

1. ismertetem azt, miért is ezzel a témával foglalkozok. kutatási témám. stb
2. megvizsgálom milyen fokozatai vannak az iparosodásnak, iparosításnak a kisvárosoknak
3. a fejlődés, változás alapjai után a vállalkozások létét vizsgálom  
tehát hogy vannak-e és mik vannak  
nagyvállalatok jelenléte stb

A kisvárosok központi szerepköre a XX. századig elsősorban a piachelyhez kötődő gazdasági funkcióból volt levezethető. A dél-dunántúli kisvárosok többsége mezővárosi státusszal rendelkezett, ebből eredően az agrártermelés volt az elsődleges megélhetési forrás a településeken. A mezőgazdaság mellett a kisvárosok életében az ipar csupán átmeneti szerepet töltött be ebben az időszakban. Az agrártermeléshez köthető kézműipar volt az, amely be tudott kapcsolódni a közvetlen kereskedelembé – a piachelyek révén –, ami által városi kiváltságokkal ruházta fel ezeket a községeket, és egyes települések esetében stabil fejlődést generált. Egy 1930-as állapotokat mutató térképen látható, hogy a Dunántúli területek iparvállalattal meglehetősen gyéren ellátottak.

A gyáripár megjelenésével – amely elsősorban a már meglévő, jól kiépített infrastruktúrával rendelkező, nagyobb városokba települt – hatalmas népesség-csoportosulások és vándorlások kezdődtek.

A nyersanyag lelőhelyre épülő települések köre viszont meglehetősen csekély volt a régióban, központi szerepet nem tudtak megszerezni.<sup>i</sup> Az iparfejlődés sajátosságát a nagyüzemek számának rendkívül gyors ütemű növekedése is mutatja, hiszen 1890 és 1910 között megháromszorozódott a 100-nál kevesebb munkást, és megnégyszereződött az 500-nál több munkást foglalkoztató üzemek száma. Az iparban dolgozók száma a 20 év alatt ötszörös létszámnövekedést mutat. Trianoni békeszerződés után a magyar iparnak új kihívásokkal kellett szembesülnie. Fejlődésnek indult a textilipar, amely 1939-re az egyik legnagyobb ipari foglalkozatává vált.<sup>ii</sup>

A városfejlődés és a vasút kölcsönös kapcsolata a dualizmus korában számottevő, az egyes területek bekapcsolódása a gazdaság érrendszerébe meggyorsította az egységes-országos piac kialakulását, ösztönözte a beruházásokat. Mind a mezőgazdaság, mind az ipar jövedelmezőségét elősegítette, de fontos megjegyezni, hogy a csupán a vasúti csomóponti szerep nem generálta a városok fejlődését, ha nem állt mögötte megfelelő gazdasági súly, érdekérvényesítő képesség (pl. Szentlőrinc, Somogyszob esete).

Magyarország iparának fejlődéséhez viszonyítva Dél-Dunántúlon számos eltérés volt megfigyelhető.<sup>iii</sup>

- A 20 főnél több munkást (segédet) foglalkoztató vállalkozás száma a régióban kevesebb az országos átlaghoz képest, annak ellenére, hogy az átlagos munkáslétszám 1900 és 1910 között nagyobb mértékben nőtt, mint országosan.
- A kézműiparban alkalmazottak aránya feltűnően magas a gyáripárhoz képest Dél-Dunántúlon, az ország gyártelepeinek alig 5%-a volt itt megtalálható, de azok többnyire kismértékűnek számítottak. Ezen kisüzemek között elvétve volt csak 200 főt vagy ezt a számot meghaladó foglalkoztatottal rendelkező gyár, nagyüzem.
- Dél-Dunántúl alapvetően nagybirtokos terület volt, ez szemmel látható mértékben befolyásolta az ipart a területen. Az egyes iparágak kiépülésében és fejlődésében szerepet játszottak a helyi nagybirtokok, nagybirtokosok. Pl. Kaposvári cukorgyár alapítása, téglagyárak, gőzmalomok létrehozása.

Az első világháború idején a terület nagy része megszállás alatt volt, statisztikai adatok nem állnak rendelkezésre, de megállapítható, hogy mind a mezőgazdaság, mind az ipar hanyatlott ez időszak alatt. A második világháborúig bekövetkező időszak iparszerkezete nem mutat

lényeges eltérést az 1910. évihez képest. Az ipar még mindig a kis- és középipari vállalatok színhelye volt.<sup>iv</sup> 1968-ban a Dél-Dunántúlon a régió népességének közel 20 %-a, az ország népességének 24 %-a volt iparban dolgozó lakos.

## 2.2. Iparosodás és urbanizáció

A régióban a helyi gyáriparnak szinte nyomát sem találjuk a XIX. század közepén. Somogy megye vett részt a legalacsonyabb szinten az országos kereskedelemben, a század elején nagy forgalmat bonyolító vízi utak elkerülik a megyét. Ha a megye kivitelét vizsgáljuk, a korabeli adatokból kitűnik, hogy Somogy megye milyen kis részét exportálta termékeinek. Az 1870-es adatok szerint az évente termelt 6 millió mérő gabona, a 103 ezer öl fa egyharmada kerül kivitelre, a megtermelt bor háromnegyedét pedig a rossz közlekedési kapcsolatok miatt nem tudják értékesíteni.

A megye központja, Kaposvár inkább egy uradalom központjaként működött, mint sokfunkciójú, önálló településként. Ha az akkori közlekedési adatokat vesszük figyelembe, megállapítható, hogy a Kaposváron áthaladó postakocsi-forgalom közel azonos nagyságú Nagybjom, Nagyatád, Szigetvár vagy Marcali forgalmával. A város ipara nem távoli piacokra termelt (ez a rossz szállítási lehetőségek miatt nem is lett volna lehetséges), hanem önellátásra rendezkedett be. Kiugróan magas például az 1848-as adatok szerint a Kaposváron dolgozó fazekasok (28 f.), szabók (17 f.) vagy takácsok (30 f.) száma (T. Mérey-Kaposi, 2001), míg igazán nagy értéket előállító, magas képzettséget igénylő foglalkozások közül szinte egy sincs jelen.

Változások indultak meg Kaposvár iparosainak számában a vasútvonalak átadása után. Az 1876-os adatokból (ekkor már átadták a megye legfontosabb vonalát a Duna–Dráva vasútvonalat) kitűnik, hogy megnőtt az iparban dolgozók száma, közel ezer fő dolgozott ebben az ágazatban. A foglalkoztatottak számát tekintve továbbra is a mezőgazdasághoz köthető iparágak dominanciája volt a jellemző.

A meginduló iparosodás azonban nem csak a kiépülő közlekedési infrastruktúrának köszönhető. Ebben az időben vette kezdetét számos olyan folyamat, amely elősegítette az ipar kialakulását. 1872-ben eltörölték a céheket. Az 1884-ben elfogadott ipartörvény szabályozta a kisiparosi viszonyokat és tisztázta a gyáralapítás folyamatát. Ugyanebben az évben alakult meg a kaposvári alsó fokú ipariskola (T. Mérey-Kaposi, 2001).

Az ipartörvény megszületésével új fejezet kezdődött a város gazdaságában.

Új gyárak jelentek meg, amelyek a kiépülő új vasútvonalakon (pl. a Budapest–Dombóvár szakaszon) keresztül tudták piacra juttatni áruikat. Ilyen volt például Peterka József faipari üzeme, Freystädler Vilmos gőzfűrésztelepe (ami Belgiumba és Franciaországba is exportált faipari termékeket) vagy az 1888-ban alapított gyapjúfonoda. Az élelmiszeripari beruházások lehetővé tették, hogy a kaposvári malmok Horvátországba, sőt a tengerentúlra is szállítsanak lisztet (a malom az 1890-es években a térségben jelentősen két befektető Hitelbank kezébe került). A kedvező hatások miatt Baross Gábor 1891-ben a „magyar ipar fellendítésére alkalmas területnek” nevezte Kaposvárt.

A XIX. század utolsó évtizedében új iparág jelent meg. A Kaposvár–Mocsolád helyi érdekű vasút átadása után lehetővé vált a nagy mennyiségű cukorrépa Kaposvárra szállítása (előzetesen a szállítási igényeket 450 ezer mázsában határozták meg). A cukorgyárat építő vállalat a vasút megteremtéséhez 30 ezer forintot ajánlott fel. Az alapítás évében, 1894-ben a Mezőgazdasági Ipari Rt.

(MIR) cukorgyára már 600 ember számára jelentett munkaalkalmat és ekkor már Angliába és Olaszországba is exportált. A gyár segítségével jött létre több mint 100 kilométernyi kisvasúthálózat, amelynek elnyeit a környék parasztgazdaságai is élvezhették (Szili, 1994). A javuló közlekedési kapcsolatok és jelentős területrendezési munkálatok (a Kapos folyó szabályozása, a városközpont fejlesztése) által gerjesztett növekedés a város lakosságának alakulásában is megfigyelhető (1. táblázat).

Az 1880-as évekig tartó f\_vonali építkezések idején a város lakossága több mint 40 százalékkal nőtt, míg az 1880 és 1890 közötti – vasútépítések szempontjából szinte eseménytelen – időszakban ennél lényegesen kevesebbel. Ennek ellenére a növekedés mértéke az utóbbi esetben is figyelemreméltó, ami azt mutatja, hogy a korszak társadalmi és gazdasági változásai önmagukban is elegendőek voltak jelentős népesség városba vonzásához. Az 1890 és 1900 közötti 49 százalékos adat jól szemlélteti, hogy a helyi elképzelések szerint megvalósuló – Kaposvár által tudatosan támogatott – helyiérdekvasutak voltak a legnagyobb mértékben hatással a város népességszámának változására.

A megye másik új ipari gócpontja, Barcs a XIX. század közepén nem tartozott a jelentős települések közé. Mint mezőváros győti helye volt a környék terményeinek, de az alacsony szintű közvetítő kereskedelem nem tudott jelentős gazdasági változásokat elindítani. A város fellendítését a vízi és a vasúti közlekedés indította el. A település fejlődése már a drávai hajózás megindulása után felgyorsult, az igazi elrelépést a Nagykanizsa–Pécs vasútvonal megépítése jelentette.

A 1880-as években – a felgyorsuló európai vasútépítések miatt – megnőtt a tölgy talpfa iránti kereslet. Az 1883-ban átadott Dráva-híd segítségével lehetővé vált a szlavóniai tölgy Barcsra szállítása, ami több faipari vállalat megtelepülését eredményezte a városban. Az 1890-es adatok szerint Barcson már négy fafeldolgozó üzem működött, amelyek többek között hordó készítéshez szükséges dongafát, épületfát gyártottak és ezek raktározására, illetve feldolgozására alkalmas üzemeket tartottak fenn.

Barcs másik fő iparága az élelmiszeripar volt. A város legfontosabb üzemei a sertéshizlalda, illetve a szeszfeldolgozó a vasúti szállításokra alapozta nyersanyag beszerzését. A sertéstelep a szlavóniai sertésállományra, a szeszfeldolgozó pedig a pécsi szénre alapozta termelését. Az élelmiszeriparon belül jelentős súlya volt a gabonaraktározásnak. A vasúti és vízi utak találkozásánál fekvő Barcson gyűjtötték össze a környéken termelt és az Al-Dunáról felvontatott gabonát.

Ha a település lakosainak foglalkoztatási ágazonkénti megoszlását vizsgáljuk, megállapítható, hogy Barcs Somogy megye egyik legkevésbé mezőgazdasági jellegű települése, ahol kiugróan magas a közlekedésben és az iparban dolgozók aránya. Ez is bizonyítja, hogy az ide szállító vasúti és hajózási társaságok, illetve a jó szállítási lehetőségre támaszkodó ipar hozzájárultak a város foglalkoztatási szerkezetének radikális átalakításához (2. táblázat).

## 2. táblázat

*A lakosság foglalkoztatási ágak szerinti megoszlása, 1900*

Mezőgazdaság	Ipar	Közlekedés	Megnevezés	Kereskedelem	Egyéb
f %	f %	f %	f %	f %	f %

Barcs	1 607	30	1 372	25	947	18	588	11	882	16
-------	-------	----	-------	----	-----	----	-----	----	-----	----

Kaposvár	2 344	13	5 371	30	1 281	7	1 380	8	7 842	42
----------	-------	----	-------	----	-------	---	-------	---	-------	----

Somogy megye	260	538	75	39	214	11	6 589	2	6 581	2	32 664	10
--------------	-----	-----	----	----	-----	----	-------	---	-------	---	--------	----

Forrás: T. Mérey 1979. 78. o. alapján a szerző számításai.

A megtelepül\_ ipari vállalatok egy olyan városon kívüli telepen helyezkedtek el, amely közel feküdt a vasúthoz. Itt kés\_ bb a gabonaráktárakból lakásokat alakítottak ki, ami lehet\_vé tette, hogy Barcstelep városrész a település szerves részévé váljon. Barcstelep lett az amerikai tempóban növekv\_ város gazdasági életének szíve, itt alapított – a városban el\_ször – hitelintézetet a Barcs–Drávavidéki Takarékpénztár 1881-ben, és itt nyíltak meg az újonnan alapított vállalatok irodái is (Mérey, 1979). Barcs a Déli Vasút harmadik legnagyobb forgalmú állomáshelye lett Bécs és Trieszt után. A vasútvonalak államosítása kedvez\_ tlenül érintette Barsot. A Déli Vasút állomáshelyeként a kiépül\_ Budapest–Dombóvár–Nagykanizsa–Fiume vasútvonal elterelte az alföldi gabonaszállítmányok útját a várostól. A kedvez\_ tlen hatás mellett a századfordulóra jelent\_ s mértékben kiirtották a Barcs határában lév\_ tölgyeseket, ami a faipar visszaeséséhez vezetett.

Baranya megye rendelkezett a legváltozatosabb természeti er\_ forrásokkal a régióban, és el\_kel\_ helyet foglalt el e tekintetben az ország vármegyéi között is. A területén megtalálható k\_, szén és gabona nagy mennyiség\_ szállításának azonban nem kedvezett a megye viszonylag kedvez\_ tlen fekvése, amely csak a vízi úton való\_ szállítást tette lehet\_vé. A vasúthálózat kiépülése el\_ tt a megye legfontosabb terméke a bor és a fa volt. A megtermelt bornak, a jó min\_ ség ellenére a nyugat felé futó vasútvonalak megépülése el\_ tt csak 20%-a került kivitelre. Stájerország, Karintia és Svájc piacaira is szállítottak a pécsi keresked\_ k (Rúzsás, 1967). Ez a helyzet sújtotta a gazdaság\_ többi ágát is, így például nem tudott kibontakozni a megye életében kés\_ bb dönt\_ jelent\_ ség\_ szénbányászat sem. A megyeszékhely helyzete a közlekedésben rendkívül hátrányos volt, mivel a Mecsek megakadályozta az északi kereskedelmi útvonalak áthaladását a városon. Az egyik legfontosabb kereskedelmi útvonal, a bécs–eszéki, nem is érintette Pécsset, ezért a város leginkább kulturális, egyházi és igazgatási funkciói révén vált a Dél-Dunántúl legjelent\_ sebb településévé. A vasúthálózat azonban gyökeres változást hozott a város életében.

A Pécs környéki szén bányászata már 1809-ben megindult, ám az elmaradott szállítási adottságok miatt azt csak a környék kovácsai és lakatosai használták fel. Kés\_ bb a jó min\_ ség\_ szén több, rövid élet\_ vállalatot vonzott Baranyába. A szénbányászat igazi fellendülése azonban csak az osztrák tulajdonú Duna-g\_ zhajózási Társaság megjelenése után kezd\_ dhetett meg. A társaság választása azért esett a pécsi bányákra, mert a – szintén kiszemelt – Anina–Oravica–Báziás területen nagyon magas lett volna a vasúthálózat kiépítésének költsége, továbbá a Pécshez közeli Mohács a DGT hajózási körének nagyjából a középpontjában helyezkedett el. A DGT bányászata csak a megnyitás után két-három évvel fordult a piacszerzés felé (addig ugyanis a bányák termelése a DGT üzemének szénfogyasztását elégítette ki), ezért vált létkérdéssé a Pécs–Nagykanizsa közti vasút kiépülése. A vonal Fiuméig tervezett kiépítése miatt a társaság vezet\_i már a pécsi szén afrikai exportjáról álmodoztak, de az angol szén kiszorítása Észak-Afrika piacáról természetesen nem valósult meg. Ennek ellenére a kiépült vasúthálózat el\_ segítette a társaság szenének belföldi értékesítését, bár a vasúti szállításnak is voltak hátrányai. A szén versenyképességét jelent\_ sen rontotta a magántársaságok által szabott magas szállítási költség, ráadásul a budapesti piacra való betörés is csak a Budapest–Szentl\_ rinc vasútvonal átadása után vált lehetségessé. Ilyen körülmények között a DGT f\_ leg állami megrendelésekre szorítkozott. A pécsi szén legnagyobb felhasználói között volt a MÁV és a Triesztben állomásozó flotta (Babics, 1952).

A másik szénbányászathoz köthet vasútépítés az 1897-ben átadott Komló–Bakóca közti helyiérdek vonalhoz kapcsolódott. A vasút kiépítésének indoka hasonló volt a pécsi vonalakéhoz. A jelentős t\_kével rendelkező baranyai vállalkozó, Engel Adolf létesítette ezt a vicinálíst, abból a célból, hogy komlói bányájának szenét könnyebben tudja értékesíteni az országos piacon (*Babics*, 1958). A helyi széntermelés megindulásával és a kedvező közlekedési kapcsolatok kiépülésével Baranya (legfelképpen a megyeszékhely) vonzó területté vált az új üzemeket létesítő helyi és külföldi t\_kések számára. Ilyen volt az Első Pécsi Mész- és Téglagyár, az 1860-ban alapított parkettagyár, 1861-ben a Hamerli-féle kesztyűgyár, a Havas és Ritter Gépgyár vagy az 1865-ben alapított Haberényi-féle gépgyár. A Pécs–Üszög közti vasútvonal kivitelezésével megbízott Zsolnay Vilmos pedig az ország egyik leghíresebb porcelángyárát alapította meg 1868-ban (*Rúzsás*, 1954).

Ha Pécs környékének gazdasági fejlődését összevetjük Kaposvár vasúti sikertörténetével, megállapítható, hogy Pécs esetében leginkább a bánya kapcsolódott a vasúthoz. A később létrejövő üzemek leginkább csak közvetve (a széntermelés miatt) használták ki a vasúti szállítás nyújtotta előnyöket. A város takarékpénztárainak megalakulása megelőzte a vasút megjelenését.

A vasút nyújtotta előnyöket a másik nagy mennyiségben termelő gazdasági ágazat, a mezőgazdaság tudta kihasználni. Az európai városok lakossága a XIX. század folyamán felduzzadt, ami nagy piacot jelentett a kelet-közép-európai országok mezőgazdasági termelőinek. A baranyai gabona felpiacai a délnémet, az elzász-lotaringiai és a francia malmok voltak. A másik jelentős mezőgazdasági termék, amely a vasúthálózat segítségével tudott távoli piacokra jutni, a kukorica volt, amelynek a szállítása meghaladta a gabonáét.

A Duna partján fekvő Mohács számára az országos közlekedés szempontjából is rendkívüli jelentőségű vízi út teremtette meg a fejlődés alapjait. A Mohács–Pécs vasútvonal megépülése után kikötőjének forgalma jelentősen megnőtt, amit tovább növeltek a hozzá kapcsolódó, új építésű vasútvonalak. A mohácsi kikötő a folyamatosan bővülő vasúthálózat perifériájára szorult, így versenyképességének megőrzésében fontos tényezővé vált a szállítás tarifájának meghatározása. A vonal legfeljebb konkurense az 1882-ben átadott Budapest–Pécs vonal lett, amely lehetővé tette az ország fővárosának elérését szárazföldi úton, jelentős kerülés nélkül. Az államosítás után – a Baross Gábor által bevezetett tarifapolitika következményeként – a vasúti szállítás és utazás Budapestre 55 százalékkal olcsóbb lett.

Mohács ipara a vasúti megközelíthetőség ellenére a századfordulóig nem volt jelentős. A helyi kézműiparon kívül az ipart, a már említett – közvetlenül a DGT érdekeltségébe tartozó – vasúti munkahelyek jelentették. Az ipartelepítésközül kiemelkedett a dunai vízi út és a pécsi szén viszonylagos közelsége, amelyek miatt Mohács versenyképesebb volt, mint több alföldi és kelet-dunántúli település. A legfontosabb ipari üzeme a helyi téglagyár volt, ami – kihasználva a vasúthálózat és a vízi utak nyújtotta előnyöket – jelentős forgalmat bonyolított mind külföldre, mind a hazai piacra. Az olcsó helyi munkaerő alapozta termelését az 1904-ben létrejött selyemfonoda, amely szintén élt az export lehetőségével, és 1908-ban már francia, olasz, sőt amerikai piacra is szállított. Mohácsra települt több kis üzem, dobozgyár, söröző és pár mezőgazdasági gépeket előállító vállalat (*Erdősi-Lehmann*, 1974).

A dualizmus kori településfejlődés és a kiépült vasúthálózatban elfoglalt pozíció között szoros összefüggés mutatható ki a Dél-Dunántúlon is. E kapcsó-

lat azonban különbözött a nyugat-európai folyamatoktól, ahol a korábban is sokkal erősebb városok meghatározó szerepet játszottak a vasúthálózat formálásában. Magyarországon a kiépült vasúthálózat gyakorolt messzemen befolyást a településhálózatra. A vasút ugyanakkor felerősítette a településfejlődés egyéb tendenciáit, olykor rendkívül látványosan segítette a fejlődési energiák kibontakozását.

A vasúthálózat megjelenése előtt a Dél-Dunántúlon a korszerűtlen gazdaság- és településfejlődés csirái alig mutatkoztak meg. A fejletlen közlekedés miatt, szállítási hálózatok híján az áruterelés kibontakozását elősegítő területi munkamegosztás kialakulása lassú volt, inkább csak az eltérő természeti adottságok színezték az önellátásra berendezkedett mezőgazdasági termelést. Az ipari termelés lényegében Pécsre koncentrált, amelynek szénbányái a korlátozott szállítási lehetőségek következtében csak lassan növelhették termelésüket. Ennek az iparágak regionális gazdaságfejlesztő hatása alig volt, a szén helyben, illetve Mohácsra fuvarozva a dunai hajókon használták fel. Szénre épült nagy ipari vállalkozások azonban Pécsen és a régióban nem jöttek létre.

A vasúthálózat kiépülése a térség gazdasági fejlődése előtt nyitott utat. Nemzetstratégiai okok és a regionális érdekcsoportok fejlesztési törekvései nyomán fél évszázad alatt a Dél-Dunántúl vasúthálózatának mennyiségi mutatói az országos átlagokhoz képest kedvezőben alakultak.

A XX. század elején a régió az ország népességéből és területéből egyaránt 5,4%-kal részesedett, Magyarország vasúthálózatának azonban 15,6%-a esett a Dél-Dunántúlra. A régió megyéit jelentős területi különbségek jellemezték. Az 1327 kilométernyi vasúthálózat 50,2%-a Somogy megyében, 29,2%-a Baranya megyében, 20,5%-a pedig Tolna megyében épült meg. 1914-ben az egységnyi népességre számított vasútsűrűségi (km/százezer lakos) mutató Somogy megyében az országos átlagot közel 70%-kal (a 102 km/százezer lakos országos átlaggal szemben 174 volt), Baranya megyében pedig 50%-kal (155 km/százezer fős) haladta meg. E két megye az ország legsűrűbb vasúthálózattal rendelkező vármegyéi közé tartozott. Tolna megye vasúthálózati mutatója (99 km/százezer lakos) az országos átlagot tükrözte. A száz km<sup>2</sup> területre jutó vasútsűrűségi mutató is hasonlóképpen alakult. Somogy és Baranya vármegyében 10,0, illetve 9,8 km/száz km<sup>2</sup> volt, Tolna megyében pedig csak 7,7 km/száz km<sup>2</sup> volt (az országos átlag 1914-ben 9,2 km/száz km<sup>2</sup>).

A vasúthálózat környezetére gyakorolt hatásait vizsgálva a Dél-Dunántúlon arra a következtetésre juthatunk, hogy az országban tapasztalt változások mind-egyikére van példa a régióban. Vegyük sorra ezeket a következményeket.

1. A gazdaság térbeli elterjedésének a régió három megyéjében megmutatózó különbségei, a vasúthálózat területi szerkezete az állami vasútpolitika és a megyék eltérő településszerkezete mellett az egyes városi és megyei képviselőtestületek fejlesztési felfogásának különbségeivel is magyarázhatók. Nemcsak a vasút fejlesztett várost, hanem fordítva, a város ismágnak vasutat. A három megyeszékhely különböző vasútfejlesztési koncepciót valósított meg. Pécsen azt a célt tűzték ki, hogy a stratégiai vonalak és az országos kapcsolatok kiépüljenek, és kevésbé törtek a megyén belüli közlekedési kapcsolatok fejlesztésével. Kaposvár a megye településeire kívánt támaszkodni, szárnyvonalakkal kötötte magához a megyei piacokat. Szekszárd gazdasági és politikai elitje nagyfokú érdeklenséget mutatott, a másodosztályú vonal mellett a megyeszékhely képtelen volt megyei befolyását növelni.

2. A vasútépítés a településszerkezetben differenciálódási folyamatokat indított el. A forgalom meggyorsításával és olcsóbbá tételével szétbontta a régi, elaprózott településstruktúrát, és lehetővé tette a kevesebb és nagyobb területvonzáskörzetek kialakulását. A nem városi jogállású vasúti csomópontok (ahol több mellékvonal futott össze) a gazdasági fejlődés szintereivé váltak. A Dél-Dunántúlon több, vasút által fellendített nagyközség is található. Közülük legnagyobb jelentőségével Barcs emelkedett ki. A község, amely 1914 előtt élénk Dráva-hajózás végpontja volt, a vasút kiépülésével fontos logisztikai központtá vált. Gazdasági szerkezetében a modern vonások súlya erőteljesebb volt, mint a megyeszékhely Kaposváriban (1910-ben Barcs foglalkoztatottainak 43%-a az iparban és a közlekedésben dolgozott, Kaposváron ez az arány 36,5% volt). A vasút által fellendített nagyközségek sorában a második legjelentősebb Dombóvár volt. A gazdaság ugyan nem fejlődött olyan komplexen, mint Barcon, az új munkahelyek jelentős része közvetlenül a vasúthoz kapcsolódott (állomás, pályafenntartás, javítóhely, fűtőház), de néhány kisebb ipari üzeme is (téglaipara, konzervgyár, tejfeldolgozó) is élvezte a vasúti szállítást. Dombóvárból azonban nem lett regionális jelentőségű település. Önmagában a közlekedési csomóponti funkció – egyéb tényezőhiánya miatt – nem volt elegendő az igazi várossá fejlődéshez, különösen Pécs és Kaposvár közelsége miatt.

3. A nem közlekedési csomópontban elhelyezkedő települések fejlődését is nagyban befolyásolta a vasúthálózathoz való kapcsolódás. Nagyatád konzerv-, textil- és téglaiipara, Bonyhád zománc- és cipőipara, Tolna textilipara, Simontornya bányászata, Siklós téglai- és faipara, valamint Paks konzervipara jelentősebb méretet csak a vasúti szállítás feltételeinek kialakulása után öltöztetett.

4. A termelési erőforrások célba juttatásán kívül a vasútnak szerepe volt új gazdasági ágazatok kialakulásában és korábban kevésbé ismert tájegységek feltárásában és dinamizálásában is. E két tényező együttes megnyilvánulására a déli Balaton-part a legjobb példa. A balatoni üdülési- és fürdő-kultúra kialakulásában a vasút játszotta a meghatározó szerepet, a vasútvonal megépülése után kezdődtek nagyszabású nyaralóépítkezések a Balaton-parti településeken, és fejlődött ki a kiránduló és az üdülési turizmus.

A közlekedési szinergiák a modern textilművelés alapjait teremtették meg a Dél-Dunántúlon néhány településén. A gyáripar fejlődése ennek ellenére szerény volt, Pécs, Kaposvár, Mohács és Tolna voltak az üzemszerű termelés fontosabb színhelyei (3. ábra).

Hatásuk azonban – a modern gazdaságfejlődés egyéb hajtóerőinek gyengesége vagy hiánya miatt – a fenntartható gazdasági növekedés szempontjából sokkal csekélyebb volt, mint az ország urbanizáltabb és a természeti erőforrások hasznosításában hosszabb hagyományokkal rendelkező térségeiben. A dualizmus kori állami ipartámogatások is a versenyképes gazdasági szerkezettel rendelkező térségeket támogatták. A Dél-Dunántúlon nem szerepelt az 1890-es évek ipar- és kereskedelem támogatási célterületei között (Benedek, 2000). A gazdaság szerkezetének agrárdominanciája miatt a térség bevételei is kedvezőtlen feltételeket teremtettek a további fejlődéshez. A gazdaság általános teljesítőképességét jól tükröző egyenes adóbevételek területi szerkezetét vizsgálva a Dél-Dunántúlon részesedése népességarányának egyharmadát tette ki (3. táblázat).

### 3. táblázat

*Az egyenes adóbevételek területi szerkezete Magyarországon, 1913*

Országrészt Az egyenes adók

összege, ezer korona

Megoszlása,

%

A népesség

száma, ezer f\_

Megoszlása,

%

Budapest 188 525 58,6 930 14,4

Észak-Dunántúl 37 066 11,5 1 175 18,2

Dél-Dunántúl\* 22 822 7,1 1 222 19,0

Észak-Magyarország 17 375 5,4 993 15,4

Alföld 55 876 17,4 3 128 33,0

Összesen 321 664 100,0 6 448 100,0

\*

Zala megyével együtt.

*Forrás:* Edvi Illés–Halász 1921. p. 74. alapján a szerz\_ számításai.

Az els\_ világháborút közvetlenül megelőz\_ id\_ szakban a Dél-Dunántúl gazdasági értelemben a mai Magyarország régiói között a kevésbé fejlettek közé sorolható. A gyenge teljesít\_ képesség\_, magas agrárfoglalkoztatottságot mutató, alacsony urbanizáltságú régió súlya a nemzetgazdasági térben nem volt jelent\_s (4. táblázat). A három megye ipari foglalkoztatottainak száma 64 ezer f\_, az ország – mai területével számolva – ipari keres\_ inek 9,6%-a volt, miközben a népességb\_l való részesedésük 12,3%-ot tett ki. A térség városai a hasonló kategóriába tartozó hazai urbánus településeknél gyengébb teljesítményt mutattak. Pécs – noha az ipari keres\_ k aránya az akkori megyeszékhelyek között az egyik legmagasabb értéket mutatta – a szolgáltató hálózat gyengébb teljesítménye miatt a részleges regionális centrumok csoportjába tartozott (*Beluszky, 2002*), annak ellenére, hogy a regionális szerepkör\_ intézmények (MÁV üzletigazgatóság, postaigazgatóság, ítél\_ tábla, pénzügyigazgatóság stb.) ide települtek. Pécs társadalmának bels\_ szerkezete azonban kevésbé mutatta a gazdaságszervezés intellektuális megújításához elengedhetetlen formális jegyeket. A fels\_ - és középosztály aránya a monarchiabeli Magyarország dinamikus központjaiban meghaladta a 25%-ot, Kolozsvárott és Gy\_rben például 28% volt, Pécsen mindössze 17,5%. Hasonlóképpen kedvez\_ tlen kép rajzolódik ki a dél-dunántúli vármegyék lakosságának képzettségér\_l is. Az országos átlagnál alacsonyabbak voltak a középiskolai végzettség\_ ek mutatói, fels\_ fokú végzettséggel Baranyában a lakosság 1,2%-a, Somogyban 0,9%-a, Tolnában pedig 0,8%-a rendelkezett 1930-ban (az urbanizáltabb Gy\_r, Moson, Sopron megyék együttes mutatója 1,6%, Budapesté pedig 4,5% volt).

A régió az ország pénzügyi rendszerében elfoglalt pozíciója is gyenge volt. Az országos pénzügyi vagyonnak mindössze az 1,8%-a esett a Dél-Dunántúlra. Somogy megye – az agrárbirtok-szerkezet és az er\_ teljesebben fejl\_d élelmiszergazdaság miatt –, pénzügyi vagyona volt a legjelent\_ sebb. Pécs gazdasági ereje abban is megmutatkozott, hogy pénzügyi Baranya megyében domináns pozícióban voltak (5. táblázat).

### 4. táblázat

*A Dél-Dunántúl fontosabb mutatói, 1910*



A foglalkoztatottak  
ágazati megoszlása, %

Megnevezés

agrár ipar terciér

Az ezer lakosra

jutó ipari kere-

s\_k száma, f\_

Községek

száma

A

3. A két világháború közötti id\_szak

A térség hátrányait az új államhatárok kialakulása még tovább tetézte. A trianoni békeszerz\_és Baranya megyéb\_1 1136 km<sup>2</sup> területet – a Baranya-háromszöget – csatolt el, a másik két megye érintetlenül maradt. A térség déli piaci kapcsolatainak vége szakadt, er\_teljesen lecsökkent a vasúthálózaton lebonyolított külföldi árucere-forgalom is. A világháború, a forradalmak és a térség egyes területeire kiterjed\_szerb megszállás szétzilálta a gazdaságot és el\_nytelenül érintette az amúgy is gyenge városhálózatot. Kaposvár kivételével a jelent\_sebb dél-dunántúli nagyobb városi települések népességszáma 5–7%-kal csökkent 1910 és 1920 között. A régió iparosításában korábban fontos szerepet játszó, határmentivé váló Barcs ipari fejl\_dése megtorpant, 1941-ben az ipari foglalkoztatottak aránya a városban nem érte el az 1920. évi szintet (*T. Mérey, 1979*).

A gazdasági újjáépítés, az ország gazdasági szerkezetének átalakítására tett kísérletek a két világháború között a Dél-Dunántúl területi struktúrájában látványos változásokat nem idéztek el\_. A konszolidációs, a válság- és a fellendülési periódusok némiképp átformálták ugyan a gazdaság teljesít\_képességét és a foglalkoztatási szerkezetet, a régió agrárjellege megmaradt, hagyományos ipari szerkezete kevésbé korszer\_sődött. A három megyeszékhely fejl\_dését továbbra is pénzügyi-kereskedelmi, igazgatási funkciói motiválták. A Pécsi Erzsébet Tudományegyetem megnyitása 1923-ban tovább er\_sítette Pécs regionális kulturális befolyását. Országos ipartelepítési programok továbbra is elkerülték a régiót. Az 1930-as években kibontakozó ipari decentralizációs elképzelések sem valósulhattak meg, csak tervek készültek a mohácsi vasm\_építésére, a Pécs környéki er\_m\_vek fejlesztésére és általánosságban újra megfogalmazódott a Kaposvár feldolgozóipari központtá fejlesztése. Az ipar szerkezeti megújítása azonban nem kezd\_dött el. A régió f\_foglalkoztatója továbbra is a mez\_gazdaság volt, az ipari mutatók a XIX. század eleji kedvez\_tlen helyzetet tükrözték, az ipar vezet\_ágazata az élelmiszer- és a könny\_ipar maradt, a gépipari kibocsátás az országos termelés elenyész\_töredéke volt (*6. táblázat*).

Az ipari fejl\_dés kedvez\_eredményének szinte kizárólag a viszonylag gyors térbeli szétterjedés tekinthet\_. A régió 936 községének alig egyharmada rendelkezett valamifajta ipari telephellyel az 1920-as évek közepén, ám az ipart befogadó települések száma az el\_z\_század végéhez képest megháromszorozódott. Ezek azonban meghatározó módon kisvállalkozások voltak, az egy telephelyre jutó foglalkoztatottak átlagos létszáma a 12 f\_t sem érte el. Alacsony technikai színvonalon jobbra helyi keresletet elégítettek ki. A gyáripár szám\_szer\_növekedése a két világháború között legdinamikusabban fejl\_d\_textil- és textilalapanyag-ipának köszönhet\_, Tolna, Nagyatád, Dunaföldvár fejl\_dése ezekhez az alágazatokhoz köt\_dött. A gyáripari kibocsátás több mint fele az élelmiszeriparból származott, közel egyharmadát a könny\_ipar adta.

#### 4. A szocialista iparosítás periféria modellje

A II. világháborús károk felszámolását követően a Dél-Dunántúl gazdasági fejlődését befolyásoló tényezők szinte mozdulatlanul maradtak. A földbirtokreform az agrárgazdaságot ugyan dinamizálta, ám a német lakosság kitelepítése jelentős károkat okozott a mezőgazdaságban. A közel 40 ezer németajkú lakos távozása következtében több baranyai és tolnai kistérség indult hanyatlásnak, az intenzív állattartás fontosabb bázisai és fejlett technológiát alkalmazó élelmiszeripari kisüzemek szűntek meg. A gazdaság térbeli szerkezetének változatlan-sága egyébként az ország jelentős részét alkotó elmaradott régiókra is jellemző volt. Az ötvenes években az ipar területi szerkezete nem változott: az északi régiók – Budapesttel együtt – az ipari foglalkoztatottak arányát tekintve megőrizték domináns pozíciójukat. A minisztériumi ipari foglalkoztatottak több mint négyötöde Észak-Dunántúlra, Észak-Magyarországra és a budapesti agglomerációra összpontosult. A Dél-Dunántúl aránya rendkívül alacsony volt (7. táblázat).

#### 7. táblázat

*A minisztériumi iparban foglalkoztatottak megoszlása*

*Az*

Az említett iparosítás stratégiai programja ugyan a Dél-Dunántúlra is több város (Kaposvár, Dombóvár, Barcs, Komló, Mohács, Pécs, Szekszárd) gyors ipari fejlesztését irányozta elő, látványos mennyiségi eredmények csupán Komló esetében mutatkoztak. Megépült a kaposvári pamutfonoda, és jelentős emelkedésnek indult a pécsi bányákban foglalkoztatottak létszáma is, a régió mutatóira gyakorolt hatásuk azonban nem volt túl jelentős. A régió súlya a magyar ipari foglalkoztatottakon belül nőtt (a statisztikai adatokban szereplő olajbányászat fejlődése miatt is). A Mohácsra tervezett vaskombinát és könnyűfém (amelynek telephelyét már 1944-ben kijelölték) építésének előkészületei 1949-ben megkezdődtek, de 1950-ben a megépítendő vas- és könnyűfém-új helyszínül Dunapentelét jelölték ki.

A régió kedvezőtlen ipari fejlődésében a nehézipari koncentráción kívül az államosítások negatív hatásai is szerepet játszottak. A korábban domináns kisvállalati szektor felszámolása a régió számos térségében nehezítette meg az amúgy is lassan terjeszkedő ipari termelés feltételeit, és járult hozzá súlyának jelentéktelen változásához.

Az 1960-as évek elején kidolgozott központi területfejlesztési koncepciókban a Dél-Dunántúl iparosítása is szerepelt. Kormányhatározatok Kaposvár és Szekszárd iparának diverzifikálását javasolták. Somogy és Tolna megye politikai intézményei már korábban kezdeményezték a gazdaság szerkezeti átalakításának támogatását. Az iparpolitikai támogatások hatására a dél-dunántúli ipari foglalkoztatottak létszáma növekedésnek indult, 1960–1980 között a régió ipari foglalkoztatottainak száma 75%-kal emelkedett. A 1960-as évtized fejlődése volt a leglátványosabb. A dinamikus növekedés ellenére a régió fajlagos mutatója mégis lényegesen az országos átlag alatt maradt. A 1980-as évtized elejére kialakult viszonylag kedvezőbb iparosodottsági szint a magyar ipar más térségben elindult hanyatlásával magyarázható (8–9. táblázat).

Az extenzív iparosítás eredményeképp a megnövekedett ipari foglalkoztatottak meghatározó többsége telephelyiparban dolgozott. Budapesti és Pest megyei nagyvállalatok alapítottak gyáregységeket, fióküzemeket. Az új ipari ágazatok (amelyek sorában a könnyűiparnak és a gépiparnak volt meghatározó súlya) fejlesztése az 1970-es évtizedben már a régió nagyobb települési körére terjedt

ki: Tab, Nagyatád, Marcali, Csurgó, Barcs, Dombóvár, Paks, Dunaföldvár, Mohács, Szigetvár és Komló lettek az ipartelepítés gócpontjai a megyeszékhelyeken kívül. A három megyében eltérő fejlesztéspolitika érvényesült. A gépipar fejlődése Somogy megyében volt a leglátványosabb. Némely termék esetében a megye országos jelentőségre tett szert: itt állították elő a magyar transzformátórok 100%-át, a rádiócsövek 30%-át, az olajkályhák 52%-át és a fiúöltönyök 40%-át (Horváth–Vida, 1973). Baranya megyében a munkaerő-tartalékokat évtizedeken keresztül a bányászat vonta be a gazdasági vérkeringésbe. 1945–1970 között a Mecseki Szénbányák állományi létszáma 6500 főre 17 ezerre növekedett. Az uránbányászat Pécs esetében településszerkezeti változásokat eredményezett, a város első lakótelepe, Uránváros a bányászati ágazat fejlesztéséhez kapcsolódott. A Mohácsi Farostlemezzgyár és a Pécsi Bergrgyár a hazai farostlemez és a rostm\_b\_r termelés teljes mennyiségét szolgáltatta. Tolna megyében – Szekszárd többi megyeszékhelyhez viszonyított gyengébb ipartelepítési potenciálja miatt – az ipari foglalkoztatottak a nagyobb lélekszámú településeken arányosabb eloszlást mutattak. Szekszárdon az ipari kapacitások ötöde koncentráldott.

Az 1971-ben létrehozott központi területfejlesztési alapból a két leggyengébben iparosodott megye 120–120 millió Ft támogatást kapott. Ebből, illetve más támogatásokból Somogy megyében 10, Tolna megyében pedig 16 ipari üzem épült 1,7 milliárd Ft értékben. 1971–1975 között 7900 új ipari munkahely létesült a két megyében, ezek harmada az iparfejlesztési támogatások felhasználásával. Az új ipari beruházások szinte kivétel nélkül a gépiparban valósultak meg. E fejlesztések – amelyek kétharmad részben a minisztériumi ipart érintették – hatására erősödött meg az ipar Szekszárdon, Tamásiban, Tabon és Marcaliban. Kaposvár megyén belüli ipari túlsúlya 52%-ról 48%-ra mérséklődött, Szekszárdé pedig 21%-ról 23%-ra emelkedett (Máté–Vida, 1976). Dombóvár zöldmezős iparfejlesztésében új módszereket alkalmaztak, előkészített területeken jött létre az ország egyik legelső modern iparnegyede. A célkitűzések megvalósítását szolgáló területfejlesztési eszközök az 1970-es évek második felében azonban jelentősen megcsappantak.

Az ipar- és területfejlesztési koncepciók nyomán fejlődő ágazati szerkezet az 1970-es évek közepére sem változott meg jelentősen módon. A szénbányászati körzetek rekonstrukciós programja következtében némiképp mérséklődött a bányászat súlya, azonban a legmagasabb foglalkoztatotti arányt továbbra is az élelmiszeripar mutatta (10. táblázat). A gépipar súlya ugyan megnőtt, települései azonban a helyi munkaerő alkalmazásán kívül a régió gazdaságára szinergikus hatásokat képtelenek voltak kifejteni.

10.

Az extenzív bővülés mellett a telephelyipar magas aránya és az alacsony technikai-technológiai színvonal tekinthető a szocialista iparosítás fő jellemzőinek a Dél-Dunántúlon (miként a Dél- és az Észak-Alföldön is). Az egy foglalkoztatottra jutó bruttó állóeszközérték az 1970-es évek közepén egyik megyében sem érte el az országos átlagot. 1975-ben a legalacsonyabb értéket Tolna megye mutatta (az országos átlag 52%-a), Somogy megye az országos átlag 61%-át, Baranya pedig 84%-át érte csak el. Az ipar technikai színvonalát jelentős különbségek jellemezték a régió belül (4. ábra). A régió öt városában (kiemelkedően a bányászati központ Komlón) az ipar műszaki színvonala az országos átlagnál magasabb volt. Jól látható az ipar erős területi koncentrációja Somogy megyében. Az 1980-as évtizedben a kép a megyék sorrendjét illetően

megváltozott. A Paksi Atomer\_m\_ megépültével Tolna megye az egy\_f\_re jutó ipari állóeszközérték tekintetében a magyarországi rangsor éllovasa lett (2,5 millió Ft/f\_), a másik két megyében továbbra is az országos átlag maradt.

A Dél-Dunántúl második világháború utáni átalakulásában els\_dleges hajtóereje az iparosításnak volt. A dezindusztrializáció tipikus periférikus modelljét követve a térség szerkezeti átalakítása küls\_forrásokból, régió kívüli (központi és vállalati) döntések nyomán zajlott le. Még a térség bels\_adottságaihoz leginkább kapcsolódó élelmiszergazdaság fejlesztése is ezen a pályán haladt. A hullámszer\_en lejátszódó iparosításra el\_ször a nagyvárosokba a budapesti, majd kés\_bb a nagyobb falvakba a régió városi feldolgozóiparának kitelepítései voltak jellemz\_ek.

4. ábra

*Az egy foglalkoztatottra*

A centrumokból kiinduló hatások lényegében hasonló következményekkel jártak, mint a nyugat- és dél-európai regionális fejl\_désben. A Dél-Dunántúlon – a gazdaság- és társadalomirányítás akkor uralkodó rendje miatt – nem is lehettek olyan er\_k, amelyek megakadályozhatták volna, hogy a központi régió, ipari tevékenységét átszervezván, az új termék- és technológiai innováció számára megtisztítsa tevékenységi profilját, felhagyott – életciklusuk végs\_szakaszában lév\_ – termékeinek gyártását a régióba telepítse. A budapesti ipar dekoncentrációjának másik – a Dél-Dunántúl iparosítására is ható – vonulatában a vertikálisan szervezett innovatív nagyvállalatok korszer\_technológiát telepítettek Pécsre (Mechanikai Laboratórium), Komlóra (Magyar Optikai M\_vek), Kaposvárra (Egyesült Izzó, Finommechanikai Vállalat), ezek azonban csupán részegységek el\_állítására specializálódtak, a termékfejlesztés és -értékesítés stratégiai döntési posztjai a\_f\_városban maradtak. Ritka kivételnek számított, ha egy nagyvállalat több megyébe telepített gyáregységei termelési kapcsolatot létesítettek egymással. A Dél-Dunántúl bels\_gazdasági kohéziója gyenge volt. A dél-dunántúli ipar ágazati kapcsolatait elemz\_vizsgálatok azt mutatták, hogy az el\_állított félkész- és késztermékeknek csupán 12%-a maradt a régióban, a többi továbbfeldolgozásra elhagyta azt (Horváth, 1989). A bels\_regionális er\_forrásokból kifejl\_dött vállalatok és ipari szövetségek – amennyiben piacképes termékeket állítottak el\_ – innovációs kapcsolataikban els\_sorban a centrumtól függtek (a hitelezés, a külkereskedelmi értékesítés, a technológiai és piaci információk megszerzése csak budapesti szervezeteken keresztül volt lehetséges).

A dél-dunántúli megyék és települések az 1980-as évtized közepéig passzív szerepre kényszerültek ebben a folyamatban, s csak ezt követ\_en fogalmazódhattak meg elképzelések a szerkezetátalakítás irányaira. Ekkor azonban már sorra építették le a leányvállalatokat, az ipari kibocsátás mérsékl\_dött, az exportteljesítmények romlottak. A gazdasági válság tehát megakadályozta, hogy legalább az ún. periféria-hasznosítási modell bizonyos elemeit alkalmazni lehetett volna. A korábbi fejl\_dési pálya olyannyira mély nyomokat hagyott a régió politikai és tanácsi döntéshozóiban, hogy a kitörési pontokat továbbra is a hagyományos, csupán a küls\_er\_források mobilizálásában látták (bármifajta privatizációt, vegyesvállalat-alapítást tekintették a szerkezetváltozás lényegének). A rendszerváltozást megel\_z\_években már megmutatkoztak az ipari szerkezetváltozás jelei. Az ipari foglalkoztatottak száma folyamatosan csökkent. 1989-ben a bányászat 26%-kal, a könny\_ipar 19%-kal kevesebb foglalkoztatottat számolt, mint másfél évtizeddel korábban. Megindult a gépipari telephelyek bezárása is. Paks révén a villamosenergia-ipar és az 1980-as években megszorodó

kisüzemek megnyitásával az élelmiszeripar volt képes létszám\_vítésre. A rendszerváltozás el\_estéjén a dél-dunántúli ipar 10%-kal alacsonyabb létszámot mutatott, mint 1975-ben (11. táblázat).

A szocialista iparosítás eredménytelen volt a megyék térszerkezetének alakításában. A megyeszékhelyek ipari koncentrációs mutatói Baranyában és Somogyban nem változtak, Pécs folyamatosan a megyei ipari létszám 57%-át, Kaposvár pedig 45–47%-át foglalkoztatta (miközben a népesség 34%-a, illetve 16%-a összpontosult a megyeszékhelyekre). Szekszárd, amely Tolna megye lakosságának 10%-át sem tette ki, a megye ipari foglalkoztatottaiból 1970-ben 21%-kal, 1989-ben pedig 27%-kal részesedett (5. ábra).

5.

Magyar települések népességnövekedése lakosságszám szerint 1869-1910

Település lakosságszáma	népességnövekedés
2 ezer alatti	2,3%
2-5 ezer	32,3%
5-10 ezer	43%
10-50 ezer	51,4%
50 ezernél nagyobb	202,4%

Minél kisebb egy település, annál nagyobb eséllyel került ki a népességgyarapodás és ezáltal az urbanizáció fő vonalából. (Szabó Pál Csaba: A magyar kisvároshálózat a dualizmus korában I. rész. 12. old. )

Máhg József: A kisvárosok és az ipar kapcsolata Magyarországon 1945-től

Máhg szerint bár az ipari fejlődés – a háborús felkészülés és a győri program – fontos beruházásokat eszközöltek, és a városok fejlesztéséhez vezettek, de ez nem befolyásolta a városstruktúra alakulását. Túl sok a városhiányos térség, nem tudott kialakulni megfelelő kisvárosi szerkezet. (26-28. old)

A városi fejlődés hazánkban nem tekinthető folyamatosnak. A fejlődés, fejlesztés elsősorban a közös költségvetésből várható támogatástól, és kisebb mértékben a belső erőforrásokból volt elképzelhető. Belső erőforrást jelenthetett egy, a városba telepített üzem, de az ötvenes években látható, hogy ez a kapcsolat igen szoros, mondhatni ipartelepítés és városszületés – erőteljes fejlődés ugyanarra az időpontra esett. A városfejlődést az ipari beruházás indukálta. A kitermelőipar vált a legfontosabb városalkotó tényezővé. A fejlődés alapja a közigazgatási, gazdasági autonómia széleskörű bevezetése lenne,

1988-ban a kisvárosokban élő lakosság: 1400 000 fő, a városokban élő lakosság 22 %-a, ez az össznépesség 7,4%-a.

1970-ben a kisvárosok lélekszám szerinti megoszlása

5-10 ezer fő	22
10-15 ezer fő	36
15-20 ezer fő	13
20-25 ezer fő	10
25-30 ezer fő	3

1988-ban	
5-10 ezer fő	14
10-15 ezer fő	27
15-20 ezer fő	21
20-25 ezer fő	13
25-30 ezer fő	7

A növekedés fokozatos, néhány kivételtől eltekintve

A mai kisvárosok még nem szerves részei a településszerkezetnek ?

Általában csak létszámukban felelnek meg a városi kritériumoknak, a megfelelő funkciók ellátásával szolgálhatnának rá a városi titulusra, de ez nem mindig van így. Szükséges, hogy a kisvárosok kiemelkedő eredményeket érjenek el, mind a gazdaságban, mind a szociális és egészségügyi rendszer, mind az oktatás terén. Az kellene hogy legyen a cél, hogy ezeken a településeken a középfokú ellátás megvalósuljon, és valamilyen területen speciális „szolgáltatásokat” lenne képes nyújtani. Pl. jó, középfokú ellátás biztosítása mellett kereskedelem, vagy oktatásügy terén kiemelkedik a térségben.

---

<sup>i</sup> Beluszky – Győri, 2005

<sup>ii</sup> KSH, 1996

<sup>iii</sup> T. Mérey, 1993

<sup>iv</sup> KSH 1920, KSH 1930

## FELHASZNÁLT IRODALOM

Az 1920. évi népszámlálás. (1925) Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, 72.kötet, Budapest

Az 1930. évi népszámlálás. (1934) Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal, 86. kötet, Budapest

A magyar szent korona országainak 1910. évi népszámlálása. : Első rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. (1912) Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, 42. kötet, Budapest

Bácskai Vera: Dunántúl városhálózata a 18. században. In. Horváth Gyula (szerk.) (1995): A Dunántúl szolgálatában. Előadások Rúzsás Lajos emlékének. MTA RKK, Pécs

Beluszky Pál – Győri Róbert (2005): Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg Campus kiadó, Budapest-Pécs

Csánki Dezső (1914): Magyarország vármegyéi és városai. Somogy vármegye. Budapest

---

Horeczki Réka (2012): A mezővárosok fejlődési sajátosságai a dél-dunántúli régióban 1784-1910 között. IV. Nemzetközi és X. Országos Grastyán Konferencia konferenciakötetében megjelenő tanulmány (megjelenés alatt)

Kaposi Zoltán (2010): Markzentren und Versorgungsbezirke auf dem Süd-Transdanubischen Gebiet von Ungarn im 19. Jahrhundert. In: *Relatia Rural - Urban: Ipostazeale traditiei si modernizarii*. Szerk.: Iosif Marin Balog, Rudolf Gräf, Ioan Lumperdean. Cluj-Napoca, 2010. Presa Universitară Clujeană. 331-352.p.

Magyarország állattenyésztése 1851-1996-ig. (Statisztikai áttekintés). (1998) Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Magyarország földbirtokosai és földbérlői. (1937) Gazdacímtár. A 100 kat.holdas és ennél nagyobb földbirtokok és földbérletek az 1935. évi adatok alapján. Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Magyarország földbirtokviszonyai az 1935. évben. (1937) I. kötet. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Magyarország népessége és gazdasága: Múlt és jelen. (1996) Központi Statisztikai Hivatal, Budapest

Mikóczy Alajos – Solymosi László (1979): Nagybjom története. A Nagybjom Nagyközségi Közös Tanács Végrehajtó Bizottsága, Kaposvár 132-226. p., 334-359. p., 366-378. p.

T. Mérey Klára: Városiasodó településtípusok a századfordulón Somogy megyei példák alapján. In: Kanyar József (szerk.) (1986): Somogy megye múltjából. 13. Levéltári Évkönyv. Somogy Megyei Levéltár, Kaposvár. 279-301. p.

T. Mérey Klára: Az iparszerkezet történeti gyökerei a Dél-Dunántúlon 1868-1968. In: Gyimesi Endre (szerk.) (1993): Gazdaságtörténeti tanulmányok. Zalai Gyűjtemény 34. Zala Megyei Levéltár, Zalaegerszeg. 259-270. p.