

Szalkai Gábor

A 19. SZÁZADI KÖZÚTI FORGALOM JELLEGZETESSÉGEI MAGYARORSZÁGON ÉS HÁROMSZÉKEN¹

A 19. században a fejlett világ közlekedése sosem látott változásokat élt át. A megjelenő gépesítés és a vasút feltűnése alapjaiban rendezte át a közlekedés évszázadokon át stabil munkamegosztási rendszerét, amelyben – a nem folyó menti területeken – egyeduralgó fogatolt forgalomnak új helyet kellett találni a közlekedési munkamegosztás palettáján.

Magyarországot – Nyugat-Európához képest – néhány évtizedes késéssel érték el ezek a folyamatok. A 19. század első évtizedeiig a kontinentális közlekedés két lebonyolítója, a belvízi hajózás és a közúti forgalom kezdetben egymást kiegészítve látta el a minál nagyságrendekkel kisebb szállítási igényt támasztó gazdasági rendszert. A tömeges áruk szállítása csak a folyókon volt lehetséges, e fő ütőerektől vette át a fogatolt forgalom a továbbítás korlátozottan megoldható – ám az önálló gazdálkodás körülményei között csak mérsékelten szükségessé – folyamatát.

A két alrendszer kívánatos közeledése helyett a kapacitásbeli eltéréseket erősítette tovább, hogy az 1830-as évekre az ipari forradalom technikai boomja a rendszeres dunai gőzhajózás képében is elérte Magyarországot. E modern közlekedésforma még inkább kitüntetett helyzetűvé tette a folyó menti térségeket, miközben a közúti hálózat fejlesztése megakadt a kiépítési költségek előteremtésénél. Az utak állapota gyakran egyáltalán nem tette lehetővé a távoli térségek munkamegosztásba való bekapcsolódását.

E torz helyzetbe érkezett meg a gőzhajózáshoz viszonyítva mintegy 10–20 éves csúszással a vasút, amelyet technikai paraméterei képessé tettek a hajózó és a közúti hálózat közti úr távlati betöltésére. Ezzel a vasút előbb funkcionálisan a hajózás és a közút közé, majd azok fölé helyezkedett, s a tömeges szállításokat is lehetővé tevő, a víztől elszakadni képes új közlekedési mód radikálisan megnövelte a korábbi szárazföldi közlekedéshez képest a lehetséges szállítási akciórádiuszt. Emellett a természeti tényezőktől való függés csökkentésével a közlekedés megbízhatóságát szintén javította.

Egyelőre kimaradt azonban a fejlődésből az ipari forradalom automatizálási folyamataiból legkésőbb

részesülő közúti közlekedés. Méreteinél fogva mind a hajózás, mind a vasút alkalmas volt a gőzgépek alkalmazására, a közúti közlekedés térnyerésére azonban egészen a belső égésű motorok elterjedéséig várni kellett.

Ez volt tehát az a technikatörténeti űr, amelyben a közúti közlekedés elvesztette korábbi jelentőségét, és a három fő alágazat közül az egyetlen állati erővel hajtott közlekedési reliktumként kérdésessé vált, hogy az új feltételek között milyen szerepet tölthet be a hajózás és a vasút mellett?

Közút versus vasút

Még alig adták át 1846-ban az első vasútvonalat Magyarországon, a reformkor legfontosabb „közlekedésfejlesztési koncepciója” máris pálcát tört a közúti közlekedés felett. Széchenyi István nevéhez kötődik a *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* címmel írt munka,² melyet az országgyűlés törvényerőre is emelt. Javaslatának lényege, hogy országos szempontokat figyelembe vevő gerincvonalak kiépítésére van szükség, mely a hálózat alapját kell, hogy képezze, és ehhez csatlakoztatandók a regionális ellátásért felelős alhálózatok. Széchenyi helyesen ismerte fel, hogy fő hálózati elemként csakis a vasút jöhet szóba, a közutaknak ráhordó szerepet szánt.

Tervezete egyes elemeit a forradalom bukása következtében már nem a magyar, hanem az osztrák kormányzat kezdte végrehajtani, a vasúthálózat visszafogott és osztrák érdekeken alapuló fejlesztése és az útügyek rendezése mellett. Az úthálózat bővülését ennek ellenére is növekvő területi különbségek jellemezték, a hálózat fenntartása, kiépítése az utak hierarchiában elfoglalt helyzete mellett a földrajzi adottságoktól is függött. Míg a hegyvidéki területeken a kisebb jelentőségű utak is köveze épültek ki, addig az Alföld ékként tagolta két részre az országot. Állami utak nem léteztek e központi térségben, a Duna menti területek és a keleti országrész kapcsolatát itt a fokozatosan kiépülő vasúthálózat biztosította.

¹ A kutatások Háromszék vármegyére vonatkozó részét a Magyar Állami Eötvös Ösztöndíj támogatta.

² SZÉCHENYI István 1848.

Az abszolutizmus időszakának lezárulta, az Osztrák–Magyar Monarchia létrejötte (1867) jelentősen módosította a közlekedéspolitikai irányelveket. A Kiegyezést követően az utügyekkel kapcsolatos feladatok a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium hatáskörébe kerültek, utalva ezzel a közutak kiépítésének egyik legfontosabb „finanszírozási” forrására. A közlekedéspolitikai irányváltását jelezte, hogy az osztrák kormányzat által csak relatív rövid összhosszban kiépített vasúthálózat fejlesztésére került a hangsúly, amely – főleg az 1870-es években – a közúthálózat elhanyagolásával járt együtt. Ennek elvi háttérben tévesen értelmezett, bár már a Széchenyi által is hangoztatott elképzelések (gyorsabb és harmadannyiba kerülő vasúti szállítás) álltak,³ kritikus volt azonban, hogy több elképzelés a közúthálózattal való teljes szakítást tűzte zászlajára.

A kérdést számos alkalommal, éveken át maga az Országgyűlés tárgyalta, az alapvető nézeteltérést a vasútra ráhordó, illetve az azzal párhuzamosan futó utak fenntartásával és finanszírozásával kapcsolatos véleménykülönbség jelentette. Egyes álláspontok szerint ugyanis a közutak időszaka lejárt, fejlesztésük és fenntartásuk a vasútépítésekhez képest gazdaságilag meg nem térülő befektetésként volt kezelendő, a párhuzamosan kiépített infrastruktúrák pedig a források túlzott területi koncentrációját jelentették.⁴ Racionálisabb és szélesebb látókörre vallottak azok az elképzelések, melyek a két szállítási mód eltérő lehetőségeiből következően azok egymást kiegészítő szerepét hangsúlyozták. Mivel a vasút közvetlen hatása önmagában csak a vonalak melletti szűk sávban érvényesülhetett, így a vasút által szállított utasok, javak szétosztásáért felelős úthálózat fejlesztése, fenntartása, a vasúthálózatba nem kötött települések közötti megközelíthetőségének biztosítása elsőrendű érdek volt.

De alátámasztották a párhuzamos utak fontosságát is, részben hadászati, részben „logisztikai” érvekkel. A vasútvonalakat ugyanis sokkal könnyebb szállításra alkalmatlanná tenni; illetve rövid távolságokra a közút – a vasúti rakodás időigényessége miatt – már akkor is kedvezőbb volt a vasútnál.⁵

1877-re a két hálózat eltérő ütemű fejlesztése kritikus állapotokat idézett elő: „Míg a forgalom könnyítése érdekében, az országra súlyosan nehezedő áldozatok árán, vasúthálózatunk hosszát az utolsó 10 év alatt majdnem megháromszoroztuk: közuta-

ink fejlesztése a vasutak építésével lépést nem tartott, úgyannyira, hogy igen sok vidéken a vasút szolgáltatata előnyöket felhasználni nem lehet, mert a vasutakhoz vezető utak állapota vagy éppen akadályozza, vagy legalább szerfelett nehezíti, és ezzel megdrágítja a szállítást”.⁶

A vidékről érkező képviselők beszámolóit szintén alátámasztották, hogy az utak karbantartásának elmaradása vagy a csapadékos időszakok hosszú időre nagyobb térségek elérhetőségét is lehetetlenné tudták tenni. Pavlovits István a postaforgalom ellehetetlenüléséről számolt be, Orbán Balázs pedig a Székelyföld közlekedési problémáira mutatott rá:

„A postának öt, sőt tíz nap is kell, míg Pestről (...) Újvidékre érkezik, ha különben sárba vagy vízbe nem tapadt, vagy lovai az út nyomorúságai következtében össze nem rogytak, amidőn a posta 2 hétig is kimaradt. (...) Röviden mondva, ezen tekintetben odalenn valódi barbár állapotban élünk”.⁷

„A parajdi utak járhatatlansága igen nagy mértékben csökkenti az állam bevételeit, amennyiben a határszél közelében lakók leginkább külföldről csempészett sóval élnek azért; mert törvényes parajdi sóhoz vonómarhájuk kockáztatása nélkül hozzáférni nem lehet”.⁸

Az utak fenntartása nemcsak a vasútállomások megközelítése, hanem a települések közötti forgalom miatt is fontos volt. A kis-közepes távolságú mezőgazdasági fuvarozás ugyanis továbbra is közúton zajlott, az 1880-as években Budapest 100, a vidéki városok 40 km sugarú körzetében látták el a városi lakosságot szekéren szállított friss áruval.⁹ A korszakban a település-vasútállomás viszonylat (6–12 km) volt a leggyakoribb szekerezési távolság, de még 31 olyan mikrorégiója volt ekkor Magyarországnak, ahonnan 20 km feletti távolságra feküdt a legközelebbi vasútállomás.¹⁰

A vasúttársaságoknak időbe telt felismerni, hogy a közútban ne konkurenciát, hanem a forgalmukat növelő, ráhordó alágazatot lássanak. 1870-ben Tisza Lajos¹¹ miniszter még a vasutak ellenséges hozzáállásáról számolt be, amelyek gyakran nem szívesen vagy áron felül szállították a kavicsot az útépítésekhez.

Változás e téren 1873-tól, a gazdasági visszaesés vasúti forgalmat is lecsökkentő hatására történt, amikor a vasúttársaságok felismerték, hogy az úthálózat, főleg a bekötőutak hiánya hátrányosan érinti a vasúti

³ TÓTH László 1995.

⁴ *Antalfy Károly felszólalása*, OgyKhN 1872, XIX, 404. ülés, 1871. december 14., 194.

⁵ TJU 632.

⁶ Uo., 114.

⁷ *Pavlovits István felszólalása*, OgyKhN 1871, XIV, 300. ülés,

1871. március 3., 164.

⁸ *Orbán Balázs felszólalása*, OgyKhN 1872, XIX, 404. ülés, 1871. december 14., 196.

⁹ EKÁ 1903.

¹⁰ FRISNYÁK Zsuzsa 2003a.

¹¹ *Tisza Lajos felszólalása*, OgyKhN 1872, XIX, 175.

szállítást is. Egyes társaságok különböző formában (pénzbeli hozzájárulás, önköltségi kőfuvarozás, kő ingyenes rendelkezésre bocsátása) ekkortól támogatták a bekötőutak létesítését.¹²

Összességében a Kiegyezést követően változó intenzitással érvényesült a kétfajta elképzelés, hosszú távon azonban a közutak fejlesztését támogató nézetek győzedelmeskedtek. Ahogyan a Kiegyezést követő első magyar kormány közlekedési minisztere, Mikó Imre kifejtette,¹³ bár az utak karbantartása nem jár közvetlen állami haszonnal, de hatásai által a polgárok gyarapodását szolgálja, amely az állam gazdagságának alapja.

Az úthálózat fenntartása ugyanakkor megkövetelte az utak forgalom szerinti besorolását, a forgalom nagyságának ismeretét is. Így került sor 1869-ben az első magyarországi közúti forgalomszámlálásra.

Forgalomszámlálások Magyarországon

A 19. századi közúti forgalomszámlálások története, sőt ténye is jórészt ismeretlen volt mindaddig, még a szakmai közönség előtt is. A kutatások csak részleges eredményeket tártak fel, melynek elsődleges oka, hogy az eredményeket a számlálások elvégzését követően egyáltalán nem vagy csak részlegesen publikálták.

A forgalomszámlálások története világviszonylatban több mint 160 éves múltra tekint vissza, de Magyarországon is már 140 éve hajtották végre az első, országos léptékű forgalomfelvételt. A számlálások elrendelésének oka műszaki, illetve pénzügyi természetű volt, az utak karbantartásához szükséges „fedanyag” mennyisége a forgalom nagyságától függött, így a fenntartáshoz szükséges pénzeszközök biztosításához ismerni kellett az utak forgalmi terhelését.

A forgalomszámlálások szükségességét Hieronymi Károly, a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium (KKM) vezető tisztviselője, Máramaros vármegye korábbi főmérnöke, későbbi közlekedési (kereskedelmügyi) miniszter vetette fel, az 1860-as évek végén. Hieronymi – hivatkozva korábbi, már az 1840-es években elvégzett franciaországi számlálásokra – olyan útépítés-finanszírozási rendszer bevezetését javasolta, ahol a fenntartó az útépítésre szánt összeget a pálya romlásának arányában, vagyis – többek között – a forgalmi terhelés függvényében osztja szét.¹⁴

A felvétel egysége a vonóállatok száma lett, mivel ez a legtöbb esetben arányos a szállított teher nagyságával, emellett azonban rögzítették a szekerek számát is. Hieronymi illetékességi területén, Técső

környékén rendelte el az első hazai forgalomszámlálást, 1866–1867-ben. A számlálások végrehajtását később a Magyar Királyi Mérnöki Hivatalok, majd az Államépítészeti Hivatalok végezték.

A 19. században két periódusban folyt országos, közúti forgalomfelvétel Magyarországon: előbb 1869 és 1876 között, majd 1894-ben. Az első esetben számlálások csak az államúti hálózaton folytak, a század végi felvétel esetében viszont a számlált útszakaszok körét már kiterjesztették a törvényhatósági úthálózatra is, hogy az utakat forgalmi fontosságuk szerint kategóriákba tudják sorolni.

Számlált napok tekintetében a számlálás nagyobb részében a heti egyszeri észlelés volt jellemző, egyedül 1872 őszi félévéből ismeretes, hogy heti két napra növelték az észlelés gyakoriságát. A forgalomfelvétellel az útkaparók, az eredmények összesítésével pedig az útmesterek voltak megbízva. Az eredményeket térképen (ill. összegzett kimutatásokban) a minisztériumba kellett felterjeszteni, feltárásukra a Magyar Országos Levéltárban (MOL) és a Romániai Országos Levéltár Kovászna megyei fiókjában (SÁL) végzett kutatásaim alkalmával került sor.

Az 1869 és 1876 közötti számlálások

Az első forgalomszámlálási periódusban a háromszintű úthálózat (állami, megyei, községi) legfelső kategóriájában, az állami úthálózaton folyt forgalomfelvétel. A számlálás előkészítése során felvetődött a lehetősége, hogy nem csak szigorúan műszaki, hanem gazdasági szempontú eredményeket is nyerjenek az észlelésből, így felmérjék (évszakonkénti bontásban) a szállított személyek számát, az áruk tömegét és összetételét is. Az ilyen részletességű észlelést azonban nemcsak pénzügyi, de technikai és jogi szempontból is kivitelezhetetlennek tartották, így Hieronymi végül az egyszerűsített, de megbízhatóbb eredményeket szolgáltatató adatfelvétel mellett foglalt állást.¹⁵ Megoldható és az utak besorolása szempontjából kívánatos lett volna ugyanakkor a megyei utakon való forgalomfelvétel is, ennek fontossága azonban csak a számlálások befejezése után kapott megfelelő figyelmet.

Az észleléseket technikai szempontból a KKM koordinálta, a forgalomfelvételt a változó számú vármegyébe kihelyezett területi szervén, a Magyar Királyi Mérnöki Hivatalokon keresztül végeztette el. A mérnöki hivatalokat körrendeletek és leiratok formájában értesítették az elvégzendő feladatokról, és bár az első rendelet szövege nem maradt fent, Erdélynek a számlálások elrendelése után bekövetkezett – Magyarországgal való – Uniója miatt mégis

¹² TÓTH László 1987.

¹³ Mikó Imre felszólalása, OgyKhN 1870, IV, 376.

¹⁴ HIERONYMI Károly 1869.

¹⁵ Uo.

ismeretes a korabeli utasítás. Az ily módon pótlólag értesített erdélyi hivatalokkal szintén közölték, hogy „felette kívánatosnak mutatkozik, hogy a fenntartási költségek helyes megítélése végett mennél biztosabb és használhatóbb adatok szereztessenek meg, a fennálló forgalom mekkoraságára nézve”.¹⁶ Az észlelések elrendelését tehát nem pusztán műszaki, hanem pénzügyi-gazdaságossági szempontok is vezérelték.

A végrehajtást kezdetben számos technikai probléma övezte, sok hivatalnak nem volt egyértelmű, hogy a fogatok vagy a fogatok elé fogott állatok számát kell-e felmérni. Szintén kritika érte a minisztérium által négy hónapban megállapított számlálási időt, több hivatal jelezte, hogy ezen időszak észleletei alapján a forgalom éves nagysága nem lesz megbecsülhető. Végül megkérdőjelezték azt is, hogy az írástudatlan útkaparók képesek lesznek-e megbízható munkát végezni.¹⁷

Az ezzel kapcsolatos aggodalmak tárgyaltanoknak bizonyultak, a forgalom városhálózathoz kapcsolódó maximumai megerősítik az észlelések pontosságát. Az eredmények azonban csak töredékesen maradtak fent, a levéltári kutatások során csak az 1870/71. és az 1874. évi, bár számlálási szakaszonkénti adatokat sikerült feltárni. Az eredmények nem tartalmazzák Horvát- és Szlavónország államúti forgalmát, e térségre csak útvonalszintű adatokat sikerült fellelni a KKM éves költségvetésének tanulmányozása során.

Az 1869-es számlálás tapasztalatait felhasználva a későbbi években pontosították a számlálási rendeleteket. Átálltak az egész éves, heti egyszeri (1872-ben heti kétszeri) felvételre, megkülönböztették a terhelte és terheletlen fogatokat, pontosan szabályozták az eredmények feldolgozásának és minisztériumba juttatásának módját. Nem írták elő azonban továbbra sem, hogy az észleléseket mely napszakban kell megtartani. Egyes (az 1870/71-es számlálásra vonatkozó) vármegyei feliratok azonban tartalmazzák erre vonatkozó utalásokat is, amelyekből valószínűsíthető, hogy csak a nappali órákban folyt számlálás. Ennek ellenére a vármegyék hozzáadták a tapasztalati úton becsült éjszakai forgalmat a mért, nappali terheléshez, mivel – ahogyan a rimaszombati hivatal fogalmaz – a szekeresek mozgásritmusa csak így volt pontosan leírható, hiszen „e vidéken a fuvarosok a megindulás napja előtt szoktak felrakatni, s a nap feljöttével már az államútra túl eső s ebből kiágazó mellékutakon mozognak”. A kérdést az 1874-es forgalomfelvétel idejére már szabályozták, ekkor rendszeres éjszakai számlálásokat is folytattak az államutakon. Ennek jogosságát igazolták is az eredmények, az éjszakai forgalom aránya átlagosan 28,6%-nak bizonyult, a szakaszok 95%-a esetén 10 és 43% közötti értékkel.

¹⁶ MOL, K 173, 1869–1143–6458.

¹⁷ Uo., 1869–1143–6509.

Szintén a korábbi számlálási eredmények bizonytalanságát tükrözi az az érdekes néprajzi adalék, hogy a Duna mentén fekvő adonyi és dunapentelei szakaszok (feljegyzett) forgalma azért csökkent, mert „a visszamenő sok hajós lovak – melyek gyakran a kocsihoz kötve részint az után szabadon futnak, felvéve nem lettek; még az előbbi 1869. évben ezen lovak is feljegyezve voltak”.¹⁸

Nem konkrét feljegyzési, de az eredményeket befolyásoló rendszerjellegű problémát jelentett a heti és országos vásárok észlelési napokhoz való viszonya. A vásárok számlálási napra esve növelték a forgalmat, számlálások közti napra esve pedig hiányzott a generált plusz mennyiség az össz volumenből.

Mivel a két, teljes adatsorral leírt év viszonylatában csak kisebb változások jellemezték a közúti forgalom megoszlását, így elsősorban a teljesebb és megbízhatóbb 1874-es eredményeken keresztül mutatom be az első periódus időszakára jellemző forgalmi viszonyokat.

1874-ben a Magyar Királyság területén 6030 km hosszal 42 út szerepelt az állami utak között. Az „érvényességi szakaszok” átlagos hossza 7,2 kilométert tett ki, amely közel 5 km-rel csökkent a vizsgálati időpontok között, vagyis az 1874-es észlelés ilyen szempontból is pontosabb volt az 1870/71-esnél. Az átlagos napi forgalom nagysága csak jelentéktelen mértékben módosult, 684 vonóállat/napról 720 vonóállat/napra növekedett. (Az államutak szakaszonkénti forgalmát az *1. térkép* mutatja be.)

Az eredmények regionális szempontból a nyugati országrész alacsonyabb és a keleti országrész magasabb forgalmát tükrözik, míg a településhierarchia mentén a város–falukülönbségek rajzolódni ki. 6-7 ezres maximumértékek mellett Pest-Buda és Brassó környékének forgalma volt a legnagyobb, de a Nagyzerind és Nagyvárad közti útszakasz, valamint az Arad, Temesvár, Kassa és Pécs környéki utak is nagy forgalmat hordoztak.

Az erdélyi és az északkelet-magyarországi utak egy részén tapasztalható nagy forgalommal szemben a Dunántúlra és Északnyugat-Magyarországra a kisebb forgalom volt jellemző. A Dunántúlon – a Buda környéki forgalmi gócot leszámítva – csak Mohács és Pécs térségében volt hosszabb szakaszon is jelentősebb a forgalom, míg az északnyugati országrészben a városok körüli utakon kívül a vasúti településekhez vezető „szárnyvonalak” forgalma volt a térségi átlag felett.

Az 1874-es észlelési adatok a forgalom viszonylagos stabilitását tükrözik. Ez fokozottan igaz a nyugati országrészre, ahol a forgalom általános növekedését

¹⁸ Uo., 1871–64–11–12252.

nem kísérte a forgalom területi átrendeződése. A Dunától keletre eső országrész forgalmát ezzel szemben több útvonalon is jelentősebb változások jellemezték.

Ennek lehetséges okai között már a korabeli megfigyelések is a vasúthálózat fokozott, a keleti országrészt ekkor elérő kiépítését sejtették, melyet a forgalomszámlálás rendszerének is figyelembe kellett vennie. Fontosnak tartották, hogy ne csak az eredeti helyeken, hanem a közbeeső pontokon, különösen a mellékutak beágazásánál is számláljanak, „legkiválóbb figyelemmel” ott, ahol „vaspályák” építése és újabb megnyitása miatt megváltozott a forgalom, és „úgyszólván egészen más irányt nyert”.¹⁹

Összességében a két számlálás között 12 olyan államút volt az országban, amellyel párhuzamosan ekkor nyitották meg a vasutat. E párhuzamos utak közül ötön csökkent, héten pedig növekedett a forgalom. Azaz a vasúthálózat változása rövid távon nem áll egyértelmű összefüggésben a közutak forgalmának változásával. A vasúttal jobban ellátott nyugati országrész alacsonyabb és a kevésbé ellátott keleti országrész magasabb közúti forgalma azonban hosszabb távon összefüggést sejtet a két hálózat teljességek között.

Az 1874-es adatok részletesebb, néprajzi jellegű következtetések levonását is lehetővé teszik. A mintegy 760 észlelési szakasz feléről állnak rendelkezésre az egy fogatolt járműre jutó vonóállatok számát tükröző számlálási adatok. (2. térkép)

Mind 1870/71-ben, mind pedig 1874-ben 2,2 volt az egy fogat elé fogott állatok átlagos száma, ami a kétfogatú szekerezés túlsúlyára utal. A néprajzi szakirodalomból is ismert, hogy ettől eltérőek voltak az erdélyi területek szekerezési szokásai, mivel az állatállomány összetétele is különbözött az ország többi részén megszokottól.²⁰ A nagyobb vonóerőt igénylő rendelkező ökor- és bivalyfogatok elé hagyományosan négy vonóállat volt fogva, ezt tükrözik a forgalmi észlelések eredményei is, Brassó, Nagyszében és Kolozsvár csúcserkéivel.

Ugyanakkor kevesebb, mint átlagosan két vonóállattal húzott szekerek közlekedtek az ország északi részének néhány más államúti szakaszán, illetve több útkereszteződéshez, nagyobb településhez közeli szakaszon. Különösen feltűnő ez a Pest-Budáról kivezető utak esetében. Ennek egyik oka az lehetett, hogy a feltételezhetően jobb minőségű utakon azonos tömeg mozgatásához kevesebb állat befogása is elegendő volt.²¹

A vontató állatok fogatonkénti átlagos számának ismerete korlátozottan, de lehetővé teszi, hogy a néprajzi és földrajzi sajátosságok alapján hozzávetőlegesen

megbecsüljük az utakon közlekedő szekerek számát. A szekerek számának meghatározásával ugyanis lehetővé válik, hogy az adatokat „megtisztítsuk” a néprajzi sajátosságoktól, és így olyan mutatót hozzunk létre, amely nagyobb eséllyel tükrözi a gazdaság területi különbségeit.

A rendelkezésre álló adatokat tájegységenként, illetve útvonalanként átlagolva rendeltem az adathiányos szakaszokhoz. (3. térkép)

Bár az egy fogatra jutó vonóállatok száma viszonylag széles tartományban (1–3,2) szóródik, a szélső értékek alacsony számából és ezek térbeli dekoncentrációjából következően a tájegységekre/útvonalakra vonatkozó átlagértékek 2 és 2,5 közé esnek. Így a vonóállatok esetében tapasztalt térbeli eloszlás – a nominálértékek természetes csökkenése mellett – nem módosul alapvetően a fogatok esetében.

Szintén ismertek a fogatok terheltség szerinti megoszlásának értékei, melyek térbeli képe nem tükröz markáns földrajzi szabályosságokat. Az útszakaszok 60%-án a könnyű és nehéz fogatok aránya kiegyenlített volt, egyedül Pest-Buda és DK-Erdély tűnt ki a nehéz fogatok magasabb arányával. E két, a befogott vonóállatok számát tekintve teljesen ellentétes paraméterekkel rendelkező térség példája arra mutat rá, hogy a szekerek terheltsége és a befogott vonóállatok száma közötti összefüggés meglehetősen összetett volt. A szállítandó teher mennyiségéből nem következett automatikusan a szekér elé fogott állatok száma, ezt a táji, néprajzi sajátosságok, szokások mellett a súrlódási együtthatón keresztül az utak minősége és a domborzati viszonyok egyaránt befolyásolták.

Az 1894. évi számlálás

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

A forgalmi fontosságon túl az 1895. évi költségvetés tervezete számos egyéb okot is megfogalmazott az állami úthálózat megváltoztatása indokaként.²² Így a földművelés, az ipar, a kereskedelem, a közlekedési

¹⁹ Uo., 1872–1145–8628.

²⁰ PALÁDI-KOVÁCS Attila 2001; FRISNYÁK Zsuzsa 2003b.

²¹ BALOGH István 1965.

²² JKKM 1895.

szektor, a hadászati-honvédelmi viszonyok és a nemzetközi forgalom megváltozása miatt is szükségesnek találták az utak újbóli besorolását. Ugyanakkor területi szempontokat is figyelembe kívántak venni, az ország nyugati felének az erdélyi úthálózattal való összekötését és annak a hat vármegyének a feltárását tartották fontosnak, ahol korábban még nem voltak állami utak.

Az 1894-es számlálási eredményeket rögzítő egyetlen eddig ismert átfogó statisztikai adatforrás *A magyar állam területén lévő állami közutak forgalmi térképe az 1894. évi forgalmi adatok alapján szerkesztve* című, a Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium által 1895-ben kiadott térkép²³, amely csak az államutak forgalmát ábrázolja. Egyértelmű volt azonban, hogy ezen adatok az eredetileg felmért adatoknak csak töredékét jelentik, így az 1894-es észlelés esetében is részletes levéltári kutatások váltak szükségessé. A számlálással kapcsolatos dokumentumokat a Kereskedelemügyi Minisztériumnak a Magyar Országos Levéltárban fellelhető K 227 törzsszámú állaga tartalmazza.

A levéltári kutatások során számos eddig ismeretlen irat került elő, de sajnálatosan a számlálási eredmények, térképek jó részét leválasztották a törzsanyagról. A szóveges dokumentumok nagy része az észlelési nyomtatványok kérvényezésével, a költségek, az éjjeli forgalom, a vasárnapi forgalom és a törvényhatósági utak forgalmával kapcsolatos kérdésekkel foglalkozik csak. Ennek ellenére több vármegye törvényhatósági útjainak eddig ismeretlen számlálási eredményeit is sikerült feltárni.

1. A számlálás előkészítése és lefolyása

Glevicky Sándor királyi mérnök, az 1893 áprilisában, Lukács Béla kereskedelmi miniszter által összehívott ülésen vetette fel a magyarországi forgalomszámlálások folytatásának szükségességét. Ismertette az 1888. évi württembergi számlálás módszerét, és bemutatta a számlálásról készült térképet. A forgalmi térkép megtalálható a MOL állományában, példaképpen kisebb, Bodeni-tó környéki részletét mutatom be. (4. térkép)

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

kiegészítő diagramot is tartalmaz, amely az átlagos kilométerre eső átmenő és helyi (mezőgazdasági) forgalom nagyságát ábrázolja havi bontásban, vonóállat mértékegységben.²⁴

A magyarországi számlálás előkészítése során a württembergi minta és az 1870-es évek számlálásainak tapasztalatai szolgáltak alapul. Nem valósult meg a helyi és az átmenő forgalom elkülönített feljegyzése, nagy viták után azonban sikerült elérni, hogy a korábbi észlelések hiányosságait nagyrészt kiküszöböljék. Így kötelezővé tették az éjszakai észleléseket, melyeket csak abban az esetben lehetett elhagyni, amennyiben az két hónap átlagában nem érte el a nappali forgalom 30%-át. Az éjszakai észlelések legfőbb indoka a városok élelmiszerellátása volt, a mezőgazdasági terményeket szállító szekerek ugyanis már éjszaka elindultak, hogy hajnalra a piacokra érjenek.²⁵

Szintén kötelező elemként került be a felvételi rendszerbe a vásári napok forgalmának felvétele. Nemcsak a vásár napján, hanem az azt megelőző és az azt követő éjszakán is rendkívüli észlelést kellett tartani, ha a forgalom a vásár miatt nagyobb volt a szokásosnál.²⁶ Volt azonban példa arra is (Fogaras vármegye), hogy a vásárok nemhogy növelték volna a forgalmat, hanem csökkentették, mert a vásárookra nem szekérrel, hanem gyalog és az állatokat hajtva érkezett a lakosság.²⁷

Az észlelés alapegysége újra a szekerek elé fogott állatok száma lett, de rögzítették a fogatok számát is. A számlálást az év 52 hetében, minden héten egy nap végezték.²⁸ Felmerült azonban, hogy vasárnaponként ne számláljanak, e tervet ellen a helyi lakosság vallási összetétele miatt azonban Szabolcs megye tiltakozott, mivel a térség izraelita lakossága a hét utolsó napján intézte ügyeit a városokban, illetve ekkor indult a hétfői vásárookra, jelentős forgalmat kelte ezzel az utakon.²⁹

Intézkedtek az eredmények kartográfiai feldolgozásáról is, hiszen a korábbi számlálásnál az egységesítés hiánya volt az egyik oka annak, hogy az eredményeket nem sikerült széles körben ismertté tenni. Az államutak forgalmi térképének elkészítését a minisztérium magára vállalta, de a majd 36 000 km-nyi törvényhatósági út forgalmi térképeinek elkészítése központilag nem volt megoldható. Így a minisztérium a feladatot az államépítészeti hivatalokhoz utalta.³⁰ Előírták, hogy a térképi ábrázoláshoz a Gönczy-féle vármegyetérképek fekete-fehér nyomtatását kell felhasználni, és az egységes kartográfiai megvalósítás

²³ MÁKFT 1895.

²⁴ MOL, K227, 1893–418–12–41201.

²⁵ Uo., 1893–502–12–89216.

²⁶ Uo., 1894–1289–8403.

²⁷ Uo., 1895–753–12–10148.

²⁸ Uo., 1893–502–12–89216.

²⁹ Uo., 1894–627–12–1238.

³⁰ Uo., 1895–867–68092.

érdekében mintaterületet jelöltek ki.³¹ A későbbiekben a vármegyék ennek alapján készítették el saját törvényhatósági útjaik forgalmi térképeit.

A megyei utak forgalomszámlálása végül csak 1897-ben fejeződött be, s szemben az államutak 1895-ben már publikált eredményeivel, ezek egy-egy formában való kiadása sosem történt meg, az eredményeket mindaddig megsemmisültnek hitték.

A számlálás lebonyolítása során számos kérdés, probléma merült fel. Ezek egy része anyagi, más része technikai jellegű volt. Így pl. külön problémának bizonyult az éjszakai számlálások téli lebonyolítása, hiszen „téli időben az útkaparók a szabad ég alatt csak úgy végezhetik a feljegyzéseket, ha tüzelőanyag bocsátatik rendelkezésükre, az aláírt hivatal utólagos jóváhagyás reményében volt oly bátor szállítással együtt 16 forintnyi összeg erejéig (...) tüzelni való dorongfát beszerezni”. A tűz fényére hivatkozva a minisztérium külön petróleum beszerzését csak azokon a pontokon engedélyezte a világitáshoz, ahol az útkaparók házak ablakából számoltak.³²

Egyes helyeken szintén problémát jelentett, hogy nem volt megfelelő számú személyzet, vagy azok nem voltak megfelelően képzettek: „Kitűnik ebből, hogy a forgalmi feljegyzéseket a magas rendelet kívánalmai szerint keresztülvinni annál kevésbé lehetséges, mert nemcsak az útkaparók értelmi színvonala áll szokatlan alacsonyan, de még a törvényhatósági útmestereké is, kik között van 3–4 olyan, kinek nem képes a hivatal a legcsekélyebb előtte ismeretlen dolgot felfoghatóvá tenni”.³³

Más hivatalok jelentései ugyanakkor a forgalom évszakonkénti sajátosságaira világitottak rá. Tolna vármegye közölte, miszerint tavasszal nagy volt a forgalom, ősszel még inkább, nyáron alacsonyabb, ünnep és vasárnapokon pedig kisebb.³⁴ Arad vármegye pedig az éjszakai számlálásokkal kapcsolatban mutat rá azok különös szükségességére a tavaszi szántás, gabonabehordás és az őszi szántás idején.³⁵

2. A számlálás eredményei

Összességében jelenleg 7642 km állami út forgalma ismert, amelyből 6463 km a Magyar Királyság, míg 1178 km Horvát- és Szlavónországban vezetett. A megyei utak közül 2553 kilométernyi hálózat adatait sikerült megbízható biztonsággal feltárni. Az állami úthálózat hossza 1874 és 1894 között 433 kilométerrel növekedett, míg az érvényességi szakaszok átlagos hossza 0,8 kilométerrel csökkent. Így 1894-ben az észlelési szakaszok átlagos hossza a Magyar Királyság

területén 6,4; Horvát- és Szlavónország területén 8,5; míg az ismert megyei úthálózaton 10,5 km volt.

Az országos napi forgalom átlagos értéke 481 vonóállat volt, ezen belül az államutak forgalma (498 vonóállat/nap) valamivel magasabb volt, mint az ismert forgalmú megyei utaké (430 vonóállat/nap). (5. térkép)

1894-ben a legmagasabb a kelet-magyarországi, a dunántúli és a horvát- és szlavónországi utak forgalma volt, melyek forgalomnagyságai alig tértek el egymástól. Valamivel átlag alatt maradt az északkeleti országrész forgalma, míg jelentősen elmaradt az átlagtól az északnyugati területeken mért forgalom. Az államutakon közlekedő szekerek száma ugyan csak kis mértékben, de minden esetben magasabb volt a törvényhatósági utakon közlekedőkéénél.

A legforgalmasabb útszakaszok 1894-ben is a városok, nagyobb települések, illetve útkeresztezések környékén alakultak ki. Mint az 1870-es években is, kiemelkedően nagy volt a forgalom Budapest határszélvényeiben (2000–4000 vonóállat/nap), amelyet Munkács, Pécs és Eperjes környéki egyes útszakaszok forgalmai követtek. A forgalom nagyságának további jellegzetessége, hogy 700 vonóállat/nap feletti egyenletes terhelés csak nagyon kevés, hosszabb útvonalon figyelhető meg. Ide tartoznak a kelet-szlavóniai államutak, a Versec–Pancsova út, a Miskolc felé vezető államút középső szakasza, illetve a Tisza forrásvidékén futó államúti szakasz.

Az 1870-es évek számlálási eredményeihez mérten alapvető különbség, hogy a forgalom 1894-re jelentős mértékben lecsökkent. Csak az 1874-ben és 1894-ben is egyaránt számlált utak forgalmát összevetve 27%-os volt a forgalom mérséklődése, míg a forgalom eloszlása területileg kiegyenlítettebbé vált. A legnagyobb arányú, 30% körüli csökkenés az eredetileg legnagyobb forgalmú Északkelet- és Kelet-Magyarország útjait jellemezte, míg az eleve alacsonyabb forgalmú Dunántúlon és az északnyugati országrészben 20% alatt maradt a visszaesés mértéke.

Az új forgalmi helyzetnek számos, további kutatást igénylő oka lehet. Az áruterelés volumenének változása vagy a vasút forgalmának értékelése mellett nem szabad megfeledkezni a nehezen mérhető táji sajátosságokról sem. Szintén befolyással van a szekerezésre az utak minősége, az államutak forgalmának területi struktúrája mögött akár a törvényhatósági utak kiépítettségének területi eltérései is meghúzódnak. Az államutak ugyanis rendkívül jól ki voltak építve (az 1883-as közel 6000 km-ből mindössze 24 km volt kiépítetlen), míg a törvényhatósági utak több

³¹ Uo., 1896–1290–49276.

³² Uo., 1894–627–12–11458.

³³ Uo., 1893–502–12–62229.

³⁴ Uo., 1895–753–12–10035.

³⁵ Uo., 1893–502–12–97170.

mint fele földút volt még. A Közmunka- és Közlekedési Minisztérium 1883-as adatait megvizsgálva azonban nem igazolható az a hipotézis, hogy azokon a területeken lett volna nagyobb az államutak forgalma, ahol a rosszul kiépített törvényhatósági úthálózat ezt kikényszerítette.

Bár a törvényhatósági utak 51%-os országos „kiépítetlenségi” aránya mögött rendkívüli különbségek húzódtak meg (az alföldi törvényhatósági utak 78,3%-ának ki nem építettsége, szemben az északnyugati országrész 2,9%-os értékével), a két szélső értéket leszámítva a többi tájegység törvényhatósági útjainak kiépítettségi foka közel hasonló volt. Ezen értékek alapján nem feltételezhető, hogy hasonló útminőség mellett egyes térségekben a fuvarosok a többi térségnél nagyobb arányban kerültek volna az államutak felé.

A közúti forgalom új helyzetének legfontosabb magyarázója a vasúthálózat nagymértékű kiépülése és területi megoszlásának változása. Elsődleges volt a vasút szerepe az Alföldön, ahol ebben az időben még egyáltalán nem voltak kiépített utak, az államutak csak az Alföld peremén kezdődtek (Debrecen, Szeged) és tartottak Erdély belső vidékei felé. Az ország északnyugati részét szintén csak vasútvonalak kötötték rá az országos hálózatra, a Pest–Pozsony vasútvonaltól indult észak felé több államút is. A Komárom–Érsekújvár útvonal pedig speciális esetként a Dunát kötötte össze valamely közeli vasútvonallal. Vagyis még az állami úthálózat is számos esetben csak ráhordó szerepet játszott a vasútvonalak mellett.

Csak az államutakat figyelembe véve, a forgalom nagysága az 1874-es 720 vonóállat/nap értékről 1894-re 498-ra csökkent. Eközben a vasúthálózat hossza több mint kétszeresére, 6420 km-ről 13 260 km-re nőtt, elérvén ezzel a keleti határokat is. Megszűntek a postajáratok, csökkent a nagy távolságú közúti forgalom szerepe, a 19. század végére a közúthálózat feladata az állomások és a vasúttal el nem érhető térségek hálózatba kötése lett. Vagyis míg az 1870-es évtized néhány éves periódusában nem, addig 20 éves időtávon már számottevő hatást gyakorolt a vasúthálózat fejlesztése a közúti forgalom nagyságára.

Széchenyi 50 évvel korábbi koncepciója tehát beigazolódtott, az ország fő ütőereivé a vasútvonalak váltak, és ezek forgalmát a technikai lehetőségeit tekintve alárendeltebb közúthálózat osztotta szét a vasúttal nem elérhető vidékekre.

A vasút dominanciája történelmi távlatból szemlélve mégis rövid életű volt, hiszen a közúti közlekedés gyors modernizációját követően a 20. század második felére a gépjárműveknek köszönhetően a közút visszavette vezető szerepét.

Forgalomszámlálások Háromszéken

1. Háromszék forgalomfelvételi eredményeinek megőrzöttsége

A Magyar Országos Levéltárban folytatott kutatások behatárolták az ott elérhető források körét. A MOL-ban megőrzött anyagok elsősorban a központi kormányzati iratanyagát tartalmazzák, vagyis esetünkben 1869-től 1889-ig a Közmunka- és Közlekedési Minisztérium, 1889-től a vizsgált periódus végéig pedig a Kereskedelemügyi Minisztérium iratai közt lelhetőek fel a közúti forgalomfelvételekkel kapcsolatos részletek.

A két számlálási periódust a számlált utak – és ehhez kötődően az illetékes szervek körének – változása nyomán is ketté kell bontani.

Az első észlelés során ugyanis csak az államutak forgalmának meghatározására került sor, e feladatot a minisztérium területi szerveivel, a Magyar Királyi Mérnöki Hivatalokkal végeztette el. Az eredmények többségét a levéltári kutatások sem tudták feltárni, a megtalált 1870/71-es és 1874-es adatsor viszont szinte teljes körű. Vagyis az államutak – mint legfontosabb utak adatai – a minisztériumba kerültek, tervezett feldolgozásuk azonban központi szinten is elmaradt. A hiányzó évek eredményeinek feltárására a történelmi országterület megyei levéltáraiban is kevés esély mutatkozik, mivel a mérnöki hivatalok iratanyaga nagyrészt megsemmisült. Ilyen sorsra jutott a háromszéki állami utakért felelős Brassói magyar királyi Mérnöki Hivatal iratanyaga is.

Háromszéket mindösszesen egyetlen államút, a Brassó–Ojtoz államút érintette. Ennek forgalmi adatai, hasonlóan a legtöbb államútéhoz, a két ismert évre szinte hiánytalanok.

Az első számlálási periódustól eltérő paraméterekkel zajlott a második, 1894-es számlálás. A számlált utak körét kibővítették a törvényhatósági utakkal, amelyek egyaránt magukban foglalták a vármegyék és a törvényhatósági jogú városok kezelésében álló utakat.

A vármegyéknek az 1890. évi I., a közutakról és vámokról szóló törvény cikk alapján lehetőségük, de nem köteleességük volt törvényhatósági mérnöki hivatalt szervezni. Amennyiben erre nem került sor, és a (mérnöki hivatalok feladatait átvevő) államépítészeti hivatal látta el a törvényhatósági utakkal kapcsolatos teendőket, a vármegye kötelese volt a felmerülő kiadásokhoz hozzájárulni. Nem volt ugyanakkor választási lehetőségük a törvényhatósági joggal felruházott városoknak, melyeknek létre kellett hozniuk a városi mérnöki hivatalokat. (21. §.)

Ilyen módon a korábbinál sokkal komplexebbé vált a forgalomszámlálások lebonyolítási rendszere, amely a levéltári kutatásokat összetettebbé, de egyben

több esélyt kínálóbba tette. A minisztérium továbbra is a koordináló feladatokat látta el, az 1894-es számlálás során azonban már nemcsak területi szakszerveinek vezetésével, az államépítészeti hivatalok főmérnökeivel állt kapcsolatban, hanem a vármegyei utak forgalmának észlelése miatt az alispánokkal, a törvényhatósági városok útjain folytatott észlelések miatt pedig a polgármesterekkel is levelezést folytatott.

Az észlelések végrehajtása során e szervezetek-személyek is kapcsolatba kerültek egymással, ami kutatási szempontból szintén növelte az új eredmények megtalálásának esélyét. Összességében a három felelős szinthez két végrehajtó szervezet tartozott.

Az állami utak forgalmát a megyei államépítészeti hivatalok mérték fel, az eredményeket közvetlenül a minisztériumba felterjesztve.

Mivel a megyei törvényhatóságok többnyire nem szerveztek saját mérnöki hivatalt, szintén az államépítészeti hivatalok mérték fel a megyei törvényhatósági utak forgalmát. Ebben az esetben a vármegye (alispán) és az államépítészeti hivatal (főmérnök) közvetlenül tartották a kapcsolatot, minden problémás eset, eredmény a vármegyén keresztül jutott fel akár a minisztériumba, akár az eredmények térképezésével megbízott céghez. E tényező döntő jelentőségűnek bizonyult a kutatások során.

Végül a törvényhatósági jogú városok törvényhatósági útjainak forgalmát a polgármester mérte fel a város saját mérnöki hivatalával. Az eredményeket, csakúgy mint a megyei utak esetében, itt sem a felmérés végző mérnök, hanem a feladattal hivatalosan megbízott polgármester terjesztette fel a minisztériumba.

A felvázolt szolgálati utak határozták meg az 1894-es számlálási eredmények kutathatóságát. A Magyar Országos Levéltárban fellelt iratok azonban többnyire csak a különböző szervek közti levelezést tartalmazzák, az eredményeket leválasztották az iratanyagtól. Egyelőre tisztázatlan, hogy ezek sorsa mi lett, elképzelhető azonban, hogy valamennyi ügyiratot, vagy egy későbbi számlálás előkészítése, vagy az eredmények összegzett kiadásának reményében, csak évekkel később iktatták. A későbbi iktatás esélyét erősíti a számlálás elhúzódása is, Alsó-Fehér vármegye anyagai például csak 1899-ben kerültek fel a minisztériumba. Az esetlegesen későbbre tervezett számlálásra pedig az a számos, különböző könyvtárakban és más intézményekben (így magában a Székely Nemzeti Múzeumban is) fellelhető megyei forgalmi térképlap utal, melyek címükkel ellentétben nem tartalmazzák a számlálási eredményeket feltüntető szalagdiagramokat, kiadási dátumként azonban egészen az 1920-as évekig húzódó időpontokat tartalmaznak.

Amennyiben a későbbi iktatás miatt nem sikerült a MOL-ba beküldött és a levelezésről leválasztott eredményeket megtalálni, úgy azok későbbi előkerülésének esélye gyakorlatilag nincsen. A minisztérium ugyanis csak az 1900 előtti anyagokat adta át a MOL-nak megőrzésre, az 1900 és 1945 közti iratanyag a Kereskedelem- és Közlekedésügyi Minisztérium Lánchíd utcai épületében 1944–1945-ben elégett.

Így a MOL-ban folytatott kutatások Háromszék vármegye esetében is csak azt tárták fel, hogy mind az alispán, mind a főmérnök megküldte a minisztériumnak az alája tartozó utak észlelési eredményeit. Az államutakra vonatkozó adatok már 1895 januárjában, de a megyei utak adatai is már februárban Budapesten voltak.

Mivel az állami utak eredményeinek térképezését a minisztérium magára vállalta, és azokat a millenniumi kiállításon is megjeleníteni szándékozott, ezen eredmények feldolgozása és kiadása már a számlálást követő évben megtörtént. Ennek eredményeként jelent meg a már említett *A magyar állam területén lévő állami közutak forgalmi térképe az 1894. évi forgalmi adatok alapján szerkesztve* című, 2 × 3 méteres térképmű, amelyet a kiállítás közlekedési pavilonjában valóban ki is állítottak.

Ezen forrás alapján ismertek a Háromszék vármegyei államúti eredmények is, ez azonban újra csak a Brassó–Ojtoz útnak a vármegyébe eső szakaszát jelenti. A térkép ráadásul csak az összegzett végeredményeket tartalmazza, azaz ezen út esetében csak arról van tudomásunk, hogy mennyi volt az egyes észlelési szelvényekben a szekerek elé fogott vonóállatok száma. E tekintetben, csakúgy mint az 1870-es évek számlálások eredményeinél, szintén nem várható újabb eredmények előkerülése, hiszen a sepsiszentgyörgyi állami levéltárban sem maradtak fenn a helyi államépítészeti hivatal iratai.

A törvényhatósági utak forgalmi adatainak sorsa a MOL dokumentumai alapján csak annyiban követhető, hogy szépen látszik az a csúszás, amelyet részben a minisztérium, részben a vármegyék hibája okozott. A vármegyék közül egyesek a számlálás késői kezdésével, a minisztérium pedig a feldolgozás elveinek elkésztettségével hátráltatta a munkát. Annak ellenére, hogy mind a primer adatok, mind ezek összesítése 1895 februárjára beérkezett a minisztériumba, Háromszék megye törvényhatósági útjainak forgalmi térképe csak 1897 júniusára készült el. Sem a térkép, sem az eredmények nem találhatók meg azonban a MOL-ban, megvannak viszont az adatok a sepsiszentgyörgyi állami levéltár alispáni iratai között.³⁶

³⁶ SÁL, Fond 9.

2. A számlálási eredmények feldolgoása

Háromszék vármegyében is az államépítészeti hivatal végezte a törvényhatósági utak forgalomszámlálását. Az alispán 12492/1893 számú átiratában kérte fel a hivatalt az észlelések elvégzésére, egyben átutalta a nyomtatványok és az éjjeli számlálások költségeit. Válaszában az államépítészeti hivatal közölte, hogy az éjjeli észlelések átlagosan havi 60 Ft-ba kerülnek (útkaparók pótdíja), de ez a fenntartási általánból nem volt fedezhető. Így 700 Ft előleget kért (és kapott), a segédnapzámosokra felvett 1894. évi 3000 Ft költségelőirányzat terhére.

Az államépítészeti hivatal 1895. január 18-án fejezte be az észlelést, és a 2118 db számlálási ívet átküldte az alispánnak minisztériumi felterjesztésre. Ez volt az a 10702/1895 (MOL) számon iktatott dokumentum, amelyből még Budapesten azonosítani lehetett az iratok beérkezését.

Ezt követően csak az államépítészeti hivatal költségekkel való elszámolása tekintetében mozdult előre a folyamat, Háromszék vármegyében – mint ahogyan az egész országban – másfél évre leállt a feldolgozás. A minisztériumnak ennyi időbe telt, amíg begyűjtötte az elkészült felvételeket, és döntött a feldolgozás további sorsáról.

Az adatok térképi feldolgozásáról rendelkező 49276/96 minisztériumi körrendelet indította el újra a feldolgozás folyamatát, amikor a vármegye visszakapta a „b” és „c” (vagyis az észlelési pontokra és útvonalakra összegzett) kimutatásokat, valamint megkapta Veszprém vármegye törvényhatósági útjainak forgalmi térképét. E térkép jelenleg is megtalálható a sepsiszentgyörgyi levéltárban, ez a térkép szolgált mintául minden törvényhatóságnak saját térképe elkészítéséhez.

A térképezési körrendelet kézhezvétele után, annak utasítására az alispán 1896 októberében fel is vette a kapcsolatot Posner Károly Lajos és Fia Nyomdaüzemével, amely cég a megyei térképek elkészítését végezte. Az alispán kérte Posnertől a Gönczy-féle 1:25 000 méretarányú vármegyeterkép fekete nyomtatú, 100 példányban való előállítását. Ugyanakkor az alispán visszaküldte az államépítészeti hivatalnak a minisztériumtól visszaküldött adatokat.

Posner 1896. november végi válaszában próbanyomatot küld az alispánnak, kérve, hogy ellenőrizze az úthálózat helyességét. Megjegyzi továbbá, hogy nyomdája a többi hasonló térkép elkészítése miatt rendkívül túlterhelt, így az imprimatúrát lehetőleg három napon belül kívánja visszakapni. A nyomdaüzem kiemeli, hogy a forgalmi adatok nem rajzolandók be a térképre.

A próbanyomatot, a szokásos szolgálati útnak megfelelően, az alispán átküldte az államépítészeti

hivatalnak, amely végrehajtotta a szükséges korrekciókat, és három nappal a kézhezvétel után az alispán valóban vissza is küldte az imprimatúrát Posnernek.

Ezután újra több hónap szünet következik az ügymenetben, mígnem 1897 márciusában Posner jelzi, hogy elkészült az alaptérkép, és a számla csatolása mellett várja a kézíratos forgalmi térképet sokszorosításra. Mivel a vármegye két héten keresztül nem reagált a megkeresésre, Posner sürgető levelet küldött az alispánnak (ezt egyébként más nem válaszoló vármegyéknek is megtette), amelyben felhívta a vármegye közönségét, hogy a minisztériumi körrendelet kifejezetten ajánlja a térképek nagy példányszámban való előállítását, így várja megrendelésüket.

Az alispán kérésére ekkor az államépítészeti hivatal átteszi a vármegyéhez az időközben elkészített két kimutatást és térképet, de tévedésből a vármegye nem ezeket, hanem a vonaltérképet küldi fel Posnernek. A nyomdaüzem néhány nappal később jelzi a tévedést, melynek hatására az alispán – árajánlat kérése mellett – megküldi Posnernek a kézíratos forgalmi térképet.

Posner április végén jelentkezik (a valamennyi vármegye számára) egységes árajánlatával, melyben 50 db térkép elkészítését 95, 100 db-ét 120 Ft-ért vállalja. A drágának talált ajánlat hatására az alispán visszaküldeni kéri az elküldött kézíratos térképet, jelezve, hogy ha mégis rendelne, akkor újra elküldi a mintát a nyomdaüzemnek. Háromszék vármegyéhez hasonlóan egyébként több más vármegye is drágának találta Posner ajánlatát, amely némileg erőszakos kommunikációval is párosult.

A térképet végül Révész Ignác írakkal sokszorosították, 10 példányban, 10 Ft külön díjazás ellenében, és az alispán 1897. június 22-én terjesztette fel a kész térképet a Kereskedelemügyi Minisztériumba.

3. Az államúti számlálás eredményei

Az országos közúti forgalomszámlálásokból fennmaradt, Háromszékre vonatkozó legrégebbi eredmény a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 1871. évi költségvetési előirányzatában szerepel.³⁷ E forrás csak útvonalankénti átlagértéket közöl, így nem állapítható meg pontosan a Brassó–Ojtoz útvonal Háromszékre eső forgalmi részesedése. A 319 napi vonóállatot kitevő forgalom azonban nem tér el jelentősen a következő évből már ismert adattól, amikor az útvonal Háromszékbe eső részének átlagos forgalma 270 vonóállat volt. (6. térkép)

Az akkor még mindössze négy észlelési szakaszra osztott államút Brassóhoz legközelebbi szakasza volt a legforgalmasabb, melyet a Kézdivásárhely környéki forgalom követett. A legcsekélyebb számú vonóállat

³⁷ JKKM 1871.

az út leginkább periférikus, a román határ előtti szakaszán közlekedett.

A szakaszok terheltségének egymáshoz való viszonya nem, a terhelés nagysága viszont jelentősen megnövekedett a következő ismert forgalmú évre, 1874-re. (7. térkép) A háromszéki szakaszon közlekedő vonóátlatok átlagos napi száma 682-re emelkedett, melyben szerepe volt Brassó 1873-as, az országos vasúthálózatba való bekötésének. Ezt támasztják alá Nagy Botond kutatásai is,³⁸ a tárgyalt időszakban az ojtózi/sósmezői vám a harmadik legnagyobb forgalmú volt a román határon importgabona tekintetében.

A felfutás azonban csak időleges volt, ez az útvonal is illeszkedett abba az országos trendbe, amely az 1894-es számlálásra a vasúthálózat további kiépítésének következtében a közúti forgalom csökkenését hozta magával. A Brassó–Kovászna–Kézdivásárhely vonal 1891-es felavatása visszavetette a szekérforgalmat, 1894-ben újra kevesebb, 476 vonóátlat közlekedett átlagosan az államúton. (8. térkép)

4. Forgalom a törvényhatósági utakon

A törvényhatósági utak forgalmának felmérésére első alkalommal 1894-ben került sor. A Háromszék vármegyére vonatkozó forgalomfelvételi adatok megőrzöttsége magas fokú, a központilag, Budapesten bezúzott „a” lapok mellett a forgalmi térkép maradt feltáratlan. Sikerült azonban a Kovászna megyei levéltárban valamennyi „b” és „c” lapot megtalálni, melyek a számlálási eredmények észlelési pontonkénti eredményeit napi bontásban tartalmazzák.

Ez azt jelenti, hogy nemcsak az éves forgalom nagyságáról, de annak hetenkénti lefutásáról, a befogott igavonók és a szekerek számáról, az éjszakai forgalomról és az országos vásárok alkalmával lebonyolódott forgalom nagyságáról is olyan részletes információkat sikerült feltárni, amelyek eddig nemcsak Háromszékre, de az ország bármely részére vonatkozóan is teljesen ismeretlenek voltak.

A számlálás Háromszék vármegye valamennyi jelentősebb (12) megyei útjára kiterjedt, mintegy 325 km hosszúságban, mindössze a vasúti hozzájáró utak és öt olyan kisebb törvényhatósági út maradt ki, melyek hossza 2 km alatt maradt. (A felmért úthálózatot és a számlálási szelvényeket a 9. térkép ábrázolja.)

Az utak többsége kiépített megyei út volt, csupán a Kézdivásárhely–Torja–Bükszád út „középső”, Feltorja és Bükszád közötti 20 km-es szakasza, a Mikóújfalu–Nagybacon közti út egy három kilométeres szakasza, valamint a Nyén–Bodza–Kraszna törvényhatósági út utolsó 2,5 km-es, román határ előtti része nem volt kiépítve. Ez utóbbi útvonal, csakúgy mint a Brassó–Csík megyei közút, hadászati fontossággal is bírt.

A 29 számlálási szelvény többsége településeken belül helyezkedett el, helyzetük csak hozzávetőlegesen, egy kilométer pontossággal ismert. A számlálási pontok elhelyezése nem minden esetben elégíti ki a szakmai igényeket, a települések, városok központjában végzett észlelési eredmények ugyanis nem terjeszthetők ki korlátlanul az útvonal városon kívüli részére. A legkirívóbb három esetet a feldolgozás során „nem számlált szakasznak” minősíttem (10. térkép), mivel teljességgel kizárható, hogy pl. a Kézdivásárhelyen számlált forgalom egészen a csíki határig, vagy a Torján számlált forgalom Bükszádig változatlan nagyságú legyen. Ezekon kívül is találhatóak „gyanús” szakaszok a felmérésben (pl. Kovászna és Kézdivásárhely közt, vagy a Nyén–Bodza–Kraszna úton, ezek közül bizonyos esetekben új érvényességi szakaszhatár kijelölése volt célszerű.

A nappali számlálás 46–49 napon keresztül, míg az éjszakai, a forgalom nagyságának függvényében, 0–49 napon át zajlott. Kilenc szelvényen egyáltalán nem volt éjszakai észlelés, öt szelvényen pedig csak két-három hónapon át számláltak, majd a körrendeletben meghatározott alacsony arány miatt leálltak vele. Így összesen 15 szelvényből vannak folyamatos, egész évre vonatkozó éjszakai adataink. Az országos vásárok alkalmával szintén külön észlelést tartottak, mind nappal, mind pedig éjszaka.

Az átlagos nappali forgalom 546, míg az ismert éjszakai szelvényeké 321 vonóátlat volt naponta, amely összességében 688 vonóátlatnyi forgalmat jelentett. (Az útszakaszok terhelését a 10. térkép szemlélteti.)

A térkép – köszönhetően a településeken elhelyezett mérési pontoknak is – a városok kiemelkedő forgalmát tükrözi. Jól kivehető a megyeszékhely Brassóval való intenzív kapcsolata, de szintén kifelé kommunikál a Miklósvári járás valamint a Sepsi járás északi része. Háromszék abszolút belső központja ugyanakkor Kézdivásárhely, amely minden irányban élénk kapcsolatot tartott vonzáskörzetével.

A számlálás során rögzítették a szekerek számát is, amely a megyén belül nem tükrözött jelentős eltéréseket. Az egy szekér elé fogott állatok száma 1,66 és 2,11 közé esett, és a 29 szakaszból 25 szakasz esetén mindössze 1,9 és 2,1 között változott az érték. Az adatok tehát a kétfogatú szekerezés túlsúlyára utalnak.

Ugyanakkor a terheltebb fogatok aránya 29% és 72% között mozgott, de itt is 21 szakaszon esett az arány 40% és 60% közé, jelezve ezzel e dimenzió kiegyenlítetttségét. Nem volt ugyanakkor kapcsolat a befogott vonóállatok száma és a terheltség között, vagyis a gazdák a szállított teher nagyságától függetlenül a kétfogatú szekereket részesítették előnyben.

³⁸ NAGY Botond, 2009.

A terheltség és a napszakok közti kapcsolatot vizsgálva megállapítható, hogy nincs jelentősége a nappali és az éjszakai időszaknak, mindkét esetben 48% körüli a terhelt vonóállatok aránya. Összefügg a nappali és éjszakai forgalom abból a szempontból is, hogy a nappal nagy forgalmú utak éjszaka is jelentősebb forgalmat vezetnek le, a két napszakban közlekedő terhelt vonóállatok százalékos aránya között 0,73 a korreláció.

Összességében a nappali forgalom aránya 56% és 76% között változott, átlagosan a vonóállatok 65%-a közlekedett nappal, 35%-a pedig éjszaka – hajnalban. Az értékek ebben az esetben is az átlag körül szóródnak, a 15-ből 10 szelvény 10 százalékponton belül helyezkedik el egymáshoz képest. A nappali–éjszakai forgalom arányában ugyanakkor éves menet figyelhető meg: míg január–februárban 72% a nappali forgalom aránya, addig az év maradék tíz hónapjában csak 60%. Ez a téli hónapok kedvezőtlen, a nappali forgalmat erősítő hatásával magyarázható. (1. ábra.)

Éves menet jellemzi a forgalom teljes lefutását is, a téli hónapok alacsonyabb és a többi évszak magasabb értékeivel. (2. ábra.)

A mezőgazdasági idénymunkákhoz kapcsolódóan májusi, július közepi és augusztus második felétől szeptember végéig tartó csúcsokkal jelentkezik a forgalom, melyet a vásári napok forgalma múl csak felül. (3. ábra.)

Az április végétől (Szent György-nap) november közepéig a megyében megtartott mintegy 15 országos vásár jelentős forgalomnövekedést eredményez, egy átlagos vásárnap nappali forgalma mintegy háromszorosa, éjszakai forgalma pedig kétszerese egy normál nap forgalmának.

Összességében megállapítható, hogy egy olyan kis, megyényi területen, mint Háromszék, a forgalomfelvétel során felmért legtöbb adat elsősorban nem a különbségeket, hanem a hasonlóságokat tükrözi. Az adatok útszakaszonkénti értékei jórészt egyezők, a mai időtávból magyarázható eltérések feltárása inkább megyék között, mintsem megyén belül lehetséges. További helytörténeti, néprajzi, szociológiai szakirodalom feldolgozása természetesen még inkább árnyalhatóvá teszi a képet, mint ahogy lehetséges további kutatási irányt jelenthet a konkrét napi forgalmak és a korabeli időjárási adatok összevetése is.

Szalkai Gábor – ELTE TTK, Regionális Tudományi Tanszék, hajnalihegy@freemail.hu

Levéltári források

Arhivele Naționale ale României Direcția Județeană Covasna, Sf. Gheorghe / Romániai Országos Levéltár Kovászna Megyei Igazgatósága, Sepsiszentgyörgy (SÁL)

– Fond 9: *Háromszék vármegye iratai / Prefectura județului Trei Scaune, Alispáni iratok / Actele viceprefectului*

Magyar Országos Levéltár (Budapest)

– K 173, Közmunka és Közlekedésügyi Minisztérium iratai:

- 1869–1143–6458
- 1869–1143–6509
- 1871–64–11–12252
- 1886–11–6935
- 1872–1145–8628

– K 227, Kereskedelemügyi Minisztérium iratai:

- 1893–418–12–41201 (VSW 1888 hozzáférhetősége)
- 1893–502–12–89216
- 1894–1289–8403
- 1895–753–12–10148
- 1894–627–12–1238
- 1895–867–68092
- 1896–1290–49276
- 1894–627–12–11458
- 1893–502–12–62229
- 1895–753–12–10035
- 1893–502–12–97170

Irodalom

- EKÁ 1903 = *Emlékirat közutaink állapotáról*, Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium, Budapest, 1903.
 JKKM 1871 = Jelentés a Közmunka- és Közlekedésügyi Minisztérium 1871-ik évi költségelőirányzatához, in: *Állami költségvetés a Magyar Kormány részére az 1871. évre*, Buda, 1871.
 JKKM 1895 = *Jelentés a Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium 1895. évi költségvetéséhez*, Budapest, 1894.
 MÁKFT 1895 = *A magyar állam területén lévő állami közutak forgalmi térképe az 1894. évi forgalmi adatok alapján szerkesztve*, Kereskedelemügyi Magyar Királyi Minisztérium, Budapest, 1895.
 OgyKhN 1870, IV = *Az 1869-ik évi április 20-dikán kihirdetett Országgyűlés Képviselőházának Naplója*, IV (szerk. Greguss Ágost), Pest, 1870.
 OgyKhN 1871, XIV = *Az 1869-ik évi április 20-dikán kihirdetett Országgyűlés Képviselőházának Naplója*, XIV (szerk. Nagy Iván), Pest, 1871.
 OgyKhN 1872, XIX = *Az 1869-ik évi április 20-dikán kihirdetett Országgyűlés Képviselőházának Naplója*, XIX (szerk. Nagy Iván), Pest, 1872.
 OgyKhN 1876, II = *Az 1875. évi augusztus 28-ára hirdetett Országgyűlési képviselőnapló*, II (szerk. Nagy Iván), Budapest, 1876.
 TJU 632 = Törvényjavaslat az utakról, 632. szám, in: *Az 1875. évi augusztus hó 28-ra hirdetett Országgyűlés képviselőházi irományai*, XIX, Budapest, 1877.
 VSW 1888 = *1888. Verkehr auf den Staats-Strassen des Königreiches Württemberg*, Lith. Anstalt v. G. Hopphan in Stuttgart, Bearbeitet von dem K. Min. des Innern, Stuttgart, 1890.

*

- BALOGH István
 1965 A lófogatok Debrecenben a XVIII–XIX. században, 1, *Ethnographia*, 1965/2, 161–186.
 FRISNYÁK Zsuzsa
 2003a A magyarországi vasútállomások áruforgalmi jellemzői a 19. század végén, *A Közlekedési Múzeum Évkönyve*, XIII (2001–2002), Budapest, 305–320.
 2003b Magyarország kocsi- és szekérállománya, 1889, *Herman Ottó Múzeum Évkönyve*, XLII, Miskolc, 359–385.
 HIERONYMI Károly
 1869 *A közlekedés*, Pest.
 NAGY Botond
 2009 Az osztrák-magyar–román külkereskedelelem szállítóeszközei 2. A vasúti csatlakozások első üteme, *Acta Siculica* 2009, 501–512.
 PALÁDI-KOVÁCS Attila
 2001 Híradás, közlekedés, szállítás, in: *Magyar Néprajz*, II, *Gazdálkodás*, Budapest, 813–973.
 TÓTH László
 1987 Magyarország úthálózata és útügyi szervezete a kiegyezés utáni években, *A Kiskőrösi Közúti Szakgyűjtemény Évkönyve*, 1981–1986, Budapest, 135–164.
 1995 *Magyarország közútjainak története*, Győr–Budapest.
 SZÉCHENYI István
 1848 *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*, Pozsony.

Caracteristicile circulației rutiere din Ungaria și ținutul Treiscaune în secolul al XIX-lea

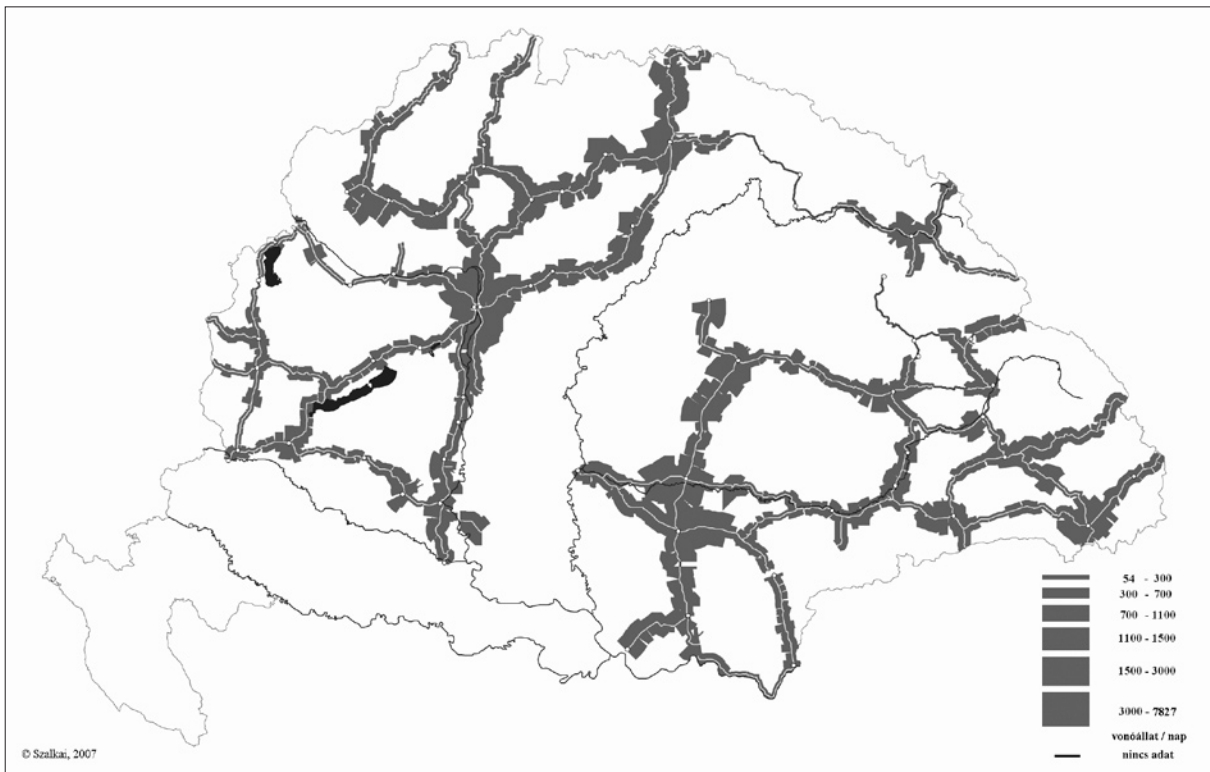
(Rezumat)

Literatura de specialitate a circulației rutiere care se ocupă de ultimele decenii ale secolului al XIX-lea detaliază în primul rând realizarea și importanța rețelei feroviare. Neglijază analiza circulației rutiere, deoarece nu dispunem de date exacte privind caracteristicile acesteia. În lucrarea mea încerc să completez aceste lipsuri, relevând istoria și rezultatele conscripțiilor de circulație efectuate în Ungaria de dinainte de 1920. Pe lângă prezentarea tendințelor generale, în lucrarea mea am analizat în mod detaliat condițiile de circulație în ținutul Treiscaune, relevând rezultate noi ca prezentarea circulației defalcată pe săptămâni cât și rolul târgurilor naționale în intensificarea circulației.

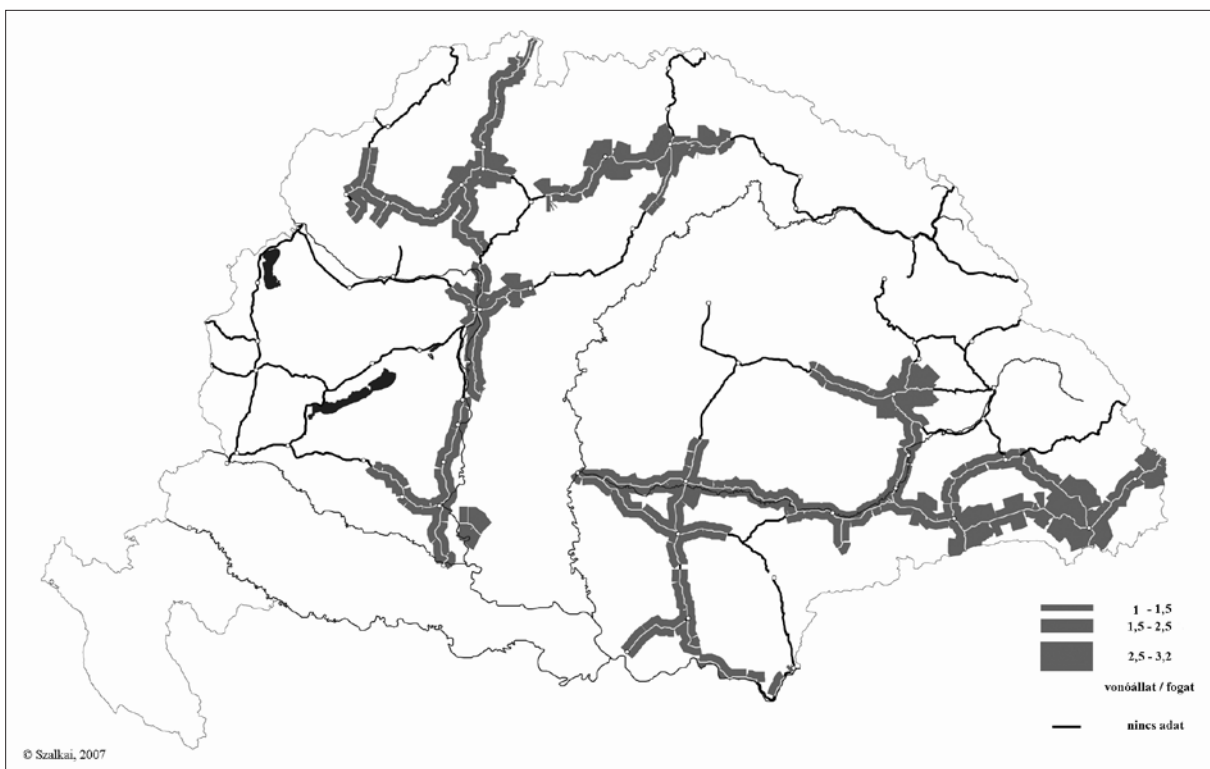
Characteristics of public traffic in Hungary and Háromszék in the 19th Century

(Abstract)

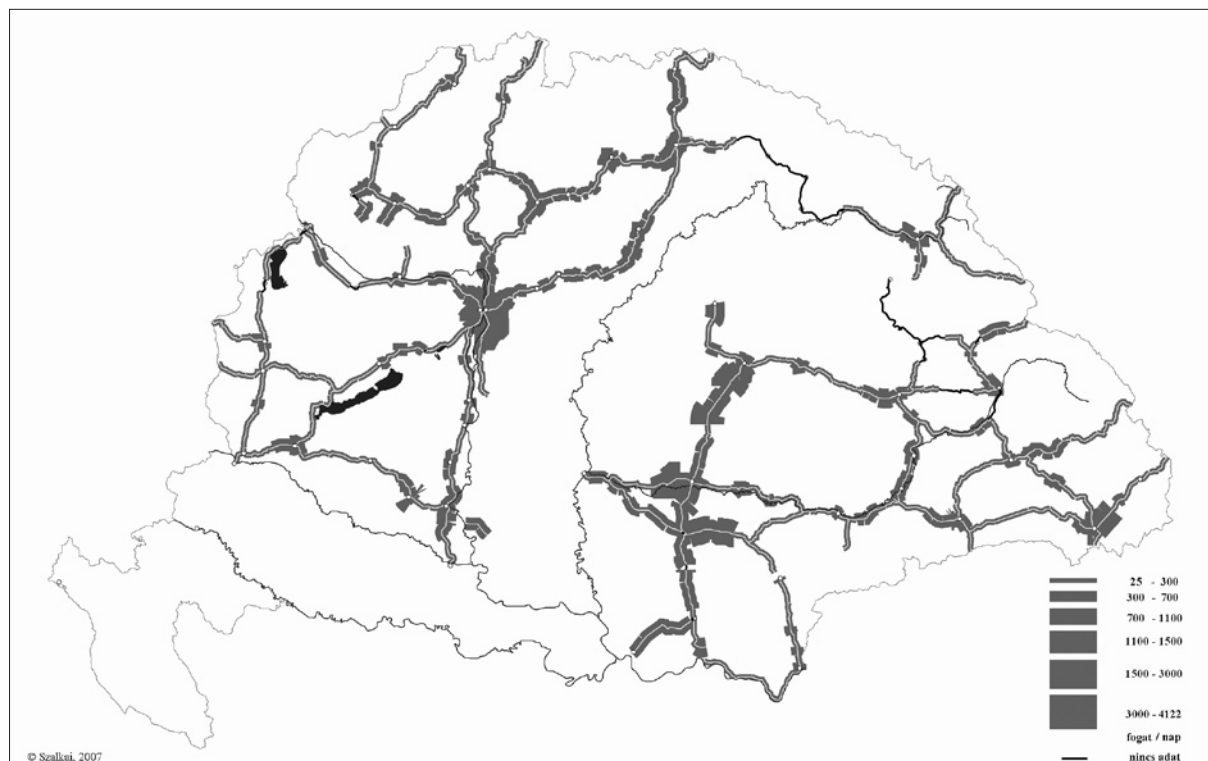
The specialty literature of public transport dealing with the last decades of the 19th century details mainly the building and importance of the railway system. It neglects to analyze public traffic while there is no concrete information regarding its characteristics. In my paper I try to fill in these gaps, revealing the history and results of traffic counting carried out in historical Hungary. Besides presenting general tendencies, in my paper I made a deeper analysis of traffic conditions in Háromszék, revealing new results like presentation of traffic in weekly detail as well as the role of national markets in increasing traffic.



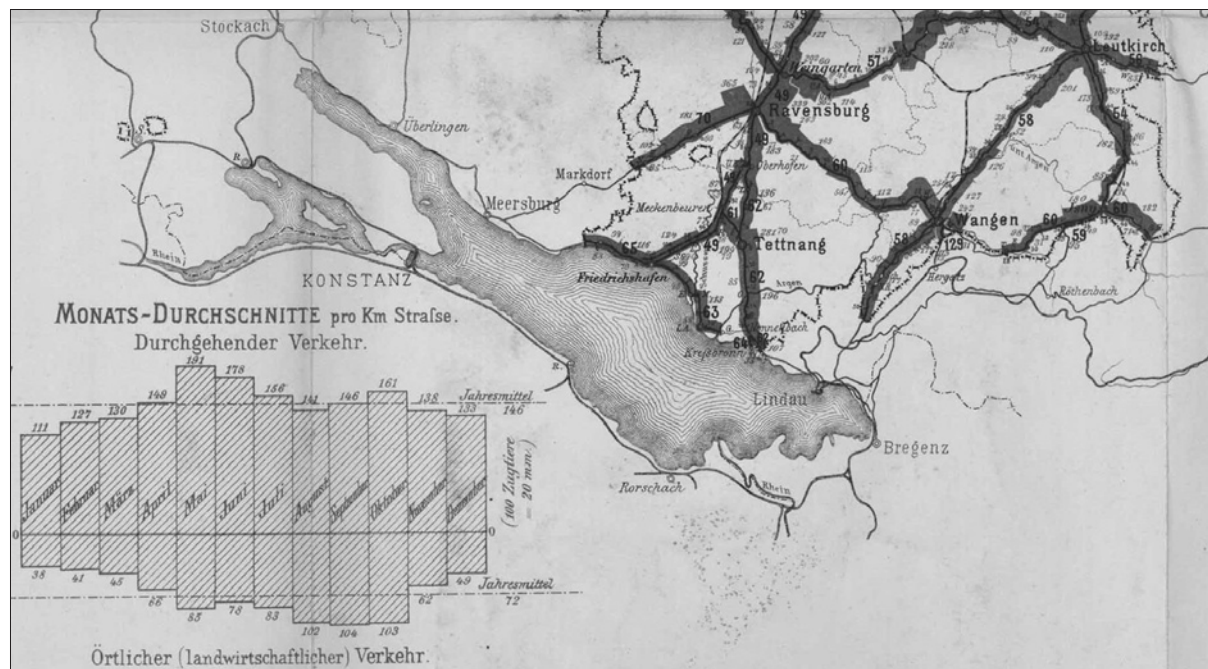
1. térkép A Magyar Királyság államútjainak forgalma, 1874 [vonóálat/nap] (Forrás: MOL, K173, 1886–11–6935)



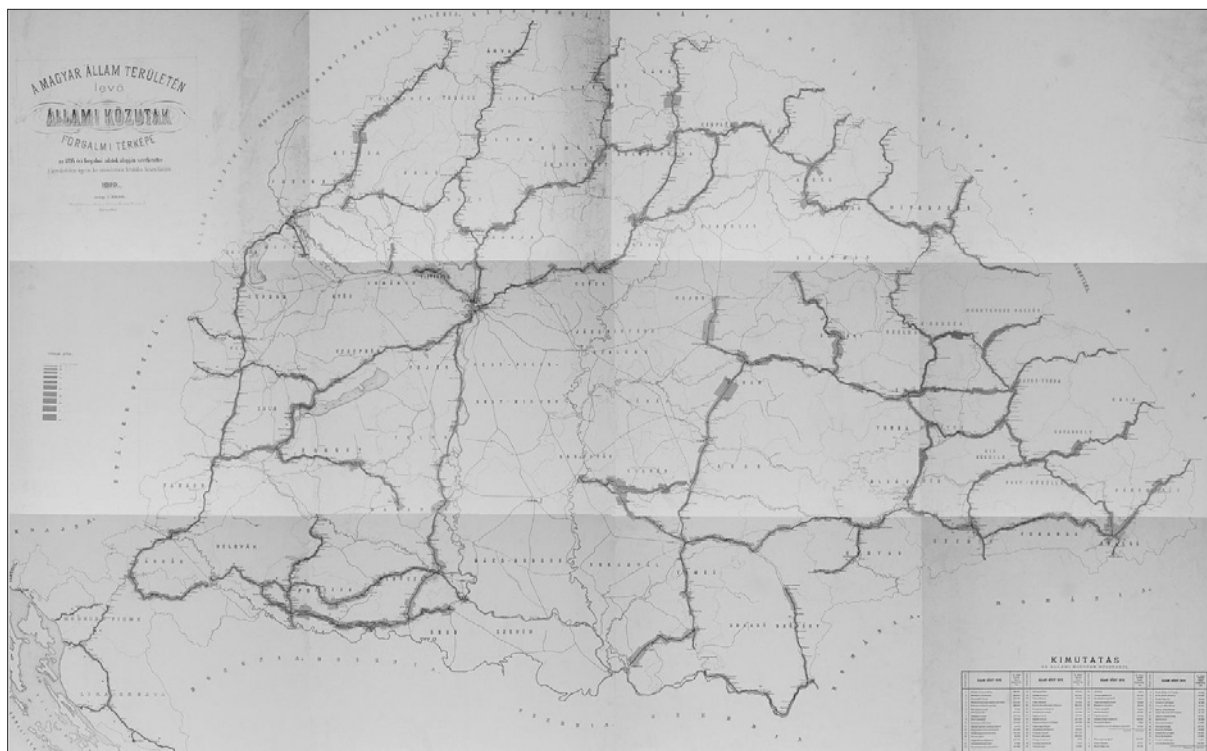
2. térkép A vontató átlagos száma fogatonkénti átlagos száma, 1874 (Forrás: MOL, K173, 1886–11–6935)



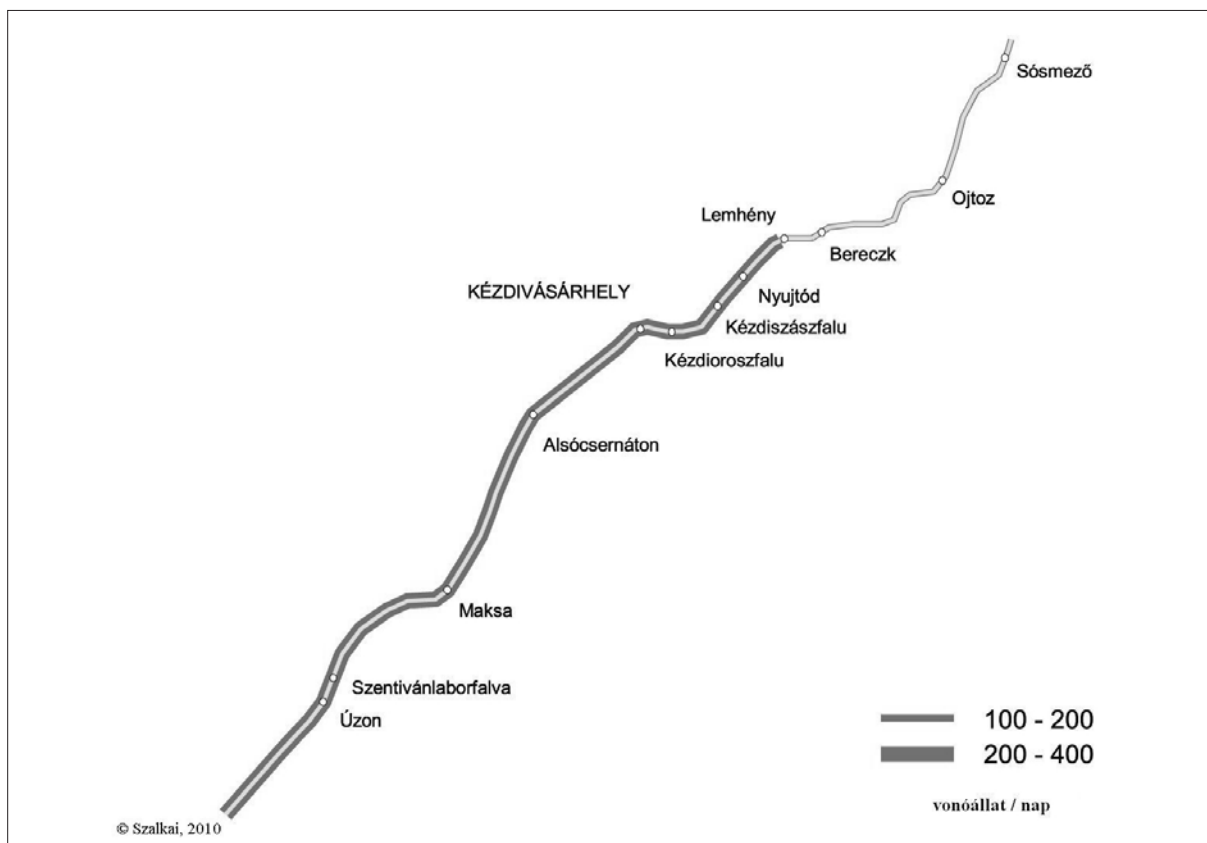
3. térkép A Magyar Királyság államútjain közlekedő szekerek (részben becsült) száma, 1874
(Forrás: MOL, K173, 1886–11–6935)



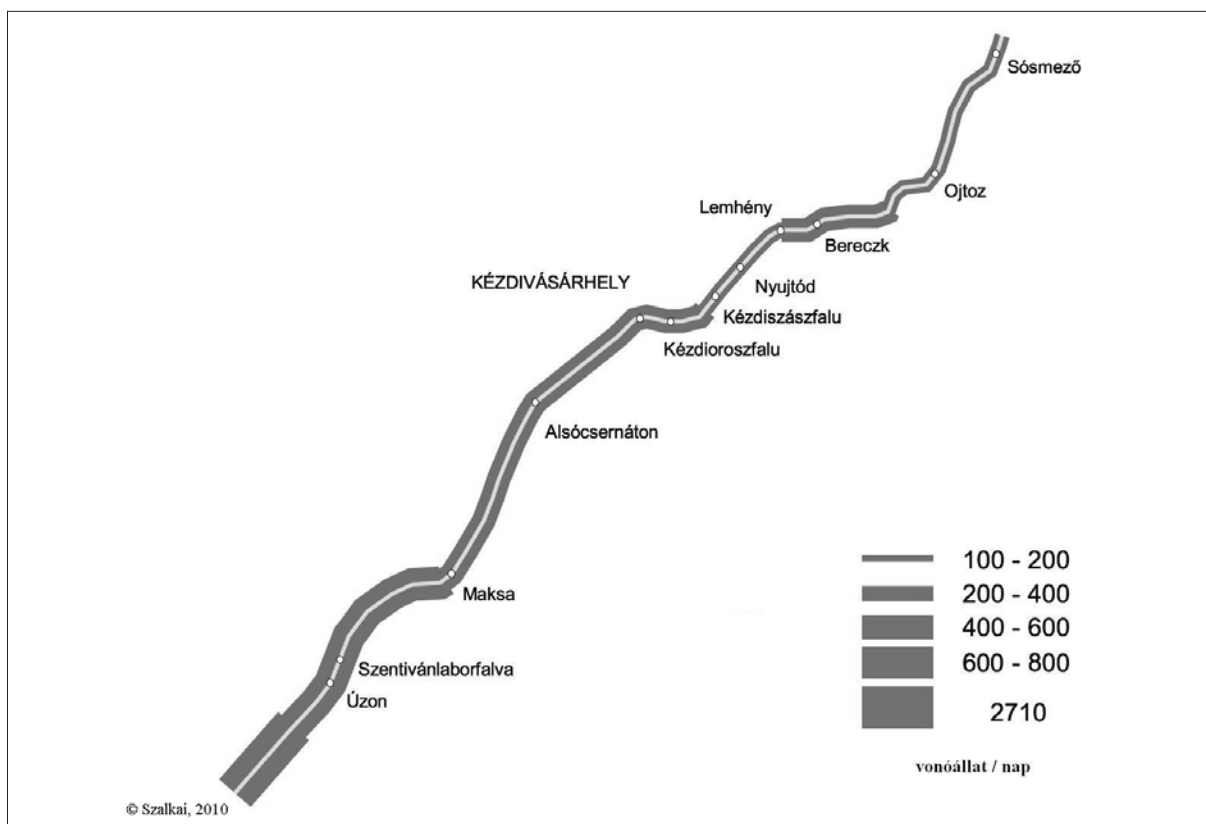
4. térkép Részlet Württemberg 1888-as forgalomterhelési térképéből
(Forrás: VSW 1888, hozzáférhető in: MOL, K 227, 1893–418–12–41201)



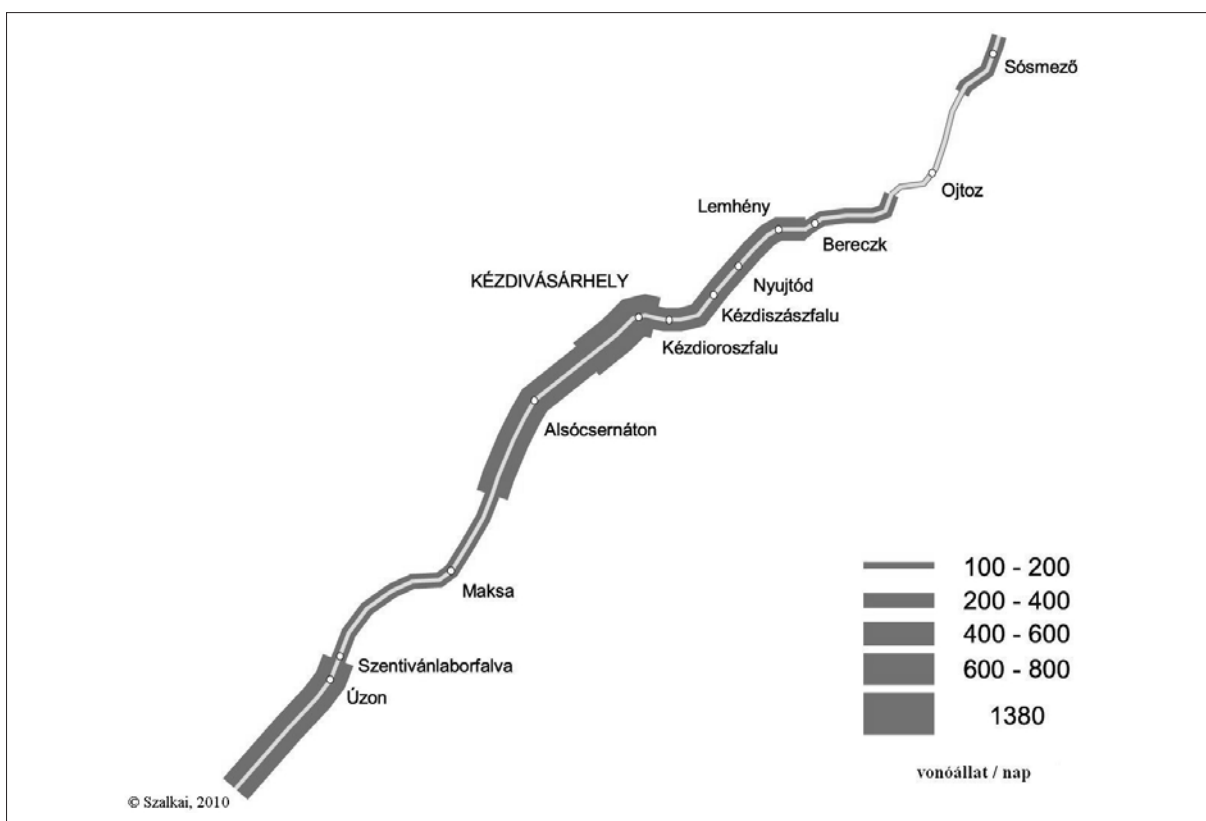
5. térkép A közúti forgalom nagysága 1894-ben (Forrás: MÁKFT 1895)



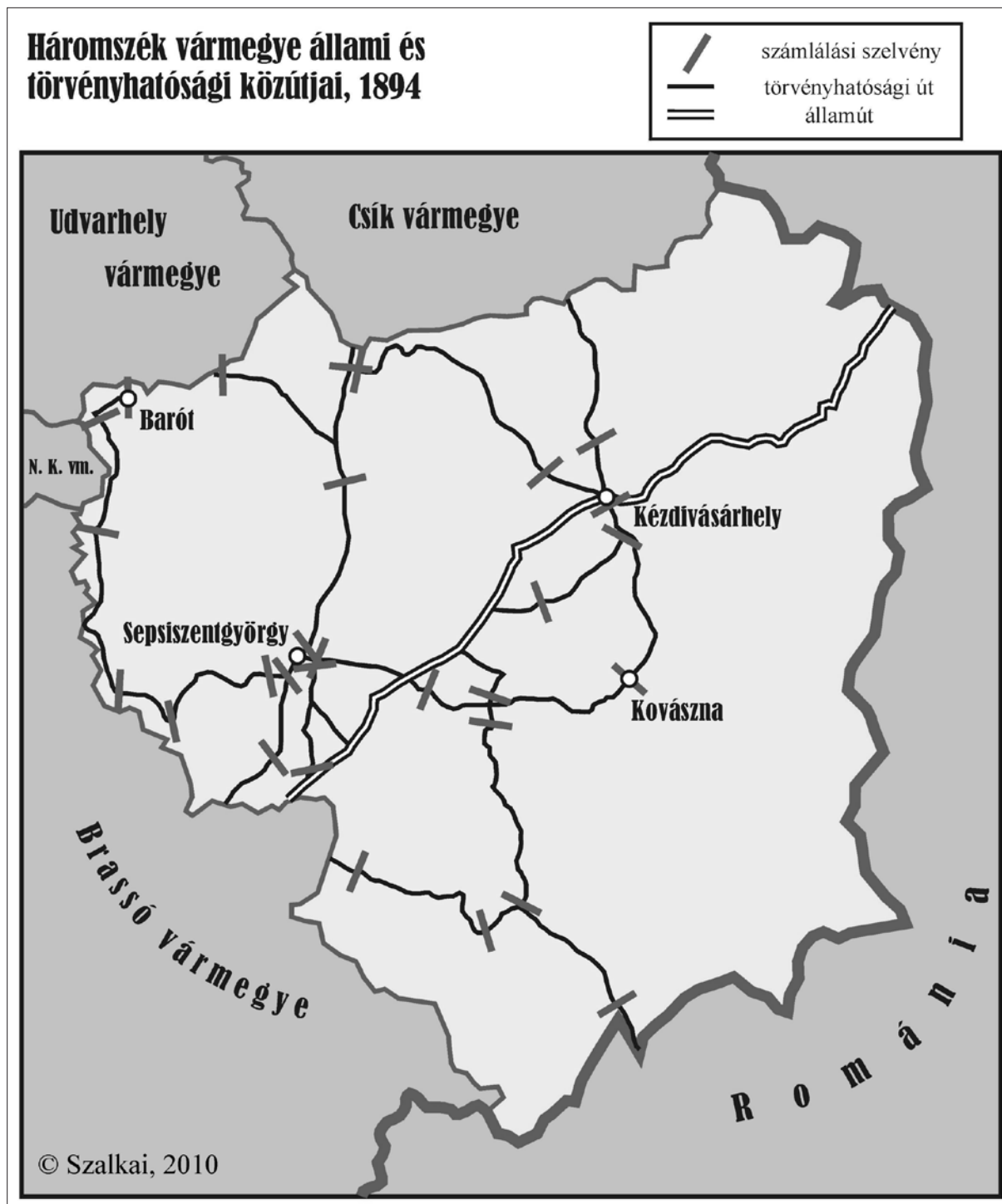
6. térkép A Brassó–Ojtoz államút háromszéki szakaszának forgalma, 1870/71 (Forrás: MOL, K173, 1871–64–11–10242)



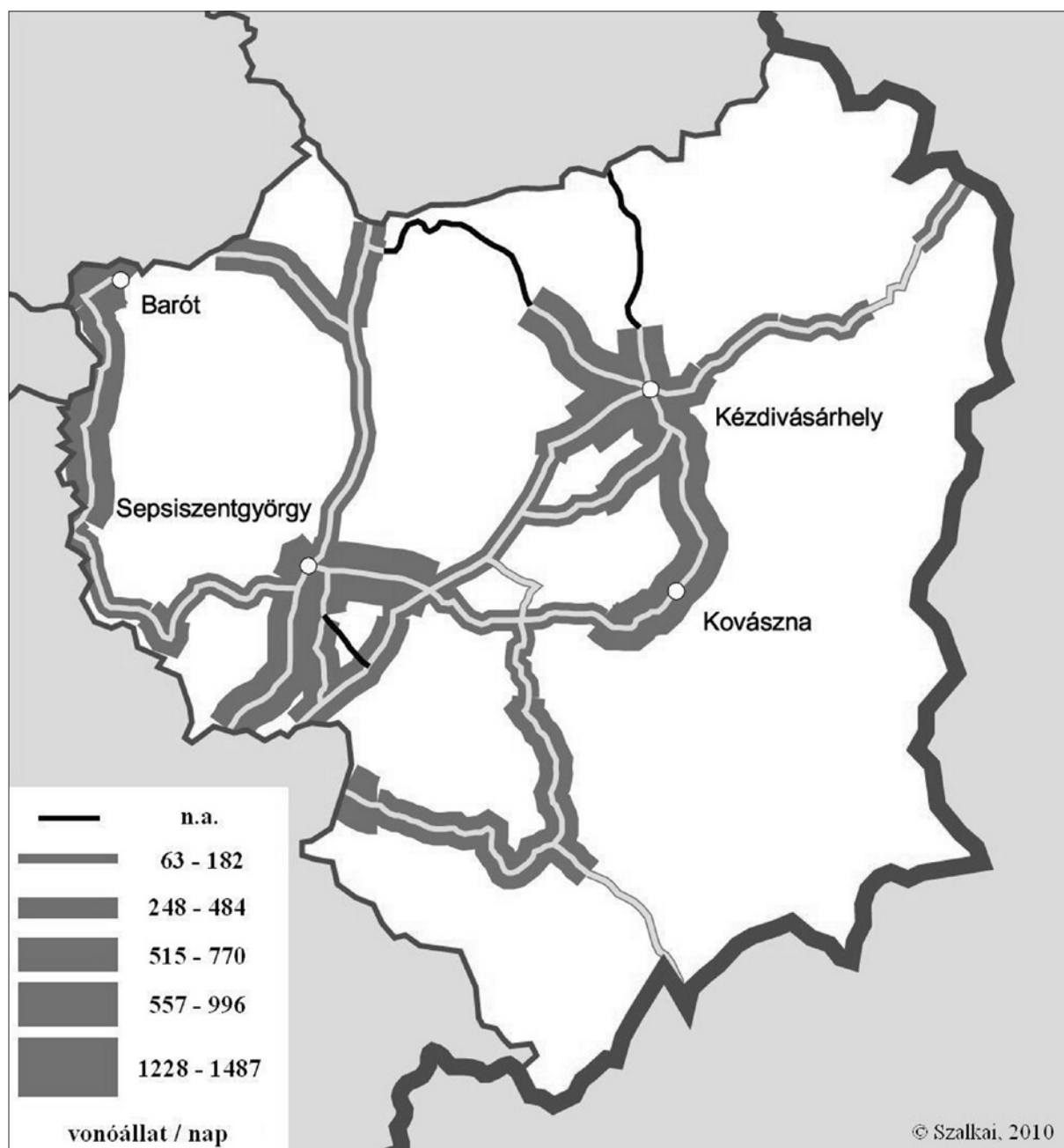
7. térkép A Brassó–Ojtoz államút háromszéki szakaszának forgalma, 1874 (Forrás: MOL, K173, 1886–11–6935)



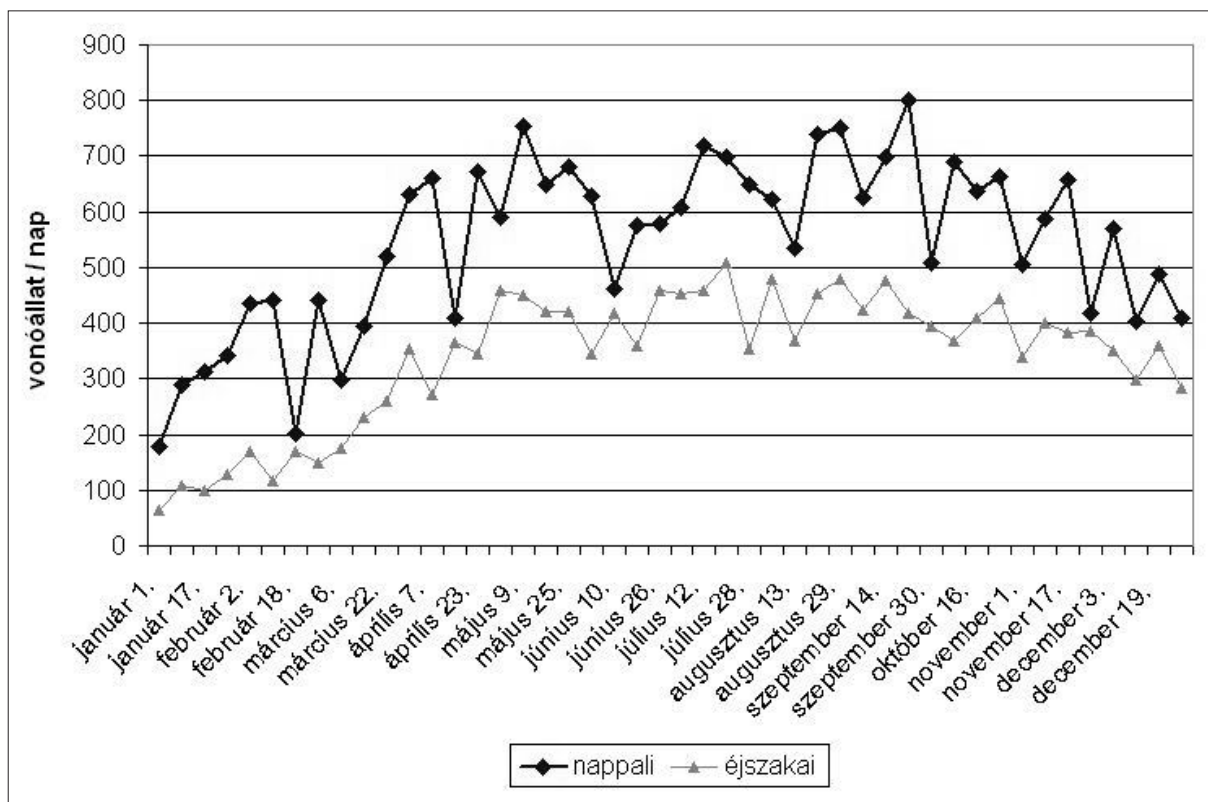
8. térkép A Brassó–Ojtoz államút háromszéki szakaszának forgalma, 1894 (Forrás: MÁKFT 1895)



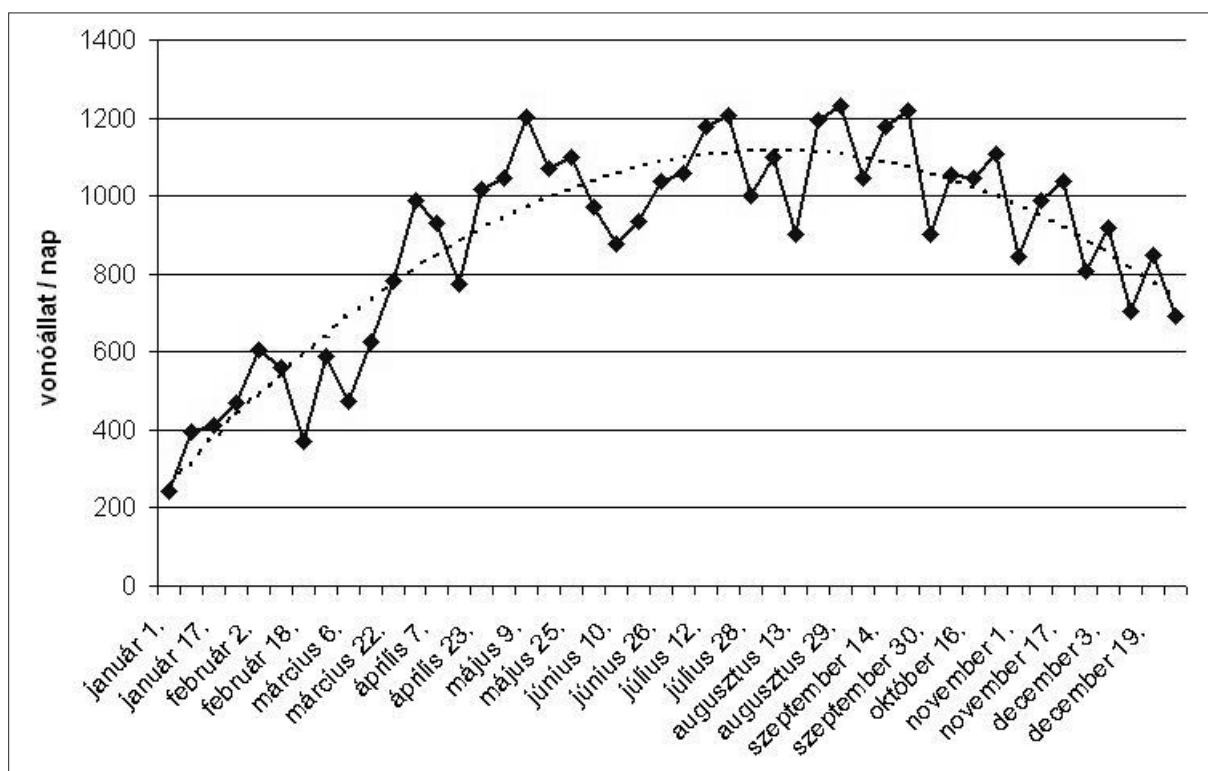
9. térkép Az állami és törvényhatósági közutak Háromszék vármegyében és felmérésük, 1894



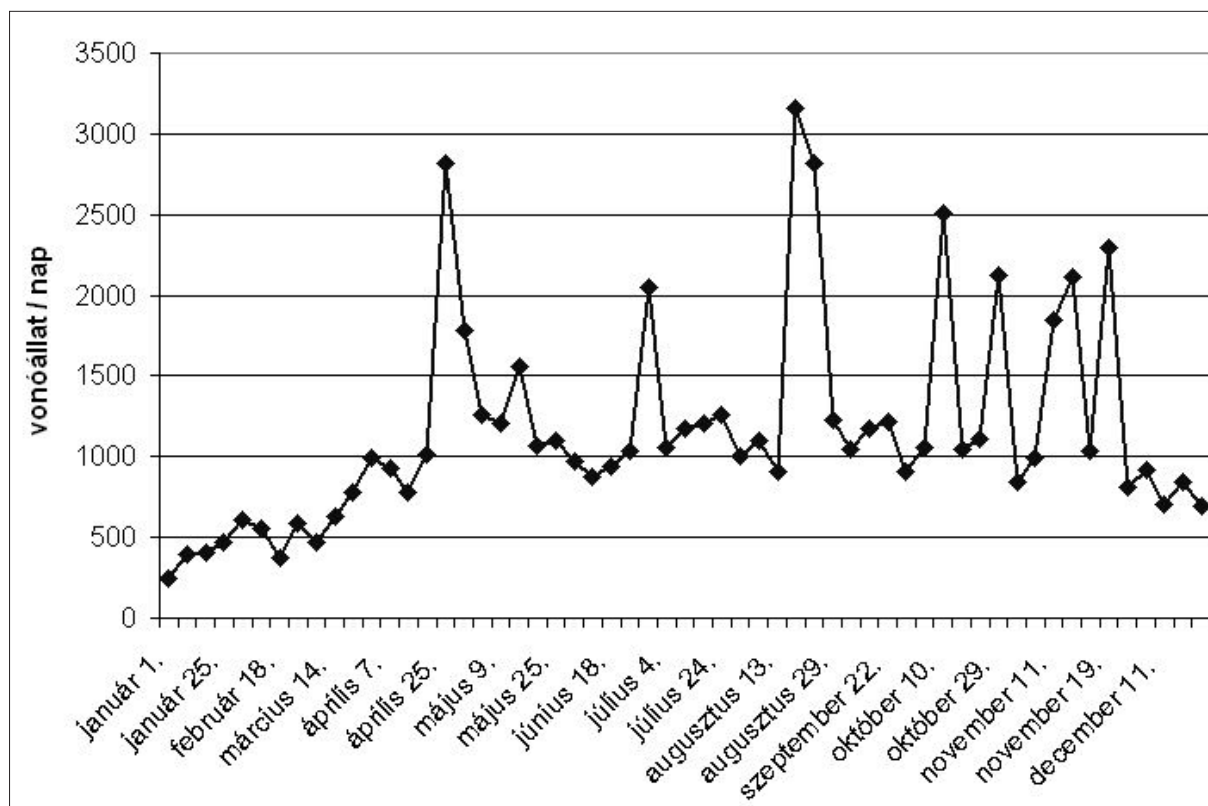
10. térkép Háromszék vármegye állami és törvényhatósági közútjainak terhelése, 1894
(Forrás: SÁL, Fond 9, *Háromszék vármegye iratai, Alispáni iratok*)



1. ábra A nappali és éjszakai forgalom évi menete
(Forrás: SÁL, Fond 9, Háromszék vármegye iratai, Alispáni iratok)



2. ábra A forgalom évi menete (Forrás: SÁL, Fond 9, Háromszék vármegye iratai, Alispáni iratok)



3. ábra A forgalom évi menete a vásárnapok forgalmával
(Forrás: SÁL, Fond 9, Háromszék vármegye iratai, Alispáni iratok)