

ERDŐSI FERENC

TERÜLETI ÉRDEK ÉS VASÚTI KÖZLEKEDÉS

„Valóban sajátságos, hogy míg vassíneken futó nagyerejű motorok a súrlódás csökkenése folytán képesek a legnagyobb természeti akadályokat is legyőzni, addig azok a tervezés stádiumában az emberek között éppen a súrlódást hatványozzák.”

(Újságcikk a millenium idején.)

Fejlődésünk jelenlegi szakaszában, amikor a munka, a közélet, sőt a szocialista életmód „minőségi forradalma” ígérkezik társadalomépítésünk és gazdaságfejlesztésünk meghatározójának, erős a közmegegyezés a tekintetben, hogy az élet minden területére kiterjedő innovációs program fő eszköze az egyes embereket és sokféle rendező elv alapján szerveződő közösségeiket értelmes tettekre, alkotókészségük kibontakozására serkentő érdekek mozgósítása, a megfelelő érdekeltségi rendszerek kidolgozásával.

E társadalmi méretű törekvés érvényesítésétől a regionális fejlesztési politika sem lehet mentes, de egyelőre még nem kevés a tisztázatlan kérdés, többek között az, hogy adott társadalmi fejlettségi viszonyok mellett milyen mozgásteret kívánnak a különféle területi érdekek, és ütközésük (ütköztetésük) vagy kompromisszumuk eredménye hogyan viszonyul össztársadalmi céljainkhoz, illetve hogyan állíthatók azok szolgálatába.

Erre az aktuális kérdésre a szerző oly módon kísérel meg szakági választ adni, hogy vizsgálja a legkülönbözőbb érdekek szerepét közlekedési hálózatunk alakulásában, mind az állami intézményes területfejlesztés előtti, mind a tervgazdasági időszakban.

Miközben a termelés telephely-választásának szempontjairól általános elméleti-módszertani munkák és esettanulmányok egyaránt bőségesen olvashatók — még magyar nyelven is —, a „vonalas” infrastruktúra telepítésével, illetve a belőlük kialakuló hálózati rendszerek formálódásával kapcsolatban két alapvető kérdésre adandó válasz-szal maradt adós a tudomány:

- a hálózatok létrejöttében közrejátszó tényezők használható pontosságú megfogalmazásával (súlyuknak megfelelő fontossági sorrendjük meghatározásával), valamint
- a vonalak irányát, a hálózat textúráját alakító társadalmi-gazdasági körülmények részletesebb megismerésével.

Nem véletlen e téma elhanyagoltsága, hiszen a többnyire egy pontgazdasági modellben leképezhető ipartelepítéskor a ráfordítások minimalizálására törekedve az üzemet létrehozóknak számba kellett venni az egyes termelési feltételeket, tényezőket, az értékesítési lehetőségeket. A telephelyválasztás a primer szektorban tehát többé-kevésbé szűkkörű (a klasszikus időkben gyakran egyetlen személyre korlátozódó), általában kalkulációkra alapozott ökonomiai döntés eredménye volt, a döntéshozó(k) pedig az esetek többségében advektív(ek), más területről (sokszor külföldről) származó(k). Így a telephelyválasztási döntéseket az érintett helybeli lakosság, illetve közigazgatási hatósága már csak azért sem befolyásolhatta, az állami-helyhatósági beleszólás még kevésbé volt gyakorlat a hazai fejletlen tőkésrendszerben.

A mezőgazdaság termelési szerkezetének kialakításakor az egy pontgazdasági helyett szükségszerűen a területi (kétdimenziós felületi) szemléletű döntés a jellemző, mégpedig a rentabilitást erősen befolyásoló, áttételesen a termelési hagyományokban is kifejezésre jutó természeti tényezők számításba vételével, a komparatív előnyök alapján, az értékesítési lehetőségektől függően. A mezőgazdaságban a szűkebb környezetnek, a helyi lakoságnak a termelés területi szerkezetének megválasztásához mindig több köze volt, mivel jó része földtulajdonnal rendelkező agrártermelő, másrészt közvetlen fogyasztója is a termelvények egy hányadának. Persze, a bel- és külföldi kivitelre történő ártermelés mértékétől függően az értékesítési piac is erősen éreztheti hatását, vagyis a külső tényezők szerepe egyáltalán nem hagyható figyelmen kívül a termelés térszerkezetének alakulásában, de csak a termelők értékelő döntésén keresztül érvényesülhet.

Úgy gondoljuk, aligha kell meggyőzni az olvasót az infrastrukturális területi rendszereket létrehozó, mindeddig csak nagy vonalakban ismert körülmények retrospektív (visszatekintő) vizsgálatának szükségességéről, de sietünk megjegyezni, hogy az csak a termelőágazatoktól eltérő alapon és megközelítésben vezethet eredményhez. Fejtegetésünk tárgyát a hálózati infrastruktúrára, ezen belül a közlekedési hálózatra (e cikkben pedig lényegében a vasúthálózatra) szűkítve megállapítható, hogy az csak bizonyos mértékig kötődik a termeléshez, sokkal inkább a lakosságot szolgálja, nemcsak a személyszállítással, de még a teherszállítás tekintélyes hányadával is. Ebből a közszolgálati sajátosságából pedig az következik, hogy létesítése, területi kapcsolatrendszere nemcsak a termelőszféra, hanem a személy- és anyagmozgatási szolgáltatást igénybe vevő lakosság számára is lényeges, ezért a lakosság különféle hierarchikus szerveződésű csoportjai igénylik és lehetőleg gyakorolják a beleszólási jogot a hálózat alakításában, miközben az individuális elképzeléseknek korlátot szabott, a központi hatalom akaratának pedig lehetőséget kellett, hogy biztosítson a szervesen összefüggő rendszert alkotó hálózat működőképességének nem mellőzhető feltételezett-sége.

Az alábbiakban röviden összefoglaljuk a közlekedési hálózat létrejöttében megtestesülő érdekérvényesítésben kifejeződő ágazati és lakossági akarat formáit.

I. A területi érdek és helye az érdekek rendszerében

A tartalmát tekintve bizonyos értelemben *gazdasági viszonyoknak felfogható* LICK J. (1976), valaki(k)nek a hasznát szolgáló, előnyére váló (A MAGYAR NYELV... 1965) érdeket bátran értelmezhetjük egyes személyek vagy csoportok másokkal szembeni céljainak elérésére inspiráló, de nem az egyén akaratának termékeként, hanem az obhektív társadalmi viszonyok talaján létrejövő erőnek, amely egyik legfontosabb ösztönzője, motívuma az emberi tevékenységnek, és átfogja a társadalmat annak teljes viszonyrendszerével együtt. Az érdekek hierarchiáját alapvetően az érdekeket hordozó személyek halmazának nagysága határozza meg. Az érdek megjelenik az egyén, a csoport és a társadalom szintjén, így ennek kapcsán joggal beszélhetünk az érdekek lényegében hármass fokozatú, már régen felismert trichotomikus struktúrájáról (GÁSPÁR G. 1983).

Az általában közvetlenül (akár érdekérvényesítést szolgáló informális kapcsolatokban is) érvényesülő *egyéni* érdekei szemben a *csoportérdek* közvetetten érvényesülő (a társulások közös érdekei az egyéninél jobban társadalmi meghatározottságúak, mert a belépő egyének döntése alapján szerveződnek meg), a társadalmi érdek pedig szinte kizárólag intézményesített úton érvényesül, megvalósulásának hosszabb az időigénye. A *társadalmi érdek*ben kioltódhatnak az ellentétes csoportérdekek, viszont fennáll annak a veszélye, hogy a társadalmi érdeket éppen nagyfokú közvetítettsége miatt el lehet személyteleníteni, s visszaélni is lehet vele ideologikusan. A politika, így a gazdaságpolitika, ezen belül a közlekedéspolitika gyakorlatában nagy jelentősége van annak a felismerésnek, hogy bár a *közös érdek* az adott közösség minden egyes tagjának az érdeke, ezt *mégsem ismeri fel minden helyzetben a közösség valamennyi tagja*. Ilyen esetben az egyén *ellenkezése ellenére az ő érdekében is érvényesíteni kell a közösség összérédekén alapuló akaratot*, határozatot. Ilyen felismerésből igyekezett Széchenyi a nemesi osztály anyagi hozzájárulását is megszerezni az uralkodó osztályok érdekeit elsősorban szolgáló utak költségeinek fedezéséhez, a közteherviselés elvének érvényesítésével.

Az érdekek nemcsak attól függően alkotnak csoportot, hogy az embereknek milyen sokaságához kötődnek, hanem hogy az emberi tevékenység melyik területéhez tartoznak. Utóbbi értelemben használjuk a gazdasági, kulturális, szociális, környezeti stb. jelzőt az érdek szó előtt. Az emberek (egyes személyek, csoportok) érdeke e tekintetben is igen eltérő lehet, még olyan formán is, hogy nagyjából azonos gazdasági érdek mellett erősen különböznek a kulturális érdekek. Ezzel tulajdonképpen elértünk az *ágazati érdek*hez, ami a népgazdaság bizonyos részében termelői és nem termelői tevékenységet folytatók (és többnyire családtagjaik) sajátjának tekinthető. Az ágazati érdek megnyilvánulhat az adott ágazat munka-, kereseti-, szociális és egyéb létfeltételei bizonyos, történelmileg kialakult, a gazdaság általános fejlettségéhez is mért szintjének biztosításában (pl. a szakszervezet részéről), illetve a termelés bizonyos gazdaságos szintjének, az ágazat más ágazathoz viszonyított presztízsszintjének elérésére, a termelési struktúrában kivívott hely fenntartására, ill. pozíciójának növelésére való törekvésében (a termelők, ill. a termelők részéről). Ez közelebbről azt jelenti, hogy az *ágazati érdek jóval szűkebb a társadalmi érdeknél, de még a népgazdasági, sőt a gazdasági érdekek is csak egyik összetevőjét alkotja*, ezért mindezekkel

ellentétbe kerülhet. (Erről bővebben szólnunk egy későbbi cikkünkben, a kisforgalmú mellékvonalak megszüntetésével kapcsolatban.)

A *népességet* (keresőket és eltartottakat) azonban nemcsak az egymással nem mindig egyező ágazati érdekek osztják meg, *hanem a munka-, még inkább a lakóhelye szerint, tehát térbeli tagozódásában is sajátos érdekek motiválják, mégpedig bizonyos esetekben az ágazati hovatartozástól függetlenül.* Ilyenformán a *területi érdek* a különböző nemű, életkorú, szakmájú, a társadalmi termelésben elfoglalt helyük, foglalkozásuk, ágazatuk, sőt világnézetük szerint különböző *embereknek tartós tartózkodására szolgáló*, rekreációra, a szabadidő eltöltésére használt lakóhelyüket is magába foglaló *közös környezethez fűződik, amelynek számukra előnyökhöz juttató fenntartásában, alakításában közvetlenül érdekeltek.* A közös környezet nem feltétlenül ölel fel azonos természeti tájegységet, ahogyan közigazgatási területegységet sem, bár jónéhány – éppen a vasútépítésekkel kapcsolatban általunk vizsgált – esetben az effajta területegységekkel is kongruens lehet. Pl. egy adott városban, vagy éppen különböző megyékben lakóknak – más jellegű érdeellentéik ellenére – közös érdekük volt a vasúthoz jutás. (ERDŐSI F. 1984)

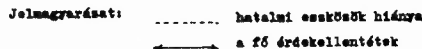
A közlekedés szerveződését mozgató *érdekek rendszere történeti fejlődésének* (genetikájának és metamorfózisának) vázlatos áttekintésekor abból indulhatunk ki, hogy a *társadalmi fejlődés alsó fokán*, a közlekedésben még az *egyéni* elképzelés és akarat dominált. Igazából azonban csak a *civilizált* népek területi kapcsolatainak fenntartásakor kellett az egyéni érdekeket különféle alapon szervezett és különböző nagyságú *közösségek általános, közös érdekeinek* alávetni, illetve az egyéni érdekeket egyeztetni, a közlekedés pályáinak irányát, illetve nyomvonalát kialakítani. Azt is mondhatnánk, hogy akkor vált a közlekedés ügye közérdekű kérdéssé és feladattá, amint az egyén felismeri azokat a különböző, reá nézve hasznosnak bizonyuló előnyöket, amelyeket a közlekedés magasabb szempontból célszerű kifejlesztése nyújtott. (FELLNER F. é.n.) Így azonban mégsem hiteles a kép, hiszen az osztálytársadalmakban csak a népesség kis hányadának volt politikai, beleszólási joga a társadalmi-gazdasági, így a közlekedési kérdésekbe, a döntésekbe is.

A vasútépítések korában a Magyarországon fejletlen tőkés társadalom állama – mint arról majd részletesebben szólnunk – ugyan elsősorban az uralkodó osztály egészének érdekét volt hivatva képviselni, mégis az uralkodó osztályokon belüli elkülönült specifikus társadalmi *rétegérdekek* igen gyakran egymással szembenálló *területi érdekek formájában* nyilvánultak meg. Még gyakoribb volt az azonos társadalmi osztályhoz vagy réteghez tartozók között a területi alapú érdeellentét a közlekedési pályák, a vasutak irányának meghatározásakor. Az állam ezért az *összuralkodó osztály érdekében* folytatott közlekedéspolitikájával avatkozik be a sajátos területi közlekedési problémák megoldásába.

II. A különféle területi érdekek a vasúthálózat létrejöttében

Az 1. táblázat segítségével áttekinthető képet adunk a különféle hierarchikus szintű területi érdekekről és hatásrendszerükről.

A vasúthálózat építésében közrejátszó területi érdekek és hatásrendszerek



1. Az osztrák birodalom érdekei

A vasútépítésünk kezdetén, az abszolutizmus idején készült osztrák birodalmi vasúthálózati terv olyan transzverzális irányú magyarországi vonalakat tartalmazott, amelyek legtöbbje gazdasági-kulturális központunkat, Pest-Budát elkerülte, és agrártermékeink Bécsbe, illetve Triesztbe szállítását közvetlenül szolgálta volna. (KÉPESSY Á. 1908.) E tervekben azonban meglehetősen kevés valósult meg, nemcsak azért, mert az osztrák birodalmi államvasúti rendszer csak néhány évig volt fenntartható, és a magánvállalatok által épített vasutak irányát jobbára csak áttételesen lehetett befolyásolni, hanem azért is, mert a hazai – részben az Országos Magyar Gazdasági Egylet (OMGE) által megfogalmazott – közvéleményt nem lehetett teljesen figyelmen kívül hagyni. Annak ellenére, hogy az OMGE kifejezetten elégedetlen volt vasúthálózatunk szerkezetével. (HOLLÁN E. 1864; HUNFALVY J. 1867), nem szabad megfeledkezni arról a tényről, hogy hálózatunk legnagyobb része (az alföldi teljesen) már 1867 előtt Pest-központúra formálódott. A kiegyezés előtt mindössze a Dunántúlon jött létre néhány jelentősebb transzverzális. (A bécs–sopron–szombathely–nagykanizsai és a komárom–székesfehérvári, melynek Győrön keresztül volt kapcsolata Béccsel.)

Kétségtelen hiányossága a kiegyezés előtti hálózatunknak, hogy nem teremtett kapcsolatot Erdéllyel és a Kárpátokon kívüli külfölddel, hogy egyoldalúan Ausztria felé orientálódott, de „enyhítő körülmény”, hogy egy, még kialakulatlan hálózattól nem szabad számonkérni a mindenirányú kapcsolatot, különösen, ha ahhoz a környező országok részéről hiányoztak a feltételek. Kár, hogy arról is megfeledeztek az egykori (erősen elfoglalt) bírálók (AZ ORSZÁGOS... 1862), hogy gazdaságunk egyoldalú agrárstruktúrája mellett az ausztriai, nyugati relációjú terményexportunkat hordozó vasutak jobban szolgálták gazdasági érdekünket, mint a délkelet-európai országokkal összekötők, hiszen az utóbbi régió számunkra nemcsak potenciális, de valóságos versenytársunk lehetett volna a nyugati agrárpiacon.

2. Az országos (magyar állami) érdek

A kiegyezés témánk szempontjából azért képez cezúrát, mert előtte csak fodorlatos áttételekkel volt lehetőség arra, hogy a magyar érdekek is érvényre jussanak, szinte úgy kellett azokat „becsempészni” a hálózatfejlesztés processzusába. A viszonylagos állami függetlenség elnyerése után *létrejöttek az országos érdekek érvényesítésének gazdaságpolitikai feltételei*. Ezzel élve alapította meg az állam a MÁV-ot és köthette feltételhez a magánvasutak építésének anyagi tárnogatását. Az úgynevezett „kamatgaranciális” rendszerben az állam úgy igyekezett ösztönözni a belföldi és főként a külföldi tőkét a vasútépítésre, hogy a vasút veszteséges üzemelése esetén megfizette a befektetett tőke utáni, általában 5–7%-os bankkamatot (UJHELYI G. 1910). E kedvezmény, a tőkehozadék biztosítása fejében az állam beleszólhatott a vasutak irányának meghatározásába.

Egy ideig azonban nem volt egyértelmű, hogy milyen hálózati orientáció és milyen szerkezetben szolgálja a legjobban a magyar állami érdekeket. Lényegében a KOSSUTH és SZÉCHENYI között az 1840-es években folyt vitának (GERGELY A.:

1982) tárgyat is képező alternatívák (Bácska—Fiume vagy Pest—Fiume vasút) eldöntéséről, a megfelelő változat elfogadtatásáról volt szó. Az ország mezőgazdasági kivitelében meghatározó szerepű alföldi földbirtokosok érdekét a legközvetlenebbül olyan vasutak szolgálták volna, amelyek a legrövidebb, legolcsóbb szállítási lehetőséget teremthették volna meg a lehetőleg Ausztrián túli nyugati piacra. Ennek érdekében még a kiegyezés előestéjén megszerveződött az Alföld—Fiume vasút létrehozására egy magántársaság (SZATHMÁRI K. 1864), mely 1871-ig meg is építette az interregionális pálya Nagyvárad—Szeged—Szabadka—Eszék közötti részét. Megindult egy másik — az Alföld középső részének és a Dél-Dunántúlnak a terményexportját megkönnyítő — transzverzálisnak az építése is. E „Duna—Dráva vasút” ugyan nem érte el a Dunát Bajánál, mert csak a bátaszék—dombóvár—zákányi része készült el 1873-ig (ERDŐSI F. 1983), de Zákánytól Nagykanizsán keresztül Trieszt felé, Zágrábon keresztül pedig Fiume felé volt folytatása.

Kétségtelen, hogy bár ezek az átlós irányú pályák közvetlenül regionális érdekeket szolgáltak, gabona-kivitelünk és ezzel exportbevételünk növelése végső soron az országnak is jól jött volna. Csakhogy a *többféle országos érdeket tartalmazó hálózatfejlesztési variációk közül a kormányzat értékrendjében az került az első helyre, mely lehetővé tette volna a magyar főváros — Béccsel vetekedő, azt a Monarchián belül ellenúlyozni képes — európai metropolissá fejlesztését is. Ezt a törekvést szolgáltatta egyrészt a magántársaságok pályáival eredményesen versenyezni képes új állami fővonalak építése Budapest felé (közöttük a fővárost Fiumével összekötő), a megkezdett transzverzális építkezések leállítása és forgalmuknak a főváros felé terelése* (ERDŐSI F. 1986. 2).

Az alföld—fiumei vasutat nem vezették tovább az eredeti terveknek megfelelően Szlavónián át az Adriához, hanem Eszék-től — elgörbítve — Villányig hozták fel, ahol a már korábban meglevő, Pécsen és Nagykanizsán át folytatódó pályához kapcsolták. Később, államosítása után a MÁV több önálló tarifaszakaszra bontással nagymértékben megdrágította rajta a — kerülő úton elvileg kivitelezhető — fiumei viszonylatú forgalmat, és ugyanakkor leszállította a főváros felé tartó szállítmányok fuvardíját, sikerült is a K—Ny-i irányú forgalmat D—É irányúvá megfordítani. A Duna—Dráva vasút rendeltetését pedig lehetetlenné tette, hogy 1873-tól 1909-ig obstruálták a mindössze 19 km-es bátaszék—bajai befejező szakasz építését. Ebben a példátlanul hosszú idejű mellőzésben nagy szerepe volt a fővárosi malomipari lobbynak, amely minden eszközzel biztosítani akarta, hogy az alföldi gabona minél nagyobb részét feldolgozhassa (ERDŐSI F. 1985/1.). Ez a lokális *iparági érdek* annyiban volt országos érdek is, hogy a gabonakivitelnél több jövedelmet hozott az őrlmények exportja, amit persze a leggazdaságosabban a termelőterületekre telepített nagy malmok és a külföldi piaccal összekötő legolcsóbb szállítás tettek volna lehetővé.

Vasúti fővonalhálózatunk szélsőségesen egyközpontú fejlesztésének megszüntését századunk elején két körülményre vezethetjük vissza. Az egyik az, hogy Budapest pályaudvarainak forgalmi áteresztő képessége — fejlesztésük ellenére — már elégtelennek bizonyult, a torlódások az országrészek közötti és a külkereskedelmet realizáló forgalmat egészségtelenül lelassították. A másik, hogy Budapest ekkorra már sokféle iparral, kiterjedt kereskedelemmel és igen fejlett, az egész ország számára nyújtott szolgáltatásokkal, erősen koncentrált infrastruktúrával rendelkező, tehát funkcionálisan „több lábbon álló” kulturális központtá lépett elő, amelyen belül a malomipar súlya viszonylagosan csökkent. Az egészségtelen mértékű központosítás hátrányainak kényszerítő hatására századunk első évtizedének végétől több intézkedéssel segítette elő a

kormányzat a fővárost elkerülő diagonális irányú közlekedést: a baja–bátaszéki pálya-
szakasz és a Duna-híd megépítésével (mely lehetővé tette többek között a nagyvárad–
baja–fiumei gyorsvonatok irányítását), az alföld–fiumei vasút számára a gombosi Du-
na-híd megépítésével (a folyami komp helyett) és a vasút szlavóniai folytatásával, vala-
mint a fővárost K-ről kikerülő, a miskolci fővonalat Váccal összekötő pálya megépíté-
sével (ERDŐSI F. 1986/2.). – E koncepcióváltozás is azt igazolja, hogy az országos ér-
dek sem örök, hanem csupán *történelmi kategória*, amely tartalmában változhat a min-
denkori gazdasági-politikai konstellációknak megfelelően.

Vicinális vasútjaink létesítésére ugyan a helyi és provinciális érdekek érvénye-
sítése volt a jellemző, de bizonyos – tényleges, vagy éppen csak vélt – *állami érdekek*
is felmerültek tervezésükkor, mégpedig – hogy csak a legfontosabbaknál maradjunk –
legalább négy vonatkozásban. Az állam, úgy is mint a MÁV tulajdonosa és finanszíro-
zója, hogy saját anyagi forrásait kímélje,

- olyan fontosabb viszonylatokban, ahol másodosztályú fővonalat kellett volna
építeni, helyiérdekű társaságokat ösztönzött megyéken belüli vasutak, vala-
mint ugyancsak mellékvonali minőségű, több megyét, esetleg régiót összekötő
hosszabb pályák, pályaláncok építésére,
- különleges műszaki követelményeket támasztott a stratégiai fontosságúnak
ítélt vicinálispályákkal szemben,
- részben az előbbi követelménnyel is összefüggésben, érdekeinek megfelelő he-
lyen engedélyezte a HÉV-eknek a (MÁV) fővonalakhoz való csatlakozási
pontját kialakítani,
- ügyelt arra, hogy a helyiérdekű vasút ne lehessen versenytársa a fővonalnak.

További két olyan különleges területpolitikai szempontot is ismerünk, ame-
lyekhez ugyan egyértelműen állami érdek fűződött, de amelyeket jobbára a helyi érde-
keltségek és törvényhatóságok felé sugalmazva és nem annyira nyíltan meghirdetve tu-
datosítottak az állami szervek:

- a nemzetiségek asszimilációjának elősegítése,
- a kivándorlások mérséklése.

3. Regionális érdekek

Amíg a birodalmi és az országos érdekek érvényesítésének és konfrontációjá-
nak objektumai általában a fővonalak voltak, az *alacsonyabb kategóriájú területi érde-
kek jobbára a mellékvonalak* (a hivatalosan „helyiérdekű vasutak”-nak nevezett) *létesíté-
sekor merültek fel*. Nem hallgathatjuk el azonban mindkét esetben a kivételeket sem
– de csak az illusztratív célnak megfelelő rövidséggel.

Annak ellenére, hogy a magántársaságok, majd a MÁV által létesített fővonalak gazdasági
számításokkal megalapozott vonalterveit a kormányzat (elsősorban a honvédelmi) bírálta felül és
hagyta jóvá, néhány esetben az ügyben hivatalosan nem illetékes helyi törvényhatóságok is érvé-
nyesíteni tudták akaratukat. Nyíregyháza kiharcolta magának, hogy az eredeti elképzeléssel szem-
ben (Nagykálló helyett) feléje vezessék a pályát, (GEDULY H. 1896), ahogy a nagyhatalmú szat-
mári földesúr, KÁROLYI ISTVÁN gróf elérte, hogy a máramarosi sóbányavidéktől ne az akkori
Tisza-hajózás végpontjáig, Vásárosnaményig, hanem a már vasúttal rendelkező Debrecenig építsék
meg a vasutat – értékesebbé téve így az általa érintett birtokait (Károlyi I. 1858). Első olvasásra

mosolygásra készítheti az olvasót HOLLÁN E.-nek az a tétele, hogy a „helyi érdekek kielégítését fővonalal csak úgy lehet megoldani, ha a fővonal irányát elgörbítéssel aszerint alakítják ki” (HOLLÁN E. 1864), – de ha jobban meggondoljuk, valóban az lehetett a megoldás, amikor még mellékvonalak nem léteztek. Hozzá kell tennünk mindjárt, hogy HOLLÁN egyébként a nagyforgalmú fővonalakat a lehető legegyszerűsebb irányban látta helyesnek megépíteni, mert ezt diktálták az általános forgalmi érdekek.

De az előbbi kitérő után térjünk vissza a regionális érdekre, amin itt most a több megyényi vagy országrésznyi területek elkülönült, sajátos érdekét értjük. Ennek, a korabeli sajtóban kifejezésre juttatott (gyakran eléggé homályosan körvonalazott) érdekfajtának azonban a mellékvonalak építéskor (az 1880-as évektől) nem volt „gazdája”, képviselője, mivel már régen megszűntek az önkényuralom alatt létrehozott, több megyényi igazgatási egységek, a kerületek, így nem létezett olyan hivatalos szerv vagy fórum, amely a területi érdekeknek ezt a szintjét képviselte, gondozta volna. A *kerületi kereskedelmi és iparkamarák ugyan regionális területi szervezésű intézmények voltak*, némelyikük készített is a több megyére kiterjedő illetékességi területére hálózatfejlesztési tervet, de ezekben – saját bevallásuk szerint – a helyi, megyei és országos érdekeket igyekeztek összehangolni, *elkülönült, önálló regionális érdekeket nem fogalmaztak meg*. Utóbbiakat valószínűleg még fel sem ismerték, ha csak azt nem vesszük a regionális érdek számontartásának jeléül, hogy – mint majd arról még részletesebben szólunk – helytelenítették a több megyén is végigvonuló, interregionális pályák mellékvonali minőségben történt megépítését, a célszerűbb, nagyobb teljesítményű MÁV fővonalak helyett.

Mai értelemben vett *állami regionális gazdaságfejlesztési politikáról* a dualizmusban természetesen *nem beszélhetünk*, már csak azért sem, mert az állam a gazdaságirányítás, -fejlesztés funkcióját alig vállalta fel, meglehetősen erőltetnül gyakorolta. *Legfeljebb* meglehetősen esetleges, következtelen, koncepciótlan, a *nemzetiségi politika által motivált megfontolásokkal találkozhatunk egyes régiók preferációjában és mások diszpreferációjában, de ezekben az esetekben is inkább csak a kincstári beruházások területi elosztása, mintsem a gazdaságban domináns magánszektor befolyásolása révén*, hiszen erre lehetősége éppen a vasútépítésekén kívül jóformán nem is volt. Ha egyáltalán beszélhetünk a vasútépítések által közvetített állami regionális politikai megfontolásokról, úgy azok nem annyira gazdasági, mint – a nemzetiségek mellett – inkább stratégiai aspektusúak voltak.

A latensen létező regionális érdekeknek sem általánosságban, sem konkrétan a vicinálisvasutak építésében nem lévén hivatalos képviselője, esetenként a régiót alkotó megyék gondolkodtak megyeközi viszonylatokban, illetve megyék fölötti nagyobb léptékben. Az utóbbi lehetőséget azonban csak kivételesen használták ki, mivel a megyék inkább a partikularizmus, az állami érdekekkel szembeni, nem szükségképpen, de gyakori ellenállás, illetve az autarchia megtestesítői és nem a területi integráció, a közös érdekek alapján történő együttműködés hívei voltak.

A több megyét érintő helyiérdekűek létesítéséhez valamennyi érdekelt megye hozzájárulása kellett, érdekellentételtől függetlenül. Azonban mindig a fő érdek határozta meg, hogy a többirányú vasútépítési alternatívából melyiket helyezik az első helyre a megvalósításkor.

Legnagyobb vidéki városaink viszont a dualizmus idejére gazdasági és központi funkcióik gyakorlásában már „kinőttek” megyéjükből, több vonatkozásban is egész

régiók központjaivá váltak, vagy legalábbis erre a kiemelkedő szerepre aspiráltak, amihez elengedhetetlennek bizonyult a megfelelő közlekedési kapcsolat. (Pl. Debrecen mindent meg tett a vasútépítések terén is annak érdekében, hogy az egész ÉK–Alföld és Erdély É-i peremének központja lehessen.)

4. Provinciális érdekek

Ellentétben a „gazdátlan” regionális érdekekkel, a *provinciális érdekek megtestesítői*, a magyar közigazgatási rendszer legnagyobb területi egységei, a törvényhatóságuk révén szuverén területi politika folytatásához jogosítványokkal — de anyagi eszközökkel alig, gazdaságirányítási jogkörrel pedig egyáltalán nem — rendelkező *vármegyék* voltak. A dualizmusbeli megyepolitika főbb törekvései arra irányultak, hogy a gazdasági élet területi megoszlásában és a vonzaskörzetekben bekövetkező változások ellenére *megőrizze a megyehatárokat*, a területi integritást. A status quo feltétlen tiszteletét elébe helyezték a realitásoknak. Ez alól csak egy kivétel volt, ha lehetőségük adódott a területi terjeszkedésre a szomszéd megye rovására. *Ellenséges magatartást láttak minden olyan vasút tervezésében, amely megyéjükből a szomszéd megye székhelye vagy egyéb központja felé vezet*, és ezáltal fennállott annak a lehetősége, hogy megyéjük egy része a szomszéd megye központi települései vonzaskörzetéhez tartozzon, majd elcsatlakozzon.

Általános tünet, hogy a határukat átlépő vasutakat az érdekelt megyék (illetve székhelyeik és egyéb városaik) sanda szemmel nézték, vonakodtak építésükhöz hozzájárulni. Többek között Debrecen és Nyíregyháza, Pécs és Eszék, Pécs és Szekszárd, Győr és Pápa, Zalaegerszeg és Sopron, illetve Pozsony gyakran „övon aluli ütésekkel” valóságos „sajtóháborút” vívtak, s a kormányzat megnyerése érdekében a parlamentni vitákon is, mai viszonyaink mellett elképzelhetetlen keménységű harcot folytattak egymással, hogy a számukra kedvezőbb változat szerint, vagy egyáltalán ne épüljön meg a tervezett vasút.

Hazánk „alulurbanizáltságával” összefüggően majdnem mindegyik megyénkben nemcsak hogy a megyeszékhely volt a kiemelkedően legnagyobb település, de a gazdasági energiák gyengesége miatt nem is volt mód arra, hogy a többi központi település a megyeszékhelyhez hasonló méretűvé fejlődjön. Ebben az irányban hatott a megyeszékhelyek előtérbe helyezése a *megyei monocentrikus politika* gyakorlásában. Ennek egyik hathatós eszközére leltek a *közlekedési hálózat megyeszékhely központú fejlesztésében*. Több törvényhatóság az anyagi támogatás mértékének megállapításakor előnyben részesítette a megyeszékhelyen összpontosuló, illetve azt érintő helyiérdekeket. E törekvés eredményeként Somogy, Baranya, Vas, Szabolcs, Szolnok stb. megye helyiérdekű vasútjainak többsége a megyeszékhelyen összefutó hálózatot alkot.

A megyeszékhelyek azon az alapon, hogy „legalább mi fejlődünk”, igen gyakran *féltékenyen nézték saját megyéjük más városias településeinek fejlődését, beleértve vasúthoz jutásukat is*, és nem ritkán *igyekeztek megakadályozni, hogy e másodlagos központok jó közlekedési helyzetbe kerüljenek*. (Szekszárd nem tartotta kíváncsnak, hogy vasútja összekösse a nálánál iparosodottabb, nagyobb gazdasági potenciállal rendelkező Pakssal és Dunaföldvárrel, ezért Rétszilas felé vezették a pályát, Pécs megaka-

dályozta, hogy megépüljön a bátaszék–mohács–pélmonostori vonal, mely Mohács forgalmát megnövelte volna a megyeszékhely rovására.) E jelenség mellett igen sok bizonytalanság tapasztalható a kisvárosok részéről abban a tekintetben, ahogyan szuverenitásukat növelni akarva, mindenáron „antipólus” funkcióra törekedve, a megyeszékhelyükkel alakuló közlekedési kapcsolatukat értékelték.

Pl. Siklós eleinte tiltakozott az ellen, hogy a pécs-dolnai–miholjaci vasút érintse (lemondva csomóponttá válásáról is), nehogy közvetlen összeköttetésbe kerüljön a feltételezése szerint kereskedelmét, piacát veszélyeztető Péccsel. Néhány évvel később viszont már előnyösnek találták a pécsi összeköttetést (elsősorban kulturális, tehát meglehetősen marginális szempontból), de már el késtek, mert Harkányon át jelölték ki a Szlavóniába átszolgáló pályát. — Sárvár viszont mindent megtett azért, hogy Szombathelytől „elcsábítsa” a Pozsonyból D felé tervezett vasutat. Nagykanizsa rossz néven vette Zalaegerszegtől, amiért az nem támogatta a vicinálisvasutakhoz jutásban, miközben a Vas megyével összekötő mellékvonalak építését előtérbe helyezte.

Bár a megyei érdek a legerőteljesebben és legvilágosabban általában a megyeszékhely preferációjában jutott kifejezésre, nem szabad elhallgatnunk azt sem, hogy a vonalalternatívák elbírálásakor a megyei törvényhatóság általában azok mellé állt, amelyek a legtöbb települést érintették, és nem mindig értékelték különösebben nagyra a tranzitforgalmat. A ritka esetek közé tartozott, amikor a megye és székhelyének érdeke szétvált, egymással szembenállva elkülönült; így pl. Fejér megye nem akarta vállalni a szerinte kizárólag a megyeszékhelynek érdekében álló székesfehérvári–adonyszabolcsi vicinális támogatását.

5. Lokális-mikroregionális érdekek

Az érdekhierarchia — a hozzákötődő érdekellentétek — további metszetét a nem megyeszékhely városok közötti viszony adta. Sok esetben a gazdasági erőben, kulturális funkciójuk kisugárzásában közel azonos szintű, vagy éppen paritásos városok között majd akkora érdekellentét feszült, mint az alá-fölérendeltségi viszonyban álló megyeszékhelyek és egyéb városok között. Egymással szemben akarta érdekeit érvényesíteni Hajdúböszörmény és Hajdúnánás, Kiskunmajsa és Kiskunhalas, Szigetvár és Barcs stb. Nemcsak várospárok ellentétéről van szó. A kisvárosi „háromszögeken” belüli érdekérvényesítési, még a hagyományos jószomszédsági viszonyból eredő etikai kötelezettségektől is eltekintő, durva módszerű kísérletre többek között Zala megyének a Balaton közeli kisvárosai szolgáltattak példát, amikor a Keszthelyről a Marcal-völgy felé építendő vasútra Tapolca és Sümeg egyaránt pályázott, ám olyan vonalvezetéssel, hogy a másikat ne érintse, és ehhez mindegyikük igyekezett megnyerni szövetségesnek Keszthelyt.

A mi terminológiánk szerinti mikroregionális érdekek igazi letéteményesei, képviselői a városoknál jelentéktelenebb, de akár tucatnyi faluból álló mikrorégió számára az alapfokú központi település funkcióját képező nagyközségek, „mezővárosok” voltak. Ezek is megvívták a maguk érdekérvényesítési harcát a vicinálisvonalak kitérésakor, de erejük rendszerint csak a felsőbb érdekek által rögzített végpontok között hozzávetőlegesen megírányzott pálya néhány (esetleg tíz) kilométeres nagyságrendű eltéréseket megengedő módosítására, illetve néhány nem betervezett falusi település felhívásához volt elegendő. Egyes kisközpontok attól tartottak, hogy a vasútépítés meg-

bolygatja a hagyományosan kialakult, a lovaskocsis szállítás lehetőségeihez igazodó mikroregionális piacközpontok és vonzaskörzeteik területi struktúráját, mint ahogyan ezt a kaposvári–siófoki vicinális vonaltervezése nyomán Siófok, Tab, valamint Szántód és Boglár között feszülő érdekellentétekből megismertük, de jellemző egyebek mellett Felsőiregnek Tamásival szembeni kísérlete is.

Amíg a kisközpontok a mikroregionális érdekek alapján képesek voltak elérni, hogy a nyomvonalat hosszabb szakaszon módosítsák, áthelyezzék, *az egyes községek és az uradalmak ereje legfeljebb csak rövidebb szakaszok korrekciójára volt elegendő.* Legismertebb módja az volt, hogy a falu vagy a major elérésére alkalmas kanyart alakítottak ki, ezzel megnövelve a pálya hosszát, ami előnytelenül hatott a tranzitforgalomra. Némelykor *valóságos verseny* folyt a *nagybirtokok között központjaiknak, majorjaiknak a vitatott pályára való felfűzéséért.* Az még az etikusabb ügyek közé tartozott, amikor a vasút létesítői „fáradozásukat” (tevékenységüket) *úgy honoráltatták, hogy a saját birtokuk elérését lehetővé tevő irány kialakítását intézték el.* Így vezették a kecskemét–fülöpszállási vasutat a Helvetia szőlőnagybirtok, a kecskemét–tiszaugit a hercegi nagybirtok, a debrecen–füzesabonyit az egri káptalani uradalom felé, a pécs–bátaszéki, az eger–putnoki, az esztergom–budapesti és még több vicinális vonalvezetésébe pedig bányavállalatok is beleszóltak (ERDŐSI F. 1985/2.).

A teljesebb és hitelesebb kép kedvéért megjegyezzük, hogy egy-egy pálya létesítésekor az érdekek nem mindig szingulárisan, jól körülhatárolt, világos hierarchikus területi kategóriákban, vagy egyes ágazatokhoz kötve, hanem komplexumaikban léptek fel, egyszerre többféle hatott közre a végeredmény létrejöttében. Nem tartozott a ritka esetek közé, hogy éppen az érdekellentétek miatt nem valósultak meg egyes tervek.

IV. A (vicinális) vasutak létesítésekor megnyilvánuló területi érdekek gazdasági tartalma

Minden olyan esetben, amikor egy viszonylag egynemű, szélsőségesen mezőgazdasági karakterű területen, minden különösebb gazdasági-forgalmi felmérést nélkülözve, közmegegyezéssel, vita nélkül került sor egy új vicinális irányának megállapítására, a területi érdek lényegében csak abban a szolid követelményben manifesztálódott, hogy az ország vasúthálózatában még fehér foltot mutató terület közlekedési-szállítási lehetőséget nyerjen a hálózathoz való kapcsolódással, a pálya *általános szállítási feladatot lásson el.*

Az általános hasznot az érintett vidék szempontjából a termények piacra szállításának gyökeres javulásával, a mezőgazdaság fellendítésével indokolták.

Úgy tűnik, hogy az általános gazdasági-társadalmi előnyökön túlmenően a *HÉV-ek építéséhez fűződő területi érdek legfőbb gazdasági tartalmát a településhálózat új vonzaskörzeti területi szerkezetének létrehozásában kell keresnünk.* Arra már a korábbiakban is utaltunk, hogy a vasutak, ezen belül is a leggyakrabban előforduló, a legtöbb irányú összeköttetést kialakító HÉV-ek mennyire lehettek a központi helyek fejlesztésének és vonzaskörzetük kiszélesítésének eszközei. E felismerés alapján központi településeink, városaink a HÉV-ek létrehozása elé általában különösen erős vára-

rakozással tekintettek. Joggal tételezhették fel, hogy a vasutak megjavítják a közlekedés, tehát az anyag- és emberáramlás lehetőségeit közvetlen és tágabb környezetükkel. A HÉV-ek irányától, számától, a fővonalakhoz való viszonyuktól, földrajzi fekvésüktől, gazdasági szerkezetüktől és még jó néhány egyéb tényezőtől befolyásoltan különböző szintű és előjelű gazdasági eredményeket vártak a vicinálisoktól. A pozitív, reájuk nézve hasznos hatásokat és következményeket három csoportba sorolhatjuk:

- a piaci ellátás javítása, városok és vidékük közötti termékcseré, kereskedelem növekedése,
- a vonzáskörzet kiterjesztése, bővítése,
- vasúti csomóponttá előlépés.

Bár ezeket az elvárásokat növekvő szintjüknek megfelelően csoportosítottuk, a gyakorlatban mégsem lehet élesen szétválasztani, mivel természetesen mind a három „áldást” várták a városok a HÉV-ektől. A következőkben azonban a lehetőségekhez képest „tisztá” példákon mutatjuk be az egyes elvárásokat.

A legszerényebb gazdasági haszon követelményét azok, a mezőgazdasági termelés szempontjából kedvezőtlen fekvésű városok támasztották a vicinálisvasutakkal szemben, amelyek piacuk, *élelmiszerellátásuk javítását, olcsóbbodását* várták a jó termelési adottságú, de kövesút hiányában enyhe télen, esős ősszel és tavasszal szinte elérhetetlen vidékükkel teremthető vasúti összeköttetéstől (mint pl. a miskolciak a mezőcsát–miskolci, a szekszárdiak a szekszárd–bátaszéki vicinálisról). A 19.sz. végén már bebizonyosodott, hogy az évtizedekkel korábban felmerült „kövesút vagy vasút?” dilemma az utóbbi javára dőlt el; a megyei költségvetésben szereplő útalapok nagy részét már vicinálisvasutak építésére használták fel, különösen az Alföldön.

A városok gazdasági-kereskedelmi életének fellendülését, az ellátó területével való intenzívebb kapcsolat kialakulását sok helyen a vasúttól várták, mint pl. a kecskeméti–fülöpészállástól.

Az előrelátóbb várospolitika a helyiérdekű vasutakban felfedezte a város intézményei által vonzott terület megnövelésének, ezzel a város általános fejlesztésének eszközét is. Vonattal olyan területekről is be lehetett járni a városba a legkülönbözőbb szolgáltatások (egészségügyi, oktatási, kereskedelmi stb.) igénybevételére, ahonnan korábban egy nap alatt nem lehetett megfordulni. A megnövekedett látogatottságuk, forgalmuk miatt a városi intézményeket bővíteni kellett, miközben új szolgáltatóhelyek, intézmények születtek, több szakemberre, személyzetre volt szükség, de a fejlesztési lánc a bővülő munkaalakalom következtében meggyorsuló beköltözésben, a városon belüli szükségletek további növekedésében (egyebek között lakásigényekben) haladt tovább. Ennek az urbanizációs folyamatnak az extenzív szakaszban fő nyertesei a városok voltak. Nem valami öncélú megalomániás hatalmi expanziótól hajtva igyekeztek kiterjeszteni befolyásukat, vonzásukat egyre nagyobb területre, hanem mert felismerték a vasút által megnövelt vonzáskörzeteknek a központi települést fejlesztő hatását, a városi funkciók kiteljesedésének lehetőségét. (Pl. a debreceniek a városból Füzesabony felé tartó, az Északi-középhegység felé összeköttetést teremtő HÉV-től.) Persze, a közlekedés fejlődésének hatására végbement vonzáskörzetbővülés, ezen keresztül a város hatalmának növekedése a vidék feletti ellenőrző képességének fokozódásával az emberi szándéktól, a felismeréstől független folyamat, lényegében tehát a városnövekedés egyik objektív törvényszerűsége. (A vasút – és általában a gépi erejű közlekedés – vá-

roscentrikussága ezt a hatalmi szerepet folyamatosan konzerválja, illetve erősíti még napjainkban is.) Mindezek ellenére érdemes megismernedni a szubjektív tényezőknek az objektív folyamatot általában erősítő, ritkábban akadályozó szerepével.

Székesfehérvár arra példa, hogyan *igyekeztek visszaszerezni azok a városok egykori gazdasági központ funkciójukat a HÉV-ek segítségével, amelyet valamilyen okból elvesztettek*. E város esetében az ok ugyancsak sajátos. Fehérvár fejlődése ugyanis a Déli-vasúttal versenyző budapest–újszónyi és budapest–pécsi MÁV fővonalak forgalomelszívó hatására torpant meg, sőt fejlődött vissza némely viszonylatban. Ezért szorgalmazták Pustaszabolcs, Sárbogárd és Bicske irányában mellékvonalak létesítését.

Még nagyobb esélyük volt azoknak a városoknak a kiemelkedésre, amelyek a HÉV-ek révén, vagy a már meglevő fővonalhoz csatlakozó HÉV-ekkel a közlekedési irányok számát növelve *vasúti csomópontokká válhattak*. Nem annyira a vasúti dolgozók letelepedésével, illetve a vasúti munkahelyek bővülésével járó népességnövekedést értékelték nagyra, mint inkább azt, hogy a csomóponti helyzettel lényegesen megjavulhatnak a város iparosodásának és közigazgatási központtá válásának esélyei. Feldolgozóipari üzemek telephely választásukkor a múlt század végétől igencsak előnyben részesítették a kiváló közlekedési helyzetet élvező, egyúttal helybeli vagy ingázó munkaerővel jól ellátott csomópontokat. De az ilyen adottságú nagyobb települések *státusznövekedését, igazgatási területi központtá, székhellyé váló előlépését is várták* azon az alapon, hogy az igazgatási területi funkció gyakorlását megkönnyíti, vagy éppen lehetővé teszi a székhelyről szétfutó vasúthálózat. Így pl. Kecskemét abban reménykedett, hogy az öt irányból összefutó vasútvonalak révén Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye déli részéből alakítandó új megye székhelyévé válhat. (Mint ismeretes, erre csak 1949-ben került sor.) Viszont a régi közigazgatási központok elvárták, hogy náluk hozzák létre a csomópontokat és ne az irányítási funkció nélküli községekben. (Ezért tiltakozott Zalaszentgrót, amikor a közeli Zalabéren alakult ki a csomópont.) Jelentősebb csomópont funkciót is ellátó nagyobb vidéki városaink pedig a MÁV vasúti üzletvezetőséghez jutásban is versengtek egymással, mert számottevő városfejlesztő tényezőnek értékelték a többszáz hivatalnokot, alkalmazottat foglalkoztató intézményeket. (Pécs és Kaposvár versenyéből az előző, Győr és Szombathely közül az utóbbi került ki győztesen.)

Az előbbiekben bemutatott fő város- és vonzaskörzetfejlesztési célokon kívül néhány speciális gazdasági elképzelés is bővítette a vicinálisvasutak létesítésében megnyilvánuló területi érdekek gazdasági tartalmát. Leggyakrabban emlegetettek közé tartozott az *eltérő termelési profilú, különféle termelvényekre specializálódott szomszédos* termőfaják összekötéséből fakadó előny, de nem becsülték le a kortársak a *vasutak* gazdasági-agrotechnikai *termelési tapasztalat, információ közvetítő* szerepét sem. Így pl. a kecskeméti–fülöp-szállási vasút létrehozásától azt várták, hogy megkönnyíti a Duna-melléki marha és baromfi szállítását a jobbára szőlő- és gyümölcs-termelő Kecskemét vásárait, és hogy „a vasút életbeléptével (üzembeállításával — E. F.) magyar gazdaságunk szélesebb körben érintkezhetnek és értekezhetnek majd gazdasági viszonyaikról, s okosabban tudják majd agrikultúr (a gazdálkodással kapcsolatos — E. F.) dolgait elintézni”.

Elvértve az adott pálya létesítését az alig lakott, de művelésre alkalmas terüle-

tek benépesítésének előfeltételeként is szorgalmazták. (Mint pl. a kecskeméti–tiszazugi pálya esetében, amely mellé németajkú földműveseket szándékoztak betelepíteni.)

Kevesebb ismeretünk van arról, hogy a csupán feltételezett előnyökön és hátrányokon túl *valójában milyen konkrét változásokat idéztek elő a vasutak* működésük néhány éve után a mezőgazdasági termelésben és a vonzaskörzetekben. Annyi biztosan megállapítható a szórványos forrásokból, hogy minden olyan esetben, amikor a központi településnek gazdasági, igazgatási, szolgáltatási téren elég vonzó energiája volt az expanzióhoz, a vasutak segítségével — akár más, térrőben gyengébb központi helyek rovására is — bővítette vonzaskörzetét.

A kevés kivétel közé tartozik Dombóvár, amelynek a közúti fogatolt közlekedés idején terménykereskedelmi és gyűjtési vonzereje nagy területre — a szomszédos megyék peremére is — kiterjedt, míg a vasutak megépítése után a terményfelesleget az egykori vonzaskörzet községeiben vagonokba rakva Dombóvár kiiktatásával, közvetlenül exportálták.

A nagy teljesítményű és folyamatos szállítást lehetővé tevő vasúti kapcsolat megteremtése átforgatta a városok kereskedelmét. Debrecenben pl. elsorvasztotta, majd megszüntette az országra szóló, két-két hétig tartó kirakodóvásárokat, miközben az egész évben működő bolti kiskereskedelem felvirágozott.

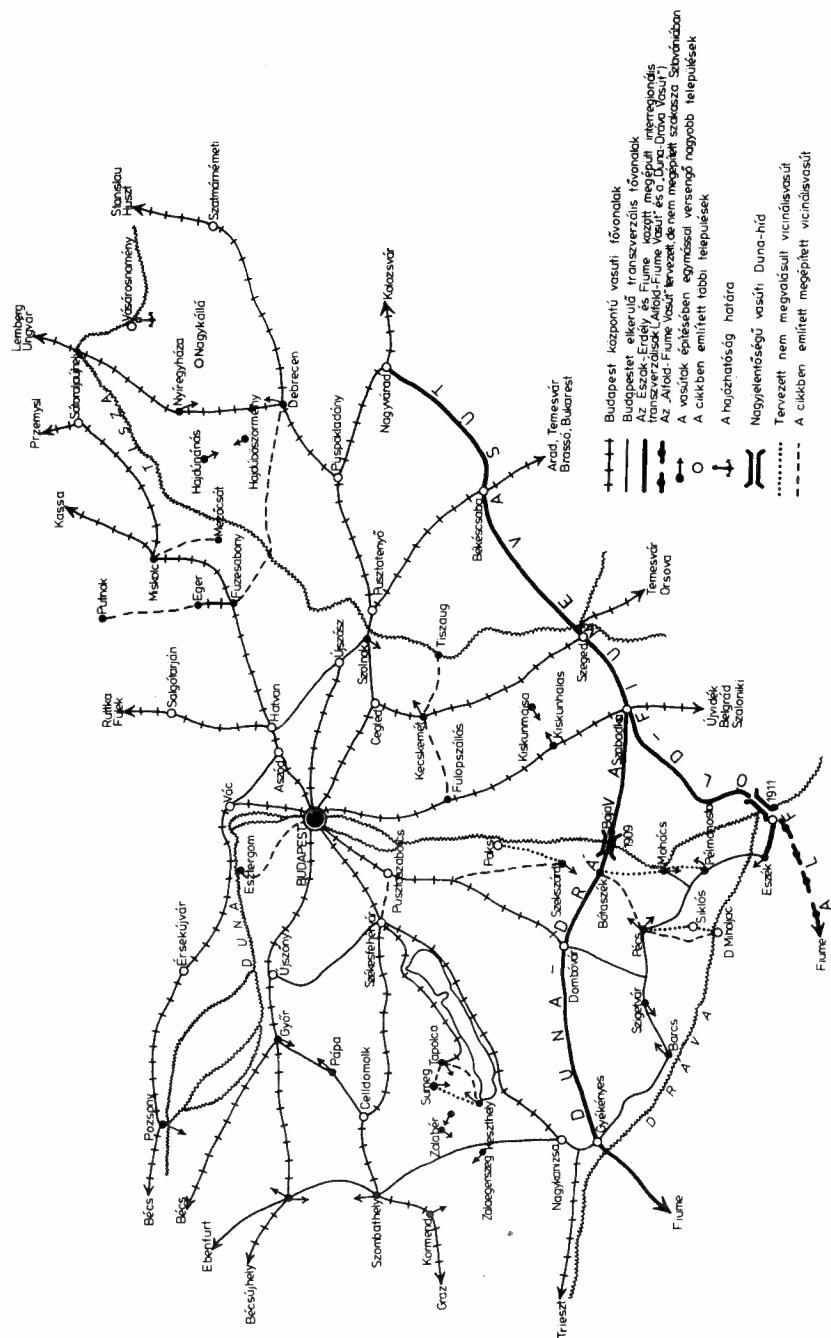
Számos példa szolgál annak bizonyosságául is, hogy a vasút erősen kitágította a mezőgazdasági nagybirtokok termelési és értékesítési lehetőségeit, lehetőséget teremtve távoli területekről származó idénymunkások alkalmazására, mezőgazdasági, ipari üzemek alapítására is.

Az egész országot behálózó vasúthálózat nagyban elősegítette a területi munkamegosztást, a termékcserét, egyenletesebbé tette az építőanyagokkal (tégla, kő, fa) való ellátást az előállításukhoz szükséges természeti adottságoktól függetlenül.

V.A közigazgatási szerepkör és a finanszírozás szerepe a települések érdekérvényesítésében

Miután megismertük a különféle — győzteseket és veszteseket egyaránt feltételező — területi érdekek ütközésének tartalmát, röviden ki kell térnünk az érdekérvényesítés esélyeit befolyásoló tényezőkre. Magától értetődőnek tűnhet az a kérdés, hogy az esély mennyiben függött a települések közigazgatási szerepkörétől. Feltételezhetjük ugyanis, hogy a szerepkörrel rendelkező települések igazgatási, vezetési jogosítványaik révén formálisan nagyobb eséllyel „léptek ringbe”. A valóságban azonban a területi-települési érdekek inkább a vasútépítések finanszírozási módjával összefüggően érvényesültek. Azaz a települések súlyát az esélyhez jutásban alapvetően lakosaiknak, vállalkozóiknak az anyagi erejétől és hajlandóságuktól függő, vasútépítésre mobilizált tőkéjük nagysága határozta meg, ami a közigazgatási szerepkörtől elég gyakran függetlenül alakult — különösen az alacsonyabb hierarchikus szintek (jegyzőség, közigazgatás, bizonyos mértékig járásszékhely) esetén. A HÉV-ek alapítási tőkéje részvényeinek túlnyomó részét ugyanis a területileg érdekelt községek, intézmények és magánszemélyek vásárolták meg (a posta- és katonaságszállítás fejében kapott állami segély az összeg tizedét sem tette ki), akik érdekeiket részvénytőkéjük arányában érvényesíthet-

A MAGYAR VASÚTHÁLÓZAT VÁZA SZÁZADUNK ELEJÉN



hették (ERDŐSI F. 1985/3.). A kisebb (szerepkör nélküli vagy a legalacsonyabb szerepkörű) települések és az itteni földbirtokosok nem egyszer erejüket meghaladó, aránytalanul nagy anyagi terhet vállaltak — akár kölcsönök felvételével is — annak érdekében, hogy több részvény birtokában nagyobb esélyük legyen egyetlen pályájuk maguk felé irányításához. Ezekkel szemben a járás- és még inkább a megyeszékhelyek általában nem egyetlen vonalra voltak ráutalva, több pályára is volt kilátásuk, ezért lakosságszámukhoz mérten egy-egy HÉV részvényeiből kevesebbet vásároltak, tehát részvénytulajdonosként beleszólási jogukat is korlátozták. Csakhogy ettől függetlenül a megyeszékhelyek a megyei segélyek megszavaztatásának — részben indirekt, informális módon történő — befolyásolásával is képesek voltak érdekeiket előtérbe helyezni — bármennyire is önálló volt a vármegye a megyeszékhely várossal szemben.

*

Cikkünkben alágazatilag a vasútra, időben a vasútépítések korszakára, a társadalmi-gazdasági közeget tekintve a — tudatos település- és területfejlesztési tevékenységet nélkülöző — fejletlen kapitalista társadalomra szorítkozva kíséreltük meg röviden összefoglalni az egész országra kiterjedő tényfeltáró, részletes kutatás terjedelmes anyagából a területi érdekek és a közlekedési hálózat legáltalánosabb összefüggéseit, közelebbről a területi érdekeknek a közlekedési hálózat térszerkezetére gyakorolt hatását. E témát folytatva legközelebb bemutatjuk, hogy a társadalmi viszonyok megváltoztatásával, a tudatos terület- és településfejlesztési politika idején, az utóbbi évtizedekben hogyan változott meg a területi érdekek tartalma, érvényesülési (sítési) mechanizmusa, viszonya a közlekedéshez, s milyen új vonások jellemzik ezt a kapcsolatot. Talán már a jelenlegi írásunkkal is sikerült érzékeltetni, hogy a területi kutatásokban alig figyelembe vett szocioökonómiai kategória, amely nemcsak az erősen „térérzékeny” közlekedést, de a térben lejátszódó valamennyi gazdasági-társadalmi tevékenységet, kultúrkörnyezet fejlesztést folyamatában erősen befolyásolja, melynek ismerete nélkül a terület-gazdasági valóságnak csak egy része értelmezhető, ám egésze nem.

IRODALOM

- A MAGYAR NYELV Értelmező szótára. 1965–66. MTA Nyelvtudományi Intézet. (Szerk.: BÁRCZI G.—ORSZÁGH Z.) Budapest, 2. köt.
- AZ ORSZÁGOS Magyar Gazdasági Egyesület Emlékirata a magyarországi vasutak tárgyában 1862. — Pest.
- ERDŐSI F. 1983: Adatok Tolna megye tömegközlekedési hálózatának kialakulásáról. — Tanulmányok Tolna megye történetéből X. Tolna megyei Tanács Levéltára, Szekszárd, pp. 275–306.
- ERDŐSI F. 1984: Vasúthálózatunk és a területi érdekek. — Kézirat, MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 285 p.
- ERDŐSI F. 1985/1: Ágazati és területi érdekek ütközése a baja—bátaszéki vasút létesítésekor. — Dunatáj, VIII. 1. pp. 61–70.

- ERDŐSI F. 1985/2: A hálózatfejlesztési koncepciókon „kívül maradt”, alapvetően helyi érdekek által meghatározott mellékvonal hálózat. — Kézirat, MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs, 91 p.
- ERDŐSI F. 1985/3: Kincstári vagy nemzetgazdasági érdek, közszolgálat vagy (és) vállalati gazdaságosság? — *Gazdaság*, 12. pp. 45–61.
- ERDŐSI F. 1986/1: A mezőgazdaság szerepe a magyar vasúthálózat kialakulásában. — *Agrártörténeti Szemle*, Megjelenés alatt.
- ERDŐSI F. 1986/2: Budapest-centrikus vasúthálózat — egyközpontú ország. — *Természet Világa*, 117. 7. pp. 311–314.
- FELLNER F. é.n.: Közlekedéspolitika. Statisztikai Közlemények, 84. kötet. Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala.
- GÁSPÁR G. 1983: Érdek és érdekelttség a szocializmusban. — Kézirat, MTA Regionális Kutatások Központja Pécs, 35 p.
- GEDULY H. 1896: Nyíregyháza az ezredik évben. — Nyíregyháza.
- GERGELY A. 1982: Egy gazdaságpolitikai alternatíva a reformkorban. A fiumei vasút. — *Értekezés a tört. tud. köréből*. 98. Új sorozat. — Akadémiai Kiadó, Budapest.
- HOLLÁN E. 1864: Magyarország forgalmi szükségletei, s a vasútügynek újabb kifejlődése. — *Lauffer Vilmos*, Pest.
- HUNFALVY J. 1867: Hazánk közlekedési eszközeiről. Székfoglaló értekezés. — *Eggenberger Ferdinánd*, Pest.
- KÁROLYI I. 1858: Emlékirat a debreczen—máramaros szigeti vasútvonal tárgyában. — *Herz*, Pest.
- KÉPESSY Á. 1908: A magyar vasútügy története. — *Wodiener*, Budapest.
- LCIK J. 1976: Az érdek fogalma és társadalmi meghatározottsága. — *Társadalmi Szemle*, XXXI. 10. pp. 59–73.
- SZATHMÁRI K. 1864: Az Alföld és Fiume nemzetgazdasági, különösen közlekedési szempontból. — *Ráth Mór*, Pest.
- UJHELYI G. 1910: A vasútügy története. — *Athenaeum*, Budapest.

ERDŐSI, FERENC:

REGIONAL INTERESTS AND RAIL TRANSPORT

(Summary)

Researchers in Hungary have yet paid much attention to the factors and socio-economic conditions that contribute to the formation of the so-called „linear” infrastructure, including communications networks. They have mostly concentrated on the reasons and factors that influence the location of industrial plants that can be represented in a „one-point” economic model.

In his stop-gap research the author considers regional interest to be the most decisive socio-economic factor in shaping, developing and modifying the spatial structure of modern transport, and within this the railway network. (Regional interest, in its most general interpretations means the basically economic interest of people of different sexes, ages, qualification and social status, related to their residence or the environment in which they spend their leisure. The population is directly interested in properly maintaining, shaping and supplying with infrastructure these locations that constitute their common environment.)

The present research has revealed that it is the confrontation of interests between regional units of different hierarchic ranking and quite frequently the various sectors (e.g. mining, agrarian-industrial) or in some cases the resulting compromises that created the present network which can only partly come up to the requirements of today’s spatial system of production and settlement network.

The Austrian Monarchy that, in an autocratic way, annexed Hungary, was interested in establishing a network with its main railway line between Vienna and Trieste, avoiding the largest Hungarian economic-social centre, Budapest, to ensure cheap wheat imports for Austria and increase profits of Austrian Commercial Houses.

These interests, however, could only be partly realized by the construction of a few railway lines because of the opposition of the Hungarian national interests that called for a monocentric network to make Budapest a pendant of Vienna while wheat exports would have been realized at external markets through Fiume.

After the compromise of 1867, and from the 1880s in particular, the centralist Hungarian state policy, supported by the lobby of food industrialists in Budapest, managed to create a capital-centred network, stopping the construction of the transversal lines that had already started. This extremely monocentric concept changed only after the turning of the century.

Branch lines were built by local railway companies; their routes and the settlements they were to connect largely depended upon the regional interests of trading and industrial chambers, the provincial interests enforced with various autocratic and financial means by the county organs, as well as the local interests represented by the settlement administration. The study contains a lot of examples to illustrate these statements and also analyzes the economic aspects of these regional interests.

Ford.: Oláhné Szentessy Éva

ЭРДЭШИ, ФЕРЕНЦ:

ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЕ ИНТЕРЕСЫ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

(Резюме)

В отечественных исследованиях не отводится должного места углублённому изучению «линейной» инфраструктуры, а в ее рамках — изучению факторов и социально-экономических отношений, оказывающих влияние на формирование систем транспортной сети. Это происходит по той причине, что теория штандорта занимается прежде всего факторами и причинами выбора места для промышленных участков, изображаемых в модели одноточечной экономики.

Автор данной статьи восполняет этот пробел. Он считает, что в образовании, дальнейшем развитии и изменении пространственной структуры современной транспортной — и также железнодорожной — сети решающим социально-экономическим фактором является территориальный интерес. (Под территориальными интересами автор в общем понимает те по сути экономические интересы, которые связаны с окружающей средной, включающей в себя предназначенное для длительного пребывания и проведения свободного времени место жительства людей различного пола, возраста, мировоззрения, различного образования, рода занятий и общественного положения, а поддержание этой заинтересованности, обеспечивающей выгоду, ее формирование и инфраструктурная оснащённость представляют прямой интерес для населения.)

Исследование вскрывает те соображения, по которым как результат противоречий или, напротив, компромисса между подразделяемыми обычно на административные единицы территориальными интересами различной подчиненности и соподчиненными или нередко отраслевыми интересами (например, горнопромышленными, аграрно-индустриальными) возникла настоящая железнодорожная сеть, только отчасти отвечающая территориальной системе производства и сети поселений сегодня.

Австрийская империя, произвольно ассимилировавшая в себе Венгрию, была заинтересована в такой сети железных дорог, главные линии которой, обеспечивая дешевое снабжение Австрии зерном и рост прибылей торговых домов, строились бы в направлении Вены и Триеста, не касаясь самого крупного общественно-экономического центра Венгрии — Пешта-Буды. Это стремление, впрочем, идущее вразрез с интересами Венгрии, намеревавшейся при помощи мононаправленной железнодорожной сети сделать Будапешт панданом к Вене, а экспорт зерна существовать через Фиуме на внеавстрийских рынках, было проведено в жизнь лишь в отношении небольшого количества железнодорожных путей.

После соглашения между Австрией и Венгрией, достигнутого в 1867 году, в особенности же начиная с 1880-х годов, венгерское государство, проводившее политику централизма, при поддержке влиятельной клики в пищевой промышленности Будапешта и при помощи радикальных средств стало сооружать сети главных железнодорожных линий, ориентированных на столицу, заморозив при этом строительство уже начатых трансвенгерских линий. Экстремистская мононаправленная концепция сдала свои позиции только на рубеже века.

В создании путей, возводимых т.н. железнодорожными компаниями местного значения, а также в ходе определения направления этих путей и выбора поселков, связываемых ими, играли роль прежде всего такие региональные интересы, которые регистрировались торговыми и промышленными палатами района; однако еще сильнее было влияние местных интересов, относящихся к провинциальным органам власти, к органам власти в поселках и осуществляемых областными административными органами через финансовые средства и средства власти.

В статье, приводящей множество фактических примеров, разбирается также и вопрос конкретного экономического содержания различных территориальных интересов.

Fordította: dr. Molnár Lászlóné