belviszálytól megtépzott államok súlypontja többnyire a főváros; a hatalmasokra támaszkodó kis államoké ezen szövetségesek hadseregében van; a szövetségeseknél az érdekközösségben rejlik; a fegyveres népnél a legfőbb vezető személyében és a közvéleményben. A csapásnak tehát ezek ellen kell irányulnia...*” (CLAUSEWITZ C. von 2013. 656 p.) Majd ehhez

néhány sorral lejjebb hozzászól: „...*Bármi legyen is azonban az ellenfél súlypontja, amely ellen tevékenységünknek irányulnia kell, hadseregének legyőzése és szétzúzása lesz a legbiztosabb kezdet, és ez mindenkor lényeges tett marad...*” (CLAUSEWITZ C. von 2013. 656. p.)

A hadsereg mért vereség kérdése elsősorban katonaföldrajzi és hadtörténeti földrajzi probléma, a fenti súlypontra mért csapásé már túlmutat ezeken. Amint láttuk, a CLAUSEWITZ által leírt súlypont egyáltalán nem pusztán katonai, hanem sokkal inkább társadalmi, politikai képlet, amelynek mint ilyennek főleg a politikai földrajz – az ágazati történeti földrajzként felfogott történeti politikai geográfia – keretében van a helye. Úgy véljük, hogy a történeti földrajz szempontjából e súlypont – mint térbeli elem – jellegének és helyének meghatározása lehet minden egyes kor háborújának vizsgálatakor az a tényező, amelyhez a társadalom térbeli mozgásait viszonyítanunk kell. Akár a kifárasztó, akár a megsemmisítő hadviselésről legyen is szó, a fegyveres politikai összeütközés – erősen leegyszerűsítve – mindössze azon múlik; ezt a súlypontot képes-e az egyik fél megvédeni, tőle a támadót távol tartani, míg a másik fél fizikailag elérni. A vizsgálatok legmagasabb pontján már összeolvadó hadtörténeti és politikai földrajz közös szemléletének kialakításával létrehozandó kutatói metódus érvényesítése szükséges ehhez.

A fent leírtakból joggal vethető fel a politikai földrajz és a hadtörténeti geográfia közötti kapcsolat kérdése, amely tanulmányunk témája szempontjából oly módon fogalmazható meg: CLAUSEWITZ hatása egyáltalán kimutatható-e a politikai földrajzban. A válasz részletes kifejtése nyilván terjedelmes tudomány- és kultúrtörténeti kutatások alapján lehetséges. Annyi azonban bizonyos, hogy FRIEDRICH RATZEL (1903) politikai földrajzi alpművében találunk e kapcsolat meglétére utaló jeleket. A magyar geográfia történetéből pedig TÓTH ZOLTÁN (1917) terjedelmes, a politikai és a katonaföldrajz határán elhelyezkedő tanulmánya bizonyítja a RATZELI és a CLAUSEWITZI elméleti rendszerek együttes alkalmazásának lehetőségét. A két gondolati rendszer azonban fontos geográfiai pontokon és ebből eredően a történeti földrajz szempontjából is mutat lényeges eltéréseket. Ezek közül csak a dolgozatunk témája szempontjából a legfontosabbaknak tartottakat emeljük ki. Az első, inkább csak kultúrtörténeti érdekesség, hogy RATZEL ugyan hivatkozik CLAUSEWITZre, de ezt igen korlátozottan teszi. RATZEL politikai földrajzában szintén foglalkozik a háború fogalmi értelmezésével, de míg CLAUSEWITZ ezt a politika és a háború kapcsolata alapján teszi, addig a német geográfus a társadalmi térbeli mozgások egyik kategóriájaként határozza azt meg. Pusztán geográfiai értelemben, „...*az egyik ország nagy embertömegei heves, anyagszerű és erőszakos mozgása egy másikba...*” (RATZEL, F. 1903. 93. p.), míg politikai szempontból – mondja RATZEL – a legerőszakosabb eszköz az államnak a békében megrekedt területi

növekedésére. Míg CLAUSEWITZNél a háború célja az azt követő békeállapot milyensége, addig RATZELNél egyértelműen bizonyos területek elfoglalása. Ez egyben azt is jelenti, hogy RATZEL szűkebben értelmezi a háborút, mint CLAUSEWITZ, miközben történelmi alapon – politikai földrajzának 48. pontjában – beszél megsemmisítő, rabló, hódító, nemzeti, gazdasági és gyarmati háborúkról. A megsemmisítő háborút – CLAUSEWITZTől eltérően – nyilván az ókori példák alapján a szó szoros értelemben véve a lakosság teljes kiirtásában konkretizálja. RATZELNél – miután a politikai és a történelmi mozgások geográfiai értelmét igyekszik megragadni – érthető e bizonyos fokig szélsőséges álláspont. Hiszen mint láttuk, CLAUSEWITZ rendszere a vesztfáliai világrendre érvényes legfőképpen.

Mindezek ismeretében – tudva, hogy CLAUSEWITZ hatott RATZELre, és hogy ennek ellenére felfogásukban lényeges különbség mutatkozik – miként lehet e két jelentős gondolkodó komplett tudományos rendszereit alkalmazni a történelmi földrajzban? Elsőként oly módon, ha tudomásul vesszük, hogy eltérő nézőpontból közelítenek a háború társadalmi jelenségéhez. Másodikként pedig úgy, ha elfogadjuk, hogy a különböző szemléletmódok ellenére is CLAUSEWITZ és RATZEL elmélete kiegészíti egymást. Amint már írtuk, CLAUSEWITZ *Vom Kriegéjének* egyik rétege a háborúk jellemzőinek absztrakcióját tartalmazza: ebben a tekintetben örök érvényű. RATZEL esetében ugyanez lehet a helyzet. Jelenleg nincsen tudomásunk arról, hogy a 20. század második felében vagy az ezredfordulót követően bárki is elvégezte volna RATZEL politikai földrajzának aktualizáló feldolgozását. Értendő ezalatt egy olyan munka, amely a német geográfus által szabályos törvényszerűségekkel fogalmazott jelenségeket átrostálja annak megfelelően: az elmúlt másfél évszázadban – az emberiség történetének egészére vonatkoztatva – mely pontok, állítások bizonyulnak helyesnek. E feladat elvégzésével olyan térbeli modellhez jutnánk, amellyel mind a hosszú-, mind a rövidtávú történelmi folyamatok értelmezhetőek. Ez azonban még nem elegendő: hiányzik belőle az a hadelméleti, katonaföldrajzi váz, amelyet CLAUSEWITZ *Vom Kriegéje* rejt. A két modell eggyé alakítása, vagy másként fogalmazva, CLAUSEWITZ és RATZEL szemléletmódjának egyszerre történő felhasználása lehetne az az eszköz, amellyel történelmi földrajzunk a siker nagyobb reményével fordulhat a politikai – benne a katonai – történelmi események felé.

Irodalom

- ARON, R. 1980: Clausewitz, den Krieg denken. – Propyläen, Frankfurt am Main. 778 p.
B. SZABÓ J. 2015: Mohács: régi kérdések, új válaszok, A Magyar Királyság hadserege az 1526. évi mohácsi csatában. HM Hadtörténelmi Intézet és Múzeum, Budapest. 143 p.
CLAUSEWITZ, C. von 1961-1962: A háborúról. I-II. – Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest. 2 db.

- CLAUSEWITZ, C. von 2013: A háborúról. – Zrínyi Kiadó, Budapest. 706 p.
- DELBRÜCK, H. 2003: Geschichte der Kriegskunst I-IV. – Nikol Verlagsgesellschaft, Hamburg. 4 db.
- FRISNYÁK S. 2002: A történeti földrajz alapjai. – In: TÓTH J. (szerk.): Általános társadalomföldrajz II. Dialóg Campus Kiadó, Budapest – Pécs. pp. 9-20.
- FRISNYÁK S. – KÓKAI S. 2015: A honi történeti földrajz negyedszázados eredményei (1989-2014. – In. PAP N. (szerk.): Geopolitikai gondolkodás a magyar földrajzban (1989-2014). IDResearch Kft. – Publikon Kiadó, Pécs. pp. 9-23.
- HAHLWEG, W. 1952: Das Clausewitzbild einst und jetzt. – In. CLAUSEWITZ, C. von: Vom Kriege. Dümmlers Verlag, Bonn. pp. 1-70.
- HAHLWEG, W. 1958: Carl von Clausewitz 1780-1831. – In. HEIMPEL, H. – HEUSS, T. – REIFENBERG, B. (szerk.): Die grossen Deutschen, Deutsche Biographie, II. Band. Propyläen Verlag, Berlin. pp. 491-501.
- HAHLWEG, W. 1974: Krieg – Kriegskuns – Kriegstheorie. – In. GERSDORFF, U. von (szerk.): Geschichte und Militärgeschichte, Wege der Forschung. Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen, Frankfurt am Main. pp. 313-335.
- HAHLWEG, W. 1976: Militärwesen und Philosophie, Zur Genesis der methodischen Grundlagen des Werkes „Vom Kriege“ des Generals v. Clausewitz. Österreichische Militärische Zeitschrift évf. nélkül, 5. pp. 395-397.
- HAHLWEG, W. 1980: Philosophie und Theorie bei Clausewitz. In. MAIZIÈRE, U. de (szerk.): Freiheit ohne Krieg? Beiträge zur Strategie-Diskussion der Gegenwart im Spiegel der Theorie von Carl von Clausewitz. Dümmlers Verlag, Bonn. pp. 325-332.
- JANSSEN, W. 1982: Krieg. – In. BRUNNER, O. – CONZE, W. – KOSELLEK, R. (szerk.): Geschichtliche Grundbegriffe, Historisches Lexikon zur politisch-sozialen Sprache in Deutschland III. Band. Ernst Klett Verlag, Stuttgart. pp. 567-615.
- KEEGAN, J. 2002: A hadviselés története. – Corvina, Budapest. 388 p. + 16 t.
- KESSEL, E. 1933: Die Wandlung der Kriegskunst im Zeitalter der französischen Revolution. – Historische Zeitschrift 148. Band. pp. 248-276.
- KESSEL, E. 1987: Die doppelte Art des Krieges. – In. UŐ: Militärgeschichte und Kriegstheorie in neuerer Zeit, Ausgewählte Aufsätze. Duncker Humblot, Berlin. pp. 157-174.
- KISSINGER, H. 2016: Világrend. – Antall József Tudásközpont, Budapest. 430 p.
- LEHMANN, K. 1935: Ermattungsstrategie – oder nicht? Historische Zeitschrift 151. Band, pp. 48-86.
- MENDÖL T. 1999: A földrajztudomány az ókortól napjainkig. – ELTE Eötvös Kiadó, Budapest. 274 p.
- MÜNKLER, H. 2004: Die neuen Kriege – Rowohlt Taschenbuch Verlag, Reinbek bei Hamburg. 286 p.
- NAGY M. M. 2006: A Délvidék mint geopolitikai puffer. – In: KÓKAI S. (szerk.): A Délvidék történeti földrajza, A Nyíregyházán 2006. november 17-én megtartott tudományos konferencia előadásai. Nyíregyházi Főiskola Földrajz Tanszéke, Nyíregyháza. pp. 164-177.
- NAGY M. M. 2016: Politikai képletek a történeti földrajzban (A politikai földrajz és a történeti földrajz kapcsolatáról). – Történeti Földrajz Közlemények 4. 1. pp. 1-14.
- NOWOSADTKO, J. 2002: Krieg, Gewalt, Ordnung, Einführung in die Militärgeschichte. – Edition Diskord, Tübingen. 300 p.

- PARET, P. 1993: Clausewitz und der Staat, Der Mensch, seine Theorien und seine Zeit. – Dümmers Verlag, Bonn. 566 p.
- PERJÉS G. 1961-1962: A „metodizmus” és a Zrínyi-Montecuccoli vita. – Századok 95. 4-5. pp. 507-535. és 96. 1-2. pp. 25-45.
- PERJÉS G. 1966: Clausewitz magyar fordítása. – Hadtörténelmi Közlemények 13. (új évf.) 1. pp. 104-132.
- PERJÉS G. 1979: Mohács. – Magvető Kiadó, Budapest. 465 p.
- PERJÉS G. 1983: Clausewitz. – Magvető Könyvkiadó, Budapest. 507 p.
- PERJÉS G. 1988: Clausewitz és a háború praxeológiája. – Zrínyi Katonai Kiadó, Budapest. 261 p.
- RATZEL, F. 1903: Politische Geographie oder die Geographie der Staaten, des Verkehrs und des Krieges [Zweite umgearbeitete Auflage]. – Verlag von R. Oldenbourg, München – Berlin. 837 p.
- ROTHER, B. – TÜRPE, A. 1977: Das Wesen des Krieges bei Hegel und Clausewitz. Deutsche Zeitschrift für Philosophie 25. 11. pp. 1331-1343.
- SCHMITTHENNER, H. 1958: Carl Ritter 1779-1859. – In. HEIMPEL, H. – HEUSS, T. – REIFENBERG, B. (szerk.): Die grossen Deutschen, Deutsche Biographie, III. Band. Propyläen Verlag, Berlin. pp. 189-200.
- SCHÖSSLER, D. 1991: Carl von Clausewitz. – Rowohlt Taschenbuch Verlag, Hamburg. 160 p.
- SCHRAMM, W. von 1981: Clausewitz, Leben und Werk. – Bechtle Verlag, Esslingen am Neckar. 611 p. + 16 t.
- TELEKI P. 1996: A földrajzi gondolat története. – Kossuth Könyvkiadó, Budapest. 193 p.
- TIETZE, W. (szerk.) 1968-1972: Westermann lexikon der Geographie. I-V. Georg Westermann Verlag. Braunschweig 5 db.
- TÓTH Z. 1917: Az államterület biztonsága. – Földrajzi Közlemények 45. 7-8. pp. 311-361.
- TROLL, C. 1958: Alexander von Humboldt 1769-1859. – In. HEIMPEL, H. – HEUSS, T. – REIFENBERG, B. (szerk.): Die grossen Deutschen, Deutsche Biographie, III. Band. Propyläen Verlag, Berlin. pp. 175-188.

FODOR FERENC TÖRTÉNETI-POLITIKAI FÖLDRAJZI MUNKÁSÁGÁNAK KÉRDÉSÉHEZ

HAJDÚ ZOLTÁN

Comments on Research of Historical-Political Geography of Ferenc Fodor

This short paper argues historical-political scientific works of Ferenc Fodor (1887-1962). He was an individual loser of Trianon trauma of Historical Hungary, he had to move from Karánsebes to Budapest. His research works between the two wars period were focused of changes of historical territory of Hungary and as a consequence changing of state borders. His memorandum on Trianon (Trianon is a reason...) in 1931 was a very special document.

I. Bevezetés

Az évtizedeken keresztül „feledtetésre ítélt” Fodor Ferenc (1887 - 1962) földrajzi munkásságának feltárása – több kisebb megszólalás után – lényegében a földrajztudomány történetével foglalkozó hatalmas monográfiájának publikálásával indult. Fodor a magyar földrajztudomány széles, különösen a társadalomföldrajz (gazdasági, történeti, politikai földrajz stb.) területein alkotott. A jelen rövid elemzésben a történeti-politikai földrajzi kutatásaira hívom fel a figyelmet. Az államterület változásainak, történeti alakulásának önálló vizsgálata, a hozzá rendelt államhatár-változások feltárása érdemi tudományos eredményének tekinthető. Fodor a trianoni békeszerződés tragikus gazdasági, társadalmi, területi, közlekedési stb. következményeinek egyik legjobb korabeli ismerője, feldolgozója volt. A Trianonnal kapcsolatos, mindössze egy oldalas, szinte fájdalmas kiáltványának publikálásával a népben és nemzetben kritikusan gondolkodó Fodor Ferenc képhez szeretnék hozzájárulni. A magyar lét földrajzával kapcsolatos történeti politikai földrajzi megközelítését csak érintem, remélem nincs messze az az idő, amikor ez a kéziratban lévő műve is megjelenhet.

II. Fodor Ferenc saját munkásságának, tudományos eredményeinek önképe, önértékelése

Fodor Ferenc munkásságában meghatározó helyet foglal el a magyar földrajztudomány történetét feldolgozó monográfiája.¹ Fodor átfogó történeti és

¹Fodor F. 2006: A magyar földrajztudomány története. Budapest, Magyar Tudományos Akadémia Földrajztudományi Kutatóintézet. Sajtó alá rendezte Dövényi Zoltán. Fodor Ferenc szakmai életrajzát összegezte Hajdú Zoltán

földrajzelméleti és történeti ismeretek birtokában dolgozta fel a magyar földrajztudomány fejlődési pályáját, szakaszolta történetileg, fogalmazta meg a különböző földrajztudományi ágazatok részben önálló fejlődési tendenciáit, s helyezte el a magyar földrajztudományt a nemzetközi tendenciákban.

Saját munkásságának fejlődéstörténeti és belső tagolása során² külön kiemelte: a) természetföldrajzi, b) tájrajzi, c) gazdaságföldrajzi, d) településföldrajzi, e) politikai földrajzi, f) közlekedésföldrajzi, g) kartográfia-történeti, h) történeti földrajzi, k) földrajz-metodikai, l) földrajz-didaktikai, m) földrajzi bibliográfiai kutatásait, illetve tételesen felsorolta eredményeinek könyvészeti adatait. Jogosan és egyben sajátos távolságtartással állapította meg saját munkásságának kiterjedtségéről, hogy: „Földrajzi értekezései tehát a klímatológia és a morfológia kivételével felölelik a földrajztudomány egész területét”³

A történeti földrajzi teljesítményéből a Jászsággal és a történeti demográfiai folyamatok elemzésével kapcsolatos munkásságát helyezte előtérbe. A mezőgazdasággal kapcsolatos eredményei, a települések történeti földrajzi struktúra-változásának elemzése összefüggésben a történeti földrajzzal, valamint a gyeprendszer kutatásának a kiemelésére került sor.⁴

A saját politikai földrajzi kutatásait, illetve publikációit értékelve és felsorolva a balkáni, az adriai, az államalakulásokkal és az államhatár-változásokkal kapcsolatos eredményeit emelte ki. Fodor nem írt összefoglaló nagy politikai földrajzot, sokkal inkább súlypontozott tanulmányokat, rövidebb elemzéseket jelentetett meg. Bár Fodor sok tekintetben Teleki Pál szakmai „árnyékában élt”, de sok vonatkozásban felvállalta az önálló gondolkodás és véleményalkotás felelősségét.

A mostani elemzésemben a politikai és a történeti földrajzi kutatásaira koncentrálok, mégpedig azokra, melyek valójában és valósággal történeti-politikai földrajzi jellegűek. (A történeti-politikai földrajzon azt értem, hogy Fodor az államterület és az államhatár alakulását hosszú távú változásaikban szemlélte, a különböző korszakok struktúráját rekonstruálva rajzolta meg a folyamatokat.)

III. Trianon nemzettörténeti hatásainak kutatása, s felhívás az újragondolásra

Fodor Ferenc lényegében a trianoni békeszerződés személyes veszteseként (nem kívánt hűségesküt tenni a román hatalomra) így szinte menekülnie kellett Karánsebesről, középiskolai tanári állásából. (Az is igaz, hogy Fodor az egyetem elvégzésétől kezdve Budapesten kívánt élni és dolgozni, a fővárost tekintette az

² Fodor F. 2006: pp. 565 – 573.

³ Fodor F. 2006: p. 571.

⁴ Fodor F. 2006: p. 571.

igazi szellemi-kutatói pálya lehetőségét kínáló helynek a maga számára. Így a Budapestre kerülése sajátos beteljesülést is jelentett számára). Teleki segítségével bekapcsolódhatott a Békeelőkészítő Iroda munkálataiba, melynek belső tevékenységéről, az elkészült szakmai anyagok szerzőiről ő adott először a nyilvánosság számára képet.⁵ (Fodor már a munkálatok alatt látta, hogy egyes személyek megpróbálják mások eredményeit kisajátítani, így a „tudománytörténeti hitelesség” érdekében gyűjtötte össze és publikálta az általában szerzőkre való utalás nélkül megjelenő és hasznosított anyagok elkészítőinek a nevét.

Fodor első sorban a gazdasági földrajzi kérdések vizsgálatával vett részt a munkában, illetve ő alapozta meg az összefoglaló gazdaságföldrajzi térkép anyagát.⁶ Cholnoky Jenő és Teleki Pál csak az általános kérdések tisztázásában vett részt, Fodor a korábbi kutatási eredményeiket dolgozta fel az ábra készítése során.

A nagyközönség számára Fodor írta meg a legátfogóbban a Trianonban végrehajtott területi csonkítás földrajzi összetevőit, illetve következményeit.⁷ A gazdasági földrajzi monográfiája valójában egy történeti földrajzi összefoglaló, hiszen egy nemzetközi jogilag és ténylegesen is megszűnt ország-területet földrajzát írta meg, csatolva a kötet végén „Csonka-Magyarország” legfontosabb statisztikai adatait. A „nagy” és a „csonka” ország nagyon sok mindenre történő egybevetése mindenki számára bizonyíthatta, hogy a békekonferencián szinte valóságos „nemzetgyilkosságot” hajtottak végre Magyarországgal, illetve a magyar nemzettel szemben.

Az „Igazságot Magyarországnak” nemzeti követelésirodalom meghatározó kötetében szintén Fodor Ferenc összegezte Trianon kártételeit, mutatta be az ország területi, térszerkezeti, gazdasági deformációjának az összefüggéseit⁸.

Az 1929-1933-as gazdasági világválság és annak magyarországi hatásai a legkeményebb kérdésben sarkallta Fodor Ferencet újragondolásra. Trianon „manipulálása” ügyében szinte egy kiáltványt intézett a cserkész ifjúsághoz, de lényegében az egész nemzethez. Ha elolvassuk és értelmezzük az egy oldalas kiáltványt (*I. melléklet*) első reakciónk feltehetően a megdöbbenés, a meg nem értés. Erre a munkájára vonatkozóan eddig nem találtunk olyan saját hivatkozását, melyben a későbbekben megmagyarázta volna a kiáltvány, vagy memorandum születésének körülményeit, indítékait.

⁵ Fodor F. 1919: A békeelőkészítés földrajzi vonatkozású munkálatai. – Földrajzi Közlemények, XLVI. köt., 1-10 füzet, pp. 45-47.

⁶Fodor F. – Cholnoky J. – Teleki P. 1920: Magyarország gazdaságföldrajzi térképe. Budapest, Magyar Földrajzi Intézet Rt.

⁷ Fodor F. 1924: Magyarország gazdasági földrajza. Budapest, Franklin-Tárgyaló.

⁸ Fodor F. 1928: A trianoni szerződés földrajzi megvilágításban. In: Apponyi A. etc. Igazságot Magyarországnak. Budapest.

El kell gondolkodnunk azon, hogy mi készítette Fodort a „Trianon-tudóst”⁹ arra, hogy ilyen módon, ilyen megközelítésben, ilyen mélységben fogalmazzon. Az egész íráson végig vonul a kortársai nagy részében való csalódottság. Nem értette, hogy a valóságos nemzeti katasztrófa miért nem vált a közös nemzeti cselekvés érdemi és lényegi meghatározójává, miért silányodott el propagandává, s kik voltak a trianoni tragédia valódi belső nyertesei, mert, hogy sokan voltak.

Feltehetően Fodor lelki állapota is szerepet játszott a fiatalokhoz szóló „memorandum” megírásában. Önéletrajzainak szinte teljes körű, minden részletre kiterjedő feldolgozása adalékokat szolgáltat ennek a kérdésnek a megítéléshez, elemzéséhez.¹⁰ Fodor egyszerre tudós, egyetemi tanár, „cserkész és nemzetnevelő”, valamint a korszak (és munkatársai által többször is megsértett) érzékeny személyiség is. Valójában nem fordult szembe önmagával, de a nemzeti kibontakozás más, felelős útján kezdett el gondolkodni.

IV. A gyepük kérdésköre

Az 1930-as években¹¹ elméleti és történeti jelleggel foglalkozott ismét a trianoni határ kérdéskörével. Trianon megértéséhez a teljes magyar államterületi, illetve államhatár fejlődési, változási kérdéskört fel kívánta tární, meg kívánta érteni és értetni. Ezért fordult a gyepük történeti földrajzi elemzése felé¹². Történeti, kartográfiai, néprajzi tudását hasznosítva, óriási munkát elvégezve rajzolta meg a magyar gyepük térképét (1. ábra). Fodor kutatásainak egyik legfőbb eredménye annak feltárása és térképi bemutatása, hogy a magyar térszemléletben a török eredetű gyepű kifejezés egyszerre jelenik meg minden tekintetben „határ” jelentéstartalommal, s annak egyik sajátos eleme az ország-gyepű (az országhatár). Fodor alapvetően három kategóriát különített el, illetve fogalmazott meg: országos gyepű, előretolt gyepű, belső gyepű.

Amikor Fodor áttekintette saját történeti földrajzi kutatási munkásságát, akkor a magyar gyepűkkel kapcsolatos munkáját kiemelten kezelte. Több nézőpontból hivatkozott erre a munkájára.

Fodor kiinduló pontja a kutatáskor, hogy a gyepűkkel kapcsolatos kutatás „... Karácsonyi Jánost leszámítva, tisztán gyér történelmi adatok és helynévmagyarázatok alapján építi föl, és a térrel, a földrajzi viszonyokkal senki sem kísérelte meg egybevetni az okleveles és helynévmagyarázati

⁹ Amikor 1945 után számba vette a magyar földrajztudomány és saját eredményeit a Trianon kérdés kapcsán nem tért ki erre a nyilatkozatára, memorandumára.

¹⁰ Győri R. – Jobbit, S. (szerk.) 2016: Fodor Ferenc önéletrajzai. Budapest, ELTE Eötvös József Collegium.

¹¹ Fodor F. 1936: Trianoni határ múltja és jövője. – *Külvügyi Szemle*, 13. évf. 1. szám, pp. 36-48.

¹² Fodor F. 1936: Adatok a magyar gyepűk földrajzához. – *Hadtörténeti Közlemények*, 37. évf. pp. 113-144.

anyagot”¹³ Fodor a saját „vállalása” kezdetén áttekinti a kérdés teljes korábbi szakirodalmát, méghozzá több szakmára kiterjedően. Felelős forráskritikát gyakorol, direkt megfogalmazza, hogy milyen eredményeket fogad el, melyeket kérdőjelez meg. A „térbeli valószínűségbe való illesztés” számára egyfajta vezérfonal a kritika során.

Az országhatárokat illetően fontos az az eredménye, hogy „a külső, országos gyepűvonalak és országhatárok nem egybeeső fogalmak”. Mind a gyepűrendszer, mind pedig az országhatár hosszabb történeti és tértörténeti fejlődés eredménye. A honfoglaló magyarság első törzsállásainak összességét körülvevő, legbelső országos gyepük seholsem „tolattak ki” a medence hegyvidékeinek legbelső pereménél. A gyepüket csak fokozatosan „vitték ki” az ország tényleges határaitra.

Anélkül, hogy teljes részletezéssel bele tudnék menni Fodor eredményeinek az elemzésébe, arra mindenképpen fel szeretném hívni a figyelmet, hogy az ország „határosodása” (külső és belső tekintetben egyaránt) eltérő intenzitású. Figyelemre méltó, hogy az Alföld árvízjárta és belvizes területein alig talált gyepűt (arra utaló földrajzi nevet), addig az ország nyugati területein meglehetősen sűrű határhálózat (ország- és belső határ) rajzolódik ki.

Külön kérdésként izgatta az Alföld és Erdély között formálódó gyepűvonal, melyre az „Erdély földrajza” című 1936-os tanulmányában is visszatért¹⁴. „Az Alföld és Erdély közé helyezett *gyepűvonal* amellet tanúskodik, hogy Erdélyt a magyarság megtelepülése után egy ideig még csak inkább amolyan *semleges terület, elválasztó öv* volt, ahol a keleti népekkel való küzdelmeik lefolytak és nem volt szerves része a magyar államnak. Ezért ülette meg a magyarság Erdélyt befogadott népekkel is, akik ott mint határőrök teljesítették az alföldi és dunántúli magyar állam számára határőri szolgálataikat.”¹⁵

Fodor mély történeti, kartográfiai, néprajzi, nyelvészeti stb. tudásának, ismeretei rendszerének talán a gyepűrendszerrel kapcsolatos, önálló gondolatokat és megállapításokat tartalmazó tanulmánya az egyik legsajátosabb és legfontosabb kutatási eredménye. A tanulmány nem csak a történeti földrajz, az államtörténet, de a nyelvtörténeti kutatások körében is folyamatos hivatkozást képez.

¹³ Fodor F. 1936: uo.

¹⁴ Fodor F. 1936: Erdély földrajza. In: Asztalos I. (szerk.): A történeti Erdély. Budapest, Erdélyi Férfiak Egyesülete.

¹⁵ Fodor F. uo. p. 67.

Trianon az oka...

Igen-igen, nagyon jól tudjuk, hogy mi mindennek oka Trianon. És hála Istennek, hogy tudjuk. *De ha nem menne káromkodásszámba, majdnem azt mondhatnók, hogy szinte jól jött Trianon annak az eltunyult nemzedéknek, amely ezzel a gyászleppellel kényelmesen takargatja mindazt a bűnt, amit Trianon óta elkövetett.* Trianont kétféleképpen lehet leszámítolni: vagy belenyugvással a halálba, s akkor nem kell sem a „Nem, nem, soha!”, sem a „Nemzeti Hiszek-egy”; vagy ha mindez kell, úgy a megújulás nemzeti programjának, társadalmi életnek és gazdasági életnek, társadalmi osztályoknak és gazdasági irányzatoknak komolyan szembe kell nézniök mindazzal, ami mindebből következik. *De a leplezett meghátrálás és a trianoni frázis mögé elbujtatott fatalizmus becs-telen játék a nemzet jövőjével!*

Trianon az oka, hogy *gazdasági életünk* mitsem számított le abból, ami Trianonból következett? Hogy ami a véres határokon kívül maradt, magyar erdők, energia-források, utak, mindezekből alig-alig pótolta még valamit az azóta elmúlt évtized? Trianonból az következett volna, hogy ami megmaradt, azt jobban megismerjük, azzal a csonka földdel jobban összeforrjon a csonka nemzet. És ki meri állítani, hogy a frázisokon túl azóta komolyabban felfedeztük volna csonka földünk ismeretlen értékeit, hogy ma jobban ismerjük az Alföldet, mint azelőtt? Trianon az oka béna gazdasági életünknek; de hát vajjon egész gazdasági irányzatunk nem inkább az iparos Ausztriától való elválás koncepcióit vonja-e le, s tudomásul vette-e, hogy a föld, a magyar termőföld az egyetlen megmaradt komoly értékünk? Trianon az oka, hogy egész gazdasági életünk ma is csak ösztönös, de nem tudományosan kidolgozott program vezet?

Trianon az oka, igaz, hogy itt ma *nem lehet élni* és nem lehet emberileg élni. Annak is, hogy a nemzet testén szinte kívül álló nem is kevesek sohasem éltek olyan jól, mint Trianon után?

Trianon az oka, hogy a *magyarság teste* öt államba szakadt. Annak is, hogy a csonkatörzs mind nagyobb darabját veti ki a vihar tengerentúli exotikus munka-poklokba?

Trianon az oka, hogy a *magyarság lelke* alföldi, felvidéki és erdélyi lélekre szakadt. Annak is, hogy a csonka törzsben maradt lélek-maradvány mindjobban atomizálódik, s nincs egy központi erő, amely még akkora magyar lélek-tájakat, mint a dunántúli és alföldi lélek egységes magyar akarásra indíthatná?

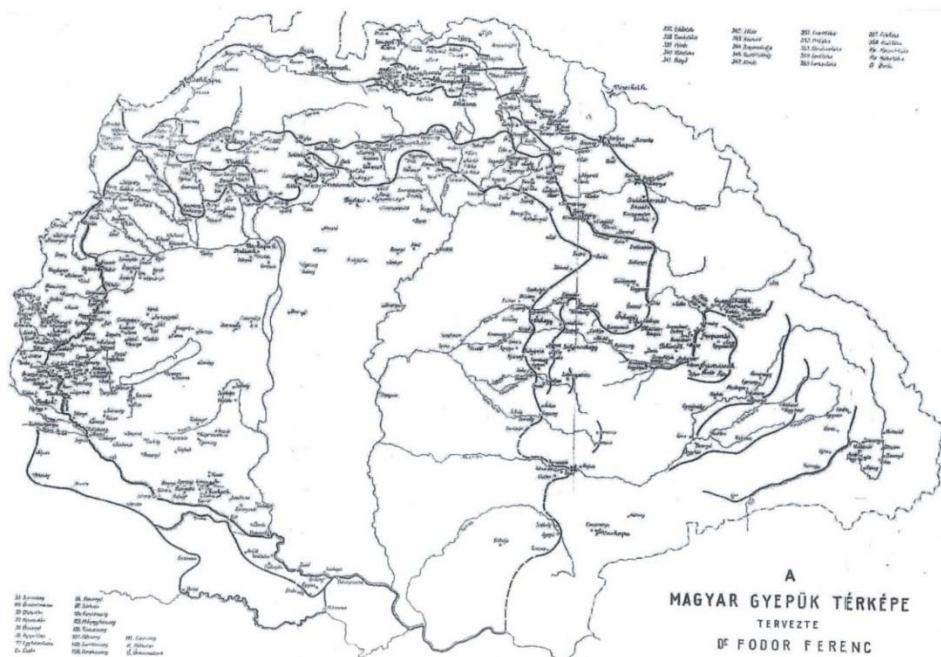
Trianon az oka, hogy elsorvad a *magyar lélek tükre*, irodalom és művészet. Annak is, hogy az el nem csitult, a hangos irodalom tudomást sem vett Trianonról? Annak is, hogy azt az ifjúságot állítja be mintának a magyar ifjúság elé, akiknek fajtája Trianont hozta ránk?

Trianon az oka *társadalmi nyomorúságunknak*. Annak is, hogy azóta itt minden inkább történik, csak éppen a társadalmi kasztok elválasztó falait nem bontogatja senki? Trianon az oka annak is, hogy *nemzeti jövendelmünk* mind kevesebb kézbe fut be, s nincs hatalom, amely azt igazságosabban tudná elosztani? És így tovább, és így tovább...

Igen, a „Trianon az oka” jelszónak vannak műértő kihasználói, kamatoztatói, s vannak kába, elszédített, bekötött szemű megtévesztettjei, vagy letargiába süllyedt kényelmesei!

A megfigyelésre edzett cserkészférfi-szemeknek azonban be kell látni a trianoni lepel mögé, s fel kell ismerniök, hogy a vele letakart nemzet-sírboltba sok-sok olyasmi is belekerült már, amit nem Trianon, hanem csak a trianoni nemzedék temetett be oda!

Fodor.



1. ábra: A magyar gyepűk térképe

Forrás: Fodor F. 1936

V. Államterület és államhatár-változások

Fodor a párizsi békekonferencia "ország-rendező" döntései után részben az egész Európa, részben pedig több új állam államföldrajzi (terület, főváros, államhatár) kérdéseit elemezte, részben magyarul, részben pedig Magyarországon publikált idegen nyelvű tanulmányaiban. Az átalakuló Európában különös figyelmet szentelt Csehszlovákiának (melyet földrajzi képtelenségként fogalmazott meg), a Balkán államosodási folyamatainak. Nem igazán kutatta, de éppen sajátos állam- és államhatár-története miatt foglalkozott Lengyelországgal, Ukrajna „első értelmezője” szinte a magyar politikai földrajzi irodalomban.

Az 1938. évi felvidéki területgyarapodás után már Trianon meghaladásának a kérdése foglalkoztatta, s megkezdte az államterület és az államhatárok hosszú távú változásainak¹⁶ a kutatását. Az erdélyi államhatárok változása, már csak születési helye miatt is foglalkoztatta. Fodor kertilés nélkül megállapította, hogy a második bécsi döntéssel valami olyan történt Erdéllyel, ami korábban sohasem: belső

¹⁶ Fodor F. 1941: Erdélyi államhatárok. In: Földrajzi Zsebkönyv 1941. Budapest, Magyar Földrajzi Társaság Kiadása, pp. 27-35.

Fodor F. 1942: A magyar államterület változásai a honfoglalástól napjainkig. In: Földrajzi Zsebkönyv 1942. Budapest, Magyar Földrajzi Társaság, pp. 39 -47.

területén húzták meg az államhatárt. Őszintén és felelősen úgy látja, hogy: „Ennek az államhatárnak most semmiféle tudományos bírálata sem volna észszerű és egyszerűen tudomásul kell vennünk”¹⁷ Nem a bírálatát kívánja megadni az új, furcsa államhatárnak, hanem a magyarázatát. Szokatlan nyíltsággal fogalmaz: „... ez a vonal sem földrajzi szempontból, a természetes határokhoz fűzött fogalmaink oldaláról, sem gazdasági szempontból, de még katonai, védelmi szempontból... sem értelmezhető. ... Nem szabad ehhez a vonalhoz semminemű földrajzi kívánalmakat kötni, vele szemben ilyen igényekkel fellépni. Egy salamoni ítélet igazságtétele ez, semmi más, a salamoni ítélet előtt pedig nem az élet, hanem az osztó igazság szempontjainak kellett lebegniök”¹⁸

Egészében véve az új erdélyi államhatár a legmerészebb európai államhatár, a nem osztható Erdélyt osztja. Az új, alapvetően néprajzi meghatározottságú államhatár új korszakot nyit nem csak a határok, de egész Erdély történetében. Erdély új határa „csemege a politikai földrajzhoz egy keveset is értők számára”, a magyarság szempontjából „Isten ajándéka, egy millió magyar szabadult fel. Ez az egy biztos, de „minden más a jövő rejtelve”. Fodor elemzése kilógott a korabeli földrajzi és egyéb tárgyú elemzéseik közül. Senki más rajta kívül nem fogalmazta meg az ünnepelés időszakában a „jövő rejtelveit”, tényleges bizonytalanságait.

Fodor nem csak Erdély, hanem az egész ország területi és határtörténeti kutatását is felvállalta. Elkészítette az ő általa rekonstruál ország-területi változások történeti összegzését (1. táblázat), illetve az ahhoz rendelt vonalas határváltozások térképét (2. ábra).

1. táblázat: A magyar államterület változásai, 900-1941

Az államterület megnevezése		Időszak	Az államterület összes kiterj. km ²	Az állam területi nyeresége, illetve vesztesége
1.	A honfoglalás-kori terület	900	127 000	
2.	Szent István Magyarországa	1038	210 000	Ezen kívül lakatlan erdőség
3.	Az Árpádok Magyarországa (a hűbéres tartományok nélkül)	XI–XIII. sz.	357 000	Magyarország + Erdélyi vajdaság, Lajtán túli terület, Szlavónia, Horvátország, Déli bánágok, Székelyek földje, Fogaras földje, Szászok földje
4.	Nagy Lajos birodalma	XIV. sz.	1 100 000	Magyar királyság, Erdélyi vajdaság, Horvátország és Szlavónia, Déli bánágok, más királyságok

¹⁷ Fodor F. 1941, p. 28.

¹⁸ Fodor uo. p. 34.

5.	Mátyás birodalma	XV. sz.	610 000	Magyarország és tartományai, Mátyás hódításai
6.	Magyar királyság	1571	120 000	Erdélyi fejedelemség, Török birodalmi terület
7.	Magyar királyság	1629	900 000+	Erdélyi fejedelemség, Török birodalmi terület
8.	Magyar királyság	XVII. sz. vége	38 000	Thököly fejedelemsége, Erdélyi fejedelemség, Török birodalmi terület
9.	Magyar királyság	1699	212 000	Erdélyi fejedelemség, Partium, Török birodalmi terület
10.	Magyarország	1740	200 000	Temesi bánság, Katonai határőrvidék, Erdély és Partium
11.	Magyar királyság, Erdély és Horvátország	1780	275 000	Katonai Határőrvidék
12.	Magyar királyság	1848	210 000	Erdély és Partium, Erdélyi határőr-vidékek, Magyarország határőrvidékei, Horvátország, Horvát határőrvidékek
13.	Szent Korona országai	1914	325 411	Magyar királyság, Horvátország
14.	Trianoni Magyarország	1922	92 963	Csehországhoz, Romániához, Jugoszláviához, Ausztriához, Lengyelországhoz, Olaszországhoz csatolt területek
15.	Magyar királyság	1938	104 890	Felvidéki perem
16.	Magyar királyság	1939	116 951	Kárpátalja
17.	Magyar királyság	1940	160 055	Észak-Erdély és keleti országrésze
18.	Magyar királyság	1941. aug.	169 956	Bácska, Baranya, Muravidék

Forrás: Fodor F. 1942

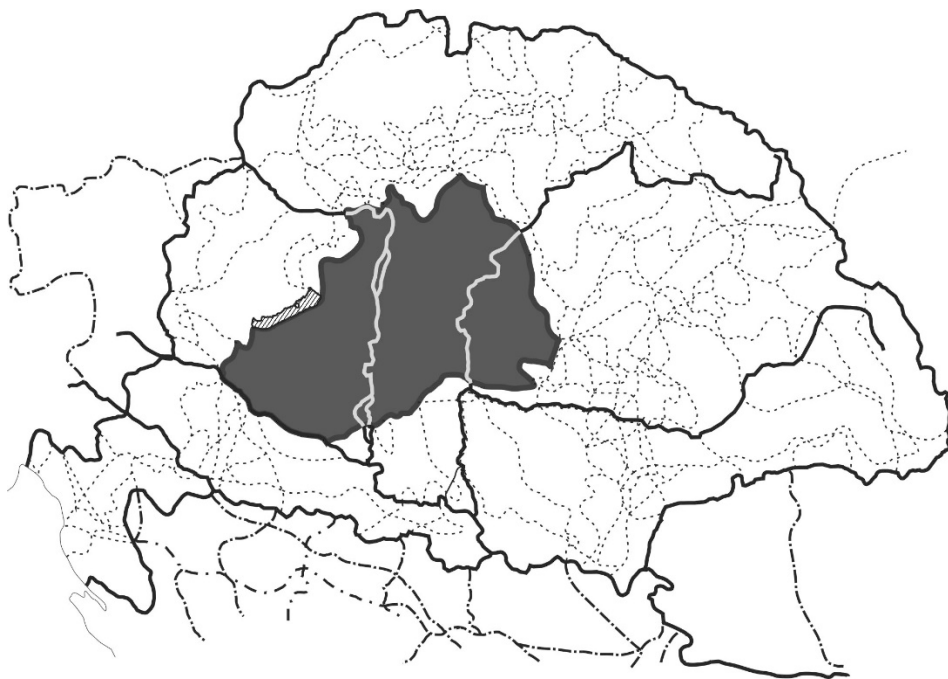
+ Nyomdahiba, valójában 90 ezer.

Nincs lehetőség részletekbe menően foglalkozni az ország területének hosszú távú, a Fodor által elkülönített belső szakaszaiban eltérő jelleget mutató folyamataival, de a 900-ra megfogalmazott honfoglalás-kori területnagyság (127 ezer négyzetkilométer) rendkívül fontos, mert összefügg Fodor gyepű kutatásainak, illetve a magyar népesség számának demográfiai történeti elemzésével, azok eredményeivel. Fodor az „eredi magterületet” lényegesen kisebb kiterjedésben fogalmazta meg, mint a későbbi kutatások. Fodor úgy ítélte meg, hogy a honfoglaló népesség száma nem volt elegendő arra, hogy akárcsak jelzés jelleggel „kitöltse” a Magyar medencerendszer területét. A magterületet szállta meg, a számára egyébként sem természetes földrajzi környezetet jelentő hegységperemet hosszú ideig lakatlan állapotában hagyta.

Fodor világosan tudatosította, hogy az „ország”, a „királyság”, a „birodalom” nemcsak közjogi-politikai fogalmak, hanem a mindenkori magyar területi

struktúrában külön kell értelmezni. Az uralkodói cím felsorolásakor szereplő „horizontalizmus” (Magyarország, Horvátország stb. királya) azt fejezi ki, hogy nem az országhoz, hanem a koronához (az uralkodóhoz) kapcsolták a honfoglalás után bármilyen jogcímen megszerzett területeket.

A magyar birodalmak részben a szerencsés történelmi szituációk, részben pedig az egyéni ambíciók eredményei. Nagy Lajos óriási kiterjedésű hatalmi tere példa nélküli, s nem igazán természetes része a magyar fejlődésnek. Mátyás birodalma is inkább az egyéni ambíciók eredménye volt, halála után nem is sikerült megőrizni.



2. ábra: Politikai határok a Magyar medencerendszerben egy évezred alatt
Forrás: Fodor F. 1942

Az ábra megszerkesztésekor Fodor sajátos térfelfogást és nevezéktant (az eredeti jelmagyarázatban 1) a történelmi határ, 2) politikai és közjogi határok, 3) magyar vonatkozású politikai határok a Kárpátok külső peremén, 4) az ország magterülete, ezen át sohasem volt politikai határ) érvényesített. Nem az „ország”, nem a „királyság”, nem a kárpát-medence, hanem az általa direkt módon meg nem határozott „Magyar-medencerendszer” keretei között gondolkodott. A politikai határok rendkívül gyakran változtak az „ezer éves határokon belül”, de Fodor lehatárolt egy olyan magterületet, amelyen szerinte nem volt a magyar

államtér fejlődésében országhatár. (Mint mindenben szinte a történeti magyar fejlődés esetében ezen is lehet vitatkozni.)

Fodor úgy vélte, hogy a medencrendszer egy nagyon fontos adottság volt a magyar államterületi fejlődés szempontjából (a Magyar medencrendszer egy, csakis egy állam befogadására volt predesztinálva), de nem determinált minden folyamatot. Az állam életének tényezője (a haza) és az államalkotó nép (a nemzet) életjelenségei egyaránt megjelentek és hatottak a történeti-területi fejlődésben. Ha a nemzet teste vagy lelke megbetegedett, akkor az állam területzsugorodási folyamatai elindultak.¹⁹

Mátyás birodalma rövid életű volt, utána szinte azonnal megkezdődött a magyar államterület zsugorodása. A zsugorodási folyamat azért volt sokkal veszélyesebb, mint Trianon, mert nem a peremeket, hanem az ország belső magterületét érintette.

VI. Életműösszegzés és szintézis? (A magyar lét földrajza)

Fodor Ferenc életművében jelentős helyet foglal el a mindmáig kéziratban lévő, (az MTA Könyvtár Kézirattárban őrzött) hatalmas terjedelmű „Magyar lét földrajza”.²⁰ Amikor az 1980-as évek elején először dolgoztam fel Fodor Ferenc MTA Könyvtárban lévő kéziratot hagyatékát (készülve a „Területrendezési törekvések a két világháború közötti magyar földrajztudományban” címen tervezett kandidátusi értekezésem megírására, melyből a TMB akkori döntése okán nem lett semmi) lenyűgözött, s egyben elgondolkodtatott Fodor megközelítéseinek a rendszere, ugyanakkor láttam azt is, hogy a kézirat a „kor szülötte”.

A világháború utolsó időszakában kezdett dolgozni egy nagy államföldrajz-filozófiai, államföldrajz-történeti munkán, s 1946-ban fejezte be. A kézirat alapvetően egy történeti-politikai földrajzi alapvetés a hosszú távú magyar történeti és területi fejlődés, valamint a XX. század első felének megértéséhez, megértetéséhez. A munka egy kutatói pályája csúcán lévő geográfus történeti, elméleti és részben nemzetpolitikai tapasztalatainak az összefoglalása.

A magyar lét (az állam, a társadalom, a gazdaság történetileg változó folyamatai) földrajzi térben (Fodor és kortársai is szinte szinonimaként használták a Kárpát-, a Kárpáti-, a Magyar-, a Közép-Duna-medence tércategóriákat). A történetileg változó, esetenként újradefiniálódó tér-lét (a magyarság szinte minden vonatkozásban összeforrt) folyamatában a magyarság földrajzi környezetével.

¹⁹ Fodor 1942 p. 41.

²⁰ Aki ihletet akar meríteni a kézirat elolvasásához, tanulmányozza Probáld Ferenc rövid értékelését a műről: Probáld F. 2012: Egy elfeledett geográfus lappangó műve: A magyar lét földrajza. – Földrajzi Közlemények, 136. évf. 4. szám pp. 453-458.

+ A tanulmány a „Változás és folytonosság a magyar térképzetekben: nemzet, területiség, fejlesztés és határpolitika” című NN 114468 témaszámú Nemzeti Kutatási, Fejlesztési és Innovációs Hivatal (NKFIH) kutatás keretében készült.

VÁZLAT A PUSZTAFALVAK TÁJTÖRTÉNETI KUTATÁSÁHOZ A KAPOS MENTI ENYŐD PÉLDÁJÁN

K. NÉMETH ANDRÁS – MÁTÉ GÁBOR*

Outlines of a research project on landscape history of deserted medieval villages on the example of Enyőd village

The one-time medieval village of Enyed (or Enyőd) lies in the outskirts of present-day Kercseliget (Somogy county, south-west Hungary). It is a typical lost medieval village of the Transdanubian region: there are very few written sources from the medieval and Ottoman Era, it were the toponyms that kept the memory of the village alive, hardly any archaeological evidences are to be found above the ground due to the agricultural activity of the past 300 years. After its demolition a long process of litigation started for its possession between neighbouring landlords in the 18th century. When the quarrels had ended the village was not established again, a new lordship manor was created, called „Bükk puszta” without any topographical antecedent.

Medieval Enyed village was mentioned for the first time in charters in the middle of the 15th century, although it surely existed in the Árpáadian age. Until the late middle ages it belonged to Dáró castle, which lies in the vicinity of the village. The last sign of a living settlement is from the Turkish defter of 1554. There are no data about how and when the settlement perished.

As the accessible written evidences provide data only about possession affairs, it was the archaeological field survey that helped us detecting physical features and the remnants of the past. First we found the site of the old watermill that was mentioned in the Turkish era (but surely had existed in the Middle Ages), later we detected the traces of the medieval village. Finally, we took a fieldtrip with the help of a boundary map and lawsuits data so as to find the objects marked in the sources.

As a conclusion of our research project we allege that using adequate 18th century archival data could give very helpful details about the landscape and agriculture of the past. Border lawsuits and attestations help us to identify topographical features, medieval objects. It is also ascertained that important objects (mills, roads) can survive for centuries after the death of a settlement and of the structure within they had been once created.

On the territory of former Enyőd village not only one degradation-period could be noticed. The effects of Turkish era can be observed but the aftermath of forced collectivization overspread and created more outstanding features, for instance ruins of vineyards, roads, mills and deserted meadows.

* A tanulmány készítése idején a szerzők az MTA Bolyai János Kutatási Ösztöndíjában részesültek (BO/00003/12/2, illetve: BO/00620/14/1).

Somogy, Tolna és Baranya megyék hármashatáránál, a Kapos-völgy déli oldalán egy jelentéktelennek tűnő vízfolyás csordogál a Kapos berkei felé. Ezt ma Kercseligeti-vízként tartja számon a hivatalos helynévadás, azonban a környéken élők régebben Enyedi-vízként, Enyedi-patakként is emlegették, mely nevet a torkolatától nem messze fekvő, elpusztult középkori faluról kapta. Enyed vagy Enyöd falu több vonatkozásban is tipikus dunántúli elpusztult település: igen kevés középkori és török kori *írásos forrás* szól róla, emlékét a *földrajzi nevek* tartották fent, a falu felszíni *régészeti emlékeit* az elmúlt háromszáz esztendő művelésmód változásai, a rétek lecsapolása és a gépi földművelés szinte teljesen eltüntették. Enyöd abból a szempontból is tipikus példa, hogy „holtában” is komoly értéket képviselt és elpusztulását követően, a 18. században a szomszédos birtokosok között hosszú *pereskedés indult területéért*. A birtokviták rendeződése után területén *nem létesült újra falu*, hanem egy topográfiai előzmény nélküli *uradalmi allódiium*, ’puszta’ alakult ki, amely nevében (Bükk puszta) már nem tükrözte vissza a terület középkori múltját. A régi Enyöd határa Attala és Kercseliget birtokába került, rétek, szántók és szőlőskertek foglalták el szinte teljes területét, alig hagyva néhány északias domboldalt a török alatt megerősödött erdőségeknek. Írásunk tehát egy nagyjából átlagos forrásadottságú és sorsú településről szól, melyhez hasonló példát százsámra találnánk a Dunántúlról. E példában nem az egyedi, hanem az általános vonások a legérdekesebbek, vagyis azon tényezők, melyek jóformán minden pusztafalu esetében tanulmányozhatók lennének. Jakó Zsigmond 72 évvel ezelőtt megjelent, módszertani szempontból alapvető fontosságú cikkében az elpusztult települések tömeges feltárásának fontosságára hívta fel a figyelmet, melyek nélkül – véleménye szerint – sem a középkori magyar falu, sem a 18. századi reorganizáció nem értékelhető kellőképpen.¹ Úgy véljük, az alapadatok összegyűjtése, módszeres számbavétele ma is aktuális feladat. Ehhez kívánunk hozzájárulni a dolgozat közreadásával, melyben bemutatjuk a pusztára vonatkozó írásos forrásokat és terepbejárásaink során szerzett ismereteinket, majd levonjuk az egyes tájlelemek továbbélésével és végső soron Enyöd mai képével kapcsolatos konklúzióinkat. Egy olyan, arányos szerkezetű vázlatot kívánunk közölni, mely fogódzót nyújthat a településtörténeti feltárások számára, különösen azon pusztafalvak esetében, ahol az átlagos forrásadottságok miatt távlatos tudományos célok nem tűzhetők ki, de a közelség, és a kutató személyes jártassága folytán a vizsgálat könnyen lefolytatható.

Enyöd és környéke a középkorban és a török hódoltság korában

A középkori Enyedre legkorábbi okleveles adatunk csak a 15. század közepéről való, de neve alapján bizonyos, hogy már a kora Árpád-korban is létezett.² Neve

¹ Jakó 1945, 16–17.

² Eddigi feldolgozásait lásd: Csánki 1897, 424; Reuter 1974, 138.

az alábbi alakokban fordul elő: *Enyed* (1449, 1531), *Enyeed* (1542), *Enyewd* (1467, 1495), *Enyewld* (1524, 1525). Kétségtelen, hogy a falu neve pusztá személynévből, az egyházi latin *Egidius* (magyarul Egyed) névből keletkezett magyar névadással, így etimológiája végső soron az erdélyi Nagyenyeddel is rokon.³ A 15. század második felében már feltűnő Enyő(l)d névalak vagy az eredeti személynévi alak elhomályosodásával alakult ki, vagy úgy, hogy a helyi ő-ző nyelvjárásnak megfelelően ejtészváltozáson ment át. Kétségtelen, hogy a két változat már a középkorban is megvolt, sőt a 16. század első felében az Enyőd az Enyednél többször szerepel.⁴ A 18. században még a mainál több helynév utalt az egykori falura, az idők során emléke megfakult. A 19–20. századra már csupán az idők viharával dacoló Enyődi malom neve emlékeztetett a településre.⁵

A település első említésétől kezdve a késő középkor utolsó száz évében végig *Dáró* várához tartozott, amelynek romjai Jágónak határában, egy a Kapos felé előrenyúló domb északi felén található.⁶ A dárói vár egy 10–15 faluból álló kisebb uradalom központja volt, eltérő időpontokban a Tolna megyei *Al(só)falva*, *Almás*, (Felső-) *Attala*, *Biród*, *Enyed*, *Ibolczka*, (Egyházas-, Kápolnás-, Közép-, Vásáros-) *Száka*, *Szederjes*, *Tekeres*, *Uga*, a Somogy megyei *Jutej*, (Alsó-) *Miklósi*, *Nágoacs* birtok, valamint egy ábrahámí és ecsenyi birtokrész alkotta a birtoktestet. A birtokok többsége a vár közvetlen közelében feküdt.⁷ *Enyed* a váruradalomnak a várhoz legközelebb, légvonalban mintegy 1200 méterre fekvő falva volt, mindössze két völgy választotta el tőle. A vár tartozékainak listáját 1449 és 1531 között szerepel, az alábbi ügyekben: 1449-ben Zicsi Benedek az anyja jogán illető részét kérte Dárói Imrétől,⁸ 1467-ben Zicsi Benedek és Majos Mihály kibékültek a vár és tartozékai ügyében,⁹ 1495-ben Dárói Majos Mihály fia Miklós megtagadta belőle a Dárói Majos Imre

³ Kiss 1988, II. 183 (Nagyenyed).

⁴ Az Egyed vezetéknev a tágabb térségben (Somogyjád) a 18. század első felében élő vezetéknev volt, mely alapján feltételezhető, hogy a környéken élő lakosság az Enyed és az Egyed névalakok között lényegi különbséget nem érzékelt. Erre utal a település egyik történeti mondája is, miszerint a falu temploma egy Egyed nevű gazdag emberről kapta a nevét: „*ott volt háza Egyed nevű embernek, aki is azon a helyen ahol mostanában is malom vagon malmot csinált vala, arul nevezték egyed malmának és mint hogy ezen ember vagyonos ember volt az templomocskát is melynek falai látszanak ő építette, Sz. Egyed tisztességére azon okból azt is Egyedi templomnak hívták idővel osztán falunak elpusztulása után az Egyed nevént Enyödre fordították, és az malmot Enyődi Malomnak, a Templomot Enyődi Templomnak is nevezték.*” MNL Esterházy Repositoryum 92. 556. csomó, Fasc. C. No. 322. (1745)

⁵ A második katonai felmérés Enyedi, a Pesty Frigyes-féle (Pesty 2001, 165) helynévgyűjtés Enyődi, a Somogy megye földrajzi nevei című monográfiát (SMFN 514: 165/37) megalapozó gyűjtés Enyedi malom névalakban jegyezte fel.

⁶ Miklós 2007, 234–238. A dárói várat valószínűleg az ábrahámí ciszterci apátságot alapító Mojs nádor rokona, Dárói Salamon (1273–1308) építtette, de először csak 1358-ban említik unokái, Péter és Miklós váraként, a középkori végéig a tőlük származó Dárói Majos családé volt. Engel 1996, I. 298.

⁷ Csánki 1897, 403.

⁸ Zichy IX. 212. sz.; C. Tóth 2004, 971. sz.

⁹ Zichy X. 280. sz.

lányát, Katalint illető rész kiadását,¹⁰ 1524-ben Werbőczy István és Dárói Majos Mihály lányai közti osztozkodás során Werbőczy a Majos-lányoknak adta leánynegyedük fejében,¹¹ 1525-ben Dombói Farkas, Ártándi Pál, valamint Dárói Majos Mihály özvegye és lányai tiltakoztak az ellen, hogy Werbőczyt beiktassák Dáró várába és tartozékaiba,¹² 1531-ben pedig néhai Dárói Majos Mihály lányai eltiltották Szántói Partos János feleségét – aki valószínűleg szintén Majos-lány volt – Dáró vár felének tartozékainak elidegenítésétől, továbbá tiltották Ártándi Pál özvegyét és gyermekeit megszerzésüktől.¹³

A középkori birtokviszonyokról utolsóként hiteles képet adó 1542-es rovásadó-jegyzékben Enyed a portaszámok bejegyzése nélkül, közvetlenül Szederjes falu előtt szerepel; utóbbi Bornemissza Farkasé – Dáró vár akkori uráé – volt 4,5 adózó és 2 pusztá portáival.¹⁴ A két falut feltehetően földrajzi közelségük miatt vonták össze a dikajegyzékben, amint látni fogjuk, igen közel, kb. 600 méterre feküdtek egymástól, a patak átellenes oldalán. A törökök pusztításáról tájékoztat a jegyzékbe vett 2 pusztá telek. A falu ekkor még viszonylagos épségben maradt, a főutak mellett fekvő falvakban sokkal nagyobb kár mutatkozott. Tolna megye 1545-ben került teljesen a török uralma alá. Az 1554-es török defterben nagyobb a megadóztatott hánék (jobbágyháztartások) száma, mint a portális alapon kivetett rovásadó-jegyzékekben: négy adózó háztartásfőt írtak össze, név szerint: Bak Ambrus, Bak Bálint, Bárci Gergely, Szabó Antal.¹⁵ A defterdárók minden bizonnyal már kevesebb lakóból álló faluközösséget találtak, hiszen a két falu korábbi 6,5-es portaszáma több jobbágyháztartást feltételez. Később már nem említik a falut a török iratok, pusztulásáról semmilyen ismeretünk sincsen. Mindazonáltal egyáltalán nem lehetetlen, hogy lakói életben maradtak, illetve újabbakkal töltődtek fel. Jakó Zsigmond már 1945-ben felhívta a figyelmet, hogy szinte nem létezett olyan település a török által megszállt részeken – ideértve a máig élő helységeket is –, amely hosszabb-rövidebb ideig ne állt volna pusztán a hadjárások miatt, ugyanakkor ez nem jelentette egyben a lakosság pusztulását, illetve teljes kicserélődését.¹⁶ Az enyődiek számára a közeli, védettebb helyen fekvő és a török időket túlélő Kercesliget, Jenő, Szekcső települések jelenthették a hátországot, ahová vész esetén elhúzódhattak. Egyáltalán nem valószínűtlen, hogy az enyődiek utódai ezen falvak magyar törzslakossága körében (is) kereshetők.

¹⁰ DL 72926.

¹¹ DL 72207.

¹² DL 82696.

¹³ E. Kovács 1996, 231. 59. jegyzet.

¹⁴ Timár 1976, 54. Miklós Zsuzsa tévesen feltételezte, hogy Dáró az 1520-as években elpusztult (Miklós 2007, 238), mert 1542-ben Tinódi Sebestyén még a Bornemissza Farkas kezén lévő Dáró várában írta meg Werbőczy Imre és Kászon bég egyházaskozári ütközetéről szóló históriás énekét. Vö. Szakály 1969, 74. 102. jegyzet.

¹⁵ Káldy-Nagy 1960, 63.

¹⁶ Jakó 1945, *passim*.

Régészeti adatok, topográfia

A faluról fennmaradt oklevelek kizárólag birtoktörténettel kapcsolatosak, amelyekből a falu életéről, társadalmáról, gazdálkodásáról és környezethasználatáról a jogügyletekre korlátozódó formalizált tartalom miatt nem szerezhettünk ismereteket. Nagy szerep hárult tehát a régészeti terepbejárásokra, melyektől a falu elhelyezkedésének és objektumainak, illetőleg mai természeti képének megismerését remélhettük.

A faluhely környékén három alkalommal végeztünk terepbejárást (1. kép).

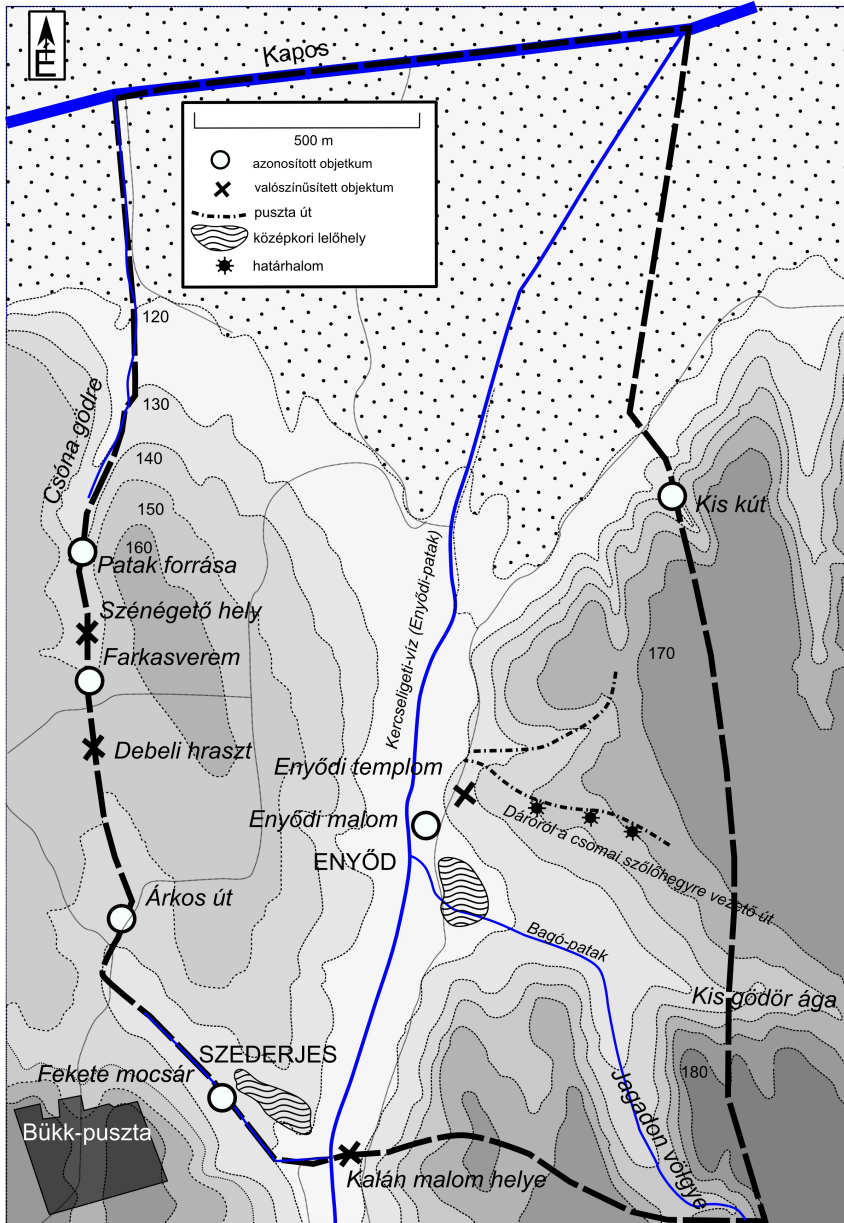


1. kép – Enyőd határa Ny felől, 2013. fotó: MG

Először csupán a malomhelyet fedeztük fel, majd megtaláltuk a falu felszíni nyomait is, végül egy 18. századi határvizsgálat alapján végigjártuk a falu határát, azonosítva több jellegzetes, bizonyára középkori eredetű tereppontot is.¹⁷

Enyőd falu helyét a Kercseligeti-patakba délkeletről torkolló Bagó-patak vagy Bagó-hegyi-árok által közrezárt, délnyugat felé lankásan benyúló földnyelv nyugati szélén fellelt, kevés középkori kerámia jelezte (2. kép).

¹⁷ 2012. júl. 31.; 2013. máj. 24.; 2014. jan. 31.



2. kép – Enyöd helyrajza a 18. századi határperek és az 1860-as határtérkép figyelembe vételével. Szerkesztette: KNA, MG, rajzolta: MG

A lelőhely dél felé, a Bagó-patak déli oldalán is folytatódik, a patak és az erdő közti lapos területen, összességében mintegy 300 méter hosszan (3. kép).



3. kép – Az enyődi faluhely, 2013. fotó: MG

A faluhely közepének vonalában azonosítottuk az Enyődi malom helyét és megszemléltük az erővizet szállító malomárok maradványait, továbbá a malomkerék melletti zúgó kváderkövekkel kirakott falát. Noha a templom romjait egy 1759-es térkép a malom felett pontosan jelzi, az épületet mégsem sikerült azonosítanunk, mert vagy a szőlőhegy beerdősült részére esik, vagy a partoldalban végzett, ma is jól kivehető talajmunkák során eltűntették a nyomát.

A faluhelytől délre kb. 1 kilométerre, szintén a patak keleti oldalán ritkán néhány római és középkori kerámiát találtunk. Megemlítendő, hogy e lelőhelytől nem messze, a középkori Szederjes és Enyőd falvak határán a 18. században egy másik malom állt a patakon, amelyet Kalán malomnak hívtak.¹⁸ Ennek nyomát nem találtuk, de a feljebb elhelyezkedő Bodó-malomtól az Enyődi malomhoz (Krakler-malom) tartó malomárok nyomvonalára és annak zúgója (árapasztó csatorna) még ma is tanulmányozható. A Kercseligeti-patak és a Bükk-pusztára felől érkező árok találkozásánál, a két víz közé dél felé félszigetszerűen benyúló domb déli végén, a Kercseligeti-patakkal párhuzamosan kb. 250 méter hosszan egy másik középkori faluhelyet azonosítottunk (4. kép).

¹⁸ K. Németh–Máté 2014, 59-61.



4. kép – A feltételezett szederjesi faluhely, 2013. fotó: MG

A lelőhely talán a középkori Szederjes falu helyének felel meg.¹⁹ Terepbejárásaink során sem a valószínűsített Szederjes, sem Enyőd településszerkezetére, telkeire, házaira utaló, a falvak belső szerkezetét sejtető felszíni nyomokat nem találtunk, csak a falvak elhelyezkedését sikerült lokalizálni.

Enyőd helyrajza a határperек és egy kéziratос határtérkép alapján

A török alól felszabadult dunántúli területeken alig találunk olyan pusztai települést, amelynek határvonalát vagy a pusztai hovatartozását ne kérdőjelezték volna meg az egymással szomszédos birtokosok. Enyődért a herceg Esterházy-uradalom és a Kercseligetet, Szederjest, Nádfőt, Csomát birtokló Sankó, a Madarász, majd a 18. század közepétől a Niczky család folytatott küzdelmet, mely során terjedelmes iratanyag (határjárás, tanúvallatás, térkép) keletkezett.

Enyőd határa a 18. századi határperек alapján pontosan rekonstruálható, hiszen mind a szederjesi, mind pedig a nyergesi pusztával határos vitás területeket többször bejárták, a határmegállapítások során feljegyezték és térképen is megjelenítették. A határ felderítésében különösen fontosak az Esterházy-levéltárban található 1745-ös, 1747-es, 1757-es, 1759-es és 1760-as

¹⁹ A Szederjes dülönév ma a Kercseligeti-patak keleti felén, az Enyődi malom vonalától északabbra található (SMFN 514: 165/35), ami a középkori helynevek újkori elmozdulásával magyarázható.

keltezésű, tanúvallatásokkal egybekötött határvizsgálatok²⁰ és a vitás határszakasz(ok)at ábrázoló 1759-es térkép,²¹ amelyek alapján a – szinte bizonyosan – középkori határvonal rekonstruálható, továbbá helyhez köthető a falu egykori két fontos épülete, a malom és a templom (5. kép).²²



5. kép – Szederjes határa az 1759-es határtérképen (MNL S 16 No 0155)

²⁰ Az iratok jelzetei az Enyöd helyrajzáról szóló résznél szerepelnek.

²¹ MNL S 16 No 0155. Az 1759-es határtérképen kívül egy szőlőhegyi objektum az alábbi térképeken is feltűnik: MNL S 11 No 830:110 (1771); MNL S 11 No 830: 112 (1771).

²² A templomra összefoglalóan: K. Németh 2015, 91–92; a malomra: K. Németh–Máté 2014, 59–61.

Enyődöt a középkorban északról a Kapos – azon túl Attala –, keletről Dáró vára és Nyerges, délről-délnyugatról Szederjes, északnyugatról pedig Csoma határolta, amelynek határa a Kapos déli felére is átnyúlt. Érdekesség, hogy Enyőd keleti határvonala a mai Somogy és Tolna megye határán fut. Határa észak-déli irányban egy helyen sem volt hosszabb 2,5 kilométernél, szélessége átlagosan 1,5 kilométer volt, kiterjedése tehát igen kicsi, mintegy 3,5 km² nagyságú lehetett. A település kerülete nagyjából 7,96 kilométer hosszú volt, melyet határjárásunk során magunk is bejártunk. Kimértük a puszta területét is, mely nagyjából 330 hektár lehetett. Mindez egy hozzávetőleges érték, a Kapos árterének szabályozatlansága miatt régen a faluhatár északi részén nem voltak határjelek.

A falut elkerülték a nagyobb utak, ilyen csak a Kapos-völgy északi oldalán vezetett; a folyón nagyobb átkelő nyugati irányban legközelebb néhány kilométerre Berkiben, kelet felé pedig Dombónál volt. Az 1759-es kéziratos térkép határjelei többnyire különféle módon megjelölt fák, illetve ritkábban földhányások voltak, ezeken kívül a térképen az alábbi jellegzetes tájelemeket tüntették fel (a térképen szereplő számokat és betűket megtartottuk):

1. A Csóna gödréből folyó patak Kaposba torkollása,
2. a patak forrása,
3. szénégető hely,
4. farkaslyuk,
7. enyődi templomrom,
8. enyődi malom,
19. a Kercseligetéről Dombóvárra és Pécsre vezető út szétválása,
20. mocsár,
35. a régi jenői és a Jágónakról Gödrére vezető út találkozási P – és a Kiskút (*Kisskút*) nevű forrás.

A térképen szerepel továbbá egy régi, puszta út a Csóna gödre felett, a Kalán malom helye és a Jagadon völgye, valamint a Kis gödör ága helynevek a Nyerges felé eső nyugati oldalon. A tanúvallatások a fentiekén kívül sok más, kevésbé jellegzetes vagy mára eltűnt határpontot is említenek, melyek felsorolásától most eltekintünk. A fák közül azonban kiemeljük azt az óriási tölgyfát, amelyet a rácok debeli hraszt-nak (6. határjel) mondtak, s melynek különös nagyságát a tanúságot tevők közül többen kiemelték. Az öreg tölgyet a kései határjárások már elpusztult faként említik. Terepbejárásaink során természetesen csak a földfelszínen nyomot hagyó objektumok azonosítására tehetünk kísérletet.

A határ nyugati felén a földfelszíni formákhoz kapcsolódó jelek sorozatát sikerült azonosítanunk, úgymint egy forrásos völgyet, amely talán a határjárásokban felbukkanó Hajdú-kúttal lehet azonos. A szénégető hely a Csóna gödre felső felében egy nagyjából lapos, víztől mentes helyen feltételezhető. A tanúvallomásokban és a térképen is szereplő farkasverem

(vagy farkaslyuk) a Csóna gödre fejében felnyíló árok fejeinél lehetett. A csapdát a hátraharapódzó erózió során természetesen felnyíló árokfő lefedésével, részleges kimélyítésével alakíthatták ki, legalábbis a mai terepviszonyok nagyon logikus eshetőségként kínálják ezt a megoldást. Az egyik legérdekesebb tájelem a tanúvallomásokban árkos útként megnevezett pont, melyet az 1759-es térképen pusztai útként neveznek meg (*via antiqua deserta*). Ez az út a terepen ma is jól kivehető. Irányultsága alapján feltételezhető, hogy korábban a völgy aljában fekvő Szederjes útrendszeréhez tartozott. Az Enyődi-patakon átkelve egy másik, nagyjából észak-déli tájolású árkos út (pusztai út) nyomvonala is élesen kirajzolódott, ez korábban a völgy jobb parti, vízmentes helyen vezető helyi útja lehetett.

A 2014-es teljes határjárásunk két igen fontos tanulsággal szolgált. Bizonyos határpontok, főként a felszínformák alapján behatárolható elemek, természeti objektumok háromszáz év távlatából is jól beazonosíthatók lehetnek, amennyiben a művelési ágat nem változtatták meg, illetve nem folytattak komolyabb talajmunkákat. Nagyon tanulságos volt az is, hogy egyes, 18. század óta kontinuus elemek környezete rendkívüli módon elvadult, megkockáztatjuk: visszavadult a 300 évvel korábbi állapotokra, melyet a források a bozót uralmával, a nehéz átjárhatósággal, a vadak nagy számával jellemeznek. Vizuálisan is szembeűnő a cserjésedés és az erdők megerősödése a régebbi légi fotók és a mai műholdfelvételek összevetése esetén. A tájat ismét az erdő uralja. A 18. századi iratokban leírt határkép a pusztulásra utaló objektumok nagy számában is megfeleltethető a mai állapotokkal. A tájon 19. és 20. században épített épületek (pincék, téesz-épületek) romjai lelhetők fel, a kisparaszti művelés során használt utak túlnyomó részét nem használják, ma már ezek is pusztai útnak tekinthetők és ilyen formán a táj reliktum elemeihez sorolhatók.

Egy középkori elem továbbélése: a malom

Külön kell foglalkoznunk az Enyődi malommal, amely érdekes módon a falu 18. század eleji végleges elnéptelenedése után még két és fél évszázadig tovább működött, többszörös korszerűsítésen átesve. Amint arra Jakó Zsigmond idézett cikkében felhívta a figyelmet, *„Várak, kolostorok, majorok és más gazdasági üzemek a tájjal mindig lazább kapcsolatban állottak, mint a falvak. Sorsukat nem egyszer külső tényezők a tájban ható erőktől függetlenül alakították. Éppen ezért pusztulásuk vagy fennmaradásuk a vidék életére általános érvényű megállapítások alapjául csak ritkán szolgálhat.”*²³

Az Enyődi malom (és a fölötte fekvő Kalán malom) a török világban a nyergesi rácok tulajdonában volt. Az Enyődi malom feltehetően a középkori település malomhelye volt, malomgátja egyúttal a településről nyugati irányba

²³ Jakó 1945, 49.

szolgáló utat is hordozhatta. A malom a Rákóczi-szabadságharc alatt elpusztult, tulajdonosa a Dráván túlra menekült (más források szerint a kurucok levágták).²⁴ 1711 után az Attalára és Berkibe telepedő magyarok építették újra, akiknek a malmát az 1759-es térkép alulcsapott, malomtavas malomként ábrázolja (a tanúságtevők is ekképp emlékeznek rá). Az 1865-ös kataszteri térkép és a 19. századi vízikönyv az Enyődi vagy az akkor már tulajdonosa után Krakler-malomnak is hívott objektumot árkos rendszerűként jelöli.²⁵ 1964-ben még fotó készült az akkor már elhagyott, deszkafalú épületről,²⁶ amely feltehetőleg az árkos rendszerre való átállás idején épülhetett újra, de az is lehet, hogy alapszerkezetében annál jóval régebbi, esetleg 18. század eleji építésű volt. A malmot a kollektivizálás után széthordták, lerombolták. Terepbejárásunk során a malomárok, a kerék mögött kimélyült kis tavacska és a malomépület törmelékei voltak kivehetők (6. kép).



6. kép – A Krakler (Enyődi) malom kerékházának romjai, 2013. fotó: MG

A malom egyetlen épebb részlete a gerendelynél lévő, kváderkövekből rakott lábazat, mely esősebb időben most is félig vízben áll. Az egykori malomtó helye – melyet a 18. század második felében szüntethettek meg – szürkés színű, enyhe mélyedésként rajzolódott ki a patak nyugati oldalán fekvő szántóföldön.

²⁴ K. Németh–Máté 2014, 59-61.

²⁵ Környezetvédelmi és Vízügyi Levéltár VI.12b. XLV/3. 246.

²⁶ Tóth 1964, 212.

Az egykori malomtó gátja egy patakra merőlegesen húzódó, alig észrevehető kiemelkedésként mutatkozott meg, melyet csak második terepszemlénk alkalmával sikerült beazonosítanunk. A malomhely továbbélése és a régi malomgát, valamint a tómeder egyes szakaszainak megjelenése azért is kiemelendő, mert a vízfolyást kanalizálták és láthatólag nagyon nagy anyagmozgatással járó talajmunkákat végeztek.

A tájkép változása (művelésmód, tájhasználat, utak)

A faluhely körül a török időkben erdőségek nőttek fel.²⁷ Szűkebb környezete az 1759-es térkép szerint irtványföld volt, vagyis bizonyos, hogy a faluhely a török alatt bebokrosodott, beerdősödött, amit aztán a 18. században irtottak újra. Nem véletlen, hogy a faluhely területe az első irtások között volt, mivel dombságainkon a középkori falvak a jó műveletű, síkabb fekvésű, jószág által járatott, telkesített földdarabok, ún. „telkek” mellett jöttek létre. A faluhelyen kívül a hegytetőkön létesítették az első irtásokat. Enyöd határának túlnyomó részét a 17. század végén és a 18. század legelején főként erdei állattartásra használták, hiszen a régi határ beerdősödött. A török idők elmúltával a viszonylag nagyobb erdők a különféle gazdasági igények és mezőgazdasági gyakorlatok (erdei legeltetés, fahordás, irtás) eredményeként csökkentek. A relatív fábség és az erdőirtás közvetett bizonyítéka a Csóna gödrében működött szénégető.

A 18. század elején a faluhatár nyugati része (az Enyödi-pataktól nyugatra) még az erdei haszonvételek miatt fontos. A csomai és a kercesligeti jobbágyok faizni jártak ide, ahonnan a tüzelő- és épületfát beszerezték, de marhák és sertések legeltetéséről is van adatunk. Az irtásföldek megjelenésével az erdők egyre kisebb területre szorultak vissza. Enyöd keleti határrészén az adatok szerint „szép gyümölcsös” volt, amely a templom mögötti domboldalon feküdt. A gyümölcsös jelentőségére fényt vet az a visszaemlékezés, miszerint gyümölcséréskor az Esterházy-uradalom dombóvári hajdúi őrizték. Éréskor a környékbeli (Csoma, Attala) gyerekek a pusztaszentegyház körüli gyümölcsöst keresték fel, s egymás között mondogatták: „*gyerünk szederjesi körtvéltre, szilvára*”. Ez a hegy feltehetően a középkori Enyöd szőlőhegye lehetett, melynek fája a falu pusztulása után is termést adtak, s ezeket, minekután az élelmezésben és az állattartásban is nagy értéket képviseltek, nem vágták ki, sőt talán kisebb beavatkozásokkal gondoskodtak is a fennmaradásukról. A terület a 19. század folyamán ismét szőlőhegy lett. Enyöd igazi értékét a 18. században egyre inkább az irtható földterületek jelenthették, hiszen a perekben általában a földek haszonvétele kapcsán keletkezett konfliktusokról hallunk.

²⁷ Az alábbi iratok alapján: MNL Esterházy Repositorium 92. 556. csomó Fasc. VIII. No. 322. (1745); Rep. 92. 557. cs. Fasc. XI. No. 415. (1745); Rep. 92. 556. cs. Fasc. VIII. No. 324. (1747); Rep. 92. 557. cs. Fasc. XI. No. 424. (1757); Rep. 92. 556. cs. Fasc. IX. No. 333. (1759)

Az enyődi szőlőhegyet a malomhoz hasonlóan az 1950-es években számolták fel. Oldalában ma is láthatók a teraszok nyomai, a lukpincék és az eljüket épített présházak helyei. Az elpusztult építmények a közelben lévő, a tévesz-időkben felszámolt szőlőhegygel, a beerdősülő rétekekkel és az újfent bozóttá váló Kaposárterrel egy újabb markáns pusztulási korszak bekövetkeztét mutatják.

A faluhatárban az egyik legfontosabb továbbélő elemet a malomhelyen kívül a középkori eredetű utak jelentik. A határjárások alapján pontosan beazonosítható volt egy 18. század közepén „puszta útnak” nevezett útszakasz, amely ma is őrzi a fosszilis mélyutakra jellemző U alakú formáját. Ez vélhetően középkori eredetű útszakasz, hiszen az 1759-es térképen is pusztautként (*antiqua deserta*) írták le. Enyődről déli irányban is indult egy út, amely minden bizonnyal Kercseliget felé, illetőleg Nyerges felé jelentett összeköttetést. Enyődből Dáróra vezető út ma már nem létezik, mert elszántották. Feltehetően középkori eredetű és löszszakadékká mélyült út a „szederjesi szőlőhegyre” tartó mélyút, amelynek fejében egy feszület romjai láthatók. A faluhely fölött az egykori, 18. században kialakított szőlőskertek határán egy sorban földhányásokat azonosítottunk, melyek talán az egykori szőlőhegygel egykorúak lehetnek.

Tanulságok

Enyőd egy a Dunántúl sok száz, török alatt elpusztult falujából, melynek kevés középkori és török kori, ugyanakkor sok pusztulás utáni, újkori forrása ismeretes. Megfelelő mennyiségű és részletességű 18. századi forrás esetén egy alig ismert középkori falu határának képéről, gazdálkodásáról is megtudhatunk részleteket, még akkor is, ha ezek a források ún. „frontier-helyzetben” keletkeztek, és az olykor előforduló hamis tanúságtételek, továbbá a néha túlzó vagy éppen sablonizáló megfogalmazás miatt korábbi időszakokra visszavetíteni csak kellő óvatossággal lehet őket. Topográfiai szempontból a jelentősebb, kevésbé romlandó anyagú vagy nagyobb méretű középkori objektumok (pl. templom, malom, halastó, gát, út) azonosítása terén a tanúvállatások új dimenziókat nyitnak a középkori településtörténettel foglalkozók számára. Igazolható, hogy a települések pusztulása nem mindig jelenti a hozzájuk lazábban kapcsolódó, gazdaságilag továbbra is fontos objektumok (malmok, utak) végleges eltűnését, ezek „tanúként” évszázadokkal túlélhetik annak a struktúrának a pusztulását, amely egykor létrehozta őket. A középkori életkeret bizonyos vonásai a forrásokból és a terepbejárásokból megismerhetők, azonban az élet és az életmód nem, ellenben a 18. századi határhasznosítás és az életmód számos vonása gazdagon adatolható. Talán a jövőben épp a 18. századi iratok jelenthetik azt a bázist, amelynek rendszerezésével és kiértékelésével új információkat nyerhetünk a késő középkori életről is.

Az enyődi határban egymás mellett több pusztásodás lenyomata is látható. Még megfigyelhetők a török alatti pusztulás egyes elemei, de sokkal markánsabb az erőszakos kollektivizálás hatására kialakult pusztulás és művelésiág-változás. A 20. században elpusztult objektumok (malom, pincék, prэшházak) egy újabb nagyszabású pusztulás jegyeit hordozzák, melyeknek nemcsak néprajzi, hanem – bármilyen meglepő is – lassan már régészeti kutatása is időszerűvé válik.

Irodalom- és rövidítésjegyzék

- CSÁNKI 1897 = Csánki Dezső: Magyarország történelmi földrajza a Hunyadiak korában. III. Bp. 1897.
- DL = Magyar Nemzeti Levéltár Q Diplomatikai levéltár (Mohács előtti gyűjtemény)
- E. KOVÁCS 1996 = E. Kovács Péter: Egyetem vagy birtok (Bécs–Krakkó–Itália). Tolna Megyei Levéltári Füzetek 5 (1996) 221–231.
- JAKÓ 1945 = Jakó Zsigmond: Az elpusztult települések kutatása. Erdélyi Múzeum 50 (1945) 1-2. sz. 46–60.
- KÁLDY-NAGY 1960 = Káldy-Nagy Gyula: Baranya megye XVI. századi török adóösszeírásai. Bp. 1960. (A Magyar Nyelvtudományi Társaság kiadványai 103.)
- KISS 1998 = Kiss Lajos: Földrajzi nevek etimológiai szótára. I–II. Bp. 1998.
- K. NÉMETH 2015 = K. Németh András: A középkori Tolna megye templomai. Szekszárd 2015.
- K. NÉMETH–MÁTÉ 2014 = K. Németh András–Máté Gábor: Szempontok és példák a középkori eredetű malmok és malomhelyek folytonosságának vizsgálatához (Kapos és a Völgységi-patak vízgyűjtője). In: Középkori elemek a mai magyar anyagi kultúrában, napjainkban. Szerk. Báti Anikó–Csoma Zsigmond. Bp. 2014, 47–68. (Tanulmányok a Kárpát-medence anyagi kultúrájának köréből I.)
- MIKLÓS 2007 = Miklós Zsuzsa: Tolna megye várai. Bp. 2007. (Varia Archaeologica Hungarica XXII.)
- MNL = Magyar Nemzeti Levéltár, Bp.
- MNL Esterházy = Esterházy család hercegi ágának levéltára, MNL P 3300
- PESTY 2001 = Pesty Frigyes: Somogy vármegye helynévtára. A szöveget gondozta és a bevezetőt írta Gőzsy Zoltán–Polgár Tamás. Kaposvár 2001. (Fontes Comitatus Simighiensis 1.)
- REUTER 1974 = Reuter Camillo: Gyűjtés Baranya középkori településtörténetének adattárához. Janus Pannonius Múzeum Évkönyve 14–15 (1969–1970) [1974] 133–154.
- SMFN = Somogy megye földrajzi nevei. Szerk. Papp László–Végh József. Bp. 1974.
- SZAKÁLY 1969 = Szakály Ferenc: Tolna megye negyven esztendeje a mohácsi csata után (1526–1566). Tanulmányok Tolna megye történetéből 2 (1969) 5–85.
- TIMÁR 1976 = Timár György: XVI. századi rovásadó összeírások a mai Baranya területéről. Baranyai Helytörténetírás 1974–75 [1976] 21–94.
- TÓTH 1964 = Tóth János: Népi műemlékek vizsgálata. Magyar Műemlékvédelem 1959–1960. [1964] 207–214. (Országos Műemléki Felügyelőség Kiadványai II.)
- ZICHY = A zichi és vásonkeői gróf Zichy család idősb ágának okmánytára. I–XII. Szerk. Nagy Imre–Nagy Iván–Véghely Dezső–Kammerer Ernő–Lukcsics Pál. Pest–Bp. 1871–1931.

ÚJABB ADALÉKOK AZ 1870. ÉVI MAGYARORSZÁGI VÁROSHIERARCHIÁHOZ

KÓKAI SÁNDOR

More additives to the Hungarian city hierarchy in 1870

In this study with presenting and analyzing a few education and health data rows we contribute to the exploration and recognition of the city network and hierarchy of Hungary according to the first census after the conciliation. Particularly important in this respect, the presentation of the changes, as well as the steps, – conciliation (1867), union with Erdély (1867), Croatian-Hungarian conciliation (1868), elimination of military border regions (1876) – which restored the country's government. In addition, settlement of dynamic population growth of cities, settlement of the legal status in two stages (1870, 1876) and the explosive growth in the central functions, contributed on a basic to the socio-economic role and hierarchical position of the settlements changes.

I. Bevezetés

A 19. század első és második felének társadalmi-gazdasági fejlődése markánsan különbözött egymástól. A polgári forradalommal megindult, majd az osztrák-magyar kiegyezés után felgyorsult fejlődés közismert, melynek moztatórugói (pl. modern pénzügyi rendszer, vasúthálózat, gazdaságpolitika, közigazgatási reformok stb.) a magyar településhálózatot a gyors átalakulás és átstrukturálódás irányába mozdították ki. Az elrugaszkodási („take off”) állapot nem érte váratlanul a hazai városhálózat magasabb hierarchiaszintű városait, azonban a fejlődés üteme minden korábbit felülmúlt. Elegendő e tekintetben utalni arra a tényre, hogy a kiegyezés idején csupán 5 bank és 79 takarékpénztár működött az országban, míg 1913-ra a hitelintézetek száma csaknem elérte a 10000 darabot. A vasúthálózat tekintetében 1867 és 1872 között az országgyűlés 20 vasútvonal építését engedélyezte, valamennyinél államilag garantálva a beruházott tőke 5-6%-os profitját. Hét év alatt több mint 4000 km vasútvonalat adtak át a forgalomnak (vasútvonalaink hossza 1867: 2285 km, 1873: 6253 km), az első világháború előtti időszakra pedig a vonalak hossza közel tízszeresére emelkedett.

A modernizáció folyamatába bekapcsolódó településhálózatunk egyes elemei között korábban soha nem tapasztalt gyorsaságú differenciálódás indult meg, ahol néhány éves késés vagy késlekedés olykor végzetesnek bizonyult. A modern vagy annak tűnő központi funkciók is gyorsan devalválódhattak, újabb és újabb lépéskényszerek sorozatára kárhozható, az agrárországban modernizálódó városainkat.

Mindezek egy korabeli településhierarchia komplex - térszerkezetet is magába foglaló - struktúrájának megrajzolásakor fokozott óvatosságot és

körültekintést igényelnek. Különösen azért, mert a városfejlődés szempontjából a mezőgazdaság és a hozzá kapcsolódó kereskedelmi tevékenység („agrobiznisz”) döntő szerepéből, illetve az ipar partikuláris hatásából is eredeztethetően egyes vélemények szerint: „a polgári korszak városállománya – legalábbis a magasabb hierarchikus szinteken – már a század első felében kialakult és a városfejlődés, a városi hierarchia alakulásának specifikus vonásai csírájukban vagy éppen kifejtett formában megtalálhatók már a 19. század elején is (BÁCSKAI V. 2000, 130.o.). Mindezekre tekintettel e tanulmányban is csak néhány adalékot (az oktatás és az egészségügy vonatkozásában) nyújthatok az 1870. évi magyarországi városhierarchiához.

II. Az oktatás

A dualizmus kori oktatás rendszerének törvényi szintű átalakulása, a modern oktatási rendszer kiépülése és az analfabetizmus rohamos csökkenésének kezdő lépései szintén a kiegyezéssel indulnak meg. Az oktatási funkciók tekintetében meghatározó volt az Eötvös-féle népoktatási törvény (1868. 38. tc), amely az elemi oktatástól a felsőoktatásig részletesen meghatározta és szabályozta az intézmények működését. A korszak elején gyorsan kialakult egy részleteiben és feltételeiben még korántsem egységes, illetve homogén oktatási struktúra (1. ábra), amelyben már hierarchiailag jól elkülönültek az alap-, közép- és felsőfokú oktatás szintjei, lehetőséget biztosítva a korszerűsítésre és a modernizálásra.

1. ábra. Az oktatás struktúrája Eötvös J. tervezete szerint (1870)

Iskolai évek					Életkor évei
17	Felsőoktatás (egyetem; jogakadémiák; hittudományi főiskolák; lyceumok; kereskedelmi, bányászati és erdészeti akadémiák; középtanodai tanárképzők)				23
16					22
15					21
14					20
13					19
12					18
11			Reáliskola (4+3 év)	tanítóképzés (3 év)	17
10	Polgári iskola (fiú) 6 év	Gimnázium (4+2 év)			16
9	Ismétlő iskola (+3 év)	Polgári iskola (leány) 4 év	szakiskolák (4 év)		15
8					14
7					13
6					12
5	Elemi népiskola				11
4					10
3					9
2					8
1					7

Forrás: Az 1868-70 évi törvények és tervezetek alapján saját szerkesztés

Az oktatási struktúra elkülönítése lehetőséget biztosít a városhierarchiai oktatási-képzési szempontú elemzésére, különös tekintettel a közép és felsőfokú képzésre.

II. 1. A felsőoktatás intézményei és hallgatói

A kiegyezést követő dinamizmus az önálló magyar felsőoktatás kiépülésében csúcsonyosodott ki, amelyhez a kiindulási alap: 1870-ben az országban 48 hittudományi főiskola, 7 db királyi jogakadémia, 4 db református főtanoda, 1-1 db ágostai és unitárius collégium funkcionált, valamint 7 lyceumban folyt felsőfokú képzés (2-3. táblázat).

A magyar felsőoktatás legjelentősebb intézménye az 1783-ban Pestre telepített „királyi magyar egyetem” volt (1. táblázat), amelynek „újból szervezéséről” Eötvös József 1870. április 7-én nyújtotta be törvényjavaslatát. Eötvös már 1868 elején felszólította a kolozsvári Orvossebészeti Tanintézet és a kir. Jogakadémia testületét, hogy tegyenek javaslatot az egyetem megalapítására. A sikertelen első próbálkozást követően mindez 1872 szeptemberében realizálódott.

1. táblázat. A budapesti tudományegyetem hallgatóinak megoszlása (1870)

Összesen	Hittan	Jog	Orvos	Bölcész	Sebész	Szülész
2188	70	1195	485	234	116	88
A hallgatók vallási megoszlása						
Róm. kat.	Görög. kat.	Ortodox	Unitárius	Ágostai	Helvét	Izraelita
1229	40	435	2	171	266	389
56,2	1,8	19,9	0,1	7,8	12,2	17,8
*52,3	8,5	11,3	0,0	8,1	15,8	4,0

*A történelmi Magyarország népességének vallási megoszlása (1870)

Forrás: Hiv. Stat. Közl. (1874) adatai alapján saját szerkesztés

A kiegyezéskor a magyar műszaki felsőoktatás egyetlen intézménye a Budán működő József Polytechnikum volt. A kormány első intézkedései közé tartozott az intézmény működési feltételeinek javítása, illetve „újjászervezése”, egyetemi rangra emelése, amire 1871 nyarán került sor. Az egyetemi képzés három karon – a mérnöki, a gépészmérnöki és az általános „szakosztály” keretében – indult meg. A kor másik hazai műszaki felsőoktatási intézménye az 1735-ben alapított, 1867-ben állami irányítás alá vont selmecebányai Erdészeti és Bányászati Akadémia volt (KELEMEN E. 2016).

A magasabb szintű szakképzés intézményei – az 1869-ben „m. kir. felsőbb gazdasági tanintézet” nyilvánított – újraindított mosonmagyaróvári és keszthelyi, valamint az újonnan létesített debreceni, kassai és kolozsvári intézetek voltak. Trefort Ágoston 1874-es rendelte az utóbbiakat változatlanul –

és névlegesen – „felsőfokú”, lényegében azonban középfokú tanintézetnek nyilvánította, a képzés magasabb követelményeinek megfelelő mosonmagyaróvári intézetet viszont akadémiának minősítette.

Az Állatorvosi Főiskola a pesti egyetem állatgyógyászati tanszékéből 1875-ben önállósult Magyar Királyi Állatorvosi Tanintézet néven. Az 1871-ben alapított Országos Magyar Királyi Mintarajztanoda és Tanárképezde célja a rajztanárok képzése és a képzőművészeti pályát választó fiatalok alapképzése volt. 1875-ben megkezdődhetett az első tanév az Országos Magyar Királyi Zeneakadémián. Az 1866-ban alapított Országos Színészeti Tanoda szerepe szintén kiemelkedő.

Az akadémia-jellegű speciális funkciójú intézmények sorában említhetjük végül az 1872. évi 16. törvény által életre hívott Magyar Királyi Honvédségi Ludovika Akadémiát, ami az 1808-ban alapított, de – különböző okok folytán – gyakorlatilag mindeddig szünetelő intézmény életre keltését jelentette.

A hallgatók száma az ország 55 felsőoktatási intézményében 1867-ben 4830 fő, 1877-ben 64 intézményben 6721 fő, azaz szó sem volt tömegképzésről, de megnyilvánul a kettősség, amelynek egyik pólusa a robbanásszerűen fejlődő Pest-Buda (1873-tól Budapest), a másik az ébredező vidéki (nagy)városok (1-3. táblázat). Az 1870. évi felsőoktatási hallgatók (7386 fő) 29,1%-a a pesti egyetem négy fakultására járt, akiknek vallási megoszlása ortodox és izraelita pozitív diszkriminációt mutatott.

2. táblázat. A magyar felsőoktatás hallgatói (1870)

József-Műegyetem	330	Pécsi püspöki lyceum	107	Pápai ref. főtanoda	117
Orvossebészeti Intézet (Kolozsvár)	107	Egri érseki lyceum	107	Kecskeméti ref. főtanoda	198
Pozsonyi Jogakadémia	327	Pozsonyi ágostai lyceum	na.	Máramarosszigeti ref. lyceum	23
Zágrábi Jogakadémia	117	Soproni ágostai lyceum	na.	Kolozsvári unitárius collegium	38
Kassai Jogakadémia	178	Eperjesi ágostai collegium	152	Nagyenyedi ref. főtanoda	*43
Győri Jogakadémia	104	Debreceni ref. főtanoda	112	Marosvásárhelyi Lyceum	80
Nagyváradai Jogakadémia	208	Sárospataki ref. főtanoda	80	Székelyudvarhelyi Lyceum	20
Nagyszombati Jogakadémia	65				
Kolozsvári Jogakadémia	236				

*1869 évi adat

Forrás: Hiv. Stat. Közl.(1874) adatai alapján saját szerkesztés

3. táblázat. A magyar felsőoktatás (Hittudományi Intézetek) hallgatói (1870)

Római katolikus	hallgatók	Görög katolikus	hallgatók
Pest	70	Balázsfalva	220
Pannonhalma	632	Ungvár	
Esztergom		Szamosújvár	
Győr		Máriapócs	
Eger		Ortodox	hallgatók
Pécs		Karlóca	47
		Pakrácz	22
Veszprém		Arad	248
Székesfehérvár		Karánsebes	
Szombathely		Nagyszeben	
Vác			Ágostai
Kalocsa		Eperjes	124
Csanád/Temesvár/		Pozsony	
Nagyvárad		Sopron	
Gyulafehérvár		Beszterce	94
Nyitra		Brassó	
Jászó		Nagyszeben	
Kassa		Segesvár	
Szatmárnémeti		Medgyes	
Besztercebánya		Református	hallgatók
Szentgyörgy		Pápa	611
Rozsnyó		Pest	31
Szepeskáptalan		Debrecen	110
Zágráb	86	Sárospatak	103
Diakovár	38	Nagyenyed	40
Modrus és Zengg	26	Unitárius	hallgatók
		Kolozsvár	15

Forrás: Hiv. Stat. Közl.(1874) adatai alapján saját szerkesztés

A városhierarchia szempontjából figyelemre méltó, hogy az ország fővárosán kívül tizennégy város (Pozsony, Zágráb, Kolozsvár, Nagyszeben, Debrecen, Nagyvárad, Kassa, Győr, Eger, Pécs, Eperjes, Sárospatak, Pápa és Nagyenyed) rendelkezett egynél több felsőoktatási intézménnyel, igen gyakran ugyan abban az épületben működve (2-3. táblázat).

II. 2. A középfokú oktatás intézményei és hallgatói

Közismert, hogy 1867-ben az egyházak tartották fenn a középiskolák 90%-át Magyarországon, viszonylag alacsony tanulói létszámokkal (4-5. táblázat). A gimnáziumok száma a történelmi Magyarországon 1863-ban 126 db volt 37769 tanulóval (Horvát-Szlavónországban 6 db /1116 tanuló/, Erdélyben 27 db /5169 tanuló/, Határőrvidéken 3 db /442 tanuló/, Magyar Királyságban 90 db /21052 tanuló/).

4. táblázat. Magyarország főgimnáziumainak alapítási éve és tanulói (1870)

Székhely	Alapítás éve	tanulók	Székhely	Alapítás éve	tanulók
<i>Római és görög katolikus főgimnáziumok</i>			<i>Agostai főgimnáziumok</i>		
Arad	1745	403	Eperjes	1666	239
Baja	1815	334	Igló	1792	364
Belényes	1822	259	Késmárk	1533	236
Besztercebánya	1635	298	Nagyrócze	1862	148
Buda	1777	496	Pozsony	1606	379
Eger	1680	529	Rozsnyó	1597	186
Eperjes	1677	317	Selmecbánya	1550	211
Esztergom	1802	413	Sopron	1557	361
Győr	1667	449	Szarvas	1802	439
Jászberény	1772	246	Beszterce	1538	140
Kalocsa	1765	427	Brassó	1544	192
Kassa	1657	533	Medgyes	1586	153
Kecskemét	1714	356	Nagyszeben	1446	292
Lőcse	14??	316	Segesvár	1522	151
Nagyszombat	1561	348	<i>Református főgimnáziumok</i>		
Nagyvárad	1699	748	Debrecen	1530	871
Nyitra	1701	391	Kiskunhalas	1592	118
Pest (állami)	1858	453	Hódmezővásárhely	1724	259
Pest (kegyesrendi)	1717	531	Kecskemét	1599	339
Pécs	1699	500	Miskolc	1737	438
Pozsony	1626	480	Pápa	1531	294
Rozsnyó	1656	188	Nagykőrös	1646	252
Sopron	1636	303	Pest	1859	361
Szabadka	1747	309	Sárospatak	1559	665
Szatmárnémeti	1634	344	Máramarossziget	1541	277
Szeged	1720	563	Kolozsvár	1608	376
Székesfehérvár	1727	378	Marosvásárhely	1715	439
Szombathely	1770	530	Nagyenyed	1622	492
Temesvár	1759	509	Szászváros	1799	131
Ungvár	1614	423	Székelyudvarhely	1671	210
Balázsfalva	1738	388	Zilah	1646	187
Gyulafehérvár	1756	185	<i>Unitárius főgimnázium</i>		
Kolozsvár	1581	542	Kolozsvár	1566	259
Nagyszeben	1510	306	<i>Ortodox főgimnáziumok</i>		
Székelyudvarhely	1689	174	Újvidék	1810	196
Zágráb*	na.	511	Brassó	1850	213
Varasd*	na.	282	Brád	1863	57
Eszék*	na.	280			
Fiume*	na.	192			

*Horvát-Szlavónország intézményeinek adatai 1869-re vonatkoznak

Forrás: Hiv. Stat. Közl.(1874) adatai alapján saját szerkesztés

5. táblázat. Magyarország algimnáziumainak alapítási éve és tanulói (1870)

Székhely	Alapítás éve	tanulók	Székhely	Alapítás éve	tanulók
Római és görög katolikus algimnáziumok			Károlyváros	na.	66
Bártfa	1841	54	Fiume	1870	-
Debrecen	1719	86	Pozsega	na.	100
Érsekújvár	1787	125	Egyesült evangélikus algimnázium		
Kiskunfélegyháza	1808	110	Rimaszombat	1594	197
Gyöngyös	1633	240	Ágostai algimnáziumok		
Kaposvár	1812	129	Aszód	1820	92
Keszthely	1772	110	Besztercebánya	1622	82
Kisszeben	1770	68	Békéscsaba	1857	88
Komárom	1748	98	Felsőlövő	1846	96
Kőszeg	1677	143	Győr	1783	67
Léva	1807	146	Miskolc	1797	85
Lugos	1837	143	Losonc*	na.	na.
Magyaróvár	1739	126	Nyíregyháza	1861	169
Máramarossziget	1730	134	Pest	1825	223
Miskolc	1752	122	Sajógömör	1616	32
Munkács	1837	102	Bonyhád	1807	74
Nagybánya	1696	240	Túrócszentmárton	1867	83
Nagybecskerek	1846	120	Új-Verbász	1824	82
Nagykanizsa	1765	237	Szászrégen	1861	107
Nagykároly	1723	180	Szászsebes	1438	97
Pápa	1638	107	Református algimnáziumok		
Podolin	1642	67	Beregszász	1864	150
Rózsahegy	1729	68	Békés	1859	132
Sátoraljaújhely	1724	209	Csurgó	1792	119
Selmecbánya	1678	136	Derecske	155?	42
Szokolca	1659	77	Gyönk	1806	99
Szentgyörgy	1685	68	Hajdúböszörmény	1712	110
Szolnok	1835	113	Hajdúnánás	1756	61
Tata	1765	82	Hajdúszoboszló	1750	31
Trencsén	1655	187	Karcag	1722	76
Trsztena	1868	42	Kisújszállás	1770	70
Vác	1714	133	Kunszentmiklós	1735	92
Veszprém	1711	270	Losonc*	na.	91
Zombor	1851	49	Makó	1713	44
Zsolna	1691	134	Mezőtúr	1560	159
Brassó	1837	96	Nagyszalonta	1711	100
Csiksomlyó	1692	188	Szatmárnémeti	15??	164
Erzsébetváros	1842	37	Szentes	1714	113
Kanta	1696	83	Sepsiszentgyörgy	1856	160
Marosvásárhely	1712	138	Unitárius algimnáziumok		
Naszód	1863	163	Székelykeresztúr	1794	110
Szamosújvár	na.	92	Torda	1589	81

* Losoncon 1866-ban még két algimnázium működött, az ágostai 1869. szept. 18-án tanítóképzővé alakult, a református 1870. július 15.-én állami algimnáziummá vált.

Forrás: Hiv. Stat. Közl.(1874) adatai alapján saját szerkesztés

A tíz év alatt bekövetkezett változásokat jelzi, hogy 1871-ban Magyarországon és Erdélyben 103 főgimnázium /22058 tanuló/, 54 algimnázium /8011 tanuló/, 11 főreáltanoda /4123 tanuló/ és 17 alreáltanoda /1488 tanuló/ működött (Keleti K. 1871). Az 1870. évre vonatkozó adatokat a Hivatalos Statisztikai Közlemények 1874. évben kiadott füzetében találtuk meg, mely szerint a történelmi Magyarország 73 főgimnáziumába 25159 tanuló (4. táblázat), míg 81 algimnáziumába 8996 tanuló járt (5. táblázat). A reáltanodák erre az évre vonatkozó adatait nem találtuk meg.

A városhierarchia szempontjából figyelemre méltó, hogy az ország fővárosán kívül kilenc város (Pozsony, Kolozsvár, Nagyszeben, Sopron, Brassó, Eperjes, Kecskemét, Rozsnyó és Székelyudvarhely) rendelkezett egynél több főgimnáziummal, míg az algimnáziumokat tekintve csak Miskolc és a speciális helyzetű Losonc (4-5. táblázat).

III. Az egészségügy

Az egészségügy és a városhierarchia kapcsolatát a kórházak és ápolott betegek száma, az orvosok, a gyógyszerészek és a gyógyszertárak mennyiségi és minőségi elemei segítségével vizsgáljuk. Az egyes egészségügyi funkciók súlyozását lehetővé tette, hogy az 1870. évi népszámláláshoz kapcsolódóan részletes statisztikai adatgyűjtést végeztek, felmérve mindazokat a népegészségügyi ellátórendszer alkotó elemeket, amelyek a lakosság egészségi állapotát befolyásolták.

III.1. A kórházak

A magyar kórházak (ispotályok, infirmáriumok, kórodák) és az egészségügyi személyzet, illetve a gyógyításra való törekvésnek évezredes története van. A hazai közegészségügyi állapotok fejlesztésére Mária Terézia 1756-ban országos alapot hozott létre, megalapozva az első vármegyei kórházépítési programot, amelyet II. József is folytatott. Az ispotályok száma a 18/19. század fordulón 34 közül lehetett, nagyjából 1590 fő befogadására alkalmas ágyszámmal (SZVITECZ ZS. 2004). Az 1820-as években elkezdődött a tisztán betegellátási tevékenységet folytató kórházak leválasztása a szegényházakról, azonban a tényleges folyamat még évtizedekig eltartott. A XIX. század első felében közel 60 kórház működött az ország területén, a kórházi ágyak száma a korábbihoz képest nagyjából megduplázódott. A reformkori fejlődés eredményeként a 19. század közepén az országban mintegy kilencven ideiglenes és állandó kórház működött, de közel fele csak néhány ágygal rendelkező szegényotthonnak volt tekinthető. Az 1856-ban hozott rendelkezés alapján a szegényházakat és a kórházakat szétválasztották, melynek eredményeként a közkórházak száma az 1860-as évek elején 39 db volt, mintegy 2500 kórházi ágygal.

A legnagyobb közkórház a pesti Szent Rókus Kórház volt (600 ágygal, 10 osztállyal, 21 orvossal, 53 ápolóval). Az 1863-ban első állami kórházként alapított 382 ágyas pozsonyi közkórház országos jellegű intézményként működött, a többiek megyei, ill. városi alárendeltségben. Országos jellegű intézmény volt még két szemgyógyintézet és néhány bujakóros kórház (ANDRÉKA B. 1995). A kiegyezés idején 44 intézet 4884 ágygal működött: két országos közkórház, 28 egyéb közkórház, 2 országos tébolyda, 8 szemkórház és 4 bujasenyves kórház. 1868-ban nyílt meg a Lipót mezei elmeorvosintézet 550 szervezett ágygal (ANDRÉKA B. 1995). Az egészségügyi funkciók tekintetében, a kórházügy lendületes fejlesztésének eredménye, hogy a gyógyintézetek száma az 1867. évi 33-ról 1877-re 241-re emelkedett (GORTVAY GY.1953). A kiegyezés után intenzív kórházépítési hullám bontakozott ki, amelynek eredményeként 1869-ben a történelmi Magyarország területén található 92 kórházban 4074 kórházi ágy állt rendelkezésre (SZVITECZ ZS. 2004).

A városhierarchiai vizsgálatokban számunkra az 1870. évi adatok fontosak, erre az évre vonatkozóan azonban a kórházi ágyak számára vonatkozóan csak részben találtunk statisztikai adatokat. 1870-ben a pesti egyetem orvosi kara mindössze 146 klinikai betegágygal rendelkezett, a Pest-Budai kórházak száma 15-re emelkedett (6. táblázat).

6. táblázat. Pest-Budán 1870-ben működő kórházak alapítási éve

I. sz. női klinika	1786
I. sz. szemészeti klinika	1801
Stefánia szegény gyermekkórház	1845
Fülgyógyászati klinika	1870
Szt. Rókus-kórház és fiókjai	1798
Erzsébet szeretetház kórházi osztálya	1854
Szent Erzsébet-apácarend női kórháza	1785
Irgalmasrend kórháza	1806
Pesti izraelita hitközség kórháza	1842
Ferenc József kereskedelmi kórház	1848
Bethesda-közkórház	1866
Szövetkezetek Erzsébet-kórháza	1870
Dr. Schwartzner elme- és ideggyógyászat	1850
Lipótmezei m. kir. állami elme- és ideggyógyintézet	1868
Dr. Batizfalvy-szantórium	1859

Forrás: Népszámlálás (1870) adatai alapján saját szerkesztés

Az 1873-ban kiadott Helységnévtár három országos kórházat (Pozsony, Marosvásárhely, Kolozsvár), 18 megyei kórházat (Arad, Gyöngyös, Kaposvár, Miskolc, Nagyvárad, Nyitra, Szekszárd, Székesfehérvár, Trencsén, Déva, Torda, Dész, Fogaras, Sepsiszentgyörgy, Csíkszereda, Székelyudvarhely, Mócs, Nagyenyed) és 16 városi kórházat (Pest /Szt. Rókus/, Buda, Debrecen,

Esztergom, Győr, Kassa, Pécs, Sopron, Szeged, Temesvár, Nagyszeben, Brassó, Segesvár, Medgyes, Beszterce, Gyulafehérvár) sorol fel, illetve említ hat országos szemgyógyintézetet (Kassa, Pozsony, Kolozsvár, Marosvásárhely, Nagyszeben, Brassó), amelyek azonban nem voltak önállóak.

A Magyar Statisztikai Évkönyv 1872. évi kötete részletes adatokat közöl kórházaink számáról (81 db, amelyhez ha Pest-Buda részletesen említett fenti 15 kórházát is hozzáadjuk, akkor összesen 96 kórház volt) és az 1871-72. évi betegforgalmukról az 7-8. táblázat adatai tájékoztatnak. Mindazok ellenére, hogy Horvát-Szlavónország adatai hiányoztak ezek a tények egyik elemét képezhetik a városok hierarchizálásának (7-8. táblázat).

7. táblázat. A történelmi Magyarország országos és közkórházainak betegforgalma (1871)

Pozsonyi országos kórház	3211	Pécsi közkórház	1719	Budai tébolyda	729
Kolozsvári -,-	2097	Pesti -,-	15152	Nagyszebeni -,-	264
Marosvásárhelyi -,-	846	Soproni -,-	348	Schwartzter -,-	140
Aradi közkórház	1573	Szegedi -,-	1095	Kolozsvári bujasesyvi	274
Budai -,-	2906	Szekszárdi -,-	1335	Lugosi -,-	227
Debreceni -,-	798	Sátoraljaújhelyi -,-	260	Élesdi -,-	222
Esztergomi -,-	221	Temesvári -,-	2113	Szinyérváraljai -,-	334
Székesfehérvári -,-	325	Trencsényi -,-	855	Máramarosszigeti -,-	307
Fiumei -,-	1149	Ungvári -,-	603	<i>Kassa szemkórház</i>	117
Gyöngyösi -,-	807	Nagyszebeni -,-	2625	<i>Pozsony -,-</i>	na.
Kaposvári -,-	1206	Tordai -,-	717	<i>Kolozsvár -,-</i>	na.
Győri -,-	881	Fogarasi -,-	300	<i>Marosvásárhely -,-</i>	54
Kassai -,-	1783	Sepsiszentgyörgyi -,-	560	<i>Nagyszeben -,-</i>	137
Miskolci -,-	1435	Csíkszeredai -,-	727	<i>Brassó -,-</i>	89
Makói -,-	286	Dési -,-	710	Az irgalmas rend	12986
Nyitrai -,-	723	Dévai -,-	946	összes	
Nagyváradai -,-	2069	Összesen	46227	magyar kórodáiban	
		(közkórházak)			

Forrás: Magyar statisztikai évkönyv (1872) adatai alapján saját szerkesztés

A kórházügyet az 1876. évi XIV. tc. rendezte, melynek IX. fejezete gyakorlatilag a második világháborúig érvényben volt. E törvényből is ismerjük, hogy az országos és a közkórház ebben a rendszerben csak nagyságrendi különbséget jelentett, melyek nagyságuknál fogva képesek voltak a hatókörükön kívül eső területekről is beteget befogadni. Országos kórház 1870-ben öt volt: a pozsonyi, a marosvásárhelyi és a kolozsvári Állami Kórház, a pesti egyetemi klinikák és a lipótmezei tébolyda (ANDRÉKA B. 1995). Közegészségügyi helyzetünket azonban nem csak a pest-budai és az ország kórházainak száma alapján értékelhetjük, sokkal inkább a betegforgalom alapján. Természetesen e tekintetben is figyelemmel kell lenni arra a tényre, hogy 1871-ben a három országos kórházban 6154 beteget, a 30 közkórházban

46227 beteget, az ispotályokkal együtt összesen 59213 beteget ápoltak (7-8. táblázat). A változás lassúságát jelzi, hogy a hazai kórházakban 1877-ben is mindössze 84710 beteg töltött hosszabb-rövidebb időt.

Az 1876. évi törvény pontosan meghatározta, hogy a törvényhatóságok a hatáskörükbe tartozó lakosság lélekszáma szerint hol és hány orvost, bábát és egyéb egészségügyi személyzetet (halottkémét, védőnőt stb.) alkalmazzanak, valamint azt, hogy ezer lakosonként három betegágyat létesítsenek. A törvény hatására – a kórházügy külön költségvetési tételként szerepelt az ország éves pénzügyi programjában – az 1870-es évek végén – vármegyénként és városonként – eltérő mértékben fogalmazódtak meg a nagy kórházépítő programok, melyeket az államháztartás jelentősen támogatott. A törvényhatóságokat kötelezték a kórházépítésre, a meglévők fejlesztésére és a törvény által megszabott kórházi feltételek megteremtésére és biztosítására. A szerzetesrendek kezelésében levő kórházakra nézve is kötelezővé vált az állam által meghatározott kórházi feltételek teljesítése, így ezek az intézmények is jelentős fejlődésen mentek keresztül. Valójában ez a törvény határozta meg alapjaiban a hazai kórházügy rohamos fejlődését.

8. táblázat. A történelmi Magyarország kórházainak betegforgalma (1872)

Szilágysomlyó	200	Körmöcb.	2388	Erdély	
Losonc	366	Libetbánya	614	Beszterce	64
Szombathely	587	Lőcse	763	Erzsébetváros	1870
Nagykanizsa	276	Modor	151	Gyulafehérvár	187
Kismarton	213	Nagybánya	126	Hátszeg	188
Jászberény	109	Nagyszombat	1170	Nagyenyed	502
Bártfa	1236	Selmeceb.	356	Segesvár	33
Bazin	620	Szabadka	330	Szamosújvár	1380
Besztercebánya	26	Szatmárnémeti	386	Vajdahunyad	200
Breznóbánya	6	Újvidék	351	Horvát-Szlavónország	
Eperjes	346	Versec	49	Zágráb	na.
Göllnitzbánya	274	Zilah	60	Eszék	na.
Kecskemét	2624	Zombor	154	Kapronca	na.
Késmárk	404	Nagykálló	111	Zimony	na.
Korpona	604	Trencsén	13	Károlyváros	na.

Forrás: Magyar statisztikai évkönyv (1872) adatai alapján saját szerkesztés

A három állami kórház 1871. évi betegforgalma elérte a harminc közkórház betegforgalmának mintegy 13%-át. A betegforgalom nagysága alapján kiemelkedtek Pest kórházai (évi betegforgalom 15 ezer fő felett). A következő szintet azok a kórházakkal rendelkező települések képezik (9 db), ahol az évi betegforgalom meghaladta az 1500 főt. Kiemelt figyelmet érdemel, hogy a kilenc település kórháza közül öt esetében már 1-2 elkülönülő osztállyal (pl. szemészeti, bujasenyvi stb.) is találkozunk. A közkórházak harmadik csoportja

1500 betegnél kevesebbet fogadott 1871-ben (8. táblázat), de önmagában az a tény, hogy funkcionáltak (kétszer annyi beteget fogadtak, mint az irgalmas rend összes magyarországi kórodájában) és jelen voltak az adott településen, közegészségügyi és városhierarchiai szempontból is óriási jelentőségű.

A történelmi Magyarország kisebb kórházainak 1872. évi betegforgalmát a 8. táblázatban tüntettük fel, e forgalom azonban már nem képezi a városhierarchia alapját (a kibontakozó kolerajárvány miatt az adatok nem összehasonlíthatóak a korábbi évekkkel!), mindössze a tényt, hogy kórház működött a településen, vehető figyelembe (8. táblázat).

A kórházak gyorsan változó szerepét a hierarchiaképzésben az is mutatja, hogy 1877-ben már 241 kórház volt, ebből 3 országos kórház, 31 közkórház, 96 megyei közkórház, 5 fertőző/bujasenyvi/ kórház, 14 irgalmasrendi, 6 fegyintézeti, 84 börtönkórház és 2 tébolyda funkcionált. Gyakorlatilag minden megyeszékhelyen volt kórház, általában 10-15 kórházi ágygal. Az orvoshiányt azonban jelzi, hogy 1878-ban 1132 közegészségi körből 489 nem volt orvossal ellátva (GORTVAY GY.1953).

1882-ben Magyarországon 278 kórház működött: 3 országos kórház, 2 országos elmeorvóintézet, 37 közkórház, 123 magánkórház, 4 bujasenyves kórház, 14 irgalmas-rendi kórház, 6 fegyintézeti kórház, 84 börtönkórház, 5 bányakórház. Ezekben az intézetekben ez évben összesen 118191 beteget ápoltak. 1914-ben 426 kórház működött az országban: 8 állami kórház, 6 elmeorvóintézet, 1 országos kórház, 23 klinika és bábaképző, 92 közkórház, 210 magánkórház, 12 irgalmas-rendi kórház, 13 fegyintézeti kórház, 61 börtönkórház. Az ágyak száma 44386, az elbocsátott betegeké 458977 volt (ANDRÉKA B. 1995).

III.2. Orvosok, gyógyszerészek és gyógyszerárak

A közegészségügyi személyzet (pl. orvosok, gyógyszerészek, bábák stb.) statisztikája az 1867. évre vonatkozóan széleskörűen ismert, különösen a szabad királyi városok és a vármegyék vonatkozásában. Amellett, hogy a gyógyítás és a gyógyulás sikerességének fő letéteményesei, vizsgálatunk szempontjából meghatározó lesz az egyszerű számbeli változások mellett az ezer lakosra eső arányok elemzése is. Az orvoshierarchia különböző szintjeit (pl. főorvos, tiszti főorvos, körorvos stb.) nem elemezzük, statisztikánkban (9. táblázat) valamennyit együtt szerepeltetjük, figyelmünket a települések szerinti differenciáltság felé fordítva. Az orvosok eloszlása nem volt egyenletes, különösen az ország keleti felében volt alacsony, illetve jellemző volt az orvosok városokba tömörülése is (10-12. táblázat). Ez az egyenetlen eloszlás sok esetben eredményezett az egészségügyben nem megfelelő ellátást.

9. táblázat. Orvosok és gyógyszerészek száma (1867)

megye, kerület, szk. város	orvos	orvos/ lakos	gyógyszerész	megye, kerület, szk. város	orvos	orvos/ lakos	gyógyszerész
Abaúj vm.	23	5787	6	Pozsony vm.	43	3816	7
+ Kassa	12	1433	3	+Bazin	3	1633	2
Arad vm.	30	8090	13	+Modor	5	980	1
+Arad	24	1162	5	+Nagyszombat	7	1500	2
Árva vm.	11	6554	3	+Pozsony	45	1000	8
Bács-Bodrog vm.	100	4338	24	+ Sz.György	3	1066	1
+Újvidék	8	1987	2	Sáros vm.	13	10053	-
+Zombor	7	3214	2	+Bártfa	3	1600	2
+Szabadka	12	4566	3	Eperjes	9	1111	3
Baranya vm.	37	6672	7	+Kisszeben	2	1400	1
+ Pécs	15	1213	4	Somogy vm.	52	4851	12
Bars vm.	21	5395	7	Sopron vm.	50	3758	7
+Körmöcbánya	3	1400	2	+Kismarton	2	1600	1
+Újbánya	2	2250	1	+Ruszt	2	750	1
Békés vm.	38	4947	10	+Sopron	12	1666	4
Bereg vm.	16	8243	4	Szabolcs vm.	36	5841	14
Bihar vm.	39	10528	14	Szatmár vm.	22	9995	11
+Debrecen	17	2194	7	+Felsőbánya	5	1300	1
+Nagyvárad	23	978	6	+Nagybánya	4	1700	2
Borsod vm.	28	6225	10	+Sz.Németi	8	1812	4
Csanád vm.	13	6559	4	Szepes vm.	16	7093	4
Csongrád vm.	23	5391	6	+Késmárk	4	2750	2
+Szeged	22	2854	5	+Lőcse	2	1000	2
Esztergom vm.	13	3938	2	+XVI Szepesi v.	20	1550	10
+Esztergom	7	1214	2	+Göllnicbánya	-	-	-
Fejér vm.	64	2537	11	Temes vm.	44	6254	8
+Sz. Fehérvár	14	1428	4	+Temesvár	18	1388	6
Gömör vm.	32	4946	10	+Versec	13	1538	2
Győr vm.	13	6007	2	Tolna vm.	48	4477	13
+Győr	20	940	5	Torna vm.	2	11150	1
Heves vm.	55	5287	14	Torontál vm.	55	6100	17
Hont vm.	14	9300	4	+Kikindai ker.	11	4927	2
+Bakabánya	1	3100	1	Trencsén vm.	39	5768	4
+Bélabánya	-	-	-	+Trencsén	7	428	1
+Selmecbánya	5	2700	3	Túróc vm.	9	4677	4
Komárom vm.	21	5671	5	Ugocsa vm.	6	9100	3
+Komárom	11	1000	3	Ung vm.	17	6841	7
Közép-Szolnok vm.	9	10800	3	Vas vm.	54	5243	13
+Zilah	-	-	1	+Kőszeg	6	1246	2
Krassó vm.	32	7518	7	Veszprém vm.	47	3938	9
Kraszna vm.	7	6728	2	Zala vm.	65	4190	13
Liptó vm.	11	6581	4	Zaránd vm.	4	12750	2
Máramaros vm.	23	7930	8	Zemplén vm.	41	5892	16

Moson vm.	38	1889	4	Zólyom vm.	6	12300	1
Nógrád	25	7292	7	+Besztercebánya	4	1550	2
Nyitra	68	5810	14	+Brezsnóbánya	3	1433	1
+Szakolcza	4	1500	1	+Korpona	3	1166	1
Pest vm.	107	3771	27	+Libetbánya	1	1700	-
+Buda	48	1041	8	+Zólyom	1	2000	1
+Kecskemét	11	3818	3	Kövár-vidék	3	16333	1
+Pest	303	528	14	Hajdúvárosok	12	4558	5
Jász-Kun ker.	46	4219	18	Összesen	2409	4105	569

Forrás: Hivatalos Stat. Közl. (1868) I. évf. III. füzet (136-141. o) adatai alapján saját szerkesztés

A gyógyszerészet tulajdonképpeni fejlődése Magyarországon – az előző évszázadok eredményeit elismerve – kétségtelenül a 18. században indult meg. Az Országos Közegészségügyi Bizottság létrehozásával (1723) és Mária Terézia 1769. évi rendeletével a gyógyszertárak felállításához szükséges követelményeket, illetve működésének körülményeit szabályozta. Ez kiterjedt a gyógyszerészek napi munkájának meghatározására is, illetve előírta, hogy ki, milyen képesítéssel dolgozhat a gyógyszertárban. A gyógyszertárak és a gyógyszerészek számának gyarapodása azt eredményezte, hogy 1786/87-ben mintegy 120 gyógyszertár működött a vizitációs jegyzőkönyvek alapján (BARADLAI J. 1930). A gyógyszertárak az erősen urbanizált területekre koncentráálódtak. A legnagyobb és leggazdagabb városokban, melyeknek a lakossága elérte, illetve meghaladta az ötezer főt, több mint egy patika üzemelt (pl. Pozsony, Kassa, Buda stb.).

A hazai egyetemi gyógyszerészképzés 1771/72-től indult meg Nagyszombaton. Akik akkor már akár több évtizede önálló gyógyszerészek voltak valamelyik városunkban, azokat is kötelezték az egyetemen egy utólagos vizsga letételére. Az egyetemi képzés kezdetben egy éves volt. Az egyetem Budára, majd Pestre költöztetésével a képzés ott folytatódott. A XIX. század folyamán nagyon sok gyógyszerészünk a bécsi egyetemen szerzett diplomát, doktorálni is ott lehetett. 1862-től a pesti egyetemen is lehetett gyógyszerészdoktori diplomát szerezni.

A gyógyszertárak tekintetében 1870-ben a népszámlálási adatok szerint kb. 700 gyógyszerész tevékenykedett a történelmi Magyarországon (Keleti K. 1871), sajnos települési szintű bontásban az adatok nem állnak teljes körűen rendelkezésre (10-12. táblázat), pedig ekkor még fontos középvárosi/kisvárosi funkciónak volt tekinthető (13. táblázat).

10. táblázat. Magyarország és Erdély orvosainak és gyógyszerészeinek megoszlása (1870)

megye, kerület, szk. város	Népesség	orvos	gyógy-szerész	megye, kerület, szk. város	Népesség	orvos	gyógy-szerész
Abaúj vm.	144924	18	12	Pozsony vm.	228670	44	15
+ Kassa	21742	29	19	+Bazin	4338	4	2
Arad vm.	271988	31	20	+Modor	5066	4	2
+Arad	32725	24	8	+N.szombat	9737	12	4
Árva vm.	82364	10	5	+Pozsony	46054	48	10
Bács-Bod. vm.	476398	132	46	+ Sz. György	3026	1	1
+Újvidék	24309	12	2	Sáros vm.	156139	5	-
+Zombor	19119	12	3	+Bártfa	5303	3	2
+Szabadka	56323	17	4	+Eperjes	10772	18	5
Baranya vm.	259643	36	9	+Kisszeben	3078	3	1
+ Pécs	23863	29	6	Somogy vm.	289555	71	25
Bars vm.	124480	23	13	Sopron vm.	205250	56	13
+Körmöcb.	8442	3	1	+Kismarton	2476	2	1
+Újbánya	4269	1	1	+Ruszt	1324	2	1
Békés vm.	209729	57	19	+Sopron	21108	18	6
Bereg vm.	159223	18	17	Szabolcs vm.	265584	51	29
Bihar vm.	480528	49	28	Szatmár vm.	247132	33	19
+Debrecen	46111	37	25	+Felsőbánya	6001	4	1
+Nagyvárad	28698	27	13	+Nagybánya	9082	4	3
Borsod vm.	195037	39	19	+Sz. Németi	18353	16	5
Csanád vm.	95847	19	8	Szepes vm.	128956	9	5
Csongrád vm.	137406	28	10	+Késmárk	3938	4	3
+Szeged	70179	21	10	+Lőcse	6887	5	3
Esztergom vm.	56526	17	5	+Göllnicbánya	5205	3	2
+Esztergom	8780	6	3	XVI Szepesi v.	30075	20	15
Fejér vm.	173551	59	19	Temes vm.	302856	44	10
+Sz. Fehérvár	22683	24	7	+Temesvár	32223	30	6
Gömör vm.	173438	36	21	+Versec	21095	9	4
Győr vm.	83602	20	3	Tolna vm.	220740	59	20
+Győr	20035	25	7	Torna vm.	23176	4	3
Heves vm.	332613	87	28	Torontál vm.	350801	69	35
Hont vm.	94959	15	8	Kikindai ker.	62209	13	5
+Bakabánya	3207	1	1	Trencsén vm.	244677	28	13
+Bélabánya	14029	7	3	+Trencsén	3949	7	1
+Selmecbánya				Túróc vm.	45346	8	7
Komárom vm.	130834	37	11	Ugocsa vm.	67498	9	4
+Komárom	12256	19	3	Ung vm.	130032	21	14
Közép-Szol. vm.	107852	10	5	Vas vm.	324687	74	18
+Zilah	5787	6	2	+Kőszeg	6915	10	2
Krassó vm.	259079	30	13	Veszprém vm.	201431	53	12
Kraszna vm.	62714	6	3	Zala vm.	333237	73	27
Liptó vm.	79273	11	6	Zaránd vm.	63382	5	2

Máramaros vm.	220506	30	15	Zemplén vm.	292771	53	33	
Moson vm.	75489	41	7	Zólyom vm.	70773	8	3	
Nógrád vm.	198269	38	13	+Beszterceb.	11780	7	2	
Nyitra vm.	355727	83	26	+Brezsnób.	11776	3	1	
+Szakolcza	5278	4	3	+Korpona	3742	3	1	
Pest vm.	479361	175	53	+Libetbánya	1840	1	-	
+Buda	53998	80	28	+Zólyom	2047	2	1	
+Kecskemét	41195	13	14	Kövár-vidék	51744	4	2	
+Pest	200476	429	123	Hajdúvárosok	62914	17	8	
Jász-ker	80596	17	10	Kiskun ker.	74715	19	9	
Nagy-Kun ker.	60215	20	7	Összesen	11188502	3084	1152	
				+Fiumei ker.	17884	24	14	
Erdély								
Alsó-Fehér vm.	205287	13	8	Három szék	95340	7	4	3
+Gyulafehérvár	7955	6	9	+S.szt.györgy	4366	17	5	3
+Nagyenyed	5779	6	3	+K.vásárhely	4546	4	4	6
+Abrudbánya	4129	2	1	+Bereczk	4469	-	-	-
+Vízakna	4104	1	3	+Illyefalva	1334	1	-	-
Belső-Szol. vm.	127287	5	3	Maros szék	79720	2	3	-
+Dés	5832	6	2	+M.vásárhely	12678	43	17	4
+Szamosújvár	5188	7	3	Udvarhely szé	90336	2	5	3
Doboka vm.	102925	7	1	+Sz.udvarhely	4376	14	6	3
+Szék	3505	1	-	+Oláhfalva	3512	-	-	-
Fel.-Fehér vm.	58077	1	-	Besztercze vid	19445	-	1	5
Fogarás vidék	78138	2	-	+Beszterce	7212	5	6	9
+Fogarás	4714	5	4	Brassó vidék	55324	1	11	6
Hunyad vm.	184588	16	6	+Brassó	27766	39	23	14
+Vajdahunyad	2597	2	2	Kőhalom szék	21387	4	4	1
+Hátszeg	1806	3	1	Medgyes szék	32409	-	5	3
Kolozs vm.	160690	11	6	+Medgyes	6712	9	6	4
+Kolozsvár	26382	46	6	Nagy-Sink szé	23970	1	4	2
+Kolozs	3254	1	-	Segesvár szék	19076	-	4	1
Küküllő vm.	92345	12	1	+Segesvár	8204	5	6	7
+Erzsébetváros	2550	6	1	Szász-Sebes sz	13447	-	-	-
Torda vm.	138382	5	1	+Szászsebes	5790	3	3	1
+Torda	8803	7	4	Szászváros szé	16818	-	2	-
+Szászrégen	5507	6	1	+Szászváros	5661	10	6	2
Naszód vidék	52688	6	1	Szeben szék	67919	-	7	1
Aranyos szék	17973	-	-	+Nagyszeben	18998	43	19	16
+Felvincz	1707	1	-	Szerdahely szé	19345	3	5	1
Csik-szék	106038	14	1	Újgyház szék	12390	-	3	-
+Csíkszereda	1247	1	1	Összesen	2115024	425	358	164

Forrás: Népszámlálás (1870) adatai alapján saját szerkesztés

11. táblázat. Horvát-Szlavónország orvosainak és gyógyszerészeinek megoszlása (1870)

megye, szk. város	Népesség	orvos	gyógy szerész	megye, szk. város	Népesség	orvos	gyógy szerész
Zágráb vm.	236092	24	9	Fiume vm.	67312	6	-
+Zágráb	19857	23	21	+Bukkari	12032	4	2
+Károlyváros	5175	7	8	Pozsega vm.	73350	10	3
Varasd vm.	159399	13	4	+Pozsega	2962	5	2
+Varasd	10623	8	6	Szerém vm.	120352	19	7
Körös vm.	78830	8	1	Verőcze vm.	167569	21	8
+Körös	3229	4	1	+Eszék	17247	15	7
+Kaproncza	5684	3	1	Összesen	987674	170	80
+ Horvát-szlavón határőrvidék							
1-10 ezred	746949	139	10	+Belovár	2151	1	1
+Zeng	3231	2	1	+Bród	3380	3	1

Forrás: Népszámlálás (1870) adatai alapján saját szerkesztés

12. táblázat. A Határőrvidék orvosainak és gyógyszerészeinek megoszlása (1870)

ezred, kerület	N	orvos	gyógy szerész	ezred, kerület	N	orvos	gyógy szerész
Pétersvárad e.	87248	4	3	Német bánási e.	97627	15	1
+Pétersvárad	4597	2	1	+Pancsova	16888	7	4
+Karlóca	4874	2	2	Szerb bánási e.	86478	11	-
+Zimony	10046	5	-	+Fehértemplom	8284	6	4
Titeli csajkás k.	34358	7	2	Román bánási e.	98260	17	6

Forrás: Népszámlálás (1870) adatai alapján saját szerkesztés

13. táblázat. Gyógyszertárak száma és alapítási éve Vas vármegyében (1875)

Település	Alapítás éve	Település	Alapítás éve
Vasvár	1864	Felsőőr	1842
Kőszeg 1	1744	Pinkafő	1786
Kőszeg 2	1765	Rohonc	1799
Jánosháza	1843	Sárvár	1797
Kisczell	1816	Szalnok	1832
Körmend	1803	Szentgotthárd	1826
Muraszombat	1842	Szombathely 1	1753
Németújvár	1800	Szombathely 2	1793

Forrás: Oláh Gy. (1876) adatai alapján saját szerkesztés

A gyógyszertárak számának robbanásszerű gyarapodása azt eredményezi, hogy a városhierarchiai értékük gyorsan devalválódott. Szeged első gyógyszertára 1730, a második 1812, a harmadik 1830, a negyedik 1850, az ötödik 1856, a hatodik és hetedik 1869-ben nyílt meg (REIZNER J. Szeged története 3. kötet. pp. 209-213).

IV. Összegzés

E tanulmányban néhány oktatási és egészségügyi adatsor bemutatásával, elemzésével és értékelésével járultunk hozzá a kiegyezést követő első népszámlálás időpontjához igazodó magyar városhálózati és -hierarchiai sajátosságok feltárásához és megismeréséhez. Különösen fontos e tekintetben a változások bemutatása, hiszen a közismert lépésekkel – kiegyezés (1867), unió megteremtése Erdéllyel (1867), horvát-magyar kiegyezés (1868), katonai határőrvidékek felszámolása (1876) – az ország közigazgatási egysége helyreállt. Mindemellett a városok dinamikus népességgyarapodása, jogállási státuszának két lépcsőben (1870, 1876) történő rendezése, valamint központi funkciókban történő robbanásszerű gyarapodásuk alapvetően járult hozzá a települések társadalmi-gazdasági szerepének és hierarchiai pozíciójának változásához.

Felhasznált irodalom

- AZ EGÉSZSÉGÜGYI ELLÁTÓRENDSZER STATISZTIKÁJA, A KEZDETEKTŐL A HUSZADIK SZÁZAD KÖZEPÉIG. [szerk. Szvitecz Zsuzsanna]; [összeállította: Györke Judit]. Budapest, KSH, 2004. - 361 p.
- ANDRÉKA B. (1995): A kórházügy történeti áttekintése. I. rész. = Kórház 2 (1995) No. 5. pp. 36–40.
- BÁCSKAI V. (1988): Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX. század elején. Budapest.
- BÁCSKAI V. (2000): Városfejlődés és városhálózat Magyarországon a 19. században. In.: Emlékkönyv L. Nagy Zsuzsa 70. születésnapjára. (szerk. Angi J. - Barta J.). Debrecen, Multiplex Média.
- BARADLAI J. (1930): A magyarországi gyógyszerészet története. I. köt. Magyarországi Gyógyszerész-Egyesület, Budapest 1930.
- BARSI J. (1874): Magyarország felső tanintézetei és középtanodái 1870-1872-ben. In. Hivatalos Statisztikai Közlemények VII. évf. III. füzet. Budapest. p. 261.
- BELUSZKY P. (1990): A polgárosodás törékeny váza – városhálózatunk a századfordulón. In. Tér és Társadalom 4. pp. 13-56.
- BELUSZKY P. (2004): A szabad királyi városok a dualizmus korában. pp. 3-17. (Internetes letöltés: 2016. ápr. 01)
- BELUSZKY P. (2003): Magyarország településföldrajza. Dialóg-Campus, Budapest-Pécs.
- BELUSZKY P. (2016): Másodkézből. Társadalom-földrajzi tanulmányok. Pécs: MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, 2016. 257 p.
- CZÓCH G. - SZABÓ G. - ZSINKA L. (1993): Változások a magyar város- és településrendszerben. Aetas 4. pp. 113-133.
- DÁNYI D. (1995): Demográfiai átmenet (1880-1960). In.: Magyarország társadalomtörténete (szerk. Kövér Gy.). Bp. p.386.
- GULYÁS L. (2005): Két régió – Felvidék és Vajdaság – sorsa az Osztrák-Magyar Monarchiától napjainkig. Hazai Térségfejlesztő Rt. Budapest. pp. 38-40.

- GULYÁS L. (2009): Regionális folyamatok a 19. században. In. A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig (szerk. Gulyás L.). JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. pp. 93-95.
- GULYÁS L. (2012): Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690-1914. Kárpátia Stúdió. Budapest. pp. 145-182.
- GYÁNI G. – KÖVÉR Gy. (1998) : Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig. Budapest.
- GYIMESI S. (1975): A városok feudalizmusból a kapitalizmusba való átmenet időszakában. Akadémiai Kiadó, Bp. p.273.
- KELEMEN E.: A magyar felsőoktatás története a dualizmus korában. Internetes hozzáférés: 2016. 08.11.
- KELETI K. (1871): Hazánk és népe a közgazdaság és a társadalmi statisztika szempontjából. Pest. p.510.
- KELETI K. (1873): Hazánk és népe a közgazdaság és a társadalmi statisztika szempontjából. Második, átdolgozott kiadás. Pest. p.400.
- KÓKAI S.(1999): Az Alföld vonzásközpontjai és –körzetei a XIX. század közepén. Nyíregyháza, p. 181.
- OLÁH Gy. (1876): Az egészségügyi személyzet és a gyógyszertárak statisztikája Magyarországon 1875 évről. Bp. 1876.
- REIZNER J. Szeged története 3. kötet. pp. 209-213.
- THIRRING G. (1911): Városaink népességének alakulása 1787-től 1910-ig. Budapest.
- THIRRING L. (1983): Az 1869–1980. évi népszámlálások története és jellemzői. I. rész. (1869–1910).
- KSH, BUDAPEST TORMAY K. — NIEDERMANN Gy. (1869): Orvosi statistika. Pest 1869, Rath, Holzhausen ny, Bécs. 39 p.
- HORVÁT-SZLAVÓNORSZÁG KÖZOKTATÁSA (1870). In.: Hivatalos Statisztikai Közlemények III. évf. II. füzet. Pest. p. 161.
- TÓTH J. (1988): Urbanizáció az Alföldön. Budapest, p. 200.
- VÖRÖS K. (1973): A magyarországi városfejlődés a dualizmus korában. In. Tanulmányok Somogy megye múltjából 4. Somogy Megyei Levéltár. Kaposvár. pp. 189-203.

Adattárak

- A magyar korona országaiban az 1870. év elején végrehajtott népszámlálás eredményei a hasznos házi állatok kimutatásával együtt. Budapest, 1871.
- A Magyar Korona országainak helységnévtára. Országos Magyar Királyi Statisztikai Hivatal, Budapest, 1873.
- Magyarország községeinek és városainak népessége az 1850., 1857. és 1870. években. KSH, Budapest, 1984

KISVÁROSOK ELTÉRŐ FEJLŐDÉSI PÁLYÁJA A BALATON ÉSZAKI PARTJÁN A DUALIZMUS IDŐSZAKÁBAN

BARANYAI GÁBOR-NÉMETH SÁNDOR-POZSGAI ANDREA

Variance of development of small towns on the northern shore of Lake Balaton
in the period of dualism

The period of the dualism in the history of Hungary was characterized by strong capitalist development. The area of Balaton „Uplands” was not a dominant developing region, but during this period they became dominant centers of present-day towns of the region, of which Keszthely, Tapolca Balatonfüred had urban traditions from the 19th century. We can discover differences of development between the cities. However, the three emphasized town has different relationships with their urban areas. In our study we provide additives to the separating developmental paths of these settlements.

Bevezetés

A dualizmus kora Magyarországon a lendülettel jellemezhető fejlődésről ismert, a népességszám és az ország gazdasági ereje gyors ütemben növekedett. Egyre-másra jelentek meg a nagy állami beruházások mellett a magyar és külföldi tőkészek, akik szerepe felértékelődött egyes térségek társadalmi-gazdasági szerkezetének átalakulásában. Ami országos volumenben kiemelkedő fejlődést jelent, az területi eloszlását tekintve meglehetősen szélsőséges eloszlást mutat. Bécs ellensúlyozásában meghatározó szerepet szántak Budapestnek, a tengeri kikötő (Fiume) és a nagyobb regionális központok, ipar- és bányavidékek felé vezető útvonalak fejlesztése révén a környező területek is intenzívebben részesültek a beruházásokból. A háttérterületek is fejlődésnek indultak, de sokkal inkább a helyi erők (magántőke) mozgósításából tudták finanszírozni saját fejlődésüket. A vizsgált terület is egyike a háttérterületeknek, de a városok mindegyike speciális adottságokkal rendelkezett, amely befolyásolta a fejlődés lehetséges irányát ill. a települések szerepét a környezetükben. A vizsgált települések jogállásukat tekintve nem folytonosan városok a dualizmus időszakában, de szerepkörük és funkcióik mindenképpen központinak nevezhető környezetük térszerkezetében. Korunk kisvárosai közül Badacsonytomaj és Balatonalmádi nem rendelkezik városi hagyományokkal az Osztrák-Magyar Monarchia (OMM) korából. Ezen két település várossá nyilvánítása elsősorban a balatoni idegenforgalom és a borturizmus fellendülésének a következménye, Balatonalmádi 1989, Badacsonytomaj 2004 óta városi jogállású település.

Történelmi előzmények

A népesség társadalmi, gazdasági-foglalkoztatottsági rétegződése jelentősen átalakult a Rákóczi-szabadságharc utáni 200 évben Magyarországon. A települések gazdasági szerkezetének összetettsége jelentősen befolyásolja a fejlődés lehetőségeit, minél sokszínűbb, annál könnyebben terjed ki új tevékenységekre, annál könnyebben képes irányokat váltani. Ez a folyamat jól elemezhető a népesség foglalkozási megoszlásával. Az 1700-as években és a XIX. század elején a Balaton környékén található települések nagy részéről elmondható, hogy a meghatározó ágazat a népesség eltartásában a mezőgazdaság volt. A kapitalista fejlődés azonban nem képzelhető el társadalmi megalapozás nélkül, amely a Mária Terézia-féle – országosan különböző területi sajátosságokkal jellemezhető – úrbérrendezés során kezdődött el. A korszakot ettől a pillanattól kezdve a parasztság lassú gyarapodása jellemezte, sőt a napóleoni háborúk okozta konjunktúra is jótékony hatással volt a termelésre, a kiterjedő kereskedelem révén a gazdák értékesíthették terményfeleslegeiket. Ez volt az első olyan kísérlet az állam részéről, amikor az uralkodó beleszólt a feudális jellegű viszonyrendszerbe földesúr és jobbágy között. A rendelet meghatározta és szavatolta mind a földesurak, mind a jobbágyok jogait és kötelezettségeit. Az ipari forradalom vívmányai ekkor még nem, vagy csak nagyon kevésbé érték el a területet. A szerencsésebb gazdálkodók közepes méretű birtokon (50-100 hold) végezheték tevékenységüket, de a saját földdel rendelkezők legnagyobb hányada 5 hold alatti törpebirtokon próbálta megkeresni betevőjét. A földdel rendelkező jobbágyok azonban még így is szerencsésebbek, mint a nagybirtok szorításában vergődő zsellérek, akiknek léte a nagybirtokos döntéseitől függött. A Balaton környékének már az Árpád-kor óta meghatározó földesúri családok voltak a tulajdonosai, de az 1700-as évek elejétől, első harmadától a Festetics család olyan hatalmas földterületet vásárolt össze, hogy a tó környékének zalai, kis-balatoni részén domináns világi birtokosává vált. A felgyorsuló népességgyarapodás és az ezzel párhuzamosan növekvő birtokkoncentráció a kisbirtokok további aprózódását okozta. A technológiaváltás (kétnyomásos művelés helyett háromnyomásos) ugyan fokozta a termelékenységét, de az ezzel párhuzamosan zajló birtokméret-csökkenés a művelés átgondolására készítette a kis- és középbirtokosokat. A tehetősebbé váló jobbágyok megválthatták földjeiket, szabad termelőkké váltak, kívül kerültek a feudális viszonyrendszeren. A bomló társadalmi rendet mi sem jelzi jobban, hogy az 1787-es összeírások szerint a társadalomban minden hetedik ember olyan, akinek nincs úrbéres függőségi viszonya. Az 1848-49-es szabadságharc közben hozott áprilisi törvények értelmében a feudális jogokat azonnali hatállyal eltörölték volna, így a társadalom 80 %-át kitevő jobbágyok az általuk művelt föld tulajdonosává lehettek volna. A feudális birtokjog két birtoktípust különít el. Az egyik a birtokos saját kezelésében lévő allodiális terület (majorság), a

másik a jobbágyok és zsellérek kezelésébe – meghatározott feltételek és járandóságok fejében – adott föld (úrbéres terület) (BAJMÓCY P. – BALOGH A. 2012; BALOGH A. – CSAPÓ T. 2013).

A Mária Terézia által elrendelt úrbéres felmérések alapján rendelkeztek volna az áprilisi törvények a paraszti tulajdonba kerülő földekről. A szőlő ugyanakkora területen jóval nagyobb jövedelemtermelő képességgel rendelkezik, mint a gabona és a takarmánynövények. A saját megélhetésüket nehezen megteremtő gazdák (még a gabonakonjunktúra ideje alatt is) egy része jól vette észre, hogy megoldást jelenthet számukra, ha szőlőültetvényeket létesítenek. Az ipari tevékenység fellendülése előtt a szőlő- és a bortermelést az ország legjövedelmezőbb ágazatai között tartották számon, a borvidékeken élőknek egy kicsit mindig jobban ment sora. A szőlőhegyek azonban (ahol a parasztnak birtokai feküdtek) nem tartoztak az úrbéres telkekhez, tehát az áprilisi törvények sem vonatkozhattak rájuk. Viszont a szőlőbirtokos jobbágyok is meg akartak szabadulni terheiktől és ha a helyzetet nem orvosolják, akkor fennállt volna az ágazat visszafejlődésének veszélye. Ezért kiegészítő határozatot csatoltak a törvény mellé, miszerint a negyed teleknél nem nagyobb birtokot az állam, a nagyobbat pedig a birtokosa válthatja meg. Ez így nem okozott gondot, hiszen a kisebb telekről, amely esetében a gazda esetleg nem tudta megfizetni szabadságát az állam gondoskodott, a nagyobb telek gazdája pedig rendelkezett akkora jövedelemmel, hogy önerőből megoldja a kérdést (FÓNAGY Z. 2006). A történelem tréfája, hogy egy olyan kiegészítés törvényerőre emelkedett, amely alaptörvényének tárgyalása ekkor elnapolásra került. Tehát a szőlőműveléssel foglalkozó gazdák mind jogilag, mind gazdaságilag kedvező pozícióba kerültek. Ehhez hozzájárult még az 1868. évi XVII. törvény, amely a gyengébb minőségű, olcsóbb (valószínűleg a szegényebb rétegekben elérhetőbb) bor adómentességet élvezett, amely mennyiségével mégoly könnyű játszani (és ezt a törvény megalkotói is valószínűleg érezhették).

A Ferenc József által ratifikált 1868. évi XVII. törvénycikk, a bor- és hús fogyasztási adó iránt a következőképpen rendelkezik:

„1. § A pénzügyminister felhatalmaztatik, hogy a bor- és hús fogyasztás megadóztatása iránt jelenleg fennálló rendszabályokat és árszabásokat, 1868-ik évi december 31-ikeig érvényben és hatályban tarthassa. 2. § Kivétetik mindazonáltal a szőlőtörkölyre öntött vízből készített s a bortermelő szőlős gazdák és ezek napszámosai által használtatni szokott löre, mely fogyasztási adó alá nem esik. Nehogy azonban ezen mentesség az államkincstár adójövedelmét csökkentő visszaélésekre szolgáltasson alkalmat, a löre-fogyasztási adómentesség csupán a bortermelő szőlősgazdák, ezek családtagjai és napszámosai használatára, és csak a szüreteléskor általuk eleve bejelentendő szükséges mennyiségre érhető.” (www.1000ev.hu)

A liberális áprilisi törvények hozományaként végül az 1853-as úrbéri pátenst rendelkezett a jobbágyok felszabadításáról, de jóval kedvezőtlenebb helyzetet

teremtett, mint az eredeti elképzelések. A majorsági földeken élők sorsa a földesúr kezébe került, csak az úrbéresek kerültek jobb helyzetbe.

A dualizmus népesedési, településfejlődési folyamatainak vizsgálata a térségben

A kiegyezés után a rendeződő társadalmi-gazdasági háttér lendületet adott a települések fejlődésének. Mivel jelentősebb város nem található az elemzett települések között, a legnagyobb népesség- és gazdasági koncentrációt a mai kisvárosok jelentették már a dualizmus korában is. A török hódoltság időszaka után újjá kellett építeni Balaton környékét, a mai közigazgatási, gazdasági központok is ekkor alapozták meg helyzetüket. A mai kisvárosok azonban nem mindig azonosak az akkori kisvárosokkal, mind közigazgatásilag, területileg, népességszám tekintetében és gazdasági potenciál alapján sokat változtak a település-összevonások, településrész-beolvadások és önállóvá válások során. A statisztikai adatok elemzése azt bizonyítja, hogy a népesség száma az egyes kisvárosok tekintetében eltérő dinamikával, de folyamatosan nő (*1. táblázat*). Ezért biztosan kijelenthető, hogy a vizsgált települések (Balatonfüred, Keszthely [Keszthely mv. és Kiskeszthely <Keszthely polgárváros>], Tapolca) már a dualizmus korában is funkcióikat tekintve központi szerepkört töltöttek be, a mezővárosi státusz volt a legjellemzőbb, bár közigazgatási rangjuk nem, a szerepkörük kontinuos. Ez annak is köszönhető, hogy a vizsgált települések környékén nincs olyan kiemelkedő központ, amely rányomná bélyegét a többi kisebb központra. Ez alól kivétel lehetne Veszprém, amely jelentékeny hatást gyakorolhatott volna Balatonfüred fejlődésére, de az ország közigazgatási beosztása igazából ezt nem tette lehetővé. Hatása abban realizálódik, hogy lakosai a közelsége miatt, mint fizetőképes kereslet jelentek meg a fürdővárosban. Mindenképpen le kell szögezni, hogy a kisvárosok életében a dualizmus kora a békés gyarapodás ideje volt, mind népességet, mind gazdasági erőt tekintve. Beluszky Pál kutatásai szerint 1910-ben: Keszthely funkcióit tekintve a teljes körű funkciókkal rendelkező középváros, közigazgatási besorolása járásszékhely, egyébiránt jogállása községi státuszú. Lakosságszáma 9781 fő, amely a hasonló tulajdonságokkal rendelkező középvárosok átlagát (16 095 fő) tekintve a vizsgált évben alacsonynak mondható. Tapolca szintén járásszékhely, szintén község státuszú, funkcióit tekintve azonban a teljes körű funkciókkal rendelkező kisvárosok közé tartozik. Lakosságszáma 7940 fő, amely a hasonló tulajdonságokkal rendelkező kisvárosok átlagát (7269 fő) tekintve a vizsgált évben átlagosnak, kissé átlag felettinek mondható. Balatonfüred nem sorolható a bármilyen szempontból meghatározó települések közé, de a térképek 1914-ben már a róla elnevezett járás székhelyeként tüntetik fel. Tipikusan olyan települések közé tartozik, „... amelyeknek „járási szintű” funkciói olyannyira hiányosak, hogy a kisvárosok közé sem kerülhettek, ám – többnyire járási

székhely voltaknak köszönhetően – rendelkeztek néhány városi intézménnyel...” (BELUSZKY P – GYŐRI R. 2005 p. 209). A fejlődéshez hozzá tartozik még, hogy Fürednek van egy speciális adottsága, amelynek révén ebben az időben alapozta meg a fürdővárosi státuszát.

1. táblázat: A vizsgált városok népességszámváltozása

Város ¹	Népes- ség 1870 (fő)	Lánc- index (%) 1870- 1880	Népes- ség 1880 (fő)	Lánc- index (%) 1880- 1890	Népes- ség 1890 (fő)	Lánc- index (%) 1890- 1900	Népes- ség 1900 (fő)	Lánc- index (%) 1900- 1910	Népes- ség 1910 (fő)	Bázis- index (%) 1870- 1910
Balaton- füred	2257	106	2393	101	2409	100	2421	124	3015	134
Keszthely	5784	110	6365	116	7367	116	8571	114	9781	169
Tapolca	5073	116	5869	118	6950	102	7069	112	7940	157

KSH adatok alapján saját szerkesztés

Összehasonlításként elvégeztük a három kisváros 5 kilométeres körzetében található települések hasonló jellegű vizsgálatát is (2. táblázat).

2. táblázat: Városkörnyéki községek népességszám-változásának lánc- és bázisindexe

Község ²	Népes- ség 1870 (fő)	Lánc- index (%) 1870- 1880	Népes- ség 1880 (fő)	Lánc- index (%) 1880- 1890	Népes- ség 1890 (fő)	Lánc- index (%) 1890- 1900	Népes- ség 1900 (fő)	Lánc- index (%) 1900- 1910	Népes- ség 1910 (fő)	Bázis- index (%) 1870- 1910
Csopak (B)	683	79	540	114	614	106	656	108	710	103
Paloznak (B)	269	98	263	118	311	103	323	99	320	118
Cserszeg- tomaj (K)	1161	105	1221	120	1473	104	1540	98	1519	130
Gyenesdiás (K)	948	106	1005	115	1163	116	1350	94	1272	134
Gyulakeszi (T)	871	109	958	112	1081	111	1205	93	1125	129
Kisapáti (T)	353	129	458	107	492	110	542	120	654	185
Raposka (T)	255	94	241	107	260	113	298	120	360	141
Zalahaláp (T)	622	111	691	99	687	102	703	110	775	124

KSH adatok alapján saját szerkesztés

¹ A települések népesedési adatai a mai állapotok (összevonásokkal és elcsatlósásokkal) visszavetített adatai

² (B) Balatonfüred városkörnyék, (K) Keszthely városkörnyék, (T) Tapolca városkörnyék

Eredmények

Egyetlen kivételtől (Kisapáti) eltekintve megállapítható, hogy az 1870-től 1910-ig terjedő időszakban a kisvárosok népessége dinamikusabban emelkedett, mint a környezetükben levő falvaké. A rurális térségekben földművelő családokra hagyományosan magas népszaporulat volt jellemző. A nagy család egy idő után a földbirtok teljes felaprózódását okozta az öröklődések miatt, amely folyamat ellehetetlenítette a gazdálkodást. Ezen folyamat elkerülése végett feltételezhető, hogy szabad munkaerő egy része a legközelebbi munkát kínáló településre áramlott. A városok előnyét tehát a pozitív migrációs folyamat okozta. Az elemzett városok közül a környezetéhez képest Keszthely mutatja a legdinamikusabb változást (*1. táblázat*). Keszthely vonzereje több forrásból táplálkozott (CSAPÓ T. – LENNER T. 2009; LENNER T. 2009). Gazdasági élete több pilléren állt, uradalmi központ (Festetics) hatalmas majorsággal, amely képes volt felszívni a falvakból érkező munkaerőt (BALOGH A. – BAJMÓCY P. 2011). Széles kereskedő és iparos rétege nyitott volt a tanulni vágyó munkaerő előtt, amely ezen keresztül tovább erősítette a város pozícióit. 1890-ben a város kiterjedt szolgáltató szektorral rendelkezett, amely az egyre gyorsabban polgárosuló lakosság igényeit volt hivatott kiszolgálni. A teljesség igénye nélkül példák a sokszínű funkciókra, szolgáltatásokra, amelyek kiemelik a városok közül is: pénzügyőrség, vasút- és gőzhajóállomás, posta- és távíróhivatal, takarékpénztár, sörfőzde. Mezőgazdasági oktatása kiemelkedő országos viszonylatban is, 1865-ben nyitja meg a kapuit a város falain belül a gazdasági és erdészeti tanintézet, amelyhez vadkísérleti, vetőmagvizsgáló és meteorológiai állomás kapcsolódik, valamint gazdák rendelkezésére áll egy tanácsadó testület is. Az agrár-szakirányú oktatáson kívül katolikus főgimnázium és ipari tanintézet is segíti a városban élő lakosság szellemi és szakmai épülését. Tapolca közvetlen környezetében a legsűrűbb a településhálózat, valamint ezen település mellett találjuk Kisapáti, az egyetlen települést, amely nem igazolja a tézist (*2. táblázat*). A formabontó település a Szent György-hegy keleti oldalán fekszik, szőlőhegye keleti, délkeleti kitétséggű. A tanúhegy bazalttörmelék-lejtőin kitűnő adottságú talajon termelik a híres borokat (rizling, ezerjő, szürkebarát). A XIX. században a művelés alá vont szőlőterületek kiterjedése folyamatosan emelkedett, 1857-ben 280 holdon termelték a bor alapanyagát. A jelentős népességszám növekedést valószínűleg az átlagosnál messze jobb feltételek okozzák. Az sem kizárható, hogy ennek következtében a migrációs folyamatok egyik célpontja volt a falu. Úgy gondolom, hogy ettől függetlenül Tapolca helyzete is jól prezentálja a kisvárosok pozícióját, gazdasági erényeit a vizsgált területen. A város kicsit kisebb volumenben ugyan, de hasonló társadalmi adottságokkal rendelkezett, mint Keszthely. Ugyanúgy nagy uradalomnak volt központja (a veszprémi püspök balatonmelléki birtokrendszerének), de a városi polgárság igényeit hivatott kiszolgálni a járásbíróház, a vasútállomás, a posta, a távíróhivatal, az ipari iskola,

a takarékpénztár. A Balaton viszonylagos távoli elhelyezkedését helyi erőforrással igyekeztek pótolni, a meleg vizű források táplálta tavat fürdőként próbálták hasznosítani. Meghatározó rétege a társadalomnak a kereskedelemmel foglalkozó zsidóság. Jelentőségüket és elismertségüket a működő zsinagóga jelképezi ebben az időszakban. Bor-, iparcikk- és mezőgazdasági terményeinek kereskedelme jórészt a helyi zsidó kereskedők kezében összpontosult (MOHOS M. 1995, MOHOS M. 2008). Az iparos- és kereskedőréteg megerősödése a polgári réteg fejlődését is felgyorsította. 1871-ben elveszti mezővárosi státuszát, de súlya nem csökkent, a róla elnevezett járás székhelye, közigazgatási funkciók központja. A polgárosodás átalakította a városképet is, új épületek sora származik a századelőről. A vizsgált térségek közül Balatonfüred van urbánus jellegű pozícióit tekintve a leggyengébb helyzetben. Viszont a lehetőségeihez képest a legdinamikusabb fejlődést mutatja. A XVIII. században Füred egy nem meghatározó települése volt a tapolcai járásnak, ahol a lakosság nagy része a szőlő- és bortermelésből él. A kereskedők fényes, olajos borával szívesen kereskedtek (T. MÉREY K. 1991), de ez még kevés lett volna egy dinamikus településfejlődési ív befutásához. Se a közigazgatási intézmények, se a szolgáltató szektor kiépítettsége nem tette alkalmassá, hogy központi szerepkört betöltsön. Erre jó példa, hogy a legközelebbi postahivatal Veszprémben volt. Az 1800-as évek utolsó évtizedeiben egyre növekvő jelentőségét a közelében található (a tihanyi apátság birtokát képező) savanyúvíz-forrás és a fürdőház hozta meg, amely jobb kihasználása érdekében nyaralónegyedet hoztak létre, amit megfelelő infrastrukturális beruházások is követtek. A település egyre inkább a gyógyvíz marketingjére helyezi a hangsúlyt, elkezd kiépülni Balatonfüred, mint fürdőváros. Vendégfogadók és fürdőházak épülnek, közel rakják körbe a forrásokat, fásítások történnek és hamarosan már pénz áramlik a településre (palackozzák és értékesítik a forrásvizet). Az 1780-as évektől rohamos fellendülést prominens vendégek jelenléte jelzi (pl.: József főherceg, az ország nádora), a füredi fürdőélet ekkor alapozza meg jó hírét. Ennek köszönhető, hogy Balatonfüred az 1800-as években a fejlesztések és befektetések egyik kedvelt célpontja a reformkorban. Kedvelt találkozóhelye lett a haladó szellemű politikusoknak, művészeknek; történelmi, kulturális szerepe ekkor volt a legkiemelkedőbb. E korból számos műemlékkel, jelentős épülettel, hagyománnyal rendelkezik a város: 1825-ben itt, a Horváth-házban rendezték meg az első Anna-bált. Fontos szerepet játszott Füred életében a balatoni hajózás. A város fejlődése érdekében létfontosságú volt, hogy minél előbb, minél több településsel legyen összeköttetése. A révközlekedés nyomdokain 1845-ben létrejött a Balatoni Gőzhajózási Társaság, amelynek révén már a tó partjának bármely pontjáról könnyedén el lehetett jutni a fürdővárosba. 1890-ben már 600 szoba áll a szezonban érkező 2000 vendég részére. A helyi lakosság nagy része még ekkor is a szőlő- és bortermelésből élt, amihez nagyban hozzájárul, hogy az 1910-ben már vasútállomással rendelkező járási székhely Füreden vincellérképző

is működik. Az leszögezhető, hogy a központi településeknek (Balatonfüred, Keszthely, Tapolca) folyamatosan gyarapodóik népessége a vizsgált időszakban. A városiasodásról azonban a foglalkoztatottság rétegződéséből kaphatunk információt. A népesedés csúcspontja a századforduló és az azt követő népszámlálás idejére datálható, ezért ugyanezen két adatsort hasznosítom a foglalkoztatottság elemzésekor (3-4. táblázat).

Az 1900-as felmérés a következő állapotokat tükrözi:

3. táblázat: A népesség foglalkoztatottsági megoszlása 1900-ban

Település ³	Népesség	Ebből aktív	Mezőgazdasági dolgozó	Ipari dolgozó	Egyéb ⁴
Balatonfüred	1809	804 (100%)	454 (56,5%)	158 (19,6%)	192 (23,6%)
Keszthely	6796	3372 (100%)	359 (10,6%)	1224 (36,3%)	1789 (53,1%)
Tapolca	5826	2664 (100%)	1137 (42,7%)	666 (25%)	861 (32,3%)

T. Mérey K. 1991 alapján saját szerkesztés

Az 1910-es felmérés adatai:

4. táblázat: A népesség foglalkoztatottsági megoszlása 1910-ban

Település	Népesség	Ebből aktív	Mezőgazdasági dolgozó	Ipari dolgozó	Egyéb
Balatonfüred	2267	1014 (100%)	519 (51,2%)	224 (22,1%)	271 (26,7%)
Keszthely	7477	3663 (100%)	288 (7,9%)	1344 (36,7%)	2031 (55,4%)
Tapolca	6699	2957 (100%)	996 (33%)	854 (28,3%)	1107 (38,7%)

T. Mérey K. 1991 alapján saját szerkesztés

A táblázat alapján jól látható, hogy a századfordulón Balatonfüred a foglalkoztatottság alapján egyáltalán nem nevezhető városias településnek, a mezőgazdasági foglalkoztatottak aránya kiugróan magas. A város ipari tevékenységének a rendszerváltozásig (1989) kisebb-nagyobb változásokkal a hajógyártás volt a fő profilja. Az első jelentősebb fejlesztés 1881-hez kötődik, amikor az angol Richard Young megalapítja hajóépítő műhelyét. Ez volt az alap, amely többszörös tulajdonosváltás után már alkalmas volt arra, hogy a magyar igényeket kielégítse mind vitorlás, mind motoros hajókból. Az I. világháború alatt a külföldi piacokra készülő motoros hajók építése is jelentőssé vált, elsősorban a német megrendelések miatt. A regisztrált 19,6 %-os ipari dolgozók aránya (3. táblázat) is ennek az ágazatnak köszönhető jórészt. A fejlettség ellenkező pólusát képviseli ebben az időben Keszthely városa. A mezőgazdasági dolgozók alacsony arányával szemben az ipari és a szolgáltató szektor kiterjedése

³ Az adatok csak az eredeti településekre vonatkoznak, nincsenek benne az utólagos el- és hozzácsatolások.

⁴ Az egyéb kategóriába a kereskedelemben, a közlekedésben (vasút, hajózás stb.), a közszolgálatban (oktatás, egészségügy, egyéb szociális területek), a véderő kötelékeiben, valamint az alkalmi (szezonális) munkából megélhetést találó munkavállalók tartoznak.

jellemző. Az iparban dolgozók a kézművesek taborát gyarapították, a szolgáltató szektorban különösen hangsúlyos a kereskedőréteg (7,5 %), az iskoláknak köszönhetően a közszolgálatot teljesítők (5,5 %), valamint a laktanyában állomásozó hivatásos katonák nagy számának betudható véderő aránya (5,7%). Mivel a XIX. század államilag finanszírozott iparosítási és fejlesztési hulláma (pl. vasút) viszonylag későn érte el Keszthelyt, a város vezetése úgy gondolkodott, hogy kitérésre lehetőséget Keszthely már meglévő iskolaváros jellegének erősítése és fürdővárossá fejlesztése jelenthet. Az ennek alárendelt céltudatos fejlesztések eredményeként a XX. század fordulóján Keszthely már joggal említhető üdülővárosként, ahol évente a helyiek számának többszöröse fordul meg vendégként. Ennek és a Festetics uradalomnak köszönhetően a szolgáltató szektorban kiemelkedő a cselédként, kiszolgáló személyzetként dolgozók aránya, ami 20% körüli. Tapolca városa a két véglet között helyezkedik el a századfordulón. Egyrészt már nem jellemezhető abszolút agrárjelleggel (a relatív nem megkérdőjelezhető), az ipari tevékenységből élők aránya emelkedő tendenciát mutat, de igen kiterjedt a szolgáltató szektor tevékenysége. A helyben lakó, az igényeknek megfelelően iskolázott munkaerő, a jó megközelíthetőség, a folyamatos építkezések és fejlesztések a helyi üzemek fejlődését hozták, a foglalkoztatottság fokozatosan átalakult, az ipari munkások száma jelentőssé vált. Ők a Gőzfűrészes és Faipari Vállalatnál, a téglagyárban, a szeszfőzdében és a vasúton dolgoznak. Az agrárium által megtermelt javakat széles kereskedőréteg próbálta értékesíteni, arányaiban a legnagyobb a három város közül (8,8 %). Ennél csak az uradalmat és az ide látogatókat kiszolgáló cselédek aránya magasabb, 12,4 %. A közszolgálatban dolgozók aránya (oktatás, egészségügy stb. összesen 4,7 %) a szektor relatív fejletlenségét igazolja, valamint következtethetünk belőle a fejlődő polgárosultság még alacsony mivoltára is. Ha összehasonlítjuk a két adatsort, jól nyomon követhetőek a tíz év dinamikus fejlődésének eredményei. Balatonfüred továbbra is falusias jellegű, státuszát kizárólag a közelében található gyógyvízforrásnak, a század első éveiben fellendülő idegenforgalomnak, valamint az időközben meginduló hajógyártásnak köszönhette. Jellegét tekintve kétarcú településsé fejlődött a dualizmus évtizedeiben. A XX. század első évtizedében valamelyest csökkent a mezőgazdaságban megélhetést keresők aránya, a felszabaduló munkaerő pedig az iparban és a szolgáltató szektorban találta meg lehetőségeit. Az ipar súlya, szerepe a településen élők foglalkoztatásában gyengén emelkedett. Keszthely tekintetében hasonló tendenciákat figyelhetünk meg, emelkedő népességszám mellett valamelyest csökkenő tendenciát mutatott a mezőgazdaságban foglalkoztatottak száma, a szektorokban dolgozók aránya kicsi túlzással nem áll messze a mai modern városok munkavállalóinak szektoriális arányaitól. A legjelentősebb változást tíz év alatt Tapolca produkálta, de a trendek megegyeznek Keszthely és Balatonfüred jellemzőivel. A város fejlődésének bizonyosan jelentős lökést adott a vasút fejlődése. 1903-ban a Keszthellyel és

1908-ban a Budapesttel összekötő vonalat adták át, így a település bekerült a felfutó balatoni üdülőkörzet és az ország vasúti vérkeringésébe.

Összességében elmondható, hogy a kisvárosok egymással (is) összehasonlított (foglalkoztatottságon keresztül mért) fejlettségi viszonyai – amelyek alapjai igazából a Rákóczi-szabadságharc után teremtődtek meg – a dualizmus utolsó évtizedeiben konzerválódtak. Ebben az időszakban Keszthely már városias jellegű településnek számított, pezsgő kulturális és szellemi élettel, Tapolca az iparosodás lassú útját járta, de a széles kereskedőréteg, a jó megközelíthetőség lehetőséget adott az innovációk elterjedésére, Balatonfüred hasonlóképpen a mai állapotokhoz szezonális életet élt, a szőlőtermés és a turizmus által meghatározva.

Irodalom

- BAJMÓCY P. – BALOGH A. 2012. Egykori majorok tipizálása Vas megyei példákon. In: Földrajzi Közlemények, 2012. 136/2. pp. 165-181.
- BALOGH A. – BAJMÓCY P. 2011. Majorok a Nyugat-Dunántúlon. Savaria University Press, Szombathely, 126 p.
- BALOGH A. – CSAPÓ T. 2013. Manors and scattered farms: special settlement forms of outskirt areas in Hungary. In: Revija za geografijo – Journal for Geography, 8-2, 2013, pp. 81-94.
- BELUSZKY P. – GYŐRI R. 2005: Magyar városhálózat a 20. század elején, Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs, 232 p.
- CSAPÓ T. – LENNER T. 2009: Keszthely településföldrajza. – In: Gál A. – Hanusz Á. (szerk.): Tiszteletkötet Dr. Frisnyák Sándor professzor 75. születésnapjára. Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet, Bocskai István Gimnázium és Közgazdasági Szakközépiskola, Nyíregyháza – Szerencs, pp. 45-61.
- FÓNAGY Z. Változó társadalom 1848-49-ben. <http://beszelo.c3.hu/98/03/fonagy.htm> 2006.06.20.
- LENNER T. 2009: Layout pattern development of Keszthely town. - In: Csapó T. – Kocsis Zs. (szerk.): Közép- és nagyvárosok településföldrajza. V. Településföldrajzi Konferencia, Szombathely, Savaria University Press, pp. 196-207.
- MOHOS M. 2008: Zsidó borkereskedők a Balaton-felvidéken-In: Kupa László (szerk.) Vallás és etnikum Közép-Európában. Konferencia helye, ideje: Pécs, Magyarország, 2008 Pécs: pp. 124-134.
- MOHOS M. 1995: Vállalkozók – borkereskedők: Zsidó borkereskedők Tapolca gazdaságában és társadalmában-In: V Fodor Zsuzsa (szerk.): Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában. 263 p. Veszprém: Laczkó Dezső Múzeum. pp. 140-148.
- T. MÉREY K. 1991: A mai dunántúli kisvárosok a dualizmus idején, különös tekintettel Tolna megyére. In: Tolna megyei levéltári füzetek 2. Szekszárd, 208 p.
- KSH adatbázisok: A népesség számának alakulása, terület, népsűrűség, 1870-2001 között Zala megye településein
- KSH adatbázisok: A népesség számának alakulása, terület, népsűrűség, 1870-2001 között Veszprém megye településein
- Megyék kézikönyve sorozat 18.-19. (Veszprém és Zala megyék).
- www.1000ev.hu/index.php?a=3¶m=5339, a látogatás időpontja: 2006.06.20.

FEJEZETEK A TÖRTÉNELMI SZATMÁR MEGYE VASÚTTÖRTÉNETÉBŐL

GÉCZI RÓBERT

Chapters of the History of Railroads of Historic Szatmár County

Railroad infrastructural development in Hungary trailed that of Great Britain and Western Europe by approximately two decades. Hungary's first piece of railroad legislation – Act XXV of 1836 – planned out the directions the main lines would go. Construction of the lines, however, would not take place until the 1850's. The positive effect that railroad development had on settlements may be summarized in the following points: significantly improved market efficiency, growth in trade between cities and the countryside and the expansion of urban agglomeration centered on railroad junctions. The first railroad line in historic Szatmár County was put into use in 1871, while the entire railroad network was essentially completed by the time of WWI and remains in use today. This work attempts to acquaint the reader with the history of the process.

Bevezetés

Jelen tanulmány célja röviden bemutatni, hogy mikor és milyen irányból érkezik meg Szatmár vármegyébe a vasút, továbbá mikor és milyen módon kapcsolja be a vármegye egyes természetföldrajzi régióját az országos forgalomba, beleértve a dualizmus kori Magyarország, partiumi és erdélyi részét, ugyanis Erdély inkább Nagyvárad, Arad és Temesvár irányából kapcsolódott erősebben a főszárnyakon keresztül a Pest-centrikus magyar gazdasági központokhoz. A tanulmány a korabeli sajtóanyagot is felhasználva röviden vázolja a vasútépítés nehézségeit, kivitelezési módját, illetve szerepét a polgárosodó megyében.

A magyarországi vasútépítések nagyjából két évtizeddel követték a nagy-britanniai, majd a nyugat-európai hasonló beruházásokat. A vasút hazai bevezetése kiemelten fontos volt, mert a XIX. század elejének nyugat- és közép-európai iparosodása egy folytonosan növekedő és tartósan bővülő piacot jelentett a magyar bányászat, a mező-, erdőgazdaság és élelmiszeripar termékei számára. A kérdés csak az volt: az ország időben be tud-e időben kapcsolódni ebbe a kedvező európai konjunktúrába? Ennek az egyik alapfeltétele a viszonylag olcsó és egyben az akkori idők számára, igen gyors szállítási hálózat létezése volt.¹

¹HORVÁTH Csaba Sándor: *A közlekedés és a tér. A GYSEV és a MÁV egyes helyiérdekű vasútjainak gazdasági és társadalmi hatásai az északnyugat-Dunántúli térségben 1920-ig*. Doktori disszertáció, ELTE, BTK. Budapest, 2014. 313. <http://doktori.btk.elte.hu/hist/horvathcsabasandor/diss.pdf> [letöltés: 2016. május 7.]

Az 1848 előtti, majd a szabadságharc leverése utáni időszakban is az elsődleges cél a Bécsen keresztül történő európai, valamint a tengerparttal történő adriai vasúti kapcsolat megteremtése volt. Mind az első esztendő építkezéseit, mind az alkotmány nélküli időszakban történt beruházásokat elsősorban a magyar mezőgazdasági termékek európai piacra történő gyors juttatásának igénye sietette.

Magyarország első vasúti törvénye – az 1836. évi XXV. törvénycikk. megelőzte Európa legtöbb államának hasonló jellegű jogszabályalkotását – kijelölte a főbb vonalak irányát, és az engedélyezést az ország kormányzatára bízta. Eredetileg az 1825/27. évi országgyűlés az ország „közjavát és kereskedését gyarapítandó” szabta meg a tizenkét kereskedelmi útvonal tervezetét. A vasutak vonalvezetése körül érdekellentétekből fakadóan kialakult viták jelentősen fékeztek az építkezések megkezdését.

Széchenyi István 1848. január 25-én közzétette, és a pozsonyi országgyűlés elé terjesztette „*Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*” című tanulmányát, mely bizonyosságot ad arról, hogy szerzője valóban rendszerszemléletű koncepciót dolgozott ki. Tömören megfogalmazza a „kicsiny ördög, mely mindent továcipel magával”,² vagyis a vasparipa használatának fontosságát: „Európában alig van ország, mely minden körülményeket mérlegelve mítani tekintetben inkább vasutakra volna rendeltetve.”³ Továbbá: „közlekedési eszközök között a vaspálya legcélszerűbb arra, hogy a nemzeti kereskedelem fölélesztésének alapjául tétessék... csak a vasút képes biztos, gyors, szakadatlan s olcsó összeköttetést szerezni, s csak általa nyugszik a belkereskedés biztos s sebesebb kifejlődést ígérő alapokon. A közlekedés többi eszközeinek a vasutak irányában csak alárendelt állást lehet adni... Hazánkban a vaspályák sok vidékeken egészen új viszonyokat fognak alakítani, azok fogják pusztáinkon a telepedések irányát, gazdaságunk rendszerét elhatározni”.⁴

Széchenyi központirendszerű elgondolását tükröző javaslatában négy fővonalat jelöl meg, melyeknek kiindulópontja „a magyar kereskedelem s iparfejlődés gyűlpontja Budapest”.⁵ Az első a Duna partján Bécs irányába vezető, a második a Fiumével összekötő, a harmadik az erdélyi, valamint a Miskolcon át Kassára vezető vasúti pálya, mely Gácsország felé hosszasodott volna meg. Elképzelésében a mellékvonalak sorában elsőként szerepel a történelmi Szatmár megyét érintő Szolnok–Debrecen–Szatmár vonal is. „Ezen vonal Szatmárig azért volna folytatandó, mert összekötné egyszersmind az alföldet a tiszai felvidékkel

² SZÉCHENYI István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Tudománytár füzetek. Könyvértékesítő Vállalat. Budapest, 1987. 53. https://archive.org/stream/javaslatmagvark00sz/javaslatmagvark00sz_djvu.txt [letöltés: 2016. május 7.]

³SZÉCHENYI, 1987. 53

⁴SZÉCHENYI, 1987. 19-20.

⁵SZÉCHENYI, 1987. 54.

s Erdélyország egy részével, honnan Szatmár, Ugocsa, Máramaros megyék s Erdély Szamos-vidéke bőségesen adhatna igényt az alföldnek”.⁶

Javaslatában Széchenyi tervezeténél elsősorban a lakosság gazdasági érdekeit vette figyelembe, ez képezte az elsődleges szempontot.⁷ Az általa tervezett vasúti hálózat révén az egységesülő nemzeti piac legfontosabb ásványi anyagokat kitermelő és termékeket előállító körzeteket szándékozta összekötni a fogyasztói központokkal és a felvevő piacokkal, illetve a kiviteli és behozatali szállítási vonalakat határozta meg⁸ részben Bécs irányában, részben Fiumébe, részben északi és észak-keleti irányba.

Széchenyi közlekedéssel kapcsolatos elképzelései megfogalmazásával párhuzamosan Friedrich List (1789-1846) német közgazdász és gazdaságpolitikus – aki 1844-ben meglátogatta Magyarországot – Metternichhez intézett levelében megemlíti az elengedhetetlenül szükséges gazdasági és politikai reformokat, melynek egyik eleme lenne a közlekedésnek a gőzvasút és lóvasút bevezetése és párhuzamosan történő kiépítésük általi fejlesztés.⁹ A forradalom után közvetlenül az osztrák érdekek inkább egy Budát elkerülő, Bécset a tengerparttal a Dunántúl átszelésével megvalósítható vasútvonal megépítése volt.

A kezdetektől az építendő vonalak kivitelezését nagymértékben fékeztek a technikai és kivitelezési, valamint a finanszírozási szempontú nehézségek. Viták alakultak ki az anyagi háttérrel biztosító kiléte körül. A vállalkozók többsége azt az álláspontot védte, miszerint egy részvénytársaság által finanszírozott munkálatok terveibe és a kivitelezésbe, valamint annak működésébe az állam ne szólhasson bele. Ezzel szemben a politikusok jelentős része úgy vélte, hogy egy ilyen nagy fontosságú beruházást csakis az állam ügyelhet fel, és az állam szerepe a vasparipa működtetése is, hiszen a magántulajdon háttérű kezdeményezések nem mindig veszik figyelembe az országos érdekeket. Az országos vasúti hálózat kialakításában két cégcsoport – a bécsi központú Sina György vezette konzorcium, illetve a pesti Ullmann Móricz neve fémjelezte nagybirtokosok és nagykereskedők érdekeit képviselő vállalkozás – terve versengett. Az előbbi a birodalmi érdekeket vette figyelembe, egy Budát elkerülő Bécset az ország nyugati felén áthaladó, Fiuméval összekötő vaspálya, míg a hazai érdekeket képviselők a Bécsújhely–Sopron–Győr–Buda vonal építését – a Dunán szállított áruk minél gyorsabban történő átrakása érdekében – tekintette fontosnak. Végül, hét évig tartó huzavona után, a megvalósítandó országos vasúthálózat tervezetét,

⁶SZÉCHENYI, 1987, 57-58.

⁷UDVARHELYI Dénes dr.: A magyarországi vasúti közlekedés politikai és gazdasági előfeltételeinek kialakulása. – *Magyar vasúttörténet. A kezdettől 1875-ig* (főszerkesztő: Kovács László). Budapest: Közlekedési Dokumentációs Kft., 1995. 47-48.

⁸MAJDÁN János: *A közlekedés története Magyarországon (1700-2000)*. Pro Pannonia Kiadó Alapítvány, Pécs, 2014. 34.

⁹FÖLDES Béla: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról*. Budapest: Grill, 1916. 177.

ez utóbbi, a Budapesti Vasúttársaság néven bejegyzett konzorcium kezdte meg 1844 őszén, és megindulhatott az első vasutak – a pest–pozsonyi és a pest–szolnoki vonal – megépítése. 1846. július 15-én átadták a Magyar Középponti Vaspálya Társaság által megépített első magyar gőzüzemű, 33 km hosszúságú vasútvonalat Pest és Vác között.¹⁰

A Debrecen–Nagykároly–Szatmárnémeti vasút

A XIX. században, ahogy az egész országban, úgy Szatmárban is úgy gondolták, hogy „a vasút a jelen civilisatio fő tényezője”¹¹. Az 1848. évi XXX. tc. törvényerőre emeli Széchenyi javaslatát a magyar közlekedésügy rendezéséről, és az országgyűlés 8 millió forintot szavaz meg a vasútvonalak megépítésére. 1848. május 18-án a 110/Közl. E. számú rendelet kimondja: „[...] a Buda–fehérvári, Szolnok–debreczeni és Debreczen–szatmári [...] vasútvonalak felméréstését megrendelem.”¹² A forradalom és szabadságharc leverése azonban háttérbe szorította a vasút építésének kérdését.

Szatmár megye zömmel sík felszíne kedvezett a vasútépítésnek, gondot csak a nyílt vízfelületek okoztak, ugyanakkor a kivitelezést különböző gazdasági érdekek és politikai megfontolások befolyásolták. E téren érdemes megemlíteni a megye két nagyobb városa – Nagykaroly és Szatmárnémeti – közötti versengést. A megye akkori központja Szatmárnémetihez képest kevésbé népesedett, de valamivel jobban urbanizált Nagykaroly volt, ami a Károlyi család politikai és gazdasági súlyának köszönhető. (Az 1870-es adatok szerint Nagykaroly lakossága 12.152 fő, Szatmárnémetinek 18.354, míg Nagybányának nyolcezernél valamivel több lakosa volt.¹³) Hogy mennyire nagy különbség van infrastrukturális szempontból Nagykaroly és a vidék közt, azt a Szamos lap is ecseteli: „Nagykaroly vidéke mindenfelé be van körutakkal hálózva [...] a Tisza- és Erdőhát, melynek ez ideig nem jutott ez a szerencse”¹⁴. Így fel sem vetődik a kérdés, hogy a megye melyik településébe érkezzen elsőnek a vasút.

Még a kiegészítés előtt az osztrák kormány fontolóra vette, hogy a Máramaros megyében kitermelt érc, só és a faipari termékek minél gyorsabban és zökkenőmentesen történő értékesítése érdekében vasutat épít Máramarossziget és Debrecen között.¹⁵ Az 1864-ben Bécsben a Kereskedelemügyi Minisztérium által kiadott *Emlékirat* vasúthálózati terve tartalmazta az elképzelést.

¹⁰MAJDÁN, 2014. 38.

¹¹SZÖLLŐSI Balázs: Ismét Máramaros – *Pesti Napló*, 1855. (45.) 1.

¹²DR. DIENES Istvánné: Hieronymi Ottó Ferenc élete (1803–1850) – *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, VII. Budapest, 1983–1984. 176.

¹³*Magyar Statisztikai Évkönyv*. Harmadik évfolyam. Első rész. Budapest, 1875. 30–31.

¹⁴KALÓS Péter: Tiszaháti levél – *Szamos*, 1883. február 15. (15. évf.) 13.

¹⁵TISZA István: A magyar állami, magán- és helyi érdekű vasúttársaságok fejlődése 1876–1900 között. – *Magyar vasúttörténet. 1876-tól a századfordulóig* (főszerkesztő: Kovács László). Budapest: Közlekedési Dokumentációs Kft. 1996. 71–72.

Térképmellékletén szerepel a Debrecenből kiinduló Szatmárnémetit érintő, majd Halmin, Nagyszőlősen és Huszton át Máramarosszigetig haladó vonal. Rövid időn belül kidolgoztak egy tervet a Máramarosszigetet és Vásárosnaményt összekötő vonalra vonatkozóan. Ezzel párhuzamosan Mikó Imre vasúttervezési elgondolásában is szerepel egy Máramarosszigetet egyrészt Észak-Bukovina, másrészt Bustyaháza, majd Szatmárnémeti irányába meghosszabbított vasúti összeköttetés megvalósítása. Ugyanakkor 1859-ben Tiszavidéki Vasút engedélyt kért és kapott egy Nyíregyháza és Máramarossziget közötti vaspálya megépítésére, azzal a feltétellel, hogy építse is meg azt három éven belül. A vasúttársaság tulajdonosai azonban a belső erdélyi lobbizás következményeként figyelmét a Nagyvárad–Kolozsvár–Brassó vonal kivitelezésére fordította.

Szatmárnémeti városa Debrecennel karöltve nem adta fel az elképzelést, hiszen a máramarosi termékek e két város piacra juttatásának legegyszerűbb lehetősége a vaspályán valósulhatna meg, ezért gr. Forgách Antal egy Debrecen Szatmárnémetin keresztül Máramarosszigettel összekötő vaspálya előmunkálatainak tervezetét nyújtották be. A vasút jövedelmezőségét „az egymillió mázsa szállított só, a hatszázezer pozsonyi mérő kenyérhez szükséges gabona és a tízezer marha elszállítása biztosítja”, továbbá a „debreceni vásárt pedig Máramaros, Bereg, Ugocsa és Szatmár megye kerekedői vasúttal érhetnék el” – foglalta össze Szöllösi Balázs Máramaros megye alispánja.¹⁶

A kormányzat felszólította a Forgách gróf neve fémjelezte társaságot, hogy bocsátkozzon tárgyalásba a Felvidéken tervezett vasúti hálózat kivitelezésében részt vállaló, gr. Waldstein János és gr. Schönborn-Buchheim Ervin vezette cégcsoporttal. A két társulat a közös építkezésben egyezett meg, és a Magyar Északkeleti Vasút megvalósítására, a Debrecen–Szatmárnémeti–Tekeháza–Máramarossziget vonal átadására, valamint 90 évig való üzemeltetésére vonatkozó engedélyt az 1868. XIII. „a magyar észak-keleti vasutkiépítése tárgyában” című törvényekben foglalva megkapták. A törvény kimondja: „*A magyar észak-keleti vasutállam-kamatbiztosíték mellett és engedélyezés útján rendeltetik kiépíttetni. 2. §Az engedélyezendő vasut vonalai a következők: a) Debreczentől Szatmárnémetin, Tekeházán át Szigetig.*” Az építkezés kivitelezését a német Stroussberg Henrik vállalta, aki a kamatbiztosítás alapján kibocsátott építési tőkéért elvállalta a vasútvonal megépítését és annak teljes felszerelését.

A vonal irányának meghatározásában óriási szerepet játszott Károlyi István gróf, aki elérte, hogy a máramarosi sóbánya-vidékről ne az akkori Tisza-hajózás végpontjáig, Vásárosnaményig, hanem a már vasúttal rendelkező Debrecenig építsék meg, ezáltal értékesebbé tette az általa birtokolt földeket. A teljesítés határidejét a Debrecen–Szatmárnémeti vonalon 1870. október 1-ben szabták meg, míg a vonal Máramarosszigettel való összeköttetésének üzembe helyezését

¹⁶ *Gazdasági Lapok*, 1855. március 8. 10. 114.

1871. október 1-jére tervezték. A társaság által megépített vonalak mérföldenkénti költségei 502 ezer forintot tettek ki.¹⁷

A Debrecen–Nagykároly 70 km hosszú vonalrész 1871. június 5-én, míg a Nagykároly–Szatmárnémeti közötti 36 km hosszú rész 1871. szeptember 25-én került átadásra.¹⁸

A kivitelezés késése elsősorban a számítási hibák gyakoriságával – például az addig nem ismert árvízmagasságok figyelmen kívül hagyásával –, valamint a Stroussberg cégének fizetéseképtelenségével magyarázható. A kivitelezés megvalósulása érdekében az állam intervencióra kényszerült: a beszerzett anyagok értékének arányában előleget adott Stroussbergnek, aki a vállalkozását 1871 tavaszán a bécsi Union banknak eladta. A késés mértékét mutatja a Központi Vasúti és Közlekedési Közlönyben az *Építkezési munkálatok a megkezdett magyarországi pályákon február végén* cím alatt megjelentek: „A magyar észak-keleti pálya vonalai közül a Debrecen–szigeti vonalon elkészült hidakból 55%, az alépítményekből 79%, a felépítményekből 54% s az épületekből 64,9%”.¹⁹

A Szatmárnémetiben megjelenő *Szamos* majdnem minden számában cikkez a vasútépítésről: „[...] a téli árvíz felfedte azokat az építési hibákat, amelyek a hídon és a töltésen jelentek meg. A kormány megbízottjai, Ürményi József és Heinrich Károly, megállapították a hibákat – az alacsony töltés fölött átfolyt a víz, illetve a vasúti híd lábait a vízfolyammal nem egyenes irányba vették, s a lábsorra a víz ereje oldalról is hat –, amik javítására ígéretet tettek [...]”.²⁰

Egy másik számban a következőket olvashatjuk: „Szétnézve a vasúti építési munkálatok közt, határozottan állíthatjuk, hogy a már nagyrészt kész tervtől semmi eltérő javítás nem eszközölhető ki.” Szó van a cikkben az indóházi raktár túl kicsi méretéről és az esztétikai szempontok figyelembe nem vételéről, valamint, hogy a vasútnál munkát vállaló hivatalnokok és szolgák önhibájukon kívül fél éve már „hosszas tétlenségben húzzák a fizetést”.²¹ Továbbá: „[...]a tervezett hídfelemelés a vízáteresz készítésére semmi előmunkálatot nem látunk [...] Szatmár lakossága e vasút megnyitása miatt nagy ingereltségben van.”²²

A szatmáriak türelmetlenségét tükrözi az a június 20-án tartott városi közgyűlés által jóváhagyott és Joó Gábor főjegyző által aláírt az Északkeleti Vasúttársasághoz címzett levél, mely szerint „alig van városunk közönségének

¹⁷HOLLÁN Ernő beszéde az országos magy. gazd. egyesület 1870. március 1-jén tartott ülésében. – *A Magyar Mérnök- és Építész Egyesület Közlönye*. 1870. 97.

¹⁸FRISNYÁK Zsuzsa: *A magyarországi közlekedés krónikája 1750–2000*. Budapest: História – MTA – TTI, 2001. 347.

¹⁹*Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny*, 1871. március 30. (2. évf.) 13. sz., 108.

²⁰Újdonságok – *Szamos*, 1871. január 29. (3. évf.) 5.

²¹Vasutunk történetéhez – *Szamos*, 1871. április 23. (3. évf.) 17.

²²*Szamos*, 1871. június 18. (3. évf.) 25.

ez idő szerint főbb kívánsága, mint az észak-keleti vasút debrecen–szatmári szakaszának megnyitása és a közforgalomnak való átadása”.

A végre valahára megvalósuló átadás óriási eufóriát váltott ki a lakosság körében: „Vasutunk megnyittatik szeptember 25-én. Örömmel fogadjuk ezt a napot s lelkesülten jegyezzük fel városunk történelmének lapjára. E napon ráléptünk azon ösvényre, melyen haladhatunk a nagyvilággal, e naponér hozzánk egyik szála azon óriás szövedéknek, mely a földet behálózva, a világforgalom s a művelődés idegrendszereként éltet és boldogít minden vidéket, melyet érint, melyen áthalad”.²³ megtudjuk, hogy szatmárnémetibe „az első vonat este 9 után, tehát egy órát késve érkezett az indóházba, hol oly rengeteg nép várt reá”.²⁴

A következő évben megépül a szatmárnémeti mozdonyszín, de a személy- és teherszerelvények vontatását és karbantartását a debreceni fűtőház biztosította. Később az indóház közelében található ideiglenes raktárt és a többi kiszolgáló helységeket átépítették, hasonlóan a Szamoson ácsolt fahidat kicserélték rácsos acélgerendás szerkezetűre.

A sajtóban és a lakosság körében tapasztalt öröm ellenére a *Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny* a következőket írta: „[...] a magyar észak-keleti vasúthálózat valahára kiépül. Ámbár az építkezés befejezése, valamint az összes vonalak üzleteszközeinek a megfelelő mérvben való előállítás, valószínűleg még soká a jámbor óhajítások közé fog tartozni, tagadhatatlan, hogy az építkezési vállalkozás ez év folyamán erélyesen siettetek az építkezés menetét [...] Az akadályok közül, melyek az építkezés folyamában felmerültek, kétségkívül azok voltak a leggátlóbbak, melyek a Stroussberg-féle szédelgés következtében eredtek [...], hogy annyira szűkmarkúan állapított meg az építkezés tervezete”.²⁵

Mindezek ellenére a Magyar Északkeleti vasút 1872-es költségvetési mérlege pozitív: 205 millió forint jövedelmet könyvelhetett el a cég.²⁶ 1873-ben jegyzett forgalma: 802.031 személy és 5 millió mázsa áru. A következő évben, 1874-ben 759.506 személyt és 6 millió mázsa árut szállított.²⁷

A Szatmárnémeti–Nagybánya Helyiérdekű Vasút

A vonal építését az 1881. XLVIII. tc. alapján kiadott engedély Nagybánya szabad királyi város, valamint Várady Károly, Boross Bálint, Kiss Lajos és Ivánka Imre részére: „Az engedélyesek [...] jogot nyernek egy, a magyar északkeleti vasut Szatmár-Mikola vonalrészéből, esetleg szatmári állomásából kiinduló, Aranyos-

²³Szamos, 1871. szeptember 24. (3. évf.) 39.

²⁴Szamos, 1871. október 1. (3. évf.) 40.

²⁵Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1872. december 8. (3. évf.) 49. sz., 414.

²⁶Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1873. május 8. (4. évf.) 19. sz.

²⁷Központi Vasúti és Közlekedési Közlöny, 1875. február 11. (5. évf.) 6. sz.

*Megyes és Szinyér-Váralja érintésével Nagybányaig vezetendő mozdonyvasut építésére és üzletére*²⁸

A törvénycikk harmadik paragrafus kimondja, hogy „a pálya építése és üzleti felszerelése az engedélyesek által készített és a kormányhoz átvizsgálás és jóváhagyás végett felterjesztendő általános és részletes tervek alapján fog eszközöltetni. Az engedélyesek különben úgy a tervek készítésénél, mint az építés kivételénél alkalmazandó szerkezetet a jelen engedély és az üzlet biztonságára való tekintetek által vont korlátok közt szabadon választhatják. A kormány fentartja magának, hogy az engedélyesek részére jelen engedély-okmányban biztosított jogok sérelme nélkül az építési terven változtatásokat tehessen, a mennyiben ilyenek a műszaki elővizsgálat, vagy a közigazgatási vonal-bejárás eredménye, vagy végre - de már csak a megállapított pályanyom épségben tartásával – az építés tartama alatt a pályaszolgálat, valamint a közforgalom érdekéből és a pálya fennállásának biztosítására, nemkülönb a törvényes határozmányok teljesítése szempontjából szükségeseznek fognak találatni.”

A Nagybánya és vidéke című hetilap a következőképpen írt a vasparipa bevezetésének tervéről: „[...] a vidékünk gazdasági és ipari fejlődésére, jóllétére oly felbecsülhetetlen előnyökkel biztató vasút tervezetét elfogadta a képviselőház [...] Tehát amiért sóvárgánk [...] csüggedést nem ismerve annyit fáradnánk nem csak óhaj, hanem a törvényre emelésre előtt áll”²⁹.

Az építkezés ebben az esetben sem zajlott minden pénzügyi buktató nélkül. „A Szatmár–nagybányai vasút építése miután a pénzpiac mai kedvezőtlen helyzetében az előírányzott 1100 ezer forint építési tőke alig látszik eszközölhetőnek, esetleg 750 ezer forint költséggel fog keresztülvitetni. Ennélfogva az új sínek helyett ócskákat fognak alkalmazni, az építményeket is csak a szükségesekre szállítják le. Az új tervezet elkészítésére kívántató 3000 forintot Nagy-Bánya város a M. ÉK vasút igazgatóságához már fel is küldte [...]” – áll a városi képviselőtestülete tanácskozásának jegyzőkönyvében. Utólag kiderült, hogy ez az összeg sem volt elégséges a vonal kiépítésére.

1881 nyarán Nagybánya városa Teleki Géza grófot, Lánczy Gyula képviselőt és Stoll Károly volt képviselőt felhatalmazza, hogy tárgyaljon az Északkeleti Vasúti Társasággal a város által felajánlott 30 ezer forintnyi biztosítéknak a központi állami pénztárhoz való eljuttatása ügyében.³⁰ Mindezen áldozatok ellenére is „vasutunk ügye már huzamosabb idő óta mélyeséges mozdulatlanságba süllyedő és a megvalósulás idejétől oly távol áll” – olvashatjuk a sajtóban.³¹ Továbbá: „[...] Itt az idő, hogy komolyan meggondoljuk a dolgot, akarunk-e vasutat saját kereskedelmünk, iparunk és gazdaságunk felvirágoztatására, saját jólétünk előmozdítására létesíteni? Akkor se ijedjünk meg egy kis áldozattól sem,

²⁸ 1881. évi XLVIII. törvénycikk

²⁹ Nagybánya május 24. – *Nagybánya és vidéke*, 1881. május 24. (7. évf.) 21.

³⁰ Vasutunk – *Nagybánya és vidéke*, 1881. augusztus 16. (7.) 33.

³¹ Vasutunk áll – *Nagybánya és vidéke*, 1882. január 31. (8. évf.) 5.

mert az idő már rövid, s ha most elszalasztjuk az alkalmat úgy talán örökre elveszítjük a reményt is célunkat elérhetni, ha csak az későbben stratégiai szempontból nem fog megvalósíttatni.”³²

A város anyagi áldozata újabb lökést adott az építésnek, de ezek után a vonal lefektetésének iránya, majd a nagybányai indóház elhelyezése váltott ki vitát. Az újságok arról adtak hírt, hogy az az Északkeleti Vasúti Társaság úgy döntött nem az eredetileg megállapított „Pott mérnök által tracirozott irányba”, hanem Buságnál vagy Nagysikárlónál „elvezetik a Szamos völgyében a Szatmárról épített vonalat”, kikerülve ezáltal a várost. Miután a városháza részéről „megállapított, hogy a Pott Vilmos-féle nyomjelzés a Szamos-völgyet Magyar Laposnál éri el” – tehát Nagybányán is áthalad, és a hír hírlapi kacsának minősült, az állomás tervezett helye váltott ki polémiát. „Senki sem fogja kétségbe vonni, hogy nagyobb szerű emberi művek alkotásainál, minő egy vasút is, mely nem csak egy nemzedék korára építetik, számba kell venni a geográfiai fekvést, a természeti viszonyok hatása alatt észlelt időszaki eseményeket” – érvel Pap Zsigmond³³, rámutatva, hogy, ha az indóház a Zazar bal partján épül fel, akkor a Zazar és a Lapos erdő között található nagy közlegelő megszűnik. Ezzel szemben a *Hol legyen hát igazán az indóház?* című cikkében Matolcsy Lajos rámutat, hogy „a vasút célja városunk »emelése«”³⁴, tehát a legelőnyösebb helyet kell választani „hol e legnagyobb összecsoportosulás személyekben és a szállítmányok különböző nemébe biztosan személy és szállítmány veszélyeztetése nélkül kifejtethető, eligazítható és úgy gazdasági, mint közrendőri tekintetből is elérhető legyen”³⁵.

1883-ban Nagybányán megalakul az első Éhivölgyi Kőszénbánya Rt, ami Szatmárnémeti nemtetszését váltja ki, ugyanis a megye legnépesebb városa „már nem támogatja a Szatmárnémeti–Nagybánya vasútvonal kiépítését”, mert a vasúti forgalom beindulása Nagybányát teszi a bányavárosok központjává, ezáltal Szatmár – megyeközponttá válásának igényei ellenére – a perifériára szorulna. Szatmárnémeti „a megye keleti részinek és a bányavárosoknak csak mostohája, csak imént tagadta meg Nagybányának, hogy közmunkaerővel hordhasson tört kavicsot utcáira, vasutunk iránt merőben közönyös”³⁶.

Az újabb finanszírozási gondok is megoldódni látszanak 1883-ra: „apró lépések tettek az építkezés haladásában, a megye másodszori kérelmünkre százötven törzsrészvény átvételét és a két bányaváros [ti. Felsőbánya és Nagybánya] közmunkaválságából fedezését határozta el”.³⁷ Július 23-án

³² *Nagybánya és vidéke*, 1882. február 7. (8. évf.) 6.

³³ *Hol legyen az indóház? – Nagybánya és vidéke*, 1882. május 9. (8. évf.) 19.

³⁴ *Nagybánya és vidéke*, 1882. június 6. (8. évf.) 23.

³⁵ *Nagybánya és vidéke*, 1882. május 2. (8. évf.) 18.

³⁶ PAP Zsigmond: Székelyi vajúdasok – *Nagybánya és vidéke*, 1883. január 16. (9. évf.) 3.

³⁷ PAP Zsigmond: A szatmár–nagybányai vasút – *Nagybánya és vidéke*, 1883. július 10. (9. évf.) 28.

megtartották a „Szatmár–nagybányai helyi érdekű vasút részvénytársaság” alakuló ülését, majd a „város vasúti ügyben eljáróit Ivánka Imre értesítette, hogy Müller Frigyes lovag, Heider Hugó, Schoch János és Flächer Ágost ajánlatot nyújtott be, melyben nyilatkoztak a vasút építésének [...] finanszírozására 1250 ezer forint érdekében”.³⁸

1883 szeptemberében „hatévi reménynek” eredményeiként elkezdődnek a beruházás nagybányai építkezései. „A Szatmár–Nagybánya vasút műtanrendőri bejárása Vörös László miniszteri titkár vezénylete alatt f. évi július hó 4-én fog megtartatni, az összejövetel a szatmári pályaháznál délelőtt 10 órakor lesz. Szatmár város részéről a közigazgatási bejáráshoz Kiss Gedeon főkapitány és Győri Károly mérnök küldettek ki”.³⁹

1884. július 6-án átadják a vonalat a forgalom számára, amikor „[...] megvalósítva látjuk azon több éven át kitartással ápolt eszmét, mely bennünket tette és összetartásra lelkesített”.⁴⁰ A *Szamos* a következőképp számol be az eseményről: „A szatmári pályaház ritka alkalommal volt oly élénk, mint folyó hó 7-én, midőn Szatmár és vidékének fiatalsága a Nagy-Bányára, az új vasútvonal megnyitása alkalmával rendezett báljára utazott. Az egész pályaudvart és várótermeket zsúfolásig ellepte az utazó és kíváncsi közönség [...] Az öt kocsi osztályból álló vonatot az utazók színültig megtöltötték, úgyannyira, hogy az arany fiatalság a kocsik peremén utazott”.⁴¹

A vasút megépítésének negatív hatása is volt, megjelentek a „globalizáció” első jelei. Így például az utazó ügynökök elárasztották a várost: „[...] időnként hemzseg a város a sok utazóügynöktől [...] most vasutunk megnyitása után [...] Egyik a máiknak adja a kilincset a kezébe, és árulnak mindenféle lim-lomot, akár az afrikai vad törzseknél.”⁴²

A Nagykároly–Mátészalka–Csap Helyiérdekű Vasút

A Nagykároly–Mátészalka közötti vasút tervét Ujfalussy Sándor, Keresztszeghy Antal, Svarcz Sándor vetették fel 1880-ban, de Mátészalkáról „Nagykárolyig vezetendő” vonal csak 1897-ban kapott előmunkálati engedélyt.⁴³ A vasútvonal megépítésére vonatkozóan az 1906. évi XII. tc. kimondja: „A ministerium ezennel felhatalmaztatik, hogy a m. kir. államvasutak Nagykároly állomásából kiágazólag a Nyiregyháza–Mátészalka h. é. vasútvonal Vásárosnamény állomásának érintésével a m. kir. államvasutak nyiregyháza-csap-ungvári vonalán fekvő Záhony megállóhelyig és innen a m. kir. államvasutak záhony-

³⁸ Vasutunk – Nagybánya és vidéke, 1883. augusztus 7. (9. évf.) 32.

³⁹ Szamos, 1884. július 3. (16. évf.) 53. 2.

⁴⁰ A megnyitás után – Nagybánya és vidéke, 1884. július 8. (10. évf.) 28.

⁴¹ Szamos, 1884. július 10. (16. évf.) 55.

⁴² Nagybánya és vidéke, 1884. július 22. (10. évf.) 30.

⁴³ Szatmármegeye közgyűlési jegyzőkönyve IV. B 1897/752. 13.

csapi vonalszakaszának együttes használata mellet a m. kir. államvasutak Csap állomásáig, mint forgalmi végpontig vezetendő h. é. vasutat az 1880. évi XXXI. és az 1881. évi IV. törvénycikkben foglalt feltételek alatt engedélyezhesse.”

A kivitelezésre a ker. min. 66084/1906. IX. 7. sz. rendeletével kiadott engedélyokmányban a svájci Bank für Transportwerthein Basel kapott jóváhagyást. „Az építő kötelezettséget vállalt arra, hogy a MÁV Nagykároly állomásából kiágazva a Nyíregyháza–Mátészalka állomáshoz, továbbá a Nyíregyházi–Vásárosnaményi Helyiérdekű Vasút Mátészalka állomásához, valamint a Nyíregyházi–Vásárosnaményi Helyiérdekű Vasút Vásárosnamény állomásához való csatlakozással a MÁV Nyíregyháza–Csap–Ungvár vonalán fekvő Záhony megálló helyig, majd innen a MÁV Záhony és Csap közötti vonalának együttes használata mellett a MÁV Csap állomásáig, mint forgalmi végpontig vezető helyiérdekű gőzmozdonyú vasutat megépíti és engedélyének tartama alatt folyamatosan üzemben tartja.”⁴⁴ A vasútvonal megépítéséhez és megfelelő berendezéséhez szükséges tőkét 5,5 millió koronában határozták meg. Ebből forgalmi eszközök beszerzésére 366 ezer koronát, tartalékalap képzésére 105 ezer koronát rendeltek elkülöníteni. Az „engedélyes köteles a síneket és az építéshez felhasznált nyersanyagot és egyéb szükséges berendezési tárgyakat hazai vállalatoktól beszerezni”.⁴⁵

A kivitelezők nem kívántak új tervet készíteni, hanem a már létezőek közül kívántak választani. Ismeretes volt Lázár Elemér elképzelése, mely a vonalat az Ecsedi-láp szélén vezetné, ezzel szemben a Lamarche Albert által készített terv elkerülte volna a láp területét. A Péchy László-féle terv pedig eleve azért bukott meg, mert Nagykároly lakói úgy gondolták, hogy az a konkurens Szatmárnémetinek kedvez.

Nagy László alispán a Lázár-terv mellett érvelt, ami a láp részbeli lecsapolását eredményezi, ezáltal „[...] 78 ezer holdnyi termőterületet nyerünk”, ahol új települések is létrejöhetnek, és „mennél inkább közelebb lesz a vaspálya az új földekhez, annál inkább számíthatnak az új földtulajdonosok támogatására”.⁴⁶ Nagykároly képviselőtestülete a Lázár-féle változatot fogadta el, ami 1899-ben megkapta az előmunkálatokra az engedélyt. Lázár Elemér birtokában volt az építkezési engedély, 1899-ben megtörtént a közigazgatási bejárás is, a munkálatok azonban forráshiány miatt késtek, ezért Szatmár vármegye közgyűlése több alkalommal is támogatást ajánlott fel az építkezéshez, így például csak 1889-ben 900 ezer koronát.⁴⁷ Az építkezés kivitelezését 1901-ben a Gregersen és fiai nevű, Budapesten bejegyzett cég vállalta. A hír hallatára az érintet települések sem maradtak ki a gyűjtésből: 1903-ban Mátészalka,

⁴⁴ TISZA István, 1996.

⁴⁵ TISZA István, 1996.

⁴⁶ *Szatmármegyei Közlöny*, 1897. október 30. (23. évf.) 44. 13.

⁴⁷ MAJDÁN János: Mátészalka vasútjai. Nyíregyháza: Szatmári Múzeum Közleményei, 1988. 46.

Nagydoboz, Szamosszeg, Nagyecsed, Ópályi, Olcsva, Olcsvaapáti, Börvely összesen 69 ezer koronát áldoztak a vasparipa megépítésére.

Végül a negyed évszázadig tartó folyamat sikerrel zárult: a 87,1 km-es vasútvonalat 1905. szeptember 27-én adták át a forgalomnak. A vasparipa megérkezése minden állomásra igazi népünnepély számba ment. Az eseményről így számol be a korabeli sajtó: „Nagykárolyból [...] 9-kor indult el a vonat, amely egy mozdonyból, két szalonkocsiból, két első, két másod és egy harmad osztályú kocsiból állott.”⁴⁸

Szatmár–Bikszád Keskenyvágányú Helyiérdekű Vasút

A vasútvonal megépítését a ker. min. 1332/905. I. 9. sz. rendeletével kibocsátott engedélyokmányban Pallós Ármin építési vállalkozó részére engedélyezték. Az engedélyes kötelezettséget vállalt arra, hogy a MÁV Szatmárnémeti állomásától Sárközújlakon át Bikszádig vezetendő keskenyvágányú helyiérdekű gőzüzemű vasutat megépíti és engedélyének tartama alatt folyamatosan üzletben tartja. A vasútvonal (0,76 m) megépítésére és megfelelő berendezésére szükséges tényleges tőkét 1 872 ezer koronában határozták meg. Ebből forgalmi eszközök beszerzésére 206,4 ezer koronát, tartalékul 40 ezer koronát rendeltek elkülönítésre. A síneket és egyéb szükséges berendezési tárgyakat az engedélyes köteles belföldön beszerezni.

Az 51,6 km hosszú keskenyvágányú vasutat 1906. április 20-án nyitották meg a forgalom előtt. Az engedélyhez a ker. min. 70589/905. XI. 18 sz. rendeletével függelékként kibocsátott újabb engedélyokmányban további engedélyt kap a Szatmár–Bikszád Vasúttársaság, hogy vasútvonalát a Szatmár–Erdőd Helyiérdekű Vasútvonalával összeköttesse, és vonalán a motorkocsi üzemet bevezethess. Az eredeti tőkét 279,3 ezer koronával felemelik. A tőkéből a forgalmi eszközök beszerzésére 314,4 ezer koronát kell szánni.⁴⁹

A vasútépítés, a modernizáció és a társadalmi elvárások között

A vasúthoz való hozzáférés *időbelisége* szerint voltak nyertes, és voltak lemaradó, vesztes helyzetbe kerülő városok.⁵⁰ A nyertesek kategóriájába azok a települések kerülnek, melyeket a saját csoportjukon belül, a többi hasonló városhoz képest előbb ért el a vasút. Így például Szatmár vármegyében Szatmárnémeti és Nagykaroly kimondottan előnyös helyzetbe került Nagybányához képest.

A viszonylag korai vasútmegnyitás szállításiigényes beruházások helyi letelepedését ösztönözte, s mindez tükröződni fog a vasúti áruforgalomban is. Az első

⁴⁸ *Nagykároly és vidéke*, 1905. szeptember 28. (22. évf.) 39. 2.

⁴⁹ TISZA, 1996, 98.

⁵⁰ FRISNYÁK Zsuzsa: A vasút hatása a magyarországi városokra. – *Korall*. 2013. (52) 6.

lépés azonban a gyakorlati előnyök megjelenése: a helyi piacokra a drága fuvarszekerek helyett olcsóbban érkezett meg az áru. Tény, hogy a regionális szerepkörű települések – Nagykároly, Szatmárnémeti, Nagybánya – mellett a vasút megjelenésének nyertesei a tömegtermékek előállítására szakosodott gazdasági egységek (bányák, gyümölcs- és gabonatermelő nagybirtokok, fafeldolgozó üzemek, élelmiszeripari kisüzemek) és települések (Felsőbánya, Szinérváralja, Erdőd, Halmi).

A vasút megépítésének a településekre kiható pozitív eredményei és következményei három pontban foglalhatóak össze. Ezek: 1. a piaci ellátás jelentős javítása, a városok és a vidék közötti termék- és árucseré, a kereskedelem növekedése; 2. a vonzaskörzetek kiterjesztése, bővítése; 3. vasúti csomópontokká történő kiemelkedés.⁵¹

A nagy hatásfokú, óriási mennyiségű árut felölölő és folyamatosan zajló szállítást megvalósító vasúti közlekedés átalakította a városok kereskedelmét. Szatmárnémetiben például elsorvasztotta a kirakodóvásárokat, miközben kivirágozott a „távoli” árukat forgalmazó bolti kereskedelem. Szatmár vármegye esetében ugyanakkor kitágította a mezőgazdasági nagybirtokok termelési és értékesítési lehetőségeit, a külföldi piacok elérését, és egyben a távolabbról származó – elsősorban avasi, máramarosi és bánági – idénymunkások alkalmazását (a Bánágban a helyi mezoklíma lehetővé teszi, hogy Szatmárnál 10-12 nappal korábban kezdjék meg, illetve korábban is fejezzék be az aratást, a feleslegessé váló munkaerő pedig északabbra vándorolhat Biharba, Szatmárba, az Avasba, Máramarosba, illetve Erdélybe).

A vasút építése általi fellendülést tükrözi a szatmárnémeti területén működő „püspöki és városi téglaszín” termelési adatai: 1868-ban 2,1 millió téglát vetettek, 1869-ben 3 milliót. 1870-ben létrejött a gőzmalom és egy „rendszeres téglagyár”, és ekkor a termelés elérte a 4 millió darabot, de ennek ellenére sem volt fedezhető a városban felfutó építőanyag-szükséglet. Valóságos „tetőcserép-hiány” uralkodott, ugyanis „vasútrendszerünk megnyitásával a forgalom is növekedik, a növekvő forgalom szükségletét kielégítő megfelelő épületek léte feltétel.”⁵²

A vasút megjelenését nem mindenki fogadta örömmel. Nagy József *A gyárparkérdés városunkban* című, a *Szamos* hasábjain megjelent írásában rámutat arra, hogy a modern szállítási eszköz megnyitotta a város piacát a gyáripari termékek előtt, ami visszaszorította a helyi kézműipari termékek keresletét. A városi „kézműipar sátrakban és színekben árultatik, míg a mezőgazdasági termékek a földről az állomásra kerülnek, még a gőzmalom százezer mázsányi szükségletet sem képes többé a piacon beszerezni, minden terméket elszállít a vasút”.⁵³

⁵¹FRISNYÁK ZSUZSA: *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút–ember–tér kapcsolatok.* Doktori disszertáció. Budapest: ELTE. 2006. 13. http://doktori.btk.elte.hu/hist/frisnyak/frisnyak_diss.pdf [letöltés: 2016. május 12.]

⁵² Alakítsunk részvény téglagyárat – *Szamos*, 1871. december 3. (3.) 49.

⁵³ Szamos 1882. április 30. (14. évf.) 35. 1.

A személyforgalom terén egyértelmű a növekedés. Ha csak a megye két fontosabb városának adatait vizsgáljuk, Szatmárnémetiben évtizedenként megduplázódott a vasutat igénybe vevő utazóközönség száma (1. táblázat). Átalakultak a közlekedési szokások is: a fogatolt járművektől lassan áttértek az élményt nyújtó új eszköz használatára, ami a megye személyi és áruszállításának megélénkülését eredményezte. Az új közlekedési eszköz sokszorosan lerövidítette a távolságokat. A ló vontatta posta 8-10 km-es sebességéhez képest 35-40-nel is lehetett száguldani. Ugyanakkor olcsóbb, pontosabb és kényelmesebb volt.

A vasútépítés sok szakképzett és még több szakképzetlen munkásnak, a falvak népének munkalehetőséget nyújtott, ezáltal jelentősen kiszélesítette a munkaerőpiacot. Az új munkalehetőségek növelték a béreket, és több helyen a cselédség és az időszakos munkások elszegődtek a vasúti építkezéseken. A megélénkült nyersanyagkereslet mozgósította a szatmári fuvarosréteget, mely a vasút megjelenéséig kizárólagosan egymaga végezte a szállításokat. Rajtuk kívül a munkálatok idejére a helyi gazdák is szerepet vállaltak a kő, a fa és a kavics utánpótlásában.

A szatmári vasútépítkezéseket nagy sajtóvisszhang követte, a korabeli társadalom érdeklődését igen felcsigázta a vasút, mint jelenség. Nagyon sokat vártak a vasparipa megjelenésétől az egyének, a politikusok, a helyi társadalmak és a települések egyaránt. A várakozás folyamán a mentalitásban bekövetkezett módosulás magatartásformává vált.⁵⁴Ezt bizonyítja a közösségek küzdelme a vasútért. A munkálatok, a műszaki bejárás és az átadás rendkívüli eseménynek számítottak a települések életében. Kálmándon például „a község lakóinak többsége és hatvanöt óvodás gyerek zászlóval Egeli Pálné tanítónő vezetése alatt éljenzéssel és dallal fogadták a vonat érkezését”.⁵⁵

A vasúti közlekedés ugyanakkor szélesítette az emberek látókörét, kiemelte az embereket a vidéki bezártságból, és nem utolsó sorban biztonságérzést is kölcsönzött az utasoknak.

1. táblázat. Szatmárnémeti, Nagykároly, Nagyvárad és Debrecen személyforgalma (1890–1910 között)⁵⁶

Város	Összes utas (millió fő)	Egy főre eső felszálló utasok száma		
		1890	1900	1910
Nagykároly	5,5	5,1	7,22	18,99
Szatmárnémeti	11,6	5,29	10,26	20,49
Nagyvárad	18,3	5,39	7,17	13,77
Debrecen	22,3	4,12	5,73	12,08

⁵⁴ EGYED Ákos: *Falu, város, civilizáció*. Kolozsvár: Kriterion Kiadó. 2002. 116.

⁵⁵ MAJDÁN, 1988, 54.

⁵⁶FRISNYÁK Zsuzsa, 2013. 13-14.

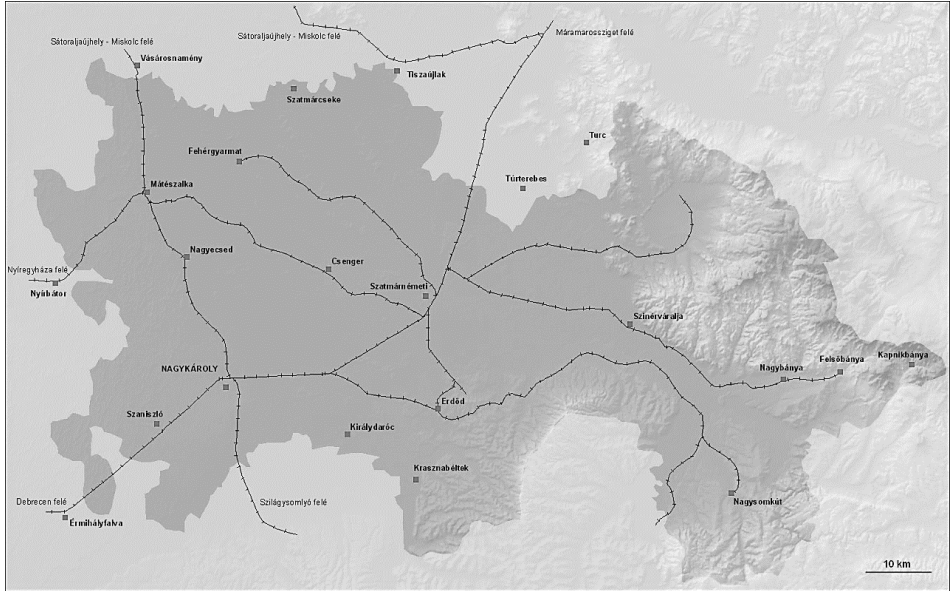
Összegzés

Szatmárba a vasút nyugatról, Debrecen irányából érkezett. A megye területén az utolsó békeévben hossza elérte a 329 km-t.⁵⁷ A majdnem negyven évet tartó kiépítésénél különböző érdekű szereplők bábáskodtak, sőt nem ritkán szélhámosok is megjelentek. A települések kivétel nélkül igyekeztek bekerülni a forgalomba, ezért lobbizástól kezdve az adományok gyűjtéséig minden eszközt felhasználtak érvényesülésük érdekében. A vasút megjelenése a megyében dinamizálta a gazdaságot, korábban elszigetelt területeket kapcsolt be a gazdaság vérkeringésébe, újabb piacokat teremtve ezáltal, valamit megnyitotta az utat a „gyarmati” áruk előtt. Hozzájárult a megye területi átstrukturálódásához, valamint a települések addig nem tapasztalt infrastrukturális fejlődéséhez, az általános jóléthez. Mindennek azonban Trianon véget vetett.

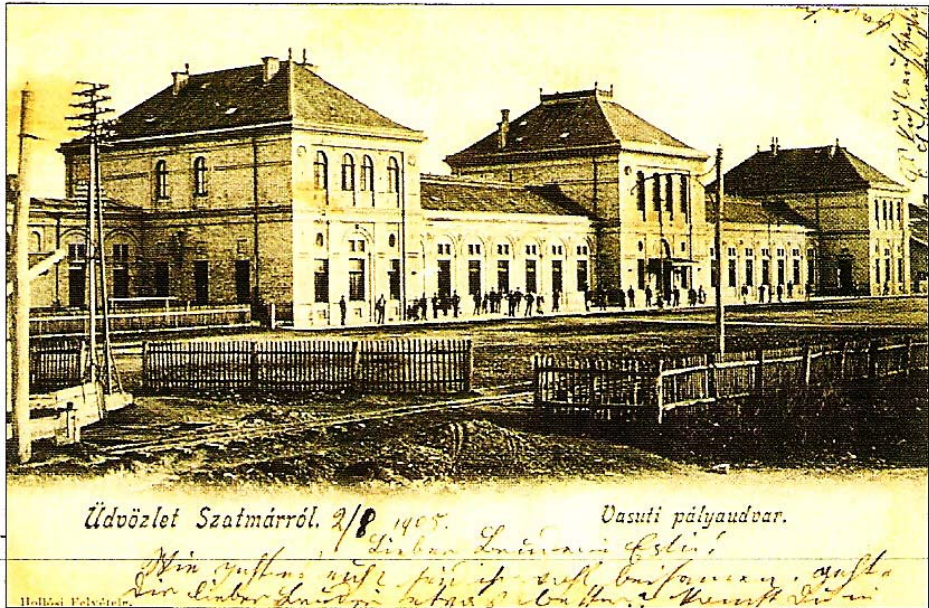
2. táblázat. A történelmi Szatmár megyében lezajlott vasúttal kapcsolatos események kronológiája

1968	Az 1868. évi XIII. törvénycikk kimondja a Magyar Északkeleti Vasút megvalósítását
1871. június 25.	Átadják a Debrecen–Nagykároly vonalat (70 km)
1871. szeptember 25.	A Magyar Északkeleti Vasút megnyitja a Nagykároly–Szatmárnémeti 36 km-es hosszú szakaszt
1872. június 16.	Megépül a Szatmárnémeti–Bustyafalva közötti 80 km hosszú vonal
1884. július 6.	Átadják a Szatmárnémeti–Nagybánya helyiérdekű, 56 km hosszú vonalat
1887. december 23.	Megnyílik a Nagykároly–Zilah közötti vasútvonal, hossza 92 km
1893. október 4.	Üzembe helyezik a Gilvác–Erdőszáda közötti 67 km hosszú keskenynyomtávú vonal
1894. november 12.	A Kereskedelmi Minisztérium kiadja a Nagykároly–Somkút közötti HÉV engedélyezési okiratát
1895. március 24.	Megnyílik az Erdőszáda–Nagysomkút keskeny nyomtávú vasút
1898. augusztus 25.	Átadják a Szatmárnémeti–Fehérgyarmat közötti vasútvonalat, hossza 39 km
1899. október 2.	Megépül a Zsibó–Nagybánya közötti vasútvonal
1900. június 14.	Megnyílik a Szatmárnémeti–Erdőd keskeny nyomtávú vonal, hossza 28 km
1900. november 8.	A Szatmár–Erdődi HÉV villamosítja a Szatmárnémeti belterületén húzódó 4,8 km hosszú vonalat.
1905. szeptember 27.	Megnyílik a Nagykároly–Mátészalka–Csap 87 km hosszú vonal
1906. április 20.	Átadják a Szatmárnémeti–Bikszád közötti keskeny nyomtávú vonalat. Hossza 52 km
1908. augusztus 5.	Megnyílik a Szatmárnémeti–Mátészalka vonal, hossza 50 km

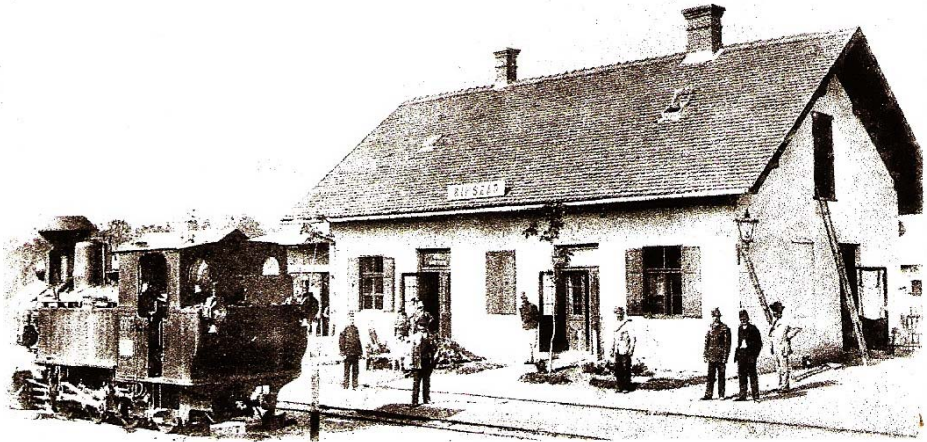
⁵⁷ *Magyar Statisztikai Évkönyv*. Új folyam 1913. Budapest, 1915. 168.



1. ábra. A történelmi Szatmár megye vasútvonalai 1913-ban



2. ábra. Szatmárnémeti állomása 1905-ben (Forrás: FAZEKAS Lóránd magángyűjteménye, Szatmárnémeti)



Vasúti állomás.

3. ábra. Bikszád állomása 1911-ben (Forrás: FAZEKAS Lóránd magángyűjteménye, Szatmárnémeti)

ADATOK A TÖRTÉNELMI ZEMPLÉN VÁRMEGYE 1910-ES DEMOGRÁFIAI VISZONYAIHOZ

BOROS LÁSZLÓ

Facts on the demographic situation of the historic Zemplén county in 1910

Zemplén county situated in the northern part of the Carpathian-Basin(=Historic Hungary) covering 6301.58sqkm. It had 342.730 inhabitants with the population density of 18.37head/sqkm. The county included both the world famous wine region of Tokaj-Hegyalja and disadvantageous regions. Due to its disadvantageous situation the county had only one town(Sátoraljaújhely) and 450 villages of different size. The ethnic situation of Zemplén county was the following in 1910: 56.5% Hungarians, 27.1% Slovaks, 11.4% Ruthenians, 2.2% ethnic Germans, Poles and Jews. The Hungarians occupied the southern part while the Slovaks and Ruthenians the northern part of the county. The residents lived in sixty thousand houses. Majority of them was built of mudbrick and some of them of stone.

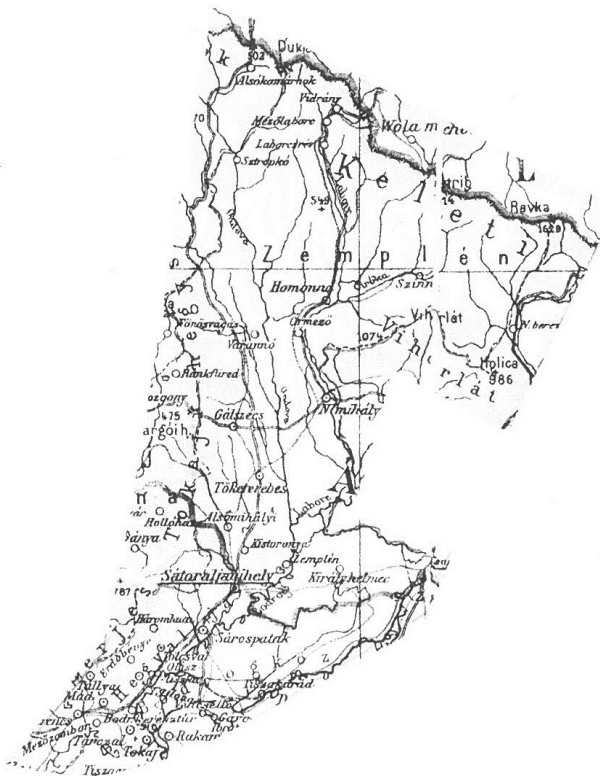
1.Bevezetés

Mint Zemplén megyében született (Tokaj), máig is ott lakó földrajz szakos tanárnak kötelességemnek érzem tágabb értelemben vett pátriám múltjának felidézését, egy kicsit kutatását is. Teszem ezt azért is, mert csatlakozva a FRISNYÁK Sándor professzor vezette történeti földrajzi iskolához a magyar szakirodalomban kevésbé feltárt területek (pl. Felső-Zemplén) megismerésében, múltjának kutatásában szerény lehetőségeimhez képest én is be akartam kapcsolódni. Amíg a mai országhatártól DNy-ra elterülő Alsó-Zemplén szakirodalma bőséges (BALASSA I., FRISNYÁK S., BENCSIK J., FEYÉR P., FRISNYÁK S.-GÁL A., HORVÁTH G., KERÉNYI A., PINCZÉS Z., CSORBA P., BOROS L.), addig Felső-Zemplénhez alig találtam magyar nyelvű irodalmat (BOROVSKY S., KELETI K., KOCSIS K., A Magyar Szent Korona országainak 1910. évi népszámlálása, BOGOLY J., TUBA Z.).

Korábban, 1920 előtt nem igen nevezték „Felső” és „Alsó” Zemplénnek. A trianoni béke az akkor megalakult Csehszlovákiának ítélte a Ronyva pataktól és a Karcsától északra elterülő nagyobb megyerészt (ez Felső vagy szlovák Zemplén) számos színmagyar települést is beleértve (a Felső-Bodrogközt és a sátoraljaújhelyi járás nagyobb hányadát). A trianoni békediktátum megkötése idején a csehek és a szlovákok „érvként” hangoztatták, hogy azért ott húzzák meg az új országhatárt, mer a Ronyva „hajózható folyó”.

A történelmi Zemplén vármegye területe 6301,58 km². A történelmi Magyarország északkeleti részének leghosszabb és legkülönösebb alakú vármegyéje (1. ábra). A galíciai határtól, a Keleti Beszkidek gerincvonulatától

157,5 km hosszúságban nyúlt le a Tisza és a Sajó egyesüléséig. A vármegye északi része egészen, de területének nagyobb része is hegységekkel és domboságokkal borított. A vármegye területéből 5040 km² (=79,9%) hegy és dombvidék. Nagyobb síkságok keleten (a Bodrogsík) és délen vannak.



1.ábra: Zemplén vármegye a 20. század elején

1910-ben a 342 730 lakosú vármegyének volt egy rendezett tanácsú városa: Sátoraljaújhely, a megye székhelye. A 450 apró és közepes nagyságú falu ill. község 11 járásra volt beosztva. Ezek a következők: 1.bodrogsík járás 50 községgel és 46385 lakossal, 2.gálszécsi járás 37 községgel és 29703 lakossal, 3.homonnai járás 74 községgel és 33918 lakossal, 4.nagymihályi járás 44 községgel és 34088 lakossal, 5.sátoraljaújhelyi járás 37 községgel és 22276 lakossal, 6. sárospataki járás 7 községgel és 9762 lakossal, 7.szerencsi járás 26 községgel 43333 lakossal, 8. szinai járás 49 községgel és 27497 lakossal, 9. sztropkói járás 65 községgel és 15162 lakossal, 10. tokaji járás 15 községgel és 25711 lakossal, 11. varannói járás 46 községgel és 23191 lakossal (BOROVSKY S., 1906, BOROS L. 2016).

Különösen a felső-zempléni települések nagy száma és kis lakosságszáma szembetűnő (aprófalvak). Sátoraljaújhely volt az egyetlen város a megyében. A nagyközségek száma 30 (a települések 6,6 %-a).

2. Zemplén vármegye lakosságának számbéli változása 1865-1910 között

Ezen rövid dolgozatban elsősorban a számok tükrében igyekszem bemutatni a vizsgált megyét. Bár a címben az 1910-es év vizsgálatát jelöltem meg, annak az évnek a statisztikai adatainak a részbeli bemutatását, mégis úgy érzem, hogy az előző évtizedek a lakosság körében jellemző változásokat is meg kell említeni a számok tükrében. A vármegye egyes járásainak elsősorban az ott fellelhető gazdasági erőforrástól, gazdasági potenciáltól, a földrajzi fekvésétől, helyzeti energiájától és területi nagyságától függ a lakosság száma, a népsűrűsége, a települések nagysága. Zemplén vármegye – Tokaj-Hegyalját leszámítva – földrajzi helyzeténél fogva is hátrányos, ill. halmozottan hátrányos terület volt. A Bodrogek köz a 19. század közepéig árvízjárta, mocsaras, lápos vidék volt. Kisebb emberi megtelepülések csak a homokháton (gerindeken, gorondokon) alakultak ki. A Felső-Zemplén hegyvidékes egyes járásaiban csak az erdő és az állattartás jelentett szegényes megélhetést. Ezen járások, falvak csekély népességmegtartó képességgel rendelkeztek. Az országhatár periférikus fekvést jelentett, s kevés előnyt Felső-Zemplénnek. A közlekedésföldrajzi helyzete is előnytelen volt a „borutat” leszámítva Galícia felé. Valamelyest enyhített a megye közlekedésföldrajzi helyzetén a 19. század második felében megépült Miskolc-Szerencs-Sátoraljaújhely, a Szerencs-Nyíregyháza, valamint a Kassa-Ungvár közötti vasút, továbbá a Pálháza-Sárospatak-Nyíregyházi keskeny nyomtávú vasút.

1. táblázat. Zemplén vármegye polgári lakosai számának változása 1869 és 1910 között (KSH adatai alapján)

Járás	1869	1880	1890	1900	1910
Bodrogekői j.	34712	32850	35456	39104	40981
Gálszécsi j.	29832	27762	28140	29685	29737
Homonnai j.	20004	18451	19617	20328	20824
Mezőlaborci j.	14616	14583	16810	17853	18236
Nagy Mihályi j.	36089	31591	33123	34057	35599
Sárospataki j.	12947	11870	14144	16200	18420
Sátoraljaújhelyi j.	22870	20411	21174	23072	22980
Szerencsi j.	35068	34637	38264	43407	46342
Szinnai j.	23310	21885	23868	27483	28149
Sztropkói j.	11288	9480	10336	10842	11965
Tokaji j.	23636	20523	22978	25691	26311
Varannói j.	23963	22259	22261	23170	23400
Sátoraljaújhelyi rtv.	9946	11264	13017	16712	19780
Zemplén megye	298319	277576	299197	327604	342730

1869-ben 298319 lakost írtak össze Zemplén vármegyében. Legtöbben a nagymihályi (36089 fő), a szerencsi (35068 fő) és a bodrogekői (34712 fő) járásban éltek, míg legkevesebben a sztropkói (11288 fő) és a mezőlaborci járásban (14616 fő) laktak (1. táblázat). 1869-ben a megye lakosságának 12,1 %-a

a nagymihályi, 11,8 % a szerencsi járásban települt meg, s csak 3,8 %-a a sztropkóiban. 1880-ra 20743 fővel (= 7,0 %-kal) csökkent a vármegye lakossága.

A lakosságcsökkenésnek természeti, gazdasági, demográfiai (járványok, el- és kivándorlás, kedvezőtlen megélhetési lehetőség, katonai létszámcsökkenés, stb.) okai voltak. 1880-tól 1910-ig gyarapodott a lakosság száma: 1880-1890 között 1,1 %-kal, 1890-1900 között 2,0 %-kal, 1900 és 1910 között 1,5 %-kal. 1869-hez képest 1910-ben már 44411 lakossal (=1,2 %) többet írtak össze, pedig Tokaj-Hegyalján végigsöpört a filoxeravész, de ugyanakkor sokat javult a megye infrastruktúrája, kisebb üzemek nyíltak meg, javult a kereskedelmi hálózat. A szerencsi cukorgyárat 1889-ben, a sátoraljaújhelyi dohánygyárat 1895-ben alapították, ezzel nőtt az iparban foglalkoztatottak száma, s egyben a mezőgazdaságra is jótékonyan hatott az iparosítás.

3. Adatok a vármegye 1910-es demográfiai viszonyaihoz

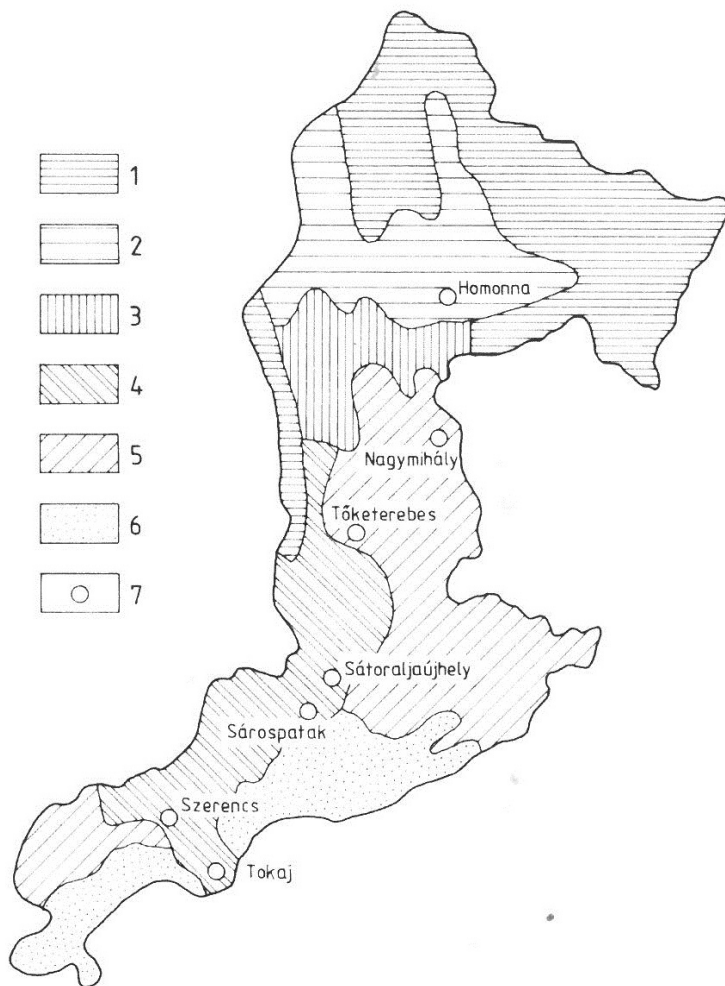
Az 1910-es népszámlálás az utolsó volt a trianoni békediktátum előtt, amely során a vármegye északi kétharmad részét az akkor létrehozott Csehszlovákiához csatolták, köztük színmagyar, vagy többségében magyarlakta területtel.

1910-ben a 6301,58 km² területű vármegyében 342730, más adatok szerint 343194 lakost írtak össze. Népsűrűsége 68,38 fő/km², tehát alacsonynak mondható, különösképpen az északi, hegyes, erdős részében.

A lakosság 16,6 %-a 0-6 éves, 15,4 %-a 6-11 éves, 7,6 %-a 12-14 éves, 11,4 %-a 15-19 éves (tehát fiatalok), 22,4 %-a 20-39 éves, 18,9 %-a 40-59 éves (tehát munkaképes korú), 7,6 %-a 60 évesnél idősebb (2.táblázat).

A lakosság foglalkozási összetételét – amely a népsűrűség területi megoszlására is utal – jól érzékelteti a FRISNYÁK Sándor által szerkesztett 2. ábra. E szerint a Töketerestől Tokajig, Szerencsig húzó övezet (nagyjából Tokaj-Hegyalja) a legintenzívebben művelt mikrorégió, így a legtöbb lakost tudta eltartani, magasabb volt itt a népsűrűség (a tokaji járásban 76,8 fő/km², a szerencsiben 53,49 fő/km², míg a sztropkóiban, Felső-Zemplénben csak 3,5 fő/km²). Tokaj-Hegyalján pl. a helyi lakosság nem tudta ellátni a szőlők művelését, ezért távolabbi településekről, így a felvidéki Mecenzéfről is jöttek idénymunkát vállalni munkások.

A vármegye lakosságának nemek szerinti megoszlása: férfi 47,0%, nő 53,0%, tehát határozott nőtöbbség volt. A nők aránya mind a 12 járásban meghaladta a férfiakét (3.táblázat). Pl. a homonnai járásban 9501 férfira 11240 nő (45,5%-54,4%), a mezőlaborciban 8331 férfira 9923 nő jutott (45,6%-54,4%), a nagymihályiban 16154 férfival szemben 19474 nőt írtak össze (45,3%-54,7%), a tokajiban 12728 férfit és 13619 nőt találtak az összeírók (48,3%-51,7%), a sátoraljaújhelyiben 10546 férfit és 12451 nőt jegyeztek (45,8%-54,2%).



Zemplén vármegye regionális szerkezete a 19-20. század fordulóján (vázlat, szerkesztette Frisnyák S., rajzolta Dobány Z.). Jelmagyarázat: 1= hegyvidék erdőgazdálkodással és hegyi pásztorkodással, 2= dombvidékek és alföldi öblök túlnyomórészt erdőgazdálkodással, 3= dombvidékek és alföldi öblök vegyes mező- és erdőgazdálkodással, 4= dombvidékek túlnyomó mezőgazdálkodással, helyenként szőlő- és bortermeléssel, 5= síkság, túlnyomó gabonatermeléssel

A lakosság 56,3%-a (=193334) nőtlen, ill. hajadon volt 1910-ben. A házasok száma, ill. aránya alacsony volt (37,4%=128861 fő). A bodrogi járásban 15751 fő (=38,4%), a gálszécsiben 11734 fő (= 39,4%), a nagymihályiban 13822 fő (=38,8%), a tokajiban 9764 fő (=37,1%), a szerencsiben 18002 (=38,9%).

2. táblázat. Zemplén vármegye fontosabb demográfiai adatai 1910-ben

Járás	Területe (kat.hold)	Lakosság száma	ebből						
			0-6	6-11	12-14	15-19	20-39	40-59	60 feletti
			éves						
Bodroγκközi j.	110600	41017	6700	6110	2516	4682	9231	8021	3275
Gálszécsi j.	83203	29765	4877	4577	2198	3375	6298	5810	1691
Homonnai j.	84599	20840	3484	3421	1765	2397	4141	3943	1691
Mezőlaborci j.	99473	18254	3627	3291	1718	2307	3450	3116	975
Nagymihályi j.	85859	35628	5727	5371	2731	4176	7516	6888	3211
Sárospataki j.	53758	18420	3128	2826	1420	4378	3402	2006	1204
Sátoraljaújhelyi j.	68122	22997	3657	3552	1668	2540	5008	4534	1975
Szerencsi j.	104585	46306	7456	6518	3095	4910	12201	8805	3351
Szinnai j.	171610	28171	5046	4927	2438	3496	5498	5181	1584
Sztropkói j.	60818	11970	2134	2052	1024	1367	2391	2130	871
Tokaji j.	71007	26347	4164	4004	1936	2915	6073	5288	1967
Varannói j.	85579	23424	4040	3797	1835	2653	4579	4285	2265
Sátoraljaújhelyi rtv.	12438	19940	2797	2765	1519	2390	5895	3593	1180
Zemplén megye	1091651	343194	56804	53011	26332	39129	76798	64999	26212
%		100	16,6	15,4	7,6	11,4	22,4	18,9	7,6

Forrás: KSH adatok alapján saját szerkesztés

Az özvegyek száma 20623 fő (=6,0%), míg az elváltaké 326 fő (=0,1%), (3. táblázat). Sátoraljaújhely rendezett tanácsú városban, megyeszékhelyen a 19940 lakosból 47,8% volt a férfiak és 52,2% a nők aránya, a nőtlenek és hajadonok aránya 57,1%, a házasoké 36,4%, az özvegyeké 6,3%, az elváltaké 0,2%.

Zemplén vármegye etnikai összetételében a magyar (56,5%) és a szlovák etnikum (27,1%) dominált. A vármegye déli felében a magyarok aránya közel 100%, az északi fele aprófalvaiban közel 90-95%-ban a szlovákok voltak többségben. A két etnikum érintkezési zónájában vegyesen magyarok és szlovákok éltek (4. táblázat). A vármegye északkeleti részében 11,4% rutén lakost írtak össze. Az egyéb etnikumúak (2,2%) németek, lengyelek, zsidók, cigányok szórványként éltek a megyében.

A Zemplén vármegye déli egyharmadában fekvő tokaji járásban a magyar ajkúak aránya 98,6%, a szerencsiben 99,4%, a sárospatakiiban 98,9%, a megye középső harmadában a bodroγκközi járásban 99,6%, a sátoraljaújhelyiben 79,1%, a gálszécsiiben 29,5% (a szlovákoké 70,5%), a megye északi harmadában a homonnai járásban 11,9% (a szlovákoké 88,1%), a mezőlaborciban 3,7% (a szlovákoké 22,0%, a ruténeké 74,3%).

A községek közül az 1920-ban elcsatolt Királyhelmeccen 99,8%, Leleszen 99,7%, Bodroցszerdahelyen 98,3%, Borsiban 99,4%, Kistoronyán 93,3%, Szőlőskén 89,5%, Kisgéresen 100,0% volt a magyar anyanyelvűek aránya.

3. táblázat. Zemplén megye fontosabb demográfiai adatai, 1910

Járás	Nem		Családi állapot				Lakóházak				
	férfi	nő	nőtlen, hajadon	házas	özvegy	elvált	kőből, téglából	vályog, sár	fából	eserép, pala	nád, zsúp
Bodrogközi j.	19625	21392	22808	15751	2420	29	12555	753	3176	2112	3328
Gálszécsi j.	13652	16113	16178	11734	1832	21	1200	472	3225	594	2378
Homonnai j.	3501	11240	11990	7566	1266	18	1522	52	2043	297	1938
Mezőlaborci j.	8331	9923	11225	6000	963	6	324	3	2826	82	1467
Nagymihályi j.	16154	19474	19499	13822	963	22	1525	524	4370	537	2975
Sárospataki j.	8996	9450	10666	6774	984	21	831	547	89	578	1069
Sátoraljaújhelyi j.	10546	12451	10667	6702	1604	24	2632	333	647	896	2255
Szerencsi j.	22554	23842	24376	18002	2828	69	3236	3607	52	2112	4695
Szinnai j.	13178	14993	17220	9546	1398	7	433	81	4204	9	3320
Sztropkói j.	5637	6333	6997	4323	647	3	322	18	1549	57	1381
Tokaji j.	12728	13619	14848	9764	1692	43	1759	889	463	1091	1711
Varannói j.	10678	12746	13217	8745	1448	14	1118	59	3176	167	3128
Sátoraljaújhelyi rtv.	9528	10412	11397	7247	1247	49	1369	136	17	502	37
Zemplén m. összesen:	161188	182006	193334	128861	20623	326	17536	7437	22417	9116	29679
%	47,0	53,0	56,3	37,5	6,0	0,1	29,8	12,6	38,1	15,5	50,4

Forrás: (KSH adatai alapján)

A megye lakosságának felekezeti hovatartozása 1910-ben.

A vallási hovatartozás, ha a Kárpát-medence nem is minden részében, mutat egyértelműen az etnikai hovatartozással szoros korrekciót, de azért bizonyos mértékig több-kevesebb támponttal szolgál. A magyarok túlnyomó többsége római katolikus és református, a szlovákok római katolikus és evangélikusok, a németek evangélikusok és római katolikusok, a rutének görög katolikusok és görögkeletiek.

Zemplén vármegyében római katolikusok élt többségben (38,6%), rögtön utánuk a görög katolikusok következnek (30,0%), majd a reformátusok (19,5%) és az izraeliták (4. táblázat). Tokaj-Hegyalján és a megye középső harmadában római katolikus, református, görög katolikus és zsidó hitűekkel egyaránt találkozhatunk, de a római katolikusok dominálnak (pl. a német, de magát mégis magyarnak valló Rátkán és Hercegkúton csak római katolikusok laknak).

4. táblázat. A megye népességének etnikai és vallási összetétele járási és néhány település példáján 1910-ben (KSH alapján)

Járás/ település	Anyanyelv					Vallás					
	magyar	német	szlovák	rutén	egyéb	római katolikus	görög katolikus	evangélikus	görög keleti	izraelita	református
Bodrogközi j.	40840	66	26	10	67	10882	6682	64	10	3259	20505
Bodrogszentes	951	11	-	2	-	59	8	-	-	102	797
Karcsa	1851	1	-	-	-	406	173	4	-	55	1217
Királyhelmece	2719	2	2	1	-	924	275	19	2	571	934
Kisgéres	1245	-	-	-	-	66	21	-	-	65	109
Lelesz	1815	1	3	-	2	1113	255	-	-	222	230
Nagykövesd	1087	-	1	-	-	256	166	-	2	111	554
Pácin	1817	8	2	-	-	422	239	5	-	74	1087
Ricse	1954	-	-	-	-	259	120	8	-	129	1439
Szomotor	633	9	4	-	-	123	139	-	-	144	232
Gálszécsi j.	8791	591	19685	-	684	12269	12531	302	-	2167	2492
Dargó	21	8	385	-	-	103	293	-	-	16	2
Gálszécs	1442	288	1416	5	133	1342	845	31	-	945	121
Kozma	300	-	601	-	14	463	375	-	-	51	26
Töketerebes	2323	42	2181	1	158	2038	2105	15	-	387	161
Homonnai j.	2481	1453	14426	937	1514	14510	3803	104	12	2206	204
Homonna	1724	952	1380	59	380	2189	553	58	1	1550	136
Udva	66	35	710	-	2	646	98	4	9	59	6
Várjeszenő	12	10	541	1	14	491	67	9	-	10	1
Mezőlaborci j.	680	1857	950	14243	518	1446	1446	52	2	1970	96
Nagyimihályi j.	9046	1382	24320	35	807	14122	11748	1726	18	3663	4350
Abara	716	-	5	-	-	13	27	1	-	21	659
Nagyimihály	3712	542	1586	25	165	2365	1422	95	15	3663	252
Órmező	153	98	795	-	45	650	320	6	-	95	11
Rákóc	54	4	861	-	18	313	249	29	-	480	15
Sárospataki j.	18217	71	111	1	40	6889	354	89	64	1284	7065
Hercegkút	931	3	-	-	-	902	5	-	-	19	8
Sárospatak	9341	58	19	1	5	3837	1535	70	17	1033	2935
Tiszakarád	2853	1	-	1	1	2545	186	13	47	66	2000
Vajdác	1327	3	-	-	1	284	318	2	-	68	659
Sátoraljaújhegyi j.	18180	98	4512	11	188	7221	3777	84	8	1296	6241
Bodrogszerdahely	1539	3	10	4	5	467	596	1	4	98	395
Borsi	778	-	3	2	215	420	-	-	-	26	122
Csörgő	372	-	86	-	-	2	176	223	-	23	38
Kistoronya	529	-	37	-	1	132	136	-	-	18	291
Legenye	437	-	39	-	-	112	160	7	-	29	156
Nagybári	387	-	-	-	-	24	17	-	-	8	338

Nagytoronya	502	2	168	-	-	219	327	1	-	20	195
Szöllőske	385	2	4	-	-	120	90	-	-	20	165
Zemplén	691	-	7	2	1	145	202	5	-	61	288
Szerencsi j.	46018	96	98	9	169	23211	3123	910	18	3055	16044
Golop	763	1	1	-	-	524	16	4	1	19	201
Hernádnémeti	2408	-	1	-	-	1079	67	15	-	89	1159
Legyesbénye	1745	-	1	-	-	830	387	3	-	55	471
Mád	3735	3	2	-	9	2070	76	50	1	729	823
Rátka	1021	-	-	-	-	973	11	3	-	19	15
Szerencs	5808	41	35	-	124	3008	599	135	7	919	1430
Tállya	3581	18	37	-	12	2750	45	152	1	282	419
Szinnai j.	925	1228	5718	47	19322	6634	91	59	-	1513	71
Szinna	345	120	2420	6	-	2456	142	31	1	299	17
Zemplénoroszi	5	55	5	670	34	46	667	-	-	56	-
Sztropkói j.	616	1438	5595	3422	898	4816	5395	23	1	1698	37
Felsőtökaj	1	2	4	128	-	2	129	-	-	24	-
Sztropkó	440	919	966	12	248	1287	113	10	1	1141	33
Tokaj j.	25991	106	133	27	71	11233	3917	243	16	3528	7402
Bodrogkeresztúr	2048	19	20	-	2	1049	217	12	-	404	409
Erdőbénye	2378	13	13	-	8	1065	95	36	-	267	950
Tokaj	5047	33	16	1	7	2055	638	104	2	1119	1187
Tarcal	3806	-	-	-	2	1398	324	20	2	339	1725
Tolcsva	3038	17	28	1	27	1531	378	35	1	732	427
Varannói j.	3044	1090	16891	955	1395	11626	7166	2785	3	1672	172
Kisdomása	15	8	227	-	16	192	64	-	-	10	-
Varannó	1417	124	580	1	10	1109	286	90	2	587	71
Zemplén megye összesen (fő)	193794	9749	92943	39033	7410	132335	103118	6822	189	33041	67557
343194/%	56,5	2,8	27,1	11,4	2,2	38,6	30,0	2,0	0,1	9,8	19,5

A legtöbb római katolikust a gálszécsi (12263 fő), a szerencsi (23211), a homonnai (14510), a varannói (11626) és a tokaji járásban (11233) írták össze. A Bodrogköz inkább református (a hegyaljai Sárospatak a reformátusok több száz éves kulturális központja). Görög katolikusok minden járásban voltak, a legnagyobb az arányuk a megye északi felében. A főként kereskedő zsidó közösségek (a megye lakosságának 9,8%-a) Zemplén egész területén jelen volt (4. táblázat).

Az 1910-es összeíráskor az összeírók 58836 lakóházat találtak a Zemplén vármegyében. Ebben az évben a legtöbb lakóház a szerencsi járásban volt, szám szerint 7605 (a megye lakóházainak 12,9%-a), ezt a járást követte a bodrogközi 6979-el (11,9%), a nagymihályi 6653 (11,3%), a gálszécsi 5432 (9,2%), a szinnai 4960 (8,4%) és a tokaji 4589 (7,8%). Az egyes települések közül Sátoraljaújhely rendezett tanácsú városban 1808 (3,1%), találtatott, Sárospatakon 1224 (2,1%), Töketerebes 772 (1,3%), Tokaj 730 (1,2%) és Szerencs 696 (1,1%) (5. táblázat).

A lakóházak 29,8%-a kőből vagy téglából épült. Ezek az építőanyagok a nagyobb településeken voltak gyakoribbak, de szerepet játszottak benne az építőanyagok helybeni kibányászása is. Jó példa erre Mád és Tállya, ahol a legtöbb ház a helyben bányászott riolittufából, horzsaköves riolittufából épült. Kisgéres pincéi, azoknak bejáratai a közeli Király-hegy andezitjából készültek. Bodrogkeresztúr lakóházai, azok alapjai szintén helyi riolittufából lettek rakva. A vármegye lakóházainak 12,6%-a vályogból, sárból készült, s főleg az apró és kis falvakra volt jellemző, de még olyan helyeken, mint Tokaj, Sárospatak, Királyhelmec vagy Töketerebes sem volt ismeretlen építőanyag. Fából (38,1%) főleg a hegyes, erdős északi részen építkeztek, de még a szerencsi (52), sárospataki (89) és tokaji (463) járásban is előfordultak (3. táblázat).

5. táblázat. A lakóházak száma járásonként és néhány településen 1910-ben. KSH adatai alapján. Szerk.: BOROS L.

Járás	Lakóházak száma	Település	Lakóházak száma
Bodrogközi	6979	Bodrogszentos	196
Gálszécsi	5432	Karcsa	263
Homonnai	3644	Királyhelmec	402
Mezőlaborci	3206	Lelesz	362
Nagymihályi	6653	Nagykövesd	201
Sárospataki	2696	Gálszécs	436
Sátoraljaújhelyi	4485	Töketerebes	772
Szerencsi	7605	Homonna	432
Szinnai	4960	Mezőlaborc	226
Sztopkói	2044	Sárospatak	1224
Tokaji	4589	Bodrogszerdahely	208
Varannói	4505	Szerencs	696
Sátoraljaújhelyi rtv.	1808	Tokaj	730
Megye összesen:	58836	Varannó	265

A lakóházak változatos anyaggal lettek fedve. A cserép, a pala még csak akkor kezdett elterjedni, elsősorban a nagyobb településeken és az úri lakokon, kastélyokon (Bár ez utóbbiak korábban ezzel lettek fedve). A lakóházak több mint felét (50,6%) még nád vagy zsúp fedte.

Összegzés

Az 1910-ben 6301,58 km² területű, 342730 lakosú, 53,3 fő/km² népsűrűségű Zemplén vármegye a Kárpát-medence északkeleti részében terült el. Területe magában foglalta a virágzó, világszerte ismert Tokaj-Hegyalját és a hátrányos, egyes részeken halmozottan hátrányos területeket. Az országhatár számos helyen gazdasági előnyt jelentett, ez Felső-Zemplénről nem igen mondható el, mert ott az erdőgazdaságon és az állat-(juh)tenyésztésen kívül más

megélhetőség alig volt. Ezzel is magyarázható, hogy egyetlen városa (Sátoraljaújhely) volt a vármegyének és 450 apró és közepes nagyságú települése.

Zemplén etnikai összetétele: magyar 56,5%, szlovák 27,1%, 11,4% rután, 2,2%-a német, lengyel és zsidó. A magyarok a vármegye déli felében, a szlovákok északon, a hegyvidéken, a ruténok a történelmi országhatár mentén éltek többségben.

A lakosság nemek szerinti összetételében nőtöbbség volt kimutatható (53%). A lakosság családi állapotára jellemző a nőtlenek és hajadonok magas, a házások alacsonyabb aránya. A népesség közel hatvan ezer lakásban élt, amelynek jelentős hányada vályogból és sárból épült és náddal, valamint zsuppal volt fedve. Ez alól csak a nagyobb települések, a kastélyok és a kőzettermelő települések voltak kivételek. Ennek ellenére Zemplén Magyarország egyik legszebb megyéje volt, s az ma is.

Irodalom

- BOROS L. (1996): Tokaj-Hegyalja szőlő- és borgazdaságának földrajzi alapjai és jellemzői. Észak- és Kelet Magyarországi Földrajzi Évkönyv. Miskolc-Nyíregyháza. 322 p.
- BOROS L. (2014): Adatok Felső-Zemplén 19. századi szőlő- és borgazdaságához. In. Földrajzi Tanulmányok a Kárpát-medence északkeleti részéről. Tokaj-Nyíregyháza pp. 290-302.
- BOROS L. (2015): A trianoni békediktátum által elcsatolt területek néhány nagyobb városának etnikai és vallási összetétele az 1910-es statisztikai népszámlálás alapján. Történeti Földrajzi Közlemények 3.évf. 2.szám. pp. 96-107.
- BOROS L. (2016): Adatok Zemplén vármegye dualizmus-kori gazdaságához. Frisnyák S.-Kókai S. szerk.: Történeti Földrajzi Közlemények 4.évf. 2.szám. pp. 26-47.
- BOROVSKY S. (szerk.) (1906): Zemplén vármegye és Sátoraljaújhely R.T. város Bp, 562p.
- FRISNYÁK S. szerk. (1983): Zempléni-hegység turistakalauza. B-A-Z megyei Idegenforgalmi Hivatal 431 p.
- FRISNYÁK S. - GÁL A. - HORVÁTH G. szerk. (2009): A Zempléni-hegység földrajzi lexikona. Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézete és a szerencsi Bocskai István Gimnázium. Nyíregyháza-Szerencs. 429p.
- A MAGYAR SZENT KORONA ORSZÁGAINAK 1910. ÉVI NÉPSZÁMLÁLÁSA. A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Bp. 1912. 878p.
- TAMÁS E. (1999): A Bodroghöz népessége a XVIII-XX. században. Vallási és nemzetiségstatisztikai feldolgozás. Sárospatak 334 p.
- TUBA Z. - FRISNYÁK S. szerk. (2008): Bodroghöz. Gödöllő-Sárospatak. 1179 p.
- VIGA GY. (2016): Dél-Zemplén népének táji kapcsolataihoz és forgalmához. Történeti Földrajzi Közlemények 4. évf. 1.sz. pp. 57-68.
- ZELENÁK I. szerk. (2005): Zemplén Európában. Zempléni Településszövetség. 158p.

FIUME (RIJEKA) GAZDASÁGPOLITIKAI HELYZETE

III. KÁROLYTÓL A HORTHY-KORSZAK VÉGÉIG, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A MAGYAR AGRÁREXPORTRA¹

BALI LÓRÁNT²

The economic political state of Fiume (Rijeka) from III. Károly until the end of Horthy era, regarding the Hungarian agricultural exports

From 1719 until the period between the two World Wars Rijeka had a long way of history. Several times prevented by Austrian imperial interests against Trieste, but with strong support from Hungary a major port even with European scale could have been constructed by the end of the 19th century that successfully served the Hungarian imperial interests, and became a Hungarian sea exit. The peculiar public law relations did not constitute an obstacle to economic development. However, the great power rivalries sealed the fate of Rijeka. It became loser of the period between the two World Wars. The city's fate was resolved after the Second World War, when it returned to the South Slav state.

1. Bevezetés

A honfoglalást követően a magyarság folyamatos küzdelmet folytatott a tengerre való kijutás érdekében. A hazai történelemkönyvek büszkén hirdetik, hogy I. Nagy (Anjou) Lajos idején hazánk partjait három tenger mosta³. A „tengerre magyar” nosztalgia folyamatos vissza-visszatérő gondolattá vált ettől fogva a magyar társadalmi-gazdasági életben. A ...”*tengeri kijárat kérdése nem csak politikai jellegű volt....., hanem természeti akadályok is nehezítették a kapcsolatok kiépítését és fenntartását....(A szárazföldi megközelítési nehézségek, közlekedési*

¹Dr. Bali Lóránt publikációt megalapozó kutatása a TÁMOP 4.2.4.A/2-11-1-2012-0001 azonosító számú Nemzeti Kiválóság Program – Hazai hallgatói, illetve kutatói személyi támogatást biztosító rendszer kidolgozása és működtetése országos program című kiemelt projekt keretében zajlott. A projekt az Európai Unió támogatásával, az Európai Szociális Alap társfinanszírozásával valósul meg a Magyar Zoltán Posztdoktori Ösztöndíj A2-MZPD-12-0113 projektazonosítóval rendelkező pályázata keretében.

² A szerző a Pannon Egyetem Georgikon Kar Vállalatökonómiai és Vidékfejlesztési Tanszékének adjunktusa. 2005 óta foglalkozik a horvát-magyar viszonyrendszer sajátosságaival. Elsősorban a határ mentiség problematikája foglalkoztatta. Jelenlegi új kutatási iránya Rijeka (Fiume) és Magyarország viszonyrendszerének változó aspektusai a kezdetektől napjainkig.

³ 1342-1382 között uralkodott. A három tenger, amely a Magyar Királyság partját mosta a kegyes történelmi hazugságot illetően a következő volt: Adria, Balti-tenger, Fekete-tenger. Bár 1370-ben hazánk perszonálunióra lépett Lengyelországgal, ennek ellenére az nem lett a Magyar Királyság része. I. Nagy (Anjou) Lajos jelentős birtokokkal rendelkezett a Balkánon (Bosznia, Szerbia), illetve Moldva is a fennhatósága alá tartozott. Azonban sem Lengyelország, sem Moldova esetében nem volt közvetlen tengeri kijáratunk.

hangoztatása folyamatos volt a magyar földrajztudományban a tengeri kijárat elemzésekor.)” (HAJDÚ 2006 : 103.). Az Adria jelentette az elsődleges kijárat lehetőséget. Az 1102-es Pacta Konventa óta a dalmát-horvát területek a Magyar Királyság részét képezték, ez által az jogos gazdasági érdekérvényesítéssel rendelkezett, amely a legintenzívebben a 1867/68-as osztrák-magyar, horvát-magyar kiegyezés (Nagodba) után érvényesült. A tanulmány célja, hogy a leglényegesebb társadalmi-gazdasági metszéspontok alapján bemutassa Fiume (Rijeka) és a mindenkori magyar állam viszonyrendszerét a kezdetektől napjainkig, ezt korszakokra bontva⁴:

1. korszak: 1719-től 1867-ig terjedő időszak
2. korszak: Fiume és a Magyar Királyság gazdasági viszonyrendszer sajátosságai a dualizmusban
3. korszak: olasz-jugoszláv dichotómia ideje

Az elkövetkezendőkben csak a nemzetgazdasági szempontból releváns időszakot vizsgálom, amely tényleges fejlődést generált a város és környékének, valamint az Osztrák-Magyar Monarchia szempontjából.

2. 1719-től 1867-ig terjedő időszak

A kikötőt érintő első, gazdasági szempontból releváns fejlesztések VI. Károly (III. Károly magyar király) osztrák császár nevéhez fűződnek. Ő volt az első uralkodónk, aki tudatos fejlesztéspolitikát folytatott Fiumét illetően. 1719-ben császári pátenssel biztosította a szabad kereskedelmet, valamint intézkedett a kikötőbe vezető utak biztonságáról. 1725-ben pedig utasítást adott a szabad kikötő berendezésére és kezelésére, ezeket az intézkedéseit az élénkülő itáliai-magyar kereskedelmi kapcsolatok indokolták (GONDA 1906, HAJDÚ 2006.).

Fejlesztései elsősorban a birodalmi érdekeket képviselték. Azonban már ebben az időszakban is kirajzolódott, egy a Fiume (Rijeka) és Trieszt közötti dichotómia, amely a sajátos geopolitikai helyzetükből adódott. Az uralkodó Trieszt és Velence ellensúlyozása érdekében, hajózási társaságot és hajógyárat is alapított, ezzel helyzetelőnyhöz juttatta Fiumét. Uralkodása alatt készült el a Karlovacot (Károlyváros) a várossal összekötő, róla elnevezett Karoling-út is, amely javította a település és térsége közlekedési potenciálját (GONDA 1906.).

Közjogi szempontból Mária Terézia 1779. április 23-án kelt oklevele (törvényként nem cikkelyezték be) alapozta meg Fiume „magyar függését”, amikor kiemelte a horvát viszonyrendszerből. A város pozícióját tovább erősítette, hogy II. József 1786. március 20-án Szörény vármegye felosztásával kereskedelmi kerületet hozott létre Fiume (Rijeka), Buccari (Bakar), Portore (Portorož) kikötőkből. A tengeri kereskedelem további fejlesztését segítette elő a

⁴ A tanulmányban a közjogi viszonyrendszerben lévő változások közül csak a gazdasági relevanciával bírót tárgyalom.

kikötő hinterlandjának további bővítése a József-út kiépítésével, amely összeköttetést teremtett Károlyvároson (Karlovac) át a dalmát és hercegovinai területekkel. A rendelkezés jelentős fejlődést eredményezett a város életében. 1780-ban a forgalom már a másfélszeresére emelkedett, amelyet a gabonakivitel generált. Megjelent a településen a dohányfeldolgozás, a posztógyártás is, 1776-1780 között 5132-ről 8970-re nőtt a lakosság száma. Az 1779-es oklevél (diploma) becikkelyezésére az 1807. évi IV. törvénycikkely keretében került sor. Az 1809-es bécsi békével Fiume a Napóleon által létrehozott úgynevezett Illyr provincia része lett egészen 1813-ig⁵. Az átmenti osztrák fennhatóságot követően 1822-től Fiume, Buccari és a Fiumei Kormányzóság régi területei az 1809-es határaikkal újból a Magyar Királyság részét képezték. Ezt követően több beruházásra is sor került (mélyítés, vesztegzári kikötő építése), amelyek a forgalom folyamatos növekedést eredményezték a svéd, dán, francia, fekete-tengeri, valamint a portugál gyarmatkikötők irányába. 1838. június 10-én megérkezett az első személyszállító, majd 1841-ben az első kereskedelmi gőzhajó. Így már Brazíliába, Argentínába, Chilébe, Afrikába, Amerikába és Ázsiába (Bombay, Kalkutta) is vitték az árut Fiuméből (FEST 1920.).

Az 1836-os reformkori országgyűlés nagy vívmánya volta az 1836. évi XXV. törvénycikk *„az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról, amely kimondta, hogy A legközelebbi Ország-Gyűléséig, mellyen a haza köz-javát előmozdító magányos vállalatok iránt a Törvényhozás kimerítőleg okvetlenül fog rendelkezni, ideiglenes határozat gyanánt rendeltetik: hogy 1. § Minden olly magányos személyek, vagy társasági egyesületek, mellyek.....2-szor Pestről a magyar tengeri rév partokig13-szor Sziszecktől a magyar tengeri révpartokig.....Ország kereskedésének előmenetelét eszközlő víz-csatornák, vas-utak, és ezekhez szükséges hidaknak, még pedig akár a feljebb kijelelt két végpontok közötti vonalnak egész kiterjedésében általánoson, akár pedig csak bizonyos részben, saját költségeiken leendő megkészítését vállalják magokra, a jelen Törvény által engedett kedvezéseket használhatják, és ennek oltalma alatt egyedül ezek állandanak.”* Ezzel a rendelkezéssel a magyar politikai elit megteremtette a későbbi alapjait a fiumei gazdasági hinterland további bővítésének. Ez azonban csak később valósulhatott meg, mivel a törvény kihirdetését követő kiegyezésig tartó időszak elég viharosnak bizonyult a magyar történelemben. Jelašić horvát bán 1848. augusztus 31-én Horvátországhoz csatolta Fiumét. Az aktus nem csak államjogi változásokat hozott, hanem a tengerészeti ügyeknek a Triesztben működő központi tengerészeti hatóság alá vonását is (1850), a tényleges irányítás osztrák kézbe helyezését. Bár a Bach-rendszer bukását követően az 1860. évi októberi diploma kiadás után a város

⁵ A tartomány 1813-ban felszabadult a francia uralom alól, azonban a francia területi beosztást I. Ferenc fenntartotta, ezzel Magyarországot teljesen elszakította tengertől, az export lehetőségek pedig osztrák érdekeltségbe kerültek. Fiume élére egy osztrák kreishauptmann került, aki a trieszti kormányzó alárendeltje volt.

közvéleménye nyíltan kiált a Magyarországhoz való visszacsatolás mellett, ez még váratott magára. A reformországgyűlést követő bő két évtized Fiume számára elveszett. Bekapcsolódnia a vasúthálózatba nem sikerült, sőt e tekintetben Trieszttel szemben jelentősen hátrányba került. 1857-ben megnyílt a trieszt-bécsi fővonal, 1861-ben pedig a kapcsolódó buda-prágerhofi, amely a magyar termékeket Trieszt felé irányította. Jelentősen csökkent a város kikötőjének a versenyképessége, amelyet tovább rontott Sziszek (Sisek)-Steinbrück vonal megnyitása. Vasúton feleannyiba került egy fuvarkilométer, mint tengelyen. A helyzet romlását tovább erősítette az osztrák kormányzati politika, amely tiltotta egy önálló fiumei hajótársaság létrehozását, mert nem szerették volna, ha a monopolhelyzetben lévő Osztrák Lloydnak versenyt támasztana. Az engedély kiadására csak 1856-ban került sor, amely eredményeként a Lloyd működési területe visszaszorult a Pola (Pula)-Fiume (Rijeka)-Zára (Zadar) vonalra. (HAJDÚ 2006, FEJÉR 2009, FEST 1920.).

3. Fiume és a Magyar Királyság gazdasági viszonyrendszer sajátosságai a dualizmusban

Az 1868. évi XXX. törvénycikk 66§-a rendelkezett Fiume helyzetéről a horvát-magyar kiegyezést (Nagodba) illetően, ahol a várost a magyar koronához tartozó külön testként említi (*separatum sacrae regni coronae adnexum corpus*). A város helyzetéről a horvát sabor, a magyar országgyűlés és a város önkormányzata hosszas tárgyalásokat folytatott, amelyek nem vezettek eredményre. A megegyezési próbálkozások után a magyar kormányzat az uralkodó beleegyezésével jóváhagyta 1870 júliusában a „Fiume provizórium” rendeletet, ezzel a város és kerülete ideiglenesen magyar irányítás alá került (HAJDÚ 2006, S. PALLOS, 2012).

A közjogi helyzet rendeződésével a magyar tudományos-gazdasági életből kiemelkedve Havass Rezső az elsők között ismerte fel a kereskedelem és a közlekedési kapcsolatok fejlesztésének fontosságát. Több erre vonatkozó elképzeléssel is rendelkezett a Magyar Birodalom szempontjából. *„A magyar nemzetgazdasági és hatalmi törekvéseinek irányítúje keletre mutat. Nemcsak egy dicső múltnak, az Árpádok, az Anjouk és Mátyás király világpolitikájának hagyománya serkent minket erre a törekvésre, hanem érdekeink egész láncolata – kiváltképpen gazdasági téren – egyik legfontosabb feladatunkká teszi, hogy keleten, elsősorban a szomszéd Balkán-félszigeten, tért foglaljunk.”* (HAVASS 1913 : 153.)

E témában jelent meg 1878-ban az első jelentős gazdaságföldrajzi értekezése a károlyváros-fiumei vasút szerepéről a magyar nemzetgazdaságban. Ettől fogva folyamatosan napirenden volt a magyar imperialisztikus törekvések tudományos képviselője az Adriára való kijutás problematikájának vizsgálatában (PÉCSI 1927).

A város kereskedelmi fejlődésének elengedhetetlen záloga volt a kikötő és a Budapesttel való vasúti összeköttetés fejlesztése. 1873 őszére elkészül a Károlyvárost (Karlovac) Fiumével (Rijeka) összekötő szakasz az Alföld-Fiume (Rijeka) fővonal részeként, ezzel a város bekapcsolódott az országos vasúti közlekedés vérkeringésébe. A korszak végére a pályaudvart és a kikötőt kiszolgáló mintegy 60 km vágányhálózat épült ki. 1867-1918 között a magyar kormányok mintegy 55 millió koronát investáltak a városba. Baross Gábor közlekedési miniszter a nemzetgazdasági érdekeket szem előtt tartva teremtette meg vasút – úthálózat kikötő hármasságának a költségvetési lehetőségeit. Ennek eredményeként a kikötő teherforgalma 1913-ban elérte 2,1 millió tonnát, ezzel az európai kikötők között a 10. helyet foglalta el a rangsorban, a kedvezőtlen természeti adottságok ellenére, az állami beruházások eredményeként sikerült megteremteni a versenyképességét. Az 1880. évi XXV. törvénycikk a *Fiume és a nyugat-európai kikötők közt rendszeres gőzhajózási összeköttetés létesítéséről* megteremtette, hogy állami szubvencióval az "Adria-Ship-Company" révén bekapcsolódjon a nyugat-európai forgalomba. 1891-ben megszűnik a szabad kikötői státusza, ezzel belépve az osztrák-magyar közös vámterületbe. A dualizmus évei kedvező hatást gyakoroltak a kikötőre, 1869-ben a jelenlévő népesség száma 17884 fő volt, amely 1910-re 49726-ra emelkedett. A magyar nemzetiségű lakosság aránya 20%, a horváté 25%, az olaszé pedig 51% volt. Tehát amikor 1918. október 29-én Jelkefalussy Lajos az utolsó magyar kormányzó elhagyta Fiumét, akkor egy fejlett, multi etnikus várost hagyott a háta mögött (HAJDÚ 2006, PAP 2007).

4. Politikai és államjogi helyzet átalakulása az első világhéget követően

Az első világháborút lezáró békeszerződéseket követően a Fiume problémája csak lassan rendeződött, a közjogi helyzet a trianoni békeszerződés után négy évvel is még rendezetlen maradt. Több politikai kombináció is felmerült a kérdéskör megoldására. A Wilsoni javaslatok és a londoni egyezmény alapján a város Horvátország részét kellett volna, hogy képezze. A békekonzferencián felmerült egy független Fiume Állam létrehozása is, amelyet maguk a város lakói is támogattak. E folyamatokat Ricardo Zanella autonomista politikus próbálta meg befolyásolni. Elképzelései gazdaságilag helytállóak voltak, hiszen egy autonóm kikötő független a kül- és belpolitikai harcoktól. A helyzet megvalósulásával, ahogy azt a későbbiekben látni fogjuk, a város csak nyert volna. A Szerb-Horvát-Szlovén Királyság gazdaságát a Spliti és a Susaki kikötő kapacitása nem tudta kielégíteni. Az előnytelen vasúti kapcsolataival és a gyenge kikötői raktározási, rakodási potenciál gyengeségével magyarázható (GULYÁS-BALI 2012, BINÉT 1931, SZÁVAI 2009).

Felmerült a kikötő felosztása is. Horvátország magának követelte a Recina-folyó deltáját és a Baross-kikötőt, 1920. január 20-án Londonban már az egész

kikötőre benyújtotta az igényét. A nagy hatalmak a rapallói konferencián visszautasították az olasz és a délszláv javaslatot is, és megegyeztek Fiume szabad állammá nyilvánításáról, amelyet Olaszországgal egy keskeny földcsík köt össze. Az új politikai képződmény azonban folyamatos működési zavarokkal küzdött, amely „kezelésére” az olasz kormány katonai kormányzót nevezett ki. Ennek következtében 1924. január 27-én Rómában létrejött a megállapodás, amely értelmében az olaszok Fiumét annektálták, Jugoszlávia megkapta a Baross-kikötőt és ötven évre biztosították részére a Thaon de Revel (azelőtt Ferenc Szalvátor) - medence használatát. A megállapodás részleteit a nettunoi egyezmény rendezte 1925. július 20-án, amely az olasz-jugoszláv kikötői és vasúti forgalom lebonyolítását is szabályozta. Tehát csak ezt követően kerülhetett sor a magyar-fiumei kapcsolatok újra gondolására (BINÉT 1931, SAJNOVIĆ 1953).

5. Az olasz-magyar Fiume gazdaságpolitika főbb aspektusai

A gazdasági élet újra szervezésének a megkezdésére a talján fennhatóság alatt álló Fiumében csak az 1925. év második felében kerülhetett sor. Olaszország felismerte, hogy számára a város csak korlátozott jelentőséggel bír. Földrajzi fekvéséből és Trieszt közelségéből adódóan Fiume igazi hinterlandja a délszláv állam és hazánk volt. Ezért arra törekedett, hogy elősegítse a kikötő régi gazdasági és vonzáskörzeti kapcsolatainak a helyreállítását. Megteremtette a hajó-összeköttetéseket Európa fontosabb kikötőivel, újraszervezte a kikötői szolgálatot, és igyekezett támogatni a város gazdasági teljesítőképességének a megerősödését. Az utolsó békeév, 1913 kereskedelmi forgalmának nagy részét a magyar tengerészet bonyolította le 134 gőzessel, 142 539 tonna úrtartalommal. A háborús veszteségek eredményeként a flotta 50 gőzösre és 71 794 tonna úrtartalomra csökkent. A hajók többségét az „Adria” társaság⁶ birtokolta, a „Levante”, „Orient”, „Fiumana”, „Costiera” és a „Nautica” mellett. Menetrendszerinti forgalommal, azonban csak az első rendelkezett. A kikötők és raktárak karbantartására, kezelésére létrehozta a *Fiumei Közraktárvállalatot*, és helyre állította a rendszeres szárazföldi közlekedést is. Újraéledt a Fiume-Zágráb-Gyékyényes vasútvonal. Azonban ennek a működése továbbra is problémás volt. Az olaszokkal való kapcsolatot biztosító, a Trieszt-Postumia (Postojna) vonalból elágazó Fiume-Sanpietro (San Pietro del Carso) vonal nem tudta kielégíteni a forgalmi igényeket. Emellett a jugoszláv vonal tarifális kérdései is megoldatlanok maradtak (BINÉT 1931).

Az olasz gazdaságpolitika a Fiumét érintő kérdéseket hasonlóan próbálta megválaszolni, mint ahogy a Monarchia tette, állami ráhatással. A hinterland és

⁶ „Adria” Magyar Királyi Halyózási RT megszűnte után a részvényei felvásárlásából jött létre 1924-ben a „Societa anonima di Navigazione Marittima Adria” Társaság, amely 1936 decemberéig működött Fiumében.

kereskedelmi forgalom nélkül tengődő városban ipari beruházásokat hajtott végre, valamint hitel-, adó- és vámkedvezményekkel segítette a kereskedelmi forgalom erősödését. 1926-ban létrehozta a *Istituto Federale delle Casse di Risparmio delle Venezie Sezione Autonoma Fiumana* pénzügyintézetet a tranzitforgalom finanszírozásának elősegítésére, amely Budapesten is rendelkezett fiókkal. A hazai Hitel-Bank és a Leszámlítolóbank pedig Fiumében nyitott fiókot. Az 1927-ben megkötött olasz-magyar örökbarátsági szerződés alapján is a város lett a magyar tengeri kijárat.

Fiume tárházai és raktárai révén ideális volt a magyar mezőgazdasági áruk befogadására, tárolására, kezelésére és továbbítására. 17 ezer vagon áru befogadására alkalmas kapacitásából külön 600 vagon a gabona és a liszt raktározását szolgálta⁷. Hazánk a kikötői forgalom részesedésében a második helyen állt 1928-ban a vasúton érkezett áruk tekintetében, részesedése az összforgalomból 27,1%-ék volt⁸. Jugoszlávia 48,9%-kal állt az első helyen, Olaszország pedig 18%-kal a harmadik helyen. A vasúton elszállított áruk tekintetében Csehszlovákia 25,4%-kal, Magyarország 24,4%-kal, Olaszország 20,3%-kal, Jugoszlávia 17,7%-kal és Ausztria 12,1%-kal rendelkezett. A magyar összforgalom a húszas évek végén növekvő tendenciát és átstrukturálódást mutatott. A faszfát és a kőolaj visszaszorult a szállított áruszerkezetben a rizs, a déligyümölcs import, valamint a cukor, gabona, hüvelyesek, magvak, burgonya, répaszelet és a fa javára. Hazánk összforgalma Fiumével 1928-ban 1 256 103 q-t, 1929-ben pedig 1 510 118 q-t tett ki, ez igen impozáns 20 % közeli növekedést jelentett (Binét 1931).

A fiumei kikötőnek fontos szerepet szánt a magyar külkereskedelem a harmincas években is, ezt támasszáik alá a Magyar Külkereskedelmi Hivatal levéltári anyagában talált egyes iratok. A magyar mezőgazdasági exportot hátrányosan érintette a kisantant államok hazánk irányába mutatott ellenséges viszonya, amelynek jelei megmutatkoztak a feljűk, illetve rajtuk keresztül irányuló kereskedelmi forgalom korlátozásában. Ahogy a Magyar Tengerentúli Hajózási Részvénytársaság 1933. 11. 02.-én a Magyar Külkereskedelmi Hivatal

⁷ A Magyarország-Fiume viszonylatban történő gabonakereskedelem fő útvonala a Murakeresztúr-Kotoriba-Rakek-Postumia-Fiume vasútvonal volt. In: Magyar Országos Levéltár Kereskedelem-és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 7. tétel Búza és egyéb gabonák, maláta. Új magyar búzaexport kalkulációja. Budapest, 1938. 06. 10.

⁸ 1936-tól a Jugoszláv Államvasutak „refrakciát”nyújt a tengerentúlra irányuló magyar búzaszállítványokra. 1936 novemberéig 35 000 tonna búzát szállítottak le a Murakeresztúr-Kotoriba-Rakek-Postumia vonalon. Az S. A. Italo-Ungherese per i Traffici Fiumani képviselője kifejti, hogy a refrakcia átengedése vállalat számára a Magyar Külkereskedelmi Hivaltól a forgalom emelkedését serkentené, és ezáltal a jugoszláv refrakcia is nagyobb lenne, arányaiban tovább csökkentve a szállítási költségeket. In: Magyar Országos Levéltár Kereskedelem-és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 11. tétel S.A. Italo-Ungherese per i Traffici Fiumani. 7691/Tr/Sz. levele Méltóságos Kunder Antal min. tan. urnak, a m. kir. Külkereskedelmi Hivatal elnökének.

elnökségének szánt levelében olvasható, a szarvasmarhák tengeri szállítására alkalmas speciális istállóhajók beszerzését indítványozták, amelyek megfelelő elhelyezést, táplálkozási lehetőséget biztosítanak minden állat számára, mérsékelve az hajóút során előálló súlycsökkenést, és az ennek következményeként felmerülő forgalmi értékcsökkenést. A memorandum az alábbi indokokat sorolja fel a város mellett: „*A járat Fiuméből indulna ki, nem csupán azért, mert oda a vasúti fuvar valamivel olcsóbb, mint Triesztbe, hanem azért is, mert Fiumén át történő szállítás révén előmozdítanánk a legutóbbi római tárgyalások alkalmával létrejött szorosabb kereskedelmi kapcsolatunk kimélyítését Olaszországgal*”⁹. A járatokat 15 naponkénti menetrendben tervezték oda-vissza irányba a Fiume-Bari-Brindisi-Otranto-Messina-Catania-Malta-Tripolis-Fiume („A” verzió), illetve a Fiume-Patras-Pireus-Haifa-Jaffa-Fiume („B” verzió) útvonalon¹⁰. Az elképzelések szerint 24 db 400 egyed befogadására alkalmas hajó járta volna meg a két útvonalat összesen 960 db-os évi teljesítménnyel. Emellett még lehetett számítani a görög, török és egyiptomi viszonylatban katonai ló, valamint magasabb értéket képviselő tenyészállatok szállítására is.

6. Fiumei kikötő exportforgalmának a jellemzői a két világháború között, különös tekintettel az agrártermékekre

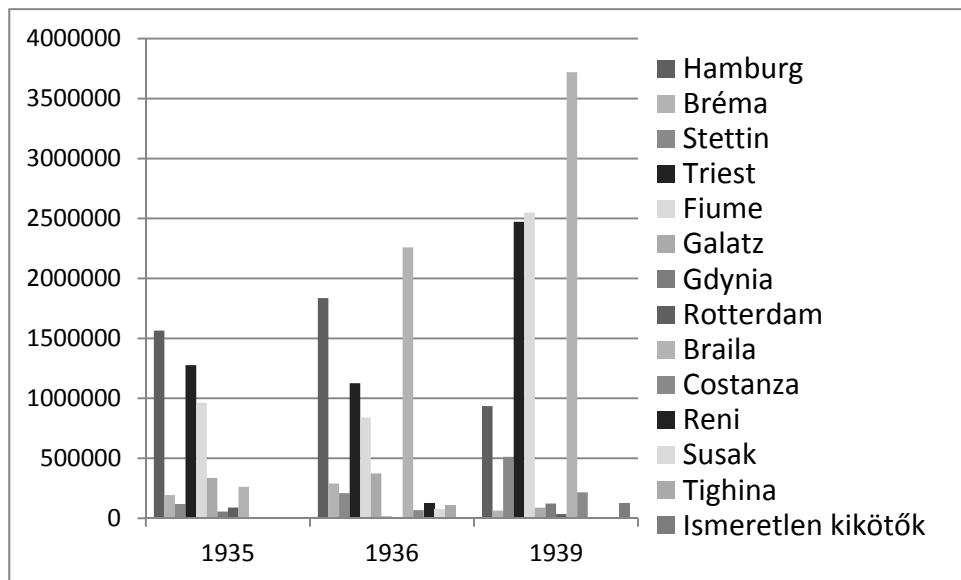
A fiumei kikötőben az első világháborút követő gazdasági elszigetelődést követően csak lassan indult újra a kereskedelmi vérkeringés. Az előbbieken már említettem hazánk csak 1925 után tudta megkezdeni a kapcsolatok újra építését az immár teljesen olasz érdekszférába tartozó Fiume, Trieszt térséggel. A kapcsolatok rendszere csak a harmincas évek végére tisztázódott le. Az adriai tengeri kijáráttal párhuzamosan több lehetőség kihasználásával is próbálkozott a magyar külkereskedelem politika, dunai kijáratkén Braila, az északi-tengeri kijáratként pedig Hamburg jelent meg alternatívaként. A magyar önálló tengerészet megszűntével, hazánk más nemzetiségű hajókat vett igénybe. Jelentős minőségbeli változást jelentett a Duna-tengerjáró hajók üzembe állítása, amelyek közül az első a „Tisza” nevet viselte¹¹. Ezek 46000 tonna áru szállításra voltak képesek éves szinten. Két méteres merülési mélységgel rendelkeztek,

⁹ Magyar Országos Levéltár Kereskedelem-és Közlekedésügyi Minisztérium Levéltár K734 Fond Külkereskedelmi Hivatal Általános iratok 12. tétel, *A Magyar Tengerentúli Hajózási Részvénytársaság Memoranduma A m. kir. Külkereskedelmi Hivatal nagytekinetű Elnökségének. Adria-i és Földközi tengeren való szállításra berendezett istállóhajó járat létesítésre vonatkozólag.* 1933. 11. 02.

¹⁰ A település neveknél tartottam a levéltári forrásokban található autentikus formát.

¹¹ Magyar Királyi Dunai- Tengerhajózási Rt 1936. március 3-án alakult állami tőkével. Magyar Országos Levéltár XIX-H-1-bb 10 tétel Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hajózási Főosztály. Adatok a dunai hajó konferenciához 1946. Hajózási Kérdések Békétárgyalások Előkészítő Anyaga 60. oldal

amely lehetővé tette a Dunán és a tengeren való biztonságos hajózást is. Ez nagy jelentőséggel bírt, mert így hosszabb úton ugyan, de a szomszédos országok (kisantant) hátrányos vasúti díjszabásait¹² megkerülve sikerült a tengerre való kijutás, illetve a Duna-deltában lévő Braila tengeri kikötőjének elérése. A következőkben a magyar külkereskedelem által használt kikötők forgalmi sajátosságait fogom bemutatni¹³.

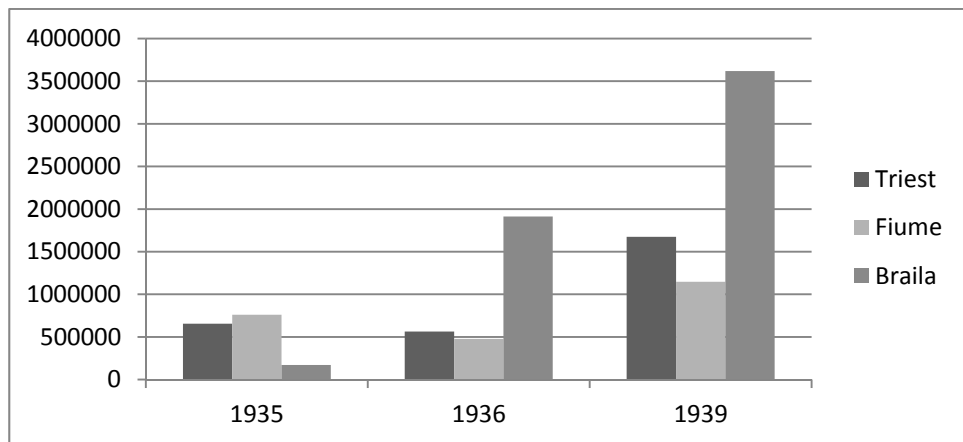


1. ábra. A magyar export által használt tengeri kikötők a 30-as évek derekán. Forrás: Bornemissza Félix – Bartos Dezső (1942): *Magyarország és a Tengerhajózás* 255. oldal alapján a szerző saját szerkesztése. A mennyiség métermázsában van meghatározva.

A magyar agrárkereskedelem (1. ábra) által használt külföldi kikötőink közül a harmincas évek derekán Hamburg, Triest, Fiume és Braila bírtak a legnagyobb forgalommal. Ez több tényezővel is magyarázható, Fiumét és Triestet a magyar állam továbbra is tradicionális tengeri kijáratként kezelte. Braila jelentősége a dunai tengerhajózás megindulásával folyamatosan erősödött. Az évtized végére hazánk legnagyobb agrárexportban érdekelt tengeri kikötőjévé vált.

¹² Fiume és Trieszt irányába lezajló vasúti teherforgalmat hátrányosan érintette a jugoszláv hatóságok magas díjszabása. A magyar állam a magas pályafoglalási díjakat úgynevezett „refrakciójával” igyekezett ellentételezni. Azonban ez csak korlátozottan hatott a versenyképességre.

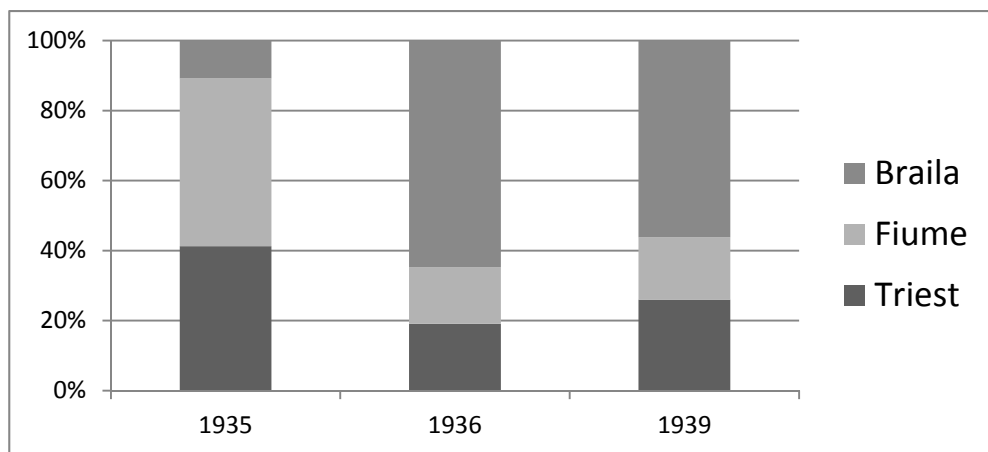
¹³ Fond Magyar Országos Levéltár XIX-H-1-bb 10 tétel Közlekedés- és Postaügyi Minisztérium Hajózási Főosztály. Adatok a dunai hajó konferenciához 1946. Hajózási Kérdések Békétárgyalások Előkészítő Anyaga



2. ábra. A magyar gabonaexport mennyiségi (métermázsában) változása Fiume, Trieszt és Braila között a 30-as évek derekán

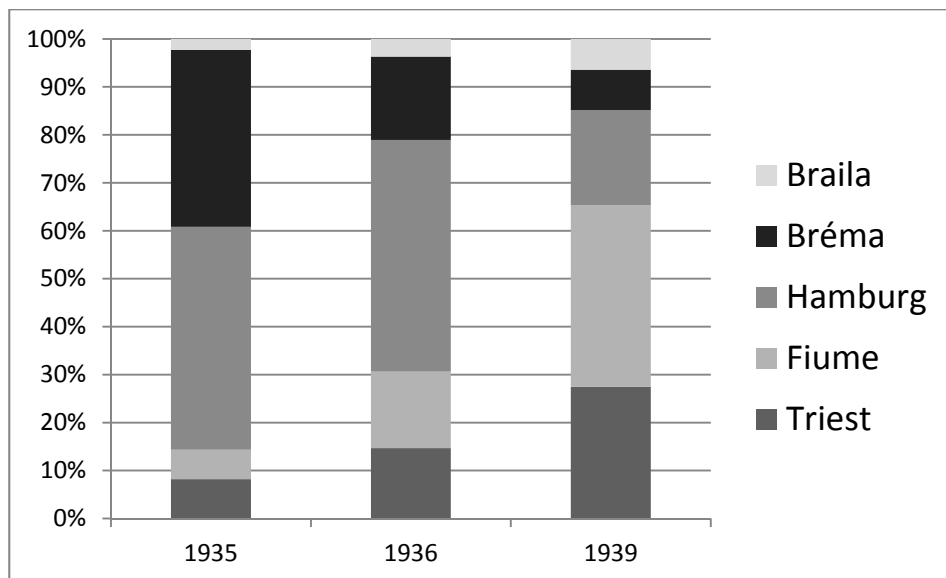
Forrás: Bornemissza Félix – Bartos Dezső (1942): *Magyarország és a Tengerhajózás* 259. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

A hinterland nélküli Fiume és Trieszt a 30-a évek derekától a Magyar Királyi Dunai-Tengerhajózási Rt. létrehozásától nehezen tudta felvenni a versenyt a Brailába irányuló gabona exporttal. A 1935-ös évben még elenyésző dunai forgalom 1936-ban már többszöröse volt a két adriai kikötő forgalmának. 1939-ben szignifikáns erősödés tapasztalható Trieszt és Fiume tekintetében, ennek ellenére a kettőjük forgalma sem tudta meghaladni Braila forgalmát (2. ábra). Az 1939-es évben a magyar búzaexport 55%-át Braila bonyolította le, míg Fiume csak a 25%-át.



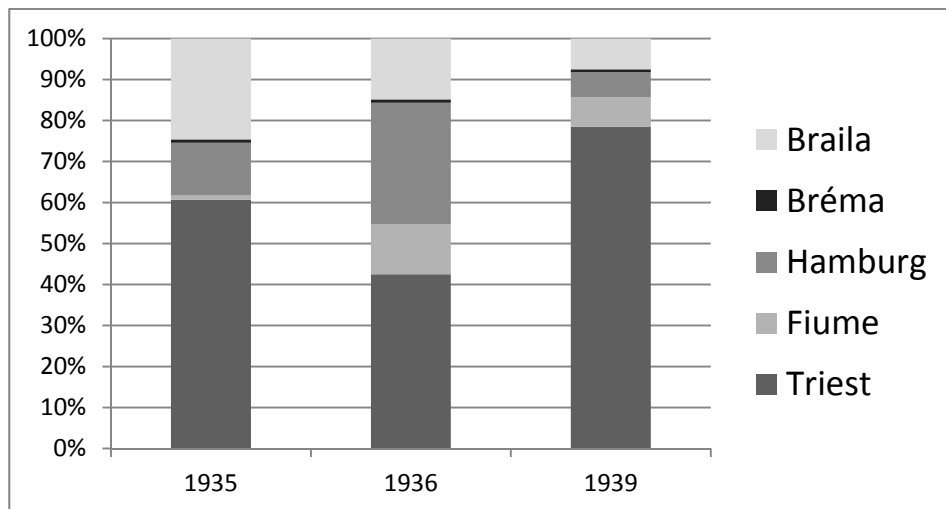
3. ábra. A magyar gabonaexport megoszlása Fiumében Trieszt és Braila között a 30-as évek derekán. Forrás: Bornemissza Félix – Bartos Dezső (1942): *Magyarország és a Tengerhajózás* 259. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

A magyar búzaliszt exportját lebonyolításában öt nagyobb kikötő vett részt, amelyek között Fiume és Trieszt térnyerése folyamatos. 1939-ben már Fiume bonyolítja le a forgalom egyharmadát. Mindhárom évben szignifikáns részarányal bír Hamburg. Ez a nyugat- és észak - európai piacok félkész, illetve kész termékek iránt mutatkozó növekvő keresletével magyarázható (4 ábra).



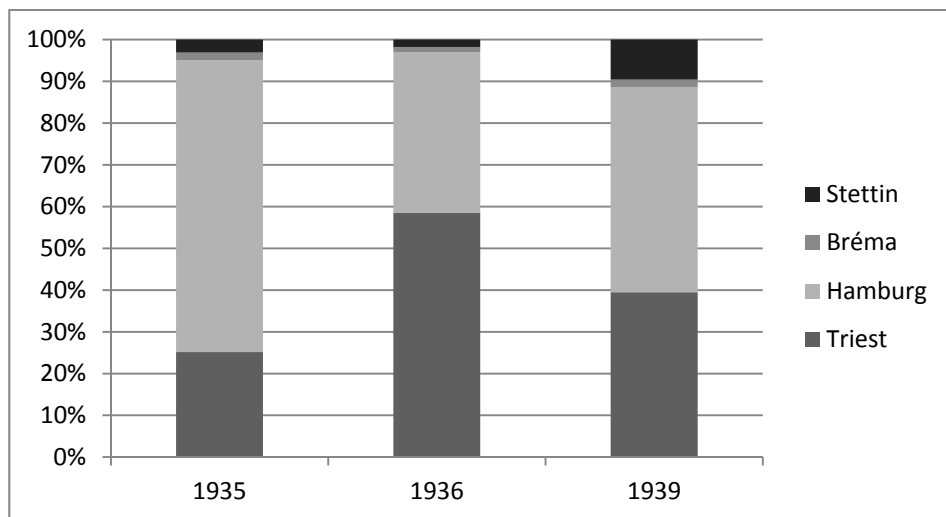
4. ábra. A magyar búzalisztexport megoszlása a 30-as évek derekán az egyes érintett európai kikötőkben. Forrás: Bornemissza Félix – Bartos Dezső (1942): *Magyarország és a Tengerhajózás* 259. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

Az olajos magvak kategóriájába hazánk agrárexportjában a napraforgó, a repce és a len tartoztak. Az Osztrák-Magyar Monarchia a kor Európájában a legjelentősebb exportőrök közé tartozott. A napraforgó vetésterülete a 30-as évektől folyamatos növekedést mutatott. A második világháború előestéjén érte el az exportja a csúcspontot. A külkereskedelmi célterületek elsősorban a nyugat-európai országok voltak. Ezzel magyarázható Bréma és Hamburg megjelenése az export kikötőink között (5. ábra). A trieszti kikötő tradicionális célállomásai között szerepelt Egyiptom, Szíria, Palesztina, mint felvevő piac (BORNEMISZA-BARTOS 1942).

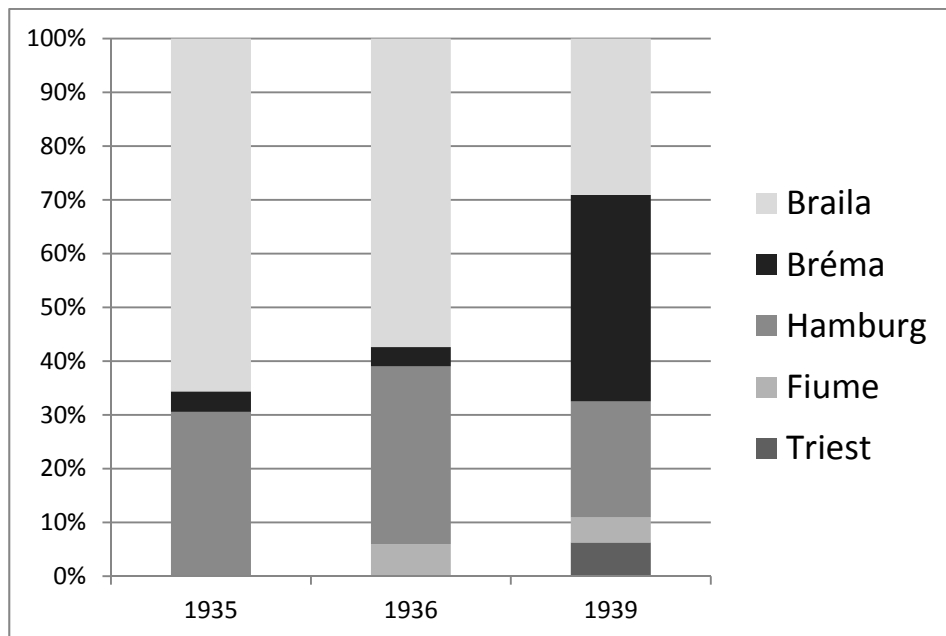


5. ábra. A magyar olajos magvak exportjának a megoszlása a 30-as évek derekán az egyes érintett európai kikötőkben. Forrás: Bornemissza Félix – Bartos Dezső (1942): *Magyarország és a Tengerhajózás* 260. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

A takarmány magvak export kikötői között is Trieszt emelkedik ki szignifikánsan, Fiume teljesen hiányzik. Az északi-tengeri kikötők közül Hamburg dominanciája tapasztalható, amely mellett Stettin és Bréma is megjelenik. Jelentőségük azonban elhanyagolható.



6. ábra. A magyar takarmány magvak exportjának a megoszlása a 30-as évek derekán az egyes érintett európai kikötőkben. Forrás: Bornemissza Félix – Bartos Dezső (1942): *Magyarország és a Tengerhajózás* 260. oldal alapján a szerző saját szerkesztése



7. ábra. A magyar dohány exportjának a megoszlása a 30-as évek derekán az egyes érintett európai kikötőkben. Forrás: Bornemissza Félix – Bartos Dezső (1942): *Magyarország és a Tengerhajózás* 261. oldal alapján a szerző saját szerkesztése

A dohány exportjában Braila és Hamburg a vizsgált időszak meghatározó export kikötője, amelyhez a terminus végén felzárkózik Bréma. Trieszt és Fiume szerepe elenyésző. A kereskedelmi politikai okokon kívül ennek más gazdaságföldrajzi aspektusai is vannak. Braila esetében a hazai dohány termelő területek Dunához való közelsége tette kézenfekvővé a kikötő használatát. Az északi kikötők részesedése pedig a felvevő piac közelségével magyarázható.

8. Összegzés

A magyar kereskedelem politika teljes átalakítására volt szükség a trianoni katasztrófát követő időszakban az agrártermékek tengeri kikötőkbe juttatását illetően. A folyamatok alakításában jelentős szerepet játszott a Magyar Külkereskedelmi Hivatal. Fiume és Trieszt újbóli használatba vétele csak 1925 nyarán indulhatott el. Ezt azonban jelentősen nehezített az újonnan létrejött délszláv állam vasút díjszabás politikája, amely nagymértékben drágította a szállítást. Fiume helyzetét tovább sújtotta az olasz Triesztet preferáló gazdaságpolitika. A helyzet normalizálása lassan haladt. Ennek lett a következménye a Dunán való szállítási kapacitások erősítése, így gyakorlatilag a Duna-deltában fekvő Braila lett az elsődleges magyar tengeri kijárat a magyar

tengerre irányuló agrárexportot illetően. Fiume Trieszt és különösen az alternatív dunai kijárat Braila¹⁴ révén nem tudta visszanyerni korábbi pozícióit.

Irodalomjegyzék

- BINÉT, Gy. (1931): A fiumei kérdés. Különlenyomat a Közgazdasági Szemle 1930. évi 8-9. és az 1931. évi 1. számából. Légrády Testvérek Nyomdai Müintézete. Budapest, 24 p.
- BORNEMISZA, F. – BARTOS D. (1942): Magyarország és a tengerhajózás. Mérnökök Nyomdája. Budapest, 283 p.
- FEJÉR, G. (2009): Rijeka (Fiume) közel 250 éves szerepe Magyarország külkereskedelmében. In: Földrajzi Közlemények. 133(2) pp. 147-157.
- FEST, A. (1920): Fiume és Magyarország. Pfeifer Ferdinand (Zeidler Testvérek). Budapest, 39. p.
- GONDA, B. (1906): A Magyar Tengerészet és a Fiumei Kikötő. „Pátria” iroda és nyomdai részv. – társ. nyomása. Budapest, 144 p.
- GULYÁS, L. – BALI, L. (2012): The Fiume Question 1918-1920. In: Öt Kontinens, az Új- és Jelenkori Egyetemes Történeti Tanszék tudományos közleményei, ELTE, Budapest, pp. 143-151.
- HAJDÚ, Z. (2006): Fiume (Rijeka) kérdéséről. In: Pap Norbert (szerk.) Balatontól az Adriáig. Lomart Kiadó. Pécs, pp. 103-110.
- HAVASS, R. (1913): Magyarország és a Balkán (Szerbia, Bulgária, Románia) Gazdaságpolitikai tanulmány. In.: Földrajzi Közlemények 41, Budapest, pp. 153-199.
- PAP, N. (2007): A magyar-olasz kapcsolatok földrajzi dimenziói. In: Földrajzi Értesítő. 56 (3-4). pp. 303-332.
- PÉCSI, A. (1927): Havass Rezső emlékezete. In: Földrajzi Közlemények 55. Budapest, pp. 81-83.
- SNJANOVIĆ, P. (1953): Riječka luka u sobračajnom sistemu Jugoslavije. In: Ravlic, J. (szerk.) Rijeka. Geografija-Etnologija-Ekonomija-Saobraćaj-Pvijest-Kultura. Zbornik. Matica Hrvatska. Zagreb, pp. 133-152.
- S. PALLOS, P. (2012): Leghőbb vágyam Fiuméba kerülni.....Magyar iskolák Fiumében. Dávid Kiadó. Kaposvár, 346 p.
- SZÁVAI, F. (2009): A Horthy-korszak gazdasági élete. In: Gulyás L. (szerk.) A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi Tervig. JATE Press. Szeged, pp. 113-146.

Egyéb források

1836. évi XXV. törvénycikk az Ország köz-javát és kereskedését gyarapító magányos vállalatokról

1868. évi XXX. törvénycikk a Magyarország, s Horvát-, Szlavon- és Dalmátországok közt fenforgott közjogi kérdések kiegyenlítése iránt létrejött egyezmény becikkelyezéséről

¹⁴ A dunai tengeri kijárat csak a két világháború közötti időszakban Fiume és Trieszt viszonylatában nevezhető alternatívnak.

1880. évi XXV. törvénycikk a Fiume és a nyugat-európai kikötők közt rendszeres gőzhajózási összeköttetés létesítéséről

1912. évi XLVIII. törvénycikk az Ogulintól Knin irányában létesítendő államvasút megépítéséről

1921. évi XXXIII. törvénycikk az Északamerikai Egyesült Államokkal, a Brit Birodalommal, Franciaországgal, Olaszországgal és Japánnal, továbbá Belgiummal, Kínával, Kubával, Görögországgal, Nikaraguával, Panamával, Lengyelországgal, Portugáliával, Romániával, a Szerb-Horvát-Szlovén Állammal, Sziámmal és Cseh-Szlovákországgal 1920. évi június hó 4. napján a Trianonban kötött békeszerződés becikkelyezéséről

1927. évi XXVIII. törvénycikk az Olaszországgal 1927. évi április hó 5. napján Rómában kötött barátsági, békéltető eljárási és választott bírósági szerződés becikkelyezéséről

1927. évi XXIII. törvénycikk az Olasz Királysággal kötött, 1927. évi május hó 21-én Rómában kelt pénzügyi egyezmény és egyesség becikkelyezése tárgyában

1929. évi I. törvénycikk a szabadhajózást űző magyar tengerhajózási vállalatoknak állami kedvezményekben való részesítéséről

A TÉRKÉPÉSZETI INTÉZET ORSZÁGLEÍRÓ OSZTÁLYÁNAK MŰKÖDÉSE 1919-1945¹

SUBA JÁNOS

Operation of the Country Descriptor Department at the Institute of Cartography

The knowledge of the theatre of war is the applied discipline of military geography. It constitutes the learning material for the training of the officers and the general staff; they get to know about the political, economical and geographical characteristics of the home land and the neighbour countries, as well as their influence on the warfare. Also, they studied the potential theatre of war, where the armies are shared and carry out maneuvers based on coherent tactical consideration and plan. In the Hungarian army the administration and processing of the changing data of the geographical environment for military purpose was implemented in the framework of the Institute of Cartography. They executed it in line with the correction of the maps, as far more data was collected during the map correction than they could mark on the map. The processing took place on maps and descriptions, according to the different theatres.

1. Bevezetés

A fegyveres erők ellátásában fontos helyet foglal el a parancsnokságok és a csapatok térképekkel való ellátása, mint a térképészeti biztosítás egyik része, hiszen hadszíntér a hadszíntérismeret - a katonaföldrajz² alkalmazott tudományának - művelése elképzelhetetlen a jó és pontos térkép nélkül. Ez azonban megköveteli egyrészt a térképek állandó helyesbítését, másrészt a földrajzi környezet változó adatainak nyilvántartását.

A XIX. század végén egyre nagyobb szerepet kapott a hadszíntérismeret, amely mint a katonaföldrajz alkalmazott tudománya, a tisztek és vezérkarok kiképzésének ismeretanyaga. Itt ismerik meg a saját és az környező országok politikai, gazdasági természetföldrajzi viszonyait, e viszonyoknak az hadviselésre kifejtett hatást. Tanulmányozták a potenciális hadszínteret, azaz azt a szárazföldi, (vizi, és a XX. században légi kiterjedésű) földrajzi térséget, amelyben a hadviselő felek haderőiket összevonják, szétbontakoztatják, és egységes hadászati elgondolás és terv alapján haditevékenységet folytatnak.

¹ A Tanulmány a "leíró katonaföldrajz" művelése a Magyar királyi Honvédségnél cikksorozat első része (SJ).

² Katonaföldrajz, mint a hadtudomány önálló területe, a katonaföldrajzi térségek (országok, országcsoportok (koalíciók), hadszínterek stb.) társadalmi-politikai, természeti, gazdasági és katonai tényezőit vizsgálja a fegyveres erőkre, honvédelemre gyakorolt hatásuk szempontjából. (SJ)

A földrajzi környezet változó adatainak nyilvántartását és katonai célú feldolgozását az I. Világháború előtt a vezérkarok Országleíró irodái végezték. Az önállóvá vált ország M. Kir. Honvédségénél a Térképészeti Intézet keretében "művelték" a hadszíntérismeret "leírását" párhuzamban a térképek helyesbítésével, hiszen a térképhelyesbítés során jóval több adatot gyűjtöttek be, mint amennyit a térképen ábrázolni tudtak.

1. Hadszinterek felosztása

A leírandó területeket, mint lehetséges hadszinterek határait következőképpen határolták el és osztották be:

Magyarország területén kívül: a Morva völgyig bezárólag a régi Károly Lajos vasút vonal Wien (Bécs)– Mhr. Ostrau (Oderberg, Ostrava)– Krakkó – Lemberg (Lvov) mentén –a Dnyeszter felső folyása, – Prut. A Duna– a Száva, – a Mura középfolyása – a déli vasút (Trieszt – Laibach (Ljubjana) – Marburg (Maribor) – Graz – osztrák fővonala (Marburg– Graz) Bécsig. A történelmi Magyarország területén kívül fekvő területek csak akkor kerülhettek feldolgozásra, ha a "Nagy Magyarország" területének leírása már befejeződött.

1. Az „északi rész” déli határa: Dévény – a Duna folyása Budapestig, Budapest – Debrecen – Máramarossziget vonala.
2. A „keleti rész”: A fenti vonaltól délre és a Tiszától keletre
3. A „déli rész”: Az 1. és a 2. alatti vonaltól délre és nyugatra.

A hadszinterek lehatárolásánál a kettőszázazres térképek szelvényezését vették alapul. A lehetséges hadszintereket összesen 46 darab kettőszázazres szelvény fedi le.

Három hadszinteret különböztettek meg.

1. Az északi hadszíntér (É.) (C.) (C.= Csehszlovákia) Ez 25 db 1:200 000 méretarányú térképszelvény fedőterületét jelentette.
2. A Keleti hadszíntér (K.) (R.) (R.= Román) Ez 17 db 1:200 000 méretarányú térképszelvény fedőterületét jelentette.
3. Déli hadszíntér (D.) (J) (J.=Jugoszláv) Ez 19 db 1:200 000 méretarányú térképszelvény fedőterületét jelentette.

A hadműveleti térkép, amely a hadvezetőség követelményeit összefoglalóan tartalmazza olyan részletességgel – amelyek még feltűnethetők a nélkül—, hogy a térkép áttekinthetősége csorbát ne szenvedjen. Az 1:200 000 méretarányt³

³ Közép-Európa általános térképe 1: 200 000 (Generalkarte von Mitteleuropa) 282 szelvényből álló térképmű. Eredetileg a Monarchia haditérképének készült 1887–1913 között. Erre a célra azonban nem teljesen felelt meg, mivel kis méretaránya miatt a harcvezetésére csak részben volt alkalmas.

vették alapul, mint a monarchia örökségét, mert előállítását a meglévő készletek alapján a legkönnyebben és legolcsóbban tudták megoldani, valamint a tudományos életben is ezt a méretarányt használták. A hadszínterek között a térképszelvények alapján jelentős átfedés volt. Az Északi és Keleti között 7 db. Kettőszázezeres volt. Az Északi és a déli között 7 darab, a Déli és a keleti hadszíntér között 6 kettőszázezeres volt az átfedés. A viszonylag sok térképszelvény úgy redukálták le, hogy két-két darabból össznyomatokat készítettek. Ezeket külön számolták. 24 darab kettős össznyomathoz és 2 darab egy szelvényből állt a lefedendő terület.

2. Az Országleíró osztály szervezése

A Monarchia felbomlásával az osztrák-magyar vezérkar Országleíró irodája – amely sok évtizedes tervszerű munkával dolgozta fel a vezérkar által kijelölt hadszíntér területét katonaföldrajzi vonatkozásban – megszűnt. A megszűnt szervezet intézetéhez került a német nyelvű anyagai nem ölelték fel a mai Magyarország területét, ami érthető, hiszen a leírásokban – mint a monarchia "legbelsőbb" hadszíntér számba nem igen jöhető szakasza – kevésbé szerepelt. Az erdélyi rész volt – elavult módon – feldolgozva. Új formában csak az Északkeleti-Kárpátok (hegyvidéki) tája jelent meg a katonaföldrajzi leírásokban és azok mellékleteiben.

Magyarország új területének katonapolitikai és katonaföldrajzi helyzete a régihez képest gyökeresen megváltozott.⁴ Így az új viszonyok okozta nagy eltolódások miatt a régi anyag alig volt felhasználható. 1920. október 15-én a

A térkép az utak és a települések részletes és jól áttekinthető képét nyújtotta, ám domborzatrajza csak a felszín jellegét adta vissza. A négyszínű szelvények mérete 38x56 cm volt, és 8450 km² területet ábrázolnak. A történeti Magyarország területét 61, a trianonit 23 szelvény fedi le. A térkép a topográfiai viszonyokról nyújtott jó áttekintése miatt továbbra is sokoldalú tudományos és gyakorlati használhatóságot biztosított. A térképek színesek: a névrajz fekete, a csíkozott domborzatábrázolás barna, a víz kék, az erdő zöld, s ez a szín egyszerű árnyalásával a domborzat plasztikáját is fokozza. A kétszázézeres szelvények kiterjedése szélességi és hosszúsági értelemben egyaránt 1-1 fok, azaz a szelvény területe egy foknégyszög, és a szelvény neve ennek megfelelően foktérkép szelvény. A szelvény megjelölésére ezek a fokértékek szolgálnak, elől a meridián, utána a szélességi kör fokértéke szerepel.

⁴ Nagyobb összefüggésekhez lásd Csüllög Gábor publikációt: Csüllög Gábor (2008): Az európai áramlási terek hatása a Kárpát-medence területi tagolódásának történeti folyamatára. In Reményi P. – Szabényi A. (szerk.) A nagy terek politikai földrajza. Pécs, 2008. 334-341.p., Csüllög Gábor (2009): Történeti régiók két földrajzi térben (Délvidék: Kárpát-medence és/vagy Balkán). In: A Virtuális Intézet Közép-Európa Kutatására (VIKEK) Évkönyve 2009. Szeged – Kaposvár, 268-273.p., Csüllög Gábor (2010): A Kárpát-medencei államterület problémái Trianon után. In: Közép-európai Közlemények III. évfolyam 4. szám (No 11.) 2010. 56-61.p., Csüllög Gábor (2012): A Közép-Európai Duna-völgy történeti földrajzi jellemzői. In: Közép-Európai Közlemények V. évfolyam 3-4. szám (No. 18-19.) 2012. 137-146.p.

magyar királyi honvéd vezérkari főnöke "Ideiglenes utasítás a földrajzi iroda számára" című rendelkezése alapján indult meg az osztály szervezése.

2.1. Az osztály feladata

Feladatkörét a volt monarchia vezérkarának Országleíró irodájához azonosan jelölték meg. Az osztályt, mint központi szervet a Térképészeti Intézet keretében alakították meg. Elhelyezésül a Gróf Szapáry laktanya B. épületének II. emeletén egy szobát utaltak ki.⁵ Tényleges működését 1922. márc. 1-vel, mint "Országleíró osztály" (Olo.) kezdte meg. Vezetője Kurtz Sándor vezérkari ezredes volt, hozzá osztották be, Somogyi Endre vezérkari századost.

Az Országleíró Osztálynak a következő segédleteket kellett a követelményeknek megfelelően megszerkeszteni:

1. Folyamleíró segédlet.
2. Útleíró segédlet.
3. Vasúti segédlet.
4. Repülő segédlet.
5. Távíró és távbeszélő segédlet.
6. Külföldi erődítmények.
7. Hadtáp segédlet.
8. Nemzetiségi térkép.

Ehhez alapul szolgáltak:

1. Topográfiai térképek (topográfiai újfelmérés, helyszíni helyesbítés, térképek részbeni (szobai) helyesbítése;
2. A vezérkari tisztek és-
3. A topográfiai osztályvezetők országleíró szemrevételezése és adatgyűjtése;
4. A központi katonai és polgári hatóságok és szervek és -
5. A közigazgatási szervek adatszolgáltatása;
6. A bel- és külföldi szakirodalom és térképek.

Az utasítás külön kiemelte, hogy a segédleteket a megbízhatóság egyszerűség és a kis terjedelem jellemezze.

Az adatok gyűjtése és feldolgozása főleg vezérkari tisztek által történt. A vezérkari tiszteket májustól – novemberig terjedő időszakokban turnusonként – maximum három hetes időtartamra – vezényelték. A téli időszak alatt az osztály

⁵ A térképészeti Intézet 1920-ban foglalta el a Bosnyák zászlóalj volt laktanyáját, és lett a katonai térképészet „fellegvára”. (SJ)

munkatársai a következő szervezetekkel, intézményekkel, amelyekre az adatgyűjtés stb. szempontjából szükség volt együttműködni (tárgyalások, konferenciák stb.):

1. A Honvédelmi Minisztérium és a vezérkar osztályai: VI. (Vezérkar) - 1. (elvi és hadműveleti), 2. (hírszerzés és kémelhárítás), 3. (elvi anyagi), 5. (kiképzés), 7. ö. (híradás), 7. k. (közlekedés és felvonulás).
2. Kereskedelmi Minisztérium: légiforgalmi osztály, útépitési osztály, hajózási osztály, Államvasutak igazgatóság, posta és távírda igazgatóság.
3. Földművelési Minisztérium: vízrajzi osztály, mezőgazdasági statisztikai VII.1. osztály, és az erdészeti osztály (1/a.)
4. Határmegállapító Központ (1927-ig.)
5. Állami Felmérési Hivatal (kataszteri felmérés, belvíz lecsapolás)
6. Földtani Intézet
7. Ármentesítő társulatok
8. Néprajzi múzeum
9. Állami Statisztikai Hivatal
10. Folyamórság
11. Állami autózem

Az osztálynak a legfontosabb feladata a katonaföldrajzi leíráshoz és feldolgozáshoz szükséges földrajzi adatok rendszeres gyűjtésének megindítása volt. Az erre vonatkozó utasításokat és tervezeteket Somogyi Endre vezérkari százados dolgozta ki. A munka 1922 májusában indult meg a szakirodalom felkutatásával és rendezésével, anyaggyűjtéssel és szemrevételezésekkel. Az utasításban kiadott követelmények – a minden részletre kiterjedő feldolgozás – meghaladta az országleíró iroda teljesítőképességét. Ezért arra az elhatározásra jutottak, hogy a hadvezetés számára csak a tényleg fontos adatokat dolgozzák fel. A szükséges részletek feldolgozása mellett könnyen áttekinthető és érthető munkát adjanak ki. Ezeket a kritériumokat a hadműveleti térkép és e térkép mellékletei valósították meg.

A hadműveleti térkép mellékletei, amelyekbe a térképen fel nem tüntethető adatok kerültek be. Miután ezek az adatok nagy tömegűknél fogva a térképen legandaszerűen (jelmagyarázatban) nem voltak kifejezhetőek, ezért könnyen kezelhető füzetekben foglalták össze és a hadműveleti térképek egységcsomagjaihoz mellékeltek.

2.3. Az osztály munkássága

A meginduló alapvető munkák azonban nagy nehézségekbe ütköztek: a beosztott munkaerők létszámbeli elégtelenségén túl a munkák előrehaladását hátráltatta a személyzet ismételt és gyors kicserélődése: csapatszolgálatra való beosztás, áthelyezések, elvezénylések. 1922-ben Kurtz Sándor ezredes, Kruttschnitt

(Medvey) Aurél vezérkari alezredes váltotta fel, de Őt is ismételten elvezényelték. Somogyi Endre századost 1922 őszén áthelyezték az osztály kötelékéből. Helyére Farkas Ferenc vezérkari százados került. Az adatgyűjtési munkák feldolgozása a létszám szaporítását tették szükségessé. Az adatgyűjtési munkákat – a költségvetési viszonyok és a rendelkezésre bocsátott munkaerők számához képest évente változó mértékben – 1929-ig folytatták megszakítás nélkül. 1922-ben 17 tiszt, 1923-ban 14 tiszt, 1924-ben 6 tiszt, 1925-ben 12 tiszt, 1926-ban 15 tiszt, 1927-ben 16 tiszt, 1928-ban 17 tiszt, 1929-ben 7 tiszt szemrevételezte Magyarország területét katonai vonatkozásban.

Az osztály munkatársai 1923. december 12-ig elkészítették az ország északi területének feldolgozását. Ezután tértek rá a déli és délnyugati területek földrajzi anyagának gyűjtésére és szükségszerű feldolgozására, amelyet 1927. december 12-ig végeztek el.

1924-ben a Honvédelmi minisztérium I. osztálya által betervezett – műszaki tisztek által történő – folyam-szemrevételezés pénzügyi okok miatt elmaradt.

Az országleíró osztály 1924-ben kidolgozta mindhárom terület "katonai méltatásához" "szükséges" *"Katonaföldrajzi áttekintő térképet"*, 1:1 600 000 méretarányban, amelynek kiadására 1926-ban került sor. A térkép címe a Középső és Alsó Duna medencék áttekintő térképe.⁶ Mérete: 84×84 cm. A M. kir. Állami Térképészet adta ki. 12 színben ad áttekintést a domborzati viszonyokról, felszínről és azok járhatóságáról. A járhatóság a fő szempont az utak osztályozásánál, a folyók hajózhatóságánál és gázolhatóságukról. Emellett az osztály elkészítette a hadiakadémia részére rendelt földrajzi segédlet 1:900 000 méretarányú térképvázlatát.

Ugyancsak 1925-ben készült el – már az "északi résznél" tervbe vett – az 1:750 000 méretarányú talajtérkép, mert ennek kidolgozásához szükséges adatokat az Állami Földtani Intézet csak 1924 végén tudta az osztály rendelkezésére átadni. A térkép címe: Dunai Közép-Európa talajviszonyai. Vázlatos ábrázolásban a főbb talajnemek (leírások és helyi ismeretek alapján ábrázolva.)⁷ Ez mindegyik hadműveleti terület leírásában megtalálható. A térkép nagysága 100x108 cm. Két darabban nyomták, a keleti rész 178x 100 cm nagyságú, a nyugati rész nagysága 39x100 cm. Kiadás éve 1926. Kiadta a M. Kir. Állami Térképező Intézet. Méretaránya 1: 750 000. Jelmagyarázata Bonne féle

⁶ A Hadtörténeti Tárban ez a térkép egyrészt a B III a 371. jelzet (A Középső- és Alsó-Duna medencék áttekintő térképe. M. 1:1 600 000. Budapest, 1926. M. kir. Állami Térképészet. 84×84 cm. Szín. Jelmagy. és színmagy) alatt található. Másik jelzet a B II a 65. az 1928. évi kiadás, azzal a megjegyzéssel, hogy ez a térkép Somogyi Endre: Magyarország és a környék államainak katonai földrajza. című könyve (Bp., 1928.) I. sz. melléklete. Jel.: V. 66.)

⁷ A Hadtörténeti Tárban ez a térkép B. II b 19 jelzet alatt található. Dunai Közép-Európa talajviszonyai. Vázlatos ábrázolásban a főbb talajnemek...[talajtérkép] M. 1:750 000. [Bp.] 1926. M. Kir. Áll. térképező. Intézet. 2 csatl. tl. 108×100 cm. Szín. Jel- és színmagy.

1:75 000 méretarányú Közép-Európa térképek jelmagyarázatával megegyezik. A színmagyarázat 10 talajtípust különít el.

1926-ban Kruttschnitt (Medvey) Aurél ezredes, az eddigi osztályvezető átvette a térképészeti intézet parancsnokságát és helyébe Dobos László vezérkari százados került. 1936-ban Czékus György őrnagy, 1939-ben Tolnay Dezső ezredes, 1942-ben Cech Vilmos vezérkari ezredes vette át az osztály irányítását. Közben az osztály létszáma állandósult: 2-3 vezérkari tiszt, 2-3 topográfiai kiképzésben részesült csapattiszt, ugyanannyi tisztviselő, mint térképraajzoló és egy gépíró. A külső munkák elvégzésére 10-20 vezérkari tiszt.

1927 és 1930 között a "keleti rész" került feldolgozásra. Az ország anyagi helyzete és a létszámviszonyok ezután nem tették lehetővé az anyaggyűjtési munkálatok nagyobb mérvű folytatását, ez is a mindjobban megnyírbált költségvetésre vezethető vissza. Ezért az osztály csaknem tíz évig szüneteltette a rendszeres adatgyűjtést. Elsősorban az eddig feldolgozott területek kiegészítésén, hiányainak pótlásán és az adatainak megújításán dolgoztak.

1936-ban kapott vezérkari irányelv szerint, az országleíró munkálatok sorrendje a következő volt:

- 1.) "Déli hadszíntér" ("D") Jugoszlávia ("J")
- 2.) "Északi hadszíntér" ("É") Csehszlovákia ("C")
- 3.) "Keleti hadszíntér" ("K") Románia ("R"). (A levéltári dokumentumokban a hadszínterek betűjelzései és az országok betűjelzései felváltva fordulnak elő).

Az osztály mindenkori munkáját szoros kapcsolatban végezte a Térképészeti Intézet topográfusaival, mivel az országleírás alapját a topográfiai munkálatok képezték. Mivel évek során egyre kevesebb vezérkari tisztet vezényeltek szemrevételezésekre, egyre nagyobb súlyt kaptak a topográfusok által begyűjtött adatok.

Mivel a topográfusnak a topográfiai felmérésekből, a már kész térképek helyszíni helyesbítéséből (reambulálásából), valamint a térképek revideálásából és a részbeni (szobai úton történő) helyesbítésből kifolyólag sokkal több adat állt rendelkezésére, mint amit a térképen tudtak ábrázolni. Ezeket az adatokat hasznosította az országleíró osztály. Az országleíró adatok gyűjtését az osztály szempontjai szerint külön utasítás szabályozta a topográfusok részére.

Az országleíró osztály munkáját – a sűrűn változó osztályvezetők és beosztottak, valamint az erősen ingadozó osztálylétszám mellett is – ellátta. A tárgyalt időszakban az ország egész területét hadszínterekre lebontva katonaföldrajzi vonatkozásban "méltatta", értékelt. Az ehhez szükséges hadművelleti térképeket és segédleteket elkészítette. Az osztályhoz beosztott vezérkari tisztek jelentős tudományos, szakírói és propaganda tevékenységet fejtettek ki.⁸

⁸ Bár e dolgozatnak ez nem témája, nem hagyhatjuk említés nélkül Somogyi Endre - az országleíró osztály egykori munkatársának, később a Térképészeti Intézet parancsnokának a "Magyarország és a környék államainak katonai földrajza" című nagysikerű könyvét, amelyet tankönyvként

3. Az országleírási (katonaföldrajzi) adatgyűjtés végrehajtása

3.1. térképek, utasítások

A főcél az volt, hogy a több térképszelvényre kiterjedő területről a felsőfokú katonai képesítéssel rendelkező személyek egységes katonai szempontok alapján összefoglaló véleményt nyújtsanak. Az adatok gyűjtése – főleg – a személyes észlelések (mérések) vagy az illetékes hatóságok útján történt. Az országleírás hoz szükséges helyszínek szemrevételezését és elbírálását, illetve ezek adatainak gyűjtését a vezérkari tisztek és a topográfiai osztályvezetők személyesen végezték. A topográfusok csak segédkeztek az adatgyűjtésben az osztályvezetőjüknek.

A kijelölt területeken végrehajtandó szemrevételezés és adatgyűjtés végrehajtásához kijelölt vezérkari tiszteket és topográfiai osztályvezetőket megfelelő utasításokkal és segédletekkel az országleíró osztály látta el. Ezek a segédletek a következők voltak:

1. Egy darab *"Utasítás az országleírási adatok gyűjtésére"*. Az utasítás részletes magyarázattal tartalmazta a jelkulcsot. Szigorúan az utasítás szerint kellett végezni a leírást és a rajzolást.
2. Egy darab 1:200 000 méretarányú térkép, ez a térkép kizárólag az áttekintést és a tájékozódást szolgálta.
3. Egy darab 1:75 000 méretarányú térkép, ez a térképszelvény a részletesebb tájékozódásra szolgált, illetve azokat az országleírási előírásokat (hadműveleti szempontból fontos adatokat) tartalmazta, amelyek megítélése és elbírálása különösen fontos volt: közlekedési vonalak, műtárgyak, kilátópontok stb.
4. Kettő darab 1:75 000 méretarányú kéknymatú térkép. Az egyik kéknymat a *"mezei gyűjtőtérkép"* volt, amelyben a szemrevételező az adatokat – a "jelkulcs" szerint – beírta, illetve a helyszínen berajzolta. Minden adatot a helyszínen kellett berajzolni, illetve beírni. A másik kéknymat a tisztázati *"jelentőtérkép"* volt. Ezen az összegyűjtött adatokat végleges formában "tisztázatban" a "mezei gyűjtőtérkép" alapján szobai munkában jelkulcs szerinti kivitelben vitték fel (rajzolták be).
5. *"Földrajzi adatok"* című üres nyomtatványfüzet. Ebből a nyomtatványfüzetből minden szemrevételező annyi példányt kapott, ahány hetvenötzres térképszelvényre terjedt ki a munkaterülete. A leírás módjára a füzet rovatai nyújtottak részletes magyarázatot.

rendszeresítettek. A magyar tisztek generációi tanultak ebből "földrajzi szemléletet". Somogyi Endréről bővebben: Nagy Miklós Mihály: Világjáró magyar katonák, Arcok és képek a magyar katonai utazások történetéből (Magyar hadiutazók II.). Zrínyi Kiadó, Budapest. 2007. 167-188. o.(A fejezet címe: Katonaföldrajzunk megújítója Törökországban).

6. Egy darab munkanapló űrlapminta, amit a munka időtartama alatt kötelező volt vezetni. A munkanapló célja: a munkaeljárás, a munkaidő, a megtett utak, távolságok rögzítése és a tanulások összegyűjtése volt.

7. Esetleg "*Kérdőív*" űrlapok, ezek a statisztikai adatgyűjtést és az ellenőrzést szolgálták. A kérdőívet akkor osztották ki, ha ennek szükségét a földrajzi osztály megállapította.

8. Egy darab "*Kivonat*" a beszállásolási rendeletekből, ez az összesítés azokat a tudnivalókat tartalmazta, amelyek a mindennapi munkához fontosak voltak (átvonulási szállás, előfogat igénylése stb.).

9. Egy darab "*Nyíltparancs*", amellyel a különböző katonai és polgári hatóságok közreműködését és támogatását biztosította.

Az utasítás szerint megadott irányelvek és keretek között, csak katonai szempontból - menet, harc, ellátás, nyugvás - kellett adatokat gyűjteni és elbírálni. Ha az utasításon kívül esetleg egyéb – katonai szempontból – fontos jelenteni való akadt, azokat a "*földrajzi adatok*" füzet megfelelő rovatába kellett beírni. Az adatgyűjtést kiegészítették a legszükségesebb mértékben fényképfelvételek (hidak oldalnézetben, kilátók, stb.) készítésével.

A gyűjtött adatokat egy kényomatú 1:75 000 méretarányú a már említett "*jelentőtérképen*" tisztazatban dolgozták fel. Az elv az volt, amit rajzban lehet kifejezni, azt rajzban kell kifejezni a jelkulcs adta jelzésekkel. A vonatkozó szövegi magyarázatokat a térképszegélyre és a térképhátlapjára írták. Általában egy kényomatú "*jelentőtérképen*" kellett feldolgozni a gyűjtött adatokat. Ettől csak akkor tértek el, ha az adatok a térképszelvényt túlszűfolták volna. Ekkor kettő jelentő térképet készítettek. Az I. számú jelentőtérképen: vasutak, utak, egyéb piros jeleket, a II. számún: vizeket, erdőket, határokat dolgozták fel. Az elkészített munkát és az összes kiadott segédleteket a vezérkari tiszteknek személyesen, a vezénylésük lejártával, a topográfiai osztályvezetőknek egy-egy topográfiai munkaterület befejezését követően nyolc napon belül, postai úton kellett leadni a földrajzi osztálynak.

3.2. Az országleírási adatok ábrázolásának és leírásának módja

A szöveges leírást a "*Földrajzi adatok*", később a "*Térképleírási adatok*" füzet határozványai szerint kellett végezni. A határozvány kilenc szempontot különít el. Ezek a következők voltak:

1. Talajviszonyok: itt a talajtípusok felsorolása történt meg, főleg szövegben, részben vázlatrajzban.
2. A terep jellege: nyílt, tagolt, stb. szövegesen jellemezve.
3. Terepfedezet, amely az áttekintést korlátozza.

3.1. Természetes terepfedezet (növényzet), például: erdő, kukorica, napraforgó, nádas, szőlő, rizsföldek (a töltések miatt), díszkert, sok facsoport, fasorok, stb. Főleg szövegben, részben vázlattal kellett jellemezni. A hetvenötvezres térképen jelzett erdőkben beállott változást, mint megszűnt vagy új erdőt szintén csak 2-3 km² kiterjedésnél kellett jelezni. Kisebbségi terjedelműek a hadműveletet nem befolyásolták.

3.2. Mesterséges terepfedezet (építmények), például: házak, sűrű tanyarendszer, ipartelepek, falvak, városok, magas töltések, magasan feltöltött utak stb. Ezeket csak írásban kellett felsorolni.

4. Kilátópontok: figyelőhelyül alkalmas, 5-10 kilométernyire kilátást nyújtó pontok. Később az 1:50 000 méretarányú térképeken szelvényenként: dombvidéken legalább négy, síkvidéken legalább egy kilátópontot kellett bejelölni. Ugyancsak be kellett jelölni a kilátópontokról látható jellegzetes tereppontokat (vonatkozási pontokat). Az ábrázolás módja főleg rajz, ezen kívül látrajz, tájrjajz, esetleg fénykép volt.

5. Vizek:

5.1 Mint át nem gázolható akadályok: ezek folyóvizek, csatornák, tavak, árterületek, mindig járatlan mocsarak, vizenyős talaj, kedvező átkelési helyek, gázlók, kompok és a folyóvíz adatai, egy pontra vonatkozólag főleg rajzban, részben szövegben.

5.2. Mint utánszállítási vonalat: szövegesen a hajózhatóság, tutajozhatóság, csónakázhatóság fel- és lefelé, illetve csak lefelé.

6. Közlekedési vonalak:

6.1. Vasutak: A szabványos és a keskeny nyomtávú vasutak leírását, a vasúti hidak és áteresztők rajzát és adatait nem kellett ábrázolni, mert ezek leírását más forrásból szerezték be. Viszont a keskenyvágányú vasutat, ipari vagy gazdasági kisvasutat és a sodronykötélpályát az utasítás szerint kellett leírni. Ugyanez vonatkozott az állomások jellegére is. A nagyobb pályaudvarokat fényképezni kellett. Vasúti kitérőket, rakodókat, hadkitérőket a vasút megfelelő oldalán rajzban ábrázolták.

6.2. Utak: A műutak leírása a katonai használhatóság szempontjából történt, (az útszakaszok sorszámával megjelölve, az útszélesség az útvonalra írva, a kövezet és a koronaszélesség stb.) rajzban és szövegben. Az utak jellegváltozását metszetben kellett ábrázolni terepszakaszonként legalább egyet. Ugyanezen

szempontok alapján kellett leírni a főközlekedési talaj utakat is. Erőteljes zöld pontokkal ábrázolták az úttest megfelelő oldalán a műutak és a fontosabb főközlekedési talaj utak menti fasorokat a légoltalom szempontjából.

6.3. Utak karbantartása: a kérdés az volt, hogy az út karbantartásához a követ, kavicsot honnan kapják? Ezért a kőbányákat, kőfejtőket, kavics-bányákat is be kellett jelölni.

6.4. Épített utak és fontosabb főközlekedési talaj utak hídjai: Itt a hidak négy méter hosszúságig nem jöttek tekintetbe. (Át nem gázolható vizeknél ennél kisebb hidak is), 4-10 méterig a híd hosszát a híd jeléhez írták, itt csak a hídmező hosszát mérték meg.

A 10-20 méter közötti hosszúságú hidakat következőképpen jelölték.

Hossza				10
Anyag -----	magassága	például:	F -----	3
Szélessége				2,5

(A híd anyagának rövidítése: V=vas, B=beton, T=tégla, F= fa.) A 10-20 métertől a hidakat sorszámokkal jelölték. 20 métertől a hidakat rajzban, esetleg fényképpel ábrázolták. Az áteresztőket vázlat és adat nélkül jelölték.

6.5. Az út minőségének meg nem felelő teherbírású műtárgy: rajzi ábrázolásban.

6.6. Utakon kívüli járhatóság: A fő szempont az volt, hogy a különböző fegyvernemi alakulatok mikor, miért nem tudnak mozogni.

7. Repülőterek és repülőterek leszállására alkalmas helyek: Ezeket főleg rajzban ábrázolták. Az állandó jellegű polgári (sport, vízi vitorlázó, stb.) repülőtereket, amelyek működő és berendezett (állomás, hangárok, tartályok, stb.) repülőterek voltak, külön jelezték.

A repülőterek leszállására alkalmas hely kritériumai a következők voltak: Az év nagy részében alkalmas terület; Sík egyenletes, száraz talaj, például: legelő, vásártér, szérűskert: Mérete. Fő szélirányban 500 méter, szélessége 250 méter, műút közelében legyen. Közelében (kb. 1 kilométerre) legyen távíró - vagy távbeszélő vezeték (állomás), vízellátási lehetőség (folyóvíz, kút).

8. Elhelyezési lehetőség:

8.1. Ember, ló részére: általános jellemzés: az épületek anyaga, tetőzete csak szövegben. Elhelyezendő létszámot, vagy alakulatot nem írtak.

8.2. Magasabb parancsnokságok részére alkalmas épületek, például: kastély, kúria, úrilak, ha legalább nyolc szobája volt. Rajzban és szövegben kellett ábrázolni.

8.3. Kórház céljára alkalmas épület: akkor, ha legalább 50 ágyra volt hely, rajzban ábrázták.

9. Egyéb, katonailag fontos szempontok: Például: A rendestől eltérő éghajlati-, egészségügyi, és ivóvízviszonyok. Járványos betegségek (tifusz, trachoma, tüdővész) víztől golyva. Lakosság jellemzése: nemzetiségi, hazafias és politikai szempontból; szociális viszonyok általában, összlakosság, hadrafogható lakosság, általános műveltség, népsűrűség; különleges jellemző vonások.

Általában az itt felsorolt példákra és ezekre a kérdésekre kellett válasz adni. Minden más katonailag fontos adatokat más forrásból szerezték be.

Az itt ismertetett módszerekkel és eljárásokkal készültek el a M. Kir. Honvédség hadműveleti segédletei, elsősorban a különleges (útnyilvántartó-, híradó-, stb.) térképek, folyamleíró- és hadtáp segédletek, és különböző statisztikai kimutatások, amelyek elősegítették a vezérkar nyilvántartó és tervező munkáját.

Az országleírási adatok gyűjtése, a térképhelyesbítés különböző módozatai mind lehetőséget adtak a tiszteknek, hogy térképolvasási gyakorlatuk és térképészeti ismereteik fejlődjenek. Ezt a gyakorlatot, a különböző törzstiszti gyakorlatok, tájékoztató utazások állandóan erősítették. Bizonyosságul egy megállapítás az 1925. évi hadbiztosi törzstiszti gyakorlati tájékoztató utazásról - amelynek a célja az volt, hogy szemrevételezzék a hadtestvonat elhelyezési körletét és ezek után dolgozzák ki az élelmezési számvetést - készült jelentésből: *"A valóságos útviszonyok általában a térképben felvett és jellemzett utakkal nagyjából megegyeznek. ... A Bükk hegységen észak-dél irányban átvezető csekély számú út általában véve, amennyiben legalább is taligáútnak van a térképen jelezve, fogatolt tábori tüzérség menetelésére alkalmas. ... A tanulmánycsoport által részletben szemrevételezett útvonalokról szóló vázlatok, illetve térképhelyesbítések - szám szerint 4 vázlatban - mellékelve vannak. Kérem ezen, vázlatokat a földrajzi intézethez további felhasználás céljából eljuttatni."*⁹

A Térképészeti Intézet topográfusai, és az oda beosztott tisztek a kor színvonalán írták le, és sokszor értékelték is katonai szempontból a nekik kiutalt területet.¹⁰

⁹ Jelentés a hadbiztosi törzstiszti gyakorlati tájékoztató utazásról. Hadtörténelmi Levéltár. VKF iratok 36426/IV.3.-1925.

¹⁰ Az külön tanulmány témája, hogy milyen térképek készültek katonaföldrajzi adatokkal.

BELUSZKY PÁL TÖRTÉNETI FÖLDRAJZI MUNKÁSSÁGA

TINER TIBOR

Pál Beluszky's activity in historical geography

Professor Pál Beluszky is a prominent scientist and scholar of historical geography in Hungary who achieved a lot of brand new results in this field of geography during his long term scientific career. He understand clearly and demonstrates on series of thematic maps, how the regional and settlement inequalities originate mainly from unfavourable physical, historical and social heritages in case of underdeveloped regions; how physical geographical conditons of landscapes has a great influence on the economic and social life of their population. His unique works „Historical geography of the Hungaria Great Plain”, and the „Historical geography of Hungary, Vol 1 and 2” can be considered as milestones in the development of the discipline.

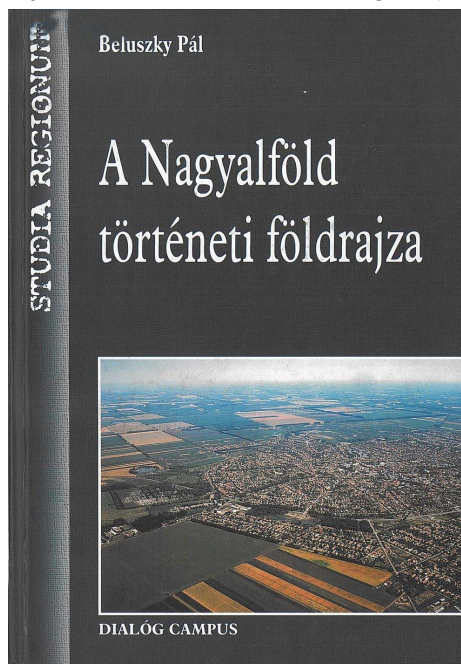
Szakmai berkekben teljes az egyetértés abban, hogy kevés olyan kimagasló egyénisége van a hazai történeti földrajzi kutatásnak, mint Beluszky Pál, akit geográfusi pályája kezdetétől végigkísér a regionális és településföldrajzi problémák, folyamatok társadalom- és gazdaságtörténeti oldalról való sokoldalú megközelítése. A 80 év fölötti földrajztudósaink illusztris csapatához nemrég csatlakozott Beluszky professzor olyan, sajátosan egyéni és komplex látásmóddal megáldott tudóseyéniség, aki sokoldalú kutatási eredményeivel egyedülálló módon járult hozzá a magyar történeti és településföldrajz megújulásához.

Bár ezek az eredmények több évtizedes tudományos tevékenység termékei, Beluszky Pál szakmai életútján végigtekintve egyértelműen meghatározhatók azok a célterületek, ill. kijelölhetők azok a mérföldkövek, amelyek történeti földrajzi munkásságának lényegi vonásait tükrözik.

A fiatal tudós kezdeti, 1960-as évekbeli kutatásainak fókuszában az észak-alföldi városok és városi jellegű települések (pl. Tiszafüred, Berettyóújfalu, Mátészalka) vonzáskörzetei álltak, mely vizsgálatokban már helyet kaptak rövid településtörténeti áttekintések is (BELUSZKY P. 1959, 1961, 1963). Az 1960-as évek végétől, ill. az 1970-es évek elejétől Beluszky Pál településföldrajzi vizsgálatai már az egész Alföldre, azon belül a nagytáj városaira és tanyás térségeire is kiterjedtek, amelyekben részletesen foglalkozott a városok központi szerepkörének kialakulásában kulcsszerepet játszó történeti fejlődés sajátosságaival (BELUSZKY P. 1966).

Újabb mérföldkönek tekinthető Beluszky Pál tudományos pályáján a hátrányos helyzetű vidéki területek súlyosbodó gondjai felé fordulás az 1970-es évek végén, ill. az 1980-as évek elején. E kutatói korszakában egyrészt geográfus munkatársaival szoros együttműködésben végzett vizsgálatokkal tárta

fel a centrumoktól viszonylag távol fekvő aprófalvas térségeink, tanyáink, továbbá az országban kialakult belső és külső perifériák elmaradottságának történeti földrajzi gyökereit (BARTA GY.–BELUSZKY P.–BERÉNYI I. 1976, BELUSZKY P. 1976, 1981, 1982), kihangsúlyozva az elmaradottság örökölt és szerzett sajátosságainak sokrétűségét, és ebből fakadóan orvoslásuk különleges nehézségeit és fokozott időigényét. Másrészt mélyreható vizsgálatokkal mutatott rá az elmaradott területek közelében fekvő városok, központi funkciókat betöltő települések (pl. Krasznokvajda, Tokaj stb.) történeti fejlődésének ellentmondásosságára (BELUSZKY P. 1977, 1980).



Egy átmeneti, a történeti földrajzi kutatásoktól viszonylag távol álló – az Államigazgatási és Szervezési Intézetnél az 1980-as évek elején főként területi igazgatásszervezési feladatok tudományos megalapozásával töltött – időszakot követően Beluszky Pál történeti földrajzi kutatásai egyre sokszínűbbé váltak. Ezek „terméke” az 1980-as évek végétől Alföld-kutatásainak kiteljesedése, majd a nagytáj településhálózatára vonatkozó, hosszú idő alatt felhalmozódott vizsgálati eredményeinek szintézis értékű összegzése, amely *A Nagyalföld történeti földrajza* c. enciklopédikus mű megjelenítésében öltött testet (BELUSZKY P. 2001). E művében a szerző a Nagyalföld mint sajátos természeti-társadalmi régió történelmi

fejlődését befolyásoló pozitív és negatív tényezőrendszerek (természeti, társadalmi, gazdasági, kulturális stb. hatótényezők) történelmi korszakonként változó érvényesülését tárta fel és adott róluk átfogó összegzést. Beluszky Alföld-kutatásainak legkiemelkedőbb tudományos eredményként született meg egy sajátosan bonyolult történeti-területi fejlődési pálya, az „Alföldi út” felvázolása, amely meghatározó módon érvényesül legnagyobb természetföldrajzi nagytájuk mai arculatának alakításában is.

Az 1990-es évek elejétől válik Beluszky Pál számára szakmailag fontossá, és az Alföld-kutatásnál nem kevésbé jelentős kutatási irányvá a történelmi Magyarország regionális és településföldrajzi folyamatainak feltárása, amelyben a városfejlődést meghatározó tényezője, a megkésett polgárosodás szemszögéből értékeli a századforduló Magyarországa városhieráciájának alakulását, és a

folyamatot különböző oldalról és erősséggel befolyásoló fejlődési tényezőket (BELUSZKY P. 1990, 1998a, 1999a, BELUSZKY P.–GYÓRI R. 2005).

Értékes adalékoknak tekinthetők Beluszky történelmi földrajzi munkásságához azok az 1990-es években végzett vizsgálatok, amelyek országunk Európán belüli, történelmi korszakonként változó politikai-gazdasági orientációs kapcsolatainak „feltérképezését” célozták, rávilágítva a „kompország-sors” kialakulásának történelmi, politikai, kulturális, gazdasági stb. okaira (BELUSZKY P. 1996a,b). A szerző konklúziója: Nyugatra törekszünk, de rendre visszahúz a Kelet! Beluszky e megállapítását – a folyamatok területi sajátosságainak, történelmi dinamikájának földrajzi leképeződését – történelmi térképsorozattal illusztrálja. (Bármily meglepő, de a magyar nép történelmét Szent István óta kísérő „kompország-szindróma” napjainkra sem vesztette el az időszerűségét...)

Az ezredfordulóra Beluszky professzor történelmi földrajzi kutatásait illetően újabb mérföldkőhöz érkezett. Elkészült az általa szerkesztett és jelentős részben az ő tollából származó *Magyarország településföldrajza* c. könyv, amelyek tartalmát tekintve 50%-ban történelmi földrajzi munka (BELUSZKY P. 1999b). Ebben a művében a szerző a hazai településállomány időbeni fejlődését, formálódását minden korábbi településföldrajzi vizsgálatnál tágabb keretekbe ágyazva mutatja be. A településeinket alakító folyamatok elemzésének eredményeit történelmi földrajzi fejezetekben összegzi a feudalizmus kori Magyarországra (1848-ig), a polgári korszak Magyarországra (1945-ig), majd a mai állapotokat megelőző, ún. „szocialista” évtizedekre (1990-ig) vonatkozóan. (A könyv javított és kibővített formában 2003-ban újra megjelent) (BELUSZKY P. 2003).



E tárgyú tudományos tevékenységére a koronát talán a szintén általa szerkesztett és nagyrészt írt *Magyarország történelmi földrajza I-II.* (2005, 2008) című alapmű teheti fel, mely könyvben felhalmozódnak és együttesen jelennek meg a magyarországi településállomány történetének kutatásában több évtized alatt elért eredményei. A két kötetes mű több, a magyarországi társadalomföldrajzi folyamatok nagy ívű, történelmi-területi

összefüggéseit feltáró-elemző, áttekinthető fejezetekből áll.

Az első kötetben országunk Osztrák-Magyar Monarchiában betöltött helyének, politikai és gazdasági szerepének értékelő elemzését végzi el a szerző. Ezt követően veszi górcső alá a Magyarország társadalmi-gazdasági

folyamatait befolyásoló természeti adottságokat, megvizsgálva, hogy ezeknek az adottságoknak milyen szerepük volt az egész ország, ill. egy-egy országrész fejlődésének megalapozásában. Külön foglalkozik az államterület közigazgatási felosztásának időbeni változásaival és e változások területi-települési fejlődést befolyásoló hatásaival. Kiemelkedően szemléltető és adatokban rendkívül gazdag (48 térkép, 52 táblázat) a különböző népességi mutatók alakulása közötti összefüggéseket bemutató és értékelő demográfiai fejezet (BELUSZKY 2005). Ebben Beluszky Pál sokrétűen jellemzi és elemzi a századforduló Magyarországnak népességi viszonyait, továbbá a lakosság foglalkoztatásában egyre nagyobb szerepet játszó hazai ipar térszerkezetének ágazatokra lebontott változásait.

Az első kötetben leírtak részletes, térség-centrikus kifejtésére kerül sor a *Magyarország történeti földrajza* második kötetében, ahol a Kárpát-medence 9 országrészére vonatkozóan kaphatunk képet az egyes történeti nagytájak, térségek településállományáról, a különböző régiók településhálózati kapcsolatairól, valamint a időbeni fejlődésük sajátosságairól és eredményeiről (BELUSZKY P. 2008).

Az 1990-es években Beluszky Pál tudományos érdeklődési köre tovább bővült. Nevezetesen a magyar fővárosra, és annak a 19. század közepétől látványos fejlődésnek induló szomszédságára, pontosabban a nagyváros és fokozatosan kiformalódó agglomerációs övezetének fejlődési folyamataira is kiterjedt. Budapest és agglomerációja átfogó történeti földrajzi vizsgálata során kapott tudományos eredményeit számos kitűnő értékelő-elemző jellegű történeti földrajzi tanulmány fémjelzik (BELUSZKY P. 1992, 1998b, 1999c, 2002, 2007, 2010, 2015), amelyek e sajátos térség fejlődési jellemzőit szervesen beillesztik a nagyrégiók szintjén, ill. országos szinten lejátszódó – és Beluszky P. átfogó műveiből már korábban megismert – makrofolyamatokba.

A Budapestre vonatkozó történelmi-földrajzi vizsgálatok összefoglaló formában alig 3 éve láttak napvilágot (BELUSZKY P. 2014), amelyben a szerző annak a több évtizedes dilemmának a feloldását kísérelte meg, mely szerint a magyar főváros vajon a legfőbb motorja, segítője Magyarország gazdagodásának, vagy éppen ellenkezőleg: sokkal inkább egy olyan „vízfej”, amely hatalmas erőforrásokat tart vissza magának, emiatt inkább komoly gátja, kerékkötője a vidék gyorsabb fejlődésének.

E kettősség feloldásához Beluszky a történeti-földrajzos szemével fog hozzá, amiről a könyve igen beszédes fejezetcímei árulkodnak, többek között: „A középkori állam közepén – egyre közelebb a Nyugathoz”, „Távol Európától (a hódoltság kora)”, „A felkészülés százada”, „Az országközpont kiformalódása”, „Világváros születik”, „Kis ország tétova nagyvárosa” stb.). Az egyes fejezetek mondanivalóját szintén önmagukért beszélő térképek támasztják alá. A könyv egyes fejezeteiből megismerhetjük fővárosunk történelmi fejlődésének földrajzi alapjait, központi szerepkörének kiformalódását, majd nemzetközi várossá

válásának folyamatát is. Végül nem marad el a konklúzió sem, azaz Beluszky világosan rámutat Budapest Janus-arcúságára: a magyar főváros egyidejűleg tölti be a fejlődés hajtómotorjának, a modernizációt serkentő innovációk bölcsőjének, valamint terjesztőjének szerepét, és viselkedik a vidéken képződő jövedelmeket és a szellemi tőkét elszívó, koncentráló és aránytalanul, a saját érdekeinek megfelelően újraelosztó „szuperközpontként”.

Összegzésként megállapítható, hogy Beluszky Pálnak a történeti földrajz területén végzett kutatásai páratlanul színesek és tudományos eredményekben rendkívül gazdagok. E földrajzi irányzat művelésének fontosságát saját, nem is olyan régen megfogalmazott ars poeticájában is hangsúlyozza: „... a társadalmi folyamatok térbeli vonatkozásait, annak feltételeit, indítóókait, következményeit, s a teljes kapcsolathálót minden vonatkozásban kibontani, annak történelmi, szociológiai, pszichológiai, közgazdasági vonatkozásaival együtt.” E céljához viszi még közelebb – és jelent valószínűleg újabb mérföldkövet a történeti földrajzban – remélhetőleg mihamarabb megjelenő legújabb könyve, *A települések világa*.

Irodalom

- BELUSZKY P. 1959: Tiszafüred vonzásterülete. Jászkunság 5. 3. pp. 118–127.
- BELUSZKY P. 1961: Berettyóújfalu vonzásterülete. Acta Universitatis Debreceniensis de Ludovico Kossuth Nominatae, Series Geographica, Geologica et Meteorologica 7. 2. pp. 239–264.
- BELUSZKY P. 1963: Mátészalka vonzásterülete. Földrajzi Értesítő 12. 2. pp. 201–223.
- BELUSZKY P. 1966: Az alföldi városias jellegű települések központi szerepköre. Földrajzi Értesítő 15. 3. pp. 329–345.
- BELUSZKY P. szerk. 1976: A hátrányos helyzetű területek vizsgálata Borsod-Abauj-Zemplén megyében. Elméleti és Módszertani Vitaanyagok, Munkajelentések 14. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet.
- BARTA GY., BELUSZKY P., BERÉNYI I. 1976: A megye kedvezőtlen helyzetű körzetei. In: Beluszky P. (szerk.): A hátrányos helyzetű területek vizsgálata Borsod-Abauj-Zemplén megyében. Elméleti és Módszertani Vitaanyagok, Munkajelentések 14. Budapest, MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, pp. 156–177.
- BELUSZKY P. 1977: Krasznokvajda – egy alsófokú központ (?) gondjai a Csereháton. Földrajzi Értesítő 26. 3–4. pp. 349–386.
- BELUSZKY P. 1980: A település története. In: Berényi I. (szerk.): Tokaj településfejlesztésének földrajzi alapjai. Földrajzi Tanulmányok 17. Budapest, Akadémiai Kiadó, pp. 23–30.
- BELUSZKY P. 1981: Két hátrányos helyzetű terület az Alföldön: a Közép-Tiszavidék és a Berettyó-Körösvidék. Alföldi Tanulmányok 5. pp. 131–160.
- BELUSZKY P. 1982: Társadalmi térfolyamatok a Cserehát-Aggteleki-karszt vidékén (1900–1945–1980). Földrajzi Értesítő 31. 4. pp. 467–482.
- BELUSZKY P. 1990: A polgárosodás törekeny váza – városálózatunk a századfordulón. (Városhierarchia-vázlat, tényképekkel). Tér és Társadalom 4. 3–4. pp. 13–56.

- BELUSZKY P. 1992. Budapest és modernizáció kihívásai. *Tér és Társadalom* 6. 3–4. pp. 15–54.
- BELUSZKY P. 1996a: Változó helyünk Európában. In: Frisnyák S. (szerk.): *A Kárpát-medence történeti földrajza*. Nyiregyháza, Bessenyei György Tanárképző Főiskola Földrajz Tanszéke, pp. 77–96.
- BELUSZKY P. 1996b: Kompország városai. (Történeti régiók és városok). *Tér és Társadalom* 10. 1. pp. 23–41.
- BELUSZKY P. 1998a: A polgárosodás törékeny hídfői (Magyarország városainak ezer éve). *Limes* 11. 2–3. pp. 7–19.
- BELUSZKY P. 1998b: Budapest – nemzetközi város. Történeti áttekintés. In: Barta Gy. (összeáll.): *Budapest – nemzetközi város*. Budapest, MTA, pp. 27–46.
- BELUSZKY P. 1999a: A magyarországi városhierarchia változásai a XX. században. In: Püski L.–Timár L.–Valuch T. (szerk.): *Politika, gazdaság és társadalom a XX. századi magyar történelemben I*. Debrecen, Kossuth Lajos Tudományegyetem Történelmi Intézet Új- és Legújabbkori Magyar Történelmi Tanszéke, pp. 207–226.
- BELUSZKY P. szerk. 1999b: *Magyarország településföldrajza*. Általános rész. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- BELUSZKY P. 1999c: A budapesti agglomeráció kialakulása In: Barta Gy.–Beluszky P. (szerk.): *Társadalmi-gazdasági átalakulás a budapesti agglomerációban*. Budapest, Regionális Kutatási Alapítvány, pp. 27–68.
- BELUSZKY P. 2001: *A Nagyalföld történeti földrajza*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- BELUSZKY P. 2002: Az elővárosok útja Nagy-Budapesthez. In: Holló Sz.–Sipos A. (szerk.): *Az ötven éves Nagy-Budapest – előzmények és megvalósulás*. Tanulmányok Budapest Múltjából 30. Budapest, Budapest Történeti Múzeum, Budapest Főváros Levéltára, pp. 121–152.
- BELUSZKY P. szerk. 2003: *Magyarország településföldrajza*. Általános rész. 2. javított és bővített kiadás. Budapest–Pécs, Dialóg Campus Kiadó.
- BELUSZKY P. (szerk.) 2005, 2008: *Magyarország történeti földrajza I-II. kötet*. Budapest, Dialóg Campus Kiadó.
- BELUSZKY P., GYÓRI R. 2005: *Magyar városhálózat a 20. század elején*. Budapest. Dialóg Campus Kiadó.
- BELUSZKY P. 2007: A régió természeti adottságai – Budapest helyzeti energiái. In: Beluszky P. (szerk.): *Közép-Magyarország*. Budapest–Pécs, MTA RKK, Dialóg Campus Kiadó, pp. 25–37.
- BELUSZKY P. 2010: Budapest a Monarchiában. In: Barta Gy.–Keresztély K.–Sipos A. (szerk.): *A „világváros” Budapest két századfordulón*. Budapest, Napvilág Kiadó, pp. 23–37.
- BELUSZKY P. 2014: Budapest – zászlóshajó vagy vízfej? A főváros és az ország – történeti-földrajz áttekintés. Gödöllő, Szent István Egyetemi Kiadó.
- BELUSZKY P. 2015: Máig érő múlt. In: Sikos T.T. (szerk.): *A budapesti agglomeráció nyugati kapuja: Budaörs, Törökbálint, Biatorbágy*. Budapest, Szent István Egyetemi Kiadó, pp. 9–26.

TARTALOM

DR. KORMÁNY GYULA KÖSZÖNTÉSE	1
FRISNYÁK SÁNDOR Magyarország bányáipara és kohászata a honfoglalás korától a 16. század közepéig.....	3
NAGY MIKLÓS MIHÁLY Clausewitz és a történeti földrajz.....	17
HAJDÚ ZOLTÁN Fodor Ferenc történeti-politikai földrajzi munkáságának kérdéséhez.....	33
K. NÉMETH ANDRÁS – MÁTÉ GÁBOR Vázlat a pusztafalvak tájtörténeti kutatásához a Kapos menti Enyőd példáján.	44
KÓKAI SÁNDOR Újabb adalékok az 1870. évi magyarországi városhierarchiához.....	59
BARANYAI GÁBOR-NÉMETH SÁNDOR-POZSGAI ANDREA Kisvárosok eltérő fejlődési pályája a Balaton északi partján a dualizmus időszakában.....	78
GÉCZI RÓBERT Fejezetek a történelmi Szatmár megye vasúttörténetéből	88
BOROS LÁSZLÓ Adatok a történelmi Zemplén vármegye 1910-es demográfiai viszonyaihoz .	105
BALI LÓRÁNT Fiume (Rijeka) gazdaságpolitikai helyzete III. Károlytól a Horthy-korszak végéig, különös tekintettel a magyar agrárexportra.....	116
SUBA JÁNOS A Térképészeti Intézet Országleíró osztályának működése 1919-1945	131
TINER TIBOR Beluszky Pál történeti földrajzi munkássága.....	143

