

KÓKAI SÁNDOR*

A BÁNSÁG ÉS A BALKÁN GAZDASÁGI KAPCSOLATRENDSZERE A XX. SZÁZAD ELEJÉN

ABSTRACT

This paper tries to answer the question whether the Bánság (Banat), often referred to as the gate of the Balkans, which is a special historical, political, economic and geographical region, was able to meet the geostrategic and economic challenge occurring at the end of the Age of Dualism to become an economic link between the Balkans and the Austro-Hungarian Empire. During the examination of economic linkages it has been revealed that the region was not able to meet this challenge, as a result the Bánság (Banat) became neither the gate of the Eastern Balkans nor the Central Balkans, which means that goods transported within the framework of the international division of labour did not flow across the Bánság. The transport of the Szeged-Timisoara-Orsova railroad and the Lower-Danube waterway did not have any impact on the region, also it was not able to profit from transit trade, which among other things can be due to the fact that economic geographic structures and their connection points in the Balkans developed too late and they did not have integral linkages. The autonomy of the Banatian Military Frontier until 1876 impeded this problem further.

I. Bevezetés

A magyarság Kárpát-medencei megtelepedésétől kezdve a Balkán mindig kitüntetett szerepet kapott a társadalmi-gazdasági és a geostratégiai-politikai kapcsolatokban egyaránt. A magyarság minden tekintetben folyamatosan bővítette érdekszféráit a Balkán irányba, olykor területének egy részét elfoglalva, új nagyhatalmi tényezőként jelent meg.¹ E folyamatban gyors változások és új relációk megjelenése és stratégiai térfoglalása zajlott a XIV. század végéig. Az oszmán Török Birodalom megerősödése és tartós berendezkedése azonban a Balkán szerepének ártértékelődését eredményezte. Ebben az időszakban nem beszélhetünk jelentős gazdasági kapcsolatokról, de politikai és katonai értelemben is zömmel defenzív stratégiát alakítottunk ki.² A XVIII. században az Osztrák Birodalom (és benne Magyarország) számára a Balkán még mindig nem válhatott gazdasági és politikai expanziós térré, a gyengülő Török Birodalommal inkább a status quo fenntartására kényszerült.³ Mindezt a XVIII. századi balszerencsés osztrák-török háborúk tartósan konzerválták. Kedvező geostratégiai helyzetéből ekkor a Bánság sem tudott profitálni, mindazok ellenére, hogy a Kelet-Balkán egy része felé – a Délvidék részeként – a Bánság közvetítette az európai hatásokat évszázadokon keresztül.⁴ A XIX. század a geostratégiai és -politikai kapcsolatok tekintetében is teljes átstrukturálódást eredményezett, melynek gazdasági leképezése a Balkán kapujának tartott Bánság számára olyan helyzeti előnyt jelentett, amelynek kihasználatlansága kedvezőtlenül befolyásolta e régió társadalmi-gazdasági fejlődését. Az új „Balkán stratégia” alig érintette meg a Bánságot, melynek okait e tanulmányomban elemzem mélyebben.

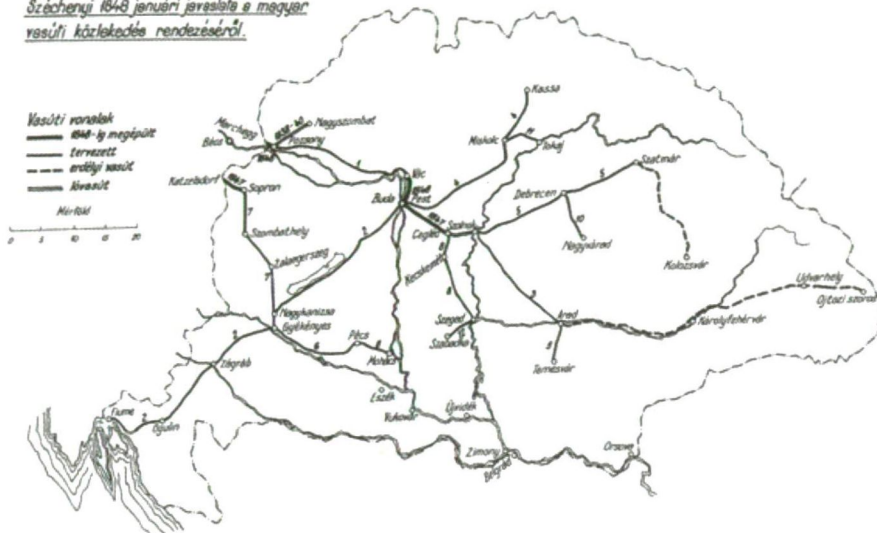
* Dr. Kókai Sándor egyetemi magántanár, Nyíregyházi Főiskola Turizmus és Földrajztudományi Intézet.

II. A Balkán geopolitikai-stratégiai helyzete és szerepe a dualizmus korában

A Török Birodalom meggyengülésével a balkáni régióban az Osztrák–Magyar Monarchia és Oroszország hatalmi versengése erősödött fel.⁵ A modern magyar gazdasági törekvések a reformkortól fogalmazódtak meg a Balkánnal kapcsolatban, mely egyik kulcsának tekintett Al-Duna szabályozás kapcsán teljesedtek ki.⁶

1. térkép. Gróf Széchenyi István vasútfejlesztési térképe (1848)

Széchenyi 1848 januári javaslata a magyar vasúti közlekedés rendezéséről.



A Széchenyi István nevével fémjelzett folyamat névadója is tisztában volt azzal, hogy a Balkán jelentős része számára meghatározó közlekedési lehetőséget nyújthat a szabályozott Duna. A másik kulcskérdést, a modernizációt infrastrukturálisan hordozó vasúthálózat kiépítésének prioritásai jelentették. A vasútépítések jelentős vitákkal jártak a történelmi Magyarországon, mind a pályák irányát, mind pedig az összeköttetések minőségét és kapcsolódási pontját illetően (1. térkép).

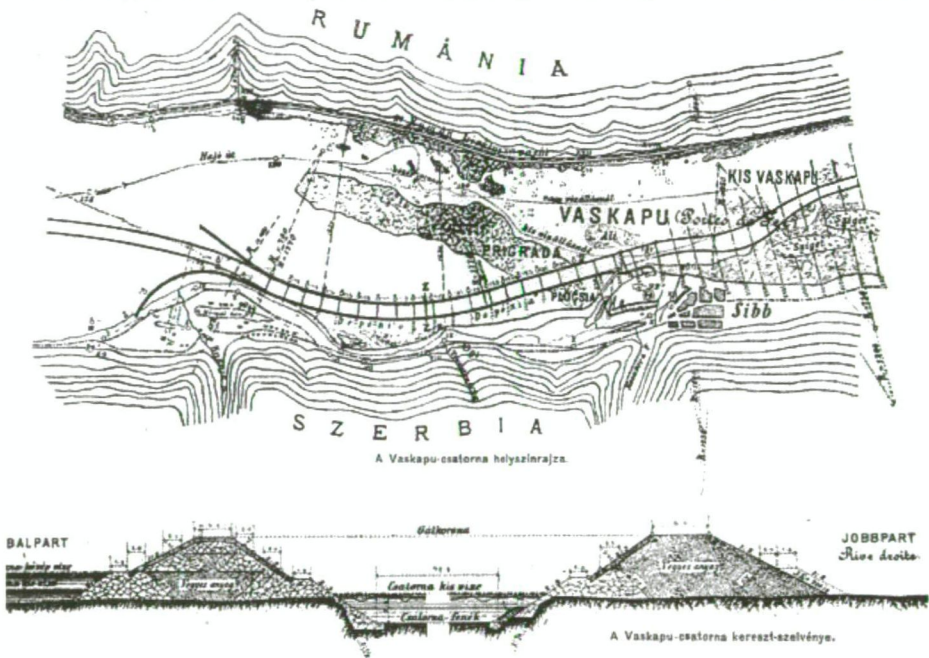
Mindkét kérdéskör tervei és ezek későbbi megvalósítása meghatározta a Bánság dualizmuskori regionális gazdasági kapcsolatrendszerét. Széchenyi István 1848-ban megjelent átfogó munkája „Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről”, mint közismert négy-négy vasúti fő-, mellék- és szárnyvonalat jelölt ki (1. térkép), melyet a magyar országgyűlés, a tizenharmadik vasútvonallal kiegészítve, 1848. évi 30. tc.-kel törvényerőre emelt. E tervezet szerint a Kelet-Balkán nem kapott prioritást, melynek okai között szerepelhet a dunai hajózás tervezett fejlesztése, de a közismerten balkáni származású Sina-bankárctalád kivonulása (1841) „a magyar vasút” ügyből is.

Az Al-Duna szabályozása is megindult az 1830-as években Vásárhelyi Pál (1759–1846) tervei alapján, melynek célja az Al-Duna sziklazátyonos szakaszának rendezése. A hajózás megkönnyítésére 114 km hosszú és 30 m fenékszélességű csatornát vájtak ki a Duna sziklás medrében (1. ábra). Ez alapját képezte a század végén megvalósult nagyszabású Vaskapu-szabályozásnak. Ugyancsak Vásárhelyi tervei alapján valósult meg 1833–37 között a korszak legjelentősebb útépítése. Célja az volt, hogy a Kazán-szorosban magas vízállás mellett is lehetővé váljék a vontatás, illetve ha alacsony víz miatt szükséges, az árut koszikra rakva is lehessen továbbítani. Kezdeményezőjéről a létesítményt „Széchenyi út”-nak nevezték el.

E kérdésköröket tekintve témánk szempontjából a végeredmény fontos, későn épültek ki a vasúti kapcsolatok Szerbiával és a Kelet-Balkánnal, melynek csak egyik mellékvonala (Szegeď–Temesvár–Orsova) vezetett a Bánságon keresztül. Jó példa minderre az Orient expressz útvonala, amely az első öt évében (1883–1888) a Párizs–Bécs–Pozsony–Budapest–Szegeď–Temesvár–Orsova–Bukarest–Ruszcuk–Várna útvonalon közlekedett. A magyar szakaszon 689 km hosszban, kezdetben teljesen az Osztrák Vasúttársaság vonalain. Amikor azonban 1888-ban elkészült a Belgrádon és Szófián keresztül vezető közvetlen vasútvonal, az előzőt felváltotta a MÁV által 1884-ben épített Budapest–Zimony–Belgrád vasútvonal.

A magyar Al-Duna szabályozásra – Ómoldova és Turnu Severin (Szörény vára) között közel 110 kilométeres folyószakasz – az 1871. évi londoni szerződés hatalmazta fel Ausztria-Magyarországot. E munkálatok közben kilenc csatornát robbantottak (Stenka, Kozla-Dojke, Izlas-Tachtalia, Jeliseva, Svinica, Jucz, Vaskapu feletti, Kisvaskapu és Vaskapu), összesen 18,8 kilométer hosszban a sziklás mederfenékebe. E robbantásokkal 1899 szeptemberéig 700 000 m³ sziklát távolítottak el a hajózás útjából, s több kilométeres zárógátakat építettek a szabályozás során.

1 ábra. Az Al-Duna szabályozás Vaskapui részletének egyik korabeli vázlatrajza



A fenti tények is jelzik, hogy a kiegyezés utáni magyarországi gazdasági fejlődés eredményeként megjelenő külkereskedelmi érdeklődés, részben tőke kivétel, majd a megerősödő politikai törekvések a Balkánt felértékelték. A magyar gazdasági elitben tudatosodott, hogy itt a verseny kevésbé éles, illetve a magyar kínálat sikeresen értékesíthető. Egyre erőteljesebben jelentkezett az a felfogás is, hogy a Balkán szárazföldi, különösen vasúti közlekedésének, európai csatlakozásának kulcsa Magyarország kezében van. Ebből fakadóan Magyarország kulcsszerepet játszott a Balkán akkori jelene és jövője szempontjából.

Tény, hogy az osztrák–magyar geostratégiai és gazdasági törekvések a Balkán felé erősödtek (különösen az 1878-as berlini kongresszus után), e gazdasági expanzió mértéke azonban a gazdaságtörténeti szakirodalomban kissé túlhangsúlyozott.

A balkáni népek nemzeti ébredési mozgalmai, illetve függetlenségi törekvései a XIX. század második felétől kezdve permanens problémát jelentettek, melyek a gazdasági kapcsolatokra negatívan hatottak. Különösen a „délszláv probléma” felerősödésével, mert a mindenkori szerb politika, nacionalizmus, a szerbek versenye a „török örökségért”, érintette a Monarchia déli területeit is, s abban különösen a magyar Délvidéket. Szerbia – függetlensége megszerzése után rövid idővel – potenciális ellenséggé alakult, melynek irányából a kereskedelmi verseny, a vámháborúk és a katonai veszélyeztetés is megjelent. A magyar politikai vezetés nem csak tisztában volt a Balkánon belüli feszültségek és szembenállások rendszerével, hanem tudatosan is épített ezek kihasználására. A fenti tények egyértelműen hatást gyakoroltak a gazdasági kapcsolatok mélységére és kitüntetett irányaira.

II. A Balkán gazdasági szerepe és jelentősége Magyarországon a XX. század elején

Az 1873. évi gazdasági válság hatására és következtében az 1880-as évektől ismét a protekcionizmus és a védővámok megerősödésének időszaka következett a magyar külkereskedelemben, melynek hatásaival a magyar gazdaságpolitikának is számolnia kellett. Ez azért is hatott kedvezőtlenül, mert iparfejlődésünk ekkor léphetett volna az extenzív periódusából az intenzív fejlődési/növekedési szakaszába. Az 1880-as évektől a magyar gazdaságban is felerősödött a merkantil- és agrárérdekeket képviselők szembenállása, különösen 1881 (első ipartámogatási törvény) után. Ugyanekkor kezdődött a gabonatermelés válsága, mely árcsökkenést és eladási nehézségeket (különösen a Monarchia piacain kívül) eredményezett.⁷

A Monarchia vámfalainak fedezékében a magyar gazdaság nem kényszerült rá olyan gyors szerkezetváltásra, mint ha védtelenül kiszolgáltatott volna a világgpiac szeszélyeinek, így néhány világgpiaci szinten álló terméktől eltekintve iparcikkeink zöme csak az elmaradottabb balkáni országok piacain bizonyult versenyképesnek. A mezőgazdasági termékeink pedig szinte csak a Monarchia belső, védett piacain voltak eladhatók. A századfordulóra a magyar gazdaság fejlődési motorja kifulladásra látszott.⁸ Az okokat az önálló magyar nemzetgazdaság hiányától a tízévente megújított vámunióig sorolhatnám. Nem teszem, külön könyvek íródtak e témakörökben.

Az 1890-es évektől érzékelhető geopolitikai-stratégiai változások ellenére a Balkán felé irányuló gazdasági kapcsolatainkat gyenge szálak jellemezték.⁹ Az 1910. évi külkereskedelmi forgalmunk mennyisége és értékei (1. táblázat), valamint ezek forgalmi relációi jól érzékeltetik e problémát. A behozatalunk és kivitelünk szállítási módjában a vasút dominanciája egyértelmű, meglepő lehet, hogy tengeren több áru érkezett, mint az összes folyami szállítással együtt és a kivitelben is jól teljesített a tengerhajózás.

1. táblázat. Magyarország külkereskedelmi forgalma 1910-ben

Szállítási mód	Behozatal		Kivitel	
	métermázsa	ezer korona	métermázsa	ezer korona
Vasúton	48.588.240	1.145.003	48.368.515	1.306.775
Folyamhajón	6.337.238	297.292	9.155.139	211.648
Postán	294.255	271.535	79.801	41.141
Tengeren	6.625.372	133.512	7.050.983	154.543
Közúton	1.537.363	5.076	490.770	2.644
Magyarország (összesen)	63.432.467	1.852.418	65.145.208	1.716.751

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv (Új Folyam XVIII.) 1910

Számunkra elsősorban nem is annyira a mennyiségi értékek fontosak – természetesen nem szeretném lebecsülni azt a 15,5 millió métermázsányi forgalmat (az összes behozatal 10%-a, a kivitel 13%-a), amelyet folyami hajóink szállítottak –, hanem az országok szerinti relációk (2. táblázat). A táblázat adatai alapján megállapítható, hogy külkereskedelmünk – érték szerinti adatorát vizsgálva – alig több mint öt százaléka (behozatal = 3,93%-a, kivitel 6,77%-a) kapcsolódott a Balkánhoz. A problémát tovább súlyosbította, hogy a két közvetlenül határos balkáni országgal (Szerbia, Románia) külkereskedelmünket jelentős passzívum jellemezte, azaz ezek belső piacai gyakorlatilag zárva maradtak a magyar árucikkek előtt. A távoli Nagy-Britanniába több árut vittünk ki, mint Romániába, ugyanakkor Bulgáriába is kétszer akkora volt kivitelünk, mint Szerbiába, a Török Birodalom európai és ázsiai területei pedig ehhez képest „dinamikus” magyar export-offenzívával szembesültek.

2. táblázat. Magyarország külkereskedelmi forgalma 1910-ben

Országok	Behozatal		Kivitel	
	ezer korona	százalékban	ezer korona	százalékban
Ausztria	1.394.991	75,31	1.279.954	74,56
Németország	155.184	8,38	126.180	7,35
Olaszország	18.926	1,02	46.881	2,78
Nagy-Britannia	32.300	1,74	36.530	2,18
USA	30.167	1,63	13.243	0,77
Románia	28.764	1,55	21.025	1,22
Bosznia-Hercegovina	25.189	1,36	41.015	2,39
Szerbia	7.921	0,43	4.948	0,29
Bulgária	2.954	0,16	9.633	0,59
Európai Törökország	3.385	0,18	24.095	1,40
Ázsiai Törökország	3.978	0,21	11.624	0,68
Görögország	759	0,04	3.350	0,20
Balkán összesen	72.950	3,93	115.690	6,77
Magyarország (összesen)	1.852.418	100,0	1.716.751	100,0

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv (Új Folyam XVIII.) 1910

A fenti tények okait kutatva egyértelmű, hogy nemcsak a közlekedéshálózat összekapcsolódási opcióinak hiánya, vagy a hálózatok áteresztőképességének gyengeségei a felelősek. E tény alátámasztására elegendő megvizsgálni a Vaskapu hajóforgalmának alakulását 1909-ben. A Vaskapu 1909. évi forgalma úgyszólván az Al-Duna teljesítőképességének határát érte el. Míg 1908-ban az összeforgalom alig 4,2 millió métermázsát tett ki, addig az 1909-ben a 8,5 millió métermázsát is meghaladta. A legnagyobb forgalom augusztus–november közötti időszakban volt, ekkor négy hónap alatt 5,1 millió métermázsát árut szállítottak át az Al-Dunán. Ebből a mennyiségből 4,3 millió métermázsát esett a fölfelé irányuló forgalomra. Tény, hogy 1909-ben kedvező volt a vízállás is, mert csak 18 napon keresztül volt az orsovai mércén 1,50 méter alatti vízállás, a legkisebb vízállás pedig 1,21 méter volt. Eszerint csak 18 napon keresztül nem közlekedhettek az egész szakaszon 21 deciméter maximális merüléssű uszályok. Ha a vízállás kedvezőtlenebb lett volna, akkor természetesen nem tudtak volna lebonyolítani a meglévő uszályokkal ekkora forgalmat. Az 1910 évi forgalom nagysága (5,8 millió métermázsát) és relációi (3–4. táblázat) jobban tükrözik az

átlagos évi forgalmat (4,5–5,5 millió métermázsa). A Vaskapu hajóforgalmának 1910. évi ismerete alapján megállapíthatjuk, hogy az összes folyamhajón exportált termékeink (9 155 139 métermázsa) egyharmadát (3 043 118 métermázsa) szállították az Al-Dunán át. A folyamhajókon zajló importunk (6 337 238 métermázsa) mintegy negyven százaléka (2 778 136 métermázsa) érkezett a Vaskapun keresztül hazánkba. Összegezve megállapítható, hogy a magyar külkereskedelmi forgalom (128 577 675 métermázsa) alig 4,5 százaléka (5 816 194 métermázsa) zajlott az Al-Dunán 1910-ben.

Az Al-Dunán szállított termékek struktúrája (4. táblázat) jól szemlélteti, hogy ekkor meghatározó a mezőgazdasági termékek (búza, zab, kukorica) és a nyersanyagok (kőszén, fa) voltak, azaz a nagy tömegű árualap meg volt. E tekintetben meglepően kiegyensúlyozott a forgalom, mindössze fa-, búza-, cukor- és vasáru-behozatali többlet volt, de kivételünkben sem a késztermékek és darabáruk dominanciája érvényesült.

3. táblázat. A szabályozott Al-Duna áruforgalma 1910-ben

A vállalat megnevezése	Főfelé			Lefelé			Összesen			Főfelé			Lefelé			Összesen			A kirott illeték összege, korona
	u s z á l y h a j ó									e ő z h a j ó									
	terhelve	üresen	A rakomány súlya mm.	terhelve	üresen	A rakomány súlya mm.	terhelve	üresen	A rakomány súlya mm.	vontató	illeték köteles	vontató	illeték köteles	vontató	illeték köteles				
	darab			darab			darab												
Összesen	570 790		2 778 076	715 390		3 043 118	1 280 1 180		5 816 194	1 272 587	1 264 500	2 536 1 087					992 472		
<i>A fenti összegből esik:</i>																			
a D.G.T.-ra	250 481		1 103 062	466 99		1 952 489	716 580		3 055 551	713 210	705 187	1 418 397					559 330		
a M.F.T.R.T.-ra	94 235		427 062	141 126		644 117	235 361		1 071 179	273 282	277 215	550 497					184 621		
a román hajózásra	127 11		745 411	62 67		303 379	189 78		1 048 790	176 10	171 9	347 19					168 527		
a szerb	42 43		187 173	31 53		85 983	73 96		273 156	82 81	88 81	170 162					35 279		
a délnémet hajózásra	36 4		227 174	4 23		12 800	40 27		239 974	-	-	-					28 932		
egyéb hajótulajdonosra	21 16		83 194	11 22		44 350	32 38		127 544	28 4	23 8	51 12					15 783		

Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv (Új Folyam XVIII.) 1910

4. táblázat. A szabályozott Al-Duna áruforgalma 1910-ben

A vállalat megnevezése	L e f e l é									
	darabáru	kőszén	vasáru	fa	cement	búza	zab és tengeri	cukor	különfélék	összesen
	m é t e r m á z s a									
Összesen	493 766	461 452	105 298	65 123	236 092	357 484	988 795	83 309	251 799	3 043 118
<i>A lefelé szállított mennyiségből esik:</i>										
a D.G.T.-ra	325 380	428 418	46 068	38 602	63 722	273 255	691 593	7 283	78 168	1 952 489
a M.F.T.R.T.-ra	78 379	3 133	55 079	9 483	161 534	5 000	147 962	76 026	107 521	644 117
a román hajózásra	41 118	-	3 283	-	-	79 229	148 949	-	30 800	303 379
a szerb	48 133	2 101	868	17 038	10 836	-	291	-	6 716	85 983
a délnémet hajózásra	-	12 800	-	-	-	-	-	-	-	12 800
egyéb hajótulajdonosra	756	15 000	-	-	-	-	-	-	28 594	44 350
F ő l f e l é										
Összesen	432 235	346 701	172 831	213 919	182 769	629 417	167 144	86 824	541 236	2 773 076
<i>A főfelé szállított mennyiségből esik:</i>										
a D.G.T.-ra	241 398	241 225	93 518	27 269	4 740	366 288	-	40 068	88 556	1 103 062
a M.F.T.R.T.-ra	87 922	83 169	30 102	18 469	378	173 189	-	18 907	14 926	427 062
a román hajózásra	61 703	22 307	49 211	1 003	117 163	89 800	167 000	7 907	229 317	745 411
a szerb	565	-	-	159 733	44	140	144	19 942	6 605	187 173
a délnémet hajózásra	29 042	-	-	-	-	-	-	-	198 132	227 174
egyéb hajótulajdonosra	11 605	-	-	7 445	60 444	-	-	-	3 700	83 194

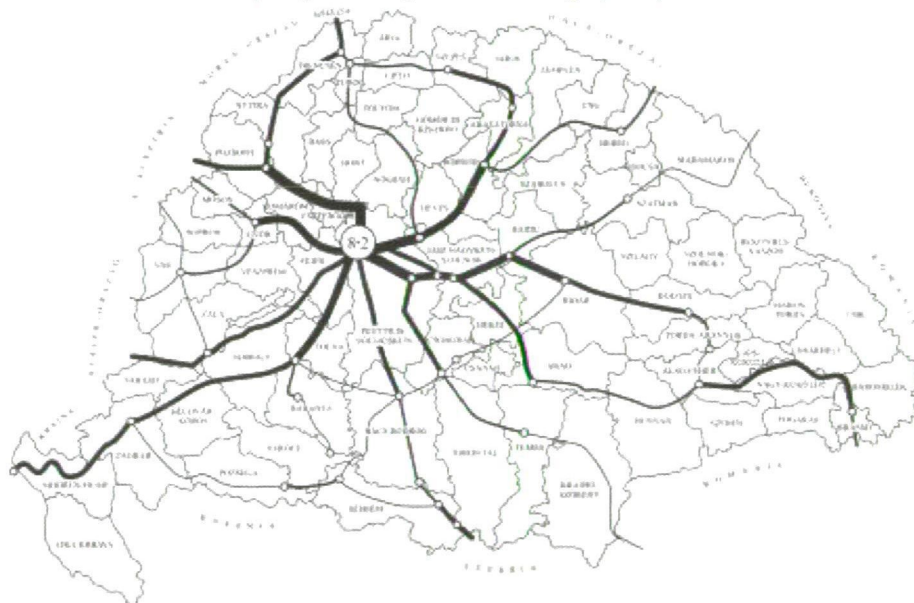
Forrás: Magyar Statisztikai Évkönyv (Új Folyam XVIII.) 1910

Fontos kérdés, hogy a fenti tények hogyan érintették a Bánság Duna menti településeit és kialakult-e a vízi és vasúti szállítás együttműködése, azaz olyan térpályák, amelyek nagy mennyiségű anyagi javak áramlását lehetővé tették volna? A Bánság vált-e a Balkán gazdasági kapujává vagy a kereskedelmi forgalom nagy része elkerülte, ill. áthaladt rajta?

III. A Balkán gazdasági szerepe és hatásai a Bánságban

Az eddig jelzett geopolitikai-stratégiai és gazdasági folyamatok tükrében kell megvizsgálnunk a Bánság gazdasági kapcsolatrendszerét a Balkán-félsziget irányában. Bánságban mindig is fontos volt a folyók bekapcsolása az áruszállításba és a kereskedelembé. A XVIII. század folyamán az egyes kereskedelmi társaságok (1720-tól keleti társaság, 1724-től temesvári kereskedelmi társaság, 1729-ben szarvasmarha-kereskedelmi, 1742-ben bőrkereskedelmi társaság alakult) privilégiuma volt viaszt, mézet, dohányt, gabonaneműeket, bort, pálinkát és rezet kivinni a régióból, különösen a Bega szabályozásához fűztek nagy reményeket. Tudjuk azonban, hogy a XVIII. században végzett munkálatok után az ármentesítés és vízszabályozás érdekében kifejtett tevékenységben szünet állott be. A század utolsó évtizedeiben a Bega-csatornát elhanyagolták, feliszapolódott és az árvizek erősen megrongálták, így a meder kiszélesedett és sekélyvé vált, azaz hajózásra alkalmatlanná vált. Azt azonban, hogy a termékek milyen nagyságrendűek voltak, nem tudjuk, mint ahogy azt sem, hogy az áruk hány százaléka áramolhatott a folyókon és szekereken a Bánságból a Balkán irányába. A XIX. század második felében a külkereskedelmi forgalomban – mint fentebb láttuk – a vasutakra helyeződött a hangsúly. A Bánság e tekintetben sem tudott meghatározó szerepet betölteni.

2. térkép. Magyarország vasúthálózatának nemzetközi kapcsolódási/határátmeneti pontjai és forgalmi terheltsége (1914)



A 2. térkép alapján látható, hogy az egyetlen nemzetközi kapcsolódási pont a Bánságban esetében Orsova volt, de az a nemzetközi forgalom szempontjából elenyésző jelentőséggel bírt, még akkor is ha a „Kelet kapuja” jelzővel illették. Teljes mértékben egyet értek Frisnyák Zsuzsanna megállapításával, mely szerint 1895-ben a Bánságban is a belső gazdasági kapcsolatok voltak a meghatározóak és nem a nemzetközi kapcsolatok.¹⁰

„Mint ahogy az előzőekben bemutatott Temes és Torontál megyék esetében is már látszott, a Bánát három megyéje közötti kapcsolatok rendkívül szorosak. A Krassó-Szörény megyei vasútállomások feladott-áru kapcsolatainak 78%-a a Bánáton belül marad. Ugyanez Temes megye esetében 77%, Torontál megyénél pedig 67%. Feltűnő, hogy a Bánátot

milyen alacsony értékű feladott-áru kapcsolat fűzi Arad megyéhez. Krassó-Szörény megye kiterjedt nagytávolságú kapcsolatai nem köthetők kizárólagosan a megyebéli szénbányákból származó szénhez. Mindebben jelentős szerepe van a kőolaj-elosztó szerepkörű Orsova és a szénalapú Oravica állomásoknak is. Mindezen felül számos helyre szállítanak a megyéből tűzifát, szeszt, őrleményeket, és nem utolsósorban vasat és vasárut. Krassó-Szörény 512 árufogadói kapcsolata közül 158 fűződik Temes megyéhez. Temes megyéből érkezik a megyébe az élelmiszer (hering, disznózsír, baromfi, fűszer, sőt tej és tojás is), élvezeti cikkek (dohány, sör, szesz), gépek, gyapjú és pamut stb.”

Magyarország vasúti áruforgalmának nagyságát jól érzékelteti, hogy a vasútállomások 85%-ában a feladott áruk összcsúlya 20 ezer tonnánál kevesebb volt. A vasútállomások több mint felére (54%) jellemző volt, hogy az éves feladott áru súlya 0–6 ezer tonna között tartományban mozogott.¹¹ Magyarországon 17 állomás továbbított 100 ezer tonnánál több feladott árucikket, melyből három volt bánsági: Stájerlakanina, Fehértemplom és Németbogsán. A Duna és a Tisza menti kistérségek vasúti árufeladásai kisebb mértékűek voltak, mert a vízi út olcsó szállítási képességével a vasút nem tudta felvenni a versenyt, a folyó menti területek terményeit inkább hajóval szállították elsősorban a főváros kikötőibe. Pancsováról olcsóbb volt a felvásárolt gabonát a budapesti malmokba vízen szállítani. Bács-Bodrog, Torontál, Temes megyék déli, folyó menti kistérségeiben kisebb volt a vasúti áruszállítás jelentősége, mértéke. Az összes feladott árucikk 83%-a más belföldi állomásra, 14%-a Ausztriába, 3%-a pedig egyéb külföldi vasútállomásra irányult (5. táblázat).

5. táblázat. A jelentősebb bánsági vasútvonalak forgalma (1895)

Vasútvonal	Összes feladott áru			
	tonna	Belföldre (%)	Ausztriába (%)	Vámkülföldre (%)
Budapest–Orsova–Verciorova	679 875,4	81,80	16,36	1,84
Jassenova–Oravica–Anina	187 889,0	97,94	1,91	0,15
Temesvár–Báziás	181 084,6	93,96	5,29	0,75
Vojtek–Németbogsán	162 898,2	92,86	7,14	0,00

Forrás: Frisnyák Zs. 2006

A feladott árucikkek 73%-a három árucsoportba tartoztak: ásvány és ásványi termék (39%), fa és faáru (18%) valamint gabona (16%). E három árucsoporton kívül számottevő tömegben (100 ezer tonna) kerültek a teherkocsikba növény és növényi termékek, őrlemények, zöldségek, dohány és dohánytermékek, ún. egyéb állati termékek, italok, cukor, agyag és agyagáru valamint vas és vasáru. A többi árucsoport feladott forgalma kevésbé volt jelentős.¹² Kizárólag gabonát adtak fel mintegy 20 magyarországi vasútállomáson (ebből bánsági volt: Alibunár, Temesmiklós, Elemér, Sárafalva, Torontál-Petrovoszellő, Óbesenyő), s ez jól tükrözi az állomások vonzáskörzetének egyoldalú, kizárólag a gabona-termeléssel foglalkozó termelési szerkezetét. A kisparhoz kapcsolódó termékek közül Temeskubin állomás feladott forgalmának mintegy 10%-át alkották a bőr és bőrárak.

Magyarország 249 kistérségéből 2,1 millió tonna áru került vasúti elszállításra. Ebből búza volt 1,17 millió tonna. A legtöbb búzát (több mint 10 ezer tonna) Orosházáról, Szatmárról, Szarvasról, Putnokról, Dettáról, Szombathelyről, Nagyszalontáról, Perjámosról, Fehértemplomról, Lugosról, Új-Aradról, és Mezőberényből küldték a vagonokba. A búza 28%-a vámkülföldön került értékesítésre, 6%-a pedig Ausztriában. Kukoricából 279 ezer tonna került feladásra. Ötezer tonnánál több kukorica került elszállítása Gyertyámosról,

Csáktornyáról, Nagybecskerekéről, Szatmárról, Ókerről, Kurticsról, Nyíregyházáról és Érsekújvárról. Az összes feladott kukorica 33%-a Ausztriában és vámkülföldön került értékesítésre.

Magyarország 15 vasútállomásra érkezett 100 ezer tonnánál nagyobb tömegű árucikk, s ezek között csak egy bányai volt: Temesvár-Józsefváros. A második (Fehértemplom) és harmadik (Nagykikinda) legnagyobb árufogadó bányai vasútállomás értékei már százezer tonna alatt maradtak. A vasútállomások 75%-ba évi 5 ezer tonnánál kevesebb áru érkezett, 9%-uk fogadott 5–10 ezer tonna közötti árumennyiséget. Az érkező árucikkek 86%-a hét árucsoportba – ásványok és ásványi termékek, fa és faáru, gabona, őrlemények, növények és növényi termékek, italok valamint vas és vasáru – tartozott.¹³

IV. Összegzés

E tanulmányomban arra kerestem a választ, hogy Balkán kapujaként számon tartott Bánság, amely sajátos történeti, politikai, gazdasági és geográfiai régió, meg tudott-e felelni annak a dualizmus végére kiteljesedő geostratégiai és gazdasági kihívásnak, amely arra irányult, hogy a Balkán gazdasága rajta keresztül szorosan kapcsolódjon az Osztrák–Magyar Monarchiához. A gazdasági szálak és kapcsolatok vizsgálata során kiderült, hogy e kihívásokra adott válaszok nem sikerültek, így a Bánság nem vált a sem a Kelet-Balkán sem a Közép-Balkán kapujává, azaz a nemzetközi munkamegosztás termékeit megtestesítő anyagi javak nem a Bánságon keresztül áramlottak.

A Szeged–Temesvár–Orsova vasút és az Al-Duna áruforgalma gyakorlatilag érintetlenül hagyta, az átmenő forgalomból sem profitált, melynek egyik eleme, hogy a gazdasági térszerveződés és a balkáni térpályák kapcsolódási pontjai későn alakultak ki, s nem kapcsolódtak szervesen egymáshoz. A Bánsági-Határörvidék 1876-ig történő különállása mindezt tovább hátráltatta.

JEGYZETEK

1. Gulyás L. (2006): A Délvidék regionális fejlődésének főbb csomópontjai és tendenciái. In: A Délvidék történeti földrajza. Nyíregyháza. 55–68. old.
2. Hajdú Z. (2006): A „Délvidék” értelmezése a magyar földrajztudományban. In.: A Délvidék történeti földrajza. Nyíregyháza. 69–74. old.
3. Nagy Miklós M. (2006): A Délvidék, mint geopolitikai puffér. In: A Délvidék történeti földrajza (szerk. Kókai Sándor), Nyíregyháza. 161–177. old.
4. Gulyás L. (2009/a): A Bánság a török kiűzésétől 1918-ig. In.: Dél-Erdély és a Bánság (szerk. Horváth Gy.) Dialóg-Campus, Pécs–Budapest. 25–45. old.
5. Gulyás L. (2012): Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690–1914. Kárpátia Stúdió. Budapest. 200–207. old.
6. Gulyás László (2009/b): Reformkori kísérletek a gazdaság fejlesztésére. 31–44. In. Gulyás László szerk. (2009/c): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 31–44. old.
7. Hanák P. (főszerk.) (1976): Magyarország története 1918–1919, 1919–1945. 8. köt. Akadémiai Kiadó Budapest. 1397. old.
8. Kövér Gy. (1979): Iparosodás agrárországban. Magyar História. Budapest. 257. old.
9. Gulyás László (2009/d): Regionális folyamatok a 19. században. In. Gulyás László szerk. (2009/c): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 93–95. old.

10. Frisnyák Zs. (2006): *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút-ember-tér kapcsolatok* (doktori disszertáció) ELTE. Budapest. 134. old.
11. Frisnyák Zs. (2006): Uo.
12. Frisnyák Zs. (2006): Uo.
13. Frisnyák Zs. (2006): Uo.

FELHASZNÁLT IRODALOM

- Gulyás L. (2006): A Délvidék regionális fejlődésének főbb csomópontjai és tendenciái. In: *A Délvidék történeti földrajza*. Nyíregyháza, pp. 55–68.
- Gulyás L. (2009/a): A Bánság a török kiűzésétől 1918-ig In.: *Dél-Erdély és a Bánság* (szerk. Horváth Gy.) Dialóg-Campus, Pécs-Budapest, pp. 25–45.
- Gulyás László (2009/b): Reformkori kísérletek a gazdaság fejlesztésére. 31–44. In. Gulyás László szerk. (2009/c): *A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig*. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 31–44.old.
- Gulyás László (2009/d): Regionális folyamatok a 19. században. In. Gulyás László szerk. (2009/c): *A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig*. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 93–95. old.
- Gulyás L. (2012): *Küzdelem a Kárpát-medencéért. Regionalizáció és etnoregionalizmus, avagy a nemzeti és nemzetiségi kérdés területi aspektusai Magyarországon 1690–1914*. Kárpátia Stúdió. Budapest.
- Frisnyák Zs. (2006): *Áruforgalom, áruszállítás és a magyarországi vasutak (1895). Vasút-ember-tér kapcsolatok* (doktori disszertáció) ELTE. Budapest.
- Hajdú Z. (2006): A „Délvidék” értelmezése a magyar földrajztudományban. In.: *A Délvidék történeti földrajza*. Nyíregyháza, pp. 69–74.
- Hanák P. (főszerk.) (1976): *Magyarország története 1918–1919, 1919–1945* 8. köt. Akadémiai Kiadó Budapest.
- Kókai S. (2006): A Bánát szerepe és jelentősége a történelmi Magyarország gazdaságában. In: *A Délvidék történeti földrajza* (szerk.: Kókai S.) pp. 135–150.
- Kókai S. (2011): *A Bánság történeti földrajza (1718–1918)*. Nyíregyháza, p. 421.
- Kövér Gy. (1979): *Iparosodás agrárországban*. Magyar História. Budapest.
- Nagy Miklós M. (2006): A Délvidék, mint geopolitikai puffer. In: *A Délvidék történeti földrajza* (szerk. Kókai Sándor), Nyíregyháza. pp. 161–177.
- Tóth J. (1997): Régiók a Kárpát-medencében. In: Papp N.–Tóth J. (szerk.): *Európa politikai földrajza*. JPTE TTK University Press, Pécs.