

MAJDÁN JÁNOS

'A CELLDÖMÖLKI VASÚTÁLLOMÁS VONZÁSKÖRZETE

A dunántúli vasúthálózat kialakulása során több terv született a nyugat-magyarországi térség közlekedési fejlesztésére. ⁽¹⁾ A hosszú viták után és egyeztetések eredményeként megalakult "magyar nyugoti vasút" magántársaságként szerveződött meg. ⁽²⁾ Az új vállalat igénybe vette a magyar költségvetés által nyújtott támogatást, melynek következtében kamatbiztosítást kaptak. A gyakorlatban ez annyit jelentett, hogy a vasút építkezését és működtetését végző társulat nem készpénzes támogatást kapott a költségvetésből, hanem a már működő vonal éves gazdasági eredményei után járt előre rögzített kamattámogatás. Az államháztartásra óriási terheket rakó módszerrel akkor is biztos bevételre tettek szert a magánvasutak részvényesei, ha a vállalat veszteséggel működött. Ezt az állapotot változtatták meg a helyiérdekű vasutakról rendelkező törvények, melyek alapján az érintett térségek lakói, vállalkozói, gazdasági saját befektetésekkel, de saját igényeik alapján is szervezték a vicinális vasutak építését. ⁽³⁾ Celldömölk 19. század második felétől felgyorsult fejlődését mind a kortársak, mind az utókor elemzői is a vasutakhoz kötötték és kötik. A megállapítások igazak, hiszen a korábban önálló települések fejlődése szorosan kapcsolódott a közlekedési előnyök kihasználásához, s ez elvezetett az 1904-ben lezajlott összevonáshoz. Celldömölköt - kis túlzással - a vasút alakította ki, s emiatt említik mintaszerű példaként a hálózatfejlesztések hatásvizsgálatakor. ⁽⁴⁾ A századfordulóra - elsősorban Baross Gábor minisztersége idején - sikerült a magánvállalatok államosításával és a helyiérdekű vasutak államvasúti kezelésével egy jól működő, egysége hálózatot kialakítani. Az addigi veszteséges, vagy költségvetési támogatásra szoruló társaságok eltűntek. Az államvasutak a magyar gazdaság egyik sikeres vállalatává vált. Az államvasutak gazdasági mutatói nyereséget jeleztek, s ez is nagyban hozzájárult a magyar költségvetés pozitívba fordulásához. A gyors ütemben növekvő szállítások és a radikálisan csökkentett utazási költségek eredményeként ugrásszerűen megnőtt a vasutak forgalma. A vasúti csomópontok fokozatosan kisvárosi funkciójú településekké váltak, függetlenül jogi helyzetüktől. A gyors növekedés különösen jól látszott a csomópontokon zajló építkezésekben, az iskolák, a kereskedelmi egységek átalakulásában. Ezzel egyidőben a vasútállomásokon lebonyolódó áru- és személyforgalom szintén gyorsan növekedett.



(Hetényi József képeslapgyűjteményéből)



(VaML Képeslapgyűjtemény 8. sz.)

A VASÚTÁLLOMÁS FORGALMÁT BEMUTATÓ FORRÁS

A századforduló ezeréves ünnepségeihez kapcsolódva az országban minden szakterület beszámolt a fejlődéséről, rögzítették a századvégi állapotokat. Ilyen összegzés készült a vasutak esetében is, amely egyfelől rögzítette az eredményeket, másfelől a különleges adatfelvétel segítette a további fejlesztési irányok kialakítását is "A legutóbbi nagy államosítás befejezte után elérkezettnek látta a kereskedelemügyi m. kir. miniszter az időt arra, hogy a rég érzett hiány végre pótolassék utasítá a m.kir. államvasutak igazgatóságát a munkálatok megkezdésére." (5) - írta az adatfelvételtől készült könyv előszava. A miniszter Edvi Illés Sándort bízta meg a munka szervezésével és a feldolgozás vezetésével. A statisztikában a MÁV és az üzletkezelésében lévő helyi érdekű vasutak egész évi forgalmát rögzítették. (6)

A két vaskos kötetben közreadott összegzés minden vasút esetében egységes elvek alapján mutatta be az érintett vonalat és a működő állomásokat, melyek adatainak pontosításához más korabeli adatfelvételeket és tudományos feldolgozásokat is segítségül hívtak. Elsőként szó esik a pálya mentén fekvő földrajzi környezetéről, majd a vasút mentén élő lakosság anyanyelvi ismertetésére kerül sor. A forgalomhoz közvetlenül kapcsolódik a 3. fejezet, amelyben kiderül a földművelés általános ismertetése, amelyből megtudja az olvasó a vonal mentén működő mezőgazdasági nagyüzemek tulajdonosainak, gazdaközösségeinek, bérlőinek nevét, a birtokok nagyságát. Az országos statisztikákból átvett adatok segítségével itt van mód az összehasonlításokra, mivel ebben a fejezetben adják közre, hogy az érintett területeken az előző években milyen termésátlagokkal rendelkeztek a gazdaságok. A gabonaféléket, az ipari növényeket, a kereskedelmi növényeket és a takarmányokat külön csoportosítva közli a felmérés. A 4. fejezetben a szőlőműveléssel kapcsolatos adatok szerepelnek, míg a következőben a gyümölcsstermelésről van szó, ahol időnként a fajtákat is feljegyezték. Ugyanilyen szempontok szerint esik szó az érintett vonal melletti zöldségstermelésről. A 6. fejezetben a vasúti szállításba bekapcsolódott állattenyésztő gazdaságok adataiban külön közlik a szarvasmarha, a ló-, a sertés- és a juhtenyésztők gazdaságait, illetve a baromfitartókat. A szállítási irányok bemutatása és számszerű közlése mellett, a statisztika készítői közreadják az állatok fajtafelsorolását is, amivel jól érzékelhető, hogy a szállításba bekapcsolódott gazdaságokban a hagyományos, vagy az új fajták terjedtek el. A 7. fejezetben az állati termékek nem nagy mennyiségű szállításait jól mutatják a gazdák szemléletét. Az erdőgazdaságok fakitermelései és szállításai mellett külön feljegyzésben esik szó az erdei termékek begyűjtéséről és forgalomba hozataláról, amely szintén a specializáció fel mutat. Az ásványok kitermeléséről szóló 9. fejezetben a bányák termelési adatai, munkáslétszáma, technikai felszereltsége tanulmányozható. A vasút mellett működő ipari létesítményekről adtak átfogó kép a 10. fejezetben van, amelyben közlik minden üzem és gyár alapítási évét, az ott megtalálható gépparkot, a dolgozói létszámot, a termelési mutatókat. Minden esetben megadták a vasúti

szállítások szempontjából fontos nyersanyagbeszerzések és a késztermékek pontos súlyát, esetenként még a név szerinti fogyasztót is. A vonalak általános bemutatása és leírása a *kereskedelmi élet* részletezésével fejeződik be. A 11. fejezetben összesítve bemutatják a vonal mentén fekvő fontosabb kereskedelmi központokat, leírják az ottani híresebb vásárokat, melyek a vasút forgalmában szállítási növekedést okozhatnak.

A leghosszabb és legrészletesebb adatsort a 12. fejezet közli, amelyben a vasút *állomásainak forgalmát* adják közre. "Az egyes állomások forgalmának számszerű ismertetése" három csoportra bontva kerül rögzítésre. *Először* az állomás, s az oda szállítási okokból *vonzódó településeket* részletezik, melynek során kilométerben megadják a két település közötti korabeli távolságot, s közlik odavezető utak minőségét. Úgyszintén ebben a rovatban esik szó az állomás vonzaskörzetében működő 1000 katasztrális holdnál nagyobb mezőgazdasági, illetve erdészeti üzemekről, azok tulajdonosairól és pontos nagyságukról.

A *második* adatsorban az állomáson *feladott áruk* részletezése található, ahol az áruk részletes felsorolása mellett ismertté válik azok főbb rendeltetési helye is. A métermázsában, hektoliterben, illetve darabszámban megadott áru az egész évi forgalom összesítését jelenti. Külön csoportosították a célállomásokat: Magyarországon belüli, az osztrák területen, vagy a vámhatáron túli kategóriákban.

A *harmadik* nagy adatsort az állomásra *érkezett áruk* listája jelenti, melyben az árucikk megnevezése mellett föltüntetik a mennyiségét és a származási helyét is.

Bár az áruforgalom rögzítése több hibát és hiányosságot is mutat, mégis az 1895. évről a maga nemében párhát ritkító olyan adatsor állt a kortársak és áll az utókor rendelkezésére. Ez a ma is követésre méltó adatsor egy-egy vasúthoz igazodva részletes gazdasági teljesítőképességet mutat, melynek elemzésére nagyon ritkán adódik mód. ⁽⁷⁾

A hivatalos adatgyűjtés lezárása - 1895. december 31. - után öt hónappal a Edvi Illés Sándor nyilvánosságra hozta az áruforgalmat, s az előszóban megköszönte Ifj. Bellagh Imre hivatalnok társának a segítséget. Ketten gyűjtötték be, rendszerezték és dolgozták fel ezt a hatalmas adatsort, melynek segítségével átfogó kép rajzolható a korabeli gazdálkodásról, áruforgalomról, fogyasztási szokásokról.

A CELLDÖMÖLKI ÁLLOMÁS MUTATÓI

A vasútállomás *vonzaskörzete* az akkor önálló településként működő Kis-Czell és Nemes-Dömölk ⁽⁸⁾ mellett további hét falura terjedt ki. Az árut erre az állomásra hordó falvak közül Kemenes-Mihályfa és Izsákfa öt kilométerre, Kemenes-Sönjén, Vönöczk, Felső-Mesteri hét kilométer körüli távolságra feküdt. Az állami és törvényhatósági utakról nem ír elmarasztalást a forrás, bár nem is dicséri azok minőségét. Az állomáson megforduló gazdák és utasok legmesszebből Kemenes-pusztáról (13 kilométer) és Kenyeriből (19,5 kilométer) érkeztek. A kis-czelli állomás vonzaskörzete az országos adatokhoz hasonlítva az átlag alatti településszámot mutatja, míg a távolságok tekintetében a 19 kilométerre fekvő Kenyeri messzire nyúló hatást jelez. ⁽⁹⁾

Vas megye keleti térségében sűrű településhálózat található, de Kis-Czellen találkozó két első osztályú vasút - Székesfehérvár, illetve Győr és Szombathely irányában - környéki vasúthálózat mellett mind észak - a Porpác-Csorna-Pozsony vicinális -, mind dél felé - Bob-Ukk-Tapolca, illetve Ukk-Csáktornya - sok állomással biztosította a forgalmat és az utazást ⁽¹⁰⁾.

A *feladott áruk* részletes vizsgálatok kiderül, hogy az állomásról 20 féle cikk indult belföldi és Monarchián belüli fogyasztókhoz, felhasználókhöz. Vámhatáron kívülre innen semmit nem szállítottak a vasúti kocsik. Az áruk csoportosításával képzett nagyobb tételek szerint a gabonaneműek, az ipari alapanyagoknak számító szántóföldi termékek mellett állatok, állati termékek, illetve kő, téglá és épületfa került feladásra..

Részletezve a forgalmat a búzát kell elsősorban kiemelni, amelyből közel azonos mennyiség indult útnak Győrbe, Pápára, Szombathelyre (11 500 q), mint Bruckba, Bécsbe és Grácba (10 500 q). A kisebb tételű rozs forgalmában is hasonló arányok látszanak (3000 q belföldre és 42 000 mázsa a Monarchiába), de a célállomások esetén a búzával megegyező hazai felhasználók mellett a nagy tételek kerültek Prága, Schwechat-Kledering, Fürstenfeld malmaiba is. Árpából a korábban említett gabonát felhasználó monarchiabeli helyek mellett Budweis sörgyáraiba is került az itteni termésből (12 900 q). Zab szintén a Monarchiában található nagy méntelepekre került 1500 mázsa mennyiségben. A környéken termelt repce kizárólag bécsi és gráci felhasználókhöz indult útnak (500 q), míg a vasúton szállított burgonyát az almásfüzitői keményítőgyár dolgozta fel (6 000 q). A szalmát sajtolt formában adták vasútra, melyet az osztrák fővároson és a stájer tartományi székhelyen túl cseh területekre is küldtek (Pisek, Eger.) 5000 q mennyiségben. Az adatokból nem derül ki egyértelműen, hogy valamelyik környékbeli nagyüzem, vagy a modernizálódó parasztgazdaságok adják-e vasútra a nagyszámú (630) hízott és (335) sovány

szarvasmarhát, de az bizonyos, hogy valamennyi állatot Bécsbe és Grácba küldték. A vidék paraszti gazdaságaiban megindult piacra termelést jól mutatják a baromfik adatai. A ház felhasználatra, vagy heti piaci eladásra termelő családi gazdaságokban a ház körül élő baromfikon túl tudatos állatnevelés is folyt. A heti gyakorisággal megjelenő "tikászok" darabonként is megvették a gazdasszonyoktól az állatokat, s azokat nagyobb adagokba gyűjtve, ketrecekben adták vasútra. A forrás külön kiemeli, hogy a "vonala mentén a legélénkebb feladási hely Kis-Czell, honnan hetenként 2-3 kocsirakományt indítanak útnak Bécsbe." (11) Pulykából 200, csirkéből óriási mennyiség (96 000 darab), lúdból 3000, kacsából 500 állat feladására került sor abban az évben. Az említett "tikászok" - akik között stájerországiakat is feljegyeztek Vas megyében - begyűjtötték a friss tojást is, amit ládába csomagolva a bécsi fogyasztókhoz küldtek (600 q). A másik állomáson berakodott állati termék a gyapjú volt, melyet a legegyszerűbb módon tisztítottak: nyírás előtt a juhok hátán mosták. Ezt az első tisztítási fázist sok vásárló nem is tekintette előkészületnek, s gyakorta igaz is volt a megállapításuk. Jól és hatékonyan tisztítani a levágott gyapjút lehetett, de ilyenféle előkészítő munka a térségben nem folyt. A gyapjút ettől függetlenül megvették a vándorló begyűjtők, de jóval kevesebbet fizettek érte, mint a tényleges fordítani. A fentiek ellenére a Bécsbe útnak indított 600 mázsa nagy mennyiséget jelentett, s a merinói és az electoral negretti fajták kizárólagossága mutatja, hogy a fajtaváltás még a kisczelli gazdaságokban is lejátszódott. Ipari termékekből a helyi téglagyár adott fel évente mintegy 15 000 q súlyú építőanyagot. A négy kemencével rendelkező üzem kőszentet használt a működéséhez, s a téglákat a környékbeli állomásokra küldte, az éppen ott folyó kivitelezések részére. A vasútállomás közvetlen szomszédságában működött Pick Henrik fafűrészelő telepe, amelyhez iparvágányt is vezettek, s így a gépek mellől közvetlenül vagonokba rakták az épületfát, az asztalos munkák termékeit. Az 1500 q árut kizárólag a nagy szombathelyi építkezésekhez szállították el a szerelvények. Az állomás legnagyobb súlyú forgalmát a Ság hegyen nyílt kőbánya termékei adták, melyekből zúzott bazaltkő formában 20 000 q került vasúti elszállításra az egész ország területére.

Az érkezett cikkek száma összesen hét volt, melyek közül a legnagyobb tételt a téglagyár számára (12 000 mázsát) a közeli Ajkáról és távoli Ostrauból hozták. A Devecserből és Csákányból, valamint a Szombathely-Pinkafő közötti helyi érdekű vasút állomásairól frissen vágott fa érkezett, melyet a már említett fűrészüzemben dolgoztak fel. Ugyancsak érkezett fa a Dráva melletti Kotor-Alsódombrau és Komárom-Újszőny állomásairól, ahol a vasút melletti kikötőkből deszkát, fűrészárut hoztak Kis-Czellbe az asztalos munkák alapanyagaként. Ebből a 2100 q faáruból készült a már említett és Szombathelyre feladott másfél ezer mázsás feldolgozott fa. Hasonló nagyságrendben (2000 q) érkezett tűzifa Ajkáról, Ostfi-Asszonyfáról, Devecserből, Város-Lódról és Tófejéről. A feldolgozott árucikkek közül a 10 000 q liszt Győrből és Pápáról fuvarozta ide a vasút, melyet a helyi kiskereskedők adták el. A település polgárosodását mutatja a Grácból és Liesingből érkezett 2200 hl sör, és az 1000 hl győri és simmeringi feladású szesz. A környék fogyasztói számára hoztak Máramaros-Szigetről sőt (3600 q), melyet a kiskereskedői hálózaton keresztül értékesítettek. A vasúton fuvarozott cikkek mellett a forrás fontosnak tartja megjegyezni, hogy "Kis-Czell fűszerárura, vasedényre és szövetárura képezi a vidék bevásárlási központja." A helyi üzletek mellett a heti vásárokon megfordult vevők vitték haza a felsorolt fogyasztási cikkek, s növelték ezzel is a település vonzáskörzetét.

Az áruforgalmi forrás természetesen nem adja meg a személyforgalom adatait. Az állomás jelentőségét azonban a személyforgalom nélkül nehéz megítélni, ezért célszerű egy másik forrást használni a pontos kép kialakításához. (12) A századfordulón a kis-czelli állomáson egy évben 260 000 körüli fel és ugyanennyi leszálló utas fordult meg. Ez abban az időben Kőbánya, Nyitra, Miskolc államvasúti forgalmával egyezett meg.

Összegezve a századfordulós állomás vonzását, elsőként megállapítható: bár Kis-Czell vasúti szállítási lehetőségeit az országos átlag alatti számú település lakossága, gazdálkodói vették igénybe, de a lebonyolított forgalom a falvak nagyságához képest jelentős volt. Másodszor jól kirajzolódik a Vas megyére és a Nyugat-Dunántúlra jellemző mezőgazdasági struktúraváltás, melynek során még jelentős a hagyományos gabonaneműk termelése, de a vasúti forgalomban nagy mennyiségben jelennek meg a polgárosodó lakosság ellátására termelt speciális cikkek. Mindez olyan környezetben történik, ahol a mezőgazdasági üzemekre a kis méret a jellemző. A családi gazdaságokban ebben a térségben kicsiny területeik ellenére találtak megoldást a nyereséges termelésre. Az adottságok miatt nem megvalósítható nagy mennyiségű termelés - melynek éppen ekkor van egyébként is a válsága - helyett a specialitások kialakulása jelentette a kiutat. Egyértelműen látszik, hogy a parasztgazdaságok megtalálták a kitörési pontot. A forgalmi adatokból levonható harmadik következtetés a fogyasztási struktúra átalakulásában érhető tetten. A polgárosodó vasúti csomópont és a vonzásába tartozó települések lakói már nemcsak önellátással oldották meg a napi igényeik kielégítését, hanem az ország, illetve a Monarchia más

feladási helyeiről is szereztek be árucikkeket a vasút segítségével. Igaz, ezek zömmel a hagyományos heti kereskedelemhez kapcsolódtak (sör, liszt, só, szesz). Ugyanakkor Vas megye néhány járási székhelyén - Sárváron, Körmenten, Szentgotthárdon (13) - a városiasodás hatása jobban látszott az áruforgalmon (déli gyümölcs, cukor, kézműves cikkek, papír, üveg, stb.). Kis-Czell állomása vasúti csomópontot alakított ki, de ez nem volt elegendő a várossá váláshoz. Ekkor a település még csak az új foglalkoztatási lehetőséget tudta kihasználni. A szomszédjával néhány évvel később történt egyesülése megteremtette a jogi keretet a további városiasodás felé, amellyel élve évtizedek alatt alakult ki Celldömölk, mint kistérségi központ.

JEGYZETEK

- (1) *Majdán János*: A "vasszekér" diadala. A magyarországi vasútépítés 1914-ig. Bp., 1987. 201 p. (Népszerű történelem)
- (2) Erről bővebben: Százéves a vasútigazgatás Szombathelyen, 1895-1995. 1-3. köt. Szerk. Kövér István et al. Szombathely, 1995. 708, 679, 493 p.
- (3) *Majdán János*: Helyiérdekű vasutak kiépülésük és működésük a Dunántúlon. Bp., 1998.
- (4) *Uő.*: A közlekedés szerepe a dunántúli falvak foglalkozási szerkezetében. In: A Dunántúl településtörténete. Falvak, várak és puszták a Dunántúlon, XI-XIX. század. A Magyar Tudományos Akadémia Veszprémi és Pécsi Bizottságának VIII. konferenciája. Szerk. Somfai Balázs. [Veszprém, 1987.] 197-203. p.; *Uő.*: A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. In: Mezőváros, kisváros. A Hajnal István Kör keszthelyi konferenciája, 1990. június 23-25. Debrecen, 1995. 191-205. p. (Rendi társadalom, polgári társadalom.; 4.)
- (5) *Edvi Illés Sándor*: A magyar királyi államvasutak és az üzemükben lévő helyi érdekű vasutak áruforgalmi viszonyai. 1-2. köt. Bp., 1896. LIXIX, 413 p.; XI, 601 p.
- (6) Ennek, bizonyos térségekről készült összehasonlítását lásd *Majdán János*: A vasutak körzetszervező hatása az Alföldön. In: Az Alföld történeti földrajza. Pótfüzet. Szerk. Frisnyák Sándor. Nyiregyháza, 2000. 30-46. p. ; *Uő.*: Az erdélyi vasútállomások vonzaskörzete. In: A kulturális térségek szerepe a regionális fejlesztésben. Csíkszereda, 2001. 173-186. p.; Továbbá Frisnyák Zsuzsa jelenleg folyó számítógépes adatfeldolgozása és értékelése.
- (7) A részletes áruforgalmi adatok egyfelől pontos képet adnak a vizsgált állomás éves forgalmáról, de egyúttal két hibalehetőségre fel kell hívni a figyelmet. Az első probléma abból adódik, ha az állomások vonzásába tartozó településeket vizsgáljuk. Ebben az esetben ugyanis nem rögzítették külön, hogy egy-egy árucikk honnan került feladásra. Így előfordulhat, hogy a vonzaskörzetbe sorolt településről egy, vagy néhány árut adtak föl vasúti továbbításra, s esetleg csak néhány mázsa súlyú volt az említett cikk, mégis ugyanúgy nyilvántartja a statisztikai adatfelvétel, mint azt a települést, ahonnan nagy tömegű termékeket fuvaroztak el a vasúti kocsik. Nem sikerül a vonzaskörzetbe került települések között a forgalomnak megfelelő rangsort felállítani, nincs mód ebben az esetben súlypontosításra. Itt kell felhívni arra a gondra is a figyelmet, hogy voltak települések, melyek adottságaikból eredően egyszerre több vasútállomás szolgáltatásait is igénybe vehették. Sajnos, a forrás nem teszi azt sem lehetővé, hogy kiderüljön: kik és milyen indokok alapján szállítottak erre, vagy arra a vasútállomásra? Az áruforgalmi adatok másik pontatlansága az érkezett cikkek esetében tapasztalható, ahol feltüntetik ugyan a feladó állomást, de nincs rögzítve a összes mennyiségből az egyes feladó helyekre vonatkozó részadatok. Az összes érkezett áru belüli részletes bontás emiatt ismeretlen, bár ezt a gondot időnként megoldja, hogy az általános leírásban közlik egy - egy nagyobb feladó célállomásait, s az ottani adatok egybevetethők az érkezési adatokkal. A két adatsor összevetésével esetenként sikeres kísérletet lehet tenni az érkezett áru mennyiségének pontosítására.
- (8) A forrás a korabeli helyesírási szabályok szerint közli a települések nevét, s a feldolgozásban is ez a forma kerül használatra.

- (9) Frisnyák Zsuzsa jelenleg folyó országos összesítése, melyről beszámolt a Közlekedési Múzeum 2002. évi konferenciáján.
- (10) A vasúti forgalom adathelyével azonos esztendőben összesített mezőgazdasági statisztika alapján kitöltött üzemnagyságból további következtetéseket csak a falvankénti birtokviszonyok elemzése alapján célszerű levonni, de ez nem fér a jelen tanulmány keretei közé.
- (11) Edvi: i. m. 2. köt. 426. p.
- (12) Adatok a magyar vasutak 1914. évi állapotáról és üzleti eredményeiről, valamint az 1891-1914. évi összesített eredményekről. Bp., é. n.
- (13) *Mohos Mária*: Rábamenti kisvárosok társadalma a 19-20. század fordulóján. In: Dunántúl és a Kisalföld történeti földrajza. Megjelenés alatt.