

ÚJ MEGYERENDSZER

A NAGY HÁBORÚ és felfordulás után a régi Magyarország közepéből új államnak kihasítása nem vett tekintetbe régi határokat; még községi határokat sem. Az önkénynek ilyen túlhajtását látva, mindenki az új államhatárok rövid életét remélte, de egyúttal dacosan nem is akartunk alkalmazkodni az új helyzethez. Nyilvánvaló volt ugyan, hogy a régi nagy testre szabott ruha nem illeszkedik jól az új kicsire, a kormány azonban nem mert megbántani a dacos népszellemet, és kenéssel, foltozással próbálta hordhatóvá tenni az állam derékgig érő csizmáit és nyakba eső kalapját. Pedig az államigazgatás és az államterület viszonya szinte példátlanul rossz volt már a háború előtt is.

A mi államterületünk úgynevezett politikai belső tagolódása sohasem volt racionális. A néppel és térrel sohasem volt összhangban. Csak a Kárpátokban, ahol a hegygerincek kikényszerítették az összhangot, ott alakult néhány megye természetes keretben. A mélyvidéken pedig néhány vízsáv (Balaton, a Duna Csepel alatt, a Dráva, a Száva Sziszek alatt, a Tisza Szeged alatt, a Maros Zám alatt stb.) adott, részben gátlásaival, részben vitadöntő világosságával állandó határokat. A természettől fogva egységes, önálló élettájékokra szét nem eső államterületet csak mesterségesen lehet feltagolni az államigazgatás követelményei szerint. Államföldrajzi nézőpontból ez igen előnyös állapot, mert belső természeti határok nem kényszerítik arra az államot, hogy igen egyenlőtlen terménységű és népességű részekre tagolja szét testét. Az ilyen egységes államtestben a racionális belsőtagolódás követelményei a következők: 1. Arányosság terménység és népesség szerint. 2. Tömörség, vagyis törekvés kerekded területalakra. 3. Alkalmazkodás az útvonalhálózathoz.

Az arányosság a mai megyerendszernek nem tündöklő vonása. Az aránytalanság tetőfokát az 1876:XXXIII. t.-c. végrehajtásával érte el, amikor a legnagyobb megye 11.2-szer akkora volt, mint a legkisebb. Ez az óriási anomália pedig nem volt igazolva a népsűrűség és a gazdasági élet követelésével. Az arányosság hiánya még ennél is szembetűnőbb, ha tekintetbe jönnek az óriáshatárú városi törvényhatósági területek is. Némelyiküknek területe nem sokkal kisebb, mint volt a régi Esztergom megyéé, úgyhogy valósággal a megyék közé tartoznak államföldrajzi értelemben. Amíg az aránytalanul nagy megyék közigazgatási gépezete a nagy távolságok és nagy néptömegek állandóan erős lefékező hatása következtében nem tud simán szaladni, addig a törpe megyék gépezetét nagy energiapazarlással hajtja a túl-

méretezett motor. Az aránytalanul nagy megyék szélső vidékeinek népe gazdátlanul érezheti magát és csak tőle jogtalanul követelt túl-nagy áldozattal veheti igénybe az államigazgatás támogatását. Az arányosság hiánya miatt ezer négyzetkilométeren százezer ember a javát szolgáló gépezetből nagyjában ugyanannyit kap, mint másutt tízszer akkora terület és tízszer annyi nép. Az egyikén kevés ember szükségtelen túlnagy terhet visel, a másikon sok ember könnyen jut ki belőle. Ilyen nagyfokú aránytalanságokat alig találunk máshol a Földön. Ez Magyarország egyik szomorú különlegessége. Sokszor hangoztatott jogérzékünknek tarka képeplaja.

Megyei területrendszerünk tömörség dolgában sem áll sokkal jobban. Heves, Szabolcs, a hosszú nevű Jász-Nagykun-Szolnok, Békés és a marosmenti egyesített megyemaradványok éppenúgy, mint a Balaton mellett hosszan elnyúló Zala, és a Balatonon átsapó Veszprém csupa példája annak, hogy milyen a helytelen politikai terület. Makó megyéje kicsiben majdnem hű tükörképe a mai cseh államnak. Az államföldrajzban jó tömörségűnek szokták nevezni azokat a területeket, amelyeknek határvonala legfeljebb kétszer olyan hosszú, mint az ugyanolyan nagyságú körterületé.

Ha nincs a területi felosztásban arányosság és tömörség, akkor az nem is lehet Összhangban az útvonalhálózattal. Akkor pedig nagyon beteg az államigazgatás. Ilyen a miénk. Betegségét legjobban néhány szembeötlő példával lehet legerőteljesebben bebizonyítani. Csodálatosnak kell tartanunk népünk türelmét, amellyel viseli a területi felosztás fonákságainak sokszor látszólag elviselhetetlen terhét. Így Ácsa napenként 4 vonattal rövid óra alatt eljut Aszód járásszékhelyre, másfél óra alatt juthat a legközelebbi megyeszékhelyre, Balassagyarmatra, mégis a váci járásba tartozik, Vácon van járásbírósága, adóhivatala is. Az acsai polgár tehát kénytelen kétszer átszállani, mind a kétszer egy-egy járásszékhelyen (Aszód és Gödöllő), tekintettel a mindkét helyen szükséges várakozási időre elsétálhat az idegen hivatalházak előtt, ha illetékes hatósága elé utazik. Furcsább Kistálya esete. Ez a falu gyalog egy órányira van Egertől. Mindent Egerben ad el és vásárol. Járáshatóságai mégis Mezőkövesden vannak, ahová csak Füzesabonyon átszállással juthat, de akkor átutazik olyan falukon, melyek Egerhez tartoznak. A hevesi alispánnak orra előtt van Kistálya, melynek megyeszékvárosa mégis Miskolc, 55 km távolságban. Újszász négy vasútvonal gócpontja, 4400 lakójú, majdnem mezőváros, 20 perc alatt napi 12 vonattal eléri Szolnokot, melynek szűk gazdasági körzetéhez tartozik. De hivatalosan semmi köze hozzá. Hivatali dologban járva az újszászi polgár csak átszáll Szolnokon, s mintha átok alatt lenne, a Szolnokon túl fekvő Tószeggel együtt elutazhatik Abonyba a főbíróhoz. De ha járásbírósági, adóügyben van dolga, akkor tovább utazhat Ceglédre, mert oda tartozik. Újszász megyeszékhelye 84 km távolságban van, de megvigasztalhatja magát Tószeg sorsán, mert az 100 km-re van, holott a szolnoki megyeházára minden költség nélkül begyalogolhatna. A koronát a fonákságok homlokzatára azonban mégis Szeretnie teszi fel. Bajától délre egy órajárányira 1700 polgár lakik, akikkel a magyar állam azt a tréfát úzi, hogy kitiltva őket a hetivásárjuk mellett

levő bajai hivatalokból, láncon tartja a kalocsai járásban, holott Kalocsára csak Baján, Bácsalmáson, Jánoshalmán, Kiskunhalason, Kiskőrösön, tehát nem kevesebb, mint öt járashatósági székhelyen átszállva, átutazva, legkevesebb két teljes napi veszteséggel tudhatnak eljutni. Szeremle megyeszékhelye Budapest, vasúton 214 km, s ezt az önmagában is szibériai távolságot annál nehezebb nyugalommal elviselni, mert útközben két idegen megyeszékhelyen kell keresztülutazni, három idegen vármegye területén keresztül.

Nehogy azonban azt higgye valaki, hogy ezek csak szórványos közigazgatási furcsaságok, ezen a szükre szabott helyen is érdemes még néhány példát sorba rakni. A Zagyva-völgyének államföldrajza egyenesen középkori jelenséget mutat. A Zagyva-völgy vasútja, melyre egész gazdasági élete úgy rá van szerelve, mint egy kerék a tengelyére, Hatvantól Salgótarjánig ötször vág megyehatárt, de csak két megyéjét vágja össze-vissza. Azonkívül jó darabon a vágányai mellett fiit a határ. E mellett a Salgótarján piacára járó Maconka a 44 km távolságú Hatvanhoz, a Hatvan melletti Lőrinci a hegyeken túlra (24 km kocsíút) Szirákhöz tartozik. Akik megmosolyogták a háborúelőtti Türingia politikai térképét zürzavaros határai miatt, aligha vették észre, hogy hazai állapotaink még sokkal különösebb vonásokat tartalmaznak. Így Egyek falu közel 6000 lelke a 62 km messze Debrecen járásszékhelyébe tartozik, holott Tiszafüred 10 km távolságban van. A menetrend olyan, hogy az egyeki hajnalban 3 órakor talpra állva estig tudja csak megjárni Debrecent, 124 km tarifáját megfizetvén, holott Tiszafüredet gyalog is kényelmesen felkeresi csak délelőttön. Nyirábrány is vagy 4400 lelkű falu; ez meg csakis Debrecenen át tud bekapcsolódni az államéletbe. De semmi köze hozzá, mert innen tovább utazhat főbírójához Nyiradonyba, ha pedig adó- vagy bírósági ügye van, még tovább Nagykállóba, alispánjához Nyíregyházára. De kitől kérdje 3400 bagaméri a 20 km-re elért Debrecenben, hogy miért van alispánja 96 km-re Berettyóújfalun? A bódvaiak Miskolcon át utaznak megyeszékhelyükre, de Öcsöd-öt sem menti meg Gyulától az, hogy feleúton van Szolnok és Szentés között. Bogyiszló esete a legkirívóbbak egyike volt. Ezt a falut télvíz idején a Duna úgy elválasztotta járásszékhelyétől, hogy főbírája 590 km-t utazhatott, ha ott dolga akadt, úgyhogy Bogyiszlónak mindegy lehetett, akár Salgótarján a járásszékhelye, ha már nem lehetett Szekszárd vagy Fadd, mélyeket másfél óra alatt gyalog is elérhetett.

A magyar nép végtelen türelmét bizonyítja, hogy ezt az állapotot némán tűri ma is. A példák nem egy kivizsgált teljes sorozat szemelvényei, hanem rövid térképszemlélet alkalmával kiragadott esetek. De így is feltétlen bizonyíték arra, hogy a mai területfelosztás nem alkalmazkodik kielégítően az útvonalhálózathoz, sőt azzal több esetben kirívó ellentétben van. Ez mindenesetre a legenyhébb kifejezés. Nyilvánvaló tehát, hogy a mai területfelosztáson az államigazgatás sem jól, sem olcsón nem tudhat működni. Nyilvánvaló, hogy emiatt a nép rengeteg időt, munkát és pénzt kénytelen elpocsékolni. Tehát egy okból kifolyólag az állam drága és rossz, mert a szükségesnél drágább és rosszabb államigazgatási gépezetet tart fenn, melyet a

népnek többszörösen kell megfizetnie. Először a gépezet drágább fenntartási költségeit, másodsor a reá kényszerített több készkiadásokat, harmadszor pedig az elvesztett idő ellenértékét. A veszteségek számlája ezzel még nincs is lezárva. A rossz határok még külön károkat okoznak összetartozó gazdasági tájékok kettéhasításával, természetes vásárhelyek vonzási területének leszakításával, eltérő érdektérületek összevonásával és aránytalanságok túsásával.

Amikor az államterület részekre osztásában a félreismerhetetlen betegség kórképét látjuk, felmerül kérdésünk, hogy miért van ez így, s hogy a betegség meggyógyításának mi az akadálya?

Az állam helytelen belső tagoltsága régi államtagok megkövesülésének eredménye. Sokféle okból egyszer kialakult területegységek, bármily csekély történeti múltjuk van, gyorsan összeforrottak a rajtuk lakó vezető társadalmi réteg érzelmével. A vezető társadalmi réteg az ő hagyományos érzelmeinek, e réteg egy része azonkívül érdekeinek is megsértését látja minden területi reformban. Megyék, székek, váruadalmak, kerületek, határörvidékek keletkeztek igen különböző tényezők tarkán változó hatásai alatt. Az államföldrajz látja, hogy minden, bármily természetellenes vagy önkényes hatás alatt keletkezett egy politikai területegység, rövid idő alatt a rajta lakó néppel egységes testületté forr össze, melynek öncélú, önfenntartó, ösztönszerű ereje jut kifejezésre. Ez az erő annál nagyobb, minél magasabbrendű és fejlettebb a politikai élet. Nyilván azért, mert a fejlettebb politikai élet kitermeli a maga uralmát féltő vezető társadalmi réteg kialakulását.

Magyarország politikai belső tagolódásának története elég gyorsan forgó kaleidoszkópot mutat. A létrejött területegységek mégis erős állandósággal bírtak. A legtöbb esetben a változás területegységek összeolvadását (kettős vármegyék) jelenti, vagy pedig kisebb egységek megyévé tömörülését. De rendszeren csak a határok rangja változott meg, ellenben helyzete nem. Ennek oka főleg az volt, hogy magánhatalmi kormányzat nálunk alig alakult ki, s így területfoszlányok kevésbé voltak egyezkedések tárgyai.

Az itt elmondottak azonban elsősorban csak a törökvilág királyi Magyarországra vonatkoznak, valamint Erdélyre. A törökhódoltság területének felszabadulása után itt a régi területi felosztásnak csak hagyományai érvényesültek, melyeket a Felföldre menekült „jelképesé-nek” mondható szervezetek őriztek meg. A csonkaország túlnyomó része hódoltság volt, s itt az új berendezkedés majdnem lakatlan területen történt. Itt tehát az okok másfélék voltak. A magyar állam földrajzában egyik legjellemzőbb alapvonása, az egyetemleges, kizárólagos és általános megyékre osztás itt is érvényesült, bár csak a XIX. század második felében érte ez el a teljesség fokozatát.

A megyék terjedelme sajátságos mennyiségi kategóriába tartozott kezdettől fogva. Az 1886. évi 71 vármegye területi középértéke 4573 négyzetkilométer volt. Ekkor már voltak a középértéket jelentékenyen túllépő megyeterületek, de többnyire olyanok, melyek egyesítések révén lettek túlméretezettek. Az Árpádok-korabeli vármegyék általában a középértéken alul voltak. Ez a térmennyiségi kategória nagyjában

megfelel az olyan területnek, melynek központja a határról egy nap alatt lovon megjárható. A királyi Magyarország és Erdély területén, tehát a török hódoltságtól mentes és egyúttal hegyes, valamint sűrű folyóhálózatú területeken azonban a középérték csak 3580 négyzetkilométer volt. Igaz, hogy itt abban az időben a népsűrűség is magasabb volt. Térszíni egyhangúság és alacsony népsűrűség jellemezte a hódoltság területét, s míg Dunántúl a középértéket közel mutatja 4820 átlaggal, addig a horvát megyék átlaga 5316, az Alföld hódoltsági részéé már 7366. Ebből kitűnik, hogy a vármegye történelmi területátlaga kereken 3600 négyzetkilométer. Az egy vármegyére jutó átlagos népszámot hasonló számítás alapján kereken 250.000-re becsülhetjük. Történelmi hagyományt a messze múltba visszamenve ápolunk tehát, ha a vármegyei területek kiszabásában egyenletességre törekszünk, mert az egyenletesség leromlását csak külső tényezők, nem pedig a természetes fejlődés okozták.

Az államigazgatás új rendszere vezette be és alakította ki nálunk is a tartományi vagy kerületi területfelosztást. Sok új hatáskör keletkezett, melyeket az állam részben célszerűségből, részben a központi hatalom erőszakos fejlesztéséből elvont a vármegyétől. Sok ilyen hatáskörnek tényleg nem felelt meg a megyei aprólékos területrendszer. A természetes az, hogy a vármegyék területeinek csoportosításából alakuljanak ki a kerületek. Kitűnt azonban az, hogy Magyarország államföldrajzi jellege erős gátlást fejt ki a kerületi területrendszer ellen. A megyék csak nagyon tökéletlenül csoportosíthatók kerületekké, de főleg hiányzanak olyan központok, melyek köré kerületek csoportosíthatók. Az egyes államigazgatási ágazatok kerületei mégis kialakultak, de olyan összevisszasággal, olyan tervszerűtlenséggel, olyan tökéletlenségekkel, ami kétségtelenné teszi, hogy megalkotóikban a térszemlélet legprimitívebb képességei is hiányoztak. Ez egyik, mégpedig talán főoka volt annak, hogy Magyarország politikai belső tagolódás tekintetében a területi szörnyszülöttekben leggazdagabb államok egyike lett, továbbá, hogy igazi városok kifejlődni nem tudtak. A XIX. század nagy városfejlesztő hatása itt egy túlméretezett metropolist és vagy ötven városmagot teremtett. Olyan kép ez, amilyen csak némely gyarmatállamban található meg, s ez sajnos, kultúránk és polgárosodásunk haladásának egyik kerékkötője lett.

Magyarország államföldrajzára ugyancsak jellemző, hogy a célszerűség aránylag kevésbé szenvedett a járási felosztásban. A járás a mindenható vármegye keretében a legújabb időkig alig volt más, mint a községi igazgatás felügyeletére kirendelt hivatal hatásköri területe. Területi kiszabása a vármegyétől függött. A vármegye nem is tűrte, hogy politikai jelentőségre emelkedve a járás az ő mindenhatóságát csorbítsa. Ezért a járás területe a köztudatban sem lett tájékkfogalom, történelmi energiák sem biztosítottak a járásnak állandóságot. Ezért a célszerűség zavartalanabban érvényesülhetett határainak kitűzésében. A XIX. század végén a 71 vármegye 478 járásra oszlott, tehát egy vármegyére 67 járás jutott 644 négyzetkilométer területi középértékkel. Igaz ugyan, hogy a legnagyobb járás, a mármarosi tiszavölgyi, 1969 négyzetkilométernyi területével a nyolc legkisebb vármegyét is felül-

múlta, s Máramaros járásainak középértéke is 1285 volt, de itt, valamint az összes feltűnően nagy járásokban az alacsony népsűrűség megmagyarázza a terjedelmet. A csonkaország 154 járásának területi középértéke 446.2, a lakosság átlaga kereken 33.000. De a legnagyobb járásterületű Fejériben is csak 801-6, a legkisebb járásterületű Csanádban is 285.4 a területi, a legnagyobb népességű Pestben is csak 47.200, a legkisebb népességű Abaújban is 18.300 a lakossági középérték. Az alacsony értékszámok főleg a trianoni megcsonkítással vannak kapcsolatban. A járások felosztásában nagy kilengések tehát nincsenek.

Egy valószínű tanulságot máris levonhatunk közölt adatainkból. Ez az, hogy a hosszú történelmi múlt, valamint az egymástól függetlenül működő központi ügyszakok a területi felosztásban káros egyenlőtlenségeket okoztak.

Amikor példák alapján rámutatunk a területi felosztás következtében előállott furcsaságokra, nemcsak a felosztás egyenlőtlenségébe ütközünk, hanem a székhelyek kedvezőtlen kijelölésébe is. Minden felosztás áUamföldrajzi alapkövetelménye a területi isostaszia. E szerint a megmozdíthatatlan székhelyek köré úgy kell területet kiszabni, hogy az államterület minden pontja a hozzá legközelebb eső székhelyhez tartozzék, megmozdíthatatlan területeknek pedig a középpontjába helyeztessék a székhely. Az államigazgatásnak arra feltétlenül törekednie kell, hogy az alárendelt területegységek isostatikusak legyenek, s ezzel a területi anomáliák, furcsaságok eltűnjenek. Nyilvánvaló éppen földrajzi hatások következtében, hogy teljes területi isostasiát sohasem lehet elérni, hiszen ez annyit jelent, hogy a lemezről kivágott terület súlypontján van a székhely. A felszín azonban mindig más közlekedési akadályok tekintetében, mint sík vetülete, s így az áUamföldrajzi isostatikus középpont mindig eltolódik a súlyponttól. Mai felosztásunk azonban egyáltalán nincs összhangban az isostaszia követelményével, mert tömördek székhely pontosan a hozzá tartozó terület határán van. Jelenleg 25 megyeszékhelyünk közül 14 van megyéje határán. Egész sereg járásszékhely van ilyen helyzetben. 26 olyan járás van, melyhez idegen megyeszékhely közelebb van, mint saját megyeszékhelyük. Sőt szétszakított területű törvényhatóságaink és járásaink is vannak.

Senkinek sem lehet komoly kételye abban, hogy területi felosztásunk nagyméretű fonáksága súlyos teher az államigazgatás és a polgárság vállán. De ez természetes. A területi felosztás a szabadjára hagyott történelmi fejlődésnek és annak az eredménye, hogy ügyében az állami kormányzat egységes átfogó szelleme sohasem érvényesült.

Az állam mai felosztása jórészt egy egészen ősi kialakultságnak megkövesülése. A megyék határai sok változást szenvedtek ugyan, főleg pontos határrögzítések révén; egyesek szétszakadtak, többen összetapadtak, székhelyet gyakran változtattak az idők folyamán, de azért mégis kövületek egyrészt a városok, másrészt a gépközlekedés keletkezése előtti időkből. A megyék királyi várak, kezdetben víz- és földvárak, a későbbiek sziklavárak körül alakultak ki. A megyék szívének helykiválasztását tehát védelemföldrajzi energiák irányították vagy befolyásolták. Ezek az erődítmények tehát már kezdettől fogva nem lehetnek apriori jó közigazgatási központok, megyéik pedig helyesen kiszabott

közigazgatási területek.¹ Időrendben általában később alakultak ki városaink. A városok mindig keresték a királyi erődítmények szomszédságát és a királyok is lehetőleg kedveztek a városoknak, de a legtöbb megyevár hijján volt várostelepítő helyi vagy helyzeti, vagy e mindkét várostelepítő energiának. Minthogy minden városnak kialakul gazdasági vonzásterülete, a helyzet csakhamar az volt, hogy a politikai vármegyétől függetlenül keletkezett városok egy-egy gazdasági megyét alakítottak ki, s a kettő területe, valamint útvonalhálózataik nem estek egybe. A látható politikai és a láthatatlan, de érezhető gazdasági megye széthangzó lett. A városok nélkülözték a politikai élet, a megyevázak a polgárság városfejlesztő hatását. A vármegye jó lehetett a nyergesközlekedés korszakában, de már a tengelyközlekedés vonalhálózatában sem felelt meg az isostasia követelményének.

A vármegyék területkövületei megmaradtak még a gépközlekedés korszakában is, holott a fonákságok folyvást szaporodtak. A vasúti hálózat nem tudott alkalmazkodni a kövült határokhoz és székhelyekhez, sőt sok esetben a tengelyközlekedés útvonalaihoz és a városokhoz sem, bár sokat szenvedett és romlott miattuk, vagyis igyekezett alkalmazkodni. Az építési költség egészében a térszínhez alkalmaztatta a vasutat, ezenfelül pedig az összbirodalmi, sőt még feljebb a nemzetközi közlekedéspolitikai irányította. Ezzel az ősi nyergesúthálózatra települt és lényegesen eltérő tengelyesút hálózatának hegyébe harmadikul a vasúthálózat telepedett. Mint minden úthálózat, a vasút is új gócpontokat teremtett. Sem az államigazgatás, sem a megyei kormányzat nem vette észre ezt a forradalmat. A vasúti hálózat kialakulása lényegesen megváltozott közlekedésföldrajzi képet rajzolt ki, amiben benne volt a teljes reform követelése. Ez a hálózat csak ott alkalmazkodott a meglévő településekhez, sok megyeszékhelyet, még több járászékhelyet elkerült, vagy zsákútba juttatott. A vármegye merevségéből most sem engedett, nem alkalmazkodott az erősebb természeti törvények alkotásához, hanem szívós, önfenntartó ösztönnel követelte a vasúti hálózat hozzáidomítását. Ahol ez sikerült, ott Önzése az egész állam erejéből szívott el és semmisített meg erőket.

Szemünk előtt most a negyedik úthálózat van kialakulóban, az autóutaké. A földrajzi tanulmányozás hiánya már kialakulása kezdetén érezhető. Egyelőre a régi országúti hálózat szakaszainak átépítéséből fejlődik ki s ezért úgy tűnik fel, mintha ugyanaz lenne. Pedig az új közlekedési eszköz más vonalakat és más építésmódot követel. Egészen új útgócpontok keletkeznek, mint Zalabér, Cece, Hegyfalu, Abaujvecser. Az autóbusszforgalomba bekapcsolódás a közlekedés képét átalakítja. A vármegyék ismét ötletszerűen, de makacsul iparkodnak arra, hogy az autóúthálózatot is testükhöz idomítsák, ez azonban éppennygy képtelenség, mint a vasúthálózat esetében volt. Kövült,

¹ V. ö. Hóman Bálint kutatásait (Magyar Történet I. kötet), melyek szerint az őstelepülő nemzetségek lakóhelyei közt a nomád életmód és védelem érdekében üres területek maradtak, amiknek nagy jelentőségük volt a vármegyék földrajzi kialakulására. A felvidéki és részben erdélyi megyék alakját az ország központjából kifelé haladó település befolyásolta. Felvidéki megye kialakulására mintaszerű Mályusz Elemér tanulmánya Turóc megyéről.

elavult területi felosztásunkkal semmiféle új úthálózat nem tudhat összhangba kerülni, mert megvannak külön életfeltételei.¹

Minél élénkebb a forgalom és lüktetőbb a gazdasági élet, s minél erősebben fogja be az államigazgatás a polgárt a maga szolgálatába, beleavatkozván annak szinte minden életnyilvánulásába, annál tűrhetetlenebb lesz az elavult felosztás. Az államigazgatás gépezetének állandó növekedése mindinkább érezteti azt, hogy az elavult felosztás működését bonyolultabbá, lassúbbá és költségesebbé teszi, sok részben pedig tökéletlenné. De hiábavaló is a reform elodázása, mert a modern polgár hamarosan úgyis arra a tudatra fog jutni, hogy egy megkövesült területi tagoltság tőle erkölcsileg jogtalanul követel igen súlyos idő-, munka- és pénzáldozatokat, s hogy az államigazgatás miatta nem teljesítheti vele szemben feladatát kellőképpen.

A mai állapotban 25 megyeszékhely közül 14 bilaterális, vagyis megyéje az egyik, egy idegen megye a másik oldalán van. Hét olyan megye van, melyben máris kialakult a mai székhelyénél kedvezőbb közlekedésfoldrajzi jellegű gócpont. Hat olyan közlekedési gócpont van, amelynek gazdasági vonzásterülete megyényi területre kiterjed, de mégsem megyeszékhely. 154 járás közül 29 teljesen felesleges, és 61 járásnak székhelye alkalmatlan helyzetű.

Összefoglalva az itt elmondottakat, a következő eredmény megállapítására jutunk: A mai magyar állam fővárosa politikai értelemben is túlméretezett. Az államigazgatás másodfokú szerveinek, tartomány-szerű kerületeinek területi kiszabásában nagyfokú rendszertelenség jut kifejezésre. A harmadfokú szervek (megyék) területi felosztása makacs megrögzítése egy, a maitól teljesen különböző gazdasági és politikai életkörülményben kialakult tagolódásnak. A negyedfokú szervek (járások) a megyéktől függvén, azok területi hibáit tükröztetik tovább.

A futólagos szemlélet is az államföldrajzi képtelenségek egész sorát tudja feltárni, s ezek alatt kisebb vagy nagyobb mértékben az egész nemzet szenved. Mégis a történeti megyefelosztás megsemmisítése lehet, hogy népszerűtlen lenne. Erős ellenzést váltana ki érzelmi alapon is, nemcsak a helyiérdekeltségek miatt. Hiszen az annyira célszerű, bár ma már szintén erős reformra szoruló francia departement-területi rendszerben is sokan még ma is csak azt a forradalmi törekvést látják, amely minden réginek felborításával a történelmi országrészeknek emlékét akarta kiirtani. De az utolsó száz évben igazi forradalom követel új, célszerű felosztást. Ez azonban nem a lelkek forradalma, hanem a közlekedése, mely a történelmi felosztás alapjait megsemmisítette, átalakítván a térszint, s ezzel új alapokat építvén.

Tisztában kell lennünk azzal, hogy egy állam belső politikai tagolódásának történelmi rendszerét ötletszerűen megváltoztatni nem szabad. A térszín, népsűrűség, művelődésfok, termelési fok, úthálózat és költség az a hat tényező, melyek pontos ismerete nélkül semmilyen jó terv el nem készíthető. A terv elkészítése pedig elsősorban államföldrajzi tudományos feladat. Éppen a tudományos kutatás

¹ Közlekedés és vármegyebeosztás összefüggéseire l. Kaffka Péter, Országrendezés, M. Sz. XV. (1932) 164. l.

teszi lehetővé, hogy minden történelmi határt és központot változatlanul lehessen hagyni, melynek megtartása nem ütközik a nemzet életérdekeibe. A hat tényező közül ötöt, a művelődésfok kivételével, számszerűen kifejezni és térképre vinni tudunk. Megszerkesztett egyenlőségi görbéink az általuk bezárt területek terjedelmével, népszámával, terméseredményeivel, szállítási idő- és költségértékeivel, az elveszendő és létesítendő beruházások költségeivel kifejezik minden pont államföldrajzi értékét. A nagy értékmenyiségek pontjai a legjobb helyzetű pontok, melyek közelében kell kikeresni a legalkalmasabb helyet. A legalkalmasabb helyekről szerkesztett izokron és izotarifa vonalak metszéspontjai lesznek az új határvövek.

Az államföldrajzi alapon megrajzolt felosztási terv olyan kép lesz, melyet a kormány maga elé, szobafalára akaszthat. A kormány munkatervének új pontja lehet ez. Belőle annyit és úgy valósít meg, hajt végre, amennyit és ahogyan a gyakorlati államigazgatás megkövetel. De változtatásoknak jönniök kell, mert a területi felosztás alapja gyökeresen megváltozott. Erőszakosan megtartani ellenben azt, ami a közlekedés nagy forradalma után kár és betegség az állam testében, csak tehetetlenséget jelent, nem pedig nemzeti hagyományok ápolását.

PRINZ GYULA