

EGYMÁS-MELLETTISÉG ÉS MEGYESZÉKHELY-VERSENY A DUALIZMUS IDŐSZAKÁBAN (SÁTORALJAÚJHELY ÉS A SZOMSZÉDOS MEGYESZÉKHELYEK KÖZÖTTI ÁTRENDZŐDÉSEK)

Dr. Hajdú Zoltán

1. Bevezetés

Zemplén megye és közvetlen szomszédsága többféle (történeti, földrajzi, néprajzi, statisztikai stb.), egymástól eltérő, egymást csak részben átfedő területi lehatárolásban (Hétszék, Északkeleti Felvidék, Tisza jobb partja stb.) jelent meg a dualizmus időszakában. Ezek a különböző lehatárolások a térség földrajzi (természeti, társadalmi, vasút földrajzi) sokszínűségét, soknemzetiségű jellegét, relatív szegénységét emelték ki.

Az érintett megyékben a megyeszékhelyek – némileg eltérő mértékben ugyan –, de funkcionális tekintetben domináns szerepet játszottak. Csak egyes vonatkozásokban jelentek meg megyén belüli versenytársak (Sárospatak az oktatás területén Sátoraljaújhely, Bártfa a kereskedelem tekintetében Eperjes mellett). A megyéken belüli járási székhelyek kistérségi központként funkcionáltak a leginkább.

Rövid elemzésemben arra hívom fel a figyelmet, hogy a nagytérségi közös történeti múlt, a földrajzi sokszínűség, az eltérő önkormányzati hagyományok, a soknemzetiségű jelleg alapvető módon újraértékelődött az 1848-ban megkezdődött, majd 1867 után hirtelen felgyorsuló polgári társadalmi és tőkés gazdasági átalakulásban. A megyeszékhelyek eltérő módon vettek részt ebben a folyamatban, s mind demográfiai, mind pedig funkcionális tekintetben eltérő módon pozicionálódtak az I. világháború időszakára.

2. Modernizáció és népességszám-növekedés

A térség a történelmi Magyarország északkeleti részén területi, közlekedési és politikai értelemben véve történetileg nagytérségi határvidékként funkcionált (*1. ábra*). A Kárpátok vonulatai relatíve alacsonyak és átjárhatóak voltak már a korai időszaktól kezdve. Mind a térben és hatalmi állásában sokszor változó Lengyelországgal, mind pedig a felemelkedő Oroszországgal kapcsolatokat alakított ki a térség. A tokaji borokkal kapcsolatos kereskedelem kiemelkedő jelentőségű volt mindkét irányban.

EGYMÁS-MELLETTISÉG ÉS MEGYESZÉKHELY-VERSENY A DUALIZMUS IDŐSZAKÁBAN (SÁTORALJAÚJHELY ÉS A SZOMSZÉDOS MEGYESZÉKHELYEK KÖZÖTTI ÁTRENDZŐDÉSEK)

Dr. Hajdú Zoltán

1. Bevezetés

Zemplén megye és közvetlen szomszédsága többféle (történeti, földrajzi, néprajzi, statisztikai stb.), egymástól eltérő, egymást csak részben átfedő területi lehatárolásban (Hétszék, Északkeleti Felvidék, Tisza jobb partja stb.) jelent meg a dualizmus időszakában. Ezek a különböző lehatárolások a térség földrajzi (természeti, társadalmi, vasútföldrajzi) sokszínűségét, soknemzetiségű jellegét, relatív szegénységét emelték ki.

Az érintett megyékben a megyeszékhelyek – némileg eltérő mértékben ugyan –, de funkcionális tekintetben domináns szerepet játszottak. Csak egyes vonatkozásokban jelentek meg megyén belüli versenytársak (Sárospatak az oktatás területén Sátoraljaújhely, Bártfa a kereskedelem tekintetében Eperjes mellett). A megyéken belüli járási székhelyek kistérségi központként funkcionáltak a leginkább.

Rövid elemzésemben arra hívom fel a figyelmet, hogy a nagytérségi közös történeti múlt, a földrajzi sokszínűség, az eltérő önkormányzati hagyományok, a soknemzetiségű jelleg alapvető módon újraértékelődött az 1848-ban megkezdődött, majd 1867 után hirtelen felgyorsuló polgári társadalmi és tőkés gazdasági átalakulásban. A megyeszékhelyek eltérő módon vettek részt ebben a folyamatban, s mind demográfiai, mind pedig funkcionális tekintetben eltérő módon pozicionálódtak az I. világháború időszakára.

2. Modernizáció és népességszám-növekedés

A térség a történelmi Magyarország északkeleti részén területi, közlekedési és politikai értelemben véve történetileg nagytérségi határvidékként funkcionált (1. ábra). A Kárpátok vonulatai relatíve alacsonyok és átjárhatók voltak már a korai idősaktól kezdve. Mind a térben és hatalmi állásában sokszor változó Lengyelországgal, mind pedig a felemelkedő Oroszországgal kapcsolatokat alakított ki a térség. A tokaji borokkal kapcsolatos kereskedelem kiemelkedő jelentőségű volt mindkét irányban.

A vasútépítések révén Miskolc vált a legjelentősebb vasúti csomóponttá a régió megyeszékhelyei közül. Nyíregyháza a kiépült vasútvonalak következtében megindult hatalmas fejlődés révén kapta meg a megyeszékhelyi rangot Nagykállótól. Sátoraljaujhely és Kassa vasútföldrajzi pozíciója és központ-jellege Miskolchoz képest gyengébb volt. Eperjes nemzetközi átmenő fővonalon feküdt, de nem vált központtá igazán. Ungvár esetében a bekapcsolás megtörtént, de a megyeszékhelyek közül ez a város lett a leginkább periférikus a hálózaton belül. Érdemi csomóponti szerepe nem volt.

1. táblázat. Az északkeleti megyék székhelyeinek népességszám változása 1857-1910 között, a mindenkori közigazgatási beosztás szerint

Megyeszékhelye	1857	1870	1910
Kassa	16 417	21 742	44 211
Miskolc	17 472	21 199	51 459
Eperjes	8 916	10 772	16 323
Nyíregyháza	17 487	21 896	38 198
Sátoraljaujhely	6 811	9 946	19 940
Ungvár	8 537	11 017	16 919

Forrás: 1870. évi népszámlás, 1910. évi népszámlás I. kötet.

A megyeszékhelyek 1857. évi „induló lélekszáma” között jelentős eltérések voltak. Ezek a különbségek alapvetően a „hagyományos történeti szerepük” bázisán alakultak ki, a polgári átalakulás és modernizáció még nem forgatta fel sem a településeken belüli, sem pedig a települések közötti viszonyokat. A megyék egyfajta stabil kapcsolati rendszert hordoztak lényegében évszázadokon keresztül. A megyékben élő nemesség elsősorban megyékben és országban gondolkodott. A szabad királyi városok, elsősorban Kassa sajátos érdekrendszerrel bírt. Nem tartozott a megyei önkormányzati igazgatás keretei közé, de funkcionális kapcsolatai jelentős részben a megye lakosságához kötődtek.

A hat megyeszékhely nagyságrendi tekintetben két csoportra tagolható (tízezen felüliek, illetve az alattiak). A „nagy népességszámú megyeszékhelyek” között népességszámban alig vannak különbségek. Nyíregyháza (akkor még nem megyeszékhelyként) a legnépesebb város, mely valójában az újratelepítésétől kezdve hatalmas helyzeti és részben helyi energiák bázisán fejlődött. Miskolc (nem tévesztendő össze sem ekkor, sem pedig később Diósgyőrrel) igazi kereskedő város, Kassa pedig a térség „formális és informális nagyregionális” funkcionális-igazgatási központja.

A „kis lélekszámú megyeszékhelyek” csoportjában sem látunk alapvető lélekszám-különbségeket, valódi történeti-igazgatási, kereskedelmi és kulturális központként funkcionáltak. Mind önkormányzati hagyományait (szabad királyi város”, mind pedig történetileg kialakult infrastruktúráját, városképét illetően Eperjes a legjelentősebb a három város között.

A megyeszékhelyek mindegyike többnemzetiségű és sokvallású. E tekintetben a magyar-szlovák, a magyar-német, a magyar-rutén együttélés vetett fel tömeges kérdéseket, de a szlovák-német, a szlovák-rutén kapcsolatrendszer is megjelent. Vallási tekintetben a római és görög katolikusok, a különböző protestáns felekezetűek, az ortodoxok együttélése volt a meghatározó, az izraelita felekezethez tartozók száma és aránya még csak elindult növekedni. A különböző vallások templomai, oktatási és egyéb intézményei jelentős részben meghatározták a még „hagyományos” városképet.

1857-1870 között mindegyik város népességszáma növekedett (eltérő mértékben), de lényegi átrendeződés sem a „nagyok”, sem pedig a „kicsik” között nem történt. Némileg felgyorsult a településekre történő bevándorlás (de valódi városba tódulásról még nem beszélhetünk), sőt az 1860-as években már megjelent a térségből az Amerikában történő kivándorlás, s növekvő, részben politikai jelentőségűvé viták tárgyává vált a Galíciából történő tömeges izraelita bevándorlás megindulása is.

A nagyobb mértékű, részben strukturális átalakulásra 1870-1910 között került sor. Átrendeződött a „nagyok” közötti lélekszám-sorrend, mely a lényegi gazdasági átalakulások, a vasúthálózat hosszabb távú hatásainak hordozója is volt egyben. Miskolc vált a legnépesebb várossá. Nyíregyháza – a hatalmas belső fejlődése mellett – veszített a területi megyeszékhelyek közötti pozíciójából. A „kicsik” között is módosult a népesség-nagyság sorrend, de nem játszódtott le alapvető átrendeződés. Sátoraljaújhely vált a „legnagyobb kis megyeszékhellyé” a régióban.

A változások mögött gazdasági, közlekedési, fejlesztési (állami, megyei, önkormányzati, magán) és a helyi társadalmi részstruktúrák egész halmaza jelenik meg. A kapitalista fejlődés keretei között újraértékelődtek a települések adottságai, pozíciói. Az energetikai forrásokkal (szén), vagy más fontos nyersanyaggal rendelkező települések gazdasága viszonylag gyorsan fejlődött. A feldolgozó ipar elsősorban a nagyobb településeken, nagyrészt a megyeszékhelyeken telepedett meg.

A vasút a korszak második felében már kibontakoztatta fejlesztő hatásait. Nem csak a közlekedés lehetőségeit javította meg alapvetően, hanem a gazdaság fejlődési lehetőségeit is megeremtetette. A szállítási idő és költség megváltozása nagyban elősegítette a növekedést. Nem véletlen, hogy a többféle kapcsolatrendszerben előnyös helyzetet felmutató Miskolc nagyon gyorsan fejlődött.

A városok fejlesztésében több szereplő érdekelt volt. Az állam az állami közigazgatás intézményrendszerének a kiépítésével (de épített iskolát, sőt börtönt is), a hadsereg egységeinek települési allokációjával (versengtek a megyeszékhelyek az újonnan épített laktanyákért, első sorban bennük élő fogyasztókért) az egyik lényegi aktor volt a megyeszékhelyeken. Az állam a gazdasági tevékenység számos szegmensében is megjelent, például jelentős dohánygyárat épített fel és üzemeltetett Sátoraljaújhelyen.

A városok társadalmi struktúrája is alaposan megváltozott. A korszak elején a felszabadult jobbágyok tömegei alakultak át „szabad munkaerővé”, s kaptak helyet a vasutak építésében, majd később azok üzemeltetésében. Az állomások és a „bakterházak népe” új színt vitt be a városok társadalmi és gazdasági életébe.

Az izraelita felekezeti népesség emancipációja a korszak elején elindult, majd számuk és arányuk mindegyik városban erőteljesen, de eltérő módon gyarapodott, s mind a gazdasági, mind pedig a kulturális életben érdemi szerepre tettek szert. A liberális légkörben az izraelita vallás nem volt kizáró tényező a települések életében való közreműködést illetően, sőt a századfordulón Sátoraljaújhelyen a helyi hitközség vezetőjét választották meg polgármesternek.

Az amerikai kivándorlás országos szinten ezeket a megyéket, különösen Sáros és Zemplént érintették a legnagyobb arányban. Nem a városok, hanem a nemzetiségi (szlovák, ruszin) falvak és járások adták kezdetben a kivándorlók legnagyobb részét. Az 1900-as évek második felétől kezdve az korbácsolta fel a helyi és regionális politikai hangulatot, hogy egybekapcsolták az izraeliták bevándorlását és a magyarok, szlovákok, ruszinok amerikai kivándorlásával.

3. Összegzés

A dualizmus korszaka a régió történetének – ahogy az egész országénak is – az egyik legsajátosabb, jelentős részben az egyik legsikeresebb modernizációs időszaka. Lényegében ekkor jött létre a modern közlekedés hosszú távon is meghatározó rendszere (a vasúthálózat), ekkor épültek ki a megyeszékhelyek egy emeletes városközpontjai, ekkor teremtették meg a modern települési infrastruktúra alapjait.

A gyors fejlődés lényegében a térségben élő minden embert érintett. A népesség jelentős része – ha nem is mindig megfelelő eredményességgel – alkalmazkodni tudott a változásokhoz, de voltak olyan csoportok is, amelyek elszegényedtek, kudarcot-kudarccra halmoztak, s ennek következtében feladták eredeti lakóhelyüket, elhagyták szülőföldjüket. Mind az országon, a Monarchián belüli, mind pedig az interkontinentális migráció mély nyomokat hagyott a területen élők emlékezetében.

Irodalom

A MAGYAR KORONA ORSZÁGAIBAN AZ 1870. ÉV ELEJÉN VÉGREHAJTOTT NÉPSZÁMLÁLÁS EREDMÉNYEI. Pest, 1871, Az Országos Magyar Kir. Statisztikai Hivatal.

A MAGYAR SZENT KORONA ORSZÁGAINAK 1910. ÉVI NÉPSZÁMLÁLÁSA I. A népesség főbb adatai. (Községek és népesebb puszták, telepek szerint) Budapest, A Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal. Magyar Statisztikai Közlemények, Új sorozat, 42. kötet.