

# AZ URBANIZÁCIÓ KIBONTAKOZÁSA A KÁRPÁT-MEDENCÉBEN<sup>81</sup>

*THE IMPACT OF URBANIZATION IN THE CARPATHIAN BASIN*

**HORECZKI RÉKA**

MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete, Pécs

## ABSTRACT

The 19th century's trends have created new opportunities for the development of the settlement system, especially for the towns. The number of small towns in this area has permanently changed during the last centuries: market town development, urban laws of 1871 and 1886 had a decisive influence on this phenomenon. The number of ceremonial and functional town was significantly different. The factors which have relevant impacts on small town development potentials are: the geographic position, the historical development, and the emergence of civil society. Beside these aspects, local traditions, practices, special age-long agricultural activities, specialized knowledge or economic attitude (small firm production possibilities, special horticultural activities) are also relevant features.

## 1. Bevezetés

A városi jogot elnyert települések köre Magyarország területén belül erősen eltérő, mind népességszámukat, funkciókkal és infrastruktúrával való ellátottságukat tekintve. A városhálózatban a kisvárosok növekvő súlyával lehet számolni. A városok közül közép- és nagyvárosnak tekintünk közel 50 települést, míg a fennmaradó 277 város kisvárosnak, kisvárosiasnak tekinthető. De a kisvárosok köre sem egységes, az utóbbi négy-öt évben számos vita generálódott a városhálózat ezen alsó szintjével kapcsolatban. Ez annak köszönhető, hogy a rendszerváltás után a városi rangú települések száma megduplázódott; 1990-ben, 1999-ben és 2005-ben voltak nagyobb várossá nyilvánítási hullámok. Így sok olyan városi ranggal rendelkező település tölt be térségközponti szerepkört, melyek tényleges városi funkciókkal nem rendelkeznek. Ezek főként a 3-5000 fő alatti kisvárosok; pl. Dél-Dunántúlon hét ilyen kisváros rendelkezik ugyan városi ranggal, de sem külső megjelenése, sem intézményrendszere „nem nőtt fel” ehhez a feladathoz. A legtöbb kényszerváros a Beluszky által használt faluváros fogalommal azonosítha-

---

81 A tanulmány elkészülését az OTKA (NK 104985) „Új térformáló erők és fejlődési pályák Kelet-Európában a 21. század elején” kutatási projekt támogatta.

tó.<sup>82</sup> A döntések során nemcsak gazdasági, társadalmi tényezők játszottak szerepet, hanem ideológiai-politikai kérdések is.

A településhálózat-fejlesztése során egyre növekvő problémát jelentenek a funkcióhiányos, fejlesztési célt meghatározni képtelen kisvárosok tömegei. A területi differenciáltság is jelentős probléma, hiszen a Dél-Dunántúl aprófalvas térségében a kisvárosok népességszáma is jóval alacsonyabb, mint pl. a Dél-Alföld térségében, vagy Pest megyében. Számos esetben viszont ez a városi kategória néha feledésbe is merül, mivel a megyeszékhelyek, regionális központok vonzáskörzete lefedi a kisvárosok vonzáskörzetét, sok esetben ellehetetlenítve a gazdasági helyzetüket. A tanulmány kísérletet tesz arra, hogy a mai kisvárosok 19. század eleji városfejlődését áttekintse, hiszen „a modern gazdasági fejlődés a városokhoz kapcsolódott”<sup>83</sup>

## 2. Településhálózatunk fejlődése a dualizmus időszakában

Magyarország településállománya számos változást követően jutott el a 19. századi állapotokhoz, de a fejlődés sajátos vonásai még az azt követő időszakban kezdtek el formálódni. Meghatározó szerep jutott az 1848. évi áprilisi törvényeknek, amelyek a rendi előjogokat eltörölték, felszabadították a jobbágyokat.<sup>84</sup> A birtokviszonyok és a gazdasági helyzet változása nyomán kis mértékben módosultak a településfejlesztő tényezők; a jobbágyfelszabadítás életre hívta a migrációt, a kapitalizálódó gazdaság a közlekedési ágak bővülését, gyáripár megteremtését. A településállomány formálódása szempontjából jelentős fordulópontnak 1867., a kiegyezés tekinthető, amely megteremtette a polgári átalakulás politikai feltételeit. A kiegyezés után az ország önálló gazdaságpolitika kialakítására törekedett, aminek keretében infrastrukturális fejlesztéseket valósított meg. A kedvező gazdasági konjunktúra időszaka is ez, az ipari forradalom ösztönzi a társadalmi és jogi feltételrendszer kiépülését, növeli a jó agráradoottságokkal rendelkező térségek versenyhelyzetét. Az agrárkonjunktúra fontosságát hangsúlyozni kell, hiszen a változás, amely végbement Magyarországon; egy agrárországban történt, ahol a mezőgazdasági termékek és ezek kereskedelme maradt a legfontosabb belső tőkeképző erő. Az agrártermelés és technika modernizációja, a kereskedelem élénkülése, a feldolgozás korszerűsítése, a hitelintézetek kiépülése; mind-mind a városfejlődés forrásává vált.<sup>85</sup>

82 Beluszky Pál – Győri Róbert (2006): Ez a falu város! Avagy a városi rang adományozásának gyakorlata s következményei 1990 után. Tér és Társadalom, 2. szám. 65–81. old.

83 Kaposi Zoltán (2002): Magyarország gazdaságtörténete, 1700-2000. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs 255 old.

84 A részleteket lásd Gulyás László (2009/a): Reformkori kísérletek a gazdaság fejlesztésére. In. Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 31-44.old, Gulyás László (2009/b): A gazdasági élet a polgári forradalom és az önkényuralom korszakában 1848-1867. In. Gulyás László szerk. 45-60. old; GULYÁS László (2009/c): Regionális folyamatok a 19. században. In. Gulyás László (szerk.) 93-95. old.

85 Kaposi (2002)

A 19. század végén településhálózati szempontból szembetűnő változás következett be: a falusi népesség arányának csökkenése, amelyet az 1. táblázat szemléltet. A városi népesség az első világháborúig háromszor olyan gyorsan növekedett, mint a falusi népesség.

**1. táblázat: Magyarország népességének változása településtípusonként, 1870-1949**

**Table 1.: Population change in Hungary to settlement types (1870-1949)**

Terület	Állandó népesség			
	1870	1900	1930	1949
Városok együtt	2 280 251	3 584 418	4 923 772	5 258 179
Községek, nagyközségek	2 731 059	3 269 997	3 761 337	3 946 620
Összes népesség*	5 011 310	6 854 415	8 685 109	9 204 799

\* Magyarországi népesség az 1920. évi államhatárokat figyelembe véve.

*Forrás:* saját szerkesztés, KSH megfelelő adatsoraiból

Ennek demográfiai oka mégsem a városi népesség magas természetes szaporodási rátája, hiszen többségében a városokban a születések száma jóval alacsonyabb, mint a falvakban, de a halálozási ráta ellentétes irányú (a jobb közegészségügyi viszonyok, lakásfeltételek miatt kevesebb a csecsemőhalálozás, nagyobb valószínűséggel éri el a felnőttkort a gyermek). A városokba irányuló nagymértékű migráció ellensúlyozza a természetes szaporodás alacsony értékét és a falvak „kitermelték” a városok munkaerejét és népességét.<sup>86</sup>

Az ország városi népességének népességcsoport szerinti bontását vizsgálva 1870 és 1949 között a főváros robbanásszerű növekedését figyelhetjük meg, valamint a 20 000 fő alatti népességgel rendelkező kisvárosok arányának csökkenését. 1870-ben a kisvárosok népessége a városi népesség több mint 54%-át szolgáltatta, az 1949-es népszámlálás szerinti adatok tanúsága szerint az arány több mint 4%-kal csökkent, alig haladja meg az 50%-ot. Érdekes tényező ez az aránybeli eltolódás, amely a településhálózat szempontjából pozitív folyamatnak tekinthető, hiszen mindamelllett, hogy a városi népesség összességében pozitív növekedést mutat; a közép- és nagyvárosi hálózat súlya növekszik. A főváros és a 100 000 fő feletti városok népességnövekedését nem számítva; abszolút értelemben a legnagyobb növekmény – 285 037 fő – az 5000-10000 fős kisvárosi rétegben történt. A fővárosi növekedést nem számítva már egy ellentétes folyamatot látunk kibontakozni. A vidéki Magyarország városhálózatának 64%-a (1870-ben) és 89%-a (1949-ben) kisvárosiasnak minősül (2. táblázat).

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

**2. táblázat: A városi népesség népességcsoport szerinti bontása**  
**Table 2.: The urban population between 1870-1949**

	1870	1900	1930	1949
Főváros	302 086	861 434	1 442 869	1 590 316
100 000–	272 536	431 024	610 972	649 484
50 000– 99 999	140 799	221 632	322 878	334 472
30 000– 49 999	251 806	339 030	411 918	429 218
20 000– 29 999	239 833	315 266	378 585	409 168
15 000– 19 999	188 894	254 693	326 094	332 026
10 000– 14 999	273 664	371 770	482 293	505 676
<b>5 000– 9 999</b>	<b>421 532</b>	<b>552 478</b>	<b>664 847</b>	<b>706 569</b>
<b>1 000– 4 999</b>	<b>189 101</b>	<b>237 091</b>	<b>283 316</b>	<b>301 250</b>
Együtt	1 978 165	2 722 984	3 480 903	3 667 863

*Forrás:* Forrás: saját szerkesztés, KSH megfelelő adatsoraiból

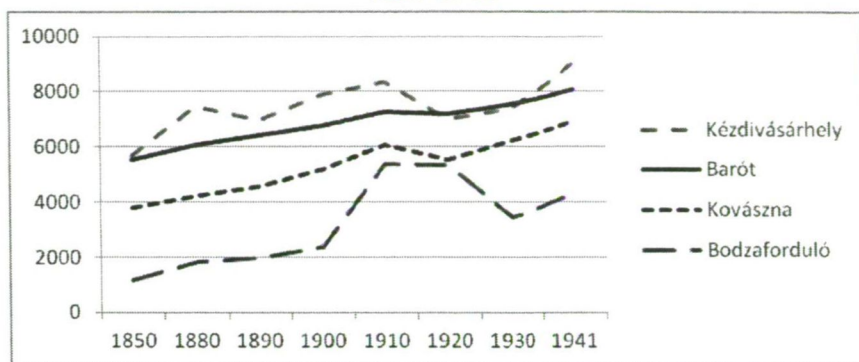
A Kárpát-medence településhálózata sajátos kettősséget mutat. A Dunántúl jelentős részén, Erdély és a Felvidéki területeken a kis és közepes falvak, valamint a kereskedő városok számottevőek. Az Alföldön a középkori településhálózat a török uralom alatt megsemmisült, a lakosság főként egy-egy nagyobb központban telepedett le.<sup>87</sup> A székelyföldi városok a 19. századtól kezdve a polgári közigazgatás központjaivá váltak. A térség az első világháborúig szerkezetváltás időszakát élte.<sup>88</sup> A helyi társadalmi erők tevékenységének, valamint az állam szerepének köszönhetően elkezdődött a modernizáció. Az erdélyi kisvárosok népessége az 1910. évi növekvő ipari tevékenységeknek, illetve a kereskedelmi funkciók erősödésének köszönhető (1. ábra).

A népesség városképző ereje mellett meghatározó szerepe volt a közigazgatás fejlődésének is. Az országban egységes alapokon megszerveződött a megyerendszer, a megyéket járásokra bontották, megszüntetve az eddig kiváltságokkal rendelkező területeket – térségeket (pl. Jászság, székely székek, stb.). A kiegyezéskor városi ranggal több, mint 800 település rendelkezett, melynek 90%-a mezővárosi státuszú volt. A kiegyezés után a városi jogú települések száma lecsökkent, két jogi kategóriát különböztettek ekkor meg: rendezett tanácsú városok és a törvényhatósági jogú városok körét. Az igazgatási székhellyé válás az adott településen városi funkciók megtelepedését „hozta”: bíróságok, telekkönyvi hivatalok, rendőrség stb. kialakítását.

87 Katus László (1979): A településhálózat fejlődése. In: Kovács Endre (szerk.): Magyarország története. 6/2. köt. 1848-1890. Budapest, Akadémiai Kiadó.

88 Beluszky Pál (2000): Egy fél siker stációja (avagy a modernizáció regionális különbségei a századelő Magyarországon) In: Dövényi Zoltán (szerk.): Alföld és nagyvilág. Tanulmányok Tóth Józsefnek. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest 307-311. old.

**1. ábra: Hargita megye 20 000 fő alatti kisvárosainak népessége 1850-1941**  
**Figure 1.: The population change in Hargita county's small towns between 1850-1941**



*Forrás: saját szerkesztés Varga (1998) alapján.*

Ezen intézményekben dolgozó köztisztviselői csoport képezte a városok polgári rétegének alapjait, hiszen fogyasztásukban, igényeiben már a városi attitűdök mutatkoznak.<sup>89</sup> A közhivatalok megtelepedése után több központi funkciójú intézmény is megjelent az egyes településeken: pl. iskola, sajtó, egészségügyi intézmények. Az első világháborúig tartó időszakban a városi funkciók fejlődése látványos, pl. Dél-Dunántúlon Siklós, Bátaszék, Bonyhád esetében.<sup>90</sup>

Az új intézmények megtelepedése új városi életforma kialakítását eredményezte. A belvárosok kiépült modern infrastruktúrával: korszerű víz- és csatornarendszerrel, járdahálózattal, közvilágítással rendelkeztek. A bővülő lakosság és a növekvő kényelemérzet miatt a városok épületei egyre magasabbak lettek, átalakulóban a lakáskultúra.<sup>91</sup> Az épületek átalakulása egyben egy új városkép kibontakozását tette lehetővé. Színházak, éttermek, kávéházak, fürdők, parkok épültek, amelyek az új városi élet meghatározó szimbólumaivá váltak. A kor jellegzetes fürdővárosai a Balaton déli partján: Balatonboglár, Balatonlelle, Balatonföldvár, Fonyód. A Balatonföldvári fürdő kialakítását gróf Széchényi Dénes határozta el 1872-ben, s tett javaslatokat a fürdőtelep létrehozására. 1894-ben már megkezdték felparcellázni a korábbi pusztát, és megkezdődött a fürdőtelep létrehozása.<sup>92</sup> A balatoni fürdőkultúra kezdeti szakaszában gyors építkezés zajlott. Földváron 1897-ben 17,

89 Kovács Tibor (1980): Magyarország településhálózata és fejlődésének főbb tendenciái. Statisztikai Szemle, 11. szám 1061–1080. old.

90 Major Jenő (1964): A magyar városhálózatról. Településtudományi Közlemények 16. szám 1-34. old; Vörös Károly (1973): A magyarországi városfejlődés a dualizmus korában. (Különös tekintettel Kaposvár fejlődésére). In: Kanyar József (szerk.): Somogy megye múltjából. Somogy Megyei Levéltár Kaposvár. (Levéltári évkönyv, 4.). 180-190. p.

91 Hanák Péter (1992) (szerk.): Polgári lakáskultúra a századfordulón. MTA TTI, Budapest (Társadalom- és művelődéstörténeti tanulmányok, 10.)

92 Reóthy Ferenc (1986): Balatonföldvár. Balatonföldvár Községi Közös Tanácsa, Balatonföldvár

1989-ban már 40 nyaraló állt. 1904-től gyógyfürdői minőségben működött tovább a fürdőtelep. Fonyód helyzete speciálisnak tekinthető, hiszen egy sziget volt, amelyet egy földnyelv kötött össze a szárazfölddel. A nyaraló- és fürdőtelep gondolatát a Szaploneczay Manó tiszti főorvos által vezetett társaság valósította meg. 1894-ben a Zichy család is felkarolta az ügyet, és mérsékelt áron biztosított területeket a nyaralótelephez, mely okán gróf Zichy Béla-telepként lett telekkönyvezve a terület. A vízvezeték-rendszer és a villamosítás bevezetését követően a nyaralók száma folyamatosan növekedett, a megindult építkezések „életre keltették” a fonyód-kaposvári vasútvonalat. A vasútvonal és az állomás kiépülése után, a kikötő építése is elkezdődött, amelyet a vármegye finanszírozott.<sup>93</sup>

### 3. A közlekedés fejlődése, mint városképző tényező

A városok fejlődésében mindig meghatározó szerep jutott a közlekedés-földrajzi fekvésének. A dualizmus időszakában a vasút, mint új és kiemelkedő városfejlesztő tényező jelentkezett. A vasút lehetővé tette ipari üzemek és gyárak gyorsabb elérését, a termékek elszállítását, a munkaerő áramlásának új irányokat adott.<sup>94</sup> A városok agrárjellegének erősödését is jelentette a vasút, a malomipar és a feldolgozóipar is fejlődésnek indult. Olyan kisebb településeken is, mint pl. a Somogy megyei Kadarkút: két malom és egy ipari kisvasút működött. De nem minden település esetében volt katalizátor a vasút a fejlődésük során, a városvezetésen, a helyi értelmiségen, illetve a politikai eliten is múltott, hogy innovátorként gondolkodnak-e.<sup>95</sup>

A kisvárosok fejlődése szempontjából a vasútépítés fontos városképző tényezővé vált. A vasút megjelenése több esetben növelte a települések jelentőségét, elősegítette várossá válását pl. Dombóvár, Szigetvár, Balaton-parti települések illetve Békéscsaba, Nyíregyháza. A Balaton déli partján fekvő kisvárosok a Déli Vasút Nagykanizsa-Buda vonalon helyezkedtek el, kedvező pozíciót biztosítva nekik; hiszen a polgári élet egyik elemévé vált 1895-től kezdődően a fürdőkultúra, amely kiemelte és a kisvárosok fejlődését elősegítette. A déli megyékben a főbb vonalak gyorsabban kiépültek, míg a szárnyvonalak építése csak a századforduló után valósul meg. A helyi érdekeltségű vonalak, mint pl. Kaposvár-Fonyód, Barcs-Kaposvár, Kaposvár-Siófok egy-egy település csomóponti szerepét erősítette, illetve egyéb – esetenként közigazgatási – funkciók megtelepedését segítette elő.

93 BOrovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. letöltve: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0018/4.html>

94 Erdősi Ferenc (1990): A közlekedési – telekommunikációs viszonyok hatása a városok szerkezetének alakulására. *Tér és Társadalom* 2. szám.

95 Majdán János (1995): A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. In: Mikó Zsófia (szerk.): *Mezőváros – kisváros*. Csokonai Kiadó, Debrecen (*Rendi társadalom – polgáris társadalom*, 4.)

## Összegzés

Az első világháború előtti magyar városhálózat fő jellegzetessége, az éles különbségek a városi jogállású és városi funkciójú települések között. Számukat, gazdasági szerkezetüket, közigazgatási intézményekkel való ellátottságukat, népességüket tekintve a századfordulón 131 városi jogállású településhez még további 250 település volt sorolható, amely alsó fokú központként, városi funkciókat látott el. A településhálózat képe a főváros túlsúlyát, és a kis- és középvárosi hálózat hiányát mutatja még ebben az időszakban. A városiasodás folyamata alapvetően az 1890-es évektől gyorsult fel, a települések városias jellege szembetűnővé vált. A vizsgált térségben városképző tényezőként a népesség koncentrációja, az igazgatási-közigazgatási funkciók, a polgári élet intézményeinek megtelepedése és a közlekedés megszervezése jelenik meg.

### FELHASZNÁLT IRODALOM:

1870. évi XLII. törvénycikk a köztörvényhatóságok rendezéséről, 1871. évi XVIII. törvénycikk a községek rendezéséről. In: Márkus Dezső (1896) (szerk.): Magyar törvénytár. 1869-1871. évi törvénycikkek. Franklin Társulat, Budapest 211-221., 280-293. old.
1876. évi XX. törvénycikk némely városi törvényhatóságok megszüntetéséről. In: Márkus Dezső (1896) (szerk.): Magyar törvénytár. 1875-1876. évi törvénycikkek. Franklin Társulat Budapest. 439-441. p.
- Beluszky Pál (2000): Egy fél siker stációja (avagy a modernizáció regionális különbségei a századelő Magyarországon) In: Dövényi Zoltán (szerk.): Alföld és nagyvilág. Tanulmányok Tóth Józsefnek. MTA Földrajztudományi Kutatóintézet, Budapest 307-311. old.
- Beluszky Pál – Györi Róbert (2005): Magyar városhálózat a 20. század elején. Dialóg Campus, Budapest–Pécs.
- Beluszky Pál – Györi Róbert (2006): Ez a falu város! Avagy a városi rang adományozásának gyakorlata s következményei 1990 után. Tér és Társadalom, 2. szám. 65–81. old.
- Borovszky Samu: Magyarország vármegyéi és városai. letöltve: <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0018/4.html>
- Erdősi Ferenc (1990): A közlekedési – telekommunikációs viszonyok hatása a városok szerkezetének alakulására. Tér és Társadalom 2. szám
- Gulyás László (2009/a): Reformkori kísérletek a gazdaság fejlesztésére. In: Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története. Széchenyitől a Széchenyi-tervig. JATE Press-Szegedi Egyetemi Kiadó. 31-44. old.
- Gulyás László (2009/b): A gazdasági élet a polgári forradalom és az önkényuralom korszakában 1848-1867. In: Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története... 45-60. old.
- Gulyás László (2009/c): Regionális folyamatok a 19. században. In: Gulyás László (szerk.) Gulyás László (szerk.): A modern magyar gazdaság története... 93-95. old.
- Hanák Péter (1992) (szerk.): Polgári lakáskultúra a századfordulón. MTA TTI, Budapest (Társadalom- és művelődéstörténeti tanulmányok, 10.)

- Kaposi Zoltán (2002): Magyarország gazdaságtörténete, 1700-2000. Dialóg Campus Kiadó, Budapest-Pécs
- Katus László (1979): A településhálózat fejlődése. In: Kovács Endre (szerk.): Magyarország története. 6/2. köt. 1848-1890. Budapest, Akadémiai Kiadó
- Kovács Tibor (1980): Magyarország településhálózata és fejlődésének főbb tendenciái. Statisztikai Szemle, 11. szám 1061–1080. old.
- KSH (2011): Népszámlálás, 2011. 3. Területi adatok. KSH, Budapest.
- KSH: Helységnévtárak 1990–2011 [http://www.ksh.hu/apps/hntr.main?p\\_lang=HU](http://www.ksh.hu/apps/hntr.main?p_lang=HU) (letöltés: 2012. április 5. 15:00)
- Magyarország közigazgatási helynévkönyve, 2012. január 1. KSH, Budapest <http://mek.oszk.hu/10900/10991/10991.pdf> (letöltés: 2013. 01.21. 15:40)
- Majdán János (1995): A vasúti csomópontok településfejlesztő hatása a Dunántúlon. In: Mikó Zsófia (szerk.): Mezőváros – kisváros. Csokonai Kiadó, Debrecen (Rendi társadalom – polgáris társadalom, 4.)
- Major Jenő (1964): A magyar városhálózatról. Településtudományi Közlemények 16. szám 1-34. old.
- Reöthy Ferenc (1986): Balatonföldvár. Balatonföldvár Községi Közös Tanácsa, Balatonföldvár
- Vörös Károly (1973): A magyarországi városfejlődés a dualizmus korában. (Különös tekintettel Kaposvár fejlődésére). In: Kanyar József (szerk.): Somogy megye múltjából. Somogy Megyei Levéltár Kaposvár. (Levéltári évkönyv, 4.). 180-190. p.
- Varga E. Árpád (1998): Erdély etnikai és felekezeti statisztikája I. Kovászna, Hargita és Maros megye. Népszámlálási adatok 1850 és 1992 között Teleki László Alapítvány, Pro-Print Könyvkiadó, Budapest - Csíkszereda