

INDUSZTRIA ÚVÖLETBEN

GERMUSKA
PÁL



1956-OS INTÉZET
2004







GERMUSKA PÁL

INDUSZTRIA BŰVÖLETÉBEN

FEJLESZTÉSPOLITIKA ÉS A SZOCIALISTA VÁROSOK

1956-OS INTÉZET
2004



AZ 1956-OS MAGYAR FORRADALOM
TÖRTÉNETÉNEK DOKUMENTÁCIÓS
ÉS KUTATÓINTÉZETE KÖZALAPÍTVÁNY

KÖNYV- ÉS CÍMLAPTERV
MOLNÁR ISCSU ISTVÁN

© GERMUSKA PÁL

© 1956-OS INTÉZET

GERMUSKA KÁLMÁN

(1940–1991)

EMLÉKÉNEK

A könyvben közölt fényképeket
az Ajkai Városi Könyvtár és Múzeum • a BorsodChem Rt. • a dunaujvárosi
Intercisa Múzeum • a kazincbarcikai Egressy Béni Művelődési Központ és
Könyvtár • a Komlói Városi Helytörténeti Múzeum • a Magyar Nemzeti
Múzeum • a miskolci II. Rákóczi Ferenc Megyei Könyvtár • az Ózdi Városi Mú-
zeum • a salgótarjáni Nógrádi Történeti Múzeum • a százhalombattai
Matrica Múzeum • a Tatabányai Múzeum • a tiszaujvárosi Derkovits Gyula
Művelődés Központ és Városi Könyvtár • a várpalotai Krúdy Gyula Városi
Könyvtár • Bárándy István • Dallos István • Dobosy László • Karkas László
• Mészáros József bocsátotta rendelkezésünkre.



9 BEVEZETÉS

I. fejezet

19 IPARI VÁROS, ÚJ VÁROS, SZOCIALISTA VÁROS

Monumentális propagandaeszköz: a szocialista város.....20

A szocialista város mint funkcionális fogalom.....27

Lehetséges párhuzamok: az új városok.....36

A szocialista város fogalma és a
magyarországi szocialista városok.....47

II. fejezet

61 IPAROSODÁS, IPAROSÍTÁS ÉS URBANIZÁCIÓ, 1890–1944

Iparosodás és ipartámogatás a dualista korszakban.....62

Urbanizáció a XIX–XX. század fordulóján.....65

Iparfejlesztés és ipari decentralizáció 1920–1944 között.....67

Az iparosodás urbanizációs hatásai 1920–1944 között.....75

III. fejezet

89 A SZOCIALISTA IPAROSÍTÁS ÉS A SZOCIALISTA VÁROSOK, 1948–1953

Az átmeneti időszak – az ipar szerepének növekedése.....92

Az I. ötéves terv előkészítése és kidolgozása, 1948–1949.....96

Az I. ötéves terv véglegesítése.....103

Az ötéves terv első éve és előirányzatainak felemelése.....105

Országos ipartelepítési és szocialista országrendezési terv.....110



A legnehezebb év: 1952.....	115
Településfejlesztési tervezetek és a településosztályozás.....	121
A szocialista iparosítás első éveinek hatása.....	129

IV. fejezet

143 TERÜLET-, TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS, URBANIZÁCIÓ ÉS A SZOCIALISTA VÁROSOK, 1954–1989

A visszafogás évei: 1954–1958.....	144
Az első koherens területfejlesztési program, iparosítás a hatvanas években.....	147
Az Országos településhálózat-fejlesztési koncepció és hatásai.....	155
Korrekciók az OTK-n, a nyolcvanas évek folyamatai.....	160
A szocialista városok helyzete az 1970–1980-as években.....	162
A fejlesztéspolitika négy évtizedének mérlege.....	168
Urbanizációs folyamatok Magyarországon 1945–1989 között.....	171

V. fejezet

191 VÁROSTERVEZÉSI ELMÉLETEK ÉS A HAZAI SZOCIALISTA VÁROSOK TÉRBELI SZERKEZETE

Városépítési elméletek és szovjet előképek.....	191
Irányelvek a magyarországi szocialista városok építéséhez.....	198
A magyarországi szocialista városok térbeli szerkezete.....	204
Képjegyzék.....	221
Irodalom.....	225
Rövidítések.....	236

BEVEZETÉS

A kötet címében szereplő Indusztria, az ipar és az iparosítás képzelet szülte istennője azt a szinte vallásos hitet szimbolizálja, amely az iparhoz és az iparfejlesztéshez kötődött a modern korban. Európában az 1940-es évektől a gazdaság-, a terület- és a településfejlesztésért felelős politikusokat és szakembereket bűvöletébe kerítette az iparosítás ideája. Az indusztrializációt univerzális eszköznek tekintették ugyanis, amellyel gazdasági, társadalmi és területi problémákat egyaránt orvosolni lehet. Az évtizedeken keresztül korszellemként ható indusztriális fejlesztési ideológia hatékonyságát csak az 1970-es évektől kérdőjelezték meg Európa piacgazdasági felén is, a szocialista blokkban pedig mindvégig meghatározó maradt.

Az iparosítás különösen radikálisan, gyorsan és egyoldalúan zajlott le az 1945-ben szovjet uralom alá került kelet-közép-európai országokban: öt–tíz év alatt óriási nehézipari kapacitásokat építettek ki minden más nemzetgazdasági ág súlyos elhanyagolásának árán, s mindezt még tetézte az 1950-es évek eleji (hideg)háborús készülődés és hadseregfejlesztés is. A kohászat, a szénbányászat, majd az 1960-as évektől a nehézszerkezetgyártás minden szocialista országban kiemelt ágazat maradt egészen a rendszer 1989–90-es összeomlásáig. Papp József közgazdász joggal jegyezte meg 1989-ben a magyar tapasztalatok alapján, hogy „a nehézipar valószínűleg azért »nehéz«, mert nehéz volt megteremteni, nehéz fenntartani és nehéz lesz megszüntetni”.¹

A magyar nehéziparfejlesztési projekt a köztudatban néhány település nevével fonódott össze annak ellenére is, hogy az I. ötéves terv idején számszerűleg a legtöbb új (nehézszerkezet)ipari munkahely Budapesten, Miskolcon és Győrben létesült: a szocialista iparosítási program mindenki számára egyet jelent(ett) Sztálinvárossal, Komlóval, Kazincbarcikkával, később Leninvárossal vagy Százhalombattával. Az iparközpontú fejlesztéspolitika Magyarországon – a szovjet blokk többi országához hasonlóan – önálló településtípusot hívott életre: a szocialista városokat. A hazai ipar fellegvárainak népessége 1990-ben a hazai vidéki városi lakosság tíz százalékát tette ki,

¹ Papp (1989) 2. p.

s nagyüzemeik – a szénbányászat eltűnése és a kohászat elhúzóódó válsága ellenére is – a magyar ipar meghatározó tényezői. A szocialista városokra és nehéziparuk kiépítésére, fejlesztésére, rekonstrukciójára, majd részbeni leépítésére és átstrukturálására sok százmilliárd forintot fordítottak az elmúlt ötven évben. Úgy vélem, nem érdektelen feltárni, hogy mivére történt mindez: milyen politikai és gazdaságpolitikai megfontolásokból hozták létre ezeket a városokat; hogyan tartották fenn évtizedekig kivételezett helyzetüket; milyen elveket és elvárásokat fogalmaztak meg a különféle ipar- és területfejlesztési programok és középtávú tervek, s ezekből mennyit sikerült megvalósítani?

A könyv alapját képező PhD-disszertáció (*A szocialista városok helye a magyar urbanizáció történetében. A magyarországi szocialista városok kialakulása*, Budapest, 2002) három, némileg rövidített fejezetét az elmúlt években publikáltam,² ám a kézirat azóta szerkezetileg és tartalmilag is jelentős átdolgozáson esett át. Az újraírás során figyelembe vettem a doktori értekezés pótlólagos munkahelyi vitájának tanulságait és az opponensi véleményeket, valamint nagy hatással voltak rám a *Tensions of Europe* elnevezésű nemzetközi projekten keresztül megismert város- és technológiatörténeti szempontok is.³

A kötetben a különféle fejlesztéspolitikák, a beruházáselosztás, a városi térszerkezet vizsgálatával mindvégig strukturális szempontból közelítettem meg a szocialista városokat, és közös jellegzetességeiket igyekeztem megragadni. A szocialista városként meghatározott tizenegy település számos egyedi jellemvonásával magam is tisztában vagyok (a jelentős ipari múlttal rendelkező Ózd, Salgótarján és Tatabánya, illetve a vegyipar kapcsán később fejlesztett Tiszaújváros és Százhalombatta két ellentétes pólust képvisel a településcsoporton belül), ám az egyes városok részletesebb vizsgálata már szétfeszítette volna a kötet kereteit. E témának valójában egy újabb könyvet lehetne szentelni, csakúgy, mint az ott lakók életmódjának, életviszonyainak és mentalitásának. Ugyancsak figyelmet és külön kutatási projektet érdemelne a kapcsolati hálók feltárása: a nehézipari lobb(k) megszerveződése és működése, a nyomás- és hatalomgyakorlás rejtett csatornája, a párt- és állami, illetve tanácsai apparátus, valamint a vállalati menedzsmentek összefonódásai, érdekellentétei és viszályai stb. A téma tehát számos vonatkozásban továbbgondolható, bővíthető és folytatható,

2 Lásd Germuska (2001); Germuska (2002a); Germuska (2003).

3 A *Tensions of Europe* projektről lásd bővebben www.histech.nl/tensions/.

s örömömre szolgálna, ha e kötet másokat is akár az egész városcsoport, akár egyes városok kutatására sarkallna.

Könyvem számos intézmény és személy támogatásával és segítségével született meg. Elsők között illeti köszönet munkahelyemet, az 1956-os Intézetet és kollektíváját, illetve az intézet mellett működő – az MTA Támogatott Kutatóhelyek Irodája által finanszírozott – OSZK–MTA 1956-os Kutatóhelyet, amelynek fiatal kutatói státusban 1998 és 2001 között munkatársa voltam. Külön köszönettel tartozom a Magyar Soros Alapítványnak, amelynek doktorandusz programja jóvoltából egy éven keresztül ösztöndíjban részesültem a disszertáció befejezéséhez.

E helyütt szeretnék köszönetet mondani az ELTE Bölcsészettudományi Karának Gazdaság- és Társadalomtörténeti Tanszéke mellett működő várostörténeti doktori program egykori vezetőjének, Bácskai Verának, disszertációm témavezetőjének, Gyáni Gábornak, valamint a dolgozat két opponensének, Belényi Gyulának és Beluszky Pálnak, akik mindannyian jelentősen hozzájárultak e munka létrejöttéhez. Hálás vagyok intézeti kollégáimnak, egykori főnökömnek, néhai Hegedűs B. Andrásnak, Csíte Andrásnak, Gyarmati Györgynek, valamint a *Korall* és a *Századvég* folyóirat szerkesztőinek, amiért a kézirat egy-egy korábbi verzióját olvasva tanácsaikkal és ötleteikkel segítették kutatásomat.

A könyv Molnár Icsu István grafikus-kötettervező és Török Gyöngyvér felelős szerkesztő keze munkáját is dicséri, akik rendezték és formába öntötték gondolataimat.

Végül, de nem utolsósorban sok-sok köszönettel tartozom családom tagjainak. Ők adták a nyugodt és biztos háttérrel munkám legnehezebb pillanataiban is.

Könyvem tisztelgés alig 51 évesen elhunyt édesapám, Germuska Kálmán emléke előtt, aki több mint huszonöt évet dolgozott a Tatabányai Szénbányáknál bányamérő technikusként és önkéntes bányamentőként. Az élete volt a bányászat, ezért is érintette olyan mélyen a hazai szénbányászat – és a vállalat – nyolcvanas évek végi felszámolása. Szakmaszeretete, becsülete és embersége mindig mérték lesz számomra.

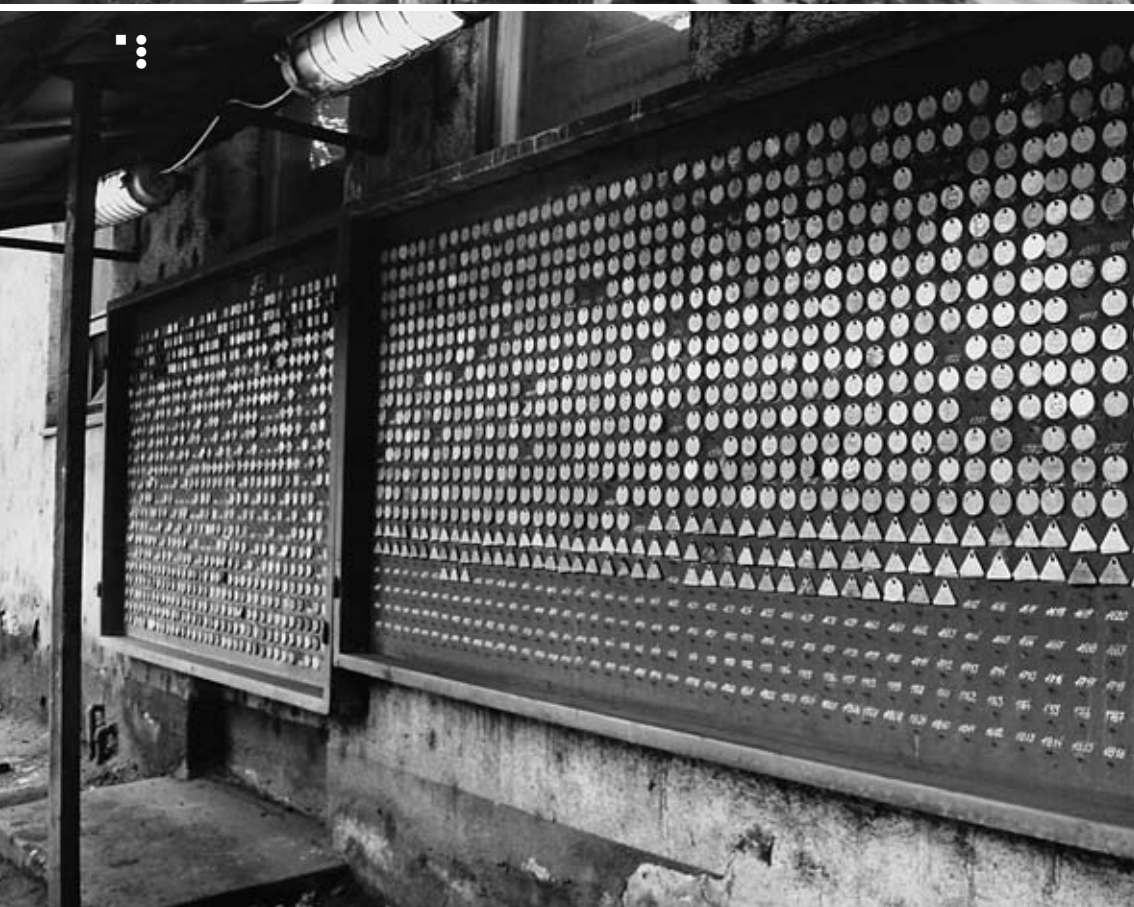
Budapest, 2004 októberében

A szerző















IPARI VÁROS, ÚJ VÁROS, SZOCIALISTA VÁROS

A szocialista városok mibenlétéről az 1930-as évek elejétől folyik közéleti és tudományos vita, azóta, hogy a Szovjetunióban megkezdtek az egyik első új alapítású iparváros, Magnyitogorszk építését.¹ A következő fél évszázad során ezernél is több hasonló, kizárólag ipari funkciójú várost alapítottak és fejlesztettek a szovjet blokkhoz tartozó országokban. Magyarországon ez a szocialista ipar- és településfejlesztési politika ugyancsak alaposan átalakította a hazai városhálózatot azzal, hogy negyven éven keresztül egy szűk településcsoportra koncentrálna a fejlesztési források tekintélyes részét.

A város „szülőanyja a bányászat volt, s atyja pedig a tervgazdálkodás”, írta Tatabányáról Faludi Ádám a városról szóló esszéjében.² Az iparvárosok fejlesztésének indítóokaival kapcsolatban ma már nincsenek illúzióink: „munkaerő kellett ide, mert itt volt található a szén, amire a nehézipar-teremtés nimbuszát ápoló politikai rendszernek nagy szüksége volt. [...] A vonatkozó pont nem az itt élő emberek, az itteni valóság volt – ekkor sem, és még sokáig nem –, hanem a felülről jött politikai irányelv” – ahogyan Oroszlányról szóló monográfiájában Haraszti Mihály írta.³ Az ideológia és a politika tehát kezdettől kitüntetett szerepet játszott a fejlesztésben, s a kommunista politikusok – itthon és a blokk más országaiban – nem ok nélkül illették szocialista jelzővel az új iparvárosokat: ezek szimbolizálták legplasztikusabban a gyökeres gazdaság- és társadalom-átalakítási programot, illetve annak eredményeit.

A szocialista város szókapcsolat – az említett nyilvánvaló összefüggések ellenére – mégsem vált elfogadottá sem a köznap, sem a tudományos nyelvhasználatban. Ennek a legvalószínűbb oka, hogy a blokk országaiban a szocialista városok építésének „projektje” a sztálinista politikának volt az egyik leghangsúlyosabb eleme. A generalisszimusz és kelet-európai tanítványainak bukását követően a fejlesztési modell keveset változott, ám maga

1 Az első szovjet szocialista város építéséről s annak társadalmi hatásairól lásd Kotkin (1995).

2 Faludi (2002) 51. p.

3 Haraszti (1994) 71–72. p.

a kifejezés „szalonképtelenné” vált, vagy használata a hivatalos-bürokratikus nyelvre korlátozódott. Így nyert teret egyre inkább az új (ipar)város fogalma, amelynek pontos jelentés(kör)e ugyancsak tisztázatlan maradt. A blokkon kívüli világban ideológiai béklyók ugyan nem kötötték meg a kutatók és tudósok kezét, mégsem alakult ki egységes, széleskörűen elfogadott s megfelelően definiált fogalomrendszer ezekre a sajátos település-képződményekre.

A magyarországi iparvárosokat vizsgálva tehát elkerülhetetlen az egzakt és körültekintő meghatározás: mik is egy szocialista város legfőbb ismérvei, mely magyar települések sorolhatók közéjük, homogén-e ez a településcsoport, mennyiben fedí (át) a kifejezés az új városok fogalmát, van-e különbség a nyugati és a (volt) szocialista országok új városai között stb. A kérdések megválaszolásához igen szerteágazó irodalmat kell áttekinteni egyrészt abból a szempontból, hogy a különféle szerzők mit értettek szocialista város elnevezésen, másrészt viszont hogy ezeket az iparvárosokat milyen más fogalmakkal (új város, új ipari város stb.) próbálták meg leírni. A fogalomtörténeti vizsgálatba nemcsak a város- és helytörténeti, hanem a gazdaságtörténeti, az építészettörténeti, a szociológiai, a közgazdasági, a település- és gazdaságföldrajzi szakirodalmat is célszerű bevonni, hogy vizsgálatunk tárgya minél több nézőpontból körüljárható legyen.

Így elsőként a szocialista városok körüli diskurzus(oka)t tekintem át röviden, majd azt veszem számba, milyen kísérletek történtek a szocialista város funkcionális értelmezésére, végül pedig ízelítőt adok az új városokkal kapcsolatos hazai és nemzetközi irodalomból. Teszem mindezt azzal a céllal, hogy az utolsó alfejezetben újrakonstruálhassam a szocialista város fogalmát, immár egységes kritériumrendszerrel.

MONUMENTÁLIS PROPAGANDAESZKÖZ: A SZOCIALISTA VÁROS

A szocialista város kifejezés ideológiai fogalomként született, eképpen értelmezése mindvégig szorosan összefonódott a szocialista rendszer öndefiníciójával és önreflexiójával. A klasszikus sztálinista időszakban, amikor a rendszer belső koherenciája is maximálisan erős volt, a szocialista város mindenlétéről alkotott elképzelések is szigorú, szinte merev rendszert alkottak. A kommunista rendszer egészének országonként és periódusonként is eltérő mélységű átalakulásával párhuzamosan a szocialista város értelmezése is többszólamúvá vált, ugyanakkor megkezdődött a fogalom egyfajta kiüresedése is.

Hazánkban – csakúgy, mint a kommunista blokk többi országában – a szocialista városokról szóló közbeszéd alaphangját az ötvenes évek elején az állampárt által ihletett és vezérelt propaganda adta meg. A magyarországi I. ötéves terv idején (1950–54) több tíz-, illetve százezres példányszámú füzet-sorozatok jelentek meg a terv legnagyobb szabású létesítményei (a Sztálin Vasmű, a komlói bányák stb.) és a mellékük épülő városok népszerűsítésére.⁴ Az *Ötéves Tervünk nagy művei* című sorozat részeként 1952-ben közreadott füzet szerzője például Várpalotáról ezt a víziót vázolta olvasói elé: a „kicsiny vagy közepes lakosságszámú elmaradt faluból, bányásztelepülésből, mondhatni egy csapásra, 20–30 ezer munkás lakta, korszerű, mindennel felszerelt szocialista várost teremtünk”.⁵ Ugyancsak Várpalotáról írta egy másik propagandista, hogy az óváros középpontjában „nemsokára hatalmas pártszervezeti és szakszervezeti székház lesz, elkészült a rendőrkapitányság, a postaközpont. Gyárak segítik a lakosság élelmezését is: kenyérgyár, ételgyár. A várpalotai gyermekeknek bölcsődék, általános iskolák, vágáriskolák épülnek. A várostól az erőműig húzódó völgyben pedig erdősített sávok védelmében 4800 távfűtéses lakás, [...] szálloda, tejüzem, autójavító műhely, sportpálya is lesz.”⁶

Ebben a felfogásban a szocialista város a modernség szinonimájaként is felfogható. Az irányadó szovjet tapasztalatok alapján azonban az építések egészen konkrét várostervezési elvárásokat is megfogalmaztak, mint például Weiner Tibor, Sztálinváros főépítésze: 1. a város minden részének azonos minőségben kell épülnie, ugyanakkor a központban kell elhelyezni a legfontosabb középületeket; 2. a város és az alapját képező ipartelep szerves egységet alkosson; 3. megfelelő – demonstrációkra is alkalmas – társadalmi-közületi tereket kell biztosítani; 4. a lakóövezetben a házakat lakóegységekbe kell szervezni.⁷ Az újonnan alapított-épített hazai városoknál (Sztálinváros, Kazincbarcika, Oroszlány, Tatabánya-Újváros, Komló) ezeket az irányelveket csak részlegesen sikerült érvényre juttatni, és a „szocialistaság” az 1950-es évek első felében leginkább az épületek szocreál stílusú⁸ megvalósításában merült ki. (Minderről bővebben szól a V. fejezet.)

4 Lásd részletesen Germuska (2000).

5 Zolnay (1952) 10. p.

6 Tardos (1952) 15–16. p.

7 Lásd részletesen Weiner (1951) 589–590. p.

8 A stílus hazai történetének összefoglaló leírását budapesti példák alapján lásd Prakfalvi (1999).

Az 1950–60-as évek fordulóján az ideológiai nyomás enyhülésével, az ipar- és településfejlesztési célok szerény korrekciójával, illetve az építészeti modernizmus újbóli térnyerésével a szocialista városok – mint egységes építészeti-várostervezési és társadalmi projektek – megvalósítása lekerült a napirendről. Koherens politikai, ideológiai és építészeti elvárások és elképzelések híján viszont a következő két évtizedben mind zavarosabbá vált maga a szocialista város fogalma is. A kifejezés értelmezése legtöbbször az általánosságok szintjén rekedt meg. Megvalósulását egyesek óriási minőségi ugrásként állították be, mint például az egyik bányászvárosról szóló monográfia szerzője: „Elkerülve a kapitalista város fokozatát, Oroszlány a feudális települési viszonyoktól közvetlenül a szocialista város viszonyai közé lép.”⁹ Mások úgy vélték, hogy egy várost (jelen esetben Tata-bányát) az teszi igazán szocialistává, ha lakói szocialista emberré válnak: „A város öntudatos lakói magabiztosan, jövőjük tudatában haladnak előre útjukon, napról napra közelebb jutva ahhoz, hogy az új városban már igazán szocialista módon éljenek és gondolkodjanak.”¹⁰

Emellett ismét a városiasság technikai-technológiai vívmányai és ismérvei kerültek előtérbe. Eszerint egy szocialista város korszerűen ellátott és átgondoltan fejlesztett település, melynek célja, hogy „a lakosság számára egészséges, kellemes otthont nyújtson, a termelőmunka részére a lakóterületeket nem zavaró, alkalmas helyet biztosítson, a közlekedés, a vasút-, a jármű- és gyalogosforgalomnak jól átgondolt hálózatot teremtsen, a lakosság ellátását, igazgatását, egészségügyét, kulturális és szociális életét, üdülését szolgáló közintézményekről és közművekről gondoskodik, megnyerően tetszetős város- és utcaképet alkosson és a természetes szépségeket és adottságokat, amelyekben Tatabánya gazdag, érvényre juttassa.”¹¹

A hatvanas évek második felében a (gazdaság)politikai változások érdekes módon a szocialista városok körüli hazai vitákat is felkavarták. 1967 tavaszán a *Kortársban* Szij Rezső (nem mellékesen Várpalota helytörténetész monográfusa) terjedelmes „vitaindító” cikkben kritizálta Dunaújváros várostervezési, városképi és építészeti megoldásait, s számosan hozzászóltak a vitához.¹² Szij legfőképpen a szocialista város(ias)ság megvalósítását kér-

9 Berényi (1965) 16. p.

10 Gombkötő–Havasházi (1964) 231. p.

11 Bárdos (1960) 113. p.

12 Szij „vitaindító” cikkét és a reagálásokat lásd Major–Osskó (1981) 277–305. p. Az idézetek helye: 292. és 301. p.

te számon a tervezőkön, leginkább persze az egykori főépítészen, Weiner Tiboron. Mondanivalójának végkicsengése is az volt, hogy nem az ideológiával van a baj, hanem a megvalósult gyakorlattal: „A várost nem mániákusan kell növelni, hogy 1980-ra már nyolcvanezer emberrel »dicsekedhessen« a mennyiségi szemlélettől megszállottak keskeny rétege. [...] Ideje megállni, mélyülni, színvonalra törekedni, mert ez a népgazdasági és városesztétikai szempontból is előnyösebb, s a nép társadalmi és biológiai érdekeit is jobban szolgálja. S akkor, de csak akkor, talán kisugárzó jó hatása is lesz Dunaújváros építészetének [...]. *Mert az építőművészet is tükrre és egyben monumentális propagandaeszköze a társadalmi rendnek, bizonyítvány annak a társadalomnak az értékéről, amely létrehozta.* Nem közömbös tehát, hogy jól-e vagy súlyos hibákkal, korszerűen és művészien tervezve, vagy e szempontokat tagadva valósítja-e meg az építészet szocialista mondanivalóját.” A kritikai észrevételek helyeslése mellett több hozzászóló Szíj zárszavát visszhangozta, mint például Molnár Péter építész: „A szocialista város terei és utcái mindent elmondhatnának társadalmunkról, éspe-dig annak leglényegibb meghatározójáról, a közösségi életről. Vajon szocialista városaink utcái és terei elmondják-e mindezt? S ha nem, beletörődh-etünk-e abba, [hogy] amit megjelenítenek, az volna társadalmunk jellemző vonása? Beletörődnünk menthetetlen ideológiai bűn és politikai baklövés lenne. Nem hihetjük, hogy társadalmunk igazi arca az, ami például Duna-újváros épületraktáraiból mered ránk. Tudjuk, jó példák sietnek segítség-ünkre, hogy megbizonyosodjunk, létezik egészséges tartalmakat hordozó, egészséges építészeti forma. Van. A Salgótarjánban bontakozó városközpont az egyik, parányi méretben a Mátra lábánál.”

Az 1970-es években a régi toposzokat ismételték meg új szereplőkkel (Leninváros „az egyetlen magyar város, amelyben az átlagos életkor nem éri el a 26. [...] évet. A fiatal város vonzza a fiatalokat, a tetterre kész, alkotni vágyó ifjúságot, akik parkokat, tereket építenek, rózsákat ültetnek. Új házakat tűznek a pusztába, merész vonalúakat, magasba ívelőket.”¹³), de mind több kritikai hang is hallatszott a szocialista városokkal kapcsolatban. Moldova György 1971-ben megjelent *Tisztelet Komlónak!* című szociográfiájában apró életképekben mutatta meg a szürke valóságot: az új lakótelepek egyhangúságát és jellegtelenségét, Komló improvizatív, toldozó-fol-dozó tervezését, vagy a bányafejlesztés és városépítés kiegyensúlyozatlanságát. Ekkoriban kellett szembesülni azzal is, hogy a szénbányászat sem

13 Bárdosné–Molnárné (1972) 23. p.

tart(hat) örökké, és az addig kiemelten fejlesztett központ esetleg Pécs szatellitvárosa lesz. Moldova – és nyilván a helyiek nagy része – azonban nem akart hinni ezeknek az elképzeléseknek: „Nem tudom elképzelni Komlót »alvó város«-ként, hiába fenyegeti ezzel a távlati fejlesztési terv. [...] Nem állunk olyan jól, hogy egy harmincezres, erős várost hálózobának használjunk, ha más nem, a be- és letelepülő könnyűipari üzemek eltartják Komlót akkor is, mikor az utolsó aknatoronyban is leállnak a szállítógépek kerekei. De ez a Komló már nem lesz azonos azzal a várossal, amely annyi ember szeretetét és gyűlöletét, reménységét és aggodalmát váltotta ki.”¹⁴

Az 1980-as évekre aztán – amellet, hogy a kifejezés szinte teljesen kikopott a közhasználatból – egyre inkább polarizálódtak a szocialista városokkal kapcsolatos vélemények. Miskolci Miklós beszédes című (*Város lesz, csakazértis...*), Dunaújváros építését feldolgozó könyvében – mondhatni megszokásból – szocialista városként, sőt a legjobban épített szocialista városként emlegette szűkebb pátriáját. Annak a meggyőződésének is hangot adott, hogy Dunaújváros és a hasonló jellegű hazai iparvárosok az átlagosnál sokkal jobb életkörülményeket biztosítanak, és így mindenképpen kiérdemlik az egyáltalán nem szégyellni való szocialista jelzőt. Ugyanakkor – felemás módon – igyekezett leszámolni a városhoz kapcsolódó illúziókkal: „Sok ember tudatában a szocialista város fogalma – éppen a rosszul megválasztott és alkalmazott propaganda hatására – párosult az ígéret földjével. S ha valahol, akkor Sztálinvárosban mindig rózsaszínűre festették az eget. [...] Semmiképpen sem vall okos magatartásra, hogy a mai város – ahelyett, hogy feltárná a fejlődésből eredő gondjait – olykor még szégyenlősen hallgat önmagáról és elfogadhatóbbá, szalonképesebbé téve saját rendkívüliségét, egyre többször már csak tervezett városnak nevezi magát. Ezzel mintegy megszabadulva a szocialista jelző követelményeitől, ugyanakkor nagylelkűen megszabadítva a szocialista jelzőt azoktól a vélt flekkektől, amelyek Dunaújvárosban, úgymond, ráragadtak volt, esetleg ma is tapadnak hozzá. A város belső (társadalmi, gazdasági, urbanisztikai) feszültségei sokakkal feledtetik a valóságot, hogy mindennek ellenére itt mégiscsak új, az átlagosnál jobb körülmények teremődtek. Új és más. Csak éppen nem mindig a beharangozott.”¹⁵

Miskolci vélekedését érdekes módon éppen ideológiai oldalról opponálta a szocreál építészeti stílus egykor leghívebb hirdetője, Perényi Imre,

14 Moldova (1971) 44. p.

15 Miskolci (1980) 92. p.

aki – egyfajta normatív hozzáállással – több szempontból érdemtelennek tekintette az „új városokat” a szocialista jelzőre. 1983-ban a *Városépítés* hasábjain – nem egészen jogtalanul – e települések általános fogyatékoságának a városközpont hiányát, illetve lélektelen kialakítását nevezte. Hiányolta továbbá a városrészek egybeforrását, kárhóztatta a „barokkos felépítést” és az „eklektikus megjelenést”, valamint a lakótelepek túlsúlyát. Végül megállapította, hogy „gyakran az új városokat a szocialista város jelzővel látják el. Korszerű terület-felhasználás, fejlett infrastruktúra révén jogos ez a megkülönböztetés. Megjelenésükben többnyire – ahogy kifejtettük – már kevésbé szolgáltak rá erre a megkülönböztetésre.”¹⁶

Az 1970-es évektől – leginkább a nyugati szakirodalomban – a fogalom egy új(abb), más értelmezésével is találkozhatunk: a kifejezést általában a szocialista országok városaira használják. A terminus technicust Magyarországon ilyen értelemben valószínűleg Szelényi Iván, a városszociológia hazai meghonosítója használta először egy 1971-ben megjelent kötetben.¹⁷ A Szelényi által szerkesztett tanulmánygyűjteményben lengyel, szerb és magyar szerzők elemezték Varsó, Szarajevó, Belgrád, Budapest városfejlődési sajátosságait, városszerkezeti változásait, lakásviszonyait, lakótelepeinek életviszonyait. Ez a széles értelemben vett „szocialista város” fogalom azonban idehaza nem honosodott meg sem a hetvenes években, sem később.

A nyugati irodalomban viszont – a szocialista városokról szóló irodalom máig legtöbbször hivatkozott alpműve, az R. A. French és F. E. Ian Hamilton szerkesztésében 1979-ben megjelent a *The Socialist City* című tanulmánykötet nyomán – sokan máig így használják a fogalmat. A gyűjtemény szerzői, amint azt a két szerkesztő bevezető tanulmányában kifejtette,¹⁸ eleve azt tekintették a legfontosabb kérdésnek, hogy a szocialista országok városai alapvetően eltérnek-e valamiben a kapitalista országokéitól. A tanulmányokat összegezve arra a következtetésre jutottak, hogy valóban létezik alapvető különbség. A fogalomhasználat szempontjából érdekes momentum, hogy Leningrád, Prága, Łódź, Krakkó, Budapest és más kelet-európai nagyvárosok kapcsán a szerkesztők maguk is elismerték, hogy célszerűbb lenne „államosított városról” (socialized city) beszélni, ám végül mégis az eredeti fogalomhasználatához (socialist city) ragaszkodtak. Ugyan-

16 Perényi (1983) 16–17. p.

17 Szelényi (1971).

18 French–Hamilton (1979).

akkor French és Hamilton érintőlegesen arra is kitértek, hogy mindegyik szocialista országban alapítottak és fejlesztettek új városokat, ezeket a szerkesztőpáros a szocialista ideák igazi megvalósulásának tekintette.¹⁹

Ugyanezen a gondolatmeneten haladt tovább David M. Smith is, aki *The Socialist City* című dolgozatában szintén a szocialista és a kapitalista országok városai közötti különbségeket igyekezett megragadni. Smith a szocialista városok jellegzetességeként három tényezőt jelölt meg: a szomszédsági egységeket, a terület(használat)i tervezést és a tömegközlekedés túlsúlyát. A városcsoporton belül ugyanakkor két fő típust különböztetett meg: a „részlegesen megváltozott városokat” és az „új városokat”. Az előbbiekre tipikus példaként a fővárosokat (Moszkva, Budapest, Prága, Varsó), az utóbbiakra pedig – konkrét példák megnevezése és elemzése nélkül – a speciális ipari funkciókkal létrehozott városokat, a „tervezett szocialista város legtisztább változatát” említette.²⁰

Az 1970–80-as évektől a nyugati társadalomtörténet-írásban mindinkább teret hódított az angolszász történeti antropológia, illetve városantropológia, valamint a német Alltagsgeschichte („mindennapok története”) szemlélete és módszerei. Az új irányzatok az 1990-es években kezdtek figyelni a volt NDK szocialista városaira: Stalinstadtra (1961-től Eisenhüttenstadt) és Hoyerswerdára, amelyekről több monográfia is született azóta.²¹ Az említett új módszerek adaptálásával idehaza Horváth Sándor Sztálinvárost vizsgálva „mítoszként” kísérelte meg értelmezni a szocialista várost. Véleménye szerint a mítosz és az ebből következő városértelmezés volt az első tényező, amely alapvetően meghatározta a Sztálinvárosról – és egyben a második világháború után épülő iparvárosokról – szóló elképzeléseket. Sztálinvárost, az első magyar szocialista várost példaként állították a többi magyar város elé is: „A szocialista városokról kialakult hivatalos kép és a politikai tendenciák egymással szorosan összefüggtek, mivel a szocialista városként kezelt városok – így a kirakatvárosnak tartott Sztálinváros is – magát a szocialista rendszert szimbolizálták, ugyanakkor megváltoztatták a városokról alkotott elképzeléseket is. Sztálinvárosban olyan eszméket kellett a tervezőknek megvalósítaniuk, amelyeknek a hivatalos politika kiemelkedő jelentőséget tulajdonított.”²² Horváth a szocialista városokkal s

19 French–Hamilton (1979) 6. p.

20 Smith (1996) 71–73. p.

21 Anton et al. (1999); Hübner (1995) stb.

22 Horváth (2002) 21–22. p.

különösen Sztálinvárossal kapcsolatban rendszeresen felemlegetett jelenségeket (gyökértelenség, magas bűnözés, „elváltak városa” stb.) nem valós ténynek, hanem a hivatalos diskurzus termékének tekintette, s mikroszinten végzett vizsgálataival igyekezett „alulnézetből” megcáfolni a korábbi évtizedek felületes, általánosító és konkrét vizsgálatokkal alá nem támasztott állításait.

A SZOCIALISTA VÁROS MINT FUNKCIONÁLIS FOGALOM

A szocialista városok ideológiától és ideáktól elrugaszkodott(abb) vizsgálataira hazánkban első ízben az 1960-as évek elején került, kerülhetett sor. Markos György nagyszabású összefoglaló munkájában a földrajzi munkamegosztás településföldrajzi vonatkozásait tárgyalva kategorizálta a hazai városokat. Hangsúlyozta, hogy egy-egy város jellegének meghatározásánál nemcsak az új, hanem a múltból örökölt funkciókat is figyelembe kell venni. A népesség számát, a történelmi fejlődés sajátosságait, a formai elemeket és a növekedés korabeli ütemét is mérlegelve, de a hangsúlyt a meglévő funkcióra helyezve négy fő típusba sorolta városainkat: a) igazgatási központok, b) forgalmi gócpontok, c) ipari városok, d) mezővárosok.

Markos a c) csoporton belül megkülönböztetett régen és újabban iparosodott, illetve iparosuló városokat. Arra is felhívta a figyelmet, hogy „a népesség struktúrája, a város egész jellege nagymértékben különbözik aszerint, hogy a város iparosodása régi vagy új keletű, igazgatási központból vagy forgalmi gócpontból fejlődött, illetve fejlődik iparvárossá, vagy már mint ipari település jött létre”.²³ Markos régi iparvárosnak Győrt, Pécsét, Miskolcot, valamint Székesfehérvárt, Szombathelyet, Vácot, Esztergomot, Pápát és Szentendrét tekintette.²⁴ Az újabb ipari városok (Tatabánya, Ózd, Salgótarján, valamint „városi funkciót betöltő községként” Dorog, Szerencs, Bonyhád, Kisvárd) a XIX–XX. század fordulóján keletkeztek, amikor megkezdődött az ország ásványi kincseinek feltárása. Megállapította, hogy ezek a települések gyorsan és rendszertelenül nőttek, a helybeli nyersanyagok kitermelésére és feldolgozására létrejött üzemek és azok lakótelepeinek halmazaként. A régi ipari városokban magas volt a kereskedelmi, iparforgalmi, szociális, kulturális és igazgatási foglalkozásúak aránya is, az új ipari városokban viszont a kereső népesség 60–70%-a a helyi ipari üze-

23 Markos (1962) 123. p.

24 Uo. 127. p.

mekben és bányákban dolgozott. Úgy vélte, hogy ezek a városok a „szocialista iparosítás folyamán teljesen átalakulnak”: a különböző gazdasági, szociális és kulturális rendeltetésű épületek „többnyire egységes várostervezési elvek szerint épülnek, s hozzájárulnak az új, egységes, harmonikus városkép kialakításához”.²⁵

Markos önálló alcsoportként határozta meg az „új szocialista iparvárosokat” (Ajka, Dunaújváros, Komló, Kazincbarcika, Oroszlány, Várpalota), amelyeket „ügyszólván a semmiből teremtet meg a népi demokrácia tervgazdasága”. Funkcióikat az ott létesített ipari nagyüzemek eleve meghatározták, népességük egy évtized alatt megtöbbszöröződött. Nem egy közülük régebbi település helyén, a régi épületállomány lebontásával, az utcahálózattal átalakításával jött létre, mint például Komló. Dunaújváros és Kazincbarcika a régi falusi település mellett épült fel. „Új szocialista iparvárosaink abban különböznek többi városainktól, hogy nemcsak a nagy ipari létesítményeket, hanem magát a tulajdonképpeni várost is néhány év alatt, egységes tervek szerint építették fel az üzemek munkásai és alkalmazottai számára.” Markos arra is emlékeztetett, hogy az új szocialista városok tervezői nemcsak a szovjet tapasztalatokat vették figyelembe, hanem a „nyugat- és közép-európai és az amerikai városépítészeti és városrendezés pozitív vonásait is”. E településeknél a lakónegyed általában elkülönül az ipari komplexumoktól, ugyanakkor többnyire hiányzik a várost körülvevő zöldövezet. Dunaújvárosban megvalósult a védő erődsvár telepítése, Komlón viszont ez teljesen elmaradt.

Érdekes módon a településtípus további jellegzetességeinek bemutatásánál már összekeveredtek a normatív megállapítások és a ténybeli közlések. Markos leszögezte, hogy „a szocialista város nem tűrheti meg az éles különbségeket a belváros és a külváros anyagi és kulturális színvonala, közigazgatási, közegészségügyi és kulturális ellátottsága között. Természetesen azonban ezek a városok is tagolódnak” – tette hozzá.²⁶

Külön kategóriába sorolta az üzemi lakótelepeket, amelyeket nem tekintett iparvárosnak, legfeljebb „egy jövő iparváros csírájának”. Már a XX. század első felében is létesültek bányák és nagyüzemek közelében, majd a második világháború után szinte minden nagyobb erőmű (Lőrinci, Tiszapalkonya, Tiszalök stb.) és számos nagy ipari létesítmény (nyergesújfaluai vízkózházgyár, lábatlani cementgyár, almásfüzitői timföldgyár, szőnyi olajfinomító

25 Markos (1962) 129. p.

26 Uo. 129–131. p.

stb.) mellé épültek ilyen lakótelepek. Pozitív példaként Ajkát és Várpalotát említette, amelyek falvak és üzemi lakótelepek laza füzéréből alakultak iparvárossá.²⁷

Az 1960-as évek közepétől meginduló, az egész magyarországi város-állomány helyzetét objektív statisztikai tényezők alapján felmérő funkcionális településföldrajzi vizsgálatok az elsők között feszegették a kérdést: vajon a városi jogállású, illetve a valós városi szerepkörrel rendelkező települések köre fed-e egymást? Markos György – és számos más, tervezéssel és fejlesztéssel foglalkozó szakember – úgy vélte, hogy a gyorsan iparosodó, akkor még községi jogállású, „de ipari üzeimeik és egyéb ismérvek alapján városnak minősíthető” településeket (mint Dorog, Vasvár, Gödöllő, Sárvár, Putnok stb.) mihamarább elő kell léptetni a közigazgatási hierarchiában.²⁸ Az új kutatónemzedék azonban megfordította a kérdést: arra koncentrált, hogy a városi státusú települések milyen központi szerepkörrel rendelkeznek, mennyiben járulnak hozzá körzetük-környékük kulturális, oktatási, egészségügyi stb. ellátásához, másrésről pedig hogy milyen szerepköröket töltenek be az addig elhanyagolt községek.

„Egy települést ipari funkcióinak túlsúlya nem emel szükségszerűen a városi települések sorába” – szögezte le az akkor az ifjú nemzedékhez tartozó Beluszky Pál egy 1967-ben közreadott dolgozatában. Az ipart természetesen nem kívánta ő sem kizárni a városképző tényezők közül, de hozzátette: „Dunaújvárost ma nem azért tarthatjuk városként számon, mert ipari jellege dominál, hanem azért, mert az ipar megtelepedését nyomon követte a szűkebb értelemben vett központi funkciók – járási szintű közigazgatási intézmények, kórház, rendelőintézet, középiskolák, szaküzletek stb. – megtelepedése.”²⁹ Beluszky funkcionális szempontok alapján felállította a hazai városok hierarchikus rangsorát is, s ebben az újonnan alapított iparvárosok csak igen szerény helyezést értek el: Komló, Várpalota és Ajka csak a „IV. rendű hiányos központok”, Kazincbarcika a „IV. rendű részleges központok”, Oroszlány pedig csak az „V. rendű központok” között szerepelt.³⁰

Az 1960–70-es évek fordulóján itthon is útjára induló városszociológia lakótelepi empirikus vizsgálatai elsőként a lakáelosztási rendszer visz-

27 Uo. 131. p.

28 Uo.

29 Beluszky (1967) 545. p.

30 Uo. 555–557. p.

szátságaira mutattak rá, majd a látókört kiterjesztve az egész hazai településfejlesztési rendszert és általában az elosztás-politikát vették górcső alá. Szelényi Iván 1972–73-ban írt, ám itthon csak 1990-ben publikált *Regionális fejlődés, gazdálkodás, irányítás* című tanulmányában – Polányi Károly redistribúciós elméletének felhasználásával – alkotta meg a szocialista redistribúció fogalmát. Szelényi érvelése szerint „amíg a kapitalizmusban az osztályhelyzetet a piac konstituálja, addig a szocializmusban az állam redistributív tevékenysége nyomán alakulnak ki osztályantagonizmusok: lakásosztályok a lakásrendszerben, településosztályok a területgazdálkodásban és társadalmi osztályok a munkaerő-gazdálkodásban, a munkaerő redistributív allokációja során”.³¹ A tanulmány e rendszerek közül a településosztályok vizsgálatára koncentrált.

Szelényi nem tipizálta, hanem osztályokba sorolta a településeket a többlettermék-elvonás és a nemzetijövedelem-újraelosztás rendszerében elfoglalt pozíció vagy státus alapján. Az osztályok meghatározásánál igen fontosnak tekintette a település jogállását, azzal a megkötéssel, hogy a jogi helyzet nem minden vonatkozásban perdöntő. Öt faluosztályt (sorvadó tanya és falu, hanyatló falu, stagnáló falu, fejlődő falu, gyorsan fejlődő falu) és két várososztályt állított fel, az utóbbi kettőnek azonban furcsa mód semmilyen nevet nem adott, csak számot: város I. és város II. Az I. osztályba azokat a városokat sorolta, amelyek szerény mértékben élvezik a redistribúció előnyeit: nem megyeszékhelyek, gazdasági bázisuk nem kiemelkedően erős, helyi vezetésük nem túlságosan dinamikus, és nem új városok. Az előzőekből következik, hogy II. osztályba az elosztási rendszer kedvezményezettjei kerültek: a megyeszékhelyek és az új városok, az általa idézőjelesen használt, de közelebből nem definiált szocialista városok és a városi jogot elnyert egyéb települések. A szocialista városok esetében feltételezte, hogy „ez a konjunkturális helyzet csak rövid ideig tart, pontosabban talán addig, amíg fel nem fejlődnek a »tisztos városi átlaghoz«”.³² Budapestet Szelényi kategórián kívülinek tekintette, ugyanakkor egyes – konkrétan meg nem nevezett – II. kategóriás városokat a fővárosnál kedvezőbb helyzetűnek ítélte. Külön hangsúlyozta, hogy bár a területi gazdálkodás redistributív rendszerét a területi egyenlőtlenségek csökkentésének jelszavával tartják fenn, valójában az elosztási rendszer a „fejlettebbek fejlesztését” segíti. Ezt a rendszert kifejezetten az extenzív iparfejlesztés korszakához kap-

31 Szelényi (1990) 12. p.

32 Uo. 163. p.

csoalta, és úgy vélte, hogy „az intenzív növekedés előtérbe kerülésével a területi gazdálkodás és igazgatási rendszere is módosulóban van”.³³

A hazai gazdaság növekedésének extenzív tartalékai azonban az 1970-es évek közepére végképp kimerültek, és a sokat emlegetett „intenzív szakaszra” sehogyan sem sikerült átállni.³⁴ A magyarországi városállomány erőteljes differenciáltságát, jól körülhatárolható csoportokra oszlását azonban az 1980-as évek közepén végzett, eredetileg az ipari struktúráváltás és a településfejlődés összefüggéseit vizsgáló kutatások is egyértelműen kimutatták.

Az MKKE Ipargazdaságtan Tanszékén Papp József közgazdász által irányított kutatás során ehhez egy információelméleti mutatószámot is felhasználtak, s a megoszlási struktúrák koncentráltóságát tanulmányozták. A koncentráltóságot az ún. relatív entrópia mutatójával jellemezték,³⁵ s 96 városi jogállású hazai település közül azokat tekintették hasonló funkciójúnak, amelyeknél a különböző megoszlási struktúrák relatív entrópiája hasonló értékű, illetve a strukturális eltérés egymáshoz képest a legkisebb volt. A kutatás során vizsgálták a munkaerő területi jellemzőit, a városok eszközellátottságát és a beruházásokat, valamint a lakossági fogyasztás szerkezetét is.

Papp József mindezek alapján a következő várostipológiát állította fel:³⁶

- alvóvárosok (Érd, Dunakeszi stb.);
- sokféle funkcióval bíró, harmonikusan fejlett városok (a megyeszékhelyek többsége, továbbá Keszthely, Esztergom, Gödöllő, Gyöngyös);
- agrárjellegű, iparszegény városok (az alföldi városok, a szabolcsi térség kisvárosai és a dunántúli kisvárosok);
- átlagosan fejlett, harmonikus struktúrájú városok, amelyek általában

33 Uo. 164. p. Szelényi későbbi írásaiban maga is leszámolt ezzel a hiú reménnyel, mert az 1970-es években történtek ugyan változások a terület- és településfejlesztési politikában vagy a közigazgatásban, de a megkövesedett elosztási rendszer lebontása csak az 1980-as évek közepén kezdődött meg.

34 Ehrlich Éva nemzetközi összehasonlító vizsgálatai alapján kimutatta, hogy az extenzív, illetve intenzív fejlődési szakasz nem választható el egymástól mechanikusan. Ugyanis ilyen jól elhatárolódó két szakaszban kizárólag Angliában zajlott a gazdasági növekedés, az Egyesült Államok vagy Japán viszont iparosodása folyamán párhuzamosan táplálkozott extenzív és intenzív tényezőkből. Ehrlich (1991) 150–151. p.

35 A modell matematikai leírását lásd Papp (1986) 1364. p.

36 Lásd részletesen uo. 1367–1371. p.

nem adminisztratív központok (mint például Orosháza, Gyula, Sárvár, Pápa, Vác, Mosonmagyaróvár, Jászberény stb.);

– egyoldalúan iparosított nehézipari városok.

A legutolsó csoportba azok a városok tartoznak, amelyeket „a közel-múltig »szocialista városokként« emlegettünk” – értelmezte a fogalmat Papp József, s tetelesen fel is sorolta őket: Ajka, Várpalota, Komló, Dunaújváros, Oroszlány, Tatabánya, Százhalombatta, Ózd, Kazincbarcika, Leninváros és Paks. Az összes várostípus közül ebben a csoportban volt a legerősebb a belső kohézió: strukturálisan alig különböztek egymástól, miközben markánsan elkülönültek a más típusú városoktól. Tatabánya megyeszékhelyi funkciója, Százhalombatta pedig bizonyos alvóvárosi jellege ellenére is a szocialista városok közé soroltatott. Papp ugyanakkor határesetnek minősítette Paksot, amely bizonyos struktúrái alapján a csoporthoz tartozott, más jellegzetességei alapján viszont a besorolása nem volt egyértelmű.

Papp József szocialista város-halmaza ugyanakkor a számos hasonlóság ellenére sem volt homogén. Az egyik pólust (A csoport) a csak bányászattal vagy kohászattal rendelkező, kedvezőtlen adottságú városok alkották (Komló, Ózd és Oroszlány). A másik pólust (B csoport) az újabb fejlesztésű, főként a nehéziparnak telephelyül szolgáló városok képezték (Leninváros, Százhalombatta és Kazincbarcika). A halmaz többi városa a két pólus közti zónában helyezkedett el.³⁷

Az adatok további kiértékelése során az is kiderült, hogy – bár a szolgáltató ágazatok fejlesztésének szükségessége már egyértelműen látható volt – a szocialista városokban az összes beruházás 80–90%-át még 1985–86-ban is az iparban eszközölték (miközben Budapesten csak 25, illetve Magyarországon átlagosan 38%-át).³⁸ A szocialista városok további megkülönböztető sajátossága volt a szinte kizárólagosan nehézipari termelőtevékenység. A kivételszámba menő (mikro)elektronikai és könnyűipari cégek egytől egyig távoli nagyvállalatok marginális helyzetű fiálái voltak, amelyek a nagy létszámú, szakképzetlen, egyéb munkaalkalom hiányában

³⁷ Papp (1986) 1368–1369. p.

³⁸ Papp (1989) 94–95. p. Érdekes módon a szocialista városok közül Ózdon (51%) és Tatabányán (38%) volt legalacsonyabb a beruházásokon belül az ipari jellegűek aránya. Ez a borsodi városban minden bizonnyal a réges-rég elmaradt infrastrukturális fejlesztések részleges pótlásának, illetve a Tatabányai Szénbányák közigazgatásilag már nem a megyeszékhely területén, hanem Mátyás, Fejér megyében végrehajtott fejlesztéseinek volt köszönhető.

ott elhelyezkedő női munkaerőre épültek. A nehézipar koncentrációját Papp a következő adatokkal illusztrálta: miközben az ország népességének körülbelül *négy százaléka* élt a tizenegy szocialista városban, addig az iparban lekötött tőkének több mint az *ötödét* működtették az itt települt vállalatok; a hazai ipar villamosenergia-fogyasztásának pedig több mint az *egy harmada* jutott e városokra (1. táblázat). Különösen a fővárossal összehasonlítva volt szembetűnő a szocialista városok nehéziparának kiugró tőkeigényessége és energiaéhsége: a budapesti iparban közel háromszor annyi embert foglalkoztattak 1986-ban, mint a tizenegy városban, viszont csak alig több mint harmadannyi villamos energiát használtak fel.³⁹

A SZOCIALISTA VÁROSOK RÉSZESEDÉSE (%)				
	AZ ORSZÁG LAKÓNÉPES- SÉGÉBŐL	AZ IPARBAN		
		FOGLALKOZTA- TOTT MUNKA- ERŐBŐL	LEKÖTÖTT ÁLLÓ- ESZKÖZ-ÁLLO- MÁNYBÓL	FELHASZNÁLT VILLAMOS ENERGIÁBÓL
AJKA	0,32	0,81	0,82	3,74
DUNAÚJVÁROS	0,59	1,35	2,95	4,83
KAZINCBARCIKA	0,37	0,86	1,80	6,50
KOMLÓ	0,30	0,70	0,55	0,25
LENINVÁROS	0,20	0,60	3,30	6,00
OROSZLÁNY	0,20	0,50	0,64	0,30
ÓZD	0,44	1,18	1,20	2,16
PAKS	0,24	0,40	5,30	0,22
SZÁZHALOMBATTA	0,16	0,33	3,00	2,40
TATABÁNYA	0,72	1,07	0,97	2,61
VÁRPALOTA	0,30	0,74	1,50	6,20
SZOCIALISTA VÁROSOK ÖSSZESEN	3,84	8,54	22,03	35,21
BUDAPEST	19,70	22,60	20,70	13,10

1. táblázat. A szocialista városok részesedése az iparban foglalkoztatott munkaerőből, a lekötött állóeszköz-állományból és a felhasznált villamos energiából

Papp József a magyarországi városlakók fogyasztási szokásait tükröző (a kiskereskedelmi forgalmat mérő) adatokat vizsgálva azt is kimutatta, hogy a szocialista városokban élők sokkal többet költöttek ételre-italra és

39 Uo. 97–98. p.

jelentősen kevesebbet iparcikkre, mint az átlagos városlakók. Úgy vélte, hogy a nehézipari termelésben gyökerező sajátos társadalmi kontraszelekció állhat a jelenség mögött. A szocialista városokban a magyar városi átlaghoz képest – Leninváros kivételével – mindenhol alacsonyabb volt a felsőfokú végzettségűek aránya az aktív keresők között; a szellemi foglalkozásúak közé sorolt keresők iskolai végzettségi mutatói pedig mind a tizenegy településen alacsonyabbak voltak az átlagnál. Az értelmiségben felülreprezentált volt a műszakiak aránya, és számos jel mutatott arra, hogy a humán értelmiség szinte kerüli a szocialista városokat (tartós pedagógushiány, betöltetlen orvosi állások magas száma stb.). Papp mindezek alapján arra a megállapításra jutott, hogy „az egyfunkciós városi lét, a nehézipari kizárólagosság kétséget kizáróan erodálja a társadalmat, jellegzetes nyomokat hagyva a befogadó települések arculatán. A szocialista városok társadalmának mélyrétegeiben lejátszódó kedvezőtlen folyamatok: a növekvő italfogyasztás, az újratermelődő iskolázatlanság, a csökkenő értelmiségi részvétel, a riasztó válási számok egyidejűleg mutatják a csak nehéziparra koncentráló, a nehézipart ráadásul egyoldalúan iparosított településekben realizáló sztálinista gazdaságfejlesztés zsákutcáját.”⁴⁰

Miközben a szociológia, a közgazdaságtan és a földrajztudomány már döntően a szocializmus összeomlásának kísérőjelenségeire és az átmenetre koncentrált, egy lengyel kutató, G. Weclawowicz 1992-ben összegezte az előző két évtized szocialista városokkal kapcsolatos kutatási eredményeit. Weclawowicz a szocialista város különféle definícióit két koncepció köré csoportosította: az egyik szerint a megvalósult, illetve papíron maradt terveket vizsgálja, a másik pedig „a háború utáni városfejlődés speciális tulajdonságait kutató analitikus elemzésekre” épül. A két megközelítés közös pontjának azt tekintette, hogy a szocialista város fogalma mindkettőben összekapcsolódik az iparváros fogalmával. Weclawowicz definíciót is kidolgozott, amely szerint a szocialista városokban:

- domináns a termelőszférában dolgozók és alacsony a középosztálybeliek (városi polgárok) aránya, és a társadalmi osztályok e homogenitása vezet az alacsony fokú gazdasági differenciációhoz;
- a lakások központi elosztása heterogén szakmai és társadalmi környezetbe kényszeríti a lakókat;
- a település „szerkezetileg megosztott”, a városra vonatkozó döntéseket nem helyben, hanem kormányhivatalokban hozzák;

40 Papp (1989) 102–109., idézet helye: 109. p.

– az építészet tervszerű uniformizálása nagyarányú területpazarlást eredményez, és a régi városrészek leromlását idézi elő.

Emellett néhány hasonlóságot is felfedezni vélt a kelet-közép-európai és a nyugat-európai városok között:

- az építészeti eljárások, technikák és minták egyöntetűségét;
- a jóléti állam elméletét és az egalitárius tendenciákat
- és az építészeti modernizmust.⁴¹

Az ugyancsak lengyel M. S. Szczepański egy sziléziai iparváros, Tychy kialakulását és helyzetét mutatta be tanulmányában. A felső-sziléziai iparvidéken, Katowice közelében létesített települést „új szocialista városként” jellemezte, ahol „a tervezés és a fejlesztés alapelvei a politikai rendszer alapelemén nyugodtak”.⁴²

Tychyt alapvetően az iparvidék lakásproblémáinak megoldására hozták létre a határvidéken, hogy az új helyi közösség kialakítását mintegy laboratóriumi körülmények között próbálják ki. Szczepański szerint Tychy szimbolikus város volt, a szocialista urbanizációs és építészeti alapelvek megtestesülése, ugyanakkor fejlődését mindig a felső-sziléziai iparvidék szükségletei határozták meg. Az új várost, mivel eleve lakó és pihenő funkciókkal létesítették, Katowice és az iparvidék „nagy hálótermének” szánták a tervezők. A kiemelt fejlesztésnek köszönhetően egymás után nőttek ki a földből a lakótelepek, és a város népessége 1950 és 1989 között a tizenhatszorosára nőtt (12 ezerről 190 ezer főre). A település azonban megfelelő városközpont és infrastruktúra hiányában évtizedek alatt sem vált igazán városiassá, ezért Tychyt maguk az ott lakók is csak „Szilézia munkásszállásaként”, „szocialista stílusú hálósobaként”, karakter nélküli vagy alakatlan városként emlegetik.⁴³

Ugyancsak lengyel kutató vizsgálta az „új szocialista városok” átalakulását – „konstruktív és dekonstruktív adaptációjának” – nehézségeit Tychy és Nowa Huta példáján keresztül. D. Aleksandrowicz ugyanakkor jelentős teret szentelt a szocialista város történeti-ideológiai hátterének és a város-típus specifikus térbeli jellemzőinek is. Kiemelte, hogy „sok új szocialista város egyetlen óriási termelőüzem vagy egy nehézipari ágazat dolgozói számára épült”, mint például a tatárföldi Nabereznije Cselni.⁴⁴ E településen

41 Weclawowicz (1992) 217–218. p.

42 Szczepański (1993) 142. p.

43 Uo. 153. p.

44 A város 1982–88 között az SZKP KB egykori első titkárának, Brezsnyevnek a nevét viselte.

ugyanis végletes formában valósult meg a szocialista város ideája: a tatár sztyeppén felépítették a világ talán legnagyobb teherautógyárát (Kamaz), amely a város egyetlen nagyüzeme, idetelepítettek közel 500 ezer embert, akik minden vonatkozásban az üzemtől függnek, s a megfelelő infrastruktúra, beleértve a városközpontot is, még máig sem épült ki teljesen.⁴⁵

A településföldrajzi kutatások három évtizednyi eredményeit összegezte Beluszky Pál 1999-ben a Magyarország általános településföldrajzát bemutató munkájában. Ebben – Markos Györgyhoz hasonlóan – komplex funkcionális várostípusokat határozott meg, amelyek közül a legtöbb altípussal rendelkező településfajta az iparváros volt. Ezen belül Beluszky több alcsoportot is megkülönböztetett:

- „szocialista (ipar)városokat” – közéjük sorolva Dunaújvárost, Ajkát, Kazincbarcikát, Komlót, Tiszaújvárost, Várpalotát, Oroszlányt és Martfűt;
- ipari városokat – Ózd, Paks, Nyergesújfalu, Simontornya és Téglás;
- valamint „ipari városok lakófunkciókkal” alcsoportot – ideértve Bonyhád, Mór, Dorog, Százhalombattát, Bányaterenyét, Tolnát, Sajószentpétert és Lőrincit.⁴⁶

Beluszky az iparvárosok közös jellemzői mellett felhívta a figyelmet a lakosságszámban és a városi funkciókban tapasztalható jelentős különbségekre is. Néhány oldallal odébb a „szocialista városok” közé a következő településeket sorolta: Oroszlányt, Várpalotát, Ajkát, Dunaújvárost, Kazincbarcikát, Komlót, Tiszaújvárost, Martfűt, Bányaterenyét, Ózdot, Tatabányát, Salgótarján, továbbá Százhalombattát.⁴⁷ Tatabányát és Salgótarján az említett besorolás mellett a megyeközpontok között is részletesen bemutatta, egyidejűleg hangsúlyozva erőteljes és kiemelt – az iparon és bányászaton alapuló – fejlesztésüket.⁴⁸

LEHETSÉGES PÁRHUZAMOK: AZ ÚJ VÁROSOK

A szocialista városok kialakulását leginkább két településtípussal és jelenléttel szokták párhuzamba állítani: egyrészt a XIX. század dinamikus fej-

A település mai tatár neve Jar Csalli (Aleksandrowicz [1999] 6. p.). A Kamaz teherautógyár 1969-ben alapított városáról magyar nyelven lásd Kereszty (1975).

45 Aleksandrowicz (1999) 13–14. p.

46 Beluszky (1999) 413. p.

47 Uo. 416., 418. p.

48 Uo. 401–402. p.

lődő ipari városaival (például Birmingham, Pittsburgh stb.), másrészt a XX. század második felében Nyugat-Európában létesült új városokkal. Az elsőként említett város csoportot néhány hasonlóság (gyors népességnövekedés, a nehézipar kitüntetett szerepe stb.) ellenére nem tartom releváns viszonyítási pontnak. Ugyanis a klasszikus ipari forradalomban mindvégig a magántőke és a magángazdaság játszotta a főszerepet, az iparosodás és azzal együtt a városok fejlődése spontán módon zajlott. Ezekbe a folyamatokba a kormányzatok szinte semmilyen formában nem avatkoztak be, legfeljebb a gyors növekedés (mellék)hatásait kezelni igyekvő helyhatóságok jutottak szerephez a várostervezéssel és a kommunális szolgáltatások kiépítésével. Érdekes módon arra a néhány kivételre, amely párhuzamként valóban megfontolásra lenne érdemes, nem szoktak hivatkozni a szakirodalomban. Ilyen lehetne például az Egyesült Államokból az indianai Gary, ahol a US Steel három és fél év alatt építtette fel a Michigan-tó partján, Chicagótól kb. 20 km-re a világ akkor legnagyobb kohászati üzemét és a hozzá tartozó települést. 1910-ben már 17 ezer lakosa volt az acélmű mellé épült városnak, amely a vállalat egyik igazgatójáról, Judge Elbert H. Garyról kapta nevét.⁴⁹ Az indianai város szolgált mintául az 1930-as években az első szovjet szocialista város, Magnyitogorszk építése során.

Ugyancsak ritkán említik meg a lehetséges magyarországi előképeket, a XIX–XX. század fordulóján felépített gyári és bányászkolóniákat – a Salgótarjáni-Rimamurányi Vasmű Rt. salgótarjáni és ózdi, a Magyar Általános Kőszénbánya Rt. (MÁK) tatabányai telepeit, vagy éppen a MÁVAG diósgyőri lakótelepeit.⁵⁰ Az említett nagyvállalatok és az 1945 utáni szocialista állam szerepvállalása között vonható némi párhuzam: mindkettő olyan helyzetet teremtett ugyanis, amelyben a település az azt létrehozó iparnak végsőlegesen ki volt szolgáltatva. A szoros függésre már Szabó Zoltán is rámutatott az 1930-as évekbeli viszonyokat bemutató szociográfiájában: „Hogy Salgótarján város, annak ők [a bányavállalat és a gyárak] az okai. Hogy ilyen város, annak úgyszintén. Salgótarján az a város, amely nem született, hanem készült. Készült pedig [...] egyedül és kizárólag az üzemek szempontjai

49 Lásd részletesen: www.garychamber.com/history.asp. Lewis Mumford amerikai város-történész sommás véleménye szerint az új ipari város építése során „az ipari üzem telepítésén felül egyetlen más fizikai adottságra sem voltak tekintettel”. Mumford (1985) 435. p.

50 A tatabányai bánya-telepekről lásd Gombkötő et al. (1972); az ózdi és salgótarjáni kolóniáról Szabó (1986), a MÁVAG-kolóniáról Sallayné (1989).

szerint.⁵¹ A MÁK Rt. és a „Rima” azonban annak ellenére, hogy nem volt érdekelt az általa felfejlesztett települések várossá alakulásában és önállósodásában, teljes körű és a korszak követelményeinek maximálisan eleget tevő infrastruktúrát épített ki: nemcsak vállalati konzumokat (azaz bolthálózatot), hanem iskolákat, kórházat, fürdőt, könyvtárat, munkás- és tisztikaszinót, színháztermet stb. Ózdon, Salgótarjánban és Tatabányán az intézmények olyan minőségben készültek, hogy egészen az 1960-as évekig ezek képezték e városok közszolgáltatásainak alapját. A hasonlóságok tehát igen korlátozottak.

Az összehasonlítás a másik szóba jöhető településcsoporttal, a nyugat-európai új városokkal azért tűnik gyümölcsözőbbnek, mert a második világháború után Európa nem kommunista felén is jelentős volt az állami szerepvállalás: a kormányzatok, ugyancsak a területi kiegyenlítést és a társadalmi különbségek csökkentését tűzve ki célul, központi (terület)fejlesztési programokat indítottak, ipart telepítettek az elmaradott régiókba, és számos várost is létesítettek. Az új városoknak különösen Nagy-Britanniában van óriási irodalma, ahol 1946 óta közel 30, ma 2,5 millió embernek ott-hont adó települést alapítottak. A Leicesteri De Montfort Universityn 1994 óta önálló kutatóközpont is működik (Centre for New Town Development Studies), amely az új városok helyi, nemzeti és nemzetközi kérdéseinek vizsgálatával, az új városi és a városfejlesztési politika tervezésének és végrehajtásának kutatásával, oktatásával stb. foglalkozik. A központ egyik első kiadványa *The Best Laid Plans* címmel egy London környéki új városról, Milton Keynesről jelent meg.⁵²

Az új brit városoknak azért is érdemes egy kicsivel nagyobb teret szentelni, mint nyugat-európai társaiknak, mert a szigetországban ezek a városprojektek többek között éppen az iparosodásból és az ipari szerkezetváltásból eredő problémák kezelésében játszottak fontos szerepet. A brit politikai elitben az 1930-as években tudatosult, hogy a világgazdasági válság nyomán a sziget iparában végbemenő átrendeződés káros hatásait csak a központi tervezéssel és célzott kormányzati programokkal lehet enyhíteni. A bányászat, a kohászat, a hajóépítés, a nehézipar, a vas-

51 Szabó (1986) 231–232. p.

52 A kötet az újonnan alapított London közeli város 30 éves történetét tekintette át, s a tervezésben kezdettől részt vevő mérnökök visszaemlékezésein túl a további fejlesztési kilátásokat felvázoló tanulmányokat is közöltek benne. Lásd Clapson–Dobbin–Waterman (1998).

mint a textilipar krízise ugyanis magával sodorta az egyetlen iparágra specializált térségeket: Clydeside-ot, Északkelet-Anglia bizonyos körzeteit, Lancashire-t vagy Dél-Wales iparvidékeit. A prosperáló, modern iparágak – mint a vákuumtechnikai ipar, az autógyártás, a repülőgépipar, a műszeripar, a gyógyszeripar, a cementipar stb. – gyors fejlődése viszont radikális népességnövekedést eredményezett más régiókban: többek között London környékén (Slough városa), Birminghamben és körzetében, Leicester, Nottingham és Derby körzetében. A területi polarizációt észelve a brit kormányzat nemcsak „speciális területté” nyilvánított válság sújtotta régiókat, hanem megbízottakat is kiküldött, akik közpénz segítségével igyekeztek talpra állítani az adott vidék gazdaságát. 1937-ben aztán megalakult az ún. Barlow Bizottság, amely széleskörűen elemezte a válság okait, valamint arra is rámutatott, hogy a gyorsan növekvő konurbanizációk és a depressziós térségek problémája összefügg. A bizottság 1940-ben közreadott jelentése ajánlásokat fogalmazott meg, amelyekben szorgalmazták a városok és konurbanizációk növekedésének korlátozását, a városi és regionális tervezés hatékonyabbá tételét, és további szakértői kutatásokat tartottak szükségesnek. A háború kitörése ellenére a munkálatok több bizottságban folytatódtak. 1945 elejére elkészült a Patrick Abercrombie nevével fémjelzett Nagy London Terv, amely nemcsak maximálta a főváros beépíthető területeinek nagyságát, hanem széles zöld zónával vette körül, azonkívül új városokat javasolt alapítani a régióba törekvő népesség letelepítése céljával.⁵³ A szigetországban három éven belül három kulcsfontosságú törvényt fogadtak el (*Industry Act 1945, New Towns Act 1946, Town and Country Planning Act 1947*), amelyek a következő évtizedekben a kormányzati cselekvés, a fejlesztések és a tervezés keretét adták.

1946 és 1951 között aztán Nagy-Britanniában 14 közepes lakosságszámú új város alapítására került sor, amelyeket az angolszász szakirodalom „első generációnak” nevez. Wyndham Thomas tanulmányából⁵⁴ az is meg tudható, hogy ezek többségét (Stevenage, Harlow, Hatfield, Hemel Hempstead, Welwyn Garden City, Bracknell stb.) London környéki szatellitvárosként, a főváros tehermentesítése érdekében létesítették. Ötöt viszont más, speciális célokkal hoztak létre, mégpedig:

– a skóciai Glenrothest a környéken nyitott új szénbányákba érkező munkaerő letelepítésére és ellátására, majd pedig a túlnépesedett Glasgow-

53 Lásd Hall (1992) 63–76. p.

54 Thomas (1999).

ből kiköltözni kívánók elhelyezésére úgy, hogy közben – a válságba süllyedő bányászat helyett – új ipari beruházásokat is odavonzzanak a térség megújítása érdekében;

- Északkelet-Angliában Peterlee-t és Newton Aycliffe-et egy-egy kistérség új központjaként – új otthonokat, új munkahelyeket, új szolgáltatásokat biztosítva;

- a közép-angliai Corbyt és a dél-walesi Cwmbrant pedig azért, hogy új otthonok és szolgáltatások gyors megteremtésével mozdítsák elő a megtelepült iparágak növekedését.

A brit új városok „második generációja” 1961–66 között „született”, amikor hét újabb város helyét jelölték ki Liverpool, Birmingham, Glasgow és Edinburgh körzetében, hogy kedvezőbb lakáskörülményeket, munkahelyet és infrastruktúrát biztosítsanak a nagyvárosokból kiköltöző népesség számára.

A „harmadik generáció” új városait London és Birmingham ellenpólusaként alapították az 1960-as és az 1970-es évek vége között. Ezeket a Délkelet-, illetve Északnyugat-Angliában létrehozott új centrumokat (Milton Keynes, Peterborough és Northampton, illetve Warrington és Telford) – a két metropolisz tehermentesítésére – eleve többszázezres lakosságszámra tervezték. Az ilyen típusú városprojekteket a konzervatív kormányzat – az állami szerepvállalás korlátozásának jelszavával – 1979–92 között szinte teljesen leállította. Viszont a magántőke bevonásával abban az évtizedben indultak el a belső városnegyedek rehabilitálását célzó programok, például Liverpool és London kedvező fekvésű, ám addigra lerobbant dokknegyedeinek újjáépítése és fejlesztése. Az 1990-es évek második felében aztán újra felmerült az új városok létesítésének gondolata, különösen a kelet-angliai régió, azaz London környékének megállíthatatlan népességnövekedését tapasztalva.

Gordon Davies úgy értékelte, hogy a második világháború utáni brit várostervezés egyik legjobb eszköze a regionális tervezés mechanizmusának kidolgozásához és a városok megújításához az új városok létesítése volt. Davies főként a városi túlnépesedés problémájával magyarázta a kormányzati beavatkozást, ugyanis a háború után Skócia lakosságának 36%-a a Clyde-völgyben, illetve 22%-a a völgy központjában, Glasgow-ban koncentrálódott. Ezért az 1946-ban kidolgozott Clyde-völgyi regionális terv a népesség decentralizálását tűzte ki fő céljául. Ezt három módon kívánták megvalósítani: a régióban limitált számú meglévő város növekedésének biztosításával; új városok építésével; és az ipar fejlődésének más skóciai térségekben történő támogatásával.

Az új városokkal kapcsolatos politika fontos jellegzetessége volt, hogy mindegyik új várost regionális terv keretében hozták létre: East Kilbridge-et és Cumbernauld-ot az 1946-os Abercrombie-féle Clyde-völgyi terv, Glenrothet az 1948-as Mears-féle délkelet-skóciai regionális felmérés és terv, Irvine-t az 1963-as közép-skóciai projekt, Livingstone-t pedig a Lothiansi regionális felmérés és terv keretében. Tehát nem egyetlen települést fejlesztettek, hanem egész körzetek, térségek problémáját igyekeztek teljes körűen rendezni.⁵⁵

A nyugat-európai új városok 1999 májusában az Európai Unió tagállamainak miniszterei által jóváhagyott, *Az európai területi fejlesztés távlatai* (*European Spatial Development Perspective* [ESDP]) című dokumentum kapcsán kerültek újra a figyelem középpontjába. Pierre Merlin egy 2000 szeptemberében Párizsban ismertetett *New towns and European Spatial Development* címet viselő jelentésében főként arra a kérdéskörre koncentrált, hogy az új városok célravezető tervezési-fejlesztési eszközök voltak-e az elmúlt évtizedekben, illetve azok lehetnek-e a jövőben, továbbá beilleszthetőek-e az unió területi politikájába.

Merlin elemzésében az újonnan létesített települések három fő típusát különböztette meg:⁵⁶

- az újonnan alapított fővárosokat (mint például Canberra, Brasília [Brazílváros], Islamabad);
- az új ipari városokat, amelyek döntő többsége a volt Szovjetunióban és a kelet-európai szocialista országokban (Lengyelország, Magyarország stb.) található, de ide tartozik néhány vállalati alapítású város Észak-Kanadában és Franciaországban; ezek elsődleges célja az urbanizálatlan térségek ipari fejlesztése volt, s legtöbbször egyetlen nagyüzemből vagy domináns ipari komplexumból nőttek ki;
- a városfejlesztési politikák keretében tervezett új városokat, amelyeket leggyakrabban a túlnépesedett nagyvárosok tehermentesítésének, esetenként egy-egy régióban a városi hálózat kiépítésének (például Lelystadot) vagy a városszerkezet átstrukturálásának céljával alapították (például Közép-Lancashire-ben).

⁵⁵ Davies (1999).

⁵⁶ Merlin külön felhívta a figyelmet arra is, hogy új városokról valójában csak Nagy-Britanniában és Franciaországban beszélnek, Hollandiában és Belgiumban viszont a hasonló fejlesztési projektek „növekedési magoknak” (grooikernen) vagy „növekvő városoknak” (grooisteden) nevezik e településeket (Merlin 2000).

Ezenkívül beszámolt néhány egyedi kezdeményezésről is, mint például az Írország nyugati partján, a Shannon repülőtér mellé épített, ipari és kereskedelmi központnak szánt – hasonló nevű – új városról, vagy a belgiumi Louvain-la-Neuve-ről, amely a flamand–vallón ellentét nyomán alapított új egyetem városaként épült.

Merlin külön fejezetben elemezte az ESDP céljai és az új városok a viszonyát, a fejlesztési program számos célkitűzéséből ebben az összefüggésben kettőt külön is kiemelt:

- a városok gazdasági alapját javítani kell, hogy azok vonzóvá váljanak a független befektetők számára;

- elő kell segíteni az egy-egy iparágtól túlzottan függő új városok gazdasági alapjának diverzifikációját, illetve támogatni kell a kevésbé kedvező (vagy kedvezőtlen) helyzetű kis- és közép méretű új városok gazdasági fejlődését is.

Felhívta a figyelmet arra is, hogy az angol és francia új városok esetében a tervezők igyekeztek eleve több (bár nem nagyszámú) vállalatot letelepíteni különböző gazdasági szektorokból. Ezzel szemben az új fővárosoknál és az új ipari városok döntő többségénél éppen ez a gazdasági diverzifikáció hiányzik, s Merlin erre példaként a franciaországi Mourenx, illetve a lengyelországi Nowa Huta és Nowe Tychy mellett Dunaújvárost, Komlót, Várpalotát, Ajkát, Kazincbarcikát, Tiszapalkonyát⁵⁷ és Százhalombattát nevezte meg.⁵⁸

A magyar városok említése pedig már át is vezet bennünket a hazai szakirodalomhoz. Itthon az új város fogalma valamikor az 1960-as évek elején tűnt fel, gyakorlatilag felváltva a túlzottan ideologikusnak tartott szocialista város elnevezést. Így például a teljes magyarországi városállományt „felleltározó” *Vidéki városaink* című adatgyűjtemény szerkesztői is a hagyományos, régi városok ellentétpárjaként írtak az új városokról (Kazincbarcikáról, Ajkáról, Komlóról, Várpalotáról és Sztálinvárosról) mint a „felszabadulás utáni városhálózat-fejlesztés” egyik fő jellegzetességéről.⁵⁹ A kötetben közölt adatsorok számos vonatkozásban kimutatták az újonnan létesített hazai városok fejletlenségét. Ebből Borsos József szerkesztő azt a kritikától sem mentes következtetést vonta le a könyv zárótanulmányában,

57 Helyesen: Tiszaújváros. Tiszapalkonya Tiszaújvárossal szinte összeépült szomszédos község, ahol a városi erőmű található.

58 Merlin (2000).

59 Borsos (1961) 84. p.

hogy „e városok gyors fejlődése [ugyan] újra igazolta azt a megállapítást, hogy az industrializáció, az ipar a városiasodás alapja és előfeltétele, de az ipari üzem még nem város”.⁶⁰ Borsos a megoldást a „tervszerű szocialista várospolitikától” várta, amelynek az új városok felzárkóztatását kellett volna végrehajtania.

Az 1960–70-es évek városépítészeti-építőművészeti irodalma ugyan-ezen a csapáson haladt tovább, amikor értékelte az 1945 óta eltelt két és fél–három évtized eredményeit és visszasságait. Gyárfás Iván és Ihrig Dénes például a *Városépítés Magyarországon a felszabadulás után* című, 1973-ban közreadott kötet új városokról szóló fejezetében egyértelműen az 1947-tel kezdődő szocialista ipartelepítéshez kötötte a városalapításokat. „A sok ipari munkahely létrehozása a dolgozók ellátását biztosító lakások, közintézmények, s más infrastrukturális létesítmények jelentős beruházását tette egyidejűleg használhatatlanná [nyilvánvalóan: halaszthatatlanná]. Ezért kellett – a földrajzi és nyersanyaglelőhelyi adottságokhoz alkalmazkodva – részben meglévő kis bányászfalvakat felfejleszteni, részben önálló településként 20–60 ezer fős új városokat létrehozunk. Ez a folyamat a magyar területi és várostervezőket, építészeket és mérnököket eddig soha nem látott feladatok megoldása elé állította.”⁶¹

A szerzőpáros a kötet további részében nemcsak az „elsőként tervezett és nagyrészt felépült szocialista városunkat”, Dunaújvárost mutatta be, hanem Kazincbarcika, Komló, Tatabánya, Oroszlány, Várpalota, Ajka, Leninváros és Százhalombatta városépítés-történetének rövid összefoglalására is vállalkozott. Sommás értékelésüket az új városépítés hazai példáiról a kötet összefoglalójában a következőképpen fogalmazták meg: „Dunaújváros legjelentősebb új városunk, amelyen az utóbbi két évtized összes építőkorszaka tanulmányozható. Kazincbarcika talán legegységesebb tervek alapján létrehozott városunk. Komló jellegzetessége mozgalmas terepen való szétszabdalt kialakítása, Tatabánya az urbanizált táj hazánkban legjellegzetesebb példája, Oroszlány kisvárosi karakterével tűnik ki, Várpalota a műemléki együttest közrefogó, mintegy kontinuitást mutató város, Ajka a legkevésbé városias település, kedvezőtlen szerkezeti adottságokkal. Leninváros az alföldi, a tipikus magyar tájban mintaszerűen szép ipari üzemével harmonikusan kibontakozó korszerű létesítmény, s ugyanígy az utóbbi évek egységesebb létesítése, Százhalombatta is.”

60 Uo. 435–436. p.

61 Dragonits et al. (1973) 51–77. p. Az idézet helye: 52., illetve 145. p.

A *Magyar építészet 1945–1970* című 1972-ben megjelent album, amely épülettípusonként (lakóházak, középületek, ipari létesítmények stb.) mondott ítéletet 25 év építészeti terméséről, ugyancsak azt hangsúlyozta, hogy az új városok létesítésével a hazai városépítészet „soha nem álmodott nagy feladatokat kapott”. Az új városok épületegyüttesei közül azonban kizárólag a leninvárosiak nyerték el maradéktalanul a szerzők elismerését. Komló első, 1949-ben tervezett új lakótelepénél felróták, hogy „nagy hiba volt a város építése során kivágni az igen szépen fejlett erdőrészeket, mert ezzel az új, tagolatlan homlokzatképzésű házak a telepet sivárrá tették”. Dunaújvárosban figyelemre méltónak tartották „az egész település levegős, zöldövezet jellegű beépítését”, a korszerű városrendezési elvek alkalmazását, ugyanakkor a „kereskedelmi és kultúrcentrum” hiányát tették felelőssé a város monoton tömegkompozíciójáért. Hasonlóan kapott hideget-meleget az ózdi Bolyok városrészben felépített lakótelep is: dicsérték „a hatvanas évek jellegzetes levegős beépítési formációit”, ám felróták, hogy az a „benne lakók egészséges életkörülményeinek biztosítása mellett sem tudta várossá ötvözni ezt a lakótelepet”. Egyedül Leninváros aratott általános tetszést, „világos közlekedésszervezéssel” és „a gazdaságosságra törekvéssel” jellemezték; a városszerkesztés pozitív eredményének pedig „az egészséges légtérarányok” mellett a „zöldövezettel való természetes kapcsolatot” találták.⁶²

A nyugat-európai új városokat mint lehetséges viszonyítási pontot Magyarországon a városszociológus Szirmai Viktória állította először a középpontba. Szirmai a szuburbanizációs folyamatokat hangsúlyozva mutatta be az angol, francia és más nyugat-európai új településfejlesztési politikákat, amelyek elsődleges célja a fővárosokra és nagyvárosokra nehezedő demográfiai nyomás enyhítése volt. Szembetűnő, hogy ismertetéséből kimaradtak a skóciai és angliai új iparvárosok, amelyeket viszont a válságban lévő ipari régiók felzárkóztatása érdekében alapítottak. Felhívta ugyanakkor a figyelmet arra, hogy Nyugat-Európában alig találni olyan új várost, amely – a kelet-európaiakhoz hasonlóan – kizárólag az iparosításnak köszönhető léte. E kevés kivétel között Franciaország egyik első új városát, Dunquerque-et említette, amelyet az állam és az UNISOR acéltröszt együttesen hozott létre.⁶³

62 Szendrői et al. (1972). Az idézetek helye: 8., 24., 25., 26., 37. p.

63 Szirmai (1988) 40. p.

Szirmai a magyarországi új városok eszmei előképét a magyar CIAM-csoport⁶⁴ elképzeléseiben, valamint Erdei Ferenc „országépítés városokkal” programjában vélte felfedezni. A magyarországi viszonyok alapján úgy ítélte meg, hogy „az új városokat fejlesztő tervezői stratégiákat a szocialista társadalmakban alapvetően gazdasági és iparfejlesztési célok és nem a társadalomalakító megfontolások hozták létre”; valamint hogy a szabad munkaerő-kínálat és a katonai-stratégiai szempontok szabták meg a várostelepítést.⁶⁵ „A szocialista új iparvárosokat elsősorban tehát a nyersanyag-lehetőségek és új ipari beruházások mellé telepített városberuházások eredményezték. Az új városok fejlesztését a közép-kelet-európai fejlődésből is fakadó redisztributív, központosított társadalomirányítási rendszer is lehetővé tette, [az,] hogy az állam az erőforrásokat koncentrált és meghatározott szempontok szerint újraosztotta. Az ötvenes évek újraelosztási folyamatait [...] a gyorsított iparfejlesztés és az új ipari beruházások működtetéséhez nélkülözhetetlen új városok kialakításának az érdekei mozgatták. Ez gyakorlatilag azt jelentette, hogy a fejlesztési források elosztásakor az új ipari városok más településekhez képest kiemelt előnyöket élveztek.”⁶⁶

Százhalombattai és dunaújvárosi kutatásai alapján végül azt a következtetést vonta le a magyarországi új városokra vonatkozóan, hogy „a városfejlesztő tervezés nem törekedett a különböző társadalmi csoportok mindennapi életviszonyaival, köztük lakóhelyi szükségleteivel, közösségi igényeivel is összefüggő érdekeinek integrálására, a különböző érdekek egyeztetésére. S hogy ez számos társadalmi konfliktussal, kedvezőtlen élethelyzetekkel, kielégíthetetlen lakóhelyi elvárásokkal és [...] a helyi társadalom kialakulatlanságával járt.”⁶⁷

Szirmai később többször is visszatért az új városok problematikájához. 1992-ben egy tatabányai konferencián előadásában ugyan már nem tett említést a nyugat- és kelet-európai új városok közötti párhuzamról, viszont külön kitért az 1960-as években a budapesti agglomeráció fejlesztésére

64 A modern építészet fórumaként 1928-ban jött létre a CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne), amelynek alapítása főként Siegfried Giedion és Le Corbusier nevéhez köthető. A szervezet magyar csoportja 1929 és 1938 között működött, munkájában számos neves építész vett részt (többek között Molnár Farkas, Fischer József, Breuer Marcel, Forbát Alfréd, Körner József, Major Máté és Révész Zoltán).

65 Szirmai (1988) 98–99. p.

66 Uo. 100. p.

67 Uo. 193–194. p.

kidolgozott, ám végül megvalósíthatatlanul maradt tervekre.⁶⁸ Korábbi könyvével ellentétben Szirmai Viktória itt pontosan megnevezte a szerinte új városnak tekinthető magyar településeket: Ajkát, Dunaújvárost, Kazincbarcikát, Leninvárost, Oroszlányt, Ózdot, Paksot, Százhalombattát, Tatabányát és Várpalotát.⁶⁹

Az 1990-es években több nemzetközi összehasonlító vizsgálat is kezdődött az új városokkal kapcsolatban. Ezek közül talán az 1993-ban a francia Centre de Recherche sur l'Habitat koordinálásával végzett angol–francia–lengyel–magyar komparatív kutatást lehetne kiemelni. Ennél az angol és francia vizsgálat a London, illetve Párizs köré telepített bolygóvárosokat, a lengyel és magyar pedig az új ipari városokat tanulmányozta. A projekt magyar résztvevője Szirmai Viktória volt, aki a kutatás nyomán készült 1997-es tanulmányában immár kimondottan szoros párhuzamot vont a nyugat- és a kelet-európai új városok között. Definíciója szerint „az újvárosok [sic!] a kormányzati döntésekre, állami forrásokkal, illetve támogatással, a piactudaságokban kormányzati vállalkozásként alakított, központilag tervezett települések (település-együttesek), amelyek a modern városépítészeti ideológiák hatására, meghatározott területfejlesztési, tervezési, valamint gazdasági, társadalmi és ideológiai törekvések megvalósítására jöttek létre. Az újvárosok a korábbi történeti korszakok építészeti hagyományával szakítva, a modern városépítészet rendező elvei szerint, többfunkciós településként, a munka- és lakóhely biztosításának a céljával, többnyire újonnan vagy részben újonnan épültek.”⁷⁰ Ám a definíció érvényességét – ugyanazon tanulmányon belül – maga a szerző is megkérdőjelezte, amikor a szocialista blokkban létesült új városokról kimondta, hogy „a felépült városoknak nem sok közük volt az urbanisztikai doktrínákhoz, hiszen a társadalmi és életmódkísérletekkel összefüggő urbanisztikai célokat az ideológiai szempontok és hatalmi érdekek oltárán igen hamar feláldozták”.⁷¹

68 Szirmai (1992) 14–15. p. Véleményem szerint valójában ez utóbbi elképzelések állíthatók párhuzamba a nyugat-európai új városok fejlesztési politikájával.

69 Uo. 7. p.

70 Szirmai (1997) 97. p.

71 Uo. 112. p.

A SZOCIALISTA VÁROS FOGALMA ÉS A MAGYARORSZÁGI SZOCIALISTA VÁROSOK

Három értelmezési mezőben tekintetem át az elmúlt évtizedek ipari városokkal, új városokkal és szocialista városokkal kapcsolatos irodalmát. Szembetűnő, hogy milyen sok az átfedés a három terminus, illetve különféle kombinációik között. S nem véletlen, hogy a különféle szakterületek művelői egymástól is függetlenül felfigyeltek egy-egy jellegzetességre, még ha más-más elnevezéssel illetik is vizsgálatuk tárgyát. A fogalomtörténeti szemle korántsem öncélú historiográfiai leltározás volt, hanem a szocialista város új, egységes szempontrendszerű definícióját alapozta meg. Az alábbiakban felállítandó kritériumrendszer – bár főként magyarországi adatokon alapul – véleményem szerint alkalmas a (volt) szocialista országok ilyen típusú városainak leírására, meghatározására is.

A definícióhoz Aleksandrowicz, Beluszky, Markos, Merlin, Papp, Smith, Szelényi, Szczepański, Szirmai és Weclawowicz gondolatmenetéből, munkáiból egyaránt merítettem, függetlenül attól, hogy a szerzők minek nevezték a vizsgált településcsoportot. Az így létrehozott szocialista város fogalom tartalmaz bizonyos funkcionális és strukturális elemeket is. Ugyanakkor a legnagyobb súllyal egy politikai kritérium esik latba: az elosztási rendszerekben elfoglalt pozíció, amely pontosan ezért került az első helyre az ismérvek között. A továbbiakat is pontokba rendeztem, a számozás azok fontossági sorrendjét is tükrözi. Egy település tehát hiába felelne meg a 4. vagy a 2. kritériumnak, ha nem érvényes rá az 1. feltétel, akkor nem sorolom a szocialista városok közé. Az 1. és 2. kritérium szoros kölcsönhatásban áll egymással: ugyanis a szocialista rendszerben az alapvető katonai és gazdaságpolitikai célkitűzések határozták meg az iparosítás-iparfejlesztés céljait, hívták életre a nagy ipari központok létesítésének igényét. A preferenciák érvényesülését pedig redistribúciós rendszereken keresztül biztosította a párt- és állami vezetés. A 3. és 4. kritériumok pedig olyan jelenségek, amelyek megerősítik a szocialista városok elkülönülését a hagyományos vagy az egyéb iparvárosoktól.

Magyarázatra szorulhat még, miért tartottam ki a várostípus *szocialista* jelzője mellett. A kifejezés egykori ideológiai tartalmától több szerző – így például Szelényi Iván vagy Beluszky Pál – a kifejezés idézőjelbe vételével igyekezett elhatárolódni. Az elnevezés azonban a szocialista rendszer bukásával mostanra eleve történelmi távlatba került. Másrészt miért kellene a szocialista rendszer fejlesztéspolitikájának eredményeként létrejött városokat másként neveznünk, mint aminek – huzamos ideig – magukat is

hívták?⁷² Ráadásul a szocialista gazdaság-, település- és területfejlesztési politika valóban olyan új településtípust hozott létre, amely – bár bizonyos vonatkozásokban párhuzamba állítható a merlini értelemben vett nyugati új ipari városokkal – egyedi jelenség az urbanizáció történetében. Több alkalommal ki fogok térni arra is, hogy mely vonások különböztetik meg a szocialista városokat az új ipari városoktól. E különbségek miatt vettem el azt a lehetőséget, hogy – Szirmai Viktória fogalomhasználatát átvéve – erre a településcsoportra az újváros elnevezést alkalmazzam.

Lássuk tehát a négy kritériumot:

1. Az első és legfontosabb ismért, hogy a szocialista városok a politika és a gazdaságpolitika által kiemelt szerepű települések, azaz a redistribúciós rendszer kedvezményezettjei.⁷³

A kedvezményezett-kiemelt helyzet két területen érhető leginkább tetten. Az egyik a városi jogállás kérdése. A szocialista városok – egy-két kivételtől eltekintve – még azelőtt elnyerték a városi jogállást, hogy funkcionálisan képesek lettek volna betölteni központi szerepkörüket. A városi cím elnyerése révén számos olyan előnyhöz jutottak, amelyeket a merev, hierarchikus településrendszer csak e szint számára biztosított. A cím tehát nemcsak jogi státust, hanem – második tényezőként – a gazdaságfejlesztési-beruházási, valamint a területi és településpolitikában, a különböző központi elosztási rendszerekben elfoglalt pozíciót is jelentett. A kivételezettség a különféle középtávú gazdasági tervek, a terület- és településfejlesztési programok révén biztosított lehetőségek, eszközök és források nagyságrendjében is tükröződött.

A redistribúciós rendszerben elfoglalt, kiemelt hely választja el ezt a szocialista város fogalmat Beluszky Pálnak a települések funkcionális szerepkörére épülő szocialista város definíciójától.⁷⁴ Döntően e fogalmi különbségből következik majd egyes települések besorolásának Beluszkyétól eltérő megítélése is.

Fontos felhívni a figyelmet a szocialista városokat P. Merlin új ipari városaitól elválasztó jelentős különbségre is. A nyugat-európai vagy észak-

72 Analógiaként hadd emlékeztessenek a „szocialista rendszer” kifejezés használatának indoklása kapcsán kifejtett Kornai János-féle megfogalmazásra: „miért kellene ezeknek [tudniillik a szocialista] az országoknak a megjelölésére más nevet keresni, mint aminek önmagukat nevezték?” Kornai (1993) 42. p.

73 Szelényi (1990) 163. p.; Szirmai et. al. (2002) 35. p.

74 A definíciót lásd Beluszky (1999) 413. p.

amerikai városok ugyancsak egy-egy ipari létesítménynek-nagyberuházásnak köszönhatték létüket, ám fejlesztésük soha nem járt kivételezett pozíció megszerzésével, más települések és településcsoportok teljes ellehetetlenítésével. A nyugati terület- és településfejlesztési politika is élt ugyan a kormányzati beavatkozás, a központi programok eszközeivel, de az állam – nem lévén erre kompetenciája – nem befolyásolhatta ilyen mértékben a települések sorsát. A nyugat-európai új városokat elsősorban decentralizációs céllal és regionális keretek között gondolkodva fejlesztették, ezzel szemben a szocialista országokban újonnan alapított városokat kifejezetten centralizációs szándékkal, a regionális összefüggések végig gondolása nélkül.

2. A második fő jellegzetesség, hogy a szocialista városok létesítésének elsődleges célja az urbanizálatlan térségek ipari fejlesztése volt, s általában egyetlen óriási termelőüzem vagy egy nehézipari ágazat dolgozói számára épültek,⁷⁵ azaz speciális ipari funkciók hozták létre őket.⁷⁶

Így természetesen a telepített ipar vagy a már meglévő ipar felfuttatása határozta meg a település jellegét⁷⁷ és későbbi prosperitását; ugyanakkor hanyatlását is ez okozta. A szocialista városok diverzifikálatlan gazdasági szerkezetük miatt kevésbé voltak fogadókészek az újításokra, az innovációra,⁷⁸ ami különösen akkor vált égető problémává, amikor a bázist adó ipar válságba került.

3. A harmadik fő jellegzetesség, hogy a szocialista városokban az iparban foglalkoztatottak mindvégig túlsúlyban voltak, átlagosan 60% körüli arányban.⁷⁹ E településeken – a funkciók egyoldalúsága miatt (lásd 2. jellegzetesség) – alacsony maradt a szolgáltató ágazatokban dolgozók aránya.⁸⁰

75 Merlin (2000); Aleksandrowicz (1999) 5. p.

76 Smith (1996) 72–73. p.

77 Beluszky (1999) 413. p.

78 Kőszegfalvi–Beluszky (1991) 21. p.

79 Markos (1962) 129. p.; Beluszky (1999) 413. p.

80 Arra, hogy a kevés központi funkciót ellátó, azaz egyfunkciójú településeken az „egyéb” foglalkozású népesség aránya kifejezetten alacsony, Markos már az Ajkáról és vonzáskörzetéről szóló elemzésében felhívta a figyelmet. 1960-ban az „egyéb” foglalkozású népesség aránya két régi járási központban, Devecserben és Sümegen 40% körüli volt (39% és 43%), az újonnan alapított városban, Ajkán viszont az 1949. évi 12%-ról még 1960-ra is csak 20%-ra nőtt. Az „egyéb” népesség összetétele is eltérő volt: a két járási központban elsősorban államigazgatási, Ajkán viszont főként közlekedési és kereskedelmi dolgozók alkották a többséget. Markos (1967) 98. p.

A helyi társadalom túlzott homogenitást mutatott,⁸¹ ami részben következménye, részben oka is a gazdasági diverzifikáció hiányának.

Márpedig a foglalkoztatási szerkezetnek, s azon belül is a tercier szektor arányának döntő szerepe volt és van a városi jelleg kialakulásában. Hiszen egyfelől a tagolt városi társadalomhoz, a diverzifikált funkciókhoz foglalkozási sokszínűség is szükségeltetik, másfelől a szolgáltató ágazatokban dolgozók járulnak hozzá leginkább a városi funkciók kialakulásához.⁸² A szocialista városok egy részét emiatt kvázivárosnak is tekinthetjük, mert éppen azok a rétegek hiányoztak társadalmukból, amelyek a XX. század második felében a városok legfőbb alakítói és meghatározói voltak. A kialakult és megcsontosodott, diverzifikálatlan gazdasági és foglalkoztatási szerkezet rugalmatlanná tette a szocialista városokat, emiatt igen nehezen reagáltak az 1980–90-es évek új kihívásaira.⁸³

4. A negyedik fő jellegzetesség, hogy a szocialista városokban fokozottan érvényesültek a modern építészeti és várostervezési-szervezési elméletek: nemcsak a nagyipari üzemeket, hanem a hozzájuk csatlakozó várost is egységes tervek szerint építették fel.⁸⁴ Ugyanakkor többségüknek máig nincs megfelelően kiépített városcentruma: a rossz forgalmi szervezés, gyakran a legfrekvenciáltabb területek beépíthetlensége, a monumentálisra tervezett, de általában el nem készült vagy be nem fejezett főterek miatt nem alakult ki igazi központja. A különálló, egymástól jelentős távolságra épült városrészekből azonban centrum hiányában nem vált organikus

81 Weclawowicz (1992) 217–218. p.; Merlin (2000).

82 Erre az összefüggésre Timár Lajos hívta fel a figyelmet a két világháború közötti vidéki városok elemzése kapcsán. Tendenciaszerűen kimutatta, hogy a városhierarchia alsóbb szintjei felé haladva fokozatosan csökken – az akkori statisztikai fogalmak szerint – a kereskedelem és hitel, a közszolgálat és a szabadfoglalkozású foglalkozási csoportba tartozók részaránya. Önálló várostípusként felállította a „kvázi” városok kategóriáját, amelybe azok a települések kerültek, ahol a kereskedelem, közlekedés, a közszolgálat foglalkozási csoportjába tartozók és a szabadfoglalkozásúak aránya nem érte el a 15%-ot: az egyoldalúan agrárjellegű városok – mint Mezőkövesd, Törökszentmiklós, Karcag stb., illetve az egyoldalúan ipari vagy bányászati jellegű települések – mint Felsőgalla, Ózd, Pilisvörösvár stb. Timár (1993) 40–41., 46. p.

83 A szocialista városok közül Tatabánya és Ózd 1990 utáni gazdasági szerkezetváltásának nehézségeiről lásd részletesen Germuska (2002b), Kazincbarcika átalakulásáról lásd Sikos (1995).

84 Markos (1962) 131. p.; French–Hamilton (1979) 6. p.; Smith (1996) 71–73. p.

egység, a legtöbb szocialista város területileg és bizonyos mértékben társadalmilag is integrálatlan település maradt.⁸⁵

A kritériumok meghatározását követően még egy feladat maradt: a csoporthoz tartozó magyarországi városok megnevezése. A jellegzetességek és az elmúlt két évtized kutatási eredményei alapján nem látszik szükségesnek a teljes magyar városállomány újbóli átvizsgálása, elegendő az 1989-ig városi jogállást nyert ipari települések közül a Beluszky Pál, Papp József és Szirmai Viktória által megnevezettekre szűkíteni a kört: Ajka, Bátonyterenye, Dunaújváros (egykor Sztálinváros), Kazincbarcika, Komló, Martfű, Oroszlány, Ózd, Paks, Salgótarján, Százhalombatta, Tatabánya, Tiszaújváros (egykor Tiszaszederkény, majd Leninváros) és Várpalota.

A tizennégyből Ajka, Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló, Oroszlány, Százhalombatta, Tiszaújváros és Várpalota esetében kevés kétségünk lehet. Újonnan alapított vagy ipari község(ek) felfejlesztésével létesített ipari városok, amelyek egyértelműen megfelelnek a felállított kritériumoknak.

Ózd, Salgótarján és Tatabánya a XIX–XX. század fordulóján fejlődésnek indult ipari településként több vonatkozásban eltér a csoport zömétől. Városi jogállásuk valamivel régebbre tekint vissza, mint az előbb említett nyolc településé: Ózd 1949-től, Salgótarján 1922-től, Tatabánya 1947-től birtokolta a városi címet. Politikailag és gazdaságpolitikailag kiemelt szerepük ugyanakkor aligha megkérdőjelezhető: Ózd az ország egyik legfontosabb kohászati bázisaként, a két bányászváros pedig 1950-től megyeszékhelyi ranggal is megerősítve mindvégig kitűnő érdekérvényesítő képességgel bírt. Az ipari foglalkoztatottak magas aránya ugyancsak érvényes mindhárom településre, azzal együtt, hogy a két megyeszékhelyen nyilvánvalóan több embert foglalkoztattak a közszolgáltatási ágazatok. A 4. kritérium első kitétele Salgótarjánra és Tatabányára mindenképpen érvényes, Ózdon a területi adottságok nem tettek lehetővé nagyobb szabású újrastrukturálást. A második kitétel nem érvényes Salgótarjánra, hiszen a hatvanas években egyetemes terv szerint kiépült városközpontja még Hild-éremben is részesült. Ózd és Tatabánya területi széttagoltsága azonban a második világháború utáni négy évtizedben is alig-alig csökkent, s városközpontjuk máig lezáratlan. Összességében – úgy vélem – mindhárom város besorolható a szocialista városok közé.

Bátonyterenyét nógrádi bányászközségek, Nagybátony, Kisterenye és Szűpatak egyesítésével hozták létre 1984-ben, várossá azonban csak 1989-

85 Szczeпаński (1993) 152–154. p.

ben nyilvánították – a tömeges címosztogatás idején. Az 1950-es években egy ideig Salgótarján helyett Nagybátonyban kívántak új bányászvárost létesíteni, s az építkezések meg is kezdődtek. Ám a település hiába másfél-szerezte meg a népességét 1949 és 1970 között (9 ezerről 15 ezer főre), a bányászati adottságok változása miatt a fejlesztés félbemaradt. Ezzel stagnálásra ítéltetett a község, amit az is tükröz, hogy népessége a következő húsz esztendőben (1970–90) egyáltalán nem változott, 15 ezer fő körül stabilizálódott. Bátonyterenye tehát alapvetően nem felel meg az 1. kritériumnak, s a 4. kritériumból is legfeljebb a településrészek szétszórtsága igaz, egységes településfejlesztésnek kevés nyomát látni.

Martfű az ország legmagasabb aranykorona értékű földekkel rendelkező vidékén fekszik, gazdag mezőgazdasági községek szomszédságában. A szocialista érában viszonylag folyamatosan fejlesztették: a háború előtt alapított cipőgyár mellett növényolajgyárat, majd sörgyárat létesítettek a községben. Gazdasági szerkezete viszonylag sokoldalúnak mondható. Népességét ugyan 1949 és 1990 között megötszörözte (1500 főről 7400-ra), de a könnyűipar szerényebb alkupozíciói és Szolnok, illetve Tiszaöldvár közelsége miatt kiemelt települési fejlesztése elmaradt. Várossá csak 1989-ben nyilvánították, így elesett a redisztributív rendszerek által biztosított előnyök többségétől. Martfű tehát nem felel meg egyik kritériumnak sem.

Paks – bár az atomerőmű építése miatt 1970–90 között népessége 45%-kal (13 ezer főről 20 ezerre) nőtt – Tolna megye északi részének tradicionális kisvárosias központja. Gazdasági szerkezete viszonylag sokoldalú, s az erőmű-építkezés nem módosította érdemben a településszerkezetet sem. 1976-os várossá nyilvánítását természetesen az ipartelepítésnek köszönhetette, de növekedési pályája gyökeresen eltér a szocialista városokétól. Paks tehát nem felel meg egyetlen kritériumnak sem.

Mindezek alapján a következő magyarországi településeket soroltam a szocialista városok közé: Ajkát, Dunaújvárost, Kazincbarcikát, Komlót, Oroszlányt, Ózdot, Salgótarjánt, Százhalombattát, Tatabányát, Tiszaújvárost és Várpalotát.

A következő fejezetekben arra a kérdésre fogok koncentrálni, hogy ez a tizenegy város milyen úton jutott a kiemelt szerephez és az ipar-, terület-, illetve településfejlesztési politika (azaz a redisztribúciós rendszer) milyen eszközökkel alapozta meg és tartotta fenn kivételezett helyzetüket. Megpróbálom a motivációkat is megvilágítani, hogy láthassuk, milyen célok vezérelték a fejlesztést, volt-e valamilyen racionális magja, vagy kizárólag ideológiai szempontok játszottak szerepet benne.

Az 1945 előtti időszak iparosodási és urbanizációs folyamataira azért térek ki a II. fejezet során részletesebben, hogy egyértelművé váljék: a második világháború után meghonosodott szocialista fejlesztési modellnek voltak ugyan eszmái és gyakorlati előzményei Magyarországon, ám az egyáltalán nem következett törvényszerűen a hazai fejlődési útból. Az industrializáció hatását a városok fejlődésére azért érdemes közelebbről is szemügyre venni, mert Magyarországon 1945 előtt az agrárgazdaság és a szolgáltató ágazatok voltak az urbanizáció legfőbb hajtóerői. A szocialista korszakban viszont éppen az iparosítás kapott elsődleges szerepet a hazai városodásban. A III. és IV. fejezetben ezért a központi ipartelepítési programok kapnak jelentős teret: milyen hullámokban, milyen célokkal és eszközökkel bontakoztak ki, s milyen befolyással volt mindez az ipar területi elhelyezkedésére és a városokra. A III. fejezet az 1948 és 1953 közötti iparosítási terveket elemzi, valamint az ehhez kapcsolódó településosztályozást, amely a fejlesztések elosztását lett volna hivatott koordinálni. A IV. fejezetben az 1954–89 közötti időszak terület- és településfejlesztési politikáját veszem górcső alá, amely elvileg a regionális és települési egyenlőtlenségek csökkentését tűzte zászlajára, ám valójában mindvégig a nehézipari bázisok és térségek növekedését segítette. A beruházások elosztását és eloszlását tanulmányozva szembesíteni lehet egymással a hangoztatott fejlesztéspolitikai célokat és a megvalósult eredményeket.

A kötet utolsó, V. fejezetében azt fogom körüljárni, hogy a magyarországi szocialista városok építése során hogyan érvényesültek a modern várostervezési és -építési ideák, illetve a sztálinista szovjet építészet irányelvei, s ezek adaptálása révén milyen városszerkezet jött létre.







Üdvözlét Salgó-Tarjánból.

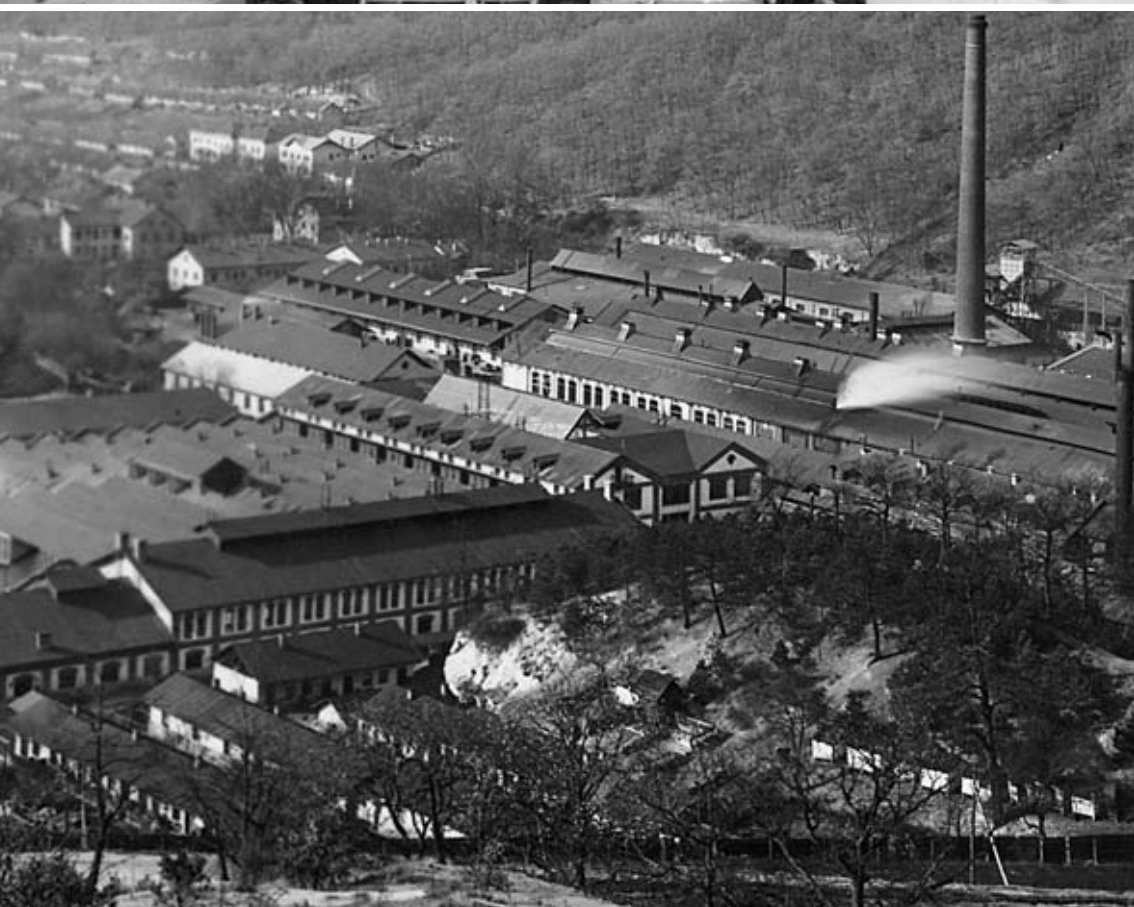
Ferencz akna.

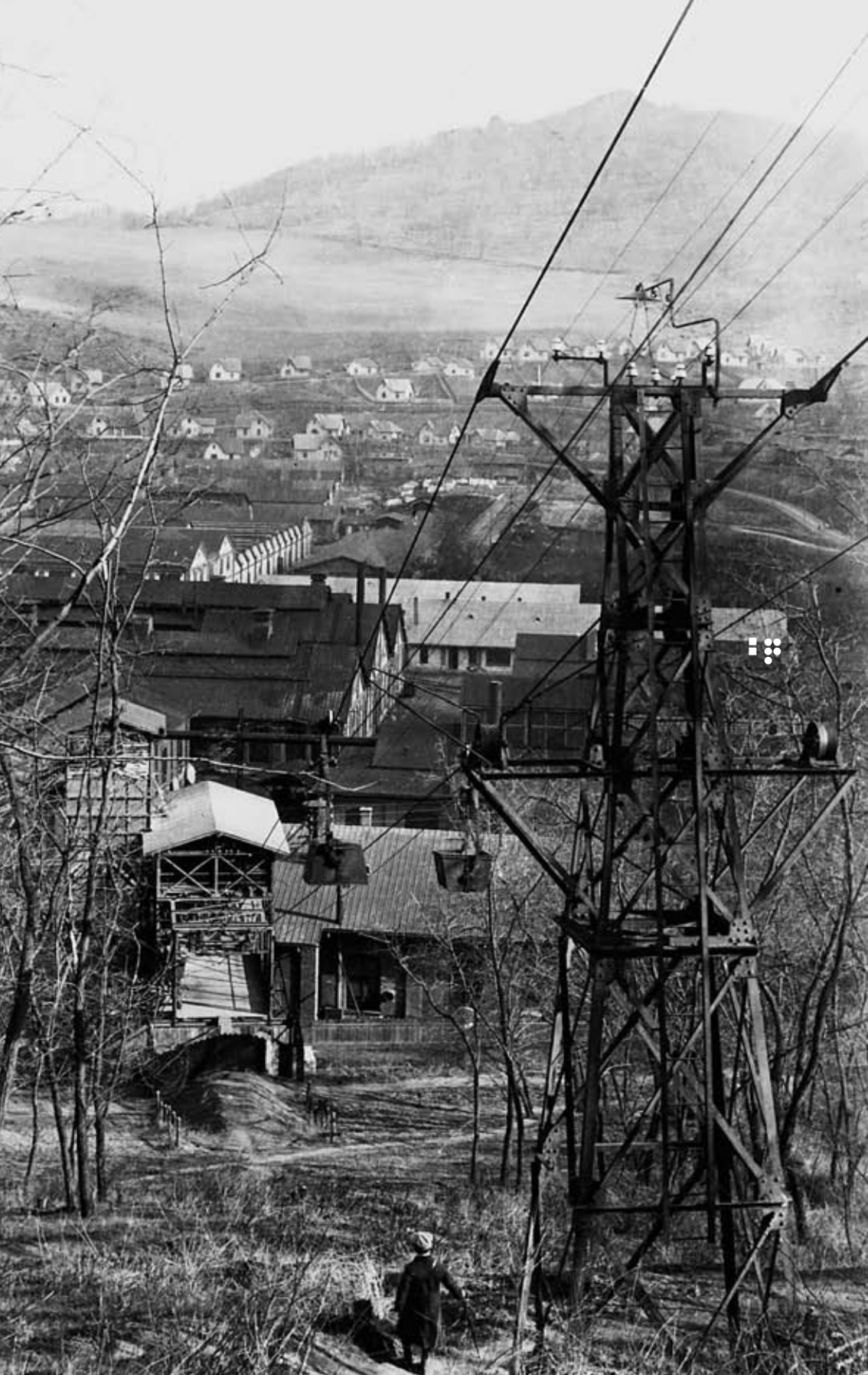
Salmab. Ért. febr. 22.

⦿



⦿









II. fejezet

IPAROSODÁS, IPAROSÍTÁS ÉS URBANIZÁCIÓ,
1890–1944

A magyar nyelv jól megkülönbözteti az ipar terjedésének és növekedésének kétfajta útját: a spontán vagy szerves folyamatnak tekinthető *iparosodást*, illetve az állami beavatkozással-részvétellel végrehajtott s ezért szervesetlen folyamatnak tartott *iparosítást*. E kettő – időben és térben változóan – hol egymással párhuzamosan zajlott, hol egyik vagy másik dominanciájával. Ám minden esetben jelentős és visszafordíthatatlan gazdasági, társadalmi, területi és települési következményekkel járt. Az urbanizáció¹ nyilvánvaló összefüggésben volt az iparosodással-iparosítással, de a köztük fennálló ok-okozati viszony meghatározása még ma is vita tárgya a társadalomtudományokban.

A köztudatot meghatározó urbanizációs elméletek szerint a modern korban az urbanizáció nemcsak hogy karöltve haladt az iparosítással, hanem kölcsönösen gerjesztették egymást, és az ipari települések a városodásban bekövetkezett forradalmi változás „zászlóvivői” voltak. Különösen a XX. század második feléből visszatekintve – s az utókori állapotokat a korábbi évtizedekre visszavetítve – könnyű túlhangsúlyozni az ipar szerepét. Eszerint az ipart a településfejlődés, a lakosságszám-növekedés, a „jelentőségfokozódás” elsőrendű előidézőjeként, a településszerkezet, a települési infrastruktúra meghatározó tényezőjeként kell figyelembe venni, amely gyorsítja egy adott körzet településeinek fejlődését, és átalakítja az adott tájegység szerkezetét, valamint döntően befolyásolja ellátási körülményeit.²

A helyzet azonban nem ilyen egyszerű. Újra kell gondolni az ipar és a városok kapcsolatát, mert – amint arra például John Langton több munkájában is rámutatott³ – az iparosodás mintájának tartott XVIII. századi Nagy-

1 Urbanizáción két különböző folyamat értendő: egyfelől a városi népesség szakadatlan növekedése (városodás); másfelől a falu és város társadalmi egységesülési folyamata, a korábbi városi technikai civilizáció és életforma általános elterjedése az egész településhálózatban (városiasodás). Enyedi (1988) 8. p.

2 Lásd például Faragó–Major (1973) 183. p.

3 Lásd Langton (1999), vagy bővebben *Urban growth and economic change from the 17th century to 1841* című könyvében, ismerteti Timár (1998).

Britanniában az ipari forradalom regionális jelenség volt, sem térben, sem ágazatilag nem fogta át az egész brit gazdaságot. Az új típusú ipari városok megjelenése még a szigetországban sem rendezte át a teljes városhálózatot, a késve és kevésbé iparosodó országokban pedig (mint amilyen Magyarország is) az urbanizáció egészen más körülmények között zajlott. Az a tény, hogy a XX. század végére Európa nagyobb részén a népesség többsége város lakó, csábít a kontinens régiói közötti eltéréseket figyelmen kívül hagyó állítások megfogalmazására. A jelenlegi állapothoz azonban többféle út vezetett. Az urbanizáció több tényezőtől vezérelt, sokszínű és regionális különbségekkel tarkított folyamat, amelynek nem volt és ma sincsen egységes és kizárólagos modellje.

A magyarországi urbanizáció és iparosodás-iparosítás kapcsolatát az utóbbi két évtizedben több szerző (Beluszky Pál, Enyedi György vagy Gyáni Gábor) elemezte egy-egy rövidebb időszakot illetően. Átfogó feldolgozás, mint például Lengyelországban A. H. Dawson tanulmánya⁴ (amely 1850–1970 között vizsgálja a kérdést) azonban eddig nem született. A következőkben (és a III–IV. fejezetben) arra teszek kísérletet, hogy közel száz évet átfogva elemezzem az ipar- és városfejlődés összefüggését, különös tekintettel a vizsgált városcsoportra.

IPAROSODÁS ÉS IPARTÁMOGATÁS A DUALISTA KORSZAKBAN

A XIX. század utolsó harmadában Európa és Észak-Amerika bizonyos régióiban – kisebb-nagyobb krízisektől meg-megtörve ugyan – szinte szakadatlan tempóban bővült és növekedett a gyáripar minden ágazata.

Európa periferiális térségeiben a nehezen kibontakozó industrializáció meggyorsítását és területi terjedését – a liberális állameszme megszabta keretek között maradván – növekvő mértékű állami szerepvállalással igyekeztek segíteni.⁵ A Balkánon vagy az Ibériai-félszigeten egyaránt találkozhatunk ipartámogató-pártoló intézkedésekkel a korszakban: Bulgáriában 1894-ben, majd 1905-ben és 1909-ben, Romániában 1887-ben és 1899-ben, Törökországban 1914-ben hoztak ilyen törvényt; Spanyolországban pedig egy 1907-es törvény a közszállításoknál írta elő a belföldi ipar előnyben részesítését. Az Osztrák–Magyar Monarchia Lajtán túli térségeinek a magyarországinál jelentősen előrehaladottabb iparosodottságát mutatja,

4 Dawson (1979).

5 A XIX. századi európai iparosítás tipológiáját lásd Gerschenkron (1984a).

hogy Ausztriában 1900-ban és 1901-ben készültek ugyan iparfejlesztési törvénytervezetek, de azokat nem fogadták el.⁶ Eközben Nyugat-Európa legfejlettebb részein már éppen az ipari gócpontokban létrejövő szinte kezelhetetlen népességkoncentrációt igyekeztek fejlesztési rendszabályokkal korlátok közé szorítani. Az ilyen rendszabályok közül az egyik legismertebb és legátfogóbb a Nagy-Britanniában 1909-ben elfogadott ún. Lakás- és Várostervezési Törvény volt, amelynek alapján a helyi önkormányzatok – az állam pénzügyi támogatásával – egységes norma szerinti fejlesztési tervet dolgoztak ki.⁷

Magyarországon a gyáripar kialakulása az 1860-as évek második felétől az 1873-as tőzsdekrachig tartó időszakban vett igazi lendületet. A következő két évtizedben sűrűn váltották egymást a különböző iparágakban a növekedési és a recessziós periódusok. John Komlos véleménye szerint az 1880-as évek második felétől stabilizálódó növekedés fontos előfeltétele volt, hogy a magyar állam a vámuniót kihasználva különféle kedvezményekkel becsalogatta a szabad osztrák tőkét.⁸ Ezeken az alapokon aztán a századfordulón az iparosodás jelentősen felgyorsult: 1870–90 között 31,2%-kal, 1890–1910 között pedig már 64,5%-kal nőtt az iparban foglalkoztatott keresők száma.⁹

Helyi vizsgálatok is megerősítik ezeket az adatokat. Vidéken az 1880-as években lehetett először erőteljesebb gyáripari fellendülést tapasztalni, főként 1885 után alakultak nagyobb iparvállalatok. Ennek demográfiai és foglalkoztatási hatásai csak a későbbiekben váltak érzékelhetővé: Heves megyében például 1890–1910 között nőtt az ipari népesség aránya 10% fölé (10,3%-ról 13,4%-ra), amellet, hogy a mezőgazdaságból élők aránya 10 százalékponttal csökkent. Ugyanakkor az első világháború előestéjén vidéken továbbra is a kis- és középüzemek domináltak az iparban, a száz fő feletti létszámot foglalkoztató nagyipar szinte teljesen hiányzott.¹⁰

Az iparosítás mint fogalom szinte ismeretlen volt a korszakban, nem véletlen, hogy az állami beavatkozást szabályozó törvények is ipartámogatásról, illetve iparfejlesztésről szóltak. Magyarországon az állam közvetlen

6 Lásd Guothfalvy-Dorner (1933) 17–18. p. A bulgáriai iparosítás fő jellegzetességeiről lásd Gerschenkron (1984b).

7 Horváth Gy. (1998) 23. p.

8 Lásd részletesen Komlos (1990) 116–211. p.; lásd továbbá Kövér (1982) 209–228. p.

9 Beluszky (1999) 136–137. p.

10 Kriston (1992) 88–91. p.

iparosítás helyett leginkább az infrastruktúra fejlesztésén keresztül segítette a hazai industrializációt. A magyar állam tulajdonosként és befektetőként legfeljebb olyan stratégiai ágazatokban jelent meg, mint a vasút és a hozzá kapcsolódó szénbányászat, vas- és acélgyártás, valamint gépipar (benne a fegyvergyártás). Csak a gazdasági válságok nyomán merült fel a kormányzati beavatkozás szükségessége. Az ipartámogatásról 1881-ben, 1890-ben, 1899-ben és 1907-ben hozott törvények aztán egyre bővülő eszköztárral ruházták fel a kormányzatot, amely eleinte csak adó- és illetékkedvezményekkel, illetve adóelengedéssel ösztönözte az ipari befektetéseket, később közvetlen segélyezéssel, kedvezményes kölcsönökkel, a századelőtől pedig a közszállításokba való bekapcsolással is indukáló szerepet játszott.¹¹ John Komlos megállapítása szerint azonban összességében „az állami támogatások rendszere soha nem volt elég jelentős ahhoz, hogy fontos szerepet játszhasson Magyarország iparosítása terén”.¹²

Szekeres József állítása szerint az ipartámogatási törvények főként Budapest fejlesztése érdekében születtek, hogy a magyar főváros – a századfordulón erre mindinkább törekvő hazai elit elvárásainak megfelelően – versenytársa lehessen a Monarchia fővárosának, Bécsnek.¹³ Benedek Gábor kutatásaiból azonban egyértelműen kiderül, hogy e törvényeknek sokkal összetettebb célkitűzései voltak, és Budapest iparának támogatása fokozatosan csökkent. Az első ipartámogatási törvénnyel segített 180–200 gyárból 71 volt Budapesten, illetve elővárosaiban, 30 Brassó környékén, s jelentős támogatást kapott Nógrád, Borsod, Gömör, Zólyom és Szepes vármegye közel 30 üzeme is. Az 1890-es törvény alapján mintegy 573 gyár részesült kedvezményekben, ebből 102 volt Budapesten (vagy elővárosában), s az említett térségeken kívül Pozsony, Győr, Kassa, Szeged, Zágráb és Fiume üzemeit is szubvencionálták.¹⁴ Mindez természetesen nem cáfolja Szekeres arra vonatkozó állítását, hogy Budapest és agglomerációjának rohamos ütemű növekedése a legmesszebbmenőkig találkozott a magyar uralkodó körök elképzeléseivel, s hogy az állam számos más módon (közműfejlesztésekkel, monopóliumok és koncessziók megadásával stb.) támogatta a magyar főváros fejlődését.

11 Lásd részletesen Benedek (2000), valamint Kóvér (1982) 31–35. p.

12 Komlos (1990) 159. p.

13 Szekeres (1996) 273. p.

14 Benedek (2000) 414., 417. p.

URBANIZÁCIÓ A XIX–XX. SZÁZAD FORDULÓJÁN¹⁵

A kelet-európai urbanizáció és az iparosodás dualizmus kori kapcsolatát elemezve Enyedi György arra hívta fel a figyelmet, hogy Magyarországon és az egész térségben a késve kezdődött ipari forradalomnak – az adottságoknak megfelelően – az élelmiszeripar volt a húzóágazata. Ez az iparág általában nem hoz létre jelentős városi népességkoncentrációt. A tradicionális társadalom mellett új társadalmi képződmény született az elszórt bányászati és feldolgozóipari településekkel, amelyek jórészt külföldi beruházások és bevándorolt népesség révén alakultak ki. Kelet-Európa városállományának zöme a csökevényes gyáripár miatt így preindusztriális állapotban maradt. Enyedi mindebből azt a következtetést vonta le, hogy az ipar nem szervesen bontakozott ki a polgári városfejlődésből, hanem éppen fordítva, az iparosítás indította el a megkésett városfejlődést.¹⁶

Erdei Ferenc szintén az iparosodás hiányát, illetve késedelmességét okolta a magyar – de különösen az általa „nyugati szabásúnak” mondott, lényegében dunántúli – városok fejlődésének elmaradásáért, „ma elsősorban szembeötlő szegénységéért”.¹⁷

Beluszky Pál jellemezése szerint a dualizmus kori Magyarországon a városok agrárjellegű vidékek tengeréből kiemelkedő szigetek maradtak. A magyar gazdaság- és településfejlődés középpontjában az agrártermelés tőkés átalakulása, technikai-agrotechnikai fejlődése állt: a feldolgozás, a felvásárlás, a kereskedelem, a szállítás, a mezőgazdasági hitelek és biztosítások, a szakoktatás és a mezőgazdasági kutatás átalakulása. Beluszky emellett az urbanizáció másik fő motorjának a kiépülő polgári igazgatás centrumigényét tekintette, amely – mesterségesen beavatkozva a fejlődés menetébe – a vasút, a közigazgatás, a katonaság intézményhálózatának telepítésével növesztette a városokat.¹⁸

Gyáni Gábor – természetesen nem zárva ki, hogy egyes városokban az ipar megtelepülése hozzájárul(hatot)t a település modernizációjához és infrastrukturális fejlődéséhez – megállapítja, hogy a magyar városállomány

15 A dualista korszak hazai urbanizációjának legrészletesebb feldolgozását Deák Ernő végezte el monumentális, kétkötetes, német nyelvű munkájában. Ő azonban a városjog és az igazgatás szempontjából vizsgálódott, s az általunk felvetett kérdéssel nem foglalkozott. Lásd Deák (1979; 1989).

16 Enyedi (1988) 48–50. p.

17 Erdei (1941) 71. p.

18 Beluszky (1998) 15–16. p.

többsége nem az iparosodásnak, különösen nem a gyáripar kiépülésének köszönhetten növekedését. Miközben ugyanis 1869–1914 között a városi lakosság össznépeséghez viszonyított aránya Magyarországon 13%-ról közel 20%-ra nőtt, a legnépesebb városok nem ipari jellegűek voltak. A 15 legnépesebb, 50 ezer főnél több lakosú városból tizenben ugyan elérte az egyharmados arányt az ipari foglalkozású népesség, de a mezőgazdasági foglalkozásúak aránya még itt is 50% felett maradt.¹⁹

Gyáni állítását erősíti a korabeli városállományt funkcionális szempontból feldolgozó Beluszky, aki szerint Budapesten kívül alig néhány középváros (még leginkább Pozsony, Győr, Szombathely, Arad–Temesvár és Pécs) fejlődésében volt meghatározó szerepe a modern iparnak.²⁰

Budapesten, illetve főként a peremövezetében viszont vitathatatlanul a gyáriparnak volt köszönhető a dinamikus népességnövekedés: a főváros lakossága 1869–1910 között több mint háromszorosára, az agglomerációé pedig kilencszeresére nőtt. A nyolc legnagyobb főváros környéki településen (Újpest, Rákospalota, Kispest, Pestszenterzsébet, Pestszentlőrinc, Budafoke, Csepel és Soroksár) 1910-ben a lakosság 60%-a az iparban dolgozott, további 17%-a pedig a kereskedelmi és közlekedési szférában.²¹

A vidéken létrejövő bányászati és gyáripari telepek jelentős része ugyanakkor nem városi jogállású településeken kezdte meg működését, elég csak Ózdra, Salgótarjánra vagy Tatabányára elődközségeire utalni. Ezek az ipartelepek szédületes fejlődésnek indultak, s mint arról a kortársak szinte lelkenedve emlékeznek meg,²² egész településfürtök nőtten ki a tárnák és kohóüzemek körzetében: 1910-ben például Salgótarján 13 ezer, Diósgyőr 11 ezer, Tatabánya elődközségei közel 10 ezer, Stájerlakanina 13 ezer, Resicabánya 12 ezer lakossal büszkélkedhetett.²³ Az ipari és bányamunkás-ság letelepítését (kolonizálását) az 1907-es ipartámogatási törvény hangsúlyozottan pártolta. Így nem véletlen, hogy – a MÁK Rt. vagy a Rimamurány-

19 Gyáni (1995) 8–10. p.

20 Beluszky (1999) 137–138. p.

21 Szekeres (1996) 276. p.

22 Lásd például Borovszky Samu Komárom megyéről szóló monográfiájában a tatai bányák telepéről írt sorokat: „Komárom vármegye a tatai szénbányászattal foglalta el helyét a nyugat-európai értelemben vett nagyipari vállalkozásokat magukba fogadó vármegyék között. [...] A tatai bányászatnak rohamos fejlődése következtében [a MÁK Rt.-nek] tíz év alatt egész várost kellett felépítenie és benépesítenie.” Borovszky (1907) 244. és 254. p.

23 Beluszky (1999) 138. p.

Salgótarjáni Vasmű Rt. telepein kívül – ekkoriban kezdte építeni első munkáslakásait a MÁV, a MÁVAG vagy a Budapesti Villamos Vasút is.²⁴

Összességében megállapítható, hogy a dualizmus korszakában a magyarországi urbanizáció és iparosodás között csak gyenge kapcsolat mutatható ki. Az állami beavatkozás főként szabályozók útján valósult meg, bár a korszak vége felé egyre gyakrabban találkozhatunk közvetlen állami szubvencióval is. A városi népesség létszámának növekedése eleve későn indult meg, s jócskán elmaradt az ideálisnak tekintett mértéktől. A bányászat és a gyáripar fejlődése számos nem városi jogállású település és néhány vidéki város növekedését segítette. Az industrializációnak a birodalmi főváros vetélytársául szánt Budapest, s főként elővárosai voltak a legnagyobb haszonélvezői, a vidéki urbanizáció alig profitált a folyamatból.

IPARFEJLESZTÉS ÉS IPARI DECENTRALIZÁCIÓ 1920–1944 KÖZÖTT

A trianoni békeszerződés az első világháborút megelőzőhöz képest sokkal kedvezőtlenebb helyzetbe hozta a hazai ipart és a magyar városokat, mivel az új határokat kizárólag az utódállamok stratégiai, gazdasági, közlekedési érdekeit tekintve húzták meg.²⁵ A szerződés szétszabdalta a közlekedési és kereskedelmi hálózatot, városok és iparágak sorát fosztotta meg hagyományos vonzaskörzetüktől, háttérüktől, piacuktól. A városhálózat fontos felsőfokú központjai kerültek határon kívülre: a Budapest ellensúlyát képező nagyvárosok Pozsonytól Szabadkán át Temesvárig és Kassáig. A háború előtt – az 1899. évi és 1907. évi ipartámogatási törvények végrehajtásának köszönhetően – Trencsén, Pozsony, Liptó, Szepes, Nógrád, Győr és Vas megyékben volt legmagasabb az egy lakosra jutó szubvenció, tehát a békeszerződéssel jórészt elvesztek az iparba fektetett állami pénzek is.²⁶ Budapest túlsúlya pedig – amely csak tovább növekedett ebben az időszakban – a harmadára csökkent országban még nyomasztóbb volt, így egyre többször vetődött fel programszerűen is más régiók fejlesztésének szükségessége.

A két háború közötti időszakban – a korábbiakkal ellentétben – Európa számos országában gyakorlattá vált a nemzeti ipar támogatása kedvezményekkel vagy közvetlen szubvenciókkal, mert „az állandóan növekvő né-

24 Benedek (2000) 425. p.

25 Beluszky (1999) 195. p.

26 Guothfalvy-Dorner (1933) 16. p.

pesség és az emberi igények és szükségletek fokozódása minden államot arra indít, hogy foglalkozzék az iparosodás kérdésével”.²⁷ Spanyolországban 1924-ben királyi rendelet hatalmazta fel a kormányt a nemzeti ipart segítő adókedvezmények megadására, Törökországban 1927-ben, Bulgáriában 1928-ban új ipartámogatási törvényt is elfogadtak. 1925–26-ban az angol, francia, olasz ipar is közvetlen költségvetési támogatásban részesült.²⁸ Nagy-Britannia ismét a kontinens országai előtt járt: a kormányzat a szubvencionáláson túl a nehézipari körzetek termelési struktúrájának átalakítására is biztosított forrásokat.²⁹

Az adott körülmények között Magyarország sem járhatott más utat, mint a protekcionizmusét. A szűkebb piac, a környező államok védővámjai, a túlméretezett kapacitások miatt a mezőgazdaság és az élelmiszeripar elveszítette húzóágazat jellegét, s így a szükséges dinamizáló szerepet sem tudta betölteni.³⁰ Az új helyzetben leginkább a vám szempontjából addig belföldinek számító cseh és osztrák versenytársaitól megszabadult könnyűipar, azon belül is a textilipar bontakozhatott ki. A magyar kormány a háború végétől igyekezett talpra állítani a meglévő, illetve pótolni az elveszett termelőkapacitásokat. Ennek érdekében 1931 elejéig 177 gyárnak 109,3 millió pengőnyi alaptőke után biztosított állami kedvezményeket, s így 61 gyárbővítési beruházás során 94,4 millió pengőt fektetett be a magánszektor különböző iparágakban.³¹ Az állami vasúttársaság, a MÁV – komoly veszteségek árán is – jelentős fuvarkedvezményekkel segítette a hazai ipari üzemeket és a mezőgazdasági nagybirtokokat. Ezenkívül a magyar állam 1924/25 és 1930/31 között 450 millió pengőt fordított részvény- és üzlet-részejegyzésre, valamint különféle – szintén a hazai vállalatokat segítő – kölcsönökre.³²

27 Guothfalvy-Dorner (1933) 22. p.

28 Uo. 17–18. p.

29 1928-ban Ipari Áttelepítési Tanács alakult, majd 1934-ben az ún. Speciális Térségek Törvényével Dél-Wales, Északkelet-, Északnyugat-Anglia és Kelet-Skócia fejlesztésére önálló pénzalapot és szervezetet hoztak létre. Horváth Gy. (1998) 24. p. Részletesen lásd uo. 53–56. p.

30 Belényi (1996) 21. p.

31 Guothfalvy-Dorner (1933) 14. p.

32 Bojkó (1997) 12. és 17. p. A MÁV-ról lásd részletesen uo. 85–119. p. Az állami költségvetés rendje 1946/47-ig nem a naptári évhez igazodott, emiatt szerepelnek itt is kettős évszámok.

Az 1920–30-as évek fordulóján az állam megkezdte az addig tetszhalott hadiipar újjáélesztését is. Ennek jegyében új állami honvédelmi ipari részvénytársaságokat is létrehozta, illetve új gyárakat is alapítottak: Magyar Optikai Művek Rt. (Budapest, optikai műszerek), Péti Nitrogénműtrágya Gyár (Pétfürdő, műtrágya–lőporalapanyag).³³

Az 1920-as évek végén általánossá váló nemzetközi recessziótól egyre mélyebb válságba sodródó hazai gazdaság helyzete kikényszerítette a közvetlen állami beavatkozást is. Ennek jogszabályi kereteit az 1931:XXI. törvénycikk szabta meg, amely a következő főbb célokat tűzte ki:³⁴ a mezőgazdasági iparok fejlesztése; munkahelyteremtés a munkásság és a „szabad foglalkozási pályákon elhelyezkedő intelligencia” számára; új hazai iparágak megteremtésével jelentős import-megtakarítás elérése; Budapest ipari súlyának csökkentése, a vidéki ipar, azon belül is főként a kisipar fejlesztése; piacteremtés a magyar termékek számára külföldön és itthon.

Az állam a válság éveiben nemcsak az állami vállalatok (MÁV, MÁVAG, komlói bányák stb.) beruházásait és forgótőkepótlását finanszírozta költségvetési forrásokból, hanem több tízmillió pengő értékben szerzett részesedést magánvállalkozásokban. (1928/29 és 1932/33 között 1,7-szeresére nőtt az állam értékpapírkészlete, 227,2 millió pengőről 387,6 millióra; közel felét a nem állami cégekbe fektetett összegek tették ki.) Mindezen túl létrehozták a mezőgazdaság megsegítésére szolgáló ún. boletta-alapot is, amely 1942-ig további 920 millió pengőt investált a magyar gazdaságba.³⁵

A támogatások hatékonyan segítették a válságból való kilábalást, a hosszú távú területfejlesztési célok teljesítése érdekében azonban vajmi ke-

33 Lásd erről részletesen Lázár Andor, akkori HM-tanácsadó, majd államtitkár visszaemlékezését: Lázár (1995) 170–173. p. A péti üzem kettős profilja a következő technológián alapult: „...a lőszergyártáshoz és a robbanóanyagok előállításához feltétlenül szükség van salétromsavra. Kellott egy hazai salétromsavgyárat létesíteni [...]. Ennek fenntartása azonban a békeidőben olyan költségbe került, hogy olyan gyár létesítéséről kellett gondoskodni, amely a békeidők salétromsav-termelését egy jól értékesíthető cikké alakítja át, ammónium-nitráttá, amely jelenleg »pétisó« alakjában ismeretes és használatos a mezőgazdaságban. A gyár jellege olyan, hogy háborúban ha kell, csak salétromsavat termel, békeidőben pedig műtrágyát.” Lásd Varga József iparügyi miniszter nyilatkozatát *Honi Ipar*, 1942. 7. sz. 7. p. Idézi Dombrády (1981) 19. p.

34 A jogszabály általános indoklását lásd Guothfalvy-Dorner (1933) 23–32. p. A törvény fogadtatásáról és értékeléséről lásd Bojkó (1997) 16–17. p.

35 Bojkó (1997) 17., 40. és 143. p. Az állami érdekeltségekről lásd uo. 140–143. p.

vés történt. Ezért a főváros és a vidék közötti (élet)színvonalbeli különbségek mérséklésére – többek között német példák nyomán – az 1930-as évek közepén javaslatok születtek az ipar decentralizációjára, kihelyezésére fővárosból.³⁶ Ennek ellenére ebben az évtizedben is, bár lassuló tempóban, de megállíthatatlanul folytatódott a hazai ipar összpontosulása Budapesten és körzetében. Ekkoriban a nagy-budapesti gyártelepek az ország összes telepének 46%-át tették ki, s bennük hazánk gyáripari munkásságának 62%-a talált munkát.³⁷

Újabb próbálkozásként 1937-ben a kormányzat a vidék iparosodását, új vidéki ipartelek létesítését, illetve a meglévők továbbfejlesztését célzó jogszabály előkészítésébe kezdett. Ehhez a Magyar Városok Országos Szövetségétől kért adatokat. A szövetségnek az iparügyi miniszterhez eljuttatott jelentéséből kiderült, hogy a vidéki városokban a pénzügyi, közlekedési és szállítási nehézségeket, a nyersanyaghiányt, a rossz hitellehetőségeket, a szakmunkáshiányt és a mezőgazdasági foglalkozású lakosság csekély vásárlóerejét tekintették az iparfejlődés legfőbb akadályának.³⁸ Jogszabály kiadására végül mégsem került sor, s nem tudni, hogy a szövetség adatait mennyiben vették figyelembe a későbbiekben.

Az egyelőre még csak tervezett ipari decentralizáció várható eredményeit egyes szakértők eleve szkeptikusan ítélték meg. Imrédy Béla például – még az MNB elnökeként – 1937 márciusában memorandummal fordult Darányi Kálmán miniszterelnökhöz a szükséges gazdasági tennivalók ügyében. Kifejtette, hogy különösen a Tiszántúlon kedvezőtlenek a szállítási, energia- és vízellátási lehetőségek, ami szinte reménytelenül teszi komoly ipar telepítését.³⁹ Ettől függetlenül a következő év elején egy komplex – az ipar területi elhelyezkedését is befolyásoló – gazdaságfejlesztési tervet dolgozott ki: ez lett az ún. győri program.

Az öt évre tervezett beruházási programot Darányi Kálmán miniszterelnök 1938. március 5-én győri beszédében jelentette be; a felhasználni kívánt egymilliárd pengőből 600 millió kifejezetten a hadsereg fejlesztését célozta.⁴⁰ Emiatt a projekt – az adott nemzetközi politikai helyzetben nyil-

36 Kőszegi (1964) 59. p.

37 Szekeres (1996) 291. p.

38 Ruisz (1942) 7., illetve 15–21. p.

39 Imrédy Bélának, a Magyar Nemzeti Bank elnökének memoranduma Darányi Kálmán miniszterelnök részére az ország helyzetéről és a teendőkről. 1937. március. In Sipos (1999) 460. p.

vánvalóan indokolt – „fegyverkezési” jellegét szokás hangsúlyozni, pedig a beruházási források 40%-át az utak, a vasút és az egyéb gazdasági infrastruktúra javítására szánták.⁴¹ A programot jogszabályi keretbe öntő, 1938. június elején elfogadott 1938. évi XX. törvénycikk⁴² („a honvédelem és a közgazdaság fejlesztéséről, egyes népjóléti beruházásokról s ezek költségeinek fedezéséről”) 1. §-a a fentieket még kibővítette például a hajózás és a posta fejlesztésével, a telepítés és házhelyszerzés előmozdításával, a mezőgazdasági termelés és értékesítés támogatásával, a bányászati és nyersanyagkutatással stb.

A győri program finanszírozására „nemzeti beruházási alap” néven költségvetésen kívüli alapot hoztak létre, amely kezdetben 1,3 milliárd pengővel rendelkezett, ám 1944-ig már mintegy 3,168 milliárd pengőt osztott szét.⁴³ Ebből 210 millió pengőt a stratégiai közlekedési útvonalak fejlesztésére, 10 milliót bányászati és kohászati fejlesztésekre, 75 milliót mezőgazdasági és további 105 milliót szociális és kommunális beruházásokra költöttek.⁴⁴ A program hadiipari részét 1938 őszén meggyorsították: a Legfelső Honvédelmi Tanács 600 millió pengőről 800 millióra emelte a hadiberuházások összegét, majd 1939 februárjában arról döntött, hogy a programot a tervezett öt év helyett két év alatt, 1940. augusztus 1-jéig be kell fejezni.⁴⁵

A gazdasági válság, majd a háborús készülődés által kikényszerített növekvő mértékű állami beavatkozás törvényszerűen hozta magával a központi állami tervezés bevezetésének gondolatát. Többben a Német Birodalomban működtetett gazdaságirányítási rendszer, illetve a Magyarországon is a háborús gazdálkodásra való átállás miatt bevezetett központosítás nyomán foglalkoztak a kérdéssel. Guothfalvy-Dorner Zoltán jogász, iparügyi szakember például szerencsének tartotta, hogy itthon még nem lehet „a szó szigorúbb értelmében irányított és tervgazdálkodásról” beszélni. Sőt reményét fejezte ki, hogy a kényszergazdálkodás „elméleti, teljesen tökéletes formája” – a gazdasági élet minden fontos megnyilvánulásának egysé-

40 A program 60%-át egyszeri vagyonadóból, 40%-át pedig az állam által felveendő kölcsönből finanszírozták. Lengyel (1979) 293. p.

41 Jegyzőkönyv Imrédy Béla gyanúsítottkénti kihallgatásáról a politikai rendőrségen, 1945. október 8–9. In Sipos (1999) 111. p.

42 *Országos Törvénytár*, 1938. június 3. 8. sz.

43 Bojkó (1997) 41. és 145. p.

44 Lengyel (1979) 293. p.

45 Csikós-Nagy (1996) 100. p.

gesen, központilag kidolgozott terv szerinti működtetése – nálunk soha sem fog bekövetkezni.⁴⁶

Mások viszont sürgették az ilyen irányú külföldi minták átvételét. Magyar Zoltán például közigazgatásról szóló monográfiájának tervezést tárgyaló fejezetében a Német Birodalomban, Olaszországban, a Szovjetunióban és az Amerikai Egyesült Államokban működő „egységes, átfogó tervezést” állította példaképül. Ugyanitt „elkerülhetetlenül szükségesnek” nevezte a tervgazdálkodás bevezetését Magyarországon, mert szerinte a „nemzetnek gazdasági javakkal minden körülmények között való ellátása, az ütköző gazdasági és szociális szempontok kiegyenlítése, a nemzetközi gazdasági kapcsolatokba való betagozódás érdeke az egész közgazdasági élet tervszerű irányítását teszi szükségessé”. Sőt megkülönböztette a rövid és hosszú távú gazdasági tervezést is, amelyeknél a tervet maga az állam hajtja, hajtja végre.⁴⁷

A tervszerű gazdálkodás egyik fő szorgalmazója a néhány civil szakemberen túl a növekvő befolyással bíró honvéd vezérkar volt, amelyet kezdetben szinte sokkolt az a tény, hogy a magánipar állami támogatások és érvényes hadsereg-fejlesztési programon nyugvó megrendelések nélkül nem volt hajlandó katonai kapacitások kiépítésébe pénzt fektetni. A vezérkar ezért 1938 elejétől amellet tört lándzsát, hogy a hadicikkeket gyártó ipar szervezete, felügyelete, gazdasági és fegyelmi ellenőrzése békeidőben és háborús körülmények között azonos legyen. E célt szolgálta többek között a vezérkar és az Iparügyi Minisztérium képviselőjéből, valamint az árkormánybiztosból álló gazdasági bizottság, illetve a győri beruházási programot koordináló tárcaközi bizottság megalakítása 1938 áprilisában.⁴⁸

1939-től az ország áttért a kötött gazdálkodásra, a mezőgazdaságban bevezették a kötelező beszolgáltatást stb., minden szempontból fokozódott az állami beavatkozás a gazdaságban, amelynek új keretet adott az 1939 márciusában elfogadott honvédelmi törvény. A jogszabály egyebek mellett felhatalmazta a minisztériumokat, hogy az újonnan alakult Országos Ipari Tanács és a Legfelső Honvédelmi Tanács irányelvei alapján kötelezhessék az iparvállalatokat a hadianyagok gyártására, a szükséges kapacitások létrehozására és fenntartására békeidőben is. A törvény újabb paragrafusai léptek életbe a háború 1939. szeptember 1-jei kitörésével: a hadiüzemmé

46 Guothfalvy-Dorner (1942) 24. p.

47 Magyar (1942) 537–539. p.

48 Dombrády (2003) 21–28. p.

nyilvánított gyárakban mindenhol megjelentek az üzemi katonai parancsnokok, s a vállalatok tulajdonviszonyaitól függetlenül átvették a termelés irányítását.⁴⁹ A magyar gazdaság így lépésről lépésre – Lengyel György kifejezésével élve – *irányított gazdasággá* vált, a gazdasági intézményrendszer egyre inkább centralizálták, s az állami költségvetés a nemzeti jövedelem egyre nagyobb hányadát: 1938-ban még csak 38%-át, 1943-ban már közel 50%-át osztotta újra.⁵⁰

A hazai iparfejlődésre a háborús készülődésen kívül igen drasztikus hatással volt a harmincas évek végére mind erőszakosabbá váló német térhódítás, a Grossraumwirtschaft kiépítése. A németek kizárólag a magyar mezőgazdaság fejlesztésében voltak érdekeltek, ezért nemcsak hogy nem nézték jó szemmel a hazai ipar bővítését, hanem egyenesen a visszafejlesztését követelték, hogy piacot teremtsenek a német ipar számára. A magyar kormányzat következetesen ellenállt ezeknek a törekvéseknek, ám a mezőgazdasági termékek és a mind fontosabbá váló magyarországi ásványkincsek (olaj, bauxit stb.) egyre tekintélyesebb része került a Harmadik Birodalomba – gyakorlatilag hiteligérvények ellenében.⁵¹

A hazai gyáripari termelés a válságból kilábalva, a kedvezőtlen nemzetközi feltételek ellenére folyamatosan nőtt: 1938–43 között 42%-kal emelkedett. Ugyanakkor szerkezetében átalakult: 5–10 százalékponttal nagyobb lett a nehézipar aránya (az összes gyáripari termeléshez viszonyítva már az 50%-ot közelítette) – a könnyűipar és az élelmiszeripar rovására.⁵² Így az ipar a nemzeti jövedelem előállításához 1943-ban már 40%-ban járult hozzá – szemben az 1935-ös 25%-kal.⁵³ A hadikonjunktúra minden ágazatban fellendítette a magyar gyáripari termelést, Budapesten és vidéken egyaránt. 1938 és 1943 között a gyáripari telepek száma – a trianoni országhatárok között – 3990-ről 4387-re nőtt, s ezzel párhuzamosan 290 ezer főről 400 ezerre emelkedett a foglalkoztatott munkások száma. A nehéziparnak kedvező időszakban a vasipar termelése 117%-kal, a gépiparé

49 1939:II. törvénycikk. Lásd részletesen uo. 37–41. p.

50 Lengyel (1979) 294. p. A nyersanyag-gazdálkodás, a termelés- és kereskedelem-korlátozás, az árszabályozás és a munkaerő-irányítás háború alatti gyakorlatáról lásd uo. 296–301. p.

51 Lásd részletesen Berend–Ránki (1972) 210–221. p.

52 Csikós-Nagy (1996) 100–101. p.

53 Lengyel (1979) 295. p.

430%-kal nőtt.⁵⁴ A nehézipar 1938-ban az ipari munkásság felét, 1943-ban pedig már 62%-át foglalkoztatta.⁵⁵

Az 1938 után alapított ipartelepek döntő többsége a hagyományos iparmedencékben létesült, és a hadiipari beruházások is leginkább Budapest, Csepel, Győr, Ózd, Diósgyőr stb. meglévő üzemének bővítését eredményezték. A konjunktúra tehát nem változtatott lényegesen az ipar területi elhelyezkedésén. A tervek szintjén is ritkán merült fel az ipar – egyébként katonailag is logikusnak tűnő – decentralizációja: 1942-ben a HM felvetette egy új lőporgyár építését az Alföldön, majd 1944 márciusában a HM IX. – hadiiparral foglalkozó – főcsoportfőnöksége javasolta, hogy a sűrűsödő bombázások miatt vidékre kellene telepíteni egyes hadiüzemeket.⁵⁶ Végül ezek a kezdeményezések sem valósultak meg.

A háború alatt a hazai ipar egyre több bér munkát végzett Németország számára, de egyre erősödött a német tőke befolyása is.⁵⁷ Ennek egyik leglátványosabb példája a magyar bauxit- és alumíniumipar hazai igényeket jóval meghaladó fejlesztése volt: 1943-ban részlegesen üzembe helyezték az újonnan épített ajkai alumíniumkombinátot, megkezdték Almásfüzitőn a Dunai Timföldgyár beruházását, valamint a székesfehérvári alumínium-hengermű építését. Ezzel párhuzamosan a magyar tulajdonú üzemekben is jelentős fejlesztéseket hajtottak végre a csepeli Weiss Manfréd Művek alumíniumkohója és hengerműve, a MÁK Rt. tatabányai alumíniumkohója, illetve a mosonmagyaróvári timföldgyár bővítésével.⁵⁸ A német export mellett az újonnan alapított hazai hadirepülőgép-gyár volt a felfutó alumíniumtermelés legnagyobb felvevőpiaca: az 1941 júniusában megkötött magyar–német repülőgép-gyártási szerződés nyomán alapított, Szigetszentmiklósa települő Dunai Repülőgépgyár Rt., amely Messerschmitt–109-es vadászgépeket gyártott.⁵⁹

54 Markos (1947) 129–131. p.

55 Lengyel (1979) 295. p.

56 Dombrády (1981) 118., 123. p.

57 Lásd részletesen Berend–Ránki (1972) 210–221. p.

58 Dombrády (1981) 175–176. p. A bakonyi bauxit- és alumíniumipar 1930-as évekbeli kezdeteiről lásd részletesen Markos (1967) 46–49. p.

59 A szerződés megkötésének körülményeiről és a német vadászgépek gyártásáról lásd részletesen Dombrády (2003) 327–399. p.

AZ IPAROSODÁS URBANIZÁCIÓS HATÁSAI 1920–1944 KÖZÖTT

Ebben az időszakban – mint az már az előzőekben is kiderült – a gazdaság állami szubvencionálásának, az ipar központi pénzeszközökkel történő fejlesztésének gondolata már Magyarországon is teret nyert, az urbanizációs és a területi folyamatok befolyásolására azonban inkább csak elszórt kísérletek történtek. Eközben – az említett brit törekvéseken kívül – Franciaországban és az Amerikai Egyesült Államokban dolgozták ki a legkomolyabb területi fejlesztési programokat. A területi tervezés és fejlesztés azonban a Német Birodalomban és a Szovjetunióban kapott igazán fontos szerepet. A két diktatórikus berendezkedésű ország területi politikája jelentős hatást gyakorolt bizonyos magyar tudományos körökre is (lásd például Magyar Zoltán munkáit).

Az 1920-as évektől több német tartományban *Landesplan* készült, amelyek gazdasági, települési és szociális problémákat kívántak orvosolni. A náci hatalomátvételt követően 1935-ben felállították a Területrendezés Birodalmi Hivatalát, amely az ország erőforrásainak feltárását és optimális felhasználását volt hivatott megszervezni és ellenőrizni. A birodalmat 23 tervezési egységre (*Planungsraum*) osztották, és a hivatal kirendeltségein keresztül irányította az infrastruktúra-fejlesztést (autópálya-építés stb.), a fegyverkezési és iparosítási programot, majd a háború alatt az elfoglalt területek „kiaknázását”.⁶⁰

A Szovjetunióban a tervgazdálkodás bevezetését követően a gazdasági körzetesítési programok az ország gazdasági, területi és hatalmi struktúráit kívánták átalakítani, illetve szinte teljes önellátásra képes körzeteket igyekeztek létrehozni.⁶¹ A Szovjetunió I. ötéves tervének (1928–32) egyik fő célkitűzése az volt, hogy az iparosítással párhuzamosan az addig a Donyec-medencébe, Moszkva és Leningrád környékére összpontosult ipart „széttérítsék”. Az Urálban, a Kuznyeck-medencében, a Volga mentén sok száz ezer ember áttelepítésével a semmiből új iparvidékeket és városokat hoztak létre, textilgyárak létesültek Közép-Ázsiában, bányákat nyitottak Kazahsztánban, gépipart telepítettek Grúziába.⁶² Ezenkívül irracionális természetátalakító programokba is belekezdtek, mint például a Volgát a Fehér-tengerrel összekötő csatorna építése stb. A tervutasításos rendszer keretei között azonban valódi területi tervezésről alig lehetett beszélni.

60 Hajdú (1995) 177–178. p.

61 Uo. 178. p.

62 Nove (1974) 254–255. p.

A magyar kormányzat is megpróbálta a területi folyamatokat törvényi szabályozással befolyásolni. Az 1923:XIX. törvénycikk az alföldi erdőtelepítésről és fásításokról⁶³ a mezőgazdaság fejlesztésével kívánta felzárkóztatni a térséget, s ide sorolható a már említett, egyebek mellett Budapest ipari súlyának mérséklését célzó 1931:XXI. törvénycikk az iparfejlesztésről. E két jogszabálynál lényegesen komolyabb hatása volt a nemzetközi viszonylatban is példaértékű 1937:VI. törvénycikknek,⁶⁴ amely városi fejlesztési és rendezési tervek kidolgozásának előírásával igyekezett kordában tartani a spontán növekedési folyamatokat. Ez a törvény volt az első, amely a fővárost és agglomerációját egységes egészként fogta fel. Bevezette a „Budapest székesfőváros környéke” fogalmát, a Fővárosi Közmunka Tanács városrendezési jogosítványait pedig kiterjesztette az elővárosokra is.⁶⁵

A települések fejlesztése ügyében két központi programról érdemes említést tenni, amelyek jelentős mértékben hozzájárultak a magyarországi vidéki városok előrelépéséhez. Az egyik az ún. népszövetségi (vagy Speyer-) kölcsön volt, ezt 1925-ben és 1926-ban a városok többsége igénybe vette, és főként közművek fejlesztésére fordította. A másik a szegedi és a debreceni állami egyetemi építkezési projekt volt, amely döntően megalapozta a két regionális központ budapestivel konkuráló tudományos kapacitásainak kiépülését.⁶⁶

Az előbb említett jogszabályokon és programokon kívül bajosan találni más kormányzati intézkedést. E tétlenséget látva a hazai földrajz- és közigazgatás-tudomány az ország térszerkezeti változásainak, gazdaságföldrajzának, közigazgatási rendszerének feldolgozásával magára vállalta egy hatáshatos területi politika megalapozását és célkitűzéseinek megfogalmazását.

A geográfia terén Teleki Pál és tanítványi körének a József Nádor Tudományegyetem Közgazdaságtudományi Karán működő Gazdasági és Politikai Földrajzi Intézet keretében végzett úttörő munkáját kell kiemelni. Teleki és munkatársai a tájelmélet segítségével nemcsak a magyar revíziós területi igényeket indokolták meg tudományosan, hanem a majdani területfejlesztés elméleti alapjait is kidolgozták.⁶⁷

63 *Országos Törvénytár*, 1925. április 25. 6. sz.

64 Uo. 1937. május 11. 5. sz.

65 Lásd bővebben Szekeres (1996) 293–295. p.

66 Beluszky (1999) 202. p.

67 Rechnitzer (1998) 135. p. A tájelmélet két háború közötti fejlődéséről lásd részletesen Hajdú (2001) 69–76. p.

Az 1930-as évek első felében olasz és német példák hatására születtek az első országrendezési tervezetek. Ezek közé tartozott Kaffka Péter 1932-ben, a *Magyar Szemle* hasábjain közzétett elképzelése, amely a közigazgatás gyökeres átszervezését is tartalmazta: nyolc nagy megyét kívánt létrehozni műszaki, gazdasági és közlekedési szempontok alapján.⁶⁸

Magyary Zoltán, aki az 1931-ben létrehozott Magyar Közigazgatástudományi Intézet vezetője és a közigazgatási reform kormánybiztosa volt, elsőik között fogalmazta meg, hogy az országrendezés kormányzati funkció.⁶⁹ A témával kapcsolatos álláspontját előbb 1941-ben *Országrendezés* című tanulmányában, egy évvel később pedig a *Magyar közigazgatás* című monográfiájában fejtette ki. Az utóbbi kötetben leírtak szerint Magyary – a gazdaságiakhoz hasonlóan – a területi problémákat is a tervszerű irányítás bevezetésével orvosolta volna. A népesség hatékonyabb eloszlása érdekében még az áttelepítést sem tartotta kizártnak, amennyiben az addig kihasználatlan terület a letelepedésre és megélhetésre a legjobb lehetőséget nyújtja. Magyary kifejezetten megróttta a „liberalizmus korszakát”, amiért az akkori politikusok engedték olyan „sokszor alig jóvátehető helyzetek” kifejlődését, mint a nagy-budapesti koncentráció.⁷⁰

Az 1930-as évek végén, a Felvidék visszacsatolását követően adta közre Erdei Ferenc az *Országrendezés városokkal* című tervezetét. Ez egyfajta radikális urbanizációs program volt: szorosan a mezővárosokhoz kívánta kapcsolni vonzaskörzetüket, hogy az ország egész népessége városi nívón élhessen. A létrehozandó kb. 80 új közigazgatási egységet a vonzaskörzetek határaihoz igazította volna, s a fővároson kívül hét tartományméretű nagyobb egységet hozott volna létre Győr, Szombathely, Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc, illetve Kassa központtal.⁷¹

A korszakban – mivel Magyarország döntően agrárjellegű volt – a földrajz- és településtudomány, illetve az akkor felvirágzó szociográfia az alföldi régió gondjai mellett a falvak és tanyák problémáira fordította a legtöbb figyelmet. A városok fejlődésével és helyzetével – Erdei Ferenc tanyás mezővárosokról szóló munkáin és Szabó Zoltán *Cifra nyomorúságán* kívül – leginkább a közigazgatás-tudomány és a statisztika (Ruisz Rezső, Homolyai Rezső stb.) foglalkozott.

68 Hajdú (2001) 165. p.

69 Hajdú (1993) 26–27. p.

70 Magyary (1942) 142–143. és 536–537. p.

71 Hajdú (2001) 167–168. p.

A Magyar Közigazgatástudományi Intézet munkatársai a Magyar Zoltán vezetésével 1939-ben a tatai járásban végzett vizsgálatok alapján mutattak rá a városokkal kapcsolatos jogszabályok ellentmondásaira, a közigazgatás rugalmatlanságára, illetve megújításának szükségességére.⁷²

Magyary a már többször idézett, közigazgatásról írott monográfiájában⁷³ a városoknak is külön fejezetet szentelt. Ebben – tekintetét a nyugat-európai és az észak-amerikai urbanizációra függesztve – a korabeli várost egyenesen „a posztindusztriális kor termékének” nevezte. Ez az akkori magyarországi városokra semmiképpen sem volt érvényes. Annál inkább helytálló viszont az az állítása, hogy a mezőgazdaság, az ipar és a közlekedés közel egyenlő mértékben befolyásolta a hazai városfejlődést.

Magyary a várost alakító erők között megkülönböztette „az embertől független, táji erőket” és „az emberi törekvésektől függő erőket”. A második csoportban a kereskedelem mellett mind az ipart, mind a mezőgazdaságot fontos „városfejlesztő erőnek” tekintette. Az ipart a magyar főváros rohamos fejlődése egyik fő tényezőjének nevezte, s önálló kategóriaként írt az „iparforgalmi túlsúlyú városokról”, amelyek közé Budapest elővárosait és a „bányavárosokat” sorolta. Az alföldi tanyás városokra utalva hangsúlyozta, hogy az agrárium „nemcsak az ipar egyes ágainak nyersanyaggal való ellátása útján, hanem saját termelésével közvetlenül is nyújthat városfejlesztő energiákat”. Mindezekon túl Magyary a közlekedés városalakító jelentőségét emelte ki, mivel az a „város fejlődését a tértől meglehetősen függetlenné tette”.

Homolyai Rezső az ipart tartotta az egyik legfontosabb városfejlesztő tényezőnek. Mivel a gyárilap munkástömegeket foglalkoztat, a lakosság számára könnyebb kenyérkeresetet biztosít, a forgalom élénkül, és a város is gyarapszik. Véleménye szerint ezekért a járulékos előnyökért törekszik a legtöbb város ingyenes telekátengedéssel, községi adókedvezményekkel stb. ipari üzemeket csábítani a területére. Homolyai a legnagyobb nehézséget abban látta, hogy a lakosság túlnyomó többsége még őstermelő, és kevés a fölös munkaerő, mert a mezőgazdaságot nehezen hagyják ott az emberek. Ugyanakkor ha a gyárilap magasabb munkabéreivel fokozatosan elvonja a munkaerőt az őstermeléstől, akkor az agráriumban keletkeznek feszültségek.⁷⁴

72 Magyary–Kiss (1939) 14. p.

73 Magyary (1942) 328–330. és 335. p.

74 Homolyai (1939) 38. p. Idézi Tatai (1984) 12–13. p.

Mindezek után lássuk, valójában milyen urbanizációs tendenciák figyelhetők meg az 1920–44 közötti periódusban.

A trianoni Magyarország területén található, 1930-ban törvényhatósági vagy megyei városi ranggal rendelkező 56 település lakossága 1910 és 1941 között közel egyharmadával (31,5%) nőtt. A 800 ezer fős gyarapodás azonban területileg egyenlőtlenül oszlott meg: a budapesti agglomeráció majdnem megkétszerezte népességét (91,4%-os növekedés), s az iparosodó Észak-Magyarország és Dunántúl lakosságszáma is átlagon felül nőtt (45,4, illetve 32,8%-kal), a főváros népessége sokkal kevésbé gyarapodott (23,2%-kal), az Alföld népességnövekedése pedig inkább csak a szinten tartásra volt elegendő (17,4%).⁷⁵ Ezeknek a tendenciáknak megfelelően a vidéki települések közül Mosonmagyaróvár, Pápa, Veszprém, Komárom, Hatvan és Miskolc–Diósgyőr mellett Ózd, Salgótarján és Felsőgalla–Alsógalla–Bánhida (a későbbi Tatabánya) lakosságszáma növekedett a legdinamikusabban.⁷⁶ A növekedés forrását és utánpótlását a válságban lévő háromezer lakosúnál kisebb, illetve a stagnáló 3–10 ezer fős településekről elvándorlók képezték, akiknek a belső migráció jelentette az egyetlen esélyt arra, hogy megélhetést találjanak.⁷⁷

Az 1920-as években Budapest elővárosaiba – mint már jeleztük – szép számmal települtek textil- és más könnyűipari üzemek, újabb tízezreket csábítva az olcsó ingatlanok miatt amúgy is népszerű településekre. A régió nehéz- és gépipari üzei sikeresen oldották meg a béketermelésre való visszaállást, így a peremövezet gazdaságának alapját továbbra is ezek képezték.⁷⁸ Berend T. Iván és Ránki György egy korai munkájukban már egyenesen „Budapest környéki iparvidékről” beszéltek,⁷⁹ ami a térség lakosságának foglalkoztatási szerkezetét nézve egyáltalán nem túlzás. Az 1930. évi népszámlálás adatai szerint ugyanis a legiparosodottabb városok sorát a fővárosi agglomeráció települései vezették (Újpest: 66%-os ipari foglalkozású népesség, Pestszenterzsébet: 61, Budafok: 58, Kispest: 57, Rákospalota: 54), ezeket még szintén 40% feletti arányával Mosonmagyaróvár (46%), Győr (46%), Salgótarján (46%), Pápa (44%) és Vác (43%) követte.⁸⁰

75 Timár (1993) 30., 32. p.

76 Borsos (1961) 83. p.

77 Kövér–Gyáni (1998) 184. p.

78 Lásd bővebben Szekeres (1996) 284–287. p.

79 Berend–Ránki (1961) 557. p.

80 Ruisz (1942) 21–22. p.

A legnagyobb, 40 ezer főnél népesebb hazai városok azonban hiába lettek iparosodottabbak (a 14 ilyen városból kilencben 50% feletti volt az iparforgalmi, s 35% körüli az ipari foglalkozású népesség aránya), az ipari jellegű városok népességének 85%-a mégis Budapesten, Újpesten, Kispes-
ten, Pestszenterzsébeten és Rákospalotán – azaz a fővárosban és agglomerációjában lakott.⁸¹ Ugyanakkor a falvakban is szép számmal létesültek új üzemek, illetve egyre több falusi lakos talált az iparban megélhetést, így nem meglepő, hogy 1930-ban a nem mezőgazdasági foglalkozású népesség kb. 60%-a falvakban és rendezett tanácsú városokban, 1941-ben pedig 43%-a községi jogállású településen élt.⁸²

A jelenséget az is előidézte, hogy a korabeli közigazgatás kevésbé tudott, vagy talán nem is akart lépést tartani a településhálózatban bekövetkezett változásokkal. Hiszen a két háború között alig került sor városi jogállás megadására: a budapesti agglomeráció legnagyobbjain (Kispest, Rákospalota, Pestszenterzsébet, Budafok és Pestszentlőrinc) kívül csak a nógrádi iparmedencéből a békeszerződés által meghagyott Salgótarján részesült e „kegyben”. Ennek okait már idézett munkájukban Magyary Zoltán és kollégái sokoldalúan elemezték.

A gyáripár területi elhelyezkedése keveset változott a trianoni Magyarországot tekintve: 1910-ben 267 településen volt gyáripár, 1930-ban 278-on – s közülük 181 azonos volt.⁸³ A Budapesten és agglomerációján kívül leginkább iparosodott dunántúli és észak-magyarországi régióban ugyan nőtt a gyáripár kapacitása, s a Dunántúlon új iparágak is megjelentek, a változások nem érintették a korábban létrejött iparvidékek alapvető profilját és struktúráját. A dorog–tokodi, a tatabányai, a baranyai, a vespérméi, az ózdi és a salgótarjáni iparvidéken folytatódott a népesség koncentrációja, a hatvan–lőrinci iparvidék jelentősége viszont erősen csökkent. A dunántúli ipari pólusok (Győr, Sopron, Pápa, Mosonmagyaróvár, Székesfehérvár, Szombathely, Kaposvár) erősödni és gyarapodni tudtak, az észak-magyarországiak (Sátoraljaújhely, Rudabánya, Eger és Szerencs) munkáslétszáma ugyanakkor csökkent.⁸⁴

A területi struktúra stabilizálódásának legfőbb oka az volt, hogy a nyersanyagkincsek elhelyezkedése, az ipari termelésre ható természetföld-

81 Gyáni (1998) 88. p.

82 Gyáni (1995) 9. p.

83 Faragó–Major (1973) 204. p.

84 Uo. 211–215. p.

rajzi viszonyok és az ipar fejlődésével párhuzamosan kiépült nagy értékű infrastruktúra vagy egyáltalán nem, vagy csak nagy áldozatokkal és korlátozottan lett volna módosítható. Ez egyrésztől meghatározta az ipar későbbi telephelyválasztását, másrésztől az adott településeken kedvező mikrokörnyezetet teremtett újabb iparágak és üzemek letelepedéséhez. Így kialakult egy olyan településkör, amely iparosodottsága és kedvező telepítési adottságai folytán inkább alkalmas volt újabb iparok fogadására.⁸⁵

A vázolt urbanizációs és iparosodási folyamatok területi–települési következményeinek egymásra vetítésével négyféle városodási út különíthető el az 1920–44 közötti időszakban:

1. Budapesten és agglomerációs településein a dinamikus népesség-növekedés egyik oka és hajtóereje a fővárosi és az elővárosi gyárípar fejlődése volt, amelyet – akarva, akaratlanul – a különböző kormányzati programok is elősegítettek;

2. a legnépesebb, illetve a legdinamikusabban növekvő vidéki városokban folytatódott ugyan az iparosodás, de továbbra sem az ipar volt a döntő tényező a népességkoncentrációk fejlődésében;

3. néhány dunántúli és észak-magyarországi kis- és középváros (Győr, Mosonmagyaróvár, Pápa, Veszprém, Miskolc–Diósgyőr, Salgótarján) népességnövekedésére jelentős befolyással volt a kormányzati segélyekkel és decentralizációs programmal is támogatott gyárípar;

4. egyes iparvidékeken a bányászat és a gyárípar jelentős népességkoncentrációkat hozott létre (Tatabánya, Ajka, Ózd), amelyek egyrészt szakadatlan lendülettel növekedtek tovább, másrészt községi jogállásuk ellenére némi városi szerepkörre is kezdtek szert tenni.

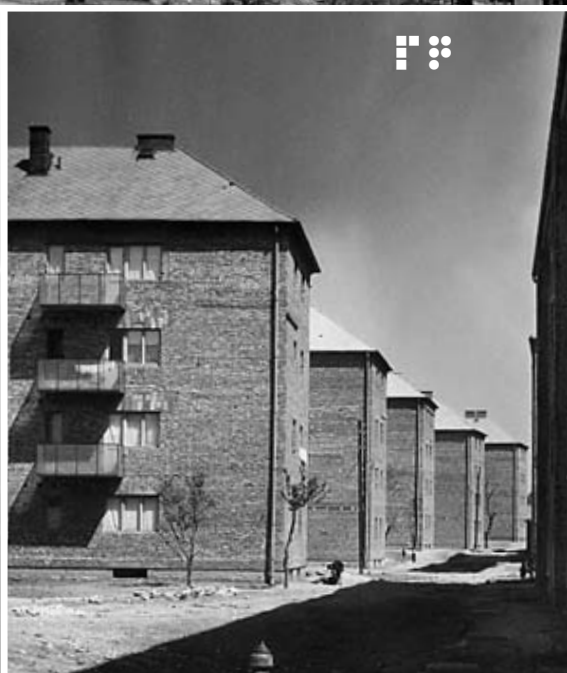
⁸⁵ Uo. 217. p.















A SZOCIALISTA IPAROSÍTÁS ÉS A SZOCIALISTA VÁROSOK, 1948–1953

Az 1930–40-es évek fordulójától újfajta iparosodási-iparosítási modell bontakozott ki a világ minden részén. Az ipar, s különösképpen a nehézipar mind a hosszú háború megvívásában, mind pedig a háború utáni újjáépítésben kulcsszerepet játszott. 1945 után Európa keleti és nyugati felén egyaránt kormányzatok által menedzselte központi fejlesztési programok kezdődtek, amelyek egyszerre kívántak munkahelyeket teremteni, az urbanizáció terjedését segíteni, a túlnépesedett körzetekre nehezedő demográfiai nyomást csökkenteni és az elmaradott régiókat felzárkóztatni. Az ipar, s az iparosítás-ipartelepítés kitüntetett szerepet kapott ezekben a projektekben, mert a korabeli közszellem ezt tartotta az igazi húzóágazatnak. Horváth Gyula a második világháború utáni Nyugat-Európa regionális politikai stratégiáit vizsgálva *tradicionális fejlesztési politikának* nevezte az egész Európát három évtizeden keresztül kizárólagosan uraló nézetrendszert.

Ez a tradicionális vagy pontosabban industriális fejlesztési politika Horváth Gyula megállapítása szerint alapvetően a „keresletösztönző, a nagy szervezetek méretgazdaságosságát preferáló, a jövedelmeket centralizáló és újraelosztó keynesiánus gazdaságpolitikára” épült. Területi-regionális politikáját pedig a következők jellemezték:

- az uniformizált mennyiségi növekedést erőlteti;
- a fejletlen térségekbe külső erőforrásokkal készre szabott „mintákat” kíván átültetni;
- a tőkejuttatásokkal a termelési tényezők mobilitását ösztönzi;
- a központi állami intervenciók politika érzéketlen a fejlesztendő területek belső erőforrásai iránt, s csak a nyersanyagok és a szakképzetlen munkaerő egyoldalú hasznosítására törekszik;
- a területi munkamegosztás a centrumtérsegek előnyére fejlődött, és a gazdasági tevékenységek szűk specializációja válságérzékeny struktúrát hozott létre;
- az ipartelepítést végrehajtó vállalatok az alacsony technikai színvonalú, környezetszennyező termelési folyamatokat helyezték a fejlesztendő térségekbe, a döntéshozó funkciók, a kutatás-fejlesztés, a marketing és értékesítés a centrumokban maradt;

– a regionális politika végrehajtására létrehozott dekoncentrált intézményrendszer csak technikai értelemben vett részt az ágazati fejlesztési programok végrehajtásában, a területi érdekek képviselését kevésbé látta el.

Az 1970-es évek első felében lezajlott világgazdasági válság nyomán vette kezdetét Nyugat-Európa¹ országaiiban egy új szemléleten és alapokon nyugvó fejlesztési irányzat, a *posztindusztriális fejlesztéspolitika*. Nyugat-Európában a posztindusztriális és szerkezetátalakítás-orientált fejlesztési stratégia jegyében az 1970–80-as évek fordulóján új területfejlesztési jogszabályokat dolgoztak ki, amelyekben immár a csúcstechnológiai ipar, a kutatás-fejlesztés, a piaci diverzifikáció, a szolgáltató szektor erősítése, a munkaerő átképzése, az infrastruktúra megújítása, a pénzügyi szektor újjászervezése játszotta a főszerepet.² (A két fejlesztési politika főbb sajátosságait a 2. táblázat veti össze.)

	TRADICIONÁLIS	POSZTINDUSZTRIÁLIS
PROBLEMATIKUS RÉGIÓK	kétpólusú: fejlett – fejletlen	soktényezős: regionális és strukturális gyengeségek
ALAPSTRATÉGIA	regionális növekedés	regionális innováció
SZERVEZETI FORMA	régióközi elosztás	belső regionális erőforrások mozgósítása
A POLITIKA TÁRGYA	tőke, anyag mennyiségi növekedés gyáripar tervek, projektek kisszámú nagyvállalat	információ, technológia minőségi átalakulás szolgáltatások, ágazatközi kapcsolatok programok
DINAMIKA	térben állandó problematikus régiók a növekedési pólusok stabil hálózata	sok kis- és középüzem térben változó problematikus térségek spontán helyierőforrás- mobilizáció

2. táblázat. A tradicionális és a posztindusztriális regionális politika jellemzői. Forrás: Horváth Gy. (1998) 32. p.

1 Nyugat-Európán itt és továbbiakban is a kontinens piacgazdasági viszonyok között élő része értendő – a valódi földrajzi értelemben vett „Nyugaton” kívül Itáliától az Ibériai-félszigeten át Írországig.

2 Horváth Gy. (1998) 28–31. p.

Nyugat-Európában és Észak-Amerikában a tercier szektorok jelentőségének növekedése már a XX. század közepén megkezdődött, s a városok fejlődésében is egyre fontosabb tényezőt jelentettek. A szolgáltató ágazatok az 1970-es évek táján vették át a gazdaság motorjának szerepét, és ezzel párhuzamosan az ún. fehérgallérosok (a szellemi munkát végzők) kerültek többségbe a kékgallérosokkal (a fizikai munkásokkal) szemben. Egyes kutatók ezt egyenesen az „ész forradalmának” nevezik, amely az „eszközök” és a „kéz forradalmát” követte.³

A szocialista blokkban azonban elmaradt ez a paradigmaváltás. A reformokkal kísérletező Magyarországon és Lengyelországban ugyan igyekeztek a fejlesztési célokat az új kihívásoknak megfelelően újrafogalmazni, de mivel a kommunista ideológia megújulásra képtelen volt, a fejlesztési-be-ruházási prioritások alig módosultak. A szocialista országok az energiaváltságra nem reagáltak hatékony anyag- és energiatakarékos megoldásokkal, a technológiaintenzív feldolgozóipari fejlesztések helyett továbbra is az energiaintenzív ágazatok fejlesztését preferálták.⁴ Így sem a dinamikus új iparágak (elektronika, számítástechnika stb.) nem tudták elérni az áttöréshez szükséges „kritikus tömeget”, sem pedig a szolgáltató szektor nem fejlődhetett kellő ütemben. A magyar és a többi táborbeli gazdaság így egyre gyorsabban veszített a versenyképességéből, s az idejélt múlt gazdasági és iparszerkezet végül az egész rendszer bukásának egyik fő oka lett.

A következő két fejezetben azt fogjuk nyomon követni, hogy a szocialista korszakban Magyarországon milyen formákban jelent meg és hogyan bontakozott ki ez a tradicionális – vagy helyesebben industriális – fejlesztéspolitika.

A hároméves terv (1947–49) joggal helyezett jelentős súlyt a hazai ipari kapacitások helyreállítására, hiszen enélkül sem az ország újjáépítését elvégezni, sem a jóvátételi kötelezettségeknek eleget tenni nem lehetett volna. A sztálini doktrínákon nyugvó iparosítási program az első öt éves tervvel teljesedett ki, s a hidegháborús fenyegetés miatt még végletesebb formában valósult meg – beleértve az új szocialista városok alapítását is.

Nagy Imre kormányprogramja új fejlesztési prioritásokat fogalmazott meg 1953 nyarán (mezőgazdaság, mezőgépgyártás, közszükségleti cikkek stb.), alig másfél év elteltével azonban ismét a korábbi nehézipar-centrikus irányvonal kerekedett felül.

3 Lásd Rimler (1996) 239. p.

4 Papp (1989) 35. p.

Koherens, immár nemcsak az ipar szempontjait figyelembe vevő programok kidolgozására és hivatalos szintre emelésére az 1950-es évek végéig kellett várni. Az 1958–60-ban összeálló fejlesztési program ugyanakkor változatlanul az ipartelepítést tekintette a fejlesztés legfőbb eszközének. Nagyjából a hatvanas évek első felére tehetjük azt az időszakot, amikor önálló részpolitikaként⁵ artikulálódott a terület- és a településfejlesztés. (A területfejlesztési politikához a gazdaság és a társadalom térbeli szerkezetének megváltoztatására, a területileg eltérő életszínvonal, az életkörülmények közelítésére, az elmaradott területek gazdasági és foglalkoztatottsági struktúrájának korszerűsítésére, az egyes országrészek fejlettségi színvonalában tapasztalható különbségek mérséklésére irányuló kormányzati cselekvéseket sorolják; településpolitikán pedig az urbanizációs folyamatokat alakítani kívánó, bizonyos településtípusok és egyes települések növekedését és infrastrukturális ellátottságát befolyásolni törekvő központi cselekvést szokás érteni.⁶) Az említett két részpolitika ugyanakkor a gazdaságpolitikától s még inkább az iparpolitikától a továbbiakban sem tudott elszakadni, egy-egy település és térség sorsa tehát döntő részben a gazdaságpolitikán állt vagy bukkott.

Mindebből a következőkben az ipar- és iparosítási politikát, illetve a terület- és településfejlesztési politikát fogom vizsgálni a tervezetek és tervek szintjén, valamint megvalósulásukat a beruházási források eloszlása alapján.

AZ ÁTMENETI IDŐSZAK – AZ IPAR SZEREPÉNEK NÖVEKEDÉSE

1945 után azzal, hogy a gazdaság irányítása kommunista kézbe került, az iparfejlesztés technikája és eszközrendszere Magyarországon is teljesen átalakult. A háború előtt – mint láttuk – az állam, illetve egyes önkormányzatok jogszabályokkal és kedvezményekkel igyekeztek elősegíteni a kis-, közép- és nagyipar növekedését. Akkoriban szokás volt megkülönböztetni az

5 A részpolitika „olyan sajátos tevékenység, amelyet a központi hatalom az élet legkülönbözőbb területeinek közvetlen irányítása és szabályozása végett folytat, s e tevékenységekhez általában valamilyen külön intézményi háttérrel teremt”. Belényi (1998) 49. p.

6 A középtávú tervek és az egyéb fejlesztési programok általában egyszerre fogalmaztak meg települési és regionális szintű célokat. Így a terület- és a településfejlesztési politikát nem lehet mechanikusan szétválasztani, mint teszi például Illés (1992) 60–61. p. Illéssel szemben egyes kutatók a település(hálózat)-fejlesztést egyenesen a területfejlesztés „speciális esetének” nevezik. Lásd például Boros (1995) 187. p.

iparfejlesztés direkt és indirekt eszközeit (adókedvezmények, termelési és kiviteli prémiumok, közvetlen támogatások, előnyös szállítási tarifák, munkahelyteremtés, közmunka, hitelezési kedvezmények stb., illetve az ipari oktatás, kiállítások rendezése, kereskedelempolitika, védjegyek és mintaoltalom stb.).⁷ 1945 után – különösen az államosítások végrehajtását követően – ez a széles eszköztár politikai okokból redukálódott. A gazdaságirányításnak ezután alig volt szüksége közvetett szabályozókra, áttételes beavatkozási lehetőségekre, hiszen direkt (terv)utasítások formájában egyértelműen parancsba lehetett adni a fejlesztési célokat.

A háború után kidolgozott iparosítási terveknek többféle mozgatórugója volt. Ezek közül az egyik leghangsúlyosabb a korabeli Magyarországot megosztó területi és települési egyenlőtlenség:

- Budapest ipari és települési túlsúlya,
- a hagyományos ipari régiók (Budapest környéke, Észak-Magyarország és Észak-Dunántúl) ipari és infrastrukturális előnye az Alfölddel és a Dél-Dunántúllal szemben.

Amint azt Ádám Anna is megállapította,⁸ ezek az egyenlőtlenségek az ipar területi elhelyezkedésében gyökereztek, ami a második világháború alatt és az újjáépítés éveiben alig változott. Így 1949-ben továbbra is erős területi centralizáltság volt tapasztalható: az ipar túlnyomó része Budapestre és környékére tömörült. Ebben a központi régióban dolgozott az állami iparban foglalkoztatottak 53,9%-a (egész Pest megyét tekintve 55,4%-a), illetve a – bányászattal együtt számított – összes ipari kereső népesség 46,3%-a. A korabeli magyar ipari termelés 59,6%-át a fővárosban és körzetében állították elő. Az ország más részein hasonló koncentrációnak lehetünk tanúi. 1949-ben a vidéki állami iparban dolgozók több mint fele, 54,2%-a négy megyében (Győr-Sopron, Komárom, Nógrád és Borsod) talált megélhetést, ezeken kívül szinte csak Baranya megyében volt jelentősebb gyáripar.

A különféle iparágak eloszlása szintén egyenetlen volt: 1949-ben „Budapesten dolgozott a nehézipar, a vegyipar, a könnyű- és az élelmiszeripar foglalkoztatottjainak több mint fele (50, 54, 60, illetve 40%-a), miközben a vidéki ipar arculatát – Győr-Sopron megye kivételével – az alapanyag-termelés és az egyoldalú ágazati összetétel határozta meg”.⁹

7 Guothfalvy-Dorner (1942) 14–15. p.

8 Ádám (1985) 181–183. p.

9 Uo. 183. p.

Az egyenlőtlenségek felszámolását politikusok és szakemberek egyaránt az elmaradott térségek és települések iparosításától várták. Ugyanezen az úton képzelték el a társadalom nagyszabású átalakítását, a tömeges városi munkásosztály létrehozását is. Mindezeknek megfelelően már az első hosszabb távú fejlesztési tervben is az iparosítás szempontjai kerültek előtérbe.

Az 1947 augusztusától érvénybe lépő hároméves népgazdasági terv bő teret szentelt a különféle nehézipari beruházásoknak (a recski ércbánya, az ózdi ércelőkészítő, a diósgyőri és az úrkúti ferromangánkohó és ércelőkészítő, az ózdi és a diósgyőri martinacélmű, a csepeli csőgyár és alumínium-hengermű, továbbá a timföldgyártás modernizálása stb.).¹⁰ Ezeket a beruházásokat, rekonstrukciókat kivétel nélkül a meglévő iparvidéken tervezték végrehajtani, újabbak kiépítésének igénye ekkor nem merült fel.

A kommunista párt apparátusa 1947 őszén kezdte meg egy hosszabb távú gazdaságpolitikai program kidolgozását. Ennek eredménye volt a Gerő Ernő által jegyzett, a Magyar Kommunista Párt (MKP) Politikai Bizottsága (PB) által első olvasatban 1947. november 27-én elfogadott *Irányelvek az MKP gazdaságpolitikájához* című tervezet.¹¹ Ebben a tervgazdaság felé tett gyakorlati lépéseket nemcsak a bauxit-, timföld- és alumíniumipari vállalatok, továbbá az erőművek és a nagybankok államosításának szándéka, hanem az állami kezelésbe került vállalatok összevonásának terve is jelezte. A megmaradó magániparnál az anyagelosztás, az ármegállapítás, a hitel-látás és az adópolitika eszközeivel, valamint az ellenőrzés szigorításával kívánták elérni a hároméves terv előirányzatainak teljesítését.

A Gerő Ernő szellemiségéhez köthető programmal szemben a PB-tag és országgyűlési elnök Nagy Imre egy hosszú és fokozatos átmenettel járó átalakulás lehetőségét vázolta fel ellentervezetében.¹² Az MKP PB azonban 1947. december közepén és a végső programváltozat 1948. februári elfogadásakor is egyértelműen Gerő elképzelései mellett tette le voksát.¹³ A jó-

10 *Magyarország 3 éves terve*. 63–66. p. *A bányászat és ipar beruházásai* című fejezet. A hároméves tervről lásd részletesen Ránki (1963).

11 Az MKP PB 1947. november 27-i ülésének jegyzőkönyve. PIL 274. f. 3. cs. 115. ó. e. 6–18. p. A következő idézetek ugyaninnen.

12 Lásd erről részletesen Rainer (1996) 377–388. p. Nagy Imre *Észrevételek az MKP gazdaságpolitikai irányelveinek tervezetéhez* című hozzászólását közli Feitl (1989).

13 Az MKP PB 1947. december 18-i ülésének jegyzőkönyve. PIL 274. f. 3. cs. 124. ó. e. 3. p.; az MKP PB 1948. február 12-i ülésének jegyzőkönyve. PIL 274. f. 3. cs. 131. ó. e. 2. p.

vághagyott irányelvekben¹⁴ nem voltak újabb konkrét intézkedések az 1947. őszi változathoz képest, azonban a magyar gazdaság (és a társadalmi rendszer) átmeneti jellegét a korábbiaknál határozottabban szögezték le: „a magyar nemzetgazdaság letért a kapitalizmus útjáról és folytonos, szakadatlan harcban a még igen jelentékeny kapitalista szektoral, fokozatosan a szocialista termelőviszonyok megvalósítása felé fejlődik”.

1948. április közepén az MKP PB elfogadta *Az Egyesült Párt rövid programvázlata* című dokumentumot, amely már a levezénylendő folyamat, a kapitalizmusból a szocializmusba való átmenet megvalósításának lépéseit vette sorra. Ezek között szó esett ugyan a mezőgazdaság elmáradottságának felszámolásáról, az ipari és agrártermelés összhangba hozásáról, a takarmánytermelés emeléséről, az állattenyésztés fejlesztéséről; a fő hangsúly azonban egyértelműen az iparosításon, a minőségi ipari termelés kialakításán és fejlesztésén, a népi demokratikus hadsereg kiépítésén és sürgős felszerelésén volt.¹⁵

A Magyar Dolgozók Pártja elvi programnyilatkozata című április végi tervezetből pedig még a fentieknél is egyértelműbben világítottak ki a valódi fejlesztési célok. A húszoldalas program szerint – a hároméves terv gyorsított megvalósítása után – új, ötéves tervet kell kidolgozni, amely Magyarországon további iparosítást, nehéziparának létrehozását, közlekedési hálózatának kiépítését és korszerűsítését célozza.¹⁶

A nyilvánosság 1948. május 20-a után értesülhetett az új középtávú gazdasági terv elindításának szándékáról. Az MKP PB ugyanis ekkor határozott az ötéves általános gazdasági terv és a tízéves energiagazdálkodási és öntözési terv kidolgozásáról. A terv irányelveinek meghatározására a párt Gazdasági és Pénzügyi Bizottsága kapott megbízást.¹⁷ A határozatot követő hetekben a napilapokban és a kommunista folyóiratokban kifejtett propaganda a tervnek a gazdaság egészére gyakorolt pozitív hatását sulykolta, hogy palástolja annak súlyos egyoldalúságát, többek között az agrárszektor háttérbe szorítását.

A mezőgazdasági irányelvek részletes kidolgozására ugyanakkor Nagy Imre és az MDP KV Falusi Osztálya kapott megbízást. A vitáról részletesen lásd Vas (1990) 39–41. p.

14 Az MKP PB 1948. február 12-i ülésének jegyzőkönyve. PIL 274. f. 3. cs. 131. ó. e. 8–16. p. A következő idézet ugyaninnen.

15 Az MKP PB 1948. április 15-i ülésének jegyzőkönyve. PIL 274. f. 3. cs. 142. ó. e. 32–37., 8. p.

16 Az MKP PB 1948. április 29-i ülésének jegyzőkönyve. PIL 274. f. 3. cs. 144. ó. e. 18–19. p.

17 Az MKP PB 1948. május 20-i ülésének jegyzőkönyve. PIL 274. f. 3. cs. 147. ó. e. 1., 8. p.

Az 1948. június 12–14. között megtartott, az MKP és a Magyarországi Szociáldemokrata Párt összeolvadásáról döntő kongresszuson, azaz a Magyar Dolgozók Pártja (MDP) I. kongresszusán a küldöttek elfogadták az elvi programnyilatkozatot, és annak részeként a gazdaságfejlesztési célkitűzéseket is szentesítették.¹⁸

AZ I. ÖTÉVES TERV ELŐKÉSZÍTÉSE ÉS KIDOLGOZÁSA, 1948–1949

Az MDP Gazdasági és Pénzügyi Bizottsága két nappal a kongresszus után, 1948. június 16-i ülésén tárgyalta először az ötéves terv egyik első vázlatáról, amely egyértelműen nehézipar-centrikus fejlesztést ígért. Az Országos Tervhivatal (OT) előterjesztése a tervezett összes ipari beruházás 85–90%-át eleve a nehézipar számára irányozta elő, amit még a bizottság is a könnyűipar „elhanyagolásának” ítélte.¹⁹

Az ipartelepítés részleteinek kidolgozásához szükséges kutatói-szakértői bázissal azonban ekkoriban sem az MDP KV apparátusa (pártközpont), sem pedig a tervhivatal nem rendelkezett. (Az OT Beruházási és Telepítési Főosztálya csak 1949 végén alakult meg.²⁰) Így került a tervhivatal látókörébe egy önálló tervezőműhely, a Területrendezési Intézet (TERINT²¹), amely 1948-tól várostervezési, regionális tervezési és településkutatói feladatokat is ellátott.²² A tervhivatal s annak akkori vezetője, Berei Andor főtitkár Budapest, Miskolc, Ózd, valamint egy a Duna mentén létesülő vasipari komplexum és település fejlesztésének kidolgozására adott megrendelést a TERINT-nek. Az OT Miskolcot 300 ezres nehézipari várossá kívánta fejleszteni, s a fejlesztést a meglévő nehézipari kapacitások jelentős bővítésével képzelte el.

18 Izsák (1998) 25. p.

19 Birta (1970) 118. p.

20 Ádám (1985) 187. p.

21 A TERINT-et 1949 júniusában az Építési és Közmunkaügyi Minisztérium felügyelete alatt működő tervezőintézetként alakították át. 1949 decemberében az OT Telepítési és Beruházási Főosztálya alárendeltségébe került a gazdasági és a területi tervezés összhangjának biztosítása érdekében. Ádám (1985) 187. p.

22 1949 első félévének végére készült el a TERINT-ben az első országos átfogó regionális vizsgálat. Ennek anyagait később megsemmisítették az intézet vezetőjének elítélése miatt. Perczel (1989) 85. p.

A TERINT vezetője, Perczel Károly és csapata azonban a mechanikus végrehajtás helyett úgy fogalmazta újra az OT elképzeléseit, hogy annak fejlesztési alapkoncepcióját – a nehézipar felfuttatásának szükségességét – megtartotta, csak éppen egy-egy régióban szétterítette az egymáshoz kapcsolódó termelési kooperációkat. A TERINT-ben három ilyen regionális nehézipari együttműködés tervét vetették papírra: egy Sajó-völgyi, egy mecsek–baranyai és egy Zagyva-völgyi kooperációét. Mindegyik a meglévő központok (Ózd, Miskolc, Pécs, Salgótarján) túlterheltségét igyekezett csökkenteni, és új városok létrehozásával kívánta fejleszteni a gyengén urbanizált térségeket:

- A Sajó-völgyi regionális terv Miskolc túlzott ipari koncentrációjának ellensúlyozására és a szűk völgybe szorult Ózd tehermentesítésére Sajó-kazinc és Berente térségében új város létrehozását javasolta bányásztelepülésként szénosztályozóval és -mosóval, valamint – a barnaszénre alapozva – vegyipari bázisként (ez lett később Kazincbarcika).

- A mecsek–baranyai regionális terv a Duna mentén már régóta elhelyezni kívánt vaskohászati komplexum mohácsi telepítésén alapult. Eszerint a Jugoszláviából vízi úton érkező vasércet a Mecsek lábától drótkötélpályán Mohácsra szállított komlói – Magyarországon koksizásra egyedül alkalmas – feketeszen felhasználásával dolgozták volna fel. Komlót és Mohácsot várossá kívánták fejleszteni, az utóbbi egy Budapestig húzódó Duna menti urbanizációs fejlesztési és közlekedési sávhoz csatlakozott volna.

- A Zagyva-völgyi regionális terv Salgótarján és Hatvan fejlesztésén túl a környék szénbányáit kiszolgáló települések, Nagybátony és Lőrinci város-sá emelésével számolt.²³

Ha emlékezetünkbe idézzük az I. fejezetben ismertetett, az 1940-es évek végén készült skóciai regionális fejlesztési koncepciókat,²⁴ megállapíthatjuk, hogy a TERINT fejlesztési terve nem állt távol a korabeli nyugat-európai törekvésektől. Az viszont már a megrendelő, az OT (végeredményben a pártvezetés) kívánságain múlt, hogy bár Perczel vesszőparipája a hazai adottságoknak jobban megfelelő élelmiszer-, illetve alumíniumipar fejlesztése volt, a tervzetben a nehézipar dominált.

A TERINT 1949 elején három fő tengely kiemelt fejlesztésére tett javaslatot: egy északkelet–délnyugati, bányászati, nyersanyagbázisra támaszkodó, de vízbázisban szegény tengelyre, valamint két észak–déli, a Duna, il-

23 Uo. 84. p.

24 Lásd Davies (1999).

letve a Tisza vízbázisára alapított tengelyre. Perczel e tervezetét több illetékesnek vélt szervhez és szervezethez elküldte (mérnökszakszervezet stb.), ám választ állítólag egyedül a pártközponttól kapott: „nem helyes országos és regionális terveket készíteni egy intézetben, mivel ez kizárólag a politikai vezetés ügye, [egyébként is] egyetlen igazi regionális tervező van, és az Sztálin elvtárs”.²⁵

Mindez természetesen nem akadályozta meg sem a pártközpontot, sem a tervhivaltat, hogy az I. ötéves terv ipartelepítési részének kidolgozásához Perczel és a TERINT elgondolásait használják kiindulásként. S miközben Perczelt a Rajk-ügy egyik mellékszálaként folytatott perben életfogytiglani börtönrre ítélték, a későbbi középtávú tervek többé-kevésbé szintén az általa felvázolt keretek között formálódtak, két évtizeddel később Leninváros és Százhalombatta is az említett tengelyekre települt.

Perczel Károly elítélésének és vele együtt a regionális tervezés felfüggesztésének ugyanakkor más következményei is voltak. Elsősorban az, hogy az új városok létrehozásából és egyes nehézipari központok fejlesztéséből eredő változásokat nemhogy regionális összefüggésben nem gondolták végig, de még az adott települések esetében sem (lásd Sztálinváros, Komló, Kazincbarcika tervezett lakosságszámának folyamatos módosítását stb.).

Az I. ötéves tervhez visszatérve, annak sarokszámait az MDP PB 1949. január 20-án első olvasatban tárgyalta,²⁶ majd február 17-én hagyta jóvá.²⁷ A határozat évi 10%-os nemzetijövedelem-emelkedéssel számolt, amelyhez öt év alatt elérendő 34–35%-os életszínvonal-emelkedést prognosztizáltak. Beruházásra a nemzeti jövedelem egy ötödét irányozták elő minden évre úgy, hogy 1949–54 között összesen 34,3 milliárd forintot lehessen befektetni,²⁸ közel felét, 16,8 milliárdot a bányászatba és az iparba, azon

25 Perczel (1989) 85. p.

26 Az MDP PB 1949. január 20-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az MDP KV Állampolitikai Osztály előterjesztése a Politikai Bizottság részére. Az ötéves terv alapvető kérdései. 1949. január 20. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 19. ő. e. 3., 13–14. p.

27 Az MDP PB 1949. február 17-i ülésének jegyzőkönyve, illetve OT: Az ötéves terv keretszámai, d. n. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 21. ő. e. 2. és 16–25. p. A következő idézetek ugyaninnen.

28 Itt már találkozhatunk a később általánosan használt „közület I.” és a „közület II.” felosztással: az előbbi azokat az iparágakat foglalta magában, amelyek „békében részben vagy egészben polgári szükséglet számára termelnek, és csak háborús viszonyok között állítandók át teljesen a haditermelésre”; utóbbi pedig a honvédséget és a hadiipart takarta.

ből 7,6 milliárdot a kohászatba, valamint a vas- és fémiparba. A PB rendelkezett arról is, hogy az öt éves terv új ipari létesítményeit decentralizáltan kell telepíteni, amiben vidékfejlesztési szándékok vagy honvédelmi elgondolások egyaránt szerepet játszhattak.

A honvédelem szempontjainak a tervezés során egyébként egyre nagyobb figyelmet szenteltek, ugyanis a nagyhatalmak mind élesebb konfrontációja a szocialista blokk országait a haderő és a hadiipar fokozottabb fejlesztésére sarkallta. Szovjet ösztökélésre 1949. március közepén a magyar Honvédelmi Minisztérium (HM) is benyújtotta hatmilliárd forintos igényét, amelyet az adott politikai helyzetben muszáj volt valamiképp teljesíteni.²⁹ Gerő Ernő erre azt a javaslatot tette, hogy alapján dolgozzák át az öt éves tervet, de a HM is elégedjen meg 5,2 milliárd forinttal. Azt is hozzátette, hogy az MDP KV soron következő ülésén „lényegileg a régi formában prezentálva a tervet (persze szordinóval), jelezniünk kell, hogy a nemzetközi helyzet kényszeríthet bennünket arra, hogy a terven egyet-mást változtassunk a honvédelem érdekében”.³⁰

A pártvezetés is erre az álláspontra helyezkedett, ugyanis az MDP PB 1949. április 1-jei ülésén,³¹ majd az MDP KV 1949. április 2-i ülésén³² is a korábbi, mérsékeltebb fejlesztési koncepciót tartalmazó öt éves tervjavaslatot szavaztatták meg.

A Központi Vezetőség határozatában hangzatos címek hirdették, hogy e középtávú program a társadalom széles rétegeinek jólétét szolgálja: *Fejlett, korszerű közlekedést!; Felszámoljuk a falu elmaradottságát!; A jólét felé!; A legfőbb érték az ember! stb. A Népgazdaságunk újjáalakításának és továbbfejlesztésének terve* című passzus azonban félreérthetetlenül leszögezte, hogy az öt éves terv első számú feladata „Magyarország iparosításának meggyorsítása, elsősorban a nehéz- és gépipar fejlesztése”; és ezért a 35 milliárd forintnyi beruházásból 17 milliárdot az iparban fognak végrehajtani.

29 MOL M-KS-276. f. 65. cs. 195. ő. e. 1949. március 27. 1–3. p. Gerő Ernőnek az MDP Titkársága többi tagjához intézett körleveléből az is kiderül, hogy az említett összegben még nem volt benne a Szovjetuniótól rendelő egy milliárd forintnyi hadianyag, valamint az „esetleg építendő erődítmények” ekkor még ismeretlen költsége sem.

30 Uo.

31 Az MDP PB 1949. április 1-jei ülésének jegyzőkönyve. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 24. ő. e. 1–37. p.

32 Izsák (1998) 55–65. p.

Gerő Ernő 1949. április 13-án ismertette a közvéleménynek szánt KV-határozatot.³³ A propagandaszólások között is olvasni tudóknak viszont ennél többet mondott Rákosi Mátyás 1949. május 8-i celldömölki *Boldog, erős, független Magyarországért!* című beszéde, amely az ipari beruházások hosszas felsorolása mellett csak formálisan emlékezett meg a mezőgazdaság támogatásáról: „Új, hatalmas munkának gyürkőzünk neki: az öt éves tervnek. Ez a terv a magyar ipart öt év alatt annyira kívánja fejleszteni, mint amennyivel azelőtt ötven esztendő alatt nőtt. A Dunántúlon hatalmas, új acélmű készül. Megkétszereződik a bauxitból előállított alumínium mennyisége. Az öt éves terv hatalmas lendületet ad a Dunántúl iparának. [...] Az öt éves terv meg akarja szüntetni a magyar mezőgazdaság elmaradását.”³⁴

Bár a nyilvánosság előtt még sok szó esett az ágazatilag és területileg kiegyensúlyozott fejlesztésről, a különböző tervezőműhelyek fő feladata egyre inkább csak az iparosítás területi és települési elhelyezésére szűkült úgy, hogy a telepítés megfeleljen a nyersanyag-adottságoknak, a műszaki, a munkaerő-gazdálkodási, a közlekedési, a katonai-védelmi és nem utolsósorban a politikai szempontoknak. Az új középtávú terv előkészítése során a TERINT, az OT, az akkor még egységes Iparügyi Minisztérium és a pártközpont megfelelő osztályai óriási munkát végeztek a konkrét telepítési helyszínek meghatározása érdekében. Csakhogy a politikai vezetés – a nemzetközi helyzet változásai és egyéb megfontolások alapján – állandóan új és új kívánságokkal állt elő, lényegében lehetetlenné téve a körültekintő tervezőmunkát. (Ennek közismert példája a régóta óhajtott grandiózus vas-kombinát építési helyszínének kiválasztása körüli tortúra.³⁵)

A sok módosítgatás nyomán az egyik első, konkrét helyszíneket is tartalmazó ipartelepítési vázlatot 1949. április végén vetették papírra az OT-ban. A hivatal ipari osztálya – politikai jóváhagyás hiányában – ekkor még csak néhány tervezett új üzem hozzávetőleges helyét adta meg: egy nehézipari kombinát és samottgyár mohácsi, egy ferromangánkohó ajkai, egy erőmű „Barcika környéki”, egy új aknaüzem komlói és egy-egy központi szénosztályozó barcikai, ózdi és oroszlányi telepítésére tett javaslatot.³⁶

33 *Szabad Nép*, 1949. április 14.

34 Vas (1990) 50. p.

35 A telepítés dokumentumait lásd többek között: MOL XIX-A-16-a, 96. d.; MOL XIX-A-16-b, 8. d.; MOL M-KS-276. f. 116. cs. „Terv” 4. ő. e. és uo. „Vegyes” 4–5. ő. e.

36 Az OT Ipari Osztály feljegyzése. Az 5 éves terv új létesítményeinek elhelyezése. Budapest, 1949. április 25. MOL M-KS-276. f. 116. cs. „Terv” 20. ő. e. 1–2. p.

1949 késő tavaszán erőteljes katonai készülődés kezdődött, ami természetesen hatással volt az I. öt éves tervre is. A növekvő hadseregfejlesztési igények miatt 1949. június 1-jén az MDP Titkárságának ismét foglalkoznia kellett a terv sarokszámaival.³⁷ Az előterjesztés még ekkor sem szolgálhatott végleges adatokkal, ugyanis a közület II. címén beállított és a hadsereg fejlesztési költségeit tartalmazó összegek nem voltak véglegesek, mert a hadsereg és a hadiipar terve még csak ekkor készült el. Mindenesetre az I. öt éves terv első három évében a gépgyártás termelését úgy kívánták megkétszerezni, hogy polgári beruházásokra az öt év alatt – a korábban tervezett 35 milliárd forint helyett – csak 33,5 milliárdot költöttek volna.

Az OT a várható gazdasági feszültségeket és szűk keresztmetszeteket látva 1949 nyarán ismét „puhább” javaslatot dolgozott ki, amiért az MDP Titkárságától 1949. szeptember végén megrovást is kapott.³⁸ A Titkárság – az OT-t felülbíráva – a 38%-os életszínvonal-emelés helyett már csak 32%-ot tartott kívánatosnak. A testület végül kizárólag a tervtörvény megszövegezését bízta a tervhivatalra azzal az utasítással, hogy a jogszabály – a Szovjetunió 1946. évi tervtörvényéhez hasonlóan – „csak utaljon a fő számokra”, és a „széles körű agitációhoz felhasználható” legyen.

Az OT Üzemtelepítési Osztályán valószínűleg ezzel egy időben állították össze az *Ötéves üzemtelepítési tervet*, amelyben egyértelműen felismerhetők a már ismertetett TERINT-tervezet elemei: a Sajó-völgy, a Tisza mente és Mohács térségének fejlesztése. Az *Ötéves üzemtelepítési terv* fő célként a „budapesti ipari centrum lehető egészséges megbontását és új ipari gócpontok létesítését”, az ipar egyenletesebb területi eloszlásának megteremtését, s ezzel párhuzamosan a nagy mezőgazdasági munkaerőfelesleggel rendelkező területek iparosítását tűzte ki. Az új ipari üzemeket iparáganként csoportosan igyekeztek elhelyezni, egy-egy kb. 30 km-es körzetben. A borsodi térséget az ország legnagyobb nehézipari gócpontjává, Mohácsot és környékét a vaskombináttal új iparvidékké kívánták fejleszteni. Veszprém és Almásfüzitő térségében a nehézszerkezetgyártást, a Tisza mente Szolnok és Szeged közötti térségében a könnyűiparfejlesztést, a Tiszántúl Szeged és Nyíregyháza közötti térségében pedig a könnyűipart kívánták megte-

37 Az MDP Titkársága 1949. június 1-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az MDP KV Államgazdasági Osztálya előterjesztése: Az öt éves terv keretszámai. MOL M-KS-276. f. 54. cs. 48. ó. e. 4., 44–46. p.

38 Az MDP Titkársága 1949. szeptember 29-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az MDP KV Államgazdasági Osztálya előterjesztése. MOL M-KS-276. f. 54. cs. 64. ó. e. 4., 37–39. p.

remteni. Ekkor 258 új üzem létesítésével számoltak, ebből 18-nak még nem találtak telephelyet. A már meghatározott telephelyű 240 üzemet összesen 82 településen kívánták elhelyezni a következő regionális eloszlásban: Dunántúl – 78 db; Duna-Tisza köze – 20 db; Tiszántúl – 56 db; „Felvidék” (az az Észak-Magyarország) – 55 db; Nagy-Budapest – 31 db.³⁹

A koncepció fontos elemének tekinthetjük azt az elképzelést, hogy a Mohács környéki tervezett iparvidék egyfajta déli ellenpólust képezzen az északi térségek ipari tengelyével szemben.⁴⁰ Új városok létesítéséről vagy meglévő ipari centrumok várossá alakításáról nem esett szó ebben dokumentumban.

Az MDP PB mellett gazdasági előkészítő testületként működő Államgazdasági Bizottság 1949. október közepén vitatott meg egy 1950-re szóló ipartelepítési tervet, amely az előbbi *Ötéves üzemtelepítési terv* főbb elemeinek felhasználásával készült, ám már keretösszeget is rendelt az egyes beruházásokhoz:

- Mohács „hatalmas nehézipari gócponttá” alakítása 2,4 milliárd forint beruházással, valamint a komlói bányák 250 millió forintos fejlesztésével;

- Barcika–Berente (későbbi Kazincbarcika) térségében új iparvidék építése 1,4 milliárd forintos költséggel. Figyelemre méltó, hogy itt jelent meg a honvédelmi iparág első két létesítménye: Sajóbátonyban (Nitrokémia II. „álnéven”) új löporgyár építése 500 millió forint beruházással, s ennek saletromsavval való kiszolgálására Barcikán nitrogéngyár építése 460 millió forint beruházással (a Péti Nitrogénmű „tükörüzemeként”);

- az először szintén Barcikára tervezett (s mint láttuk, Perczel által szorgalmazott) 210 millió forintos alumíniumipari beruházást viszont Várpalotára telepítették át az Almásfüzitőn előállított timföld szállítási és a tömbalumínium budapesti feldolgozásra történő továbbszállítási költségeinek csökkentése érdekében.

Ezt a telepítési tervet végül nem hagyta jóvá az Államgazdasági Bizottság, hanem „telepítési irányelvek” további kidolgozására szólította fel a tervhivatalt.⁴¹ A telepítési tervben megfogalmazott célok jelentős részét ettől függetlenül mégis megvalósították.

39 Az OT Üzemtelepítési Osztálya: *Ötéves üzemtelepítési terv*. Összeállította Cséky Sándor. d. n. MOL M-KS-276. f. 103. cs. 5. ó. e. 19–31. p. Az idézetek ugyaninnen.

40 Ádám (1985) 189. p.

41 Az MDP KV Államgazdasági Bizottsága 1949. október 18-i ülésének jegyzőkönyve, illetve [OT] Telepítési terv 1950. évre. d. n. MOL M-KS-276. f. 112. cs. 33. ó. e. 5. és 127–133. p.

Az MDP Államgazdasági Bizottsága 1949. október 25-én tárgyalta az I. ötéves terv javaslatát teljes részletességében, és majd tucatnyi tervkötetre adta áldását, a nehézipar termelési előirányzataitól az árumérlegekig. Megjegyzendő, hogy a tervnek még ebben a változatában is Mohács szerepelt az építendő új vaskombinát telephelyeként.⁴²

AZ I. ÖTÉVES TERV VÉGLEGESÍTÉSE

Eközben az MDP vezetése 1949 késő őszen – a nemzetközi politikai helyzet változása miatt – a következő évi részletes tervek kidolgozása helyett a középtávú terv minél gyorsabb elfogadtatására törekedett. Az MDP PB 1949. november 10-én tárgyalta az I. ötéves terv OT által sokadik változatban elkészített tervezetét. A testület egy hetet adott az OT-nak a véglegesítésre, s a végső formába öntést Gerő Ernő és Révai József kapta feladatul.⁴³ A PB – az Országgyűlést megelőzve – a következő hetekben még két alkalommal foglalkozott az I. ötéves tervvel: 1949. november 24-én és december 2-án.⁴⁴ Mind a kétszer felemelték az előirányzatokat, s így született meg a Parlamentnek formális jóváhagyásra végül benyújtott tervjavaslat. Az Országgyűlés 1949. december 10-i ülésén 1949. évi XXV. törvényként fogadta el végül a dokumentumot.⁴⁵

Az 1949. novemberi változathoz képest a megszavazott törvény retorikája és szellemisége nem változott, a gazdaságpolitikai irányváltás viszont jól érzékelhető a szövegből. (A félfordulat – még erőltetettebb iparosítás – oka a Kominform 1949. novemberi 16-i budapesti ülése volt, amelyen Jugoszláviát az új háborúra készülő agresszív imperialista hatalmak körébe sorolták, s ezzel Magyarország egyik pillanatról a másikra „frontországgá” vált.) Változatlan maradt a gazdasági átalakítás és a nagyipar létrehozásának célkitűzése, a véderő megerősítésének-kifejlesztésének kiemelt priori-

42 Az MDP KV Államgazdasági Bizottság ülésének jegyzőkönyve. MOL M-KS-276. f. 112. cs. 34. ő. e. Lásd továbbá a teljes beterjesztett dokumentációt: 276. f. 103. cs. 1–4. ő. e.

43 Az MDP PB 1949. november 10-i ülésének jegyzőkönyve, illetve OT: Törvényjavaslat a Magyar Népköztársaság első ötéves állami népgazdasági tervéről. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 39. ő. e. 4., 16–42. p.

44 MOL M-KS-276. f. 53. cs. 40., illetve 42. ő. e.

45 1949. évi XXV. törvény a Magyar Népköztársaság első ötéves népgazdasági tervéről az 1950. január 1-től 1954. december 31-ig tartó időszakra. *A Magyar Népköztársaság fontosabb törvényei és kormányhatározatai* 25–45. p.

tása és a tervezett új ipari beruházások telepítési helye. A novemberi változat és a végleges törvény is kiemelte, hogy „az elmaradott mezőgazdasági jellegű vidékek: a Tiszántúl, a Duna–Tisza köze, a Dunántúl iparban szegény megyéi” gyárakat, üzemeket kapnak; továbbá a nagy-budapesti mellett két új iparvidék is születik: a borsodi és a pécs–mohácsi.

A törvény a tervidőszakban 263 új ipari üzem létrehozását írta elő. Ezek 44%-át a nehéziparban kívánták létesíteni, és a Tiszántúl, a Duna–Tisza köze, illetve a Dunántúl elmaradott megyéit gyárak telepítésével akarták fejleszteni. A kiemelt beruházások listája még inkább jelezte a nem ipari és „nem termelő” (oktatási, szociális stb.) szektorok háttérbe szorulását: különösen a mezőgazdaságot illetően hiányoztak a konkrétumok, a mohácsi nagyolvasztó és erőmű, a várpalotai, a barcikai erőmű stb. viszont név szerint is bekerült a jogszabályba.

Új elem volt a tervtörvényben a novemberi tervezethez képest az iparosítás meggyorsításának programja, s megjelent a később közkeletűvé vált jelszó, az átalakulás „agrár-ipari országból ipari-agrár országgá”. A pártvezetés elvárásainak megfelelően a tervtörvény az előzetes változatoknál sokkal kevesebb konkrétumot tartalmazott. Szembetűnő az öt évre tervezett beruházások 50,9 milliárd forintos főösszegén belüli újabb átrendeződés az ipar javára: a korábbi 20,3 milliárd helyett a törvényben már 21,3 milliárd szerepelt. Nem mellékes, hogy a törvény – bármennyit is hivatkoztak rá a későbbiekben, és hiába tartalmazott tételes előirányzatokat – csak laza gazdaságpolitikai keretet jelentett, amelyet a részletes éves tervek az aktuális fejlesztési prioritásoknak megfelelően töltöttek meg tartalommal.

Ne feledkezzünk meg eközben arról sem, hogy 1949. december 31-én lezárult az a hároméves terv, amely legfeljebb körvonalaiiban emlékeztetett az eredeti 1947-es tervtörvényre. Az OT 1949–50 fordulóján készült, s az MDP KV Államgazdasági Bizottsága 1950. január 31-i ülésén megvitatott jelentése győzedelmes hangon számolt be arról, hogy az ország a hároméves tervet két év öt hónap alatt teljesítette, sőt szám szerint túlteljesítette. Anélkül hogy belemerülnénk a részletekbe, érdemes kiemelni, hogy a tervidőszakban beruházott 10,3 milliárd forint 35,3%-át az iparra költötték. A közlekedési ágazat (20,4%), valamint az építési, szociális és kulturális ágazat (25,7%) magas részesedése a beruházásokból kizárólag a legszükségesebb infrastruktúra újjáépítésének volt köszönhető. A gyáripár adataiból azonban rögtön kiderül, hogy már ez az újjáépítés is nehézipar-centrikusan zajlott le, többek között a jóvátételi igények miatt.

A hároméves terv eredetileg azt tűzte ki célul, hogy a háború előtti szint-

re hozza a magyar gazdaságot, majd a későbbi előirányzat-emelések nyomán az ipari termelésnek 1949-ben 27,2%-kal kellett volna meghaladnia az 1938-asat, ehelyett átlagosan 53,4%-kal volt több. Ezen belül a gépipari termelés megduplázódott (212,1%), s közel ilyen mértékben lépte túl a tervezett számokat a vas- és fémipar (181,9%) vagy a vegyészeti ipar (174%) teljesítménye is. A nehézipari beruházások keretében főként meglévő üzemeket állítottak helyre (például a Péti Nitrogénművek), illetve némelyikhez kisebb új gyáregységeket építettek (például az ózdi és diósgyőri ércelőkészítő). Ezek alapján az Államgazdasági Bizottság úgy értékelte a helyzetet, hogy a beszámoló nyilvánosságra hozandó változatában a hároméves terv helyreállítási jellegét kell hangsúlyozni, valamint hogy az I. öt éves terv előfeltételei megteremtődtek.⁴⁶

AZ ÖTÉVES TERV ELSŐ ÉVE ÉS ELŐIRÁNYZATAINAK FELEMLÉSE

Az OT által 1950 februárjában kidolgozott és az MDP Titkársága által jóváhagyott 1950. évi ipartelepítési terv⁴⁷ aztán meglehetősen egyoldalúan értelmezte a tervtörvényben lefektetett célkitűzéseket. Ugyanis a terv „a budapesti ipari centrum egészséges megbontása és új vidéki ipari gócpontok létesítése” címén mindössze három körzet fejlesztését irányozta elő: Sajószentpéter–Kazincbarcika környékét (Borsodi Kombinát); Dunapentele–Dunaföldvár környékét (vaskombinát) és Várpalota–Veszprém–Balatonfűzfő vidékét (közép-dunántúli iparvidék).

A korábban tervezett fővárosi és alföldi beruházásokat erőteljesen mérsékeltek, bár leszögezték, hogy a „honvédelmi szempontból fontosabb, nagy volumenű, elsősorban nehézipari telepítéseket általában a Duna vonalától keletre kell elhelyezni”. A terv végül összesen 2,3 milliárd forint beruházására tett javaslatot (3. táblázat): ennek majdnem 60%-át az iparban, illetve közel a felét az északi régióban kívánták felhasználni. A Duna–Tisza köze és a Tiszántúl a források alig negyedét kapta, és szociális-közületi beruházásokat e két régióban egyáltalán nem terveztek.

46 Az MDP KV Államgazdasági Bizottsága 1950. január 31-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az OT jelentése az 1949. évi terv teljesítéséről, valamint a hároméves terv végrehajtásáról. d. n. MOL M-KS-276. f. 112. cs. 45. ö. e. 3–4., 12–24. p.

47 Az MDP Titkársága 1950. február 15-i ülésének jegyzőkönyve 1. p., illetve OT: Az 1950. évi nagy létesítmények indoklásai. MOL M-KS-276. f. 54. cs. 86. ö. e. 8–33. p. A következő idézetek ugyaninnen.

RÉGIÓ ÁGAZAT	ÉSZAK- MAGYARORSZÁG			DUNÁNTÚL			DUNA-TISZA KÖZE ÉS TISZÁNTÚL			BUDAPEST		BERUHÁZÁS ÖSSZESEN
	1.	2.	3.	1.	2.	3.	1.	2.	3.	2.	3.	
IPAR	8	9	665,8	10	11	421,8	8	8	214,3	4	48,7	1350,6
KÖZLEKEDÉS	5	8	251,7	6	6	233,5	5	5	199,3	4	39,5	724,0
SZOCIÁLIS ÉS KULTURÁLIS	2	3	180,4	3	3	47,3	–	–	–	3	30,5	258,2
KÖZÜLET	1	1	5,5	2	2	15,6	–	–	–	2	11,8	32,9
ÖSSZESEN	16	21	1103,4	21	22	718,2	13	13	413,6	13	130,5	2365,7

3. táblázat. Az 1950. évi beruházások régiókénti eloszlása. Forrás: MOL M-KS-276. f. 54. cs. 86. ő. e. 10/hátlap. Jelmagyarázat: 1. = helységek száma, 2. = létesítmények száma, 3. = a beruházás összege millió forintban.

1950 folyamán – az éves ipartelepítési tervnek megfelelően – számos nagyberuházást kezdtek meg egyszerre az ország különböző pontjain: a várpalotai és komlói bányák bővítését; a Dunai Vasmű építését; az ózdi és diósgyőri kohászati rekonstrukciót; a várpalotai és tatabányai alumíniumkohó építését, illetve felújítását; a kiskunfélegyházi Középhez-vasszerkezeti Gyar, a jászberényi Aprítógép-gyár, a barcikai nitrogénmű, a szolnoki kén-savgyár és a budapesti épületelemgyár építését; a dunapentelei, az inotai, a tatabányai, a dorogi, a tiszalöki, a berentei és az ózdi erőmű építését vagy bővítését stb. E munkák döntő többségét természetesen nem lehetett néhány hónap alatt befejezni.

Az iparosítás tempóját tovább gyorsították a nemzetközi politika fejleményei. Az 1950 júniusában kirobbant koreai konfliktussal a hidegháború – ha csak lokálisan is – „forró” háborúvá változott, amit a szovjet blokk országai közvetlen világháborús fenyegetésként értékeltek. A magyar vezetés is teljes mértékben azonosult ezzel a nézettel, ezért a hadikészültség mielőbbi elérésére sarkallta a magyar haderőt és honvédelmi ipart. Az 1950. november végén az MDP PB által elfogadott 1951. évi ipari termelési keretszámok kifejezetten a háborús készülődés jeleit mutatták.⁴⁸ Figyelemre méltó, hogy az előterjesztést az OT helyett az Államgazdasági Osztály nyújtotta be, amely annak ellenére, hogy már eleve feszítettnek tartotta a tervet,

48 Az MDP PB 1950. november 23-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az MDP KV Államgazdasági Osztálya előterjesztése, 1950. november 22. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 64. ő. e. 2., 28–31. p.

mégis emelt egy kicsit az előirányzatokon. Az előterjesztés fő számai egyértelműen jelezték az egyes termelési ágak közötti arányváltozást: egyrészt egyre nagyobb része volt az iparnak a nemzeti jövedelem előállításában, másrészt a nehézipar, s azon belül is különösen a hadiipar javára következett be eltolódás.

A tervhivatal – meg akarván felelni a politikai elvárásoknak – a következő évi beruházási és termelési előirányzatokat olyan mértékben felemelte, hogy 1950. december közepén éppen az MDP PB-nek kellett mérsékelnie őket.⁴⁹ Ahogyan azt az OT elképzeléseit felülbíráló Államgazdasági Osztály előterjesztése fogalmazta: „ez a javaslat az előző évi tervekhez viszonyítva nagy előrehaladást jelent, bár [...] fő hibája, hogy az eddigi túlságosan laza tervezésből bizonyos mértékig az ellenkező végletbe megy át, a terv több területen túlfeszített”. Erre aztán Rákosi azzal az utóbb széles körben ismertté vált mondattal vágott vissza, hogy a „feszített terv a jó terv. [...] Az a jó terv, amit csak lábujjhegyen lehet elérni.” Az Államgazdasági Osztály bírálata arra is rávilágított, hogy a beruházások – a középtávú tervben korábban megfogalmazott irányelvekkel ellentétben – csupán az ország néhány körzetére összpontosultak: a nagyberuházások 24%-a Budapesten, 65%-a pedig Pest, Fejér és Borsod megyében kezdődött meg. Ezen változtatni kívántak ugyan, de az óhajt rögtön ki is oltotta az az elvárás, hogy a beruházási erőfeszítéseket még inkább koncentrálni kell. Az OT nagyberuházásokról szóló jelentéséből pedig az is kiderült, hogy a beruházások milyen nagy mértékben korlátozódtak a nehéz- és hadiipari ágazatra. Ugyanakkor a kapacitáshiány és egyéb okok miatt ötmilliárd forintnyi polgári és katonai beruházás húzódtott át a következő évre.

1950–51 fordulóján a magyar pártvezetés az MDP közelgő kongresszusának előkészítésére koncentrált, s némiképp váratlanul érte egy moszkvai meghívás az európai szocialista országok tanácskozására. Az értekezlet 1951. január 8-án ült össze a Kremlben, ahol a szocialista világ katonai kérdései kerültek napirendre. A Szovjet Hadsereg Vezérkara úgy ítélte meg, hogy a NATO 1953 végére teljesen fel lesz készülve a következő háborúra, s ennek ellensúlyozására a szocialista országok hadseregeit is gyorsított ütemben kell fejleszteni. Sztálin álláspontja szerint az 1956-ra tervezett had-

49 Az MDP PB 1950. december 14-i ülésének jegyzőkönyve, illetve MDP KV Államgazdasági Osztálya előterjesztése az 1951. évi népgazdasági tervről. 1950. december 13., továbbá az OT összefoglaló jelentése az 1951. évben induló nagyberuházásokról. d. n. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 65. ó. e. 1., 4., 7–11., 48–65. p. A következő idézetek ugyaninnen.

sereglétszámot és felszereltséget legkésőbb 1953 végére ki kellett (volna) állítani.⁵⁰

Rákosi Mátyás és Farkas Mihály Moszkvából hazatérve kétségbeesetten hajszolta a párt- és állami apparátust, hogy a Sztálin utasításainak megfelelő hadseregfejlesztési programot el lehessen fogadtatni az alig másfél hónap múlva esedékes pártkongresszuson. A magyarországi szovjet katonai tanácsadók kész kívánságlistát tettek le az asztalra és útmutatást arra vonatkozóan, hogyan lehet több mint százötvenezer főre növelni a Magyar Néphadsereget, előteremteni az ehhez szükséges felszereléseket és járműveket, felépíteni az üzemeket és laktanyákat stb. Az I. ötéves tervben korábban jóváhagyott, már eleve igen magas beruházási összegeket drasztikusan emelni kellett, hogy meg lehessen kísérelni a nehézipari és a hadiipari előirányzatok teljesítését.⁵¹

1951. február végén tehát az a feladat várt az MDP II. kongresszusára, hogy a gazdaságpolitikai iránymódosulást utólagosan jóváhagyja, áldását adja a nyíltan meg nem fogalmazott háborús készülődésre. Erre második napirendi pontként a kongresszus ötödik napján került sor, Gerő Ernő *Az ötéves terv első évének eredményei és további feladatainak a népgazdaság szocialista építése terén* című referátumában ismertette az új célokat. Az 1950. év „sikerei” alapján meghirdette az új, még nagyobb ugrást jelentő fejlesztési programot: „Ötéves népgazdasági tervünket oly módon kell átdolgozni, hogy meggyorsítsuk országunk iparosítását, vagyis mindenekelőtt a nehézipar, az ipari alapanyagok, a villamos energia és a gépgyártás, s általában a termelőeszközöket előállító iparágak fejlődését.”⁵² Miközben a gazdaságban már alapvető strukturális feszültségek mutatkoztak (a feldolgozóipari termelés növekedése mögött elmaradt az alapanyagipar és az energiatermelés fejlődése, a mezőgazdaság és a könnyűipar gyenge teljesítménye pedig a külkereskedelemben és a lakosság fogyasztásának biztosításában okozott feszültséget), Gerő a mezőgazdaság lemaradásából azt a következtetést vonta le, hogy nem lassítani, hanem éppen ellenkezőleg, fokozni kell az iparosítás ütemét.

Gerő szerint magát a vezetést is meglepte a gyorsan fejlődő ipar rohamosan emelkedő energiaigénye, ami „parancsolóan állítja elénk bányá-

50 Rákosi (1997) 860–861. p.

51 Uo. 861–863. p.

52 *A Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusának jegyzőkönyve*. 319. p. A következő idézet ugyaninnen.

szatunk s ezen belül széntermelésünk igen jelentős fokozásának feladatát”. Gerő ezzel új célt jelölt ki a fejlesztés számára, a bányászat így még a nehéziparon belül is kitüntetett szerephez jutott. Ez sok százmillió forintnyi pluszforrást hozott a szocialista városoknak, elég csak Gerő felsorolását megnézni: komoly szociális és kulturális beruházásokat terveztek Salgótarjánban, Gödöllőn, Szigetszentmiklóson, Várpalotán, Tatabányán, valamint Dunapentelén.⁵³

A kongresszusi határozat a Gerő-beszéd teljesen irreális és előre láthatóan teljesíthetetlen számait öntötte végleges formába: az I. ötéves terv előirányzatait úgy kellett felemelni, hogy a gyáripar termelése 1949-hez képest 1954-re az eredetileg előirányzott 86% helyett legalább 200%-kal, ezen belül a nehézipar az eredeti 104% helyett 280%-kal, a könnyűipar 73% helyett 145%-kal emelkedjék.⁵⁴ A beruházásoknak az eredetileg előirányzott 50,9 milliárd forint helyett legalább 80 milliárd forintot, ezen belül a nehéziparban 18,3 milliárd helyett 37 milliárd forintot kellett elérniük. A nemzeti jövedelemnek 63% helyett 120%-kal, az életszínvonalnak öt év alatt 35% helyett 50%-kal kellett emelkednie.

Az MDP kongresszusán már felemelt – ám az Országgyűlés által csak május 16-án jóváhagyott – 1951. évi terven már május közepén újra változtattak. A felülvizsgálatra ismét az ipar anyagellátási nehézségei miatt volt szükség, ezért az MDP PB a vaskohászati, az építőanyag-ipari és a szénbányászati ágazatot felszólította, hogy „minden erővel” hozzák be az elmaradásukat. Ráadásul megfejték az ipari termelési előirányzatokat is: a nehéziparban 217 millió, a könnyűiparban 323 millió, az élelmiszeriparban pedig 115 millió forinttal.⁵⁵

1951 tavaszán és nyarán azonban sem a hadsereg, sem az ipar fejlesztése nem haladt a megkívánt ütemben. A szüntelenül érkező újabb és újabb katonai követeléseket a formálissá vált pártvezetés próbálta megosztani, de a szovjet tanácsadók által Farkas Mihály „szájába adott” igényléseket ritkán sikerült mérsékelni.⁵⁶

53 Uo. 306., 330. p.

54 Uo. 521–522. p.

55 Az MDP PB 1951. május 17-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az MDP KV Államgazdasági Osztálya előterjesztése. 1951. május 15. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 75. ó. e. 2., 15–18. p. A döntési centrum áthelyeződésének ékes bizonyítéka az előterjesztésben, hogy a rendelkező részben minden fontos esetben az MDP Titkársága elé utalják a kérdést.

56 Rákosi (1997) 897. p.

ORSZÁGOS IPARTELEPÍTÉSI ÉS SZOCIALISTA ORSZÁGRENDEZÉSI TERV

1950-ben és 1951 első felében a tervhivatal – az ötéves tervtörvény előírásait mellőzve – a nagyberuházásoknak egyedi eljárás során keresett telephelyet. Ezért lett volna mihamarabb szükség az ipartelepítési politika céljainak összegzésére és rendszerezésére. A feladatra az ekkor már az OT alárendeltségében működő TERINT kapott megbízást.

Az országos ipartelepítési terv első vázlatai csak 1951 tavaszán készültek el a TERINT-ben,⁵⁷ végleges verzióját pedig 1951. július végén terjesztették be az OT Beruházási és Telepítési Főosztálya Kollégiumának.⁵⁸ Az országos ipartelepítési terv hivatalos jóváhagyásáról, vezető párttestület általi elfogadásáról nincs tudomásunk; ám összegző jellege miatt mindenképpen ismertetésre érdemes.

A TERINT javaslata azért készült, hogy (elfogadott) országrendezési terv hiányában a beruházások telepítésének szakszerűségét biztosítsák. Az ipartelepítési politika céljait ehhez az alábbiakban foglalták össze:

- területileg is megtervezni az iparosítás módját és mértékét a módosított ötéves terv valamennyi üzemének figyelembevételével,
- megakadályozni az egyes vidékek és városok közötti aránytalanságok kialakulását,
- a konkrét városrendezési és fejlesztési tervek alapját megadni,
- az országos közlekedés- és energiahálózati, munkaerő-gazdálkodási és telepítési, lakásépítési és kommunális fejlesztési terveknek kiindulópontot képezni.

Az országos ipartelepítési terv részletes kidolgozása során a négy „sztálini ipartelepítési elvből” indultak ki (1. gazdaságosság, 2. az iparilag elmaradott területek fejlesztése, 3. a falu és a város közötti különbség felszámolása, 4. honvédelmi szempontok), valamint tekintettel voltak a beruházások végrehajtásának folyamatosságára, egyes települések ipari profiljára és Budapest további iparosításának megakadályozására. A célokat és szempontokat a tervkészítés során négy fő csoportba rendezték:

57 TERINT [1951. év] III. negyedévi munkaterve. 1951. június 21. MOL XIX-A-16-a, 72. d., 72–74. p.

58 Telegdi Sándor levele Osztrovsky György OT-elnök helyetteshez. 1951. július 26., illetve TERINT Területrendezési Osztály: Előterjesztés országos ipartelepítési terv tárgyában. d. n. MOL XXVI-A-1 19. d. A terv másodpéldányát lásd MOL XIX-A-16-b, 253. d. Az idézetek az utóbbi, tervhivatali példányból származnak.

1. politikai szempontok (a lakosság társadalmi rétegződése, az ipari munkásság létszáma, az országhatártól való távolság),

2. gazdasági szempontok (szállítási, nyersanyag-, munkaerőhelyzet stb.),

3. a jelenlegi helyzet – az ipar elhelyezkedése az ötéves terv előtt,

4. műszaki szempontok (iparvágány, útépités stb.).

A tervben a TERINT 162 országos jelentőségű üzem elhelyezésére tett javaslatot, összesen 21,86 milliárd forint értékű beruházásra. Az összeg közel felét, 10,2 milliárd forintot a szocialista városok építésére és üzemének fejlesztésére kívánták költeni. Budapest területén nem terveztek érdemi ipari fejlesztést, így a fővárosra nem is tértek ki. A tervezet összeállításakor derült fény kb. 1,15 milliárd forintnyi létfontosságú járulékos beruházási szükségletre (vízvezeték, csatorna, energiaellátás, útépités, iparvágány), amellyel addig nem számoltak. A többletigény 99%-a Dunapentelén, Kazincbarcikán és Várpalotán keletkezett.

A TERINT országos ipartelepítési tervében az egyes beruházások leírásához kapcsolódó indoklásokban leginkább politikai-ideológiai érvek sorakoztak. Hol ipari város létrejöttéről (Kazincbarcika és Várpalota), hol az „egész környék politikai jellegének megadásáról” (Komló), hol pedig kifejezetten „új szocialista város” alapjainak lerakásáról (Oroszlány, Ózd) beszéltek. Megjegyzendő, hogy az utóbbi óhaj Esztergom–Dorog és Szigetszentmiklós tervében is szerepelt, ezekből utóbb semmi nem lett.

Az országos ipartelepítési terv különösebb hivatalos visszhangot nem keltett, a TERINT mégis újabb hasonló koncepciót dolgozott ki. A TERINT Kollégiuma által 1951 novemberében megvitatott *Az 1953–54. évben létesítendő üzemek telepítési terve* című dokumentum⁵⁹ már csak a következő éveket illetően tehetett javaslatot, hiszen időközben – egyedi telepítéssel – milliárdos beruházások kezdődtek meg (például Barcikán, Dunapentelén, Várpalotán stb.). Az előterjesztés indoklása szerint „a nemzetközi helyzet élesedése”, a „honvédelmi szempontok fokozott érvényesítése” és egyes üzemek megnövekedett munkaerő-szükséglete miatt új telephelyek kijelölésére volt szükség. 23 üzem tervezett telephelyét megváltoztatták (köztük Rakamaz helyett Tiszapalkonyát javasolták a majdani vegyi kombinát telepítésére), valamint 22 újabb üzem (köztük egy ózdi kokillagyár és egy várpa-

59 Jegyzőkönyv a TERINT 1951. november 16-án tartott kollégiumáról, illetve TERINT Területrendezési Osztály: Előterjesztés az 1953–54. évi országos ipartelepítési terv kérdésével kapcsolatban. 1951. november 12. MOL XXVI-A-1, 19. d. A következő idézet ugyaninnen.

lotai anódmasszagyár) telepítésére tettek javaslatot; 23 beruházás megkezdését pedig bizonytalan időre elhalasztották. Tudomásunk szerint e telepítési terv – több elődjéhez hasonlóan – ugyancsak az íróasztalfiókban végezte pályafutását.

A TERINT Területrendezési Főosztályán 1951 decemberére készült el az országos területrendezési terv, amely az intézet minden fontos korábbi munkáját felhasználva 33 kötetben összegezte a tervezőintézet fejlesztési elképzeléseit.⁶⁰ A tervezet „szigorúan bizalmas” minősítése alapján feltételezhetően a legszűkebb politikai-gazdasági vezetés számára készült azzal a céllal, hogy a toldozott-foldozott, s egyébként is csak keretjellegű I. öt éves terv mellett (helyett) irányt szabjon a fejlesztéseknek. Ez a dokumentáció az egész korszak legnagyobb szabású és legalaposabb terület- és településfejlesztési programja volt, összefoglalta a különféle korábbi ipartelepítési koncepciókat, és a korszak fejlesztéspolitikai gondolkodásának mintegy esszenciáját adta.

Az összeállítónak *A dokumentáció célja, tárgya és tartalma* című első kötetben⁶¹ kifejtett álláspontja szerint a programra a beruházások célszerűbb telepítése érdekében volt szükség. A legelsőként kidolgozott, kiemelt településekre vonatkozó ún. tervezési programokra épült a települések osztályba sorolása is. Az összeállítók szerint az osztályozás biztosította ugyan a súlypontképzést, de a beruházások telepítését egy szűk körre, az I. osztályú településekre korlátozta.

A terjedelmes tervdokumentáció 2–10. kötetei a beruházások telepítésére vonatkozó adatokat tartalmazták, és a népgazdaság egyes ágait ölelték fel területrendezési szempontból. A 11–31. kötetekben összegyűjtötték az I. osztályba sorolt városok és községek tervezési programját és területfelhasználási, valamint – amennyiben elkészült – általános városrendezési tervét. Utóbbiakhoz kapcsolták a kísérletként készített megyefejlesztési tervek vázlatait is. Budapesttel azonban furcsa mód egyáltalán nem foglalkoztak, arra hivatkozva, hogy az „nem tartozott a TERINT feladatkörébe”.

A rendezési terv 11. kötete⁶² foglalkozott a városok helyzetével és a városfejlesztés általános kérdéseivel. Ezt már csak azért is érdemes közelebbről megvizsgálni, mert hűen tükrözi a városról, annak szerepéről vallott korabeli szocialista elveket. Ennek részletes, koherens kifejtésével ugyanis nyil-

60 Lásd MOL XXVI-A-1, 17–21. d.

61 Uo. 17. d.

62 Uo. 17. d. A következő idézetek ugyaninnen.

város dokumentációkban nemigen találkozhatunk, a közkézen forgó kiadványokban legfeljebb egy-egy városépítési „alapelv” deklarációja olvasható.

A 11. kötet szerzői már a kezdet kezdetén leszögezték, hogy „a városfejlesztés elsősorban összefügg az ipartelepítéssel, másodsorban a lakásépítéssel és lényegében minden beruházás végrehajtásával”. A városok „kialakításának” késői kezdetét „a Dózsa-lázadás leverését követő szörnyű elnyomással”, a törökökkel szemben folytatott háborúval, valamint „a Habsburg-dinasztia gyarmatosító politikájával” magyarázták. A XIX. század közepe és a XX. század közepe közötti száz évet tekintve megállapították, hogy „városaink kialakulására az iparosodás jelentős hatással volt”, megjegyezve, hogy az iparfejlődés települési különbségeket is létrehozott. Az ideológia még a funkcionális osztályozást is áthatotta, a fővároson kívül ugyanis négy típust különböztettek meg:

- ipari városok, mint Miskolc, Győr, Salgótarján, Ózd;
- „közigazgatási funkciót ellátó ún. nyugdíjas városok” (valószínűleg a tisztviselővárosokat értették ezalatt), mint Veszprém, Balassagyarmat, Zalaegerszeg;
- „nagy bányászvárosok”, mint Tatabánya (egyetlen példaként);
- „nagy mezőgazdasági települések” (ezektől még a város elnevezést is megtagadták), mint Hódmezővásárhely, Kecskemét, Békéscsaba.

Az iparosítás mindent eldöntő szerepét már a két háború közötti időszakra is visszavetítették, ugyanakkor meg is rótták a „tőkés uralkodó osztályokat”, amiért az ipartelepítés ígérete az 1930-as években csak „képviselőválasztási kortesfogásként szolgált”. Sőt nehezteltek az akkori kormányzatra, amiért nem átalított útépítéssel és közművek létesítésével (azaz infrastruktúra-fejlesztéssel) segíteni a különféle iparágak magyarországi megtelepedését. Végül az 1945 előtti időszakot összegezve megállapították, hogy „Magyarországon városokról általában a szó szorosabb értelmében véve nem beszélhetünk”.

Az érvelés egész logikájából következett, hogy a szocialista korszakban a fő feladat a kialakult települések olyan fejlesztése, hogy azok „valóban szocialista városokká váljanak”. Ennek az ismérveit pedig a következőképpen határozták meg: „A szocialista város elengedhetetlen előfeltétele a munkásosztály jelenléte. A város feladata, hogy az ország bizonyos területein politikai és gazdasági irányító szerepet vigyen, az pedig elképzelhetetlen a munkásosztály jelenléte nélkül.” Így máris adódott a következő lépés: „városaink iparosítása a szocializmus építésének elengedhetetlen feltétele”, s éppen e feladat megoldására született a településosztályozási rendelet.

A 11. kötet szerzői a hároméves terv nagy eredményének tekintették, hogy az újjáépítés sikeresen lezárult, „épültek új lakótelepek, új középületek, közintézmények, út- és közműhálózat”, ugyanakkor elégedetlenségüknek adtak hangot, hogy „ezek a beruházások új, szocialista arculatot még nem kölcsönöztek a városoknak”. A vidéki városok foglalkoztatási szerkezetét áttekintve pedig ismét arra a következtetésre jutottak, hogy „komoly feladatként állt előttünk városaink proletárbázisának megteremtése”.

Az I. ötéves terv első két évének legfőbb eredményét abban látták, hogy sikerült kidolgozni az országos ipartelepítési tervet és meghatározni az I. osztályú települések körét. Szembetűnő, hogy a kötet szerzői meg sem említették a II. és a III. osztályba sorolt települések fejlesztésének kérdését. A szocialista városfejlesztés taglalása itt is a tervek ismertetésében merült ki, s egyetlen adatot nem találni arra vonatkozólag, hogy valójában hány lakás épült. Még az „új ipari és bányászvárosok”, azaz Sztálinváros, Várpalota, Kazincbarcika, Komló stb. kapcsán is csak annyira futotta, hogy e településeken „a lakosság összlétszáma [a] jelenlegi 400%-ára emelkedik és a népesség összetétele is teljes egészében a munkásosztály javára tolodik el”. A kötet szerzői egyáltalán nem vettek tudomást a valóságban elmaradt infrastrukturális fejlesztésekről, csak azt hangsúlyozták, hogy „új városaink építésére 11 milliárdon felüli összeget irányoz elő iparosítási tervünk”.

A hatalmas munkával összeállított országos területrendezési terv nagy része végül szintén fiókban maradt. Erre talán a dokumentáció 33., *Összefoglaló kiértékelés és javaslatok* című kötetében⁶³ megfogalmazott kritikák szolgálhatnak magyarázatul. Az összegzés készítői ugyanis az ágazati tervek kiegészítésének és kontrolljának szánták a területi tervezést, ami nyilván nem aratott osztatlan sikert az ipari minisztériumoknál. A tervezők ráadásul bíralták a – legfelsőbb politikai vezetés által is jóváhagyott – gyakorlatot: „Természeteszerű, hogy elsősorban ipari üzemeket kell építenünk. Az is természeteszerű, hogy másodsorban kapcsolódik a lakás ehhez. És érthető, hogy a különböző szociális, kulturális stb. létesítményeket csak harmadsorban létesítjük. De [...] az már teljesen helytelen, ha a házakat úgy építjük, hogy azokhoz az utat, vízvezeték stb. később, külön költséggel kell megvalósítani. Vagy hogy egész házsorokat építünk fel üzletek, óvoda, iskola nélkül. [...] Azaz egyszerűen nem vagyunk képesek mindazokat a létesítményeket megépíteni, melyek egy más létesítmény miatt (iparüzem) szükségesek.” Ezek az állítások – bármennyire helytállóak voltak is – valószínűleg

63 Uo. 17. d. A következő idézet ugyaninnen.

már nem fértek bele az „építő kritika” kategóriájába. Mindenesetre tény, hogy sem az OT vezetése, sem a pártközpont illetékes osztályai nem foglalkoztak a dokumentációval.

A LEGNEHEZEBB ÉV: 1952

A hazai pártvezetés a „nemzetközi helyzet élesedése” miatt egyébként is az iparosítás tempójának fokozásával volt elfoglalva. 1952-re – változatlan prioritásokkal – az egész korszak legszigorúbb éves terve készült, amely csőd közeli helyzetbe sodorta a tartalékait teljesen felélő magyar gazdaságot. Ez a terv „végső” formájában 1952. február elején született meg, mivel az árváltozásokról szóló 1951. november 30-i KV-határozat és az 1951. évi tényadatok miatt még több változtatásra volt szükség. Az MDP PB a tervről szóló határozatában még saját 1951. október végi – szerény mérséklést célzó – döntését is felülbírált.⁶⁴ Az 1952. februári PB-határozat leszögezte, hogy tovább kell folytatni az ország gyors ütemű iparosítását, a gyáripár nagymértékű fejlesztése mellett az alapanyagipar 1951-ben elmaradt felzárkóztatását is el kell érni, valamint „fokozottan ki kell elégíteni a honvédelem szükségleteit”. (A három fő irány egyidejű fejlesztése determinálta a terv teljesíthetetlenségét.) A befejezetlen és elhúzódoó beruházások számát további koncentrálással kívánták csökkenteni: „az erőket az ötéves terv célkitűzéseivel szorosan összefüggő legfontosabb beruházásokra kell összpontosítani”. 1952-re 17 530 millió forintot irányoztak elő beruházásokra (28%-kal meghaladva az előző évi 13 720 milliós beruházási összeget). A 17,5 milliárdból 7500 millió forintnyi beruházást irányoztak elő a nehéziparra (43%), azon belül is főként a kiemelt létesítményekre: a Sztálin Vasműre 965, a komlói szénbányákra 147, a kazincbarcikai kooperációra 290 és a várapalotai kooperációra 407 millió forintot.

1952 májusában Gerő Ernő is hasztalanul próbálta takarékoskodásra bírni a HM-et, arra hivatkozva, hogy a túlzott honvédségi igények zavarokhoz fognak vezetni a gazdaságban. Farkas Mihály ugyanis a védelmi beruházások csökkentését a hadsereg fejlesztésének leállításával tartotta egyenértékűnek.⁶⁵ Pedig a nemzetgazdaság túlhajszoltságára utaló válság-

64 Az MDP PB 1952. február 7-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az MDP KV Államgazdasági Osztálya: Az 1952. évi népgazdasági terv fő feladatai és célkitűzései. 1952. február 5. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 93. ö. e. 2–3., 23–41. p. A következő idézetek ugyaninnen.

65 Okváth (1998) 242. p.

jelek már 1952 első félévének gazdasági adataiban is megmutatkoztak: a beruházások lendülete megtört, s az alapanyag-termelés is súlyos nehézségekkel küzdött. Az MDP PB 1952. június 19-i döntései⁶⁶ azonban ismét csak tüneti kezelést jelentettek: az alapanyagiparból ezúttal a kohókokszsükséglet előteremtését emelték ki, és a kokszbekhozatal növelésével kívánták kampányszerűen javítani az ellátást.

A gazdaság ilyen megterhelést azonban már nem bírt el. Emiatt 1952 szeptemberében – az ipartelepítési tervektől függetlenül – az MDP PB ismét a beruházások további koncentrációjáról volt kénytelen dönteni.⁶⁷ Ugyanis nyár végéig még a kiemelt létesítményeknél is (Sztálin Vasmű, a diósgyőri kohászati rekonstrukció vagy a kazincbarcikai kooperáció) csak 20–40%-ra teljesítették az éves beruházási tervet. A PB-határozat a terv végrehajtása érdekében egyfelől elrendelte, hogy hitelkeret-átcsoportosítással a „termelőberuházásokat, ezen belül a nehézipari és elsősorban az alapanyagok termelését biztosító nagylétesítményeket” kell előnyben részesíteni; másfelől „a beruházások szétforgácsolásának megakadályozása érdekében új létesítményekhez hozzáfogni [...] nem szabad”.

A PB-határozat nyomán az OT és a pártközpont vizsgálódásba kezdett az elmaradások okainak felderítésére. A tervhivatal végül arra a megállapításra jutott, hogy a nagyberuházások elhúzóódását, a túlzott építési költségeket és a gazdaságossági szempontok elhanyagolását a beruházások előkészítésének hiányosságai okozzák. Ezért a hatékonyabb előkészítés érdekében döntés született egy új főhatóság, a Országos Építésügyi Hivatal (OÉH) felállításáról. 1952 novemberében az MDP KV Államgazdasági Bizottsága,⁶⁸ majd a Titkárság⁶⁹ is foglalkozott az üggyel. Végül az új hivatal a következő fő feladatokat kapta: felülvizsgálja és véleményezi az értékhatáron felüli nagyberuházások tervfeladatát – elsősorban a gazdaságos-

66 Az MDP PB 1952. június 19-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az MDP PB határozata a népgazdaság 1952. második félévi tervének fő feladataira vonatkozólag. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 101. ó. e. 1., 18–28. p.

67 Az MDP PB 1952. szeptember 11-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az MDP KV Államgazdasági Bizottsága előterjesztése. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 106. ó. e. 2., 12–19. p. A következő idézet ugyaninnen.

68 Az MDP KV Államgazdasági Bizottság 1952. november 1-jei ülésének jegyzőkönyve. MOL M-KS-276. f. 112. cs. 114. ó. e. 15–17. p.

69 Az MDP Titkárság 1952. november 11-i ülésének határozata. MOL M-KS-276. f. 54. cs. 217. ó. e. 32–33. p.

ság és takarékoság szempontjából; ellenőrzi ugyanezen nagyberuházások dokumentációinak és tervfeladatának összhangját.⁷⁰ Ugyanez a hivatal kapta meg az 1952 júliusában minden indoklás nélkül megszüntetett TERINT egykori feladatkörének „hatósági” részét is.⁷¹ Így ekkortól az OÉH volt hivatott kidolgozni és az OT elnökével egyetértésben jóváhagyni a tervezési irányelveket, kidolgoztatni a típusterveket, felülvizsgálni és a Minisztertanács részére véleményezni a legfontosabb városrendezési terveket.⁷²

1952. november végén az MDP PB áttekintette az adott év gazdasági eredményeit és tendenciáit, valamint elfogadta Gerő Ernőnek az erről szóló KV-ülésre szánt beszámolóját. Ezzel párhuzamosan döntöttek az 1953. évi legfontosabb fejlesztési feladatokról.⁷³ Gerő referátumában átmeneti nehézségekről beszélt, de nem ismerte be a gazdasági válság tényét. Az önálló kohászati és vegyipari minisztériumot viszont talán éppen a nehézségek kezelésére kívánta létrehozni. Gerő legszükségesebb feladatként két ágazat – a honvédelmi és az alapanyagipar – fejlesztését és négy nagyberuházás befejezését emelte ki: a mielőbb üzembe helyezendő Sztálin Vasmű mellett Komlót (mint új bányászvárost és széntermelő helyet), valamint a várpalota-inotai és a kazincbarcikai kooperációt és erőművet.

Gerő irányelvei szerint készült az az OT-előterjesztés, amelyet a PB egyetlen, a komlói lakásépítést sürgető kiegészítéssel fogadott el még ugyanezen a november 26-i ülésén. Az OT a nehézipar részesedését az

70 1952 májusában a Minisztertanács 2053/17/1952. sz. határozatával szűkítették kettőre a korábbi háromról a beruházási kategóriák számát: ún. limiten – értékhatáron – felüli (a korábbi I. kategóriájú), illetve limiten aluli (a korábbi II. és III. kategóriájú) beruházásokat megkülönböztetve. *Határozatok Tára*, 1952. 17. sz.

71 2070/20/1952. sz. MT-határozat. *Határozatok Tára*, 1952. 20. sz. A TERINT-ben korábban folytatott gazdasági és gazdaságföldrajzi kutatásokat, a regionális és városrendezési tervek készítésének feladatát az OT egyes főosztályai vették át. Az építési-műszaki és városrendezési tervek elkészítése ezután egyértelműen az ÉM Épület- és Településtervezési Főosztályának feladata lett, a város- és közséfejlesztési (kommunális és szociális) ügyek pedig végleg a feladatot addig is végző BM-nél maradtak.

72 Az MDP Titkárság 1952. november 11-i ülésének határozata. MOL M-KS-276. f. 54. cs. 217. ő. e. 32–33. p.

73 Az MDP PB 1952. november 26-i ülésének jegyzőkönyve, Gerő Ernő tervezett beszámolója, illetve OT-előterjesztés az 1953. évi népgazdasági terv fő feladatairól. 1952. november 24. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 110. ő. e. 2–3., 7–49., 50–69. p. A következő idézet ugyaninnen.

iparon belül a 55%-ról 58%-ra kívánta emelni. A minisztériumok előirányzatai közül a legmeredekebb növekedést a hadiipari szektornál tervezték (Középgépipari Minisztérium 36%), azt követte a Kohó- és Gépipari Minisztérium (24%) és a Bánya- és Energiaügyi Minisztérium (18%), ezeket a többi közül csak a Közlekedési Minisztérium 21%-os rátája közelítette meg. A szociális és kulturális ellátás fő feladatainál pedig a korábbi évekből már jól ismert formula köszönt vissza: „az állami lakásépítkezéseket elsősorban Budapesten és a gyorsan fejlődő ipari településeken kell összpontosítani”.

Az MDP KV 1952. november 29-i ülésén Gerő Ernő – a PB-határozatnak megfelelően – élesen bírált több minisztériumot, ugyanakkor változatlan gazdaságpolitikai irányvonalat vázolt fel.⁷⁴

Az OT néhány nappal későbbi, a fenti PB-határozat szellemében készített előterjesztése a közel tízmilliárd forintos ipari beruházási főösszeg mintegy egyharmadát szánta a szocialista városok és nagylétesítményeik fejlesztésére 1953-ban: a Sztálin Vasműre és a városépítésre 1552 millió forintot; Komlóra 500 millió forintot (ebből 200 milliót a városépítésre); a kazincbarcikai (borsodi) kooperációra 789 millió forintot (ebből 81,6 milliót a városépítésre); Várpalatára 276 millió forintot (ebből 65,3 milliót a városépítésre), valamint Ajkára 110,6 millió forintot (ebből 10,6 milliót a kommunális építkezésekre).⁷⁵

Alig két hónappal később azonban már válságtanácskozásra ült össze az MDP Titkársága, mert az ipari termelés minden szektorban jelentősen elmaradt az előirányzattól. A Titkárság 1953. február 11-i határozatában ezért a termelés fokozását sürgette, mindenáron.⁷⁶

Közben a mind nyilvánvalóbbá váló gazdasági válságjelekkel mit sem törődve az OT Beruházási és Telepítési Főosztálya már a II. ötéves terv telepítési irányelvein dolgozott. E munkálatok részeként értékelte az MDP KV Államgazdasági Bizottsága a beruházások telepítésének tapasztalatait.⁷⁷ A beszámoló az ipartelepítés fő hiányosságai között említette, hogy egyes

74 Rainer (1996) 491. p.

75 OT-előterjesztés az 1953. évi népgazdasági terv fő feladatairól. 1952. december 1. MOL M-KS-276. f. 94. cs. 576. ő. e. 273–275. p.

76 MOL M-KS-276. f. 54. cs. 230. ő. e. 23–29. p.

77 MDP KV Államgazdasági Bizottság: Az I. ötéves tervben végrehajtott és folyamatban lévő beruházások telepítésének értékelése és javaslatok a II. ötéves terv telepítésének irányelveire. MOL M-KS-276. f. 54. cs. 240. ő. e. 48–56. p. A következő idézet ugyaninnen.

megyék (főként Tolna és Somogy) iparosítását elhanyagolták; hogy a városok fejlesztése tervszerűtlen volt, és hogy Budapest ipari súlyának csökkentése nem volt kellő ütemű. A gazdaság további szektoraiiban végrehajtott beruházások kapcsán a jelentés kendőzetlenül beszélt a nem ipari térségek teljes elhanyagolásáról.

Az MDP Titkársága 1953. április végén az Államgazdasági Bizottság előbbi jelentését megjegyzés nélkül tudomásul véve határozott a készülő II. ötéves terv telepítési irányelveiről, lényegében a területfejlesztés további direktíváiról.⁷⁸ Eszerint egyes iparágakat meghatározott körzetekben kívánták telepíteni. A túlzott koncentráció megakadályozása érdekében a nehézipari központokba és bányásztelepülésekre – mint Budapest, Miskolc, Győr, Salgótarján, Sztálinváros, Tatabánya, Várpalota, Komló és Kazincbarcika – csak meglévő üzemekhez kapcsolódó vagy helyi nyersanyagot feldolgozó, illetve a lakosság ellátását célzó könnyű- és élelmiszeripari létesítményeket terveztek. A korábbi területfejlesztési politika – talán a szovjetunióbeli változások által inspirált – felemás korrekciója volt az oszt-rák és a jugoszláv határ menti térségekre korábban kimondott tilalmak feloldása: „Nem lehet stratégiai szempontokból egyes megyék iparosítását teljesen elhanyagolni, annál is inkább, mert a honvédelem erősítését is szolgálja, ha a határ menti megyékben növeljük a nagyüzemi munkások számát.” Ennek alapján fokozni kívánták a dél- és nyugat-dunántúli megyék, valamint a Duna–Tisza köze déli részének iparosítását.

Az ország egyes régióinak egyenletesebb fejlesztésére való törekvés jutott kifejezésre a készülő II. ötéves terv irányelveinek két további elképzelésében is. A főváros ellensúlyozása érdekében szorgalmazták, hogy Miskolc, Debrecen és Győr – regionális központként – 150–200 ezer fős ipari nagyvárosokká fejlődjenek. A szocialista városok további erősítése mellett az elmaradt és az addig elhanyagolt régiók felzárkóztatását is szolgálta (volna) az ipari középvárosok fejlesztésének meghirdetése: ez 14 város 50–80 ezer lakosú, valamint 30 város és nagyközség 25–50 ezer lakosú várossá fejlesztését jelentette volna. Az egyenletes területi fejlesztés többé-kevésbé helyes-selhető törekvését azonban rögtön ki is oltotta a fejlesztési erő összpontosításáról szóló – korábban is sokszor hangoztatott – kitétel. Összességében tehát szerény elmozdulás történt az I. ötéves terv fejlesztési koncepciójához képest. Sőt a készülő középtávú tervbe immár tételezen is bekerült a

78 Az MDP Titkárság 1953. április 22-i ülésének jegyzőkönyve, illetve Határozat a II. ötéves terv telepítési irányelveiről. Uo. 68–72. p. A következő idézet ugyaninnen.

szocialista városok létesítésének programja: „Tatabányából mintaszerű, kulturált bányászközpontot kell létesíteni, Várpalotát [pedig] a meglévő falusias településből szocialista nagyvárossá kell alakítani.”

A további nagyszabású tervek kidolgozásának csak az agyonhajszott nemzetgazdaság állapota szabott határt: 1953 késő tavaszára az iparosítási program minden drasztikus intézkedés ellenére is kifulladt. Ugyanakkor a Sztálin halálát követő szovjetunióbeli változások 1953 késő tavaszán vettek a magyar vezetés számára is egyértelmű irányt. Erről először Rákosi Mátyás – valószínűleg május 22. és 29. között lebonyolított – moszkvai utazása után hozott hírt.⁷⁹

Rákosi a szovjet fővárosból hazatérve azonnal bizottságot állított fel Gerő Ernő vezetésével a középtávú és az éves terv átdolgozására.⁸⁰ Így az MDP Titkársága június 3-i ülésén a „hibák kijavítását szolgáló egyes intézkedésekről” hozott határozatot a Gerő-féle bizottság javaslatai alapján.⁸¹ A testület hirtelen megvilágosodással megállapította, hogy olyan „gyors és nagyméretű” volt a beruházások tempója, hogy a „dolgozó tömegek élet-színvonalának emelését” szolgáló termelési ágakat nem lehetett eléggé fejleszteni; az iparosítás munkáshiányt okozott, csökkentette a munkafegyelmet és káros „szívóhatást” fejtett ki a falusi lakosságra. Mindezek miatt a Titkárság a KV következő ülésén javasolta az 1953. évi, valamint a következő évek tervének felülvizsgálatát, hogy csökkentsék a beruházásokat, illetve növeljék a fogyasztási javak termelését.

Egy héttel később a Titkárság – először véve figyelembe a gazdaságban mutatkozó súlyos problémákat – a termelési és beruházási előirányzatok minimális (körülbelül 13%-os) mérsékléséről döntött.⁸² A határozat szinte lehetetlen kívánalmakat fogalmazott meg. A lakosság ellátását a termelési és beruházási előirányzatok csökkentése nem érinthette (sőt a cipő-, valamint a parasztság számára a gyapjú- és pamutellátást is javítani kellett volna).

79 Rainer (1996) 500. p. A szovjetunióbeli folyamatok rövid összefoglalását lásd *uo.* 501–507. p. Az 1953 tavaszi szovjetunióbeli gazdasági változásokról lásd Nove (1974) 429–435. p.

80 Rákosi (1997) 911. p.

81 Izsák (1998) 186–187. p.

82 Az MDP Titkársága 1953. június 10-i ülésének jegyzőkönyve, az MDP KV Államgazdasági Bizottsága előterjesztése a népgazdaság 1953. évi tervének módosításáról, illetve az MDP KV határozata. MOL M-KS-276. f. 54. cs. 247. ő. e. 7., 75–80., 81–84. p. A következő idézet ugyaninnen.

Ugyanakkor viszont a kiemelt építkezések (Sztálinváros, Komló, Kazincbarcika stb.) anyagellátását is 100%-osan biztosítani kellett volna. Az intézkedés még megvalósulása esetén sem lett volna képes javítani a gazdaság állapotán, hiszen a legtúlterheltebb és legtöbb pénzt elnyelő nagylétesítményeknél és iparágaknál nem történt érdemi változtatás.

A határozat megvalósítására azonban nem maradt idő: „deus ex machinaként” meghívó érkezett Budapestre az SZKP KB Elnökségétől. Az invitáció valódi célját nem sejtő magyar párt- és állami vezetés 1953. június 12-én indult Moszkvába, ahol új irányt szabtak az itthoni gazdaságpolitikának.⁸³ A június 13–16-i szovjet eligazítás egyik fő témáját a „gazdasági fejlődés egyes kérdései” képezték. A prezídium szabályos utasítást adott arra, hogy Magyarországon erőteljesen fejleszteni kell a mezőgazdaságot, vissza kell fogni a nehézipar fejlesztését, és előtérbe kell helyezni a közszükségleti cikkek gyártását. Ez képezte aztán Nagy Imre új kormányprogramjának alapját.

TELEPÜLÉSFEJLESZTÉSI TERVEZETEK ÉS A TELEPÜLÉSSZTÁLYOZÁS

Most kanyarodjunk kicsit vissza az időben az I. ötéves terv első évéhez, s nézzük meg, hogy más területeken hogyan biztosították a szocialista városok kiemelt fejlesztését. Az első ipartelepítési irányelvek 1950. év eleji megszületésével adva volt a településfejlesztési programok kiindulópontja, így a TERINT – az OT más főosztályaival együtt – megkezdhette egy országos program kidolgozását. Ennek első lépéseként különféle felméréseket végezt(ett)ek, majd egyre szűkülő körökben határozták meg a fejlesztésre érdemesnek ítélt települések halmazát, hogy végül elkészüljön a településosztályok háromosztatú rendszere.

Az egyik első településrostálásra 1950. július elején került sor, amikor a TERINT összeállította a magyar települések rangsorát. Ennek célja az volt, hogy felmérjék azokat a helységeket, amelyek „fejlesztés szempontjából tekintetbe vehetők”.⁸⁴ Öt kategóriát állítottak fel, amelyekbe összesen 299 települést soroltak be: 1. a fővárost (Budapest), 2. a regionális jelentőségű nagyvárosokat (Debrecen, Győr, Miskolc, Pécs, Szeged és Szolnok), 3. a középvárosokat, 4. a kistájközpontokat, valamint 5. a helyi jelentőségű településeket.

83 A fordulópontot jelentő tanácskozásról részletesen lásd Rainer (1996) 509–520. p.

84 A fejlesztés szempontjából számba jövő települések. 1950. július 11. MOL XXVI-A-1, 2. d.

A szocialista városok számára – mintegy megelőlegezve a bizalmat, hogy belátható időn belül képesek lesznek valódi városi funkciókat ellátni – a 3., illetve a 4. kategórián belül önálló alkategóriát kreáltak: az „ipari jellegű” települését:

– 3/b: bár „még nem városias jellegű [középvárosok], fejlődő iparuk folytán azonban jelentőségük egyre nő, és így rövidesen betöltik a középvárosok szerepét”; Hatvan és Mosonmagyaróvár mellett itt találjuk Dunapentelét, Kazincbarcikát, Komlót, Ózdot, Salgótarját, Tatabányát és Várpalotát;

– 4/b: bár nem városias jellegű [kistájközpontok], de meglévő vagy fejlődő iparuknál fogva a vidék központi szerepét már most képesek vagy rövidesen képesek lesznek betölteni (Bodajk, Nagyatád, Nagybátöny és Simontornya mellett Ajka és Oroszlány).

A TERINT-tervezet további sorsa nem ismeretes, mindenesetre ennek alapján készítette el az intézet újabb javaslatát az OT Beruházási és Telepítési Főosztálya Kollégiuma számára 1950. november elején.⁸⁵ A javaslat „egy egészséges, szocialista város- és községhálózat” kialakításának s ezzel párhuzamosan új közigazgatási beosztás szervezésének szükségességét vetette fel, mivel a meglévő városhálózat a „szocialista termelés érdekeinek nem felel meg”. A termelési központok köré szervezett új közigazgatási egységek felállításáig tartó átmenet idejére kívánták – a beruházások megfelelő területi elosztása érdekében – a településeket kategorizálni.

A korábbi csoportosítás némi egyszerűsítésével immár négy „főcsoportba” sorolták a 3421 magyar települést: 1. országos fontosságú települések (117), 2. megyei fontosságú települések (163), 3. járási fontosságú települések (1850), 4. nem fejlesztendő települések (1291).

Az 1. főcsoporton belül kreált, az „ötéves terv súlyponti települései” elnevezésű csoportban találjuk Dunapentelét és Kazincbarcikát is, a terv legnagyobb beruházásai ugyanis ide összpontosulnak és „minőségi változásokat idéznek elő” – szölt az indoklás. A többi szocialista várost a 2. főcsoportba sorolták, amivel ismét a hierarchia felső régiójában kaptak a fővárost és a vidéki nagyvárosokat követő helyet. Figyelemre méltó, hogy már itt megjelent a „nem fejlesztendő” kategória, amelybe a településállomány közel 40 százalékát sorolták.

⁸⁵ Előterjesztés a Beruházási és Telepítési Főosztály Kollégiumához. Határozati javaslat. 1950. november 9. A következő idézetek ugyaninnen. Tételes településlista nem található a besorolásokról.

Eközben a TERINT megbízásából egy másik tudományos műhely (a Budapesti Műszaki Egyetem Városépítési Tanszékének Területrendezési Tudományos Csoportja) Jankovich István vezetésével 1950. október közepére összeállította a *Magyarország funkcionális városhálózata* című tanulmányt.⁸⁶ Hajdú Zoltán értékelése szerint ez a tervezet nem a szovjet, hanem a korabeli angol tájközigazgatási elméleteket igyekezett átültetni a hazai viszonyokra,⁸⁷ Belényi Gyula pedig azt hangsúlyozta, hogy ez a munka végre nem volt egyértelműen kistelepülés-ellenes.⁸⁸ Ehhez hozzátehetjük, hogy a tanulmány – a korszakban uralkodó trenddel szembeszállva – egyáltalán nem biztosított kivételezett szerepet az ipari településeknek. Mindezek miatt viszont esély sem volt arra, hogy – akár csak elemeiben is – beépüljön a szocialista tervezés gyakorlatába.

Jankovich és munkacsoportja funkcionális vizsgálatot végzett: a népesség, a bányászat és energiatermelés, az ipar, a mezőgazdaság, a közlekedés, a település, a szociális és kulturális viszonyok, a kereskedelem, valamint az igazgatási szervezet szempontjából rangsorolták a magyar településeket. Mindezek alapján: egy világvárost; 5 nagyvárost, azaz nagytájközpontot; 19 (közép)várost, azaz középtájközpontot (köztük Tatabányát és Salgótarján) és 45 kisvárost, azaz kistájközpontot (köztük Ózdot és Várpalotát) határoztak meg.

A vizsgálatból kiindulva felvázolták Magyarország tervezett városhálózatát is, amelyben a fővároson kívül 128 centrum kialakításával számoltak. A tanulmány szerzői a kilenc funkciócsoport alapján azt is meghatározhatónak tartották, hogy „mely települések alakultak az élet természetes fejlődésével centrumokká, és melyek azok, amelyek nem természetes fejlődés útján, hanem csupán egy-egy funkció révén vagy esetleg a közigazgatási rendezés szükségmegoldása következtében váltak centrumokká”. Az előbbieket „valódi városoknak” tekintették, az utóbbiakról pedig megállapították, hogy azok „nem rendelkeznek város, illetve központ jelleggel”. Ez a fel fogás természetesen szöges ellentétben állt a korabeli hivatalos értékeléssel, amely a városi cím ajándékozásával és némi ipartelepítéssel elintézettnek tekintette a várossá alakítást.

Figyelemre méltó, hogy a szocialista városok közül csak Tatabánya (középtájközpont), valamint Salgótarján és Várpalota (kistájközpont) került

86 MOL XXVI-A-1, 1. d.

87 Hajdú (2001) 186. p.

88 Belényi (1996) 89. p.

be a tervezetbe. A szakemberek a kizárólag ipari funkciójú települések helyett, még ha azok kistáji közigazgatási szerepkört töltöttek is be (mint például Ózd, Dorog stb.), célszerűbbnek tartottak más, teljesebb funkciójú településeket központtá fejleszteni.

A városhálózat-tervezet összefoglalásában a szerzők azt is leszögezték, hogy az általuk megjelölt összesen 281, valamilyen szempontból centrumszerepet betöltő település „részletes és tervszerű” fejlesztésére van szükség. A településállomány többi – több mint háromezer – tagját sem kívánták kirekeszteni a fejlesztésből. Mint írták, hagyni kell őket, hogy „az ország átlagos fejlődésével egyenlő lépésben és ütemben saját helyzeti energiájuk segítségével” gyarapodjanak.⁸⁹ A Jankovich-munkacsoport tervezetének korabeli fogadtatásáról nincs információ, az viszont bizonyos, hogy a hivatalos közegeket a legkisebb mértékben sem térítette el a már megkezdett településosztályozástól.

A szakmai jellegű tervezetek átdolgozásával rövidesen megszületett a politikai döntés is: a Népgazdasági Tanács (NT) 1950. november közepén intézkedett a területrendezésről és a beruházások „tervszerű elhelyezéséről”. Ez az NT-határozat a korábbi többszintű településrangsorolási elképzeléseket immár a végletekig egyszerűsítve háromosztályos rendszert vezetett be:⁹⁰

- az I. osztályba azokat a településeket sorolta, amelyek már az öt-éves tervidőszakban „átlagon felül” fejlesztendők, valamint azokat, amelyeknek a területére nagyobb ipari vagy egyéb nagyberuházásokat telepítenek;
- a II. osztályba sorolta azokat a településeket, amelyek városias fejlődését biztosítani kell, de országos átlagon felül nem fejlődnek;
- végül az összes többi település a III. osztályba került.

A határozat szerint az I. osztályba sorolt települések tervezési programját a TERINT-nek kell elkészítenie és az OT elnökével, illetve a legfontosabbakat a Minisztertanáccsal kell jóváhagytatnia. E települések általános rendezési terveinek jóváhagyására külön testületet hoztak létre Országos Városrendezési és Helykijelölő Bizottság (OVHB) néven. (Elnöke az OT elnöke, tagjai pedig a belügyminiszter, az építésügyi, a közlekedés- és postaügyi, valamint a honvédelmi miniszter.) A legfontosabb települések általános rendezési tervénél az utolsó szó ismét a Minisztertanácsé volt.⁹¹

89 MOL XXVI-A-1, 1. d. 109. p.

90 609/31/1950. N. T. sz. határozat. *Népgazdasági Tanács Határozatainak Tára*, 1950. 31. sz.

91 Az illetékes minisztériumok 1951 márciusában jelölték ki delegáltjaikat az OVHB-ba: Papp Imre osztályvezető (ÉM), Szabó János főosztályvezető (KPM), Oczel János főosz-

A határozat szabályozta a döntéshozatal menetét is annak érdekében, hogy az OT a megfelelő politikai, gazdasági és műszaki szempontok figyelembevételével helyezze el a beruházásokat. A diszlokációt két ütemben kell lebonyolítani:

1. a telepítési eljárás során kellett megállapítani azt a közigazgatási egységet, amelynek területén a létesítményt el kívánták helyezni;

2. a helykijelölési eljárás során – a tervfeladat kidolgozását megelőzően – kellett kijelölni az építendő létesítmény számára legcélszerűbb és leggazdaságosabban használható területet (telket).

A rendelkezés a helyi és megyei tanácsok „együttműködési” jogát formálisan ugyan biztosította, érdemi beleszólást azonban korántsem engedett. A beruházás-telepítési és -helykijelölési eljárásban a legfontosabb döntések meghozatalára szintén a tervhivatal nyert jogosultságot. Még az ágazati minisztériumok keze is meg volt kötve, mert csak kisebb volumenű beruházások esetében dönthettek önállóan.

Az 1950. novemberi NT-határozatot ismételte meg magasabb jogszabályi szinten az Elnöki Tanács az 1951. évi 1. sz. törvényerejű rendelettel a város- és községrendezésről.⁹²

Az immár rendelet által is előírt településo sztyályozás végrehajtásáról, azaz a konkrét települések besorolásának elveiről 1951 áprilisában tárgyalt az MDP KV Államgazdasági Bizottsága.⁹³ A bizottság által elfogadott irányelvek szerint ettől kezdve:

- az I. osztályba sorolt településekre kellett telepíteni az országos jelentőségű beruházásokat,
- a jelentős közlekedési beruházásoknak az I. osztályú települések egymás közötti közlekedési hálózatának kiépítését kellett szolgálnia,
- a jelentős kommunális beruházásoknak az I. osztályú települések városias kialakítását és fejlesztését kellett elősegítenie.

A bizottság az OT által I. osztályúnak javasolt 76 település közül 72 te-

tályvezető (BM), Borbély Zoltán főhadnagy (HM), Kádár Tibor osztályvezető (EüM), Podányi Sándor főosztályvezető-helyettes (FM). TERINT Telepítési Osztály feljegyzése a TERINT, mint az OVHB Titkársága részére. 1951. március 13. MOL XIX-A-16-a, 72. d.

92 *Magyar Közlöny*, 1951/2. sz. A végrehajtási utasítást lásd OT elnök 3611-59/1951. (VI. 29.) ÉM rend. *Magyar Közlöny*, 1951/98. sz.

93 Az MDP KV Államgazdasági Bizottsága 1951. április 20-i ülésének jegyzőkönyve, illetve az OT előterjesztése a városok és községek osztályba sorolásáról. d. n. MOL M-KS-276. f. 112. cs. 78. ó. e. 8/hátlap–9/hátlap és 54–137. p. A következő idézetek ugyaninnen.

lepusztatást fogadott el, valamint Budapest és Miskolc osztályon felüli besorolását is jóváhagyta. Ebbe a kivételezett osztályba az általam szocialistának nevezett városok mind bekerültek, s a magyar településállomány 97%-ának kárára jutottak jelentős fejlesztési forrásokhoz.

Az MDP KV Államgazdasági Osztálya ezután állította össze előterjesztését a települések osztályba sorolásáról, amelyet az MDP PB 1951. május 3-án jóvá is hagyott.⁹⁴ A határozatban ezúttal is a korábban elfogadott 72+2 várost és községet találjuk, a közlekedési beruházások elhelyezésénél viszont külön hangsúlyt kaptak a honvédelmi szempontok is (például minden dél-magyarországi településnél feltüntették a jugoszláv határtól légvonalban mért távolságát).

Az állami apparátus formális jóváhagyása az I. osztályba sorolt települések jegyzékéről néhány nappal később, az NT ülésén született meg.⁹⁵

1951 tavaszán zajlott le a kevésbé jelentősnek ítélt települések besorolása a II. és a III. osztályba,⁹⁶ de a szocialista városokat ez már nem érintette. Nyáron még egyeztetések folytak a megyei tanácsokkal a besorolásról, a TERINT fennmaradt iratanyagában azonban egyetlen példát sem találunk arra, hogy az államigazgatási szervek módosítási javaslataiból egyet is elfogadtak volna.⁹⁷

94 Az MDP PB 1951. május 3-i ülésének jegyzőkönyve, illetve MDP KV Államgazdasági Osztály: Javaslat a Politikai Bizottságnak első osztályba sorolandó településekre. 1951. április 28. MOL M-KS-276. f. 53. cs. 74. ő. e. 5. és 97–102. p. A döntésnek az alföldi városokra gyakorolt hatásáról lásd Belényi (1996) 94–95. p.

95 Az 1951. május 10-i keltezésű közlönyben jelent meg a 166/8/1951. N. T. sz. vonatkozó határozat, majd még a Minisztertanáccsal is megszavaztatták a kérdést május 18-án. *Népgazdasági Tanács Határozatainak Tára*, 1951. 8. sz.

96 TERINT: Jelentés az 1951. évi II. negyedévi munkaterv végrehajtásáról. 1951. június 4. MOL XIX-A-16-a, 72. d. 69–71. p.

97 Például a Fejér Megyei Tanács VB Terv- és Statisztikai Osztálya bátorzkodott javasolni, hogy Adony, Ercsi és Mór a II. (település)osztályba kerüljön. A TERINT ezt azonnal elutasította, mire az alábbi pártszerű beleegyezést küldte a megyei tanács: „az Önök válaszelevele világosan megmutatta a fejlődés perspektíváit, amiről mi akkor még nem tudtunk, és így a besorolással kapcsolatos észrevételeinkhez nem ragaszkodunk, hanem az Önök perspektivikus magyarázatát, illetve megvilágítását elfogadjuk”. Hasonlóan eredménytelen volt a Borsod-Abaúj-Zemplén Megyei Tanács VB Terv- és Statisztikai Osztályának kísérlete, hogy egyes településeket a kiemelten fejlesztendő körbe juttasson. Sajóabonyban hiába épült országos jelentőségű hadiüzem, a TERINT álláspontja szerint

A II. és III. osztályba sorolt települések jegyzékét 1951 szeptemberében fogadta el a TERINT Kollégiuma, s ezt követően terjesztették az OT Beruházási és Telepítési Kollégiuma elé.⁹⁸ Az őszi folyamán további helyszíni vizsgálatokra került sor, amelyek eredményeként kettéosztották a számos mezőgazdasági jellegű települést tartalmazó II. osztályt: „A” kategóriába kerültek a „központok jelentős vonzáskörzettel”, „B”-be pedig azok, amelyeknél „csak a település belső szükségletei szerinti fejlesztés” volt engedélyezett. Az OT ezt követően véglegesítette a besorolásokat. Így végül – Hajdú Zoltán számításai szerint – az összes magyar település 52,5%-a került a fejlesztendők közé, amelyekben az ország lakosságának 85,6%-a élt.⁹⁹ A 74 I. osztályba sorolt település közül 17 a Dunántúl ipari jellegű megyéiben, 11 a Dunántúl mezőgazdasági jellegű megyéiben, 16 az észak-magyarországi megyékben, 25 az alföldi megyékben, 5 pedig Budapest körzetében volt.¹⁰⁰

1951 decemberében – az országos területrendezési terv 31. kötetében – maga a TERINT fűzött részletesebb indoklást a településkategorizáláshoz,¹⁰¹ amit azért is érdemes idézni, mert a korabeli fejlesztési ideológia minden lényeges eleme feltűnik benne. A területrendezési terv összeállítói kifejtették, hogy a településoosztályozás azért volt múlhatatlanul szükséges, mert a területi fejlesztésnél súlypontokat kellett képezni. Ugyanis a beruházásokat „nem szabad az ország egész területén szétszórni, hanem politikai, gazdasági és műszaki szempontok szerint kiválasztott községekbe és városokba kell decentralizáltan összpontosítanunk”. Méghozzá azért, hogy „fokozzuk a beruházások végrehajtásának eredményességét, és olyan kisugárzó góccokat teremtsünk, amelyek új, szocialista bázisok kialakulására biztos alapot nyújtanak”. Mindehhez hozzáfűzték azt is, hogy a „falú és város közötti különbség felszámolása csak ilyen sugárzó módon történhetik meg egyelőre, ezért fontos, hogy beruházásaink bázisait olyan helyen válasszuk meg, ahol az illető város vagy község egész környezetére közvetlen és döntő befolyást gyakorol”.

ez nem vonja magával „nagyobb és jelentősebb lakótelep kialakítását”. Így a község nem kerülhetett az I. osztályba. Mindkettőt lásd MOL XXVI-A-1, 2. d.

98 A TERINT Kollégiuma 1951. szeptember 13-i ülésének jegyzőkönyve. MOL XIX-A-16-a, 72. d. 57. p.

99 Hajdú (1990) 163. és 165. p.

100 Ádám (1985) 190. p.

101 A TERINT Területrendezési Főosztálya dokumentációja. 1951. december 21. MOL XXVI-A-1, 17. d. 31. kötet, 16–17. p. A következő idézetek ugyaninnen.

Ugyancsak az országos területrendezési terv egyik kötetéből tudható meg, hogy 1951 második felében jelentős munkálatok irányultak az egyes I. osztályú települések fejlesztési terveinek kidolgozására. 1951 decemberében a TERINT 64 I. osztályú település tervezési programját adta át az Építési Minisztériumnak (ÉM), ahol 24 kiemelt település általános rendezési tervének kidolgozását kezdték meg. A dokumentáció összeállításának időpontjáig kilenc általános városrendezési terv készült el (Ajka, Bodajk, Kazincbarcika, Komló, Nagybátony, Szigetszentmiklós, Várpalota, Tatabánya és Zirc), közülük három nyert végleges jóváhagyást. Sztálinváros tervezési programjának és rendezési tervének átdolgozásán pedig ekkor még éppen dolgoztak.¹⁰²

Az I. osztályú településeken folyó beruházások koordinálása érdekében 1952-ben is folytatódott az egyes városok általános rendezési tervének kidolgozása. Az OT Beruházási és Telepítési Főosztálya, illetve az ÉM Épület- és Településtervezési Főosztálya év eleji levelezéséből¹⁰³ kiderül, hogy a tervhivatal a kiemelt ipari települések (Miskolc, Várpalota, Tatabánya, Győr, Debrecen, Veszprém, Esztergom–Dorog, Ózd stb.) rendezési terveit szeretne volna mihamarabb elkészíttetni, illetve végső változatban kidolgoztatni. A minisztérium viszont az egyszerűbb eseteket igyekezett előbbre venni (Mezőtúr, Pécs, Túrkeve stb.), amelyeknél nem voltak a tervezést alapvetően befolyásoló vitás kérdések (mint például Tatabányánál az alábányászással veszélyeztetett területek nagyságának meghatározása).

A nagy nehezen véglegesített településkategorizálást azonban alig hat hónap elteltével felülvizsgálták – költségcsökkentési okokból. 1952 májusában az OT a gazdasági nehézségekre hivatkozva 40%-kal (81-ről 49-re) csökkentette a II. osztályba sorolt települések számát a következő indoklással: „Népgazdaságunk jelenlegi fejlődési szakaszában városfejlesztésre csak minimális összegeket fordíthatunk és így minimumra kell redukálni azoknak a településeknek a számát, amelyeknek [...] városias fejlesztését biztosítani kell”.¹⁰⁴ Érdemi fejlesztésre immár csak az I. osztályba sorolt községek és városok számíthattak, illetve azok közül is csak a kiemelt ipari beruházások helyszínei (Sztálinváros, Kazincbarcika stb.).

102 Lásd a TERINT Területrendezési Főosztálya dokumentációja. 1951. december 21. MOL XXVI-A-1, 17. d., 11. kötet.

103 MOL XIX-A-16-a, 454. d.

104 Idézi Ádám (1985) 193. p.

Ezután – az iratok tanúsága szerint – a településosztályok további finomítása és a területrendezés kérdése helyett a területi átszervezés került a (politikai) figyelem középpontjába: a megyék számának radikális csökkentése és a nagyobb közigazgatási egységek megszervezése teljesen új alapon.¹⁰⁵

A SZOCIALISTA IPAROSÍTÁS ELSŐ ÉVEINEK HATÁSA

A vizsgált időszakban az I. ötéves tervtörvény irányelveivel ellentétesen történt az egyes régiók fejlesztése. A szocialista városok építésének program-szerű megfogalmazására csak különféle tervezetekben került sor (mint például a TERINT 1951-es országrendezési terve vagy a végül soha nem véglegesített II. ötéves terv előkészítő anyagai), ám burkolt célként, latensen ott munkált az ipartelepítési programokban és a kommunális fejlesztésekben egyaránt. Összegezzük tehát ennek az öt évnek a következményeit az iparosítás, a terület- és településfejlesztés szempontjából!

A II. ötéves terv előmunkálatai során értékelték először behatóbban az iparosítás első éveinek eredményeit és következményeit. Az MDP KV Államgazdasági Bizottsága által az MDP Titkársága elé 1953 áprilisábanelterjesztett beszámoló¹⁰⁶ az ipartelepítés legfőbb hiányosságait a következőkben nevezte meg:

1. a telepítést nem előzte meg alapos vizsgálat a nyersanyagbázist illetően;
2. nem voltak eléggé figyelemmel a gazdaságossági szempontokra;
3. nem gondoskodtak helyi nyersanyagot felhasználó építőipari üzemek létesítéséről a nagyberuházások körzetében;
4. nem készültek megyei munkaerőmérlegek;
5. egyes megyék (főként Tolna és Somogy) iparosítását elhanyagolták;
6. a városok fejlesztése tervszerűtlen volt, a lakások építését „a termelés emelésének pillanatnyi szükségletei” szabták meg;
7. Budapest ipari súlyának csökkentése nem volt kellő ütemű.

¹⁰⁵ A területi átszervezéssel kapcsolatos kérdésekről lásd Hajdú (1991) 325–326. p.

¹⁰⁶ Az MDP Titkársága 1953. április 22-i ülésének jegyzőkönyve, illetve MDP KV Államgazdasági Bizottság: Az I. ötéves tervben végrehajtott és folyamatban lévő beruházások telepítésének értékelése és javaslatok a II. ötéves terv telepítésének irányelveire. 1953. április 20. MOL M-KS-276. f. 54. cs. 240. ő. e. 4. és 48–56. p. A következő idézetek ugyaninnen.

A gazdaság további szektoraiban végrehajtott beruházások kapcsán a jelentés kendőzetlenül beszélt a nem ipari térségek teljes elhanyagolásáról. A közlekedési beruházásoknál ugyanis „a honvédelmi szempontok mellett a fő feladat a fejlett iparral rendelkező és iparosodó településekhez vezető szállítási útvonalak [...] összekötésének biztosítása”; a szociális, kulturális, egészségügyi beruházások telepítésénél pedig „az ipari fejlődés következtében növekvő szükségletek kielégítése” lett volna.

Az OT Területi Tervezési Főosztálya 1954 augusztusában, immár a Nagy Imre-érában a területi folyamatok szempontjából vizsgálta az első közléptávú terv végrehajtását,¹⁰⁷ s azt próbálta feltárni, hogy a bekövetkezett változások mennyiben feleltek meg Magyarország földrajzi adottságainak. Bár a jelentés következetesen igyekezett bizonyítani, hogy az alföldi és a dél-dunántúli régióban jelentős haladást értek el, végül mégis meg kellett állapítania, hogy az „emléltett területek ipari súlya az első ötéves terv időszakában lényegesen nem változott”. A Területi Tervezési Főosztályon – fél évvel a sztálinvárosi nagyolvasztó felavatása után – a Sztálin Vasmű telepítését egyértelmű hibaként jellemezték, s felrötták, hogy az iparosításra kijelölt települések alig felében történt valódi ipartelepítés. A gépipar túlzott arányú fejlesztése mellett rámutattak a fejlődő régiókban, illetve városokban mutatkozó krónikus lakáshiányra, a szinte minden városra kiterjedő vízellátási nehézségekre, s a főváros szerepének további növekedésére. Elemezték az egyes iparágak területi elhelyezkedését és súlyát, s a további fejlesztés lehetőségeit. Az elkövetett hibák fő okának azt tekintették, hogy nem történt meg az I. ötéves terv területi kidolgozása, megfelelő kutatási adatok és eredmények hiányában az egyes régiók adottságaihoz nem igazították hozzá a fejlesztési elképzeléseket.

Kifejezetten az ipartelepítés hatásait elemezte egy az OT Beruházási Főosztályán 1955 augusztusában készített összeállítás.¹⁰⁸ A dokumentum elsőként leszögezte, hogy „az I. ötéves tervben sem telepítési terv, sem jóváhagyott telepítési irányelvek nem voltak”. (Mint láttuk, telepítési terv ugyan volt, de a legfelsőbb vezetés valóban nem hagyta jóvá.) Az I. ötéves terv folyamán eltervezett 90–100 limiten felüli beruházásból 87 készült el

107 Az OT Területi Tervezési Főosztálya: Az első ötéves terv területi értékelése. 1954. augusztus 31. MOL XIX-A-16-b, 876. d.

108 Az OT Beruházási Főosztálya: Tervezet a II. ötéves terv telepítési elveinek meghatározásához. d. n. (A kísérőlevél szerint 1955. augusztus 12-én Molnár László főosztályvezető küldte szét minisztériumoknak véleményezésre.) MOL XIX-A-16-b, 1502. d.

valamilyen formában, s ezeket regionálisan csoportosítva¹⁰⁹ is vizsgálták. A 87 új beruházás közül Észak-Dunántúlra, Budapest és környékére és az Alföldre közel azonos számú került (23, 21, illetve 25), Dél-Dunántúlra és Észak(-Magyarország)ra számszerűleg kevesebb jutott (8, illetve 10). A telepített üzemek dolgozóinak létszámát tekintve viszont Budapestre és Észak-Dunántúlra a másik három körzethez képest sokkal jelentősebb ipar került: a fővárosban a gépipar dominált, Észak-Dunántúlt pedig a várpalotai és a sztalínvárosi koncentráció emelte ki a többi körzet közül. A főosztály az új telepítéseket és a meglévő üzemek bővítését együttesen értékelve kénytelen volt megállapítani, hogy „Dél-Dunántúlt és az Alföldet hanyagoltuk el a leginkább, és a célkitűzések ellenére legnagyobb mértékben Budapestet fejlesztettük”.

A Beruházási Főosztály elemzése szerint a fejlődést főként a meglévő üzemek bővítése határozta meg, hiszen az öt év alatt a dolgozói létszám növekedésének csak 15,6%-a adódott az új telepítésű üzemekből. Az ipari fejlesztésre kijelölt 74 településből (az I. osztályú települések + Miskolc és Budapest) új ipari üzemet kapott 25, és „általában fejlődött” 40. „A vidék elhanyagolását mutatja, hogy a Budapest körül kijelölt településeket mind fejlesztettük, az iparilag viszonylag már fejlett észak-dunántúli területeken a kijelölt települések több mint ¾-ed része viszont a kevésbé fejlett Dél-Dunántúlon és Alföldön még 50%-a sem részesült fejlesztésben.” Tehát Budapest (túl)súlyra érdemben nem csökkent.

A főosztály elég sovány magyarázattal szolgált: a gazdaságossági számítások hiányát, valamint a beruházók „önös érdekeit” kárhoztatta leginkább. Ehhez hozzátették még a főosztály munkatársai, hogy a területi munkaerőmérlegek hiánya következtében „váratlanul” jelentkezett egyes új üzemeknél munkaerőhiány, valamint hogy a lakásigények messze meghaladták a lehetőségeket. Véleményük szerint a fejlesztendő települések túl magas száma a beruházási források szétforgácsolásához vezetett.

Talán a tervhivatal egy munkatársa próbálta ugyanezt a bizonyítványt magyarázni néhány hónappal később egy félig-meddig nyilvános, frissen indult folyóiratban, az MDP KV által kiadott *Pártélet* „A népnevelők és pro-

109 A megyéket öt régióba osztották: *Észak-Dunántúl*: Győr-Sopron, Vas, Komárom, Veszprém, Fejér; *Dél-Dunántúl*: Zala, Somogy, Baranya, Tolna; *Alföld*: Bács-Kiskun, Szolnok, Hajdú-Bihar, Szabolcs-Szatmár, Békés, Csongrád; *Észak(-Magyarország)*: Borsod-Abaúj-Zemplén, Heves, Nógrád; *Budapest és környéke*: Nagy-Budapest és a körülötte levő ipari települések.

pagandisták munkájához” című rovatában.¹¹⁰ A cikk szerzője az említett tervhivatali összefoglalóval megegyező számadatokat táblázatba is foglalta (4. táblázat).

TERÜLET	TELEPÍTETT ÜZEMEK		AZ ÚJONNAN TELEPÍTETT ÜZEMEKBEN DOLGOZÓK SZÁZALÉKOS MEGOSZLÁSA	100 EZER LAKOSRA JUTÓ ÚJ DOLGOZÓ	
	DB	%		SZÁMA	INDEXE (ÁTLAG = 100)
ÉSZAK- DUNÁNTÚL	23	26,5	19,5	422	110
DÉL- DUNÁNTÚL	8	9,2	9,8	282	74
ALFÖLD	25	28,8	22,2	278	72
ÉSZAK	10	11,5	8,7	254	66
BUDAPEST ÉS KÖRNYÉKE	21	24,0	39,8	604	156
ÖSSZESEN/ ÁTLAGOSAN	87	100,0	100,0	386	100

4. táblázat. Az I. ötéves terv folyamán telepített új ipari üzemek és dolgozók területi megoszlása. Forrás: Görög (1956) 55. p.

A szerző a (párt)nyilvánosság számára ezeket az adatokat úgy magyarázta, hogy „bizonyos mértékben igyekeztünk érvényre juttatni” az I. ötéves terv eredeti elképzeléseit, de „meg kell állapítanunk, hogy végül is a már régebben kialakult ipari körzetek fejlődtek nagyobb mértékben”. A „termelőerők területi elhelyezkedésében” bekövetkezett változásokat pedig eufemisztikusan úgy jellemezte, hogy „hazánk iparosodott területei tovább fejlődtek, elmaradt mezőgazdasági országrészeinkben pedig megindult az iparosodás folyamata”.

Az ipartelepítéssel ellentétben a településosztályozás hatását és eredményét (vagy éppen eredménytelenségét) a vizsgált időszakban nem értékelték. 1953 júniusa után az egész településkategorizálásról alig esett szó, a II. ötéves terv előkészítése során viszont mégis ebből a szempontrendszerből indultak ki.¹¹¹

110 Görög (1956) A következő idézet uo. 56. és 57. p.

111 Ezt bizonyítja például, hogy az OT Területi Tervezési Főosztálya egy 1954 februárjában készült előterjesztésében a kiemelt (azaz a korábban I. osztályba sorolt) települések körének újbóli meghatározására tett javaslatot. Az osztályozási alapelvek csak részlegesen

Összességében megállapíthatjuk, hogy a területi és települési problémákat az 1948–53 közötti időszakban – tervgazdaság ide vagy oda – meg lehetőszen tervszerűtlen, ad hoc módon intézték. Az MDP vezetése az I. öt-éves tervtörvényben megfogalmazott célkitűzésekhez nem tartotta magát, helyette a katonai-hadipari követelmények szerint jelölte ki a fejlesztendő települések körét. Sokmilliárdos beruházások kezdődtek megfelelő előkészítés, hatástanulmányok és távlati tervek nélkül, egyedi – leginkább (katonai)politikai – döntések alapján. A TERINT és az OT hiába gyártotta a fejlesztési tervek sorát, jó részüket a legfelsőbb politikai vezetés sohasem hagyta jóvá. Íróasztalfiókban maradt a különböző iparágak fejlesztését, illetve az egyes beruházások közötti összhang és egyensúly megteremtését célzó tervek többsége. Így a többé-kevésbé koherens elképzelések egyes elemei valósultak csak meg, s a termelési kooperációkban-láncolatokban súlyos hiátusok támadtak. Az ismertetett tervezetek tehát a gyakorlatban legfeljebb „orientálták” a fejlesztéseket.

Valódi értelemben vett területi fejlesztés a korszakban nem folyt, mert a fejlesztés egyetlen eszközévé az iparosítás vált. A fejlesztéspolitika ráadásul eleve fordított logikával gondolkodott: nem egy adott régió felzárkóztatásához kerestek megfelelő eszközöket, hanem gyáraknak igyekeztek megfelelő „telephelyet” találni. Ezért az, hogy az 1948–53 között kidolgozott különféle ipartelepítési tervekben megjelölt új üzemek jelentős része nem valósult meg, egyben a telephelyül kiszemelt helységek fejlesztésből való kimaradását is jelentette. A 72 első osztályú település közül alig 25-be telepítettek új üzemet, különösen az alföldi és dél-dunántúli településekre tervezett fejlesztések maradtak el.¹¹² A hidegháborús hisztéria következményeként pedig a nyugati és déli határ menti területekre gyakorlatilag fejlesztési tilalom volt érvényben, amelyet csak 1954–55-től enyhítettek. A fejlesztéspolitika az egyébként is iparosodott északkelet–délnyugati tengely

változtak. Országos jelentőségű ipart továbbra is csak kiemelt településekre kívántak telepíteni, amelyek „lakosságszámuknak, a területen betöltött központi szerepüknek, s az ipar követelményeinek megfelelő” infrastrukturális beruházásokat is kapnak. A kiemelt körön kívüli települések esetében fejlesztést már csak „szükséges mértékben”, illetve a „II. ötéves terv adta lehetőségeken belül” terveztek. Az OT Területi Tervezési Főosztálya előterjesztése az OT Kollégiumához a kiemelt településekről. 1954. február 13. MOL XIX-A-16-a, 531. d.

112 Az OT Beruházási Főosztálya: Tervezet a II. ötéves terv telepítési elveinek meghatározásához. d. n. MOL XIX-A-16-b, 1502. d.

településeit részesítette előnyben az alföldi régió városaihoz és községeihez képest.¹¹³ Budapestet, a szocialista városokat és talán még egy tucatnyi ipari települést. A területileg is szelektív fejlesztés miatt százezrek voltak kénytelenek az ország más részein munkát vállalni, emiatt drasztikusan megnőtt az ingázók száma és az ingázás távolsága.

Az 1951-es településosztályozás mérföldkő volt a hazai terület- és településfejlesztés történetében, mert – bár maga a kategorizálás rövid ideig volt érvényben, illetve a kiemelt települések köre többször változott – az 1980-as évek közepéig meghatározta a fejlesztés egész logikáját, gondolatrendszerét. A szocialista fejlesztéspolitika alapvetően centrumokban gondolkodott: kiválasztott helyekre koncentrált a forrásokat és a javakat, s a gazdasági-társadalmi fejlődést valamifajta diffundálásként képzelte el.¹¹⁴ Ez természetesen a nem kiemelt települések diszkriminációjával, sőt időnként kifejezett visszafejlesztésével járt (építési tilalom elrendelése, közüntézmények megszüntetése stb.).

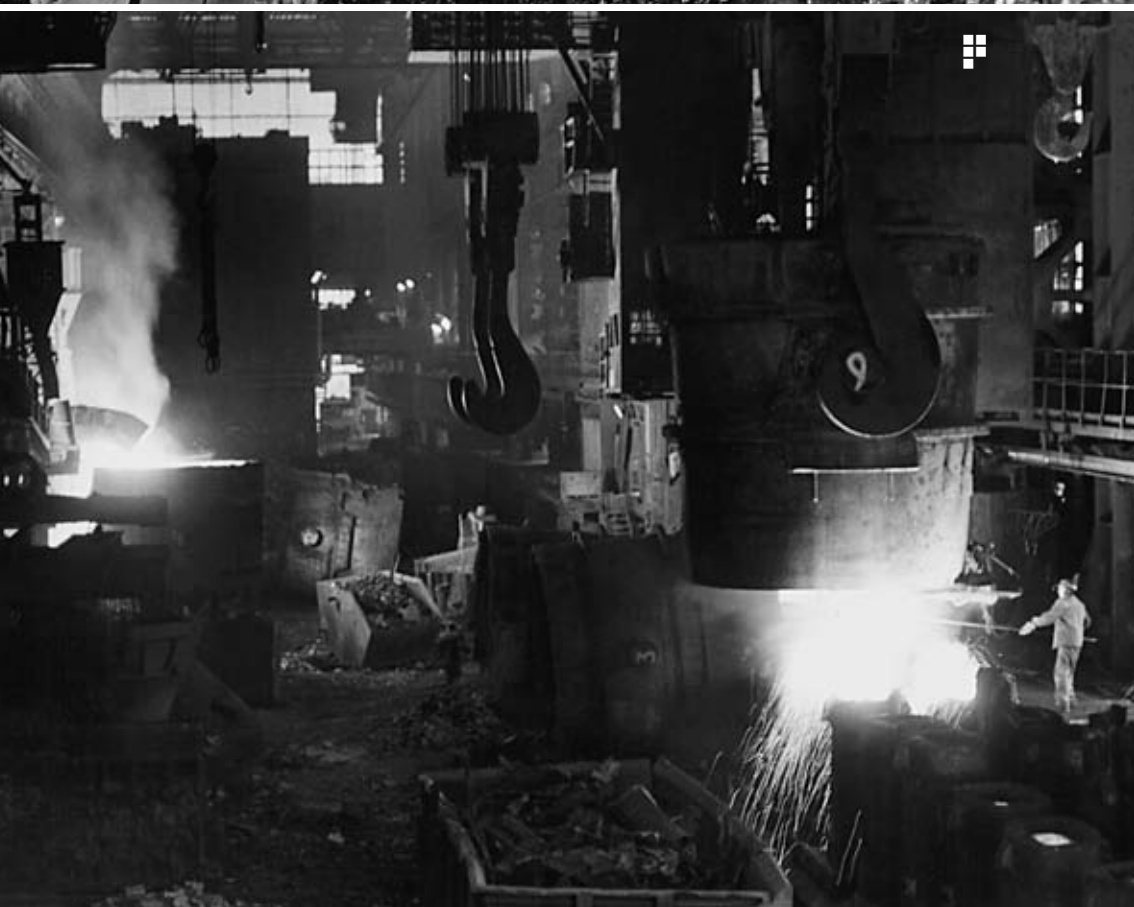
A TERINT különféle előkészítő tervezetei egyre szűkebbre vonták a fejlesztendő települések körét. A törvényerejű rendeletként véglegesített kategorizálási szisztéma semmibe vette a településállomány sokszínűségét, s az osztályozás kezdetben földrajzi-közigazgatási jellegű szemléletét az egyoldalú iparfejlesztési doktrínával váltotta fel. A korabeli fejlesztéspolitikát eleve a nagyvárosok favorizálása, valamint munkásosztály- és városcentrikusság jellemezte – mint arra Hajdú Zoltán is rámutatott.¹¹⁵ A településeket az osztályozással egy merev redisztribúciós struktúrába tagozták be, és az így kialakult hierarchiában elfoglalt pozíció megszabta falu és város fejlődését egyaránt. A hivatalos szintre emelt településosztályozás is a bányászati-nehézipari konglomerátum üzemeinek „telephelyéül” szolgáló települések kiemelt fejlesztését segítette leginkább. A többi település pedig – még ha bekerült is az „elit” I. osztályba – legfeljebb a fejlesztési pénzek maradáknak osztozhatott.

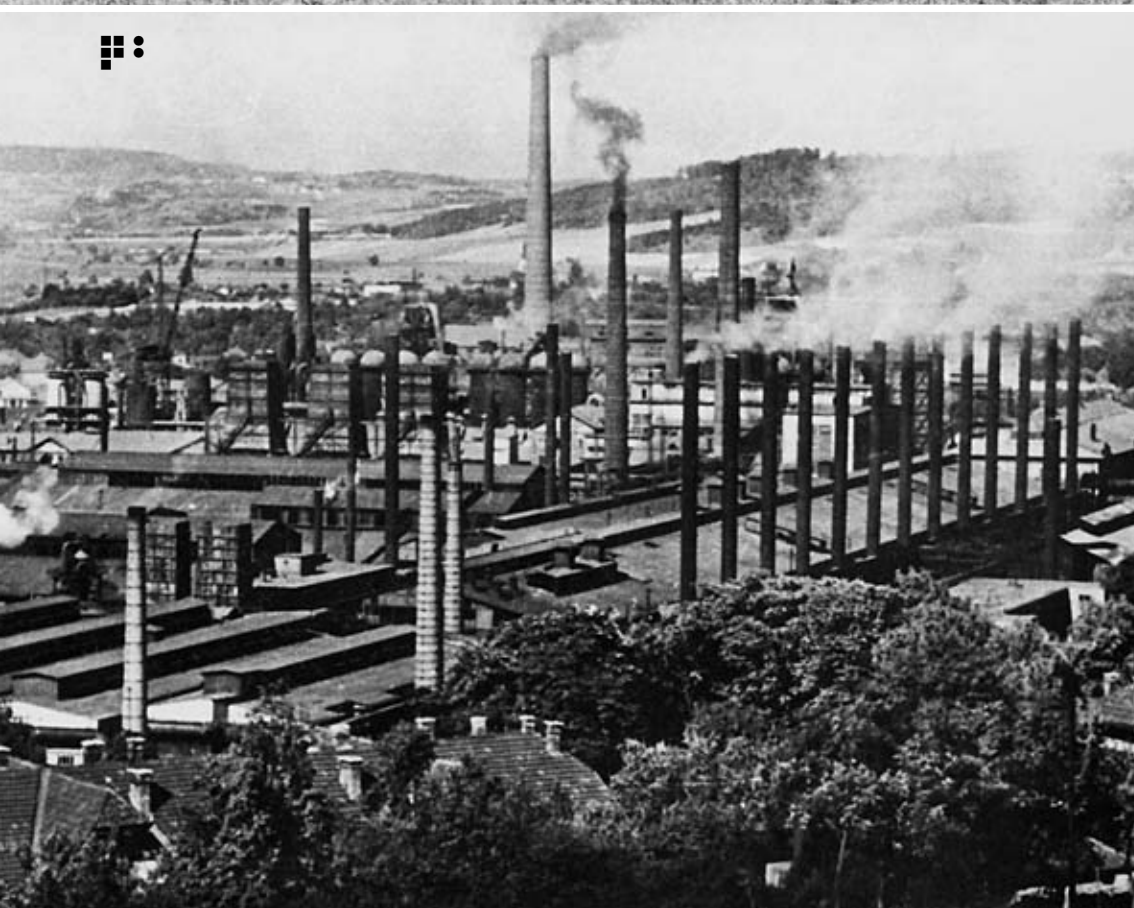
113 Ádám Anna ezt az ország északi és déli régiói közötti ellentétként fogalmazta meg. Ádám (1985) 196. p.

114 Ez a közelítés valójában nem állt messze az Amerikai Egyesült Államokban és Nyugat-Európában alkalmazott fejlesztési gyakorlattól, amelyet Francois Perroux 1955-ben növekedési pólus elméletként összegzett: eszerint azokban a fejletlen térségekben, ahol nem alakultak ki növekedésre képes központok, külső beavatkozással, mesterségesen kell létrehozni őket. Barta (2002) 126. p.

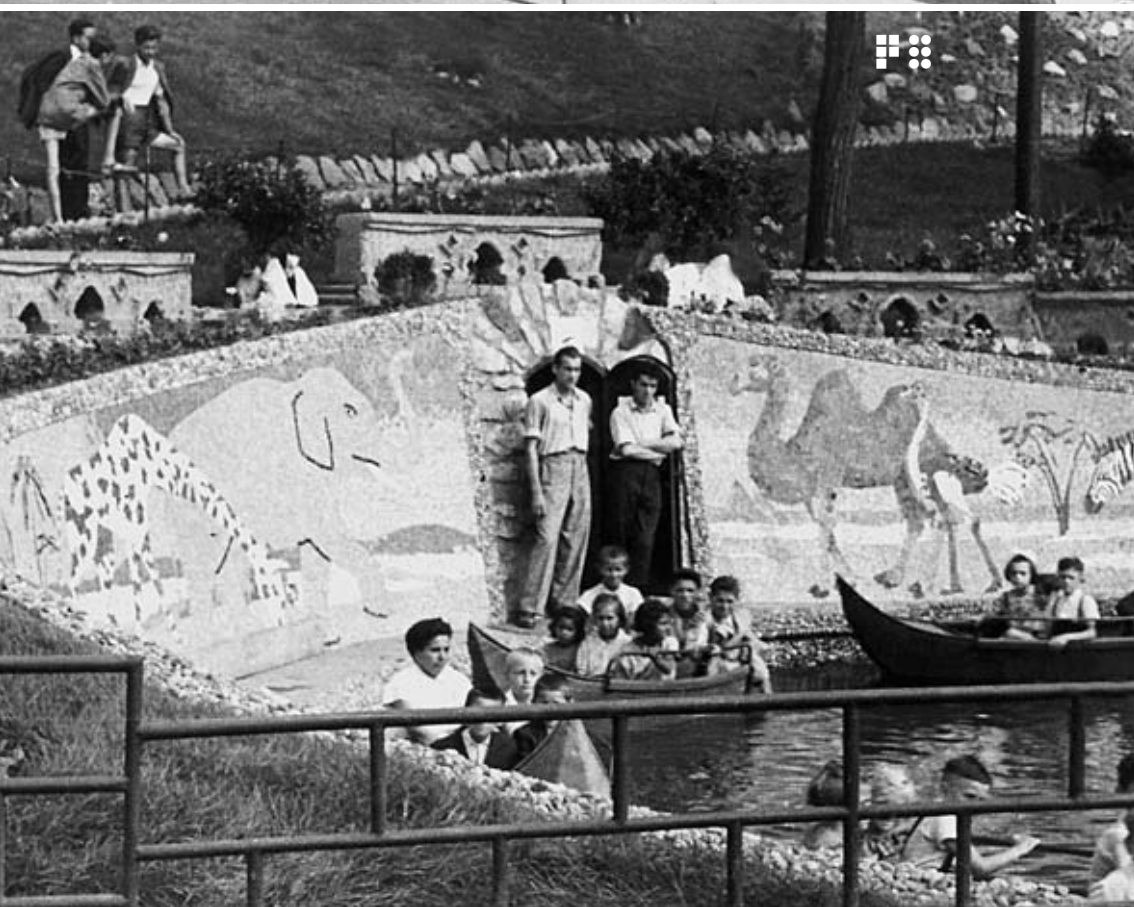
115 Hajdú (1990) 163. p.

Az 1948–53 közötti korszakban a kommunális és szociális beruházások csak a legszükségesebb, minimális mértékben valósultak meg, mivel a forrásokat a termelőszférába és -beruházásokba koncentrálták. A fejlesztés hierarchiája e területen is hasonlóan épült fel, mint az iparosításnál: a kitűzött és rangsorolt célok összességének megvalósításához sosem volt elegendő pénz, ezért a terv végrehajtása során a forrásokat az első helyekre sorolt beruházásokra fordították. Mindezek következtében csak a kiemelt ipari beruházásoknak helyet adó települések, közülük is különösen a szocialista városok részesültek az amúgy is szűken mért állami lakásépítési, közműfejlesztési és egyéb szociális forrásokból. Az ország többi települése teljes egészében magára volt utalva: közműfejlesztésre legfeljebb a jelképes összegű helyi forrásokból futotta, s a lakáskérdés megoldásaként maradt az önerős magánépítkezés. A sok tízezer újonnan érkezőnek otthont adó szocialista városokban pedig – éppen a gyors növekedés miatt – még a kiemelt helyzet ellenére is embertelen állapotok uralkodtak.















TERÜLET-, TELEPÜLÉSFEJLESZTÉS, URBANIZÁCIÓ ÉS A SZOCIALISTA VÁROSOK, 1954–1989

Az 1950-es évek elején a beruházási források hazánkban korábban soha nem látott koncentrációjával kezdték meg a nehézipar fejlesztését és a szocialista városok kiépítését. Ezek az 1950 és 1953 között megkezdett, illetve végrehajtott beruházások az 1990-es évekig meghatározták a magyar ipar struktúráját és a hazai településszerkezetet. A fejlesztési ideológiában 1953-tól számos korrekciós kísérletnek lehetünk tanúi, némely próbálkozás egészen messzire merészkedett az eredeti sztálini dogmáktól – a tervek szintjén legalábbis. A beruházások területi és ágazati allokációja azonban – ahogyan az a következőkben kiderül – még az 1970-es években is erőteljesen hasonlított a „klasszikus” ötvenes évek gyakorlatára. A szocialista rendszer immanens logikája ugyanis újra és újra a nehézipari konglomerátum és az ipari városok felé irányította a fejlesztési forrásokat. Ezért ismételte ötvenként – úgy tűnik, hiábavalóan – minden középtávú terv az elmaradt régiók és települések felzárkóztatásának szándékát és ígérletét. Ugyancsak a tervek és a valóság között feszülő ellentmondásokra vezethető vissza a korabeli tömegkommunikációban és a tudományos irodalom egy részében szüntelenül bizonygatott állítás, miszerint a területi-települési egyenlőtlenségek évről évre csökkennek Magyarországon. Elemi érdek volt ugyanis tagkarnatni a különbségeket, hiszen a rendszer kiemelt célként hordozta zászlaján a területi és társadalmi differenciák felszámolását.

A fejlesztési politikában végül az 1980-as években történt szerény mértékű elmozdulás a korábbi gyakorlathoz képest, mert felbomlottak a merev elosztási rendszerek, illetve a központi források fogytával legalább az önerős kezdeményezéseknek nem állták útját.

A területi és településpolitikát, valamint a beruházások elosztását négy periódusban fogom vizsgálni (1954–58, 1958–70, 1971–80 és 1980–89), a terveket és a gyakorlatot szembeesítve egymással, mindvégig a nehézipart és a szocialista városokat tartva a középpontban. Az utolsó alfejezet a korszak urbanizációs folyamatait tekinti át: a gyors és látványos hazai városodást, annak mára egyértelmű káros mellékhatásaival egyetemben.

A VISSZAFOGÁS ÉVEI: 1954–1958

Nagy Imre kormányprogramja súlyos csapást mért a hazai szocialista városok fejlesztésére, mert 1953 második felétől éppen a nehézipari beruházások radikális csökkentésével felszabaduló forrásokat csoportosították át a mezőgazdaság, a könnyű- és élelmiszeripar fejlesztésére. A sztálinvárosi, kazincbarcikai, várpalotai építkezések szinte kiürültek, lakóházak, utcák, középületek maradtak hátra félbehagyottan. Csak néhány kiemelt nagylétesítmény épült tovább, mint a Borsodi Vegyi Kombinát vagy a Sztálin Vasmű. A vasmű nagyolvasztójának 1954. februári ünnepélyes felavatása ugyanakkor azt is jelezte, hogy immár erős bázisa van a hazai nehéziparnak, s nem lehet milliárdos beruházásokat egyszerűen veszni hagyni. 1955 januárjában pedig megint Rákosi Mátyás kerekedett felül, s az első, ismét a pártfőtitkár nevéhez köthető MDP PB-határozat máris visszatért az 1953. június előtti dogmához és formulához: újra az iparosítást nevezte a gazdasági élet alapjának.¹

Az 1953 júniusa előtti koncepciók újjáéledését jól mutatja a II. ötéves terv telepítési irányelveit összefoglaló 1955. augusztusi javaslat. Az OT Beruházási Főosztályán készült tervezet összegezte az új középtávú tervvel kapcsolatos elvárásokat.² A főosztály tíz–tizenöt éves perspektivikus telepítési terveket kívánt kidolgoztatni, amelyek rögzítik az egyes területek fejlesztési irányát és a népgazdaságban betöltendő szerepüket. Ezt követően akarták az ötéves tervben meghatározni az egyes üzemek telephelyét. A II. ötéves tervnél az OT a telepítési körzetek meghatározásán túl a szakminisztériumokra bízta volna a települések kiválasztását. A beruházási főosztály mindemellett felpanaszolta az előkészítetlenséget, azt, hogy nem voltak megfelelő gazdaságföldrajzi vizsgálatok, amelyek az egyes országrészek és az egész népgazdaság helyzetét, a területi és az üzemi kapcsolatokat, illetve kooperációkat feltárták volna.

Az OT a fejlesztendő területeket a munkaerőhelyzet, a közlekedés, esetenként szakmai és politikai, valamint honvédelmi szempontok szerint határozta meg. Törekedtek „az iparilag elmaradt, munkaerővel azonban rendelkező területek fejlesztésére”, de „kellőképpen” figyelembe vették a területek egyéb előnyeit (nyersanyag, közlekedés stb.). A „helyes mértékű

1 Nagy Imre első miniszterelnökségéről és az 1954–55-ös hatalmi harcokról lásd részletesen Rainer (1999).

2 Az OT Beruházási Főosztálya: Tervezet a II. ötéves terv telepítési elveinek meghatározásához. d. n. MOL XIX-A-16-b, 1502. d. Az idézetek ugyaninnen.

ipari koncentráció” elérése érdekében (elkerülendő a „források szétforgácsolását”) minél kevesebb városba kívántak ipart telepíteni. Igen fontos változás volt a korábbiakhoz képest, hogy a határ menti területeket ugyanúgy vizsgálták az ipartelepítés szempontjából, mint az ország többi részét.

Az OT-tervezet 68 új üzem telepítésére tett javaslatot a következő megoszlásban: Észak-Dunántúlra 21-et (31%), Dél-Dunántúlra tizet (10%), az Alföldre 15-öt (22%), Észak-Magyarországra 17-et (25%) és Budapestre nyolcat (12%) szántak. Leszögezték, hogy az új dolgozói létszám többségét a termelésbe lépő Sztálinváros, Kazincbarcika és Tiszapalkonya fogja adni. Az új ipari üzemekkel Észak-Magyarországon a vegyipart és az építőanyagipart, az Alföldön a könnyű- és élelmiszeripart, valamint a munkaigényes gépipart, a Dunántúlon – Sztálinváros kivételével – a nyersanyagra települő iparokat kívánták fejleszteni. A II. ötéves terv keretében 39 települést minősítettek fejlesztendőnek: a fővároson kívül kilenc települést „országos jelentőségű”, s további 29-et „átlagos mértékű” fejlesztésre érdemesnek. A fejlesztendők között szerepelt az összes szocialista város, azon belül is a kiemelték között Sztálinváros, Kazincbarcika, Tiszapalkonya és Tatabánya. Ugyanakkor Várpalota és Komló további kiemelt fejlesztését megfontolandónak tartották az OT szakemberei.

A „nem termelő” beruházások elosztásának irányelvei között a korábbi ötéves tervben megismert jelszavak köszöntek vissza, mivel az alapelvek sem változtak. Egyfelől deklarálták, hogy kulturális, szociális és egészségügyi létesítményekkel az elmaradt mezőgazdasági területeket kell ellátni, javítani kell a Dél-Dunántúlt és a Nyírség helyzetén. Másfelől viszont leszögezték, hogy az iparilag fejlődő térségeket kell kiemelten ellátni. Külön megemlítették az ingázó bányászok letelepítésének, valamint a lakáshelyzet javításának szükségességét Budapesten és a nagyobb vidéki ipari városokban. Az elmaradott területeken a magánéros lakásépítkezést jobb építőanyag-ellátással és építési kölcsönökkel kívánták segíteni, az állam – rácsfolva a felsorolt ígéretekre – lényegében kivonta magát a probléma megoldásából.

Az 1956–60-ra szóló II. ötéves tervet azonban nem sikerült elfogadtatni az egyre mélyülő politikai válság közepette, s más hosszabb távú terv sem készült. A többször módosított 1956., majd az 1957. évi terv is átmeneti intézkedésekkel próbálta mozgásba lendíteni a gazdaság akadozó kerekait. 1956 őszén a forrongó társadalmat politikai kérdések tartották lázban, s a beruházási politika a forradalom idején sem számított különösebb közérdeklődésre. A november 4-i második szovjet intervenciót követően

azonban új szempontból került a figyelem középpontjába a nehézipar. A bányászok közel hathetes sztrájkja idején széles nyilvánosságot kaptak a bányavidékek és ipari központok lakóinak élet- és lakáskörülményei, amelyek nem a sokat hangoztatott kiemelt helyzetet tükrözték. A bányászok pedig a politikai követelések mellett mind erőteljesebben hangoztatták gazdasági és szociálpolitikai kívánságaikat, elvárásait is. A Kádár-kormány ezért – a sztrájk erőszakos letörésével párhuzamosan – kénytelen volt határozatos lépéseket tenni az iparvidékek lecsendesítésére. Így került sor jelentős béremelésekre, 1957-től a „tízezer bányászlakás” akció megindítására stb. Az intézkedések pénzügyi fedezetét – mint mindig – természetesen ismét csak a kevésbé iparosodott, illetve mezőgazdasági régiók megrövidítésével lehetett előteremteni.

Összességében az 1954–58 közötti években a gazdaságpolitika többszöri irányváltása ellenére is legfeljebb az iparosítás lendületének csökkentéséről beszélhetünk. A nehéziparban és a szocialista városokban a beruházások az ismételt csökkentések dacára óriási erőket és eszközöket kötöttek le: az 1950 és 1958 között Magyarországon – területi egységhez köthetően – beruházott 104,5 milliárd forint közel 40%-át a szocialista városok hat megyéjében használták fel (1. ábra),³ persze ugyancsak egyenetlenül a megyéken belül is: a néhány kiemelt nehézipari és hadiipari beruházás vitte el a pénz döntő részét, a többi városnak és községnek csupán morzsák jutottak.



1. ábra. Az 1950 és 1958 között beruházott összegek területi (megyei) elosztása. Forrás: Markos (1962) 59. p.

3 Pest megyét a számításnál nem vettem a szocialista városok megyéi közé, mert Százhalombattán ez ideig nem kezdődött érdemi építkezés.

A források ilyen allokációja mellett a területi kiegyenlítődés helyett épenséggel tovább fokozódtak és mélyültek a különbségek a fejlett és a leszakadó országrészek között. Eredménynek legfeljebb az tekinthető, hogy a gyáripar immár nem korlátozódott Budapestre, hanem megerősödött a borsodi, a nógrádi, a tatabányai, a pécs–komlói, ajka–várapalotai iparvidék is.

AZ ELSŐ KOHERENS TERÜLETFEJLESZTÉSI PROGRAM, IPAROSÍTÁS A HATVANAS ÉVEKBEN

1958-ban, a II. hároméves terv⁴ megindításával párhuzamosan megkezdődött az iparosítási koncepciók és módszerek újragondolása. Ennek okait és motivációit Beluszky Pál foglalta össze.⁵ A tradicionális iparvidékek további iparosítása nagy nehézségekbe ütközött, ezért azoknak az addig elhanyagolt térségeknek a fejlesztésére tértek át, ahol volt még átcsoportosítható munkaerő. Az sem mellékes körülmény, hogy a kádári életszínvonal-politikához kapcsolódó állami lakásépítés és a kommunális beruházások elosztását is tervszerűen össze kellett hangolni. Ráadásul az egyre komolyabb hatalmi tényezővé váló megyék párt- és állami vezetői is beleszólást követeltek e javak elosztásába, s az adott terület kiváltságait „kőbe vésett” programokban kívánták volna rögzíttetni.

Az iparosítási program új köntösbe öltöztetését a területi tervezés és a területfejlesztési politika kapta feladatul, amelynek alakítása 1956 után az OT-tól az Építésügyi Minisztériumhoz (ÉM) került.⁶ 1958 áprilisában kormányhatározat intézkedett egy az egész országra kiterjedő regionális vizsgálatsorozat megindításáról,⁷ amelynek irányítására az egykor a TERINT-et vezető Perczel Károly, valamint Gerle György és Kőszegfalvi György kapott megbízást.⁸ 1958 októberében MSZMP PB-határozat, majd 1959 márciusától gazdasági bizottsági határozat is előírta az iparilag elmaradott területek, különösen az Alföld fokozott iparosítását, illetve Budapest ipari fejlődésének korlátozását; valamint, hogy a középtávú és az éves tervekhez ún. te-

4 A terv fő irányairól és a menet közben végrehajtott változtatásokról lásd Pető–Szakács (1985) 377–394. p.

5 Beluszky (1999) 245. p.

6 Perczel–Gerle (1966) 82. p.

7 2030/1958. (IV. 15.) Kormányhatározat.

8 Belényi (1996) 129. p.

lepítési fejezetet is kell készíteni.⁹ 1959 végén az MSZMP VII. kongresszusa külön határozatban erősítette meg az aktuális fejlesztési célokat: „Helyes ipartelepítéssel az iparilag elmaradott területeket, mindenekelőtt az Alföldet fokozottan iparosítjuk. Ipartelepítési politikánkkal csökkenteni kell Budapest túlszűfoltóságát.”¹⁰

Az ÉM munkacsoportja 1960-ra készült el a regionális vizsgálatok záró beszámolójával, két fő javaslatot téve: 1. csökkenteni szükséges a hazai városhálózat belső aránytalanságait; 2. át kell alakítani az Alföld településrendszerét. Az összegzéssel közel egy időben elkészült a budapesti, a borsodi, a baranyai és az alföldi régió vázlatos regionális alapterve is, amelyek – az 1951-es településosztályozásra erősen emlékeztetően – szigorú alá-fölrendeltségi rendszerbe tagozták a településeket.¹¹

A területileg kiegyensúlyozottabb ipartelepítésnek és forráselosztásnak azonban számos ellenérdekelte is volt, s talán nem túlzás ezek között elsőként a formálódó nehézipari lobbit megnevezni. Az ellenállás nemcsak abban mutatkozott meg, hogy a fővárosi és agglomerációs ipartelepítési stop rövid idő alatt csődöt mondott,¹² hanem az 1961–65-re szóló II. ötéves terv ipartelepítési irányelveiben is.¹³ A sarokpontokat rögzítő kormányhatározat előírta, hogy növelni kell a vidéki ipar részarányát (főként vegyipari, gépipari, könnyűipari és élelmiszeripari üzemek létesítésével) és az Alföldön foglalkoztatott munkások számát. Ugyanakkor kimondta, hogy az iparosításnak egyrészt az ellenpólust képező öt nagyobb vidéki városra (Szeged, Debrecen, Miskolc, Győr, Pécs), másrészt korlátozott számú

9 Lásd részletesen Tatai (1984) 24–30. p. 1959 őszén a Minisztertanács Gazdasági Bizottsága kénytelen volt megerősíteni korábbi határozatának a fővárosi ipar kitelepítésére felszólító passzusait, mert a távozásra felszólított gyárak-vállalatok csak Budapest közvetlen agglomerációjába kívánták áttelepíteni kapacitásaikat. Uo.

10 Idézi Tatai (1984) 26. p.

11 Lásd bővebben Belényi (1996) 129–131. p.

12 Ennek ékes példája Százhalombatta esete. Az 1950–60-as évek fordulójának egyik legnagyobb szabású beruházása, egy új erőmű s azzal egyidejűleg egy kőolaj-finomító Budapest környéki telepítése ellen hiába tiltakozott 1959 nyarán az ÉM, majd figyelmeztetése alapján a BM Léggépgyártó Országos Parancsnoksága is, a létesítmények telepítését nem tudták megakadályozni. BM Központi Irattára, Miniszterhelyettesi iratok, VI. 1959. 2659.

13 A Magyar Forradalmi Munkás-Paraszt Kormány 3075/1960. sz. határozata. Lásd Tatai (1984) 28–30. p.

„megfelelő adottságokkal rendelkező” településre kell kiterjednie. Utóbbiak között pedig hat alföldi¹⁴ és négy dél-dunántúli¹⁵ városon kívül főként a szocialista városokat emelte ki: Kazincbarcikát, Tiszapalkonyát (Tiszaszerdahelyt), Várpalotát és környékét, Tatabányát és Oroszlányt, valamint Dunújvárost.¹⁶

Az 1960-as évek elején voltak olyan törekvések is, hogy a népgazdasági tervek gazdasági körzetekre (ún. rajonokra) dolgozzák ki a közigazgatási egységek átszabása nélkül. 1963-ban kormányhatározat intézkedett a budapesti, debreceni, győri, miskolci, pécsi és szegedi tervezési-gazdasági körzetek létrehozásáról. Ezzel összefüggésben elkészült Magyarország településhálózat-fejlesztési tanulmányterve is,¹⁷ amely hangsúlyozta ugyan a településhálózati aránytalanságok felszámolásának fontosságát, azonban a korábbi osztályozáshoz hasonlóan kategóriákba sorolta a településeket – ezúttal regionális szerepkör szerint. A hierarchia csúcsára kilenc régióközpont és kilenc régiótársközpont (az összes település 0,5%-a) került, a fejlesztési piramis alját pedig a településállomány kétharmadát kitevő, alig fejlesztendő „mellékfalvak” alkották. A terv valószínűleg mégsem az utóbbiak mellőzésén, hanem a két megyeszékhelyi státuszú szocialista város, Tatabánya és Salgótarján régiótársközponttá degradálásán bukhatott el. Végül a tervezett régiók nem jöttek létre, és az ágazati lobbik ellenállása miatt a területi tervezés bevezetése is megghiúsult.¹⁸

Az 1960-as évek második felében több változatban elkészült az Országos településhálózat-fejlesztési keretterv, amelynek nyomán hasonló típusú megyei tervek, valamint regionális szintű ágazati telepítési tervek is születtek (Sajó-völgy–Miskolc, Székesfehérvár–Veszprém, Pécs–Mecsek, Zagyva-völgy stb.). Ezek önálló hatást nem fejtettek ki, mivel csupán alapul szolgáltak a későbbi településhálózat-fejlesztési koncepció kidolgozásához.¹⁹

A törvényerőre emelt II. (1961–65) és a III. (1966–70) ötéves terv mindezenre a kiegyenlítés mellett tette le a voksot: előírta, hogy a munka-

14 Nyíregyháza, Szolnok, Kecskemét, Csongrád-Szentes, Békéscsaba és Baja.

15 Kaposvár, Szekszárd, Zalaegerszeg, Nagykanizsa.

16 Rajtuk kívül Sátoraljaújhely, Székesfehérvár, Szombathely, valamint Szőny–Esztergom vidéke említettett meg.

17 A tanulmánytervről, a regionális tervezésről és az 1960-as évekbeli településfejlesztési elképzelésekről lásd részletesen Perczel–Gerle (1966).

18 Hajdú (2001) 208–210. p.

19 Rechnitzer (1998) 138. p.

erőigényes iparokat a kevésbé fejlett régiókba kell telepíteni. E törekvések legfőbb eredménye Budapest ipari súlyának csökkenése volt: 1961 és 1970 között tíz százalékponttal (44%-ról 34%-ra) csökkent a főváros részesedése az összes ipari foglalkoztatottból. Ám ezzel párhuzamosan felgyorsult a főváros agglomerációjának növekedése: nőtt a népesség száma és az iparban foglalkoztatottak aránya is. Az elmaradott térségekbe telepített alacsony technológiai szintű ipar ugyan megkötötte a mezőgazdaságot elhagyó munkaerő egy részét, de nem tudta megakadályozni a népesség fejlettebb régiókba vándorlását.²⁰

A belső migráció nyertesei a regionális centrumok mellett a dinamikus növekvő megyeszékhelyek, valamint a szocialista városok voltak. (Erről még lesz szó az urbanizációt tárgyaló alfejezetben.) A szocialista városok további erősödését és gyarapodását elősegítette a beinduló hatalmas vegyiparfejlesztési program. Ennek keretében nemcsak a kazincbarcikai Borsodi Vegyi Kombinát (BVK) többmilliárdos továbbépítése kezdődött meg, hanem két új város is létesült egy-egy nagyberuházás kiszolgálására: a Tiszai Vegyi Kombinát (TVK) mellett Tiszaszederkény (1970-től Leninváros), a Dunai Kőolajfinomító mellett pedig Százhalombatta. A kohászatban is tekintélyes fejlesztések történtek, a szénbányászatban viszont – a meredeken emelkedő olajimport miatt – az 1960-as évek második felétől bizonyos visszafogásnak lehetünk tanúi: a nógrádi szénmedencében gazdaságtalan bányüzemeket zártak be, az addig önálló komlói szénbányákat összevonták a pécsi szénbányákkal stb. Ezekben az években merült fel első ízben, hogy ha az energiapolitikai koncepció módosul, akkor a szénbányászat nem lesz képes eltartani a korábban kiemelt bányászvárosokat és -nagyközségeket.²¹ Újabb iparágak telepítésére, a később is oly sokat emlegetett szerkezetváltásra nagyszabású tervek születtek, amelyekből általában igen kevés valósult meg. (A szocialista városokban ekkoriban végrehajtott tekintélyesebb beruházások adatait a 4. táblázat foglalja össze.)

20 A II. és III. ötéves tervidőszak folyamatairól lásd részletesen Bartke (1985) 194–210. p.

21 Lásd például Kóródi–Kőszegfalvi (1971): „[A] bányavárosok, illetve városias jellegű lakótelepek ma településhálózatunk fejlesztésének és átalakításának a legtöbb problémát okozó területei. [...] Ezeknek a városoknak, lakótelepeknek a profilja egyoldalú: céltelepülésként létesültek és fejlődtek. [...] A progresszívabb energiahordozók előtérbe kerülése most számos problémát – gazdaságpolitikai, szociális, iparfejlesztési, foglalkoztatási stb. – vet fel, amelyek egyenrangúak a településhálózat, illetőleg a településfejlesztés kérdéseivel.”; továbbá Zala (1971).

VÁROS	ÜZEM	ÜZEMBE HELYEZÉS ÉVE	ÜZEMBE HELYEZÉSIG ELSZÁMOLT BERUHÁZÁSI ÉRTÉK (MILLIÓ FT)
AJKA			
	szénosztályozó	1960	51
	erőműbővítés	1961	1040
	timföldgyár	1958	471
ÖSSZESEN			1562
DUNAÚJVÁROS			
	Dunai Vasmű erőmű	1953	317
	Dunai Vasmű I-II. kohómű	1954–57	773
	Dunai Vasmű I-II. koksizológia	1956–60	1290
	acélmű	1954–64	850
	melegghengermű	1960–63	1762
	ércelőkészítő	1963	701
	hideghengermű	1965	1555
	Dunai Vasmű gépgyára	1951	136
	Dunai Vasmű tűzállótégla	1952	68
	szalmacellulózsgyár	1963	476
	papírgyár	1968–70	717
	posztógyár telepe	1968	84
ÖSSZESEN			8729
KAZINCBARCIKA			
	központi szénosztályozó	1962	397
	Borsodi Erőmű	1955	1488
	kőnyúbetongyár	1964	197
	Borsodi Vegyi Kombinát nitrogénmű	1960–63	689
	Borsodi Vegyi Kombinát nitrogénmű bővítése	1970	1204
	Borsodi Vegyi Kombinát kaprolaktámüzem	1966	309
	Borsodi Vegyi Kombinát karbamidüzem	1967	192
	Borsodi Vegyi Kombinát PVC I-II.	1963–71	2331
ÖSSZESEN			6807

KOMLÓ

szénosztályozó	1954	18
Zobák-akna	1964	1248
Béta-akna	1965	70
szénelőkészítőmű	1965	74
Kossuth-akna	1965	86

ÖSSZESEN 1496

LENINVÁROS

Tiszai Erőmű	1958	1721
Tiszai Erőmű bővítése	1966	103
Tiszai Vegyi Kombinát		
lakkfesték- és műgyantagyár	1960	118
Tiszai Vegyi Kombinát		
nitrogénműtrágya-gyár	1965	2349
Tiszai Vegyi Kombinát		
karbamidüzem	1966	59
Tiszai Vegyi Kombinát		
nitrogénmű bővítése	1968	630
Tiszai Vegyi Kombinát		
polietiléngyár	1971	2414

ÖSSZESEN 7394

OROSZLÁNY

központi javítóműhely	1961	10
palatörőmű	1961	324
XIX-es akna	1962	93
XXI-es akna	1966	197
XXIII-as akna	1967	220
XXII-es akna	1968	309
hőerőmű	1962	1640

ÖSSZESEN 2793

ÓZD

somsályi bányauzem	1967	116
farkaslyuki bányauzem	1970	246
Ózdi Kohászati Üzemek		
acélmű rekonstrukciója	1962–64	1067
Ózdi Kohászati Üzemek		
oxigéngyár	1961	74

ÖSSZESEN 1503

SALGÓTARJÁN

tiribesi bányauzem rekonstrukciója	1959	129
Kányási-akna	1960	200
Salgótarjáni Acélgvár hideghengermű	1961	244
üveggyár automatizálása	1960	22
új üveggyár	1960	83

ÖSSZESEN 678

TATABÁNYA

XII-es akna	1962	155
bánhidai koncentráció	1968	125
VIII-as, X-es, XI-es akna		
rekonstrukciója	1969	180
bánhidai erőmű bővítése	1968	877
cement- és mészmű korszerűsítése	1963	66

ÖSSZESEN 1337

SZÁZHALOMBATTA

Dunamenti Hőerőmű	1964–71	3079
Dunai Köolajipari Vállalat finomító	1965–71	4374

ÖSSZESEN 7453

VÁRPALOTA

inotai erőmű	1951	560
inotai alumíniumkohó	1952	654
bánpusztai külfejtés	1960	132
brikettüzem	1968	10
S. II. és M. II. aknák	1957	394

ÖSSZESEN 1750

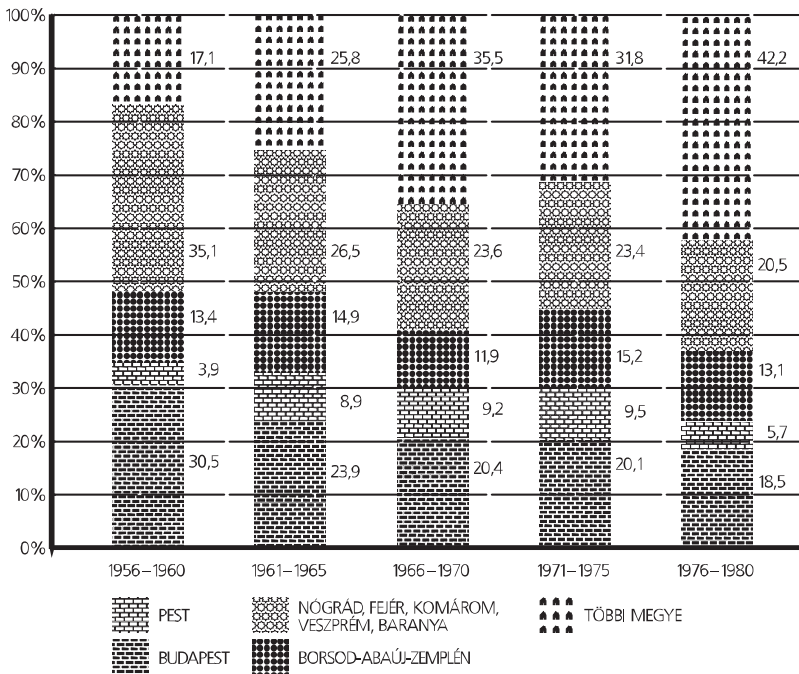
MINDÖSSZESEN 41502

4. táblázat. Jelentősebb ipari beruházások a szocialista városokban 1950 és 1971 között. Forrás: *Beruházási adattár 1950–1971*. 142–154. p.

A szerényebb mértékű bányászati-energetikai beruházások ellenére 1967 és 1971 között a szocialista városokban rendre az összes beruházási forrás 7–8%-át fektették be, miközben Budapestnek jutott a források negyede, a többi községnek és városnak a források kétharmada.²² Az ipari

22 *Beruházási adattár 1950–1971*. Borsod-Abaúj-Zemplén, Baranya, Fejér, Pest, Komárom, Nógrád, illetve Veszprém megye statisztikai évkönyve. 1967, 1968, 1969, 1970, 1971. Kü-

beruházások eloszlását megyei bontásban vizsgálva (lásd 2. ábra) mindemellett azt láthatjuk, hogy a szocialista városok hét ipari megyéje a II. ötéves terv idején ezen források felét, a III. ötéves terv idején azok 44%-át használta fel. Budapest részesedése folyamatosan csökkent, ám a részesedését jelentős mértékben növelni ugyancsak két ipari jellegű megye, Győr-Sopron és Heves tudta.²³ Mindez csupán szerény elmozdulást mutatott az 1950–58-as periódus beruházás-allokációjához képest.



2. ábra. Az ipari beruházások területi eloszlásának változása az egyes periódusokban 1956 és 1980 között. Forrás: Tatai (1984) 231. p.

A mechanizmusreformot követően a nagyberuházásokról továbbra is a pártközpont és az OT döntött, de a vállalati beruházásokat már csak szabályozókkal orientálták. A kiemelt országos nagyvállalatok ezzel az iparosítás aktív résztvevőivé váltak, és bizonyos nagyságrendig (üzemméretig) önállóan alakíthatták a fejlesztéspolitikájukat.²⁴ 1968-ban a kormány ipar-

lönböző oldalak. 1967-nél korábbról sajnos nem sikerült községsoros beruházási adatokat fellelni.

²³ Tatai (1984) 231. p.

fejlesztési és ipar-kitelepítési alapot hozott létre, 1969-től pedig a szénbányászat rekonstrukciójának elősegítéséhez adott központi támogatásokat. Az egy-egy nagyberuházás költségeihez képest elég szerény források elosztása részben pályázati úton történt, részben – a megyei tanácsok véleményét figyelembe véve – a NIM, az OT és a PM döntése alapján.²⁵ 1968 után tehát megfigyelhető volt a hatalmi mechanizmusok bizonyos finomodása, egyes hatáskörök decentralizációja, döntési jogosultságok „leadása” alsóbb állami szerveknek, illetve maguknak a vállalatoknak. A felhasznált pénzüsszegek nagyságrendjét tekintve azonban továbbra is a kormányzati beruházások határozták meg az iparosítás és az iparfejlesztés irányát, szerkezetét.

AZ ORSZÁGOS TELEPÜLÉSHÁLÓZAT-FEJLESZTÉSI KONCEPCIÓ ÉS HATÁSAI

Az 1960-as években az ország különböző területei között meglévő gazdasági fejlettségi különbségek s ez ebből adódó feszültségek szinte változatlanul fennmaradtak. Ez ismételt politikai beavatkozást indukált: az MSZMP PB 1970 márciusában újfogalmazta a területfejlesztési irányelveket, amelyeket egy évvel később kormányhatározatként hirdettek ki²⁶ Országos településhálózat-fejlesztési koncepció (OTK) címen. Az OTK két legfőbb célkitűzése már ismerősen cseng:

- meg kell szüntetni Budapest túlsúlyát az öt regionális centrum (Győr, Pécs, Szeged, Debrecen, Miskolc) fejlesztésével;
- az ipari tengely (Észak-Dunántúl és Észak-Magyarország) helyett az Alföldet és a Dél-Dunántúlt kell fejleszteni.

Az OTK nem is ebben hozott újat, hanem abban, hogy ismét mereven hierarchizálta (eufemisztikusan: rangsorolta) a fejlesztési célokat és a településcsoportokat. A koncepció kistelepülések százait taszította a „nem fejlesztendő” kategóriába, amikor kimondta:

24 Egyes kutatók – jelentősen eltúlozva a végbement változásokat – egyenesen azt állítják, hogy az iparosítás és a területfejlesztés 1968 után „vállalati belüggé vált”, s a nagyvállalatok teljesen kiszorították a kormányzatot. Illés (1992) 59–60. p.

25 Az 1968–80 közötti ipartelepítési gyakorlatról lásd részletesen Tatai (1984) 120–124. p. Az említett alapok felhasználásának szabályozásáról lásd uo. 129–132. p. Az 1960–80 közötti ipartelepítés eszközrendszeréről lásd még Nemes Nagy–Szala (1985).

26 1007/1971. (III. 16.) sz. Kormányhatározat az ország településhálózat-fejlesztési koncepciójáról. *Magyar Közlöny*, 1971. 17. sz.

- az aprófalvas és tanyás térségeket falu- és tanyaközpontok kijelölésével kell fejleszteni;
- speciális kiskörzeteket (15 ipari, 23 üdülési és idegenforgalmi, 10 határ menti és 17 agglomerációs körzetet) kell fejlesztésre kijelölni;
- városhiányos térségekben nagyközségeket kell várossá fejleszteni;
- a településeket tíz egymásra épülő kategóriába kell besorolni, és szerepkörükhöz (alapfokú, középfokú, felsőfokú) mérten kell őket fejleszteni, illetve az „egyéb” szerepkörű községeket egyáltalán nem kell fejleszteni;
- a fenti osztályozás alapján az öt kiemelt felső fokú központon (regionális centrumon) kívül 134 várost és 140 nagyközséget középfokú központként és kb. ezer községet alsófokú központként kell fejleszteni.²⁷

Ugyancsak 1971-ben lépett hatályba a közigazgatásban a gazdasági reformokkal felérő III. tanács törvény, amely egyfajta területgazda szerepkörrel ruházta fel a helyi és a megyei tanácsokat.²⁸ A decentralizációval – mint később kiderült, csak átmeneti időre – szerény beleszóláshoz jutottak az OTK területi és települési célkitűzéseinek megvalósításában.

Az OTK-ban is megfogalmazott célok elérése érdekében a IV. ötéves terv (1971–75) területileg differenciált iparfejlesztést és a mezőgazdaság „területileg arányos” fejlesztését írta elő.²⁹ A tervtörvény rendelkezett egy központi területfejlesztési alap felállításáról is, amelynek felhasználásáról a megyei tanácsok bevonásával a kormány döntött.³⁰ Az alap elnevezése ellenére az elkülönített forrásokat – amint az alap feladatainak meghatározásából egyértelműen kiderül – eleve az iparfejlesztés keretében kívánták felhasználni:

- az új ipari munkahelyek létrehozása a munkaerőforrások területi elhelyezkedésének figyelembevételével,
- a budapesti városfejlesztés útjában álló korszerűtlen vagy környezeti zavaró üzemek vidékre telepítése,
- az ipar struktúrájának átalakítása egyes szénbányászati területeken,
- az iparosítás meggyorsítása az iparilag elmaradott dél-dunántúli és alföldi körzetekben.

Az évtized második felében az V. ötéves terv (1976–80) – az olajvál-

27 Rehnitz (1998) 140. p. alapján.

28 Pálné (1999) 116–117. p.

29 Bartke (1985) 198–199. p.

30 A központi területfejlesztési alap feladatairól, felhasználásának elveiről és mechanizmusáról lásd részletesen Tatai (1985) 124–138. p.

ság nyomán gyökeresen megváltozott világgazdasági körülmények között – a korábbi expanzív iparosítás helyett „csak okvetlenül szükséges esetben” engedélyezte új ipartelepek létrehozását. Ugyanakkor a fővárosi üzemek vidékre telepítését továbbra is támogatta. A terv – különösen a mezőgazdaság esetében – a területi adottságokhoz illeszkedő, differenciált fejlesztés szükségességét hangsúlyozta. Az OTK által előírt feladatok (például az alapfokú ellátás minden településre kiterjedő biztosításának követelménye stb.) végrehajtásához ez a terv rendelt először forrásokat.³¹

A központi területfejlesztési alapból a IV. ötéves terv idején az alföldi és dél-dunántúli régió kilenc járása és tíz városa összesen 1,4 milliárd forintnyi támogatásban részesült, ami különösen Somogy, Tolna és Szabolcs-Szatmár megye iparosítását segítette. Az V. ötéves terv egymilliárd forintot irányzott elő a központi területfejlesztési alap számára, ám az alap működését az általános pénzügyi nehézségek miatt menet közben fel kellett függeszteni. Ráadásul az alap feladata 1975-től amúgy is a fővárosi üzemek vidékre telepítésének elősegítésében merült ki. Felhasználásából pedig – jelentős hatalmi koncentrációt végrehajtva – fokozatosan kirekesztették a tanácsokat, és a pénz elosztását az Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium (ÉVM), az OT és a PM együttes hatáskörébe utalták. Az V. ötéves terv idején így kevesebb mint 400 millió forintot költöttek a területfejlesztési alapból, hatása tehát igen szerénynek mondható.³²

Kőszegfalvi György szerint az 1970-es évek első felében végrehajtott iparfejlesztési programok (közúti járműgyártás, kőolaj- és földgázkitermelés, bauxit- és alumíniumipar, vegyipar, számítógépipar, élelmiszeripar) eleve nem a kiegyenlítődés irányába hatottak, hanem éppen a jobb helyzetben lévő Észak-Dunántúlon és Észak-Magyarországon segítették a fejlődést.³³

31 Bartke (1985) 200–201. p.

32 Lásd részletesen Tatai (1984) 135–137. p. A IV. ötéves terv idején támogatott térségek és települések a következők voltak: egész Szabolcs-Szatmár megye; Hajdú-Bihar megye – Debrecen, Hajdúszoboszló és a derecskei járás kivételével; Békés megyéből a szeghalmi és a szarvasi járás, valamint Szarvas, Békéscsaba és Gyula; Szolnok megyéből a tiszafüredi és a kunszentmártoni járás, valamint Karcag és Mezőtúr; Bács-Kiskun megyéből Kiskunfélegyháza; Tolna megyéből a dombóvári járás, valamint Dombóvár és Szekszárd; Somogy megyéből a barcsi járás; Zala megyéből a lenti járás; Borsod-Abaúj-Zemplén megyéből a sátoraljaújhelyi járás, valamint Sátoraljaújhely és Sárospatak; Vas megyéből a körmendi járás és Baranya megyéből Pécs. Uo. 135. p.

33 Kőszegfalvi (1983) 21. p.

A forráselosztást nézve nem is születhetett más eredmény, az ipari beruházásokban ugyanis csak a hetvenes évek második felében történt némi területi átrendeződés (2. ábra). Az V. ötéves terv idején tíz százalékponttal több ipari beruházás jutott a nem ipari régiók megyéire, ám azt sem szabad elfelednünk, hogy ennek felét a paksi atomerőmű Tolna megyei építkezése tette ki. Nagyságrendi átrendeződésről tehát ekkor sem lehet beszélni.

Történtek tehát bizonyos lépések az elmaradott térségek leszakadásának megállítására, de az ipari tengely további fejlesztése ismét a fejlettebb településeknek kedvezett. Szimptomatikus jelenség, hogy a párt- és állami vezetés az ipar fejlesztésének koncepcióján nem tudott túllépni, miközben Nyugat-Európában már megkezdődött a fejlesztési politika ártértékelése-módosítása.

Az OTK a megyék közötti kiegyenlítődéshez hozzájárult ugyan, ám annál súlyosabb károkat okozott a megyéken belül. Ugyanis a megyei tanácsok a területükön felhasználható fejlesztési forrásokat az OTK által kijelölt hierarchia szerint osztották szét, amivel a megyeszékhelyek kerültek előnybe, a településpiramis talpát képező községek döntő része pedig egy fillért sem kapott.³⁴ Vági Gábor szerint, aki mindmáig a legmélyrehatóbb vizsgálatokat végezte ebben a témában, az OTK egyszerűen a „túlkoncentrált településfejlesztés legitimálásának egyik leghatékonyabb eszköze” volt.³⁵ Állami szinten valamelyest csökkent tehát a redisztribúció mértéke, ám a településhierarchia egy alacsonyabb fokán az elosztás a korábbiakkal megegyező struktúrában történt. Így a megyéken belül többszörösen hátrányos helyzetű térségek képződtek, amelyek a fővároshoz, a megyeszékhelyhez és a körzetesítés során kijelölt alsóbb fokú központokhoz képest is perifériának számítottak, és ki voltak téve szerepkörük további csökkentésének (önálló tanács, iskola, téveszközpont stb. megszüntetése, áttelepítése máshova). Az OTK-val felállított tervezési-gazdasági körzetek – megfelelő funkciók és szerepkörök hiányában – nem váltak valódi régiókká, helyettük a megyék pozíciója erősödött meg jelentősen.³⁶ A megyei tanácsok viszont az ágazati és funkcionális minisztériumok mellett a központi terület- és településfejlesztési források elosztásánál már egyáltalán nem jutottak szóhoz. Mindemellett Beluszky Pál szerint az OTK javára írható, hogy a ko-

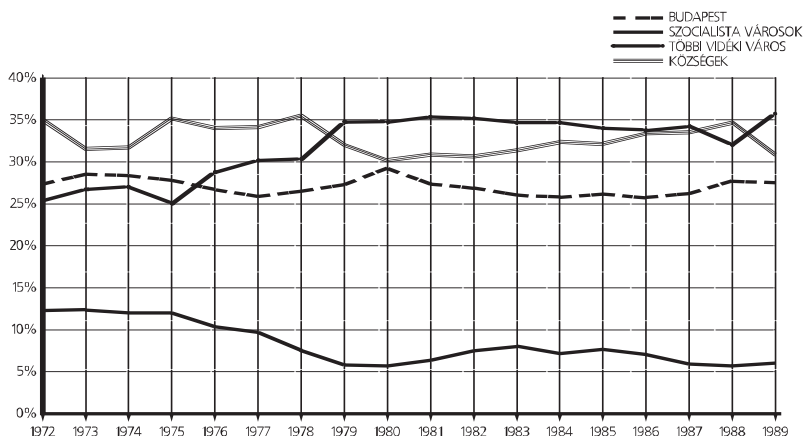
34 A jelenségre az elsők között Szelényi Iván 1972–73-ban készített, ám 1990-ig publikálatlan tanulmányában mutatott rá. Szelényi (1990) 163. p.

35 Vági (1982) 150. p.

36 Rechnitzer (1998) 143. p.

rábban szinte egyeduralkodó ágazati és ideológiai aspektusokkal szemben megjelenítette és hivatalos szintre emelte a területi, települési és a funkcionális szempontokat, valamint ráirányította a figyelmet az infrastruktúra fejlesztésének fontosságára.³⁷

Az OTK a megvalósítás során – mint azt az előbb a megyén belüli viszonyoknál is láttuk – túlzottan városcentrikussá vált a hatalmi szempontokon túl a városok „fejlődést kisugárzó” hatásának túlbecsülése miatt. A stagnáló vagy hanyatló települések kezelésére, lecsúszásuk megállítására viszont semmiféle megoldással nem szolgált. A fővárosból kiköltöző ipar vidéken is a városokba települt, s ezzel ide terelte az ipari beruházásokhoz kapcsolódó állami lakásépítést és a kommunális beruházásokat is. A város környéki falvak tekintélyes része alvótelepüléssé vált, lakói pedig egyre növekvő mértékben ingázóvá.³⁸ A koncepció településfejlődésre gyakorolt hatását



3. ábra. A különféle településtípusok részesedése az állami beruházásokból 1972 és 1989 között. Forrás: *Területi statisztikai évkönyv, 1973–1990*.

tekintve megállapíthatjuk, hogy a kiválasztott kis- és középvárosok fejlesztésével ugyan hozzájárult az arányosabb városhálózat létrejöttéhez, ám a leírt mechanizmusok miatt leginkább a megyeszékhelyek és régióközpontok növekedését és erősödését segítette elő.³⁹ Az állítást a beruházási

37 Beluszky (1999) 246–247. p.

38 Uo. 241–243., 247. p.

39 Pálné (1999) 117. p.

források településtípusonkénti eloszlásával is alá tudjuk támasztani (3. ábra): a vidéki városok főként 1975-től tíz százalékponttal növelték részesedésüket e forrásokból – részben a főváros, részben a szocialista városok rovására.

KORREKCIÓK AZ OTK-N, A NYOLCVANAS ÉVEK FOLYAMATAI

Az 1970–80-as évek fordulójától a magyar gazdaságban kiteljesedő recesszió lehetetlenné tette, hogy az elmaradott térségek felzárkóztatására akár csak a korábbiakhoz hasonló pénzösszegeket biztosítson a kormányzat. Sőt paradox módon éppen azokra a nehézipari térségekre kellett ekkortól újra költeni, amelyek addig bizonyos szempontból a legfejlettebbeknek számítottak, de a struktúráváltás elmaradása, a mesterségesen alacsonyan tartott szénár stb. miatt ekkorra egyre nehezebb helyzetbe kerültek. A területi és településfejlesztési politika körül amúgy is szaporodtak a viták, az OTK-t egyre több – jogos – bírálat érte: először csak a társadalomtudományok képviselői, majd egyre inkább a párt- és állami apparátus részéről is. A koncepció első felülvizsgálatára 1981-ben került sor, azonban ez – Hajdú Zoltán kifejezésével élve⁴⁰ – csak „kozmetikázásnak tekinthető” változásokat eredményezett. Az OTK-t érdemben – az idők változását is jelezve – egy 1985-ös országgyűlési határozat (12/1980–85.) módosította az alábbi célkitűzésekkel:

- a nagyobb városok extenzív növekedését megakadályozandó a kis- és középvárosokat kell fejleszteni;
- a településhálózat egységes egész, engedni kell azokat a településeket fejlődni, amelyeknek ehhez a megfelelő adottságaik megvannak (eltörölték tehát a települések hivatalos szerepköri rangsorolását, megkülönböztetését);
- az alapfokú ellátást helyben vagy kis távolságban, a középfokú ellátást városokban és városi körzetközpont nagyközségekben, összesen kb. 180–250 településen kell biztosítani;
- Budapest súlyát mérsékelni kell a termelésben, csökkenteni kell az átmenő forgalmat, s az agglomeráció fejlesztésével kell tehermentesíteni a fővárost;
- az öt regionális centrumot főként kulturális és tudományos intézményekkel, oktatási és egészségügyi funkciók átadásával kell fejleszteni;

40 Hajdú (2001) 226. p.

- az ország minden részén kiemelt feladat a lakáshelyzet javítása, az egészséges ivóvízzel való ellátás teljes körűvé tétele, a szennyvízelvezetés és -tisztítás fejlesztése stb.;
- az alap- és nyersanyagbázisok, valamint a Duna menti ipari övezet hangsúlyosan fejlesztendő;
- kiemelten fejlesztendőek az aprófalvas térségek, az üdülőkörzetek és határ menti térségek.⁴¹

Az OTK felülvizsgálatával párhuzamosan az 1980-as évek közepén a tanácsok finanszírozásának rendszerét is átalakították. Az új szabályozás a helyben képződő források nagyobb részét engedte helyben felhasználni, a központi forráselosztásnál pedig – a megyék szerepét visszaszorítandó – normatív szempontokat igyekeztek bevezetni. A helyi tanácsok pénzügyi lehetőségei azonban ezzel nem növekedtek, és a megyék újraelosztó szerepe sem mérséklődött eléggé. A megyék prioritási sorrendje pedig egyáltalán nem változott, a jobb érdekvéonyesítési lehetőséggel rendelkező ipari jellegű megyék megtartották pozícióikat.⁴²

Az OTK-nak ez az 1985-ös változata volt az első program Magyarországon, amelyben megjelentek a posztindusztriális fejlesztéspolitika elemei (belső erőforrások mozgósítása a településeken és kistérségekben, az infrastruktúra és a szolgáltatások kiemelt fejlesztése). A megkésétt korrekció azonban minimális eredménnyel járt. A kiteljesedő válság árnyékában a kormányzat legfeljebb valamifajta kompenzációs politikát folytathatott.⁴³ A szerény pozitívumok közé sorolható, hogy a módosított településhálózat-fejlesztési koncepcióból kiindulva kidolgozták a gazdaságilag elmaradott térségek fejlesztési programját, amelyet a Minisztertanács 1986 novemberében elfogadott.⁴⁴ A program az ország hét megyéjének 23 térségében 571 települést jelölt ki (az összes település 19%-át, ahol az ország lakosságának 4%-a élt), hogy bővítsék a helyi foglalkoztatást, segítsék a gazdasági struktúraváltást, támogassák a helyi erőforrások hatékonyabb felhasználását és az infrastruktúra fejlesztését. A tervezett húszmilliárd forint helyett végül azonban annak alig egy hatodát, hárommilliárd forintot használtak fel a program céljaira.⁴⁵

41 Rechnitzer (1998) 145–146. p.

42 Pálné (1999) 122–123. p.

43 Csíte (1997) 84. p. Csíte András az egész 1985–95 közötti időszakot „átmeneti-kompenzáló megoldásként” jellemzi, uo.

44 2015/1886. (XI. 5.) MT-határozat.

45 Rechnitzer (1998) 146. p.

A gazdasági válság eközben egyre mélyült, és a hagyományos iparmedencékben, különösen az észak-magyarországi megyékben egyértelműen depressziós jelek mutatkoztak (az ipari foglalkoztatottak arányának csökkenése, a munkanélküliség megjelenése, csökkenő népszaporulat és elvándorlás stb.). A kormányzat – a szerkezetváltás fontosságának szüntelen hangoztatása ellenére – a nagyvállalati lobbijának nyomására engedve vagy egy újabb munkásfelkeléstől tartva változatlanul finanszírozta a meglévő nehézipari termelőkapacitásokat. Emiatt és a restriktív politika miatt az infrastrukturális beruházások, amelyek pedig a gazdasági átalakulás szempontjából létfontosságúak lettek volna, szinte teljesen abbamaradtak, illetve pusztán néhány városra korlátozódtak.

Az 1980-as években tehát folytatódott a régiók közötti különbségek lassú mérséklődése, némi oldódás volt tapasztalható a falu–város ellentétben, a községek legalább a lakossági hozzájárulásokból fejlesztésekbe foghattak. Mérséklődött a népesség, illetve a termelési javak és jövedelmek területi koncentrációja. A leginkább leszakadó, általában határ menti, ráadásul aprófalvas térségek felzárkóztatásában azonban nem történt előrelépés, sőt a depressziós térségek kialakulásával újabb, már-már kezelhetetlen problémátömeg keletkezett.⁴⁶

A SZOCIALISTA VÁROSOK HELYZETE AZ 1970–1980-AS ÉVEKBEN

Az 1970-es évek végétől kezdődően a magyar pártfórumok és szakmai tanácskozások minduntalan a gazdasági és az ipari szerkezetváltás szükségességét hangoztatták. A gyakorlatban azonban vajmi kevés változás történt ezen a téren, ugyanis – amint azt Papp József kimutatta – még az 1980-as években is a nehézipari ágazatok részesültek a legnagyobb mértékben az ipari beruházásokból. Sőt, a bányászat és a villamosenergia-termelő szektor ennek az évtizednek a közepén érte el 25 éves maximumát, miközben a jövő zálogaként emlegetett gépipar részesedése a minimumra zuhant (5. táblázat).⁴⁷

46 Pálné (1999) 124. p.

47 Papp (1989) 53–54. p.

ÁGAZAT	MINIMUM (%)	MINIMUMÉRTÉK ÉVE	MAXIMUM (%)	MAXIMUMÉRTÉK ÉVE
BÁNYÁSZAT	8,8	1972	22,0	1985
VILLAMOSENERGIA- TERMELÉS	11,0	1971	21,3	1984
KOHÁSZAT	4,1	1987	12,2	1980
GÉPIPAR	12,2	1985	26,4	1960
ÉPÍTŐANYAG-IPAR	3,0	1987	10,3	1973
VEGYIPAR	11,3	1960	22,5	1972
KÖNNYŰIPAR	6,2	1985	13,4	1971
ÉLELMISZERIPAR	5,9	1960	15,3	1978

5. táblázat. Az egyes ágazatok részesedési minimuma és maximuma az ipari beruházásokból 1960 és 1987 között. Forrás: Papp (1989) 54. p.

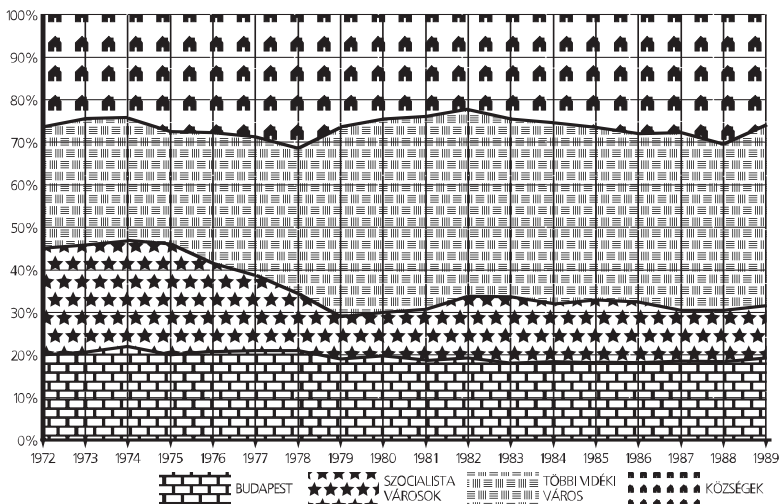
1975 és 1987 között a magyar ipar struktúrája lényegében változatlan maradt: a bányászat, a kohászat és a vegyipar – mind a foglalkoztatottak megoszlása, mind a termelő állóeszközök értéke alapján – változatlan súlyt képviselt, sőt a villamosenergia-termelő ágazat részaránya növekedett, miközben az elektronikai és műszeripari ágazatokat is magában foglaló gépipar aránya stagnált.⁴⁸

Ez a fejlesztési struktúra lényegében a szocialista városok nagyüzemeinek érdekeit tükrözte. Számos jelentős fejlesztést hajtottak végre a kohászati és nehézipari vállalatoknál, például

- 1973–74-ben a Dunai Vasműben üzembe helyeztek két folyamatos acélöntőmű-berendezést;
- a hetvenes években új rúd–dróthengermű épült az Ózdi Kohászati Üzemekben;
- a százhalombattai Dunamenti Hőerőművet 1970–76 között bővítették, a kőolaj-finomító egy újabb üzemegységét 1981-ben adták át;
- Leninvárosban 1971–78 között olaj-gáztüzelésű blokkokkal bővítették a Tiszai Erőművet, és 1975-ben elkészült a TVK olefinkomplexuma, továbbá 1973–77 között felépült egy új kőolaj-finomító (Tiszai Finomító, TIFO), amely 1981-től termelt teljes kapacitással.

Az eocénprogram nyolcvanas évek eleji óriási beruházásai (mányi, márkushegyi bányüzem stb.) a változatlanul növekvő hazai energiaéhséget voltak hivatottak kielégíteni.

48 Uo. 57–58. p.



4. ábra. Az ipari és építőipari beruházások elosztása a különféle településtípusok között (1972–1989). Forrás: *Területi statisztikai évkönyv, 1973–1990*.

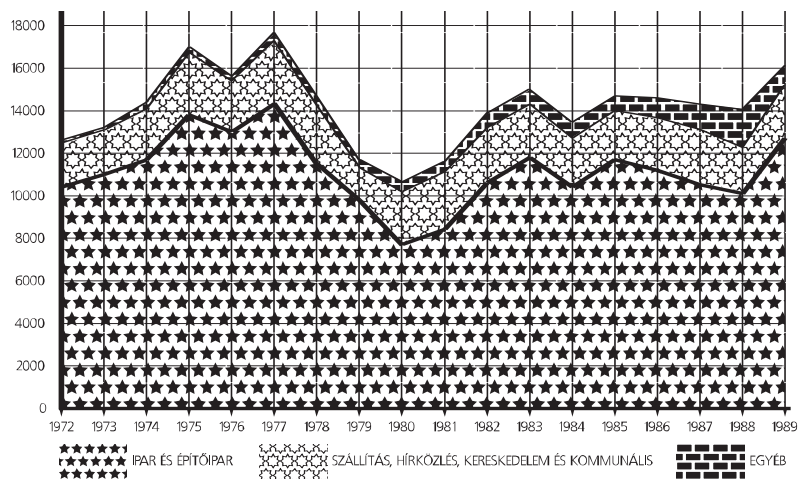
A szocialista városokban ezzel a hazai ipari és építőipari beruházásoknak 1972 és 1989 között átlagosan a 17%-át használták fel: a hetvenes évek elején még 24–25%-át, 1979–80-ban csak 10%-át, majd az energetikai beruházások miatt a nyolcvanas évek közepén újra 14–15%-át (4. ábra). A folyamatosan magas részesedés a beruházásokból az ipari állóeszköz-állomány bruttó értékén is megmutatkozott, melynek 43–45%-át 1980-ban – csakúgy, mint az előző másfél évtizedben – Baranya, Borsod, Fejér, Komárom, Nógrád, Pest és Veszprém megye ipari üzemei képviselték.⁴⁹

Az összes beruházási forrást vizsgálva hasonló trendeket figyelhetünk meg. 1972 és 1989 között átlagosan az összes hazai beruházás 8%-át eszközölték a szocialista városokban (3. ábra). Ugyanakkor 1975-től megfigyelhető a város csoport privilegizált helyzetének fokozatos elvesztése: beruházási részesedésük 1980-ra a nyolc évvel előbbinek a felére esett vissza, és már soha nem érte el a korábbi mértéket. (Megjegyzendő, hogy 1979-től – növekvő infláció mellett – nominálisan is csökkent a hazai beruházások összege, és csak 1986-ban haladta meg újra az 1979-es nagyságrendet.)

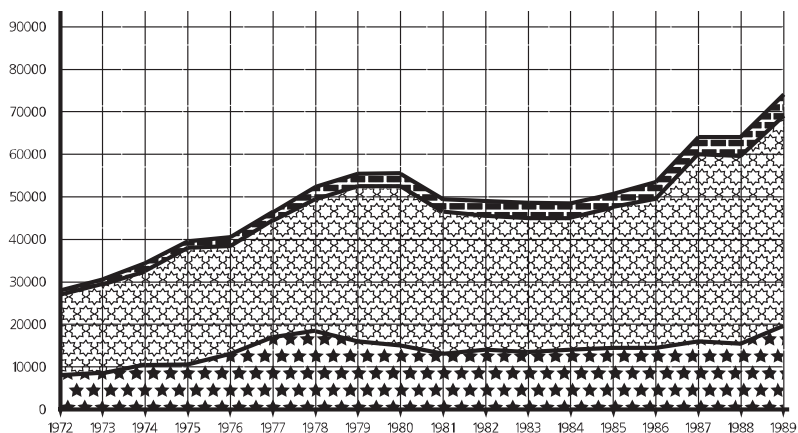
A beruházások majdnem harmincéves trendjét vizsgálva az is szembe-tűnő, hogy a szocialista városokban mindvégig az ipari és építőipari projektek domináltak: 1979-ig az összes eszközölt beruházásnak több mint 80%-

49 Tatai (1984) 223. p.

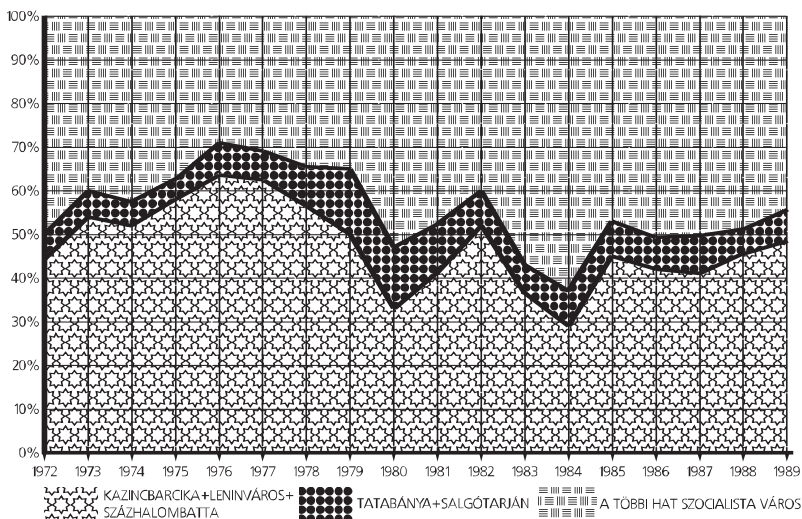
át tették ki, és ez az arány még az 1980–81-es mélypontra sem esett 70% alá (5. ábra). Az aránytalanság különösen Budapesttel összehasonlítva feltűnő, ahol az ipari beruházások aránya már a hetvenes években sem lépte túl a 35%-ot, miközben a források kétharmadát a szolgáltató ágazatokban (szállítás, hírközlés, kereskedelem, kommunális szolgáltatások/beruházások stb.) fektették be (6. ábra). Ez az egyoldalú beruházási struktúra egyértelműen bizonyítja, hogy szocialista városokban 1990-ig alig történtek érdemi lépések a diverzifikálatlan gazdaságszerkezet átalakítására.



5. ábra. A beruházások ágazat szerinti megoszlása a szocialista városokban 1972 és 1989 között. Forrás: *Területi statisztikai évkönyv, 1973–1990*.



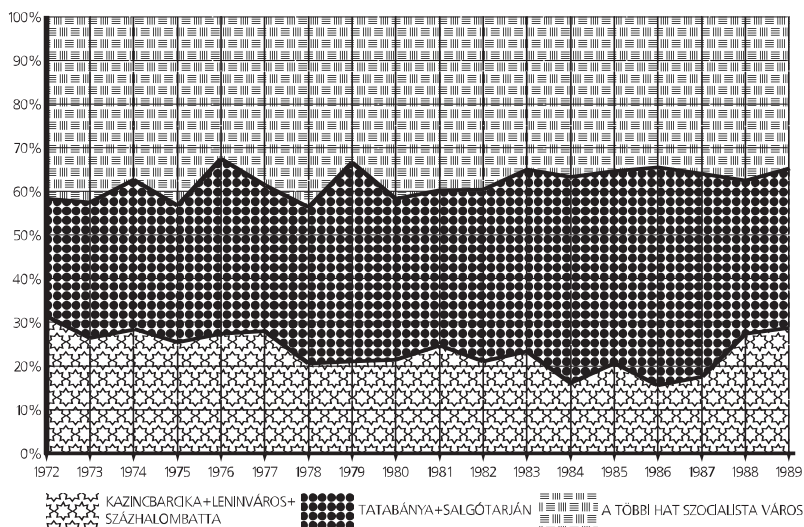
6. ábra. A beruházások ágazat szerinti megoszlása Budapesten 1972 és 1989 között. Forrás: *Területi statisztikai évkönyv, 1973–1990*.



7. ábra. Az ipari és építőipari beruházások elosztása a szocialista városok egyes csoportjai között (1972–1989). Forrás: *Területi statisztikai évkönyv, 1973–1990*.

Érdekes ugyanakkor, hogy a szocialista városok csoportján belül is különbségek voltak a források eloszlását-elosztását illetően. Az 1970–80-as években a legtekintélyesebb ipari beruházásokat a vegyiparban hajtották végre, Kazincbarcika, Leninváros és Százhalombatta nagyüzemeinek említett fejlesztései bizonyos periódusokban elérték a szocialista városok iparába fektetett tőke 50–60%-át is (7. ábra). Ugyanakkor a két nagy bányászváros, Tatabánya és Salgótarján éppen csak 5–10%-ot közelítő összeget tudott kihasítani ugyanebből a tortából. Annál inkább megmutatkozott viszont a két megyeszékhely érdekérvényesítő képessége a kommunális-infrastrukturális beruházások elosztásánál. OTK-besorolásukon alapuló előnyös pozíciójukat e területen váltották forintokra: a kiemelt városocsoporton belül Tatabányára és Salgótarjánra jutott a szolgáltató ágazatban végrehajtott beruházások 30–40%-a, miközben a három vegyipari városnak 20–30%-kal kellett beérnie, s többi hat város (Ajka, Dunaújváros, Komló, Oroszlány, Ózd, Várpalota) csak a maradékon osztozkodhatott (8. ábra).

A szocialista városok 1970–80-as évekbeli változatlanul magas beruházási részesedése mögött jelentős strukturális feszültségek is rejtőztek. Mind látványosabb volt a vegyiparhoz, illetve a bányászathoz-kohászathoz kötődő települések közti különbségek növekedése. Százhalombattán, Kazincbarcikán és Leninvárosban a széles vertikumot átfogó nagyüzemek szinte változatlan tempóban növelték termelésüket. Az elmaradt, illetve meg



8. ábra. A kommunális, szállítási, hírközlési és kereskedelmi beruházások elosztása a szocialista városok egyes csoportjai között (1972–1989). Forrás: *Területi statisztikai évkönyv, 1973–1990*.

nem térülő fejlesztésekből adódó hátrányok azonban több szocialista várost igen súlyosan érintettek. Főként az északkelet-magyarországi régióban mutatkoztak a depresszióra utaló jelek: az ipari foglalkoztatottak arányának csökkenése, a munkanélküliség – egyelőre burkolt – megjelenése, a csökkenő népszaporulat és a lakosság elvándorlása.

A válságjelenségek különösen Ózdon ütköztek ki, ahol az Ózdi Kohászati Üzemek (ÓKÜ) az ágazat recessziójából és elavult technológiájából fakadó gazdasági nehézségei miatt már 1979–87 között 2100 fővel (14 ezerről 11,9 ezerre) csökkentette dolgozói létszámát.⁵⁰ 1986-ban és 1988-ban szerkezetátalakítási programot dolgoztak ki az ÓKÜ-nél, ezzel párhuzamosan az állam leírta a nagyvállalat tetemes adósságait.⁵¹ Az 1974. január 1-jétől a Borsodi Szénbányák Vállalathoz tartozó Farkaslyuki Bányauzem termelése is veszteséges volt már az 1980-as évek közepén. Emiatt az Állami Tervbizottság 1986 júniusában az ózdi szénbányászat visszafeljesztéséről döntött: új szénmezők felkutatását már nem engedélyezték, csak a feltárt szénvagyron korlátozott idejű kitermelését. A kijelölt mezők leművelése 1989 végén befejeződött, s a következő évben a bányát bezárták.⁵²

50 Bajka–Kormos–Kutas (1997) 91. p.

51 Magyar (1991) 30. p.

52 Nagy (1989) 48. p.

1980 és 1990 között összességében kb. 6500 álláshely szűnt meg Ózdon és közvetlen környékén.⁵³

Tatabányán sem volt sokkal jobb a helyzet, ahol a szénbányák legalapvetőbb problémáját a szénmezők teljes kimerülése jelentette: 1987-ben a város közigazgatási területén termelő utolsó akna, a XII/A is bezárt,⁵⁴ és csak Vértessomlón, Mányon, valamint Nagygyeházán folytatódott a kitermelés. A Tatabányai Szénbányák – az ipari termelés általános csökkenése, a lakossági szén iránti kereslet visszaesése, valamint az energetikai szén árának mesterséges alacsonyan tartása miatt – 1987-re olyan súlyos pénzügyi helyzetbe került, hogy a vállalat ellen szanálási eljárást kellett indítani.⁵⁵ A hároméves szanálási program keretében – a magas önköltség és az észak-dunántúli karsztvízháztartást veszélyeztető nagymértékű vízkiemelés miatt – előbb a Mányi Bányüzem termelésének szüneteltetéséről, majd hamarosan a Nagygyeházi Bányüzem bezárásáról született döntés. Ezzel párhuzamosan az eocénprogrammal összefüggő fejlesztési tartozásokat az állam elengedte, illetve felfüggesztette. A szanálás időszakában a Tatabányai Szénbányák létszáma 11 ezer főről hatezerre csökkent.⁵⁶

Oroszlány, Ajka, Várpalota, Komló és Salgótarján bányái és nagyüzemei hasonló gondokkal küzdöttek. A városok létalapját jelentő iparágak krízise megindította a migrációt is: 1980 és 1990 között Ózd elvesztette lakossága 10%-át, és Tatabányának, Salgótarjának, valamint Várpalotának is több ezer fős elvándorlással kellett szembenéznie. A bányavállalatok és a kohászat nehézségei ráadásul igen érzékenyen érintették a szocialista városok szociális és kulturális intézményeit, sportszervezeteit, hiszen működésüket a tanács helyett korábban a nagyvállalatok finanszírozták. A fejlesztés helyett a válságkezelés lett a leggyakrabban emlegetett szó a szocialista városokban.

A FEJLESZTÉSPOLITIKA NÉGY ÉVTIZEDÉNEK MÉRLEGE

A szocialista területi politika az egész korszakban kétarcúnak nevezhető, mert bár minden területfejlesztési program Budapest szerepének mérsék-

53 Bajka–Kormos–Kutas (1997) 92. p.

54 Csics (1987) 25. p.

55 Vadász (2000) 381. p. A bányavállalatok szanálásának és felszámolásának jogi hátteréről lásd részletesen uo.

56 Gerentsér–Tóth (1997) 38–39. p.

lését, illetve az elmaradott alföldi és dél-dunántúli régiók felzárkóztatását hirdette, valójában az ipari tengely területeinek fejlesztésére költötték a legtöbbet. A másik fő jellegzetesség, hogy alapvetően központi helyeket, centrumokat fejlesztettek agglomerációk és régiók helyett. Budapest ipari súlyát a 40 év alatt sikeresen csökkentették, más szerepköröket tekintve viszont nem szűnt meg a főváros vízfejleje. A budapesti agglomerációt is figyelembe véve a központi régió megőrizte vezető helyét a hazai régiók rangsorában. Az észak-dunántúli és az észak-magyarországi régió, valamint néhány ipari körzet (Pécs–Komló, Dunaújváros stb.) a korszak első tizenöt és utolsó öt évében a beruházási források döntő részét felemésztette: előbb az ipari kapacitások és a hozzájuk kapcsolódó infrastruktúra kiépítése, utóbb a depresszióba süllyedő nehézipari térségek válságkezelése révén. A tekintélyes területi különbségek talán még leginkább – a vidéki ipartelepítési program és a fejlődni engedett mezőgazdasági konjunktúra hatására – az 1970-es években, illetve az önerős fejlődés révén az 1980-as években mérséklődtek. Az Alföld és a Dél-Dunántúl azonban közel olyan mértékű, ha nem nagyobb hátrányokkal érte meg a szocializmus összeomlását, mint amilyenekkel közvetlenül a második világháború után küzdött.

A korszak települési folyamatainál is jelentős önmozgás figyelhető meg: például Budapest és agglomerációjának megállíthatatlan növekedése vagy a nem preferált kisvárosok és községek életben maradása. A településpolitika nem egy esetben olyan folyamatokat indított el, amelyeknek várható következményeit egyáltalán nem mérték fel. A népességet – főként az 1950–60-as években – különféle kényszerítő eszközökkel igyekeztek a kiemelt városokba irányítani, hogy munkaerővel lássák el a letelepített nagyüzemeket. Spontán társadalmi válaszként a jobb élelmezési és megélhetési lehetőségek, a biztosnak remélt munkahely, a megígért lakáshoz jutás tömegeket vonzott e városokba, igen nehezen kezelhető állapotokat idézve elő.

A szocialista településpolitika tehát jelentősen átalakította a magyar településállományt. A központosított irányítás, a tervgazdálkodás megszüntette a városok autonómiáját, lényegében kikapcsolta a lokális erőforrások hatását, és figyelmen kívül hagyta a jövedelemtermelő képességet, az innovációkészséget, a helyi társadalmak törekvéseit.⁵⁷

Fő jellegzetességeit mindezekkel együtt az alábbiakban foglalhatjuk össze:

57 Beluszky (1996) 39. p.

– Az alapvetően iparosítással operáló szocialista gazdaságpolitikából logikusan következett az a – téves – elgondolás, hogy a településfejlődés mértéke az iparosodottsággal egyenesen arányos. (Ez nem a magyar, és még csak nem is kizárólag a szocialista országok politikusainak és szakembereinek a tévedése, hanem világjelenség volt.) A településpolitika legfőbb eszköze – még az 1980-as években is – az iparosítás, illetve az iparfejlesztés maradt, az infrastruktúrát mindvégig csak a „maradékeln” alapján fejlesztették.

– A településpolitika ágazatok feletti szinten nem tudta megjeleníteni a települési érdekeket, mert mindvégig szigorúan alá volt rendelve az iparpolitikának. A településeket elsősorban termelőhelynek tekintették, így a településfejlesztésnek elsőként a gazdaság működését kellett szolgálnia, s csak másodsorban a lakosság érdekeit. Így a fejlesztéspolitika sokszor csupán műszaki és építészeti kérdések rendezésére korlátozódott.

– Az iparközpontú fejlesztésben a nehézipari-nagyvállalati lobbí volt képes leginkább érvényesíteni érdekeit: az ipartelepítő nagyberuházások mellé „kijárták”, kicsikarták a nélkülözhetetlen infrastrukturális és kommunális beruházások jó részét is. A regionális centrumok, a megyeszékhelyek és a szocialista városok is ezen a lobbín keresztül jutottak hozzá a legtöbb fejlesztéshez.

– A településpolitika támogatta a településhálózat erőteljes koncentrációját. A települések fejlődési alkalmasságát központi irányelvek szabták meg, amelyek a településállomány jelentős részét diszkriminálták, s az „életképtelennek” minősített települések (tanyák, aprófalvak stb.) elnéptelenítésére törekedtek. A koncentráció természetesen a nagyobb településeknek, leginkább a városoknak kedvezett. Ezt csak részben ellensúlyozta az az urbanisztikai törekvés, hogy ne legyenek városhiányos térségek és a városi népesség ne tömörüljön néhány nagyvárosban.

– A településpolitika ideológiai okokból is törekedett a város és falu közötti különbség felszámolására. Az 1940-es évek vége és az 1970-es évek közepe között világszerte meghatározó fejlesztéspolitikai gondolatrendszerekben a város eleve felsőbbrendű település volt. Ennek a kommunista politika esetében még különös hangsúlyt adott, hogy a város a munkásosztály lakóhelye és az ipari termelés, vagyis a szocialista társadalom gazdasági alapjának települési kerete. A könnyebb irányíthatóság és ellenőrizhetőség szintén a városok mellett szólt, s nem elhanyagolható tényező, hogy a párt- és állami apparátus alapvetően urbánus jellegű társadalmi csoport volt. Ugyanakkor a városodás megelőzte a városiasodást: a mesterségesen várossá tett települések kezdetben életminőségben, civilizációs és

kulturális szintben sem érték utol a régi városokat, csak újabb milliárdok beruházásával tudták formálisan (a főbb mutatókat tekintve) felzárkóztatni a szocialista városok infrastrukturális és kommunális ellátottságát.

– A szocialista városok az amúgy is várospárti településpolitika különleges kegyeltjei voltak, mert ideális terepet kínáltak a szocialista település-eszmény megvalósításához. Létrehozásukra, kiépítésükre, fejlesztésükre, majd strukturális átalakításukra 40 év alatt többszörösét költötték a más településcsoportokra fordított összegnek.

– A szocialista településpolitika annak ellenére is mereven faluellenes volt, hogy a munkásság tekintélyes része falun élt. A városban koncentrált népesség életkörülményeit – egy esetleges társadalmi kataklizmától tartva – állami forrásokból folyamatosan javították, a falusi lakosság ezzel szemben lényegében önerejére volt utalva. A városi és falusi lakosság civilizációs körülményei tehát nemhogy közelítettek volna egymáshoz a szocializmus évtizedei alatt, hanem éppen ellenkezőleg, a korábbi lemaradás szakadék-szerű távolsággá tágult.⁵⁸

URBANIZÁCIÓS FOLYAMATOK MAGYARORSZÁGON 1945–1989 KÖZÖTT

A második világháború utáni időszakban Magyarország – és az egész kelet-közép-európai térség – a városok számát és a városi népesség arányát illetően valamelyest felzárkózott Nyugat-Európához. Láttuk, hogy a szocialista településpolitika minden eszközzel támogatta a várossá alakulást és a városi népesség növekedését. Ám az urbanizációs folyamat végeredményének megítélése – az, hogy hazánk európai és világmércével mérve eléggé urbanizálttá vált-e a XX. század második felében, s hogy a városodottság a fejlődés valódi mércéje-e – az 1970-es évektől vitatott. Konrád György és Szelényi Iván késleltetett városfejlődés elméletével vetette fel, hogy Magyarország és az egész kelet-európai régió – az infrastruktúra-fejlesztésnek az iparosításhoz viszonyított lemaradása miatt – „alulurbanizált”. Vagyis az ország – általuk az iparban foglalkoztatottak arányával mért – gazdasági fejlettségéhez képest alacsony a városlakók aránya.⁵⁹ Elméletük azonban – mint arra Zoltán Zoltán,⁶⁰ majd Enyedi György⁶¹ is rámutatott – két fontos

58 A jellegzetességek meghatározásához felhasználtam Enyedi (1989a) 24–28. p.

59 Lásd részletesen Konrád–Szelényi (1971), teljesebben Konrád–Szelényi (2000) 38–62. p.

60 Lásd Zoltán (1972).

61 Lásd Enyedi (1978) 43. p.

tényezővel nem számolt: egyrészt azzal, hogy a magyar városi lakosság aránya a gyökeresen eltérő jogi szabályozás miatt nem hasonlítható össze mechanikusan a nyugat-európaival vagy az észak-amerikaival, másrészt azzal, hogy a foglalkoztatottsági struktúra szintén nem egyértelmű mércéje az urbanizáltságnak. Az elmélet kritikusai ugyanakkor maguk is egyetértettek abban, hogy a szocialista korszakban a hazai infrastruktúra katasztrofális állapotú, és az urbanizáció valóban elmaradt az optimális mértéktől. Beluszky Pál úgy vágta át ezt a „gordiuszi csomót”, hogy XX. század végén európai viszonylatban „közepesen városodott országnak” nevezte hazánkat.⁶² Enyedi György pedig azt hangsúlyozta, hogy a szocializmus évtizedeiben létrejött városhálózat csak formájában modern, benne jelentős települési és területi különbségek maradtak.⁶³

Úgy is fogalmazhatunk tehát: közmegegyezés alakult ki a tekintetben, hogy a városfejlődés korábbi elmaradottságát 1990-ig nem sikerült behozni. Jelentős mértékű maradt a falusi népesség, és sokkal több munkahely létesült a városokban, mint lakóhely, így óriási mértéket öltött az ingázás. A politika hiába kívánta mesterséges eszközökkel irányítani az urbanizáció folyamatát, a történelmi örökség által megszabott útról eltéríteni nem tudta, hiszen a bővülő magyar városhálózatnak is alig volt új eleme. Az 1945 és 1989 között várossá nyilvánított községek között számos olyan egykori mezővárost találni, amelyek csak a XIX. század végén veszítették el magasabb jogállásukat. Az iparosítás nyomán újonnan várossá nyilvánított települések pedig – Dunaújváros kivételével – hagyományos urbanizációs tengelyek mentén találhatók, illetve régi városokhoz kapcsolódóan települtek.⁶⁴

1945 után Magyarországon – Beluszky Pál kifejezésével élve – „felemás városrobbanás” következett be. 1949-ben a magyar lakosság több mint 60%-a falun, a városlakók fele pedig Budapesten élt.⁶⁵ Az 1960–80-as években különösen dinamikus volt a városi lakosság növekedése, ennek köszönhetően 1970-re 56%-ot, 1990-re pedig közel 60%-ot tett ki a vá-

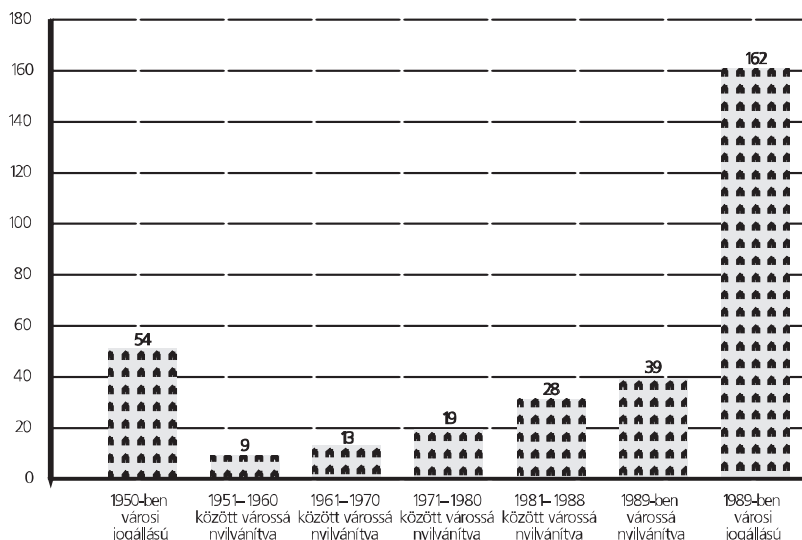
62 Beluszky (1999) 310. p.

63 Enyedi (1989a) 31. p.

64 Enyedi (1989b) 64–65. p.

65 Érdemes figyelni a statisztikai adatsorok egy jelentős torzítására, amely tulajdonképpen „meghamisítja” a folyamatokat. A XX. század második felében a várossá nyilvánított települések népességét visszamenőleg is átsorolták a városi lakosság kategóriába, így fordulhat elő, hogy az 1990. évi népszámlálás demográfiai kötetei szerint 1949-ben csak 51,6% volt a községi lakosság. Lásd *1990. évi népszámlálás*. 27/1. köt. 8. p.

rosi népesség aránya. Eközben a jogi értelemben vett városok száma háromszorosára nőtt⁶⁶ (9. ábra).



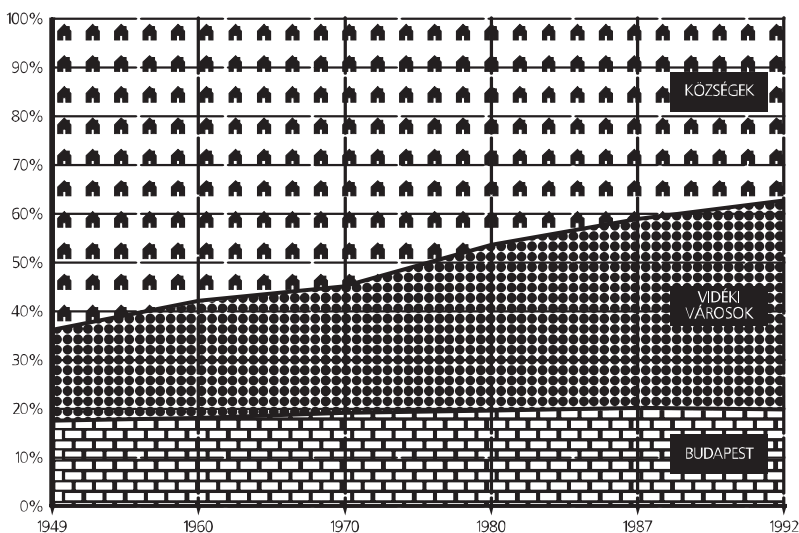
9. ábra. A városi jogállású települések számának alakulása 1950–1989 között. Forrás: Gyarmati (1999) 100–104. p.

A földrajzi és településtudományi szakirodalom általában leszögezi, hogy a települések jogi megítélése, azaz közigazgatási beosztása csak fáziskéséssel képes követni a településállomány tényleges változását.⁶⁷ Azaz a városias szerepkörrel bíró, központi funkciókat már ellátni képes településeket előbb vagy utóbb feljebb léptetik a közigazgatási hierarchiában is. Ennek ellenkezőjére, egyszer már elnyert jogállás megszüntetésére a magyar közigazgatás és jog történetében ritkán, mindössze kétszer került sor. Először az 1871-es községi törvénnyel, illetve annak 1886-os módosításával, amikor tömeges mértékben fosztottak meg mezővárosokat a városi címtől. Másodszor 1950-ben, amikor politikai okokból vették el a megyeszékhelyi státust Balassagyarmattól, Esztergomtól, Soprontól, Szentestől. A városi cím megelőlegezése szintén kivételes jelenség volt: 1945 előtt szinte elképzelhetetlen lett volna, a szocialista korszakban viszont a településfejlésztés egyik segédeszközévé vált.

66 Beluszky (1998) 16–18. p.

67 Lásd például Beluszky (1967) 543. p.

1945 után a városi rang megadásának különösen nagy jelentősége volt, hiszen a település adminisztratív besorolása egyben meghatározott elosztási pozíciót is jelentett. Talán furcsa, de nem az 1950-es években volt a várossá nyilvánításnak a legnagyobb jelentősége, mert községekben – jogállásuktól függetlenül – ugyanúgy eszközöltek többszázmillió nagyberruházásokat. Az 1960-as évek második felétől, különösen az 1970-es években viszont annál fontosabbá vált a közigazgatási és vele összefüggésben a területi hatalmi státusz, ugyanis – az OTK korábban is említett egyik legkárosabb hatásaként – nemcsak a központi fejlesztési források megszerzésében, hanem a megyén belüli elosztási mechanizmusban is döntő volt ez az adminisztratív pozíció. Mivel minden „valamirevaló” tanácselnök és helyi pártvezető tisztában volt ezzel, a települések szüntelenül törekedtek a magasabb státusz elérésére: a (nagy)községek várossá nyilvánításukért, a nagyobb városok megyei (jogú) városi pozícióért küzdöttek, a már „célba ért” városok pedig a kiváltságos helyzet védelmére, megerősítésére és kihasználására törekedtek.⁶⁸



10. ábra. A népesség településtípus szerinti megoszlása Magyarországon, 1949–1992 (A számolás időpontjában fennálló közigazgatási terület szerint). Forrás: Klinger (1996) 121. p., 43. tábla.

A 9. és 10. ábra összevetéséből kitűnik, hogy az 1970–80-as évek fordulójáig a városi népesség és a városok számának növekedése egyenes

⁶⁸ Horváth M. (1990) 27., 30. p.

arányban állt egymással. Aztán az 1980-as évek második felében a pártvezetés és a kormányzat egyre kevésbé tudott ellenállni a települések ostromának: községek tucatjainak adományozott városi oklevelet, s ezzel megkezdődött a városi cím „inflálódása”. Időközben viszont a gazdasági válság miatt már lelassult a városlakók számának gyarapodása. Így alakulhatott ki 1990-re egyfajta egyensúly: a városi rangú és funkciójú települések köre lényegében fedte egymást.⁶⁹

Érdemes vizsgálni az egyes periódusokban újonnan várossá avatott települések jellegét is. 1945–60 között 13 település nyerte el a városi címet, közülük nyolc kizárólag ipari jelentőségének és ebből táplálkozó növekedésének köszönhetette az előléptetést. Ezek mind a szocialista városok csoportjába tartoznak. A másik öt település hagyományos kistérségi központnak tekinthető. A következő húsz évben már csak a két újabb szocialista város (Leninváros és Százhalombatta) lépett előre a hierarchiában, kizárólag az iparosításnak köszönhetően. A többi, közel kéttucatnyi újdonsült város esetében természetesen a vidéki ipartelepítésnek is volt szerepe a kiemelkedésben, de közöttük már egyaránt találunk tradicionális kisvárosokat (például Paks), egykori mezővárosokat (például Mátészalka) és üdülőhelyeket is (például Siófok). Az 1980-as években a járások megszüntetését követően számos egykori járási székhely kapott „vigaszdíjul” városi címet (például Vasvár, Szentgotthárd, Tab, Bácsalmás, Szécsény, Putnok), kizárólag ipari jellegű települést viszont már nem találunk közöttük.

A regionális különbségek vizsgálata szintén fontos adalékokkal szolgál a hazai urbanizáció folyamatának megismeréséhez.⁷⁰ Az 1949–60 közötti időszakban a gyors iparfejlesztés ugrásszerűen növekvő munkaerőigénye (¾ millióval gyarapodott az iparban és építőiparban foglalkoztatottak száma, s az aktív keresőkön belül arányuk 21,6%-ról 34%-ra nőtt) az ipari tengely mentén alakította át leginkább a településeket.⁷¹ Az Alföldről tömegesen áramlott a népesség más régiókba, a térség több városának lakossága csökkent (például Csongrád, Hajdúnánás, Kisújszállás, Makó, Túrkeve). A klasszikus nagyhatárú városokat pedig egy szokatlan hatalmi intézkedéssel rövidítették meg: Szeged, Hódmezővásárhely, Kecskemét külterületi tanyavilágát községekké szervezték és önállósították, formálisan is csökkent-

69 Beluszky (1999) 307. p.

70 Itt és az alfejezet további részében az 1949., 1960., 1970., 1980., 1990. évi népszámlálások adatait használtam fel, ahol a forrást külön nem jelzem.

71 Beluszky (2000) 28–29. p.

ve ezzel a városi népesség számát.⁷² A migráció célpontját Nagy-Budapest és korábbi külső agglomerációs övezete, illetve Nagy-Miskolc, Pécs és a szocialista városok képezték. A mezőgazdasági falvak és a vidéki városok természetes népességszaporulata lényegében ezekben a városokban telepedett le.⁷³

Nagy-Budapest 1950. évi létrehozásával a főváros „bekebelezte” a leginkább urbanizált peremtérseégeket. 1949–60 között több mint 200 ezer fővel nőtt a főváros, és közel 50 ezer fővel a Nagy-Budapesten kívüli agglomeráció népessége.⁷⁴ Megfigyelhető az is, hogy a fővárosi lakásépítések elmaradása miatt a betelepülők – a háború előtti korszakhoz hasonlóan – a peremközségekben igyekeztek otthonra találni. Eközben a vidéki regionális központok közül a két ipari város, Pécs és a Diósgyőrrel egyesített Nagy-Miskolc emelkedett ki 41 ezer, illetve 66 ezer fős népességnövekedésével.⁷⁵

Sokkal dinamikusabb volt a szocialista városok lakosságnövekedése. Sztálinváros bevándorlási többlete 1955-ben meghaladta egész Borsod megyéét, 1955-ben és 1960-ban Ajka, Kazincbarcika, Komló és Várpalota vándorlási nyeresége is elérte egy-egy átlagos megyéét. 1960-ban a szocialista városok helyben lakó népességéből az 1949. január 1-je előtt születettek átlagosan 52%-a lakott előzőleg máshol.⁷⁶ Ózd, Salgótarján és Tata-bánya esetében ez az arányszám jóval kisebb volt (29%, 25%, illetve 27%), hiszen lakosságnövekedésük és a bevándorlás üteme ekkor már sokkal alacsonyabb volt, mint mondjuk Sztálinvárosban.

A migrációnak volt egy természetes „rádusza”: a vándorlók jelentős része érhetően igyekezett saját megyéjén, régióján belül (legfeljebb a szomszéd megyék valamelyikében) szerencsét próbálni. Ugyanakkor a háttérbe szorított alföldi megyékből (Szabolcs-Szatmár, Hajdú-Bihar, Békés, Csongrád) is több ezren találtak megélhetést a távoli Sztálinvárosban, Oroszlányban vagy Tatabányán. Az 1960-ban helyben lakó, 1949. január 1-je előtt született népességből Ajka, Kazincbarcika és Salgótarján esetében a legtöbben (43%, 36%, illetve 43%) a megyén belülről, Komló és Ózd esetében

72 Az alföldi városok hanyatlásának okairól lásd részletesen Belényi (1996) 83–140. p.

73 Borsos (1961) 84. p.

74 Szukicsné (1984) 12. p.

75 Beluszky (1999) 222–223. p.

76 A szocialista városokba betelepülők származási helyéről csak az 1950–60 közötti évtizedből vannak adatok, mert a népesség két népszámlálás közötti lakóhelyváltozását részletesen csak 1960-ban írták össze.

a szomszéd megyékből (31% és 44%), Oroszlány és Tatabánya esetében az ország más megyéiből (48% és 44%) érkeztek.

Az 1960-as években a központi régió népessége az 1958-as budapesti letelepedési és az 1959-es fővárosi ipartelepítési tilalom ellenére megállíthatatlanul gyarapodott. Budapest lakossága az előző évtizedéhez hasonló ütemben nőtt (12%), az agglomeráció népessége pedig ezt meghaladóan, közel 40%-kal emelkedett; s a növekedés mindkét esetben döntő mértékben a bevándorlásból eredt.⁷⁷

A fővárost ellensúlyozni kívánó terület- és településfejlesztési politikának köszönhetően a regionális központok közül Győr, Szeged és Debrecen, valamint a megyeszékhelyek az 1960-as években indultak igazán fejlődésnek. A szocialista városok népessége ugyanebben az időszakban – a még mindig nagyszámú beköltözőnek és a fiatal népesség magas termékenységi rátájának köszönhetően – változatlanul dinamikusan növekedett. Mivel egyes szocialista városok fejlesztése csak az 1960-as években kezdődött meg, megfigyelhető volt egyfajta fáziseltolódás is: Leninváros és Százhalombatta az 1960–69 közötti időszakban magasabb lakosságnövekedési rátát mutatott, mint előzőleg Oroszlány vagy Komló; és a két előbbi városnál még a hetvenes években is 45, illetve 69%-os volt az előző népszámláláshoz viszonyított lakosságnövekedés.

1960–70 között országos szinten 615 ezer fővel csökkent a mezőgazdaságban dolgozók létszáma, akik jórészt az iparban találtak munkát. A falvakban feleslegessé váló népesség részben el is vándorolt: ugyanebben az évtizedben 600 ezer fős elvándorlási veszteség érte a községeket. A helyben maradók többsége ingázni kényszerült: emiatt 1970-re már az aktív keresők ötöde, közel egymillió ember ingázott. Az alföldi és dél-dunántúli régióban a kisvárosokba telepített új ipari üzemeknek köszönhetően tíz év alatt megháromszorozódott-megnégyszereződött az iparban foglalkoztatottak száma (például Szabolcs-Szatmár, Békés, Bács-Kiskun, Somogy megyékben).⁷⁸ A vidéki városok jellege gyökeresen megváltozott. A több mint 60 városból egy tucatnyiban tízezer fő felett volt az ipari üzemek dolgozóinak száma (ami már nagyipari létszámnak számított), és – néhány kivételtől eltekintve – a többiben is meghaladta a kétezret. 1970-re gyakorlatilag alig maradt agrárváros Magyarországon.⁷⁹

77 Szukicsné (1984) 12–13. p.

78 Beluszky (2000) 31. p.

79 Faragó (1980) 36. p.

1970–80 között új lendületet vett az urbanizáció, amely talán ebben az évtizedben zajlott területileg a legkiegyenlítettebben. A legdinamikusabban – bár önmagukhoz mérten lassuló ütemben – a szocialista városok növekedtek, azon belül is Ajka, Dunaújváros, Kazincbarcika, Leninváros, Százhalombatta és Tatabánya (6. táblázat). Tatabánya megyeszékhelyi státusát (is) kihasználva tudott növekedési pályán maradni.

	1949	1960	1970	1980	1990
AJKA	9 822	17 009	21 645	29 654	33 832
DUNAÚJVÁROS	3 949	30 976	44 721	59 559	59 028
KAZINCBARCIKA	5 059	15 217	25 948	35 611	36 855
KOMLÓ	6 914	24 733	28 191	30 055	29 973
OROSZLÁNY	3 740	13 085	18 249	20 811	21 053
ÓZD	30 307	40 510	45 199	49 514	43 592
SALGÓTARJÁN	32 571	37 686	43 424	50 120	47 822
SZÁSZHALOMBATTA	1 717	2 134	7 993	13 303	16 573
TATABÁNYA	40 221	52 079	65 274	76 157	74 277
TISZAÚJVÁROS	1 349	3 074	9 865	16 413	18 685
VÁRPALOTA	11 065	21 194	25 312	28 015	26 928
ÖSSZESEN	146 714	257 697	335 821	409 212	408 618

6. táblázat. A szocialista városok népességének változása, 1949–1990. Forrás: 1949., 1960., 1970., 1980., 1990. évi népszámlálások.

Budapest népessége – a korábban bevezetett korlátozások eredményeként – csak szerény mértékben növekedett, a gyarapodás alig negyede volt az előző évtizedének. Pest megyére és az agglomerációra már nem vonatkoztak a tilalmak, így ott legfeljebb lassult a korábban oly dinamikus népességnövekedés és a forrásul szolgáló bevándorlás üteme.⁸⁰ Az 1970-es években 165 ezer ingázó járt Budapestre dolgozni, de a peremtelepüléseken is több tízezer ipari munkahely volt ekkoriban. Mégis voltak olyan agglomerációs települések, ahol a keresőknek több mint 80%-a nem lakóhelyén dolgozott.⁸¹ A dinamikus növekedés ellenére a fővárost övező külső településgyűrűből várossá csak Dunakeszit (1977) és Érdet (1978) szervezték.

⁸⁰ Szukicsné (1984) 13. p.

⁸¹ Beluszky (2000) 72. p.

Az 1970-es években a foglalkozási átrétegződés gyorsabban zajlott, mint a városi lakosság létszámának gyarapodása, így az ingázók száma tovább növekedett. Az évtized során nagyvállalatok lerakataként ezer községben jelent meg gyáripari telephely. Így állhatott elő az a – hazánkban korábban már megtapasztalt – jelenség, hogy a munkások közel fele községi jogállású településen lakott. Ezzel a községek is végleg elveszítették agrárjellegüket: 1980-ban Magyarország községeiben mindössze 35% volt az agrárkeresők átlagos aránya.⁸² Ugyanakkor az is megfigyelhető volt, hogy az újonnan létesített községi ipari telephelyek döntő része ismét az iparilag eleve fejlettebb megyékbe került: Veszprém, Komárom, Pest, Nógrád, Heves és Borsod megye falusi iparában összpontosult az ilyen telephelyek állóeszköz-állományának kétharmada és a foglalkoztatottak mintegy fele.⁸³

Az 1980-as években Budapest lakosságszáma az 1,9–2 millió fő körüli szinten stabilizálódott, és csak az agglomeráció települései, köztük a városá emelt Budaörs (1986) és Szigetszentmiklós (1986) növekedtek – immár a szuburbanizációnak, a fővárosból való kiköltözésnek (is) köszönhetően.

Az ország többi régiójában – többek között a tömeges várossá nyilvánítás miatt és mert a város környéki községek egy részét a közeli városhoz csatolták⁸⁴ – a vidéki városok lakóinak száma összességében tíz év alatt közel 10%-kal emelkedett. Az általános gazdasági recesszió és az ipar mélyülő válsága az 1980-as évek végére összefüggő válságövezetek létrejöttét eredményezte Borsod megyében, főként az Ózd–Miskolc tengely mentén, Szabolcs-Szatmár és Nógrád megyében, valamint a Dunántúlon Baranya, Fejér, Komárom és Veszprém megyében.⁸⁵ A városokból megindult az elvándorlás a környező falvakba, ritkábban az ország más régióiba.

Az 1945 és 1989 közötti időszak magyarországi urbanizációs folyamatai a következőkben összegezhetők. A dualista korszakban, illetve a két háború közti periódusban az iparosodás és urbanizáció gyenge összefüggést mutatott, a szocialista korszakban viszont éppen az iparosítás és a városodás szoros kapcsolatát kell kiemelni. Az iparosítási ciklusok ugyan nem felelnek meg pontosan az urbanizációs folyamat csúcspontjainak, de amikor

82 Enyedi (1989b) 66. p.; Beluszky (1999) 237. p.

83 Barta (2002) 46. p.

84 Beluszky Pál joggal kérdőjelezi meg ezeknek az „egyesítéseknek” az értelmét, hiszen nehezen látható be például, hogy – egyszerű hatalmi érdekeken kívül – miért kellett Edelényhez csatolni a tőle 16 km-re fekvő Abodot. Beluszky (1999) 287. p.

85 Beluszky (1999) 256. p.

a legerőteljesebb iparosítás folyt, mindenképpen fokozottan gyarapodott a városi népesség. A vidéki városok számának és lakosságának folyamatos növekedése természetesen nem magyarázható kizárólag az ipar fejlődésével. Az 1960–70-es években a jól prosperáló mezőgazdaság szerényen, de hozzájárult például a „téeszvárosok” (Barcs, Kisújszállás, Mezőtúr, Karcag, Túrkeve) fejlődéséhez. A szocialista államban az iparosítás mellett a másik fő városképző és -fejlesztő erő az államigazgatás és a pártbürokrácia centrumigénye volt. Ezért volt különleges jelentősége a járás- és megyeszékhelyi státusnak, amelyhez számtalan hivatal és közintézmény megtelepülés-felállítása, valamint infrastrukturális fejlesztés jártul.

A vizsgált 45 év alatt Budapest népességszáma egyre lassuló ütemben emelkedett, azonban – az agglomerációt és Pest megyét is hozzászámítva – a központi régió növekedésének dinamikája mit sem változott a XX. század első feléhez képest. Az öt regionális centrum és a megyeszékhelyek szintén erősen pozitív mérleggel zárhatták a korszakot, csakúgy, mint a 80–90 újonnan várossá nyilvánított 5–20 ezer lakosú település. 1990-re gyakorlatilag nem maradt „adóssága” a közigazgatásnak abban az értelemben, hogy nem volt az országnak olyan fejlett, városi szerepkörű települése, amely ne nyerte volna már el a városi címet.⁸⁶

Az elmúlt fél évszázad urbanizációjának legsajátosabb jelenségei a szocialista városok. Ezek népessége 1949–90 között átlagosan hatszorosára növekedett, miközben a vidéki városoké 1,4-szeresére, Magyarország össznépessége pedig csak 1,1-szeresére. Az összes városi lakosságnövekedés közel ötödét adták a csoport települései. 1949 és 1990 között Sztálinváros (Dunaújváros) népessége *tizenötszörösére*, Leninvárosé (Tiszaújváros) *tizennégyszeresére*, Százhalombattáé *tízszeresére*, Kazincbarcikaé *hétyszeresére*, Oroszlányé *hatszorosára* és Komlóé *négyszeresére* nőtt. Ózd, Salgótarján, Tatabánya, illetve Ajka és Várpalota 140–340%-os lakosságnövekedése szintén jelentős volt, még ha nem számított is kiugrónak. Hazai városok más korszakokban is képesek voltak népességük megtöbbszörözésére, de ritka volt, hogy a növekedés ilyen rövid idő alatt és egy többé-kevésbé egységes településcsoportban következzen be.⁸⁷

86 Beluszky Pál szerint az 1990-es években töretlenül folytatódó címosztogatás odavezetett, hogy az évtized végére két tucat olyan városi rangú település van Magyarországon, amely funkcionális-földrajzi értelemben nem minősül városnak (Létavértes, Csepreg, Lengyeltóti stb.). Beluszky (1999) 428. p.

87 A trianoni Magyarország területén a vidéki városok közül hasonló mértékű növekedésre

Az 1945–90 közötti évtizedekben az iparosítás a városi népesség növekedésének elsődleges, sőt a korszak első felében szinte kizárólagos gerjesztője volt. Az iparosításnak köszönhetően a szocialista városok (különösen a közülük újonnan alapított nyolc város), és az Alföld városai is leginkább ennek segítségével gyarapodhattak. A főváros agglomerációját is e tényező növesztette fel.

Önkéntelenül is adódik a kérdés, hogyan alakult volna a hazai urbanizáció, ha az industrializáció a XIX. század közepétől gyorsabb, Ausztriához vagy Németországhoz hasonló tempójú. Valószínűleg gyorsabb lett volna a városok növekedése is, de a magyarországi folyamatok eltérése az európai trendektől nem magyarázható kizárólag az iparosodás elmaradásával (lásd például a mezővárosok–tanyás városok problematikáját stb.). A két világháború közötti időszakban aztán a mezőgazdaság egyre csökkenő nemzetgazdasági súlya, valamint birtok- és termékszerkezeti problémákra visszavezethető fejlődésképtelensége és az ipar fokozódó népességkoncentráló képessége azt vetítette előre, hogy – a világtendenciáknak megfelelően – utóbbira vár az urbanizáció dinamizálása. Így igen nehéz választ adni arra a hipotetikus – és talán történelmietlen – kérdésre is, hogyan fejlődtek volna a hazai városok, ha nincsen szocializmus Magyarországon. Kiegyensúlyozottabb és a hazai adottságoknak inkább megfelelő iparszerkezettel területileg kiegyenlítettebben zajlott volna le az urbanizáció a XX. század második felében. A nehézipar jelentőségének 1945 után világszerre tapasztalható megnövekedése, majd az 1970-es évektől bekövetkező radikális térvészése természetesen Magyarországon is ugyanígy bekövetkezett volna, ennek minden területi és települési következményével együtt (depressziós térségek stb.). Továbbá ha a szocialista korszakban a fejlesztéspolitika nem lehetetlenítette volna el évtizedekre a hagyományos hazai városokat, ha nem számolja fel szinte teljesen a kisipart, nem szünteti meg a kis- és középvállalati szektort, ha nem hanyagolja el tragikus mértékben az infrastruktúra fejlesztését, akkor hamarabb és erőteljesebben fejlődhetek volna a szolgáltató szektorok, és gazdaságilag is diverzifikáltabbá vált volna a városállomány többsége. De ez már csak spekuláció.

még az 1869–1960 közötti időszakot tekintve is csak Hatvan, Kaposvár, Komárom, Miskolc, Mosonmagyaróvár, Pécs, Szombathely és Zalaegerszeg volt képes. Lásd Borsos (1961) 114. p., 11. táblázat.



















VÁROSTERVEZÉSI ELMÉLETEK ÉS A HAZAI SZOCIALISTA VÁROSOK TÉRBELI SZERKEZETE

A szocialista város a XX. századi urbanisztika utolsó utópiáinak¹ egyike volt: eredetileg komplex programként az épített tér, az ideális (munkás)város kialakítását és ezzel egyidejűleg egy új társadalom létrehozását célozta. A sztálinista időszakban a szocialista város ideája dogmatikus tervezési előírások rendszerévé merevedett. A szocialista rendszer belső koherenciájának gyengülésével ez a tervezési kánon is felbomlott. Az 1970–80-as évekre a szocialista város mint idea teljesen kiüresedett, s csak várostervezési szabványmegoldások laza halmazaként vegetált tovább.

A magyarországi szocialista városok építését befolyásoló ideák, s különösképpen a hatásukra létrejött térbeli szerkezet mind ez idáig jórészt elkerülte a kutatók figyelmét. Talán Szirmai Viktória könyvét érdemes megemlíteni, amelyben Dunaújvárost vizsgálva négy városszerkezetet befolyásoló tényezőt határozott meg: az egységesen megkomponált várostervet, a gyár és város egységének dogmáját, a gazdaságossági szempontokat (a lakó- és zöldterületek csökkentését) és a mechanikusan másolt szovjet városépítési formákat.²

Az alábbiakban egyszerre igyekszem majd az elméletet és a megvalósuló gyakorlatot bemutatni. Ehhez elsőként röviden áttekintem a korabeli várostervezést meghatározó eszméket s azt az utat, ahogyan ezek a két világháború közötti nyugati elméletek egy szovjetunióbeli kitérőt téve az ötvenes években (újra) megérkeztek hozzánk. A továbbiakban bemutatok néhány tervezési koncepciót a hazai szocialista városépítés „hőskorából”. Végül a tizenegy hazai szocialista város térszerkezetét vizsgálva mérlegre teszem, hogy mennyi valósult meg a várostervezési-városépítési elképzelésekből.

VÁROSÉPÍTÉSI ELMÉLETEK ÉS SZOVJET ELŐKÉPEK

A szocialista városépítés elmélete Enyedi György megállapítása szerint három forrásból táplálkozott: a két világháború közötti időszak modern város-

1 A XX. századi építészeti utópiákról lásd Skrobliés (előkészületben).

2 Szirmai (1988) 110–116. p.

építészetéből (Le Corbusier, Walter Gropius stb.); magából a kommunista ideológiából; valamint az 1930–50-es évek szovjet városépítési gyakorlatából.³ Az első hagyomány legfontosabb eleme a tervezés mindenhatóságába vetett hit volt, miszerint az építészet egyfajta totális ideológiaként megválthatja a világot, jobbra, szebbé teheti az emberiség életét. A második eszmekörhöz olyan – egyébként végül soha meg nem valósított – alapelvek kapcsolódtak, mint a „faluk és város közötti különbség eltüntetése”, vagy az egyenlő életminőség minden városrészben stb. A harmadik tényező: az 1930–40-es évek szovjet építészeti praxisa a modern építészeti irányzatok adaptálásával alakult ki. Lássuk az egyes tényezőket részletesebben is!

A XX. századi modern városépítészet és -tervezés egyik kiindulópontjának joggal tekinthetjük az angol Ebenezer Howard 1898-ban *Garden Cities of Tomorrow* címmel megjelent könyvét, amely a kertváros ideájával alapvetően megváltoztatta, s máig hatóan befolyásolja a tervezett, mesterséges városról alkotott elképzeléseket.⁴ Howarddal szinte egy időben vetette papírra a francia Tony Garnier egy ipari város (cité industrielle) tervét: önálló egységet képező új települést képzelt el saját ipartelepével, amely mellé kertes családi házak sorozatait építették volna.⁵

Németországban az 1920-as években több modernista építész kapott megbízást lakótelepek tervezésére (Ernst May Frankfurt am Mainban, Martin Wagner Berlinben, Fritz Schumacher Hamburgban vagy Bruno Taut Magdeburgban). Ezek a lakótelepek, amelyek a kertvárosok sorházaiból fejlődtek ki, az 1920-as évek végére felbontották a hagyományos városszerkezetet: eltűntek az utcák, a sávházak parkosított területeken, viszonylag szabad elrendezésben helyezkedtek el. A De Stijl-kör és a Bauhaus-iskola erőteljes hatására a funkcionalizmus egyre nagyobb hangsúlyt kapott az épületek tervezésénél, a forma mindinkább a célszerűségnek rendeltődött alá, s vezérelvvé vált, hogy az épületet meg kell fosztani minden fölösleges „sallangtól”, díszítménytől.⁶ May nevét még egy vonatkozásban érdemes kiemelni: tervei alapján Frankfurt am Main környékén szatellitvárosok (Trabantenstädte) egész sora létesült újonnan, amelyeket széles zöld sáv választott el a nagyvárostól.⁷

3 Lásd Enyedi (1989a) 21–24. p.

4 Hall (1992) 31–38. p.

5 Uo. 55. p.

6 Meggyesi (1985) 46–47., 49–50. p.

7 Hall (1992) 55. p.

A század első felének egyik legnagyobb hatású tervezője, urbanistája és építész a svájci születésű francia Le Corbusier volt, aki tervek sorát készítette ideális városokról, lakótelepekről. Építészeti alapelveivel (magas toronyházak, az épületek lábakra állítása, tetőkert létesítése, szabad alaprajz, szalagablakok alkalmazása, szabad homlokzat) új mintákat hozott létre, függetlenítette az épületeket az utcától stb. Kidolgozta a lineáris város koncepcióját, amely szerint a történelmi nagyvárosokat közlekedési tengellyel kellene összekötni, s az útvonalak mellé telepíteni az ipari munka- és lakóhelyeket. Az ilyen településhálózatok három zónából álltak volna: az igazgatási, kereskedelmi és kulturális szerepű történelmi városból, a lineáris ipari településből és a közlekedési folyosók által közrezárt mezőgazdasági és rekreációs területekből. Le Corbusier komoly befolyást gyakorolt az 1928-ban megalakult Modern Építészek Nemzetközi Kongresszusára is (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne, CIAM), amely negyedik tanácskozásán fogadta el az ún. Athéni Chartát.⁸

A Charta – mint azt Meggyesi Tamás hangsúlyozta – nem kiindulópontja, hanem inkább összefoglalása volt a különböző modernista építészeti irányzatok hitvallásainak. A dokumentum, amelynek kátészerű változatát 1943-ban maga Le Corbusier adta közre, mindenesetre olyan építészeti és várostervezési alapelveket rögzített, amelyeket később világszerte megkerülhetetlen szabálynak tekintettek. Ezek közül a legfontosabb és legnagyobb hatású az volt, hogy a város szerkezetét az egyes területek funkciójához kell igazítani: a munkahelyeket ipari körzetekben kell összpontosítani, és zöldövezettel kell elválasztani a lakóterülettől, a két zóna közötti távolságot viszont minimalizálni kell. Az ideális várost eszerint három zónára célszerű tagolni: munka-, lakó- és rekreációs övezetre.

Ez a „zónásítás” a második világháború után igen figyelemre méltó pályát futott be: az angliai új városoktól Stockholmon és Frankfurton át Belgrádig épültek e séma szerint városrészek.⁹

Magyarországon a kommunista hatalomátvételt, majd az I. ötéves terv megindítását követően jelentős és ideológiailag is fontos feladat várt az építészekre: a meglévő települések és az épülő új városok szocialista arculatának kialakítása. Ám az 1950-es évek elején az előbb említett modernista hagyományokon felnövekedett hazai várostervezők és építészek nem voltak könnyű helyzetben, hiszen valójában senki sem tudta, hogy mi is ér-

8 Meggyesi (1985) 55–60. p.

9 Uo. 60–65. p.

tendő szocialista városon. Marx, Engels és Lenin ugyanis hiába hagyott maga után könyvtárnyi írásművet, azokban nem lehetett sem az urbanizációra, sem az ideális városra vonatkozó eligazítást találni. Elméleti útmutatásban Sztálin művei sem bővelkedtek, gondos keresgéléssel is csak néhány általánosságra lelhetett a korabeli olvasó a generalisszimusz magyar nyelven kiadott munkáiban.

1934 januárjában, az SZK(b)P XVII. kongresszusán elmondott beszámolójában például röviden beszélt a városokról is: „Megváltozott nagyvárosaink és ipari központjaink képe. A burzsoá országokban a nagyvárosok mindenkori ismertetőjelei a sikátorok, az ún. munkásnegyedek a város szélén, sötét, nedves, nagyjából pincehelyiségekből álló rozoga lakások halmaza, ahol rendszerint a nincstelen népség húzódik meg, a piszkban nyüzsögve és a sorsot átkozva. A Szovjetunióban a forradalom arra vezett, hogy ezek a sikátorok nálunk eltűntek. Újonnan épült szép és világos munkásnegyedek váltották fel őket, melyek nálunk sok esetben jobban festenek, mint a város központi kerületei.”¹⁰

Ehhez Perényi Imre, a szovjet építészeti elmélet legmegbízhatóbb interpretátora is csak az alábbiakat tudta hozzátenni 1952-ben kiadott iránymutató munkájában: „Sztálin elvtárs nem egy ízben hangsúlyozta, hogy a falu és a város közötti ellentétet csak azzal lehet eltüntetni, ha a falu a szocialista nagyüzemi gazdálkodás útjára lép. Az első sztálini ötéves terv befejezése után a Szovjetunió mezőgazdasági országból ipari országgá, kisüzemi mezőgazdasági országból nagyüzemi szocialista mezőgazdasággal rendelkező országgá lett. Sztálin elvtárs ekkor megállapította: »Eltűnőben van a város és a falu közötti ellentét. A parasztok már nem kizsákmányolásuk központját látják a városban. Egyre jobban erősödnek a város és a falu közötti gazdasági és kulturális kapcsolat szálai. [...] A város és a falu közötti kulturális szakadék megszüntetése folyamatban van.«”¹¹

Részletes elméleti útmutatás hiányában Magyarországon az 1933 utáni szovjet várostervezési és városépítési gyakorlat szolgált követendő mintául. Ez a gyakorlat egyébként maga is hosszas viták eredményeként alakult ki.

Az 1920-as évek szovjet avantgárd építészetének képviselői számtalan ötletet dolgoztak ki a kapitalista város hibáinak kiküszöbölésére,¹² ezek

10 Sztálin: Beszámoló a Párt XVII. kongresszusán az SZK(b)P KB munkájáról. 1934. január 26. In uő (1950) 544. p.

11 Perényi (1952) 12. p.

12 Lásd részletesen Meggyesi (1985) 50–55. p.

a tervek azonban korántsem feleltek meg a tömeges iparosítás nyomán fellépő politikai és társadalmi igényeknek. A hivatalos elvárásokkal sokkal inkább találkoztak az önellátó kommunatömbökből álló városok építésére vonatkozó elképzelések: az egyforma, s tetszőlegesen sokszorozható „lakókombinátok” teljes szolgáltatást biztosítottak volna.¹³ A fiatal szovjet építésznemzedék tekintélyes része tehát túl radikális volt a szigorú állami tervfeladatokhoz, a régi építészgárdát pedig politikai okokból eleve nem is engedték szóhoz (pontosabban rajzasztalhoz) jutni. A szovjet kormányzat ezek után a cári időkben már bevált megoldást választott: nyugat-európai és amerikai tervezőket hívott-csábított Szovjet-Oroszországba a grandiózus iparosítási és építési program megvalósításához. Ezek a – gazdasági világválság mélypontján jórészt amúgy is munkanélküli – tervezők-építésszek természetesen magukkal hozták társadalmi és építészeti ideáikat és utópiáikat, amelyek megvalósításához – úgy tűnt – megfelelő tér nyílik az első szocialista államban.¹⁴

Az első külföldi szakemberek közé tartozott a holland Johannes B. van Longhem, aki 1925 végén érkezett a Szovjetunióba. Longhem a Szibériában alapított Kuzbassz autonóm ipari kolónia területére öt munkásváros terveit készítette el, amelyek alapján több mint ezer lakás és számos középület készült a következő két esztendőben. Az I. ötéves terv megindítását követően a szovjetek az Amerikai Egyesült Államokból szerződtek tervezőirodákat az új ipari létesítmények és üzemek megtervezéséhez: a chicagói Freyn Engineering Companyt, a clevelandi McKee and Co.-t, valamint az elismert ipari építész, Albert Kahn detroiti cégét.¹⁵ A US Steelnek az indianai Garyben épült acélművét mintául véve a McKee and Co. kapott megbízást 1930-ban a magnitogorszki kombinát megtervezésére.¹⁶ Az acélmű munkásai számára építendő településre tervpályázatot írtak ki, végül még-

13 Meggyesi (1985) 52. p.

14 A Szovjetunióban ekkoriban néhány évet eltöltő nyugati tervezőkről, illúzióikról és csalódásairól szól a *Sotsgorod: Cities for Utopia* című, 1995-ben készült dokumentumfilm (rendezte: Anna Abrahams), amelyben megszólaltatták többek között Jan Rutgerst, Magarete Schutte-Lihotzkyt (Ernst May tervezőcsoportjából) és Phillip Tolzinert (a Bauhaus-brigádból). A film ismertetését lásd www.frif.com/new99/sotsgoro.html.

15 Nevzgodine (2002) 45. p. Kahn 1930–32 között működtetett Moszkvában tervezőirodát, amely több mint ezer mérnök (tovább)képzésében segédkezett, és 521 (!) üzemet tervezett. Pályafutásáról további adatokat lásd www.albertkahn.com/cmpny_history.cfm.

16 Kotkin (1995) 43. p.

is külföldi szakember(gárda) tervezhette meg: a híres német funkcionalista építész, az 1930 őszén Moszkvába érkezett Ernst May és tervezőcsoportja.¹⁷

Az első szovjet szocialista várost May „lineáris városként” képzelte el, a vaskombináttal párhuzamosan egyforma szuperblokkok sorozatát kívánta elhelyezni, zöld sávval elválasztva Magnyitogorszk lakó- és ipari övezetét. Ám arról az építészeti szakkönyvek már nem szoktak megemlékezni, hogy mire May és munkatársai elkészültek a tervekkel, addigra már mind a gyár, mind pedig a lakótömbök építése jelentősen előrehaladt, s zöldövezetnek eleve nem maradt hely.¹⁸ Így az előzetes elképzelésekkel szemben az óriási vaskombinát kezdettől egymaga uralta a táj- és a városképet, s az ideiglenesnek szánt létesítmények egyáltalán nem tűntek el egy-két éven belül, hanem kényszerűen integráns részévé váltak az amőba módjára terjeszkedő városnak.

Eközben a szovjet építészetelméletben mind erőteljesebben érvényesült a sztálinista ideológia. Egyre gyakrabban lehetett Paszternak szovjet építésznek 1928-ban a *Szovremennaja arhitektura* (Kortárs Építészet) című lap hasábjain kifejtett álláspontjához hasonló eszmefuttatásokat olvasni: eszerint a város szocialista jelzője azt jelenti, hogy az minden szempontból tervszerű létesítmény és egyben „társadalmi kondenzátor” is – az új típusú embert létrehozó tér. A szovjet várostervezés és -építészet viszonylag sokszínű és szabad korszakának 1931-ben az SZK(b)P KB plenumán hozott határozat vetett véget, amely megállapította, hogy a szocialista város célja mindenekelőtt a szocialista gazdaság kiszolgálása. Majd egy évvel később a szovjet pártvezetés hivatalosan megbélyegezte a modern nyugati „koz-mopolita” építészetet és a funkcionalista építészeti irányzatokat, feloszlatta a különféle építészeti csoportosulásokat, s egyetlen hivatalos szervezetet hozott létre Szovjet Építőművészek Szövetsége néven.¹⁹ A nyugati eszmék kiátkozása igencsak megnehezítette a Szovjetunióban tevékenykedő külföldiek dolgát: állandó gyanakvással és idegengyűlölettel kellett szembesülniük. Magnyitogorszkban Ernst May meg sem várhatta az első szuperblokk elkészültét, mert 1932 novemberében eltávolították az építkezésről, s hamarosan a Szovjetuniót is el kellett hagynia. Így annak sem lehetett tanúja, amikor Grigorij Ordzsokonidze népbiztos 1933-as látogatása alkalmával nemcsak a Szotszgorod elnevezéstől fosztotta meg az épülő várost (Kirov

¹⁷ Nevzgodine (2002) 45. p.

¹⁸ Kotkin (1995) 110–114. p.

¹⁹ Meggyesi (1985) 51–54. p.

kerületre „átkeresztelve”), hanem egyben a szocializmust ért direkt inzultusnak is nevezte.²⁰

Az 1933-ban induló II. ötéves terv építkezései – az említett párhátározat nyomán – már új stílusban kezdődtek meg a Szovjetunióban: a szocialista realizmusnak nevezett, alapvetően klassziczáló, monumentalitásra törekvő és szigorúan szimmetrikus formákban gondolkodó építészeti ideológia jegyében.²¹ Az 1930–40-es évekbeli nagyszabású építkezések során kristályosodtak ki azok az építészeti és várostervezési megoldások, amelyek az 1950-es évekre már megkérdőjelezhetetlen kánonná merevedtek. Az Athéni Chartában megfogalmazott alapelvek közül az ipari és a lakózonafizikai elválasztását, a kiszolgáló funkciók egyenletes szétosztását többékevésbé sikerült érvényesíteni mind az új alapítású városoknál, mind egyes nagyvárosok átépítésénél. Így vált a települési funkciók elkülönítése a szocialista városépítéset egyik „aranyszabályává”.²²

Ugyancsak dogmaszerű alapelvként honosodott meg a szovjet gyakorlatban a szomszédsági egységnek megfelelő, már említett „szupertömbök” rendszere. Moszkva 1935. évi rendezési tervében az újonnan építendő lakóterületeket osztották ilyen 9–15 hektáros komplex körzetekre, amelyekben 3600–7500 embert, valamint az őket kiszolgáló alapfokú intézményeket helyezték el. A több emeletes házból álló tömböt utcák határolták, s a házak közti területen helyezték el az iskolát, óvodát; a házak utcára néző földszintjein pedig az üzleteket.²³ Érdemes megjegyezni, hogy a szomszédsági egységek rendszere szintén nyugati „találmány” volt (eredeti angol elnevezése szerint: neighbourhood unit). Clarence Perry az 1920-as években a New York-i Regionális Terv részeként vetette papírra elképzelését, miszerint kb. ezer család (illetve az ennek megfelelő mintegy ötezer ember) számára kellene lakást biztosítani egy-egy ilyen egységben, amely nemcsak az alapfokú ellátást képes biztosítani (üzletek, alapfokú iskola stb.), hanem hozzájárul a helyi identitás és a közösségek kialakulásához is. Az elképzelés különösen a második világháború után futott be jelentős karriert: nemcsak a brit új városokban alkalmazták ezt a térszervezési megoldást, hanem számos más város építése során is szomszédsági egységeket létesítettek.²⁴

20 Kotkin (1995) 119–120. p.

21 Meggyesi (1985) 69–71. p.

22 French–Hamilton (1979) 7–9. p.

23 Meggyesi (1985) 93., 96. p.

24 Hall (1992) 43. p.

A második világháború alatt és után a Szovjetunióban némileg módosult a szomszédsági egységeken alapuló beépítési rendszer: J. P. Levcsenko (1944), illetve Galaktyionov (1949) nagyobb egységekbe, ún. rajonokba szervezték ezeket a tömböket, hogy növelhessék a kiszolgáló intézmények kihasználtságát.²⁵

Közép-Kelet-Európa szovjet megszállása jelentős fordulatot hozott a térségben uralkodó építésetelméletben és várostervezésben is. Ahogyan 1948–49-re a sztálini modell vált a szocializmus építésének egyedül engedélyezett útjává, az építészetben a korabeli szovjet gyakorlat vált mintaadóvá. Amint láthattuk, a Szovjetunióban a nyugati városépítészeti ideákat és koncepciókat bő másfél évtized alatt adaptálták a helyi viszonyokhoz és a kommunista ideológiához. A negyvenes–ötvenes évek fordulójára aztán a szovjetek „kolonizáltakból” „kolonizálókká” váltak: ők már mint szovjet stílust és szovjet (építészeti) ideológiát „exportálták” a kelet-európai szocialista országokba a szocreált és a szocialista várostervezés direktíváit.²⁶

IRÁNYELVEK A MAGYARORSZÁGI SZOCIALISTA VÁROSOK ÉPÍTÉSÉHEZ

Az első hazai szocialista város – az első kapavágáskor még Dunapentele – építése modern(ista) stílusban kezdődött meg. Ez abból is adódhatott, hogy a magyar építészek ekkor még nem kaptak keletnémet kollégáikhoz hasonló mélységű szovjet eligazítást. Az NDK építészei és tervezői ugyanis már 1950 áprilisában kézhez kapták egy moszkvai tanácskozáson a pontokba foglalt szovjet tervezési alapelveket. Ebben az övezetesítési elvnek megfelelően rögzítették, hogy a várostervezés célja: gondoskodni az emberekről a munka, a lakhatás, a kultúra és a pihenés szempontjából. A városközpont legfőbb funkciójaként azt emelték ki, hogy az a lakosság politikai életének centruma, ahol sor kerülhet a politikai demonstrációkra, felvonulásokra, népünnepélyekre. Az alapelvek szerint ebben a centrumban kell megépíteni a legfontosabb és legmonumentálisabb épületeket, amelyek uralják a város építészeti kompozícióját és meghatározzák építészeti arculatát.

A szovjet „szupertömbök” építési gyakorlatának megfelelően az útravalóul kapott alapelvekben leszögezték, hogy a várost körzetekre kell tagolni. Minden körzetnek saját központtal kell bírnia, ahol megtalálhatók a lakosság számára szükséges – helyi jelentőségű – kulturális, ellátási és szoci-

²⁵ Meggyesi (1985) 93., 96. p.

²⁶ Az összefüggésre felhívja a figyelmet Oppenheim (2001).

ális intézmények. Előírták továbbá, hogy több lakótömbnek kell egy-egy lakókomplexumot alkotnia, s a lakókomplexum belsejébe nem hatolhat be a városi forgalom. Végül a kultúra sztálini meghatározásából következően rögzítették, hogy az építészetnek tartalmát tekintve *szocialistának*, formáját tekintve *nemzeti jellegűnek* kell lennie.²⁷

A Dunai Vasmű és a hozzá kapcsolódó város tervezése során is hosszas moszkvai egyeztetések folytak (például 1950. április 15. és május 15. között), ám ezeken a városrendezési, illetve a közlekedési és szállítási hálózati tervek mellett (helyett) jóval nagyobb figyelmet kaptak a kohászati kombinát műszaki problémái.²⁸ Így Weiner Tibor (aki a két háború közötti nyugati és szovjet építészeti törekvéseket egyaránt testközelből ismerte, hiszen a Bauhaus iskoláján nőtt fel, aztán Hannes Meyer mellett dolgozott Moszkvában 1931–33-ban, majd néhány évet töltött Párizsban Grete Schütte-Lihotzky mellett, aki korábban May munkatársaként dolgozott Magnyitogorszkban²⁹) még ideológiai béklyóktól mentesen rajzolhatta meg az új Dunapentele várostervét és legfontosabb épületeit (pártház, első lakóházak stb.).

A magyar építésszakmában – miközben Komló, Várpalota, Kazincbarcika és Tataháza-Újváros üzemei, lakóházai és több középülete gőzerővel épült – az állampárt által gerjesztett heves vita dúlt a „helyes” stílusirányzatról. Az *Építés–Építészet* című folyóirat 1951-es számainak hasábjain számos tervező bírálta egymás és saját korábbi épületeit, megpróbálván gyakorlati útmutatásra lefordítani a sztálini irányelveket. Elméleti mélységű útmutatást végül a Magyar Építőművészek 1951. októberi Első Országos Kongresszusa adott, amikor deklarálta, hogy a hazai építészetnek tartalmában szocialistának, formájában nemzetinek kell lennie. A kongresszuson három pontba foglalták a szakma teendőit: szakítani a „kozmpopolita modernizmussal”, megtalálni a hazai „haladó hagyományokat”, a Szovjetunió példája alapján létrehozni a megfelelő stílust.³⁰

27 Durth–Düvel–Gutschow (1998) 172–173. p. Az NDK vezető funkcionáriusai 1950. július 27-én vitatták meg a dokumentumot, s egyetlen lényeges változtatást hajtottak végre az irányelveken. Kimondták: az építészet tartalmát tekintve *demokratikus*, formáját tekintve nemzeti jellegű kell legyen. Uo. 173. p.

28 Lásd Sebestyén János: *Jelentés az 1950. április 15–május 15. közötti moszkvai tárgyalásokról, a Dunai Vasmű tervének egyeztetése, valamint egyes diósgyőri tervek és berendezések vásárlása tárgyában*. 1950. május 18. MOL XIX-A-2-ii 4. d.

29 Oppenheim (2001).

30 Simon (2000).

A szocialista város ideáltípusának meghatározásában viszont ismét csak a TERINT-nek volt határozott koncepciója, még ha az nem kapott is széles nyilvánosságot. Az 1951 második felében kidolgozott – a III. fejezetben már idézett – országrendezési terv³¹ úgy kívánta fejleszteni az összes meglévő települést, hogy azok „valóban szocialista városokká váljanak”. Ennek az ismérveit pedig a következőképpen határozták meg: „A szocialista város elengedhetetlen előfeltétele a munkásosztály jelenléte. A város feladata, hogy az ország bizonyos területein politikai és gazdasági irányító szerepet vigyen, az pedig elképzelhetetlen a munkásosztály jelenléte nélkül.” A dokumentáció szerzői a társadalomalakítási és a gazdaságpolitikai ideológiát kapcsolták össze, amikor leszögezték, hogy „városaink iparosítása a szocializmus építésének elengedhetetlen feltétele”. Eszerint a társadalom attól szocialista, hogy döntő többségben van a munkásosztály, a gazdaság pedig attól, hogy az ipar szerepe a meghatározó. Az ideális út tehát az iparosítás, amely mindkettőt létrehozza, és mindennek térbeli kerete az ily módon szocialistává vált város lett volna.

A TERINT-javaslatnál nagyjából egy időben születhetett az ÉM Épület- és Településtervezési Főosztálya által közreadott utasítás.³² A füzetben rögzített normákat a meglévő vagy újonnan létesítendő városok, továbbá a városias jellegű vagy ilyenné fejlesztendő községek általános és részletes rendezési, valamint beépítési terveinek készítésénél kellett (volna) alkalmazni. Az utasítás számos újszerű követelményéből talán azt érdemes leginkább kiemelni, ahogyan az újonnan építendő gyáraknak mint a munka templomainak szinte szakrális jellegű elhelyezését ajánlotta: „Az iparüzemek elhelyezésénél fel kell használni azokat a lehetőségeket, amelyeket egy jól elhelyezett és felépített iparüzem a városkép gazdagításában jelent. Kívánatos tehát, hogy az új iparüzemek ne félreesően helyezkedjenek el, hanem jelentőségüknek megfelelően a városképben kiemelkedjenek, annak hangsúlyos elemeit alkossák.”

E gondolat aztán visszatért Weiner Tibor összefoglalójában is, aki ekkor már Sztálinvárosnak hívott Dunapentele fő tervezője volt.³³ Weiner a szovjet tapasztalatok és „Sztálin útmutatása” alapján határozta meg az újonnan létesülő város építésének irányelveit:

31 TERINT Területrendezési Főosztálya dokumentációja. 1951. december 21. MOL XXVI-A-1, 17. d. 11. kötet, 9. p. A következő idézetek ugyaninnen.

32 *Városrendezési normák*. Idézet helye 12. p.

33 Weiner (1951) 589–590. p. A következő idézetek ugyaninnen.

1. „A szocialista városnak nincsenek kül- és belterületei, hanem a szocialista rend demokratizmusa nyilvánul meg abban, hogy a város minden része azonos minőségben épül.”

2. „A szocialista város és a szocialista ipartelep egy szerves egységnek két pólusa. Így a városcentrum és az üzem főbejárata közvetlen vonatkozásban kell álljon egymással.” Tehát a monumentális középületekből álló városcentrum kapcsolódjon széles sugárúttal a gyár bejáratához.

3. „A szocialista városok szerkezeti felépítésükben és építészeti megoldásokban alkalmassá kell tegyék a várost a közélet minden megnyilvánulása részére, az egyedi, családi élettől kezdve az egész társadalmat összefogó legnagyobb demonstratív megnyilvánulásokig. Egyenes következményei ennek a követelésnek az útvonalak, városterek, középületek és lakónegyedek olyan alakítása, amelyek úgy az utcaterek és a beépítések megállapításánál, mint az épületek architektúrájánál számításba veszik azt a monumentalitást, amelyet különböző fokozatokban, különböző társadalmi megmozdulások a szocialista társadalomban megkívánnak.” [sic!]

4. A város centrumában a „szocialista élet különböző funkciói szerint” a párt, a közigazgatási, a tömegszervezetek, az egészségügy és a kultúra intézményeit kellett elhelyezni. (Érdekes, ám annál jellemzőbb dolog, hogy a kereskedelmi egységek teljesen kimaradtak ebből a felsorolásból.)

5. A lakóövezetben a házakat lakóegységekbe kellett szervezni.

Mindennek helyes gyakorlati megvalósítását Weiner hamarosan személyesen bizonygathatta G. M. Orlov Sztálin-díjas szovjet építésznek, aki nemcsak hogy végigjárta a magyar tervezőintézeteket, hanem kiemelt figyelmet szentelt az első hazai szocialista város megvalósításának is. Orlov épületről épületre járva értékelte a sztálinvárosi eredményt: a lakóházakat egymástól túl távol állónak ítélte, erős kritika tárgyává tette a vasmű igazgatósági épületét és a mozit, osztatlan elismerésben talán egyedül a – Weiner ceruzáját dicsérő – pártház részesült.³⁴

Az OT-ban 1952. december végén Sztálinváros általános rendezési tervének fő kérdéseiről készült előterjesztés³⁵ viszont éppen a Weiner-féle építészeti megoldásokat bírálta, még ha a megvalósulóban lévőhöz hasonló városszerkezeti keretekben gondolkodott is. Az OT tervezői a Budapest felől beérkező főutat, a „felvonulási utat” egyenesen a vasmű főbejáratáig kívánták vinni. Ennek az útnak és a vasútállomásról bevezető utcának a ke-

34 Lásd részletesen Simon (2000).

35 MOL XIX-A-16-b 339. d. A következő idézetek ugyaninnen.

resztesződésébe tervezték a város jövődő főterét, ahol „a városközpontot megfelelő magas beépítéssel úgy kell kialakítani, hogy a város kiemelkedő legfőbb részét alkossa”. Itt kívánták elhelyezni a legfontosabb politikai, köz-igazgatási és kulturális intézményeket, valamint „a béketábor vezérének, Sztálin elvtársnak” a szobrát. A lakónegyedeket az észak–déli irányú főút mentére tervezték úgy, hogy a vasmű a „négyyszög alakban kiépülő város” minden részéből könnyen elérhető legyen.

Végleges jóváhagyást azonban ez a tervvariáns sem nyert, akárcsak a többi szocialista város rendezési terve. A tervezés ugyanis nem tudott lépést tartani a lakóövezetek és az üzemek építésének tempójával, pedig azoknak éppen az általános rendezési tervek alapján kellett volna várossá alakulniuk. A beruházások nagyságrendjének, a városépítés körülményeinek, a betelepülő lakosság létszámának állandó változása miatt újabb és újabb változatokban készültek el ezek a szabályozási tervek. Így nem csoda, hogy Sztálinvárosnak, Komlónak, Kazincbarcának és Tatabányának még 1953 végén sem volt jóváhagyott városrendezési terve.³⁶

Az 1953. nyári politikai fordulat több vonatkozásban is nagy hatással volt a hazai szocialista városokra. Amíg Rákosi Mátyásnak ugyanis kifejezetten szívügye volt ezeknek a városoknak a fejlesztése (persze szigorúan szovjet mintára), addig Nagy Imre a nehézipar fejlesztésének visszafogásával együtt a nagyszabású városépítési projekteket is félbeszakította. Az ideológia szigorú zártságának felbomlásával a szovjet várostervezési kánonnak is egyre kevésbé sikerült érvényt szerezni. Ám ennél sokkal nagyobb s messzebb ható gondot jelentett, hogy kellő politikai akarat hiányában soha többet nem állt rendelkezésre megfelelő mennyiségű pénz egy egységes városkompozíció megvalósításához.

Talán az utolsó nagyszabású szocialista realista várostervek egyike Tatabánya 1954–55-ben készült általános rendezési terve és főterének beépítési terve volt.³⁷ A tervdokumentáció – díshelyre építhető ipari üzem hiányában – a megyeszékhely hivatali központját, az ún. újárósi főteret igyekezett monumentalitásra törekedve kialakítani. A Gerecse hegység elő-

36 Az Országos Építésügyi Hivatal levele az OT Területi Tervezési Főosztálynak, 1953. november 9. MOL XIX-A-16-a, 490. d.

37 Lásd részletesen Weiner–Valentiny–Visontai (1959). A tervdokumentáció egy változata – miután az MT 167/10/1950. sz. határozat, valamint a II. ötéves terv akkori verziója Tatabánya „szocialista bányászvárossá” építését írta elő – Gerő Ernő iratanyagában is fennmaradt. MOL XIX-A-2-ii 38. d. 1423/1955.

terében elhelyezett impozáns, 20–30 ezer ember befogadására alkalmas tér az Oroszlányból befutó főút kiszélesedéseként alakult volna ki. A teret két oldalról a megyei és városi tanács, illetve a pártbizottság épülete fogta volna közre, a túlsó oldal lezárásaként pedig egy kultúrpalotát terveztek. A szomszédsági egységekbe szervezett lakótömbök a főter két oldalán szimmetrikus rendben épültek volna tovább.

A szocreál mint uralkodó építészeti stílus azonban időközben megbukott,³⁸ s Rákosi visszatérése ellenére a magyar építészet visszakanyarodott a modernista-funkcionalista irányzatokhoz. A korábbi várostervezési kánonból lényegében csak az övezeti rendszer és a szomszédsági egységek elve maradt érvényben. Amint azt például Tatabánya 1962-ben elfogadott általános rendezési terve³⁹ is mutatja, immár a grandiózus főter kialakítása helyett inkább a valós térszervezési problémák megoldására törekedtek. A terv többek között előírta, hogy:

- „világos, nagyvonalú városszerkezetet szükséges kialakítani a több községből kialakult széteső és rendszertelen »szerkezet« helyett”;
- a már alábányászott és aláfejtésre kerülő területeket nem szabad beépíteni;
- „a város övezeti tagolását a foglalkozás és a településmódok kölcsönhatásának figyelembevételével kell megoldani”;
- a meglévő, excentrikus és szétszórt intézmény- és kereskedelmi hálózat helyett új városközpontot kell létrehozni, ugyanakkor az egyes lakóterületi egységeket alközpontokkal kell ellátni;
- a városközpontban az igazgatási és kulturális feladatoknak megfelelően új tanácsolházat, pártházat, postát, áruházat, művelődési házat, könyvtárat, felvonulási teret és üzletközpontot kell kialakítani;
- összefüggő zöldövezeti rendszert kell teremteni.

A hazai várostervezés gyakorlatilag az ötvenes évek második felében kiszabadította magát a direkt politikai-ideológiai szorításból, s elképzeléseit sokkal inkább a nyugati tervezési-építési divatok határozták meg, mint a szovjet gyakorlat. Alig másfél évtized elteltével azonban a modern építészet sematikus, sablonossá és önisméltóvá vált, s mindinkább belecsömrölt a tömeges házgyári lakótelep-építkezésbe. Miközben Nyugat-Euró-

38 Ezt konkrét dátumhoz is szokták kötni: Ny. Sz. Hruscsov 1954. december 7-én Moszkvában az országos építőipari értekezleten elmondott beszédében élesen bírálta a „cikornyás, tornyos” építészeti megoldásokat és stílust. Prakfalvi (2004) 474. p.

39 Horváth G. (1972) 201–202. p. A következő idézetek ugyaninnen.

pában és a világ más részein e téren is paradigmaváltás zajlott le, a szocialista országokban – részben ideológiai, részben mondvacsinált pénzügyi okokból – nem sikerült túllépni e stílusirányzaton. Így a hazai szocialista városokban is a modernista közepszer vált uralkodóvá, a hetvenes évek magyar építészetének legtöbb hibáját magán hordozva: „A lakótelepek szürkék és sivárak voltak, egyforma magas, hasáb alakú épületekkel, lyukablakkokkal és megtalálhatatlan bejáratokkal. A tömbök a semlegesen szétfolyó térben úsztak, hiányoztak az utcák, a terek, a tájékozódási pontok. A középületekben sem tükröződött több fantázia, akár új, akár régi környezetben épültek. A többnyire a torony és a lepény egyszerű kontrasztjára szerkesztett házak terveikben nélkülözték az építészeti átgondoltságot, kivitelezésükben viszont tükrözték az építőipar alacsony színvonalát.”⁴⁰ A szocialista városokban, éppen azok kiemelt jellege és politikai szerepe miatt, az új építészeti törekvések (a hazai népi építészeti minták és formák felkutatása és felhasználása, illetve külhoni – finn, japán stb. – ideák adaptálása⁴¹) a későbbiekben sem jutottak szóhoz. Többé-kevésbé egységes és koncepciózus városfejlesztésről talán még leginkább a két Hild-éremmel is elismert település, Salgótarján (1968) és Ajka (1987) esetében beszélhetünk. A többi szocialista város viszont egyfajta modern építészeti panoptikumává vált, ahol az összes hazai házgári technológia tanulmányozható a kisebb-nagyobb épületeken. Nem véletlen, hogy az ott lakók – Dunaújvárosban, Tatabányán, Várpalotán, Kazincbarcikán és Oroszlányban egyaránt – a klasszicizáló szocreál városrészeket tartják a legbarátságosabbnak, mert a „a reprezentatív, kemény és hivalkodóan újklasszicista [1950-es évek eleji] főutak mögött sokszor provinciálisan kedves, zárt, intim belsőudvaros és legfeljebb 3–4 emeletes lakótömbök húzódnak meg”.⁴²

A MAGYARORSZÁGI SZOCIALISTA VÁROSOK TÉRBELI SZERKEZETE

Talán közhelyszerű, ám nem hagyható figyelmen kívül, hogy egy-egy település szerkezetét alapvetően meghatározza földrajzi környezete, illetve elhelyezkedése, amellyel politikai rendszerektől függetlenül számolnia kell a várostervezőnek. A korábbi évtizedekben-évszázadokban létrejött épületállomány és települési struktúra ugyancsak határt szab egy város átalakít-

40 Lásd részletesen Simon (2001) 347. p.

41 Uo.

42 Meggyesi (1985) 72. p.

hatóságának, újrendezhetőségének. Nem volt ez másként a szocialista városoknál sem, még ha az 1950-es években a tervezés mindenhatóságába vetett hit alapján igyekeztek is semmisnek tekinteni őket.⁴³ A tradicionális épített környezet jórészt hiányzott az iparnak köszönhetően létrejött és az újonnan alapított városokban, így a szerkezetet mesterségesen kellett létrehozni. Ez egyfelől messzi távlatokat nyitott a szabad várostervezés számára, másfelől viszont komoly felelősséggel is járt, hiszen az épített tér is mindig visszahat a benne élők szokásaira, jellemére, közéletére.

A vizsgált tizenegy város közül nyolc bányásztelepülés (Ajka, Kazincbarcika, Komló, Oroszlány, Ózd, Salgótarján, Tatabánya és Várpalota), amelyeknél a beépíthetőséget alapvetően befolyásolta a széntelegek fekvése, elhelyezkedése. Talán egyedül Oroszlány rendelkezett szinte korlátlanul beépíthető területtel. 1945 előtt – az akkori szokásoknak megfelelően – legtakarékosabb megoldásként lehetőség szerint a művelt bányaterületek közvetlen közelében létesítettek lakásokat. Ez természetesen azzal is járt, hogy egyes településrészek olyan – még meg nem kutatott – területen feküdtek, amely alatt szén volt. Ajka, Várpalota és Tatabánya esetében az alábányászás veszélye komolyan fennállt, illetve utóbbinál be is következett. A nyolc település közül Komló, Ózd és Salgótarján olyan szűk völgyben található, ahol igen korlátozottak a terjeszkedés lehetőségei. A Sajó-völgyben fekvő Kazincbarcika esetében a domborzati viszonyokon túl az ártérre, a vízjárásra is tekintettel kellett lenni. Tatabányánál az alábányászás mellett a Gerecse és a Budapest–Győr vasútvonal is megszabta a terjeszkedés lehetséges irányát: a hegyek előterében csak észak–déli, azaz hosszanti irányban lehetett bővíteni a települést.

Igazán kedvező, illetve a település egész szerkezetének mesterséges kialakítását lehetővé tevő terepadottságokkal tehát a tizenegy szocialista város közül csak Dunaújváros, Tiszaújváros és Százhalombatta rendelkezett. Utóbbi is csak 10–15 évig, ugyanis időközben „túlnőtte” magát: Tatabányához hasonlóan szalagszerű terjeszkedésre kényszerült, mert „beszorult” a Duna, az ipartelepek és a 6. számú főközlekedési út közé.

A természeti adottságok között még egy további, a bányászvárosokat tekintve kulcsfontosságú tényezőt is meg kell említenünk: a kiter-

43 Ruisz Rezső például a gazdaságföldrajznak a városrendezésben játszott szerepéről írva kijelentette: „Sztálin [...] azt tanította nekünk, hogy a földrajzi környezet nem döntő tényező és a társadalmi fejlődés hatását kell erőteljesebben a földrajztudomány vizsgálati anyagába bekapcsolni.” Ruisz (1954) 39. p.

melhető nyersanyag, azaz a szénkészletek nagyságrendjét. Salgótarján esetében például már az 1950-es években felrémlett annak lehetősége, hogy a település közvetlen körzetében kimerülhetnek a bányák. Ennek természetesen a város – addig kiemelt – fejlesztésére is messzemenő következményei lettek volna: „Amennyiben a szén magában a salgói medencében fogyóban van, és a bányászás a Zagyva völgyében délkelet felé vonul, akkor a város fejlesztését más vonatkozásokban lehet csak figyelembe venni, és inkább egy új város létesítését kell tervbe venni arrafelé, ahol a bányászat későbbi időpontban kialakul. Salgótarján fejlesztése, illetve túlzott fejlesztése esetén ugyanis esetleg azt érnénk el, hogy néhány év vagy egy évtized múlva a bányászoknak hosszú utat kell megtenni azért, hogy munkahelyeiket elérjék.”⁴⁴

Tatabánya fejlesztésével kapcsolatban hasonló – s mint az 1990-es években kiderült, nagyon is jogos – kérdés vetődött fel. Ugyanis a város 1954–55-ben készült rendezési terve azt prognosztizálta, hogy a közelben fekvő széntelepek kevesebb mint 40 év alatt kiaknázhatók. Ahogyan a rendezési tervnek *A város távlati fejlesztési lehetőségei* című részében írták: „A szénmedence a várostól délnyugat felé húzódik, és így a szénkitermelés központja fokozatosan délkelet felé tolódik el, Oroszlány irányába. Néhány évtized múlva Tatabánya mind távolabb fog kerülni a működő aknáktól, vagyis a bányászok munkahelyétől, és fokozatosan Oroszlány veszi át a bányászközpont szerepét. Tatabánya [viszont] éppen ezalatt a 40 év alatt fog szocialista bányászvárossá kiépülni, mialatt a közelében fekvő szénkincs elfogy. Ezért olyan újabb helyi nyersanyagokat (bauxit, szén) feldolgozó vegyiparok telepítése kívánatos, amelyek az elhúzódo szénbányászatot pótolják a város dolgozóinak foglalkoztatása terén.”⁴⁵

A javaslatok ellenére – minden bizonnyal megyeszékhelyi státusuknak is köszönhetően – sem Salgótarján, sem Tatabánya fejlesztésének visszafogására nem került sor. Ehelyett az 1950–60-as években a területi és településpolitika úgy oldotta meg a kérdést, hogy ún. bányászati lakóközpontokat jelölt ki: a borsodi szénmedencében Kazincbarcikát, a nógrádi medencében Nagybátont, a tatai medencében Oroszlányt és Tatabányát, valamint a pécsi medencében Komlót.⁴⁶ Ezeken a településeken igyekeztek bányászla-

44 Ruisz (1954) 29. p.

45 Jelentés Tatabánya jelenlegi állapotáról és az új Tatabánya terveiről. d. n. MOL XIX-A-2-ii 38. d. 1423/1955. 3. p.

46 Kóródi–Márton (1968) 126. p. A bányászok központosított letelepítését Markos György

kótelepeket építeni és városias életfeltételeket biztosítani. Így az egyes széntelepek kimerülésétől függetlenül a munkaerőt nem kellett áttelepíteni máshová, „csak” a munkásszállásról kellett gondoskodni. Ebben a centralizált megoldásban mindenestre tetten érhető az erőteljes várospártiság is, hiszen a kisebb bányászfalvakban ezután semmiféle érdemi fejlesztés nem történt.⁴⁷ Annak ellenére sem, hogy korántsem tudtak lakást biztosítani mindenkinek, aki a kijelölt központba be akart költözni.

S hogy a fejlesztéspolitikai gondolkodás mennyire nem változott a későbbiekben sem, arra példaként érdemes megemlíteni a márkushegyi bánya esetét. Az eocénprogram keretében az 1980-as évek elején a Fejér megyei Pusztavám község mellett nyitották meg az ún. márkushegyi bányamezőt. A községben azonban egyetlen állami lakás sem épült, hanem az OTK által fejlesztési centrumként kijelölt két szomszédos település kapott további új lakásokat: Oroszlány kétszázat, Mór százat.⁴⁸

A városszerkezetet befolyásoló másik fő tényezőt, a meglévő településviszonyokat tekintve elsőként azt vizsgáljuk, hogy milyen egységekből is álltak várossá nyilvánításuk időpontjában a szocialista városok. A városokhoz csatolt – vonzáskörzetükbe tartozó – községek kérdésére a későbbiekben szintén érdemes kitérni.

Legegyszerűbb helyzetben a „zöldmezős” beruházásként létesült szocialista városok voltak, mint Dunaújváros, Tiszaújváros, Oroszlány és Százhalombatta. Ezeknél az új város egy-egy korábbi község közelében épült fel, így csak az utóbb „óvárosnak” nevezett korábbi falusi részeket kellett bekapcsolni az új organizmusba.

a következőképpen indokolta: „Nem kívánatos, hogy az összes dolgozók a munkahelyek, ez esetben a bauxit-, mangán- és szénbánya közvetlen közelében lakjanak, mert ez a települések szétszórtságának és kezdetleges falusi jellegének fenntartásához vezet. Az ilyen 1000, 2000 vagy akár 4000 lakosú településekben nem lehet olyan mértékű anyagi színvonalat, szociális és kulturális ellátottságot biztosítani, mint a nagyobb, városi jellegű településekben. Ezért különösképpen az ajkai körzetben, és feltehetően másutt is, az az előnyös megoldás, hogy maga Ajka – ma és a jövőben a körzet legnagyobb ipari települése – egyre nagyobb lakótelepüléssé is fejlődjön.” Markos (1967) 125. p.

47 Markos indoklása szerint: „A jövő telepítés-politikájának [sic!] arra kell irányulnia, hogy ne növekedjenek tovább az életképtelen és csak alacsony életszintet nyújtó falusi jellegű települések (a bányászfalú nem jobb, mint a mezőgazdasági falú), hanem a meglévő nagyobb központok fejlődjenek városi típusú településekké.” Uo.

48 Haraszti (1994) 119–120. p.

Sokkal komplikáltabb volt a helyzet a több, úgy-ahogy összeépült község, illetve kolónia közigazgatási egyesítésével létrehozott városok esetében. Ajkán, Kazincbarcikán, Tatabányán és Várpalotán az egyes elődközségek, telepek, településrészek között a 3–9 kilométeres távolság sem volt ritka. Ózd és Salgótarján is egyetlen közigazgatási egység volt ugyan a várossá nyilvánítást, illetve a kiemelt fejlesztést megelőzően, de a különálló kolóniák itt is rendkívül széttagolttá tették a települést.

Az utóbb említett hat településen mindenhol voltak kisebb-nagyobb vállalati telepek is: Salgótarjánban a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt., a bányatársulat, az üvegyár és az ún. Hirsch-gyár; Ajkán a bánya, az erőmű, a timföldgyár, az üvegyár, valamint a vasút; Kazincbarcikán és Várpalotán a bányavállalat; Tatabánya elődközségeiben kizárólag a MÁK Rt., Ózdon pedig a Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. épített kolóniákat. Ezek a telepek a vállalatok szempontjából praktikus megoldást jelentettek, s maga a munkáslakás-építés is szociális gondoskodásként értékelhető. Városszerkezeti szempontból azonban szinte lehetetlenné tették a település különféle részeinek térbeli és kulturális integrációját. Ahogyan azt Szabó Zoltán a *Cifra nyomorúságban* megfogalmazta annak idején: „... ma [1938-ban] négy Salgótarján van. [...] A négy vállalati városrész közepén, egyikhez sem tartozva és egyiknek sem fontosan terül el a tulajdonképpeni városközép és a vasútvonalon túl a hivatalnokok városa.”⁴⁹

A megtelepült iparnak, többnyire pedig a bányászatnak köszönhetően egymás közelében fekvő települések közigazgatási egyesítése természetesen gazdasági és adminisztratív szempontból egyaránt indokolható volt. Ugyanakkor a rohamos tempójú településnövekedés következtében időnként valóban furcsa helyzet állt elő: Tatabánya elődközségeiben például megesett, hogy egyes lakóházak konyhája Bánhida, szobája pedig már Felsőgalla területére épült fel, sőt Tatabánya-bányatelep községházája Bánhida területén állt. Az sem véletlen, hogy Magyary Zoltán és munkatársai 1939-ben egy egész könyvet szántak annak az elgondolásnak az alátámasztására, hogy az ilyen községeket mielőbb egyesíteni kell – méghozzá városként.⁵⁰

49 Szabó (1986) 231–232. p.

50 Lásd Magyary–Kiss (1939). 1942 októberében a Magyar Közigazgatástudományi Intézetben külön ankétot tartottak az ún. „zárt”, azaz összeépült települések közigazgatási kezeléséről. A tanácskozáson javaslat született többek között Bánhida–Alsógalla–Felsőgalla–Tatabánya, Miskolc–Diósgyőr–Hejőcsaba, illetve Ózd–Hódoscsépány közigazgatási egyesítésére. Hencz (1973) 492–493. p.

A harmincezer lakosú Ózd és a több mint negyvenezer lelket számláló Tatabánya várossá nyilvánítására (1949-ben, illetve 1947-ben) éppen azzal az indokkal került sor, hogy a települések *egységes egészként* való fejlődését elősegítsék. Annak azonban, hogy e városokban a különböző településrészek még évtizedek múltán sem tudtak eggyé formi, földrajzi, kulturális és várostervezési-szervezési okai egyaránt voltak. Az integráció sikertelenségére az is bizonyíték, hogy 1990 után több – egykor független – településrész az elszakadás mellett döntött, mint például Farkaslyuk (Ózdtól), vagy Berente (Kazincbarcikától).

A továbbiakban azt nézzük meg, hogy az 1950-es évek elején deklarált szocialista városépítési alapelvek hogyan valósultak meg a hazai szocialista városokban. Ezek az alapelvek és gyakorlati útmutatások – csak emlékeztetőül – a következők voltak: az övezetesítés; a város egységes kompozíciója; az ipari üzem kiemelt, szinte szakrális jellegű elhelyezése; a városrészek egyenletes minőségben való megépítése, ugyanakkor a főtér monumentális kialakítása; a lakások tömbökbe, szomszédsági egységekbe szervezése.

Az ipari, a lakó- és a pihenőövezetek elkülönítésének, övezetenkénti tagolásának sikere főként a meglévő településszerkezettől függött. Azokban a szocialista városokban, ahol volt elegendő terület, szinte mintaszerűen, zöldsávokkal elválasztották a különböző zónákat; a csoport többi városánál ez lehetetlen volt.

Sztálinváros volt az első magyar város, ahol ezt az övezetesítést lényegében sikeresen oldották meg. Itt még az egy síkon fekvő városnegyedek közé is elválasztó parkokat telepítettek az 1950-es években, amelyeket később – további építési terület hiányában – részben beépítettek, de a település így is levegős maradt.⁵¹ Leninvárosban és Százhalombattán az egybefüggő, óriási ipartelepek szintén a lakótelepektől jól elkülönített területen épültek. Utóbbi településen a kőolaj-finomító és az erőmű majdnem folyamatos bővítése miatt viszont az ipari övezet lassan eléri a lakóövezetet. Oroszlányban a bányászat jórészt kívül esett a településen, s az erőmű is kellően messze épült.

Kazincbarcika és Várpalota esetében nem sikerült maradéktalanul megvalósítani az ipari zóna elkülönítését. Kazincbarcikán a terepadottságok miatt a BVK az egykori Sajókazinc és Berente közötti területre épült, s az utóbbi már az 1960-as években is útjában volt a nagyüzem bővítésének. Az ipartelep végül szinte körülnötte a régi községet.

51 Kapsza (2000) 320. p.

Várpalotán a régi központi városrészbe csak egy kisebb ipartelep ékelődött. A városhoz tarozó Péti Nitrogénművek és az Inotai Erőmű tőszomszédságában azonban ún. készenléti lakótelepek épültek, ami már ellentmondott a zónásítás elvének.

A többi szocialista városban (Ajkán, Komlón, Ózdon, Salgótarjánban és Tatabányán) a terepadottságok és a hagyományos vállalati kolóniák miatt – Mumford szavaival élve – a „városi szervezet magja a gyár lett”.⁵² Közismert, hogy Ózd, illetve Komló kellős közepén, a központi völgy legjobb részén a kohászati üzem, illetve az erőmű és bányauzem terült el. Az előbb említett másik négy településen is különféle üzemek, aknatornyok, salakhegyek, pernyelerakók, meddőhányók, vörösiszap-lerakók és külszíni fejtések váltakoztak falusias részekkel és kolóniákkal. Az 1950-es évek elejétől ugyan igyekeztek ezekben a városokban az iparterülettől minél távolabbi részeket kijelölni a lakásépítésre, de a tömegesen bevándorlók elhelyezése érdekében végül szinte minden szabad területet beépítettek. A régi telepek felszámolása kezdettől napirenden volt, de még az 1980–90-es években is ezrek laktak közel százéves szoba-konyhás, komfort nélküli lakásokban (tatabányai Mésztelep, Ózd stb.).

A szocialista korszakban a helyi tanácsok – korlátozott jogkörük miatt – nem tudták hatékonyan alkalmazni az övezetesítés eszközét a környezetet leginkább szennyező ipari tevékenységek eltávolítására.⁵³ A „(nép)gazdasági” érdek az ilyen esetekben általában magasabb rendűnek bizonyult a lakosok egészségénél, s a tanácsok nem kerülhettek ki győztesen az ágazati minisztériumokkal vívott küzdelemből.

Természetesen az 1970–80-as évektől a szocialista városokban is felvetődött, hogy csökkenteni kell a környezetszennyezés mértékét, de talán a tatabányai cementgyár 1984. évi leállítása volt az egyetlen ilyen indokkal történt gyárbezárás e városokban. A települések létalapját jelentő – bármennyire is szennyező – iparágaknak a szocialista városokból való kitelepítésére-áttelepítésére nem született egyetlen érdemi javaslat sem az 1945 és 1990 közötti évtizedekben. (Ellentétben Budapesttel, ahol 1959-től kite-

52 Mumford (1985) 425. p.

53 A rendezési tervek sem nyújtottak ehhez megfelelő eszközt. Például Tatabánya 1962. évi – korábban már említett – általános rendezési tervében fel sem vetették a városon belüli ipartelepek felszámolásának lehetőségét, csak az újonnan letelepülő iparok számára jelölték ki külön zónát, valamint a zöldterületek növelését szorgalmazták. Horváth G. (1972) 204. p.

leépítésre ítélték a legszennyezőbb iparágakat, amelyeket végül az agglomerációba, illetve vidékre „adott le” a főváros.)

A szocialista városok megépítése egységes kompozícióként eleve csak a „zöldmezősen” épülő városokban jöhetett szóba. Ám – mint már láttuk – véglegesen jóváhagyott koncepcionális terve még Sztálinvárosnak sem volt. A szocialista városok (távlati vagy általános) rendezési terveit pedig, amelyeknek éppen a terület-felhasználás, az övezeti beosztás, a városközpont-képzés irányelveit, sarokköveit kellett volna tartalmazniuk, általában csak az 1960-as években hagyták jóvá. Ráadásul ezeket a terveket a fejlesztéspolitika változásai vagy a vártnál gyorsabb lakosságnövekedés miatt a későbbiekben is sűrűn át kellett dolgozni.⁵⁴

Az ipari üzem kiemelt, szinte szakrális jellegű elhelyezésére, aminek igénye kizárólag az 1950-es évek elején merült fel, szintén csak az újonnan épülő városokban volt lehetőség. Ajkán, Ózdon, Salgótarjánban és Tatabányán bizonyos üzemek annyira beékelődtek a lakóövezetbe, hogy senkinek nem jutott eszébe még külön építészeti eszközökkel is hangsúlyozni őket. Várpalotán az inotai erőmű és az alumíniumkohó olyan messze volt a városközponttól, hogy nem felelhetett meg e különös célnak. Kazincbarcikán pedig – ne feledkezzünk meg róla – eredetileg hadiüzemet kezdtek építeni 1950-ben, amelynél nemhogy a díszhelyre építés nem merülhetett fel, hanem azon folyt a vita, hogy 500 vagy 1500 méteres védősávot kell üresen hagyni a robbanásveszélyes üzem körül.

Az 1960–70-es években kiépült két nagy vegyipari komplexum városánál, Leninvárosban és Százhalombattán már fel sem vetődött a veszélyes üzemek városképbe komponálása.

A bányászvárosokban (Komló, Oroszlány, Tatabánya) ismét csak lehetetlen és értelmetlen lett volna látványos szentélyt építeni a bányaüzemnek, hiszen a munka a föld alatt folyt. Az aknatorony pedig műszaki feladatai miatt aligha díszíthető, arról nem is beszélve, hogy telepítésébe végképp nincsen beleszólása az építészetnek. Így legfeljebb modern bányaigazgatósági épületeket lehetett építeni, ám azokat sem a városközpontban.

Dunaújváros tehát az egyetlen olyan hazai szocialista város, ahol a település és a gyár térbeli és látványkénti kapcsolata megvalósult.

54 Ajka első rendezési terve 1954-ben készült, a következő 1957-ben, majd 1963–65-ben, ez utóbbit jóvá is hagyták, de már 1975-ben módosítani kellett. A város új általános rendezési tervét 1979-ben fogadták el, ezt 1985-ben módosították. Lásd Giay (1990) 35–36. p.

A következő két követelmény némi ellentmondásban állt egymással. A szocialista város központi terének különösen hangsúlyos kiképzése sérthette a „nincs külön belváros és nincs külön periféria” sokat hangoztatott elvét. A városközpont azonban új ideológiai szerepet kapott a szocialista városban, amint arra D. Aleksandrowicz is rámutatott.⁵⁵ Ugyanis míg a régi városokban a központ gazdasági folyamatok eredményeként, legtöbbször kereskedelmi funkciókkal jött létre, addig a szocialista városokban a tervezők a centrumot az államilag ellenőrzött közösségi élet, a politikai demonstrációk színhelyéül szánták. Így a magyarországi szocialista városok építése során, ahol ehhez a területi adottságok is megvoltak, törekedtek a monumentális térkialakításra. A pártvezetés e kérdésnek szentelte a legnagyobb figyelmet az új városokkal kapcsolatban: a sztálinvárosi főtér tervével például maga Rákosi Mátyás is többször foglalkozott, de az MDP PB is tárgyalta a róla.⁵⁶

A nagyszabású elképzelésekből azonban legtöbbször alig valósult meg valami. Sztálinvárosban sem a főtér, sem a városközpont nem épült ki, a pártházon kívül csak a városháza készült el, az is másfél évtizedes késéssel, 1965–67-ben. Ez nyilvánvalóan azzal is összefüggött, hogy a városnak még 1967-ben sem volt jóváhagyott általános rendezési terve, s a városcentrum kialakítására 1951 és 1967 között közel húsz tervvariáció született.⁵⁷ Dunaújváros központi térségének építészeti megoldása még a XXI. században is várat magára.

Tatabányán a monumentálisra tervezett, s kissé anakronisztikusan a Kő-hegy ormán díszelgő millenniumi Turul-madár tengelyébe komponált főtéri épületegyüttes is csak töredékesen valósult meg. A XVIII. századi kastélyok court d'honneur megoldásait idéző városi-megyei párt- és államigazgatási irodakomplexumból, illetve kultúrpalotából kizárólag a megyei tanács szárnya épült meg. A tér többi részének lépésenkénti beépítése még az 1990-es években is folyt, s a főtér közepén ma autóparkoló terpeszkedik. Más szocialista városok centrumában ugyancsak valami bizonytalan ideiglenesség érzékelhető még ma is.

A különböző városrészek „azonos minőségének” elve sem valósult meg. Sztálinvárosban például már az 1950-es évek elején kialakult a lakás-

55 Aleksandrowicz (1999) 4–5. p.

56 Lásd az MDP PB 1953. október 21-i ülésének jegyzőkönyvét. MOL M-KS 276. f. 53. cs. 142. ó. e.

57 Szij (1967) 283. p.

osztályok rendszere. Ahogyan Horváth Sándor bizonyította, egyrészt a munkahelyi státustól, másrészt a foglalkozási ranglétrán elfoglalt pozíciótól függött, hogy ki milyen lakáshoz jut(hat)ott. A legjobb, legnagyobb lakások természetesen a vasmű vezetőinek, felsőbb alkalmazottainak és néhány kiemelt szakmunkásnak jártak.⁵⁸ Hasonló jelenségeket mutatott ki a nyolcvanas évek elején Szirmai Viktória: a legújabb lakótelepeken, „elitlépcsőházakban” laktak a vezető értelmiségiek és funkcionáriusok.⁵⁹ Andor Mihály és Hidy Péter az 1980-as évek közepén Kazincbarcikán szintén kimutatták a város térszerkezetének társadalmi rétegződés szerinti tagozódását.⁶⁰ Ugyancsak ezt bizonyítja, hogy Tatabányán, Salgótarjánban, Ózdon, Ajkán, Várpalotán stb. az egyre inkább leromló kolóniák és az új(városi) lakások, valamint a legújabb lakótelepek lakói között óriási ellentétek feszültek.

Azzal, hogy az 1950-es évek végén a szocialista városok főterének grandiózus kialakítása lekerült a napirendről, kicsit le is értékelődött a városközpontok szerepe. A „szupertömbök” vagy szomszédsági egységek elmélete ezt a leértékelődést egyfelől segítette, másfelől fékezte. A városokat ugyanis ilyen egységek ismétlődésével lehetett összeilleszteni, aminek eredménye a *Kazincbarcika földrajza* című könyvben leírt városkép lett: „Befelé menet nem találjuk a szokásos tagozódást, mint más városoknál, hogy a földszintes, kertes családi házak keretéből fokozatosan egy rendkívül nagy, sűrű beépítettségű, magas épülettömeggel rendelkező központba érkezünk. A modern épülettömbök [itt] szinte a szántóföldből nőnek ki.”⁶¹

Az utolsó városépítési alapelvet is sorra véve fontos megjegyezni, hogy a szomszédsági egységek rendszeréhez egy szigorú, hierarchikus eljárási séma is hozzá volt rendelve. Ahogyan azt Kóródi József és Kőszegfalvi György megfogalmazták: Dunaújvárosban „a lakóterületek rendszerének kialakításában és szervezésében az a törekvés jutott kifejezésre, hogy azokat a közösségi és közellátási intézmények hálózata egyformán átfogja: az intézmények hierarchikus, lépcsős rendszere a napi és az időszakosan jelentkező igények kielégítésére alkalmas legyen”.⁶² A települések hierarchiába sorolásához hasonlóan tehát a városon belül is elosztási-ellátási hierarchiában gondolkodott a településfejlesztési politika: a napi szükségleteket a

58 Horváth S. (2000) 452. p.

59 Szirmai (1988).

60 Andor–Hidy (1986) 22–23. p.

61 Frisnyák (1979) 156. p.

62 Kóródi–Kőszegfalvi (1971) 51. p.

lakótömb, a heti szükségleteket a lakókomplexum vagy -negyed keretében kívánták biztosítani, az ennél komolyabb szükségletek kielégítésére azonban már a városközpontba kellett menni. Az ellátás biztosításához tehát szükség volt centrumra.

A szocialista településfejlesztésnek ez a „kell centrum–nem kell centrum” dilemmája vezetett a régebbi városokban a belvárosok leromlásához, helyenként szlamosodásához. Az új szocialista városokban pedig sokáig ki sem épültek a városközpontok. Látványos szemléletbeli változás az 1960–70-es évek fordulóján következett be, amikortól egyre-másra épültek az új üzletek, közintézmények a szocialista városokban (is). Például Leninvárosban az 1970-es évtizedben épült fel a legtöbb közintézmény, valamint központi áruház és nagy ABC-k, posta stb.; a városházát viszont csak 1981-ben avatták fel. Salgótarjánban is a hatvanas évek második felében valósult meg nagyobb szabású egységes főtér és városközpont. A centrum térképezése ugyanakkor a korábbi – szocreál – struktúrát követte: a főútvonalra merőlegesen nyíló teret három oldalról masszív épülettömegek fogják közre – a Pécskő áruház, pontházak és egy toronyház.⁶³ Ekkor létesültek a centrumban az új oktatási, egészségügyi, művelődési, közigazgatási intézmények is.

Ajka új – jelenleg is funkcionáló – városközpontja 1971–84 között épült ki: művelődési ház, irodaház, áruház, bevásárlóutca, szálloda, posta, buszpályaudvar létesült. A járásbíróház, a múzeum, a mozi és a könyvtár megépítésére viszont már nem volt pénz.

Ám hiába épült a szocialista városok központjaiban ennyiféle közintézmény, hivatal stb., igazi centrumok mégsem jöttek létre. Ennek egyik oka talán az lehetett, hogy ezeknek a városoknak a funkciója – a két megyeszékhely kivételével – mindvégig ipari jellegű maradt. A szocialista városok életéből hiányzott a távolsági vagy nagykereskedelem; felsőoktatási intézménye 1990-ig csak Salgótarjánban volt a csoport városai közül; a középfokú oktatási intézmények is döntően az ipar igényeihez igazodtak; kulturális szempontból szintén sosem voltak vidékük központjai; nem épültek megfelelő vendéglátóhelyek és szállodák (Oroszlánnak még 1996-ban sem volt egyetlen szállodája sem). A szocialista városok többségében egyszerűen hiányoztak a városcentrumot életre hívó és életben tartó közösségi intézmények és társadalmi kapcsolatok.

63 Prakfalvi (2004) 495. p. Prakfalvi a salgótarjáni főtérnek építőművészeti értékei okán kifejezetten városképi védettséget adna. Uo.

A szocialista városok centrumának kialakulatlanságához az is nagymértékben hozzájárult, hogy hatalmas központi fekvésű térségek maradtak beépítetlenek. Számos városban gazos prérók választották el az egymástól több kilométeres távolságra fekvő lakótelepeket, falusias részeket, városrészeket. A térbeli széttagozódás súlyos társadalmi következményeire a lengyel M. S. Szczepański egy sziléziai szocialista város, Tychy példáján mutatott rá.⁶⁴ Ugyanis az egymástól távol eső településegységek egyike sem tudja betölteni a centrumszerepet, a hiányosan kiépült centrum pedig nem lehet képes integrálni a különböző külső egységeket. Emiatt egységes és erőteljes városi társadalom sem tud kialakulni, mert a különféle településrészek társadalma szinte külön-külön életet él.

Az urbanizáltság két hagyományos mérőszáma, a külterületi népesség aránya és a népsűrűség sem igazán mutatta ki, hogy a szocialista városok mennyire képtelenek voltak összefogni a joghatóságuk alá tartozó területeket.⁶⁵ A szétesettséget csak tovább fokozta a vonzáskörzeti községek városhoz csatolása. A várossá nyilvánítást követően Ajkához három, Komlóhoz négy, Ózdhoz szintén négy és Salgótarjánhoz öt további községet csatoltak. E községek egyike sem volt összeépülve az „anyavárossal”, sőt némelyik 5–8 kilométeres távolságra van. A városi igazgatás alá helyezésnek persze ismét csak megvolt a maga ésszerűsége, de ezek a falvak zárványszerűen megőrizték korábbi települési identitásukat.⁶⁶

A lakóházak tömbökbe, szomszédsági egységekbe szervezése az 1950-es évek eleji építkezések alkalmával még a szovjet minta szerint történt (Sztálinváros, Tatabánya stb.). Aztán Perényi Imre és munkatársai – a korábban említett Levcsenko elvei alapján – kidolgozták a hazai rajonelmé-

64 Szczepański (1993) 152–154. p.

65 Az 1980. évi népszámlálás adatai szerint például már a szocialista városok többségében (Ajka, Kazincbarcika, Oroszlány, Ózd, Dunaújváros, Tatabánya, Leninváros) 1% alatti volt a külterületi lakosság aránya, miközben a vidéki városok átlaga 3,7% volt. A népsűrűséget tekintve ugyanekkor a csoport egyes városai már-már a zsúfoltság jeleit mutatták: Dunaújváros elérte az 1145 fő/km²-es, Kazincbarcika az 1013 fő/km²-es, Tatabánya a 834 fő/km²-es népsűrűséget, ami vetekedett Pécs 1110 fő/km²-es, Miskolc 922 fő/km²-es vagy Szombathely 845 fő/km²-es átlagával.

66 A város környéki községeknek a városhoz csatolásával rendszerint csökkent a népsűrűség a városban. Salgótarjánban például a négy község bekebelezését követően az 1960-as 698,9 fő/km²-ről – a lakosság számának közel megduplázódása ellenére – 1980-ra 478,8 fő/km²-re csökkent a népsűrűség.

letet, amely nagyobb lakóházcsoportokat igyekezett körzetekké, illetve magasabb szinten negyedekké szervezni. Az 1950-es évek második felétől már eszerint épültek az új városrészek.⁶⁷ Az 1960-as évektől pedig korszerűbbnek tekintett nyugati szomszédsági mintákat⁶⁸ is átvették a hazai tervezők. Mindenesetre az 1980-as évek utolsó lakótelep-építkezéseig mindvégig kifejtette hatását a szomszédsági egységek alapelve, amelyet Nyugat-Európában már az 1960-as évek elején súlyos kritikák értek.⁶⁹

Itthon – bármelyik szocialista város építéstörténetét nézzük – mindig ezeknek a lakótömböknek-egységeknek a rendszerével találkozunk. Tata-bányán az Újváros nevű városrészben három ütemben létesült összesen hat szomszédsági egység: első ütemben az I–II. egység (1952–64), második ütemben a III–V. egység (1964–72), a harmadik ütemben pedig a VI. egység (az 1980-as években).⁷⁰ Tiszaszederkényben-Leninvárosban sokkal nagyobb, tízezer fős egységekben folyt az építkezés. Az első ilyen egység 1970-ig épült meg, majd a II. számú szomszédsági egység az 1980-as években készült el.⁷¹

Az egyes egységek megépítésénél a szükséges és betervezett kiszolgáló üzletek, közintézmények – mint általában az infrastrukturális berendezések – szinte mindig késéssel készültek csak el, ha egyáltalán elkészültek. Az utolsó nagyszabású dunaújvárosi lakótelep-építkezésnél, az 1980-as évek elején felhúzott ún. Béke városrészben például az ellátó alközpont végleges kialakítása, a teljes infrastruktúra megteremtése elmaradt, s azóta sem valósult meg.⁷²

Összegzőként megállapíthatjuk, hogy a két háború közötti, akkor modernnek számító nyugati urbanisztikai elképzelések jó része évtizedes

67 Meggyesi (1985) 98. p.

68 Részletesen lásd *uo.* 95–97. p.

69 Különösen figyelemre méltó volt például egy bizonyos Christopher Alexander *A City is Not a Tree* című tanulmányában kifejtett érvelése. Ebben a társadalmi-szociológiai szempontokat szegezte szembe a költségtakarékos megoldásokkal: különböző embereknek különféle helyi szolgáltatásokra lehet igénye, a tervezőnek tehát az organikus városfejlődés során létrejövő sokszínűséget, a választás lehetőségét kell reprodukálnia. Hall (1992) 43. p. Milton Keynes angliai új város általános rendezési terveinek 1969-es kidolgozásakor például már figyelembe vették ezeket a bírálatokat. Lásd *uo.*

70 Horváth G. (1972) 203. p.

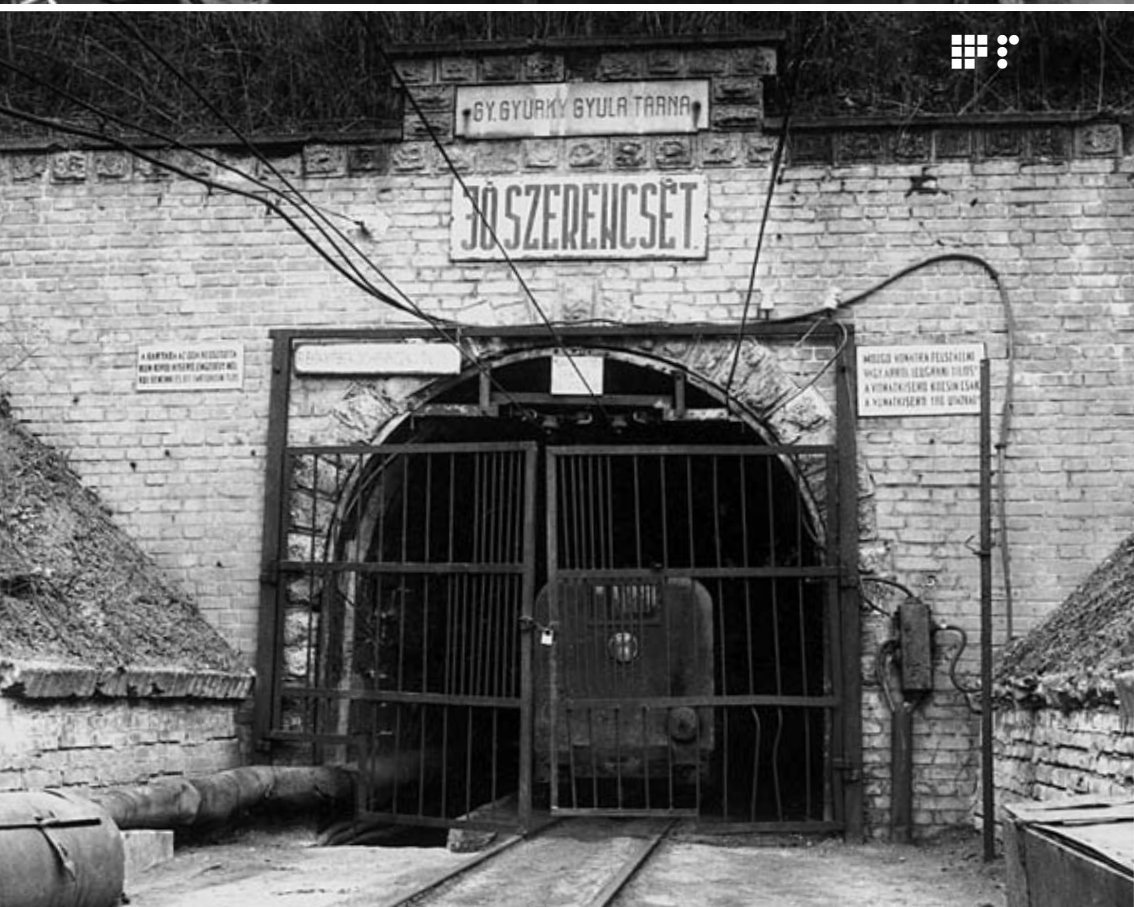
71 Ágoston et al. (1996) 2. köt. 446. p.

72 Kapsza (2000) 324. p.

késéssel és szovjet közvetítéssel érkezett meg (tulajdonképpen újra) hozzánk. Az 1950-es évek elején kőbe vésett várostervezési-városépítési alapelvek egyike-másika egészen a rendszerváltás idejéig érvényben maradt: legmaradandóbb koncepciónak a funkcionális övezetek létrehozása és a szomszédsági egységek rendszere bizonyult. Megfigyelhető, hogy a szocialista városok fejlesztésénél egyfajta – rossz értelemben vett – technokrata szemlélet érvényesült: a városlakók helyett a figyelem középpontjában mindig inkább a termelőüzem volt. Az építési területtel és a pénzzel szüntelenül takarékoskodva a hazai szocialista városok többségében éppen a barátságosabb atmoszférát és az emberibb életet teremtő szolgáltatások maradtak megvalósíthatatlanok: az elválasztó sávok, a zöldterületek, a humán infrastruktúra, a rekreációt biztosító intézmények, amelyek pedig a modern építészeti és várostervezési ideák legfontosabb elemei voltak.







KÉPJEGYZÉK

1. *Mélykemence-csarnok az Ózdi Kohászati Üzemekben*, 1978. Ózdi Városi Múzeum (előzéken)
2. *A Komárom Megyei Tanács építése Tatabányán*, 1953–54 körül. Tatabányai Múzeum (előzéken)
3. *Vízhűtőtorony Ózdon*, 1955. Ózdi Városi Múzeum
4. *Kohócsapolás a Dunai Vasműben*, d. n. Intercisa Múzeum
5. *Kohász a Dunai Vasműben*, d. n. Intercisa Múzeum
6. *A Sztálin Vasmű erőműve kéményének alapozása*, 1951. Intercisa Múzeum
7. *A Sztálin Vasmű tűzállótéglagyárának építése*, 1952. Intercisa Múzeum
8. *A Sztálin Vasmű ünnepi dekorációja*, 1951. október. Intercisa Múzeum
9. *Sztálinváros „óvárosi” (dunapentelei) műszaki, vas- és edénybolt*, 1953. Intercisa Múzeum
10. *Az ajkai Jókai-bányaüzem*, 1950-es évek. Ajka Városi Könyvtár és Múzeum–Bányászati Múzeum
11. *Meddőközetet válogató asszonyok a padragi bányaüzemnél Ajkán*, 1960-as évek. Ajka Városi Könyvtár és Múzeum–Bányászati Múzeum
12. *Szénszállítás futószalagon a tatabánya-bányatelepi erőműbe*, 1940-es évek. Tatabányai Múzeum
13. *A föld alatt dolgozók azonosítóinak tárolására szolgáló úgynevezett márkatábla a tatabányai VII-es aknában*, 1984. Tatabányai Múzeum
14. *A szénelőkészítő üzem Komlón*. Az Úttörőházi Fotószakkör felvétele, 1973. Komlói Városi Helytörténeti Múzeum
15. *Csillepálya a VII-es telep mellett Tatabánya-bányatelepen*, 1930-as évek. Tatabányai Múzeum
16. *Az Ózdi Kohászati Üzemek és a város látképe éjjel*, 1985. Ózdi Városi Múzeum
17. *Ipari alpinisták a Dunai Vasmű koksizolóműjénél Dunaújvárosban, háttérben a nagyolvasztók*. Bárándy István felvétele, 1970-es évek. Bárándy István gyűjteménye
18. *A Salgótarjáni Vasfinomító Társulat elemi iskolája*, az 1900-as évek fordulója. Nógrádi Történeti Múzeum
19. *A Salgótarjáni Palackgyár Rt. munkatársai*, az 1900-as évek fordulója. Nógrádi Történeti Múzeum
20. *Az I/A-akna Tatabánya-bányatelepen*, 1910-es évek. Tatabányai Múzeum

21. *A mésző behordása a mészégető kemencébe a tatabányai cementgyárban*, 1931. Tatabányai Múzeum
22. *A salgótarjáni Ferenc-akna, Inászó*, 1888–1909. Nógrádi Történeti Múzeum
23. *Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt. salgótarjáni acélgyára és környékének látképe*, 1910 körül. Nógrádi Történeti Múzeum
24. *Lágyítóüzem a salgótarjáni acélgyárban*, 1910 körül. Nógrádi Történeti Múzeum
25. *A salgótarjáni acélgyár salakfelvonó kötélpályája, háttérben a Jónásch-telep*, 1911. Nógrádi Történeti Múzeum
26. *Síkló a tatabányai kőbányából a cementgyárba*, 1931. Tatabányai Múzeum
27. *Anyagszállítás lóval az ajkai bányánál*, 1953–54. Ajka Városi Könyvtár és Múzeum–Bányászati Múzeum
28. *Az úgynevezett kincstári rakodó Nagybátonyban*, az 1900-as évek fordulója. Nógrádi Történeti Múzeum
29. *A tatabányai mésztelep látképe a cementgyárral*, 1940-es évek. Tatabányai Múzeum
30. *A tatabányai VI-os telep látképe*, 1940-es évek. Tatabányai Múzeum
31. *Oroszlány Városkapu*, 1960-as évek eleje. Karkas László gyűjteménye
32. *Oroszlány Városkapu környéke*, 1960-as évek. Karkas László gyűjteménye
33. *Komlói bányászok figyelik a februári termelési eredményeket*, 1952. február 12. Magyar Nemzeti Múzeum
34. *Labdarúgó mérkőzés Sztálinvárosban*, 1952 körül. Intercisa Múzeum
35. *Zenekar a tatabányai május elsejei felvonuláson*, 1965. május 1. Tatabányai Múzeum
36. *A tatabányai mésztelep háttérben a kőbányával*, 1950-es évek. Tatabányai Múzeum
37. *A cementgyári út Tatabányán*. Sebestyén Ferenc felvétele, 1950-es évek. Tatabányai Múzeum
38. *A XV/C-akna bányászai a május elsejei felvonuláson*, 1967. május 1. Tatabányai Múzeum
39. *A várpalotai Fő tér rendezés előtt*. Leitner Ferenc felvétele, 1953. szeptember. Krúdy Gyula Városi Könyvtár
40. *A várpalotai Palota Szálló építkezése, az internáltak korábbi őrzési helye*. Leitner Ferenc felvétele, 1953. október. Krúdy Gyula Városi Könyvtár
41. *A Szent István út Várpalotán*. Leitner Ferenc felvétele, 1970. december 27. Krúdy Gyula Városi Könyvtár
42. *Az ötemeletes tömbház előkertjének díszítése Várpalotán a „Nagy Októberi Szocialista Forradalom” 50. évfordulója tiszteletére*. Leitner Ferenc felvétele, 1967. november 7. Krúdy Gyula Városi Könyvtár
43. *Várpalota látképe a vártól keletre*. Leitner Ferenc felvétele, 1964. május. Krúdy Gyula Városi Könyvtár
44. *A várpalotai Jó szerencsét Művelődési Központ bányásznap díszkivilágítása*. Leitner Ferenc felvétele, 1966. szeptember. Krúdy Gyula Városi Könyvtár

45. *Bevakolatlanul félbehagyott lakóházak a várpalotai Piac tér mögött.* Leitner Ferenc felvétele, 1953. április. Krúdy Gyula Városi Könyvtár
46. *Lakóházak Várpalotán, a Táncsics Mihály utcában.* Leitner Ferenc felvétele, 1960-as évek vége. Krúdy Gyula Városi Könyvtár
47. *A tatabányai X. akna dolgozói,* 1949. november. Tatabányai Múzeum
48. *Az 1978. február 16-án a XII/A-aknánál történt sújtólégrobbanás tatabányai áldozatainak közös temetése,* 1978. február. Tatabányai Múzeum
49. *Vájár furókalapáccsal a tatabányai XVI/C-akna frontfejtésén,* 1970-es évek. Tatabányai Múzeum
50. *Az első csapolás a Sztálin Vasmű acélművében,* 1954. augusztus 20. Intercisa Múzeum
51. *A KISZ XI. kongresszusa tiszteletére kitermelt szén Tatabányán,* 1986. május. Tatabányai Múzeum
52. *Az Ózdi Kohászati Üzemek látképe,* 1950. Ózdi Városi Múzeum
53. *Néptáncosok a disztribűn előtt a május elsejei felvonuláson, Ózdon,* 1962. május 1. Ózdi Városi Múzeum
54. *Az ózdi kórház szülészeti osztályának dolgozói a május elsejei felvonuláson,* 1968. május 1. Ózdi Városi Múzeum
55. *A Békekert bejárata Ózdon,* 1953. Ózdi Városi Múzeum
56. *Csónakázótó az ózdi Békekertben,* 1953. Ózdi Városi Múzeum
57. *A Dunai Vasmű kokszolóműjének átépítése Dunaújvárosban.* Bárándy István felvétele, 1985 körül. Bárándy István gyűjteménye
58. *Úttörő virággal köszönti a Dunaújvárosba látogató Kádár Jánost,* 1975. június 12. Intercisa Múzeum
59. *A május elsejei felvonulás nézői Sztálinvárosban,* 1952. május 1. Intercisa Múzeum
60. *A Dunai Vasmű radiátorgyára,* 1960-as évek közepe. Intercisa Múzeum
61. *Hengerállvány a Dunai Vasmű korszerűsített 1200-as hengersorán, a hideghengerműben.* Bárándy István felvétele, 1977. február 15. Bárándy István gyűjteménye
62. *Fiatál pár Oroszlányban, a Rákóczi úton,* 1960-as évek. Karkas László gyűjteménye
63. *Lakóház, az úgynevezett „C”-épület Százhalombattán,* 1969. Matrica Múzeum
64. *DISZ-építőmunkás lányok Dunapentelén,* 1951. Intercisa Múzeum
65. *Sztálinváros főutcájának látképe a rendelőintézet felől,* 1952. Intercisa Múzeum
66. *Felvonulási épületek a Tiszai Vegyi Kombinát építkezésénél Tiszaszederkényben,* 1960-as évek eleje. II. Rákóczi Ferenc Megyei Könyvtár
67. *A város névtáblájának cseréje Tiszaújvárosban,* 1991. Bartók István felvétele. Derkovits Gyula Művelődés Központ és Városi Könyvtár
68. *Az ajka timföldgyár és a város látképe,* 1980-as évek. Ajka Városi Könyvtár és Múzeum–Bányászati Múzeum
69. *Dunaújvárosi lakótelepek,* 1980-as évek. Intercisa Múzeum

70. *Dunaújvárosi szalagházak*. Bárándy István felvétele, 1970-es évek. Bárándy István gyűjteménye
71. *Sorházak Komlón, a Petőfi utcában*. Rónaszéki Rezső felvétele, 1960-as évek. Komlói Városi Helytörténeti Múzeum
72. *Az úgynevezett hatajtós házak Tatabányán*, 1980-as évek. Tatabányai Múzeum
73. *A távfűtés csövei a Jó szerencsét úton, Kazincbarcikán*, 1964. Egressy Béni Művelődési Központ és Könyvtár
74. *„Ahogy a mocsárból tó lett” – tízemeletesek látképe Ajkán a tóval*, 1980-as évek. Ajka Városi Könyvtár és Múzeum
75. *Ajka főutcája esti fényben*. Mészáros József felvétele, 1980-as évek. Mészáros József gyűjteménye
76. *A Vásár tér a megyei tanács épületével és az épülő Schujber Ferenc úti lakótelep Salgótarjánban*, 1957. Nógrádi Történeti Múzeum
77. *A Tanácsköztársaság tér, előtérben a régi Fő téri vasútállomással Salgótarjánban*, 1967. Nógrádi Történeti Múzeum.
78. *Az épülő 13-as jelű épület a Tanácsköztársaság téren Salgótarjánban*, 1963. Nógrádi Történeti Múzeum
79. *Kazincbarcika és a Borsodi Vegyi Kombinát látképe*, 1980-as évek. BorsodChem Rt.
80. *A tatabányai cementgyár kéményeinek felrobbantása*. Dallos István felvétele, 1995. május. Dallos István gyűjteménye
81. *Kohósalak kiöntése az úgynevezett alsóhányón, Ózdon*. Dobosy László felvétele, 1978. Dobosy László gyűjteménye
82. *A Lenin-szobor leemelése a talapzatáról Komló főterén*. Az Úttörőházi Fotószakkör felvétele, 1990. május 2. Komlói Városi Helytörténeti Múzeum
83. *Bányászok gyűlése a komlói Kossuth-akna felolvasójában*, d. n. Komlói Városi Helytörténeti Múzeum
84. *A bezárt Gyürky Gyula-tárna Ózd-Farkaslyuk bányatelepen*. Dobosy László felvétele, 1999. Dobosy László gyűjteménye

IRODALOM

- ÁDÁM ANNA: Ipartelepítés az első öt éves terv időszakában. Decentralizációs elképzelések és a valóság. In Molnár János–Orbán Sándor–Urbán Károly (szerk.): *Tanulmányok a magyar népi demokrácia negyven évéről*. Budapest, 1985, Kossuth. 181–200. p.
- ÁGOSTON LÁSZLÓ et al. (főszerk.): *Magyarország városai* 1–2. köt. Szerk.: Karvalics László. Budapest, 1996, Égisz.
- ALEKSANDROWICZ, DARIUSZ: *The socialist city and its transformation*. Frankfurt an der Oder, 1999, Frankfurter Institut für Transformationsstudien. Europa-Universität Viadrina. Discussion Papers No. 10/99.
- ANDOR MIHÁLY–HIDY PÉTER: *Város-szövevény – Kazincbarcika felfejtése*. Budapest, 1986, Művelődéskutató Intézet.
- ANTON, WOLFGANG et al. (Hrsg.): *Eisenhüttenstadt. „Erste sozialistische Stadt Deutschlands“*. Berlin–Brandenburg, 1999, be.bra Verlag.
- BABICS ANTAL: Komló története. In Bácskai János (szerk.): *Komló: a feketeszén városa*. Budapest, 1954, Természet- és Társadalomtudományi Ismeretterjesztő Társulat. /Útmutató a TTIT előadói számára./
- BAJKA GÁBOR–KORMOS IMRE–KUTAS JÁNOS: Ózd és környéke foglalkoztatási gondjainak enyhítési lehetőségei. In Munkácsy Ferencné (szerk.): *Foglalkoztatás, szociális gondok*. Budapest, 1997, Struktúra–Munkaügy Kiadó.
- BÁRDOS JÓZSEFNÉ–MOLNÁR ISTVÁNNÉ (összeáll.): *A mi Leninvárosunk*. Miskolc, 1972, [k. n.].
- BÁRDOS LÁSZLÓ ISTVÁN: *Egy bányászváros a szocialista fejlődés útján. Tatabánya 1945–1960*. Tatabánya, 1960, Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága.
- BARTA GYÖRGYI: Az ipar szerepe a „szocialista” gazdaság- és területfejlesztési politikában. *Tér és Társadalom*, 1991/4. sz. 37–50. p.
- BARTA GYÖRGYI: *A magyar ipar területi folyamatai 1945–2000*. Budapest–Pécs, 2002, Dialóg Campus. /Studia regionum./
- BARTKE ISTVÁN: A területfejlesztési politika kialakítása és megvalósítása. In uő (szerk.): *A területfejlesztési politika Magyarországon*. Budapest, 1985, Akadémiai Kiadó. 174–223. p.
- BELÉNYI GYULA: Településfejlesztési koncepciók az 1950-es évek elején. *Honismeret*, 1984/5. sz. 37–41. p.
- BELÉNYI GYULA: Lakás- és településfejlesztés 1949–1956. *Ipari és Építőipari Statisztikai Értesítő*, 1985/12. sz. 489–496. p.

- BELÉNYI GYULA: *Az alföldi városok és a településpolitika (1945–1963)*. Szeged, 1996, Csongrád Megyei Levéltár. /Dél-alföldi évszázadok 7./
- BELÉNYI GYULA: A hatalom centralizációja és a részpolitikák a szocialista rendszerben (1949–1963). *Valóság*, 1998/7. sz. 49–60. p.
- BELÉNYI GYULA–SZ. VARGA LAJOS (vál., bev. és jegyz.): *Munkások Magyarországon 1948–1956. Dokumentumok*. Szerk.: Belényi Gyula. Budapest, 2000, Napvilág.
- BELUSZKY PÁL: A magyar városok központi szerepköre. *Statisztikai Szemle*, 1967/6. sz. 543–563. p.
- BELUSZKY PÁL: Kompország városai. Történeti régiók és városok. *Tér és Társadalom*, 1996/1. sz. 23–41. p.
- BELUSZKY PÁL: A polgárosodás törékeny hídfői. Magyarország városainak ezer éve. *Limes*, 1998/2–3. sz. 7–20. p.
- BELUSZKY PÁL: *Magyarország településföldrajza. Általános rész*. Budapest–Pécs, 1999, Dialóg Campus. /Területi és települési kutatások 13./
- BELUSZKY PÁL: A magyarországi településrendszer fejlődése. In Enyedi György (szerk.): *Magyarország településkörnyezete*. Budapest, 2000, MTA. /Magyarország az ezredfordulón. Stratégiai kutatások a Magyar Tudományos Akadémián. VI. A területfejlesztési program tudományos megalapozása./ 9–76. p.
- BENCsik JÁNOS: *Megmenekültünk! (?) – A gazdasági szerkezetváltás tíz éve Tatabányán, 1990–2000*. Tatabánya. 2000, Tatabánya Város Polgármesteri Hivatala.
- BENEDEK GÁBOR: Adatok a dualizmus kori állami ipartámogatáshoz (1881–1914). In Bódy–Mátay–Tóth (2000) 406–425. p.
- BEREND T. IVÁN: *Gazdaságpolitika az első öt éves terv megindításakor 1948–1950*. Budapest, 1964, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- BEREND T. IVÁN: *A szocialista gazdaság fejlődése Magyarországon 1945–1968*. Budapest, 1974, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- BEREND T. IVÁN (szerk.): *Az Ózdi Kohászati Üzemek története*. Ózd, 1980, Ózdi Kohászati Üzemek. /A Magyar Történeti Társulat Üzemtörténeti Szakosztálya./
- BEREND T. IVÁN–RÁNKI GYÖRGY: *A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéseihez*. Budapest, 1961. Klny. Tanulmányok Budapest múltjából XIV.
- BEREND T. IVÁN–RÁNKI GYÖRGY: *A magyar gazdaság száz éve*. Budapest, 1972, Kossuth–Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- BERÉNYI GYÖRGY: *Kamaszváros. Történelmi pillanatfelvétel Oroszlányról*. Budapest, 1965, Kossuth. *Beruházási adattár 1950–1971*. Budapest, 1973, KSH.
- BIRTA ISTVÁN: A szocialista iparosítási politika néhány kérdése az első öt éves terv időszakában. *Párttörténeti Közlemények*, 1970/3. sz. 113–150. p.
- BÓDY ZSOMBOR–MÁTAY MÓNKA–TÓTH ÁRPÁD (szerk.): *A mesterség iskolája. Tanulmányok Bácskai Vera 70. születésnapjára*. Budapest, 2000, Osiris.
- BOJÓK BÉLA: *Államkapitalizmus Magyarországon (1919–1945)*. Budapest, 1997, Püski.

- BOROS FERENC: A település(hálózat)-fejlesztés mint a területfejlesztés speciális esete. In Bartke István (szerk.): *Területfejlesztés. Egyetemi jegyzet*. Budapest, 1995, ELTE Eötvös Kiadó. 187–199. p.
- BOROVSKY SAMU: *Magyarország vármegyéi és városai. Magyarország monográfiája. Komárom vármegye és Komárom sz. királyi város*. Budapest, 1907, Atheneum Rt.
- BORSOS JÓZSEF (szerk.): *Vidéki városaink*. Budapest, 1961, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- CLAPSON, MARK–DOBBIN, MERVYN–WATERMAN, PETER: *The Best Laid Plans. Milton Keynes since 1967*. Luton, 1998, University of Luton Press.
- CSICS GYULA: *A tatabányai szénmedence bányáüzemei* Tatabánya, 1987, Tatabányai Szénbányák.
- CSIKÓS-NAGY BÉLA: *A XX. század magyar gazdaságpolitikája. Tanulások az ezredforduló küszöbén*. Budapest, 1996, Akadémiai Kiadó.
- CSITE ANDRÁS: Vidékfejlesztési megközelítések Magyarországon 1970–1996. Az Új Regionális Politika. *Szociológiai Szemle*, 1997/1. sz. 79–96. p.
- DAVIES, GORDON: *The Scottish New Towns*. Cumbernauld, Scotland 11 October 1999.
- DAWSON, ANDREW H.: Factories and Cities in Poland. In French–Hamilton (1979) 349–385. p.
- DEAK ERNŐ: *Das Städtewesen der Länder der Ungarischen Krone (1780–1918)*. Wien, 1979 [Teil 1]; 1989 [Teil 2], Österreichische Akademie der Wissenschaften.
- DOMBRÁDY LÓRÁND: *A magyar gazdaság és a hadfelszerelés 1938–1944*. Budapest, 1981, Akadémiai Kiadó.
- DOMBRÁDY LÓRÁND: *A magyar gazdaság a második világháború idején*. Budapest, 2003, Petit Real Könyvkiadó.
- DRAGONITS TAMÁS et al.: *Városépítés Magyarországon a felszabadulás után*. Budapest, 1973, Műszaki Könyvkiadó.
- Dunaújváros építészeti problémái. Hozzászólások Szij Rezső cikkéhez. (Eredetileg *Kortárs*, 1967/5. sz.) Újraaközlés: In Major–Osskó (1981) 293–305. p.
- DURTH, WERNER–DÜVEL, JÖRN–GUTSCHOW, NIELS: *Architektur and Städtebau der DDR. Band 1. Ostkreutz: Personen, Pläne, Perspektiven*. Frankfurt am Main–New York, 1998, Campus Verlag.
- EHRlich ÉVA: *Országok versenye 1937–1986. Fejlettségi szintek, struktúrák, növekedési ütemek, iparosodási utak*. Budapest, 1991, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- ENYEDI GYÖRGY: Gazdaságpolitika és területi fejlődés. *Válóság*, 1978/5. sz. 36–45. p.
- ENYEDI GYÖRGY: *A városnövekedés szakaszai* Budapest, 1988, Akadémiai Kiadó.
- ENYEDI GYÖRGY: Településpolitikák Kelet-Közép-Európában. *Társadalmi Szemle*, 1989[a]/10. sz. 20–31. p.
- ENYEDI GYÖRGY: Településformáló folyamatok és településpolitika Magyarországon. *Válóság*, 1989[b]/8. sz. 62–72. p.
- ERDEI FERENC: *A magyar város*. [Kézirat, 1941] In uő: *Településpolitika, közigazgatás, urbanizáció*. Szerk.: Halász József és Kovács István. Budapest, 1977, Akadémiai Kiadó. 68–106. p.

- FALUDI ÁDÁM: Település a város helyén. Tatabánya látképe egy magán-történelemtől. *Magyar Napló*, 2002/2. sz. 51–65. p.
- FARAGÓ KÁLMÁN: A magyar középvárosi fejlődés a felszabadulás után. *Településtudományi Közlemények*, 1980 (29. sz.) 31–54. p.
- FARAGÓ KÁLMÁN–MAJOR JENŐ: *A magyar iparfejlődés területi-települési vonatkozásai a második világháborúig*. Budapest, 1973. Klny. *Építés–Építészettudomány*, V. kötet 1–2. sz.
- FÉTL ISTVÁN (közli): Nagy Imre: Észrevételek az MKP gazdaságpolitikai irányelveinek tervezetéhez. *Társadalmi Szemle*, 1989/7. sz. 55–61. p.
- FRENCH, ANTHONY R.–HAMILTON, F. E. IAN (eds.): *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy*. Chichester–New York–Brisbane–Toronto, 1979, John Wiley & Sons.
- FRENCH, ANTHONY R.–HAMILTON, F. E. JAN: *Is There a Socialist City?* In French–Hamilton (1979) 1–21. p.
- FRISNYÁK SÁNDOR (szerk.): *Kazincbarcika földrajza*. Kazincbarcika, 1979, Kazincbarcika Város Tanácsa.
- GERENTSÉR IMRE–TÓTH ÁKOS: A szénbányászat visszafejlesztésével kapcsolatos szociális és foglalkoztatási problémák kezelése. In Munkácsy Ferencné (szerk.): *Foglalkoztatás, szociális gondok*. Budapest, 1997, Struktúra–Munkaügy Kiadó.
- GERMUSKA PÁL: Tradíció nélkül. A magyarországi szocialista városok önképe, 1949–1989. In Bódy–Mátay–Tóth (2000) 479–499. p.
- GERMUSKA PÁL: A szocialista iparosítás Magyarországon 1947–1953 között. In Kőrösi Zsuzsanna–Rainer M. János–Standeisky Éva (szerk.): *Évkönyv IX*. Budapest, 2001, 1956-os Intézet. 147–172. p.
- GERMUSKA PÁL: A szocialista városok létrehozása. *Századvég*, 2002[a]/2. sz. 49–73. p.
- GERMUSKA PÁL: Válságkezelési utak a magyarországi szocialista városokban. Szerkezetváltás Tatabányán és Ózdon 1990 és 2000 között. In Rainer M. János–Standeisky Éva (szerk.): *Évkönyv 2002[b] X*. Budapest, 1956-os Intézet. 391–417. p.
- GERMUSKA PÁL: Ipari város, új város, szocialista város. *Korall*, 2003. május (11–12. sz.) 239–259. p.
- GERSCHENKRON, ALEXANDER: A bulgáriai iparosítás néhány vonása (1878–1939). In uő: *A gazdasági elmaradottság – történelmi távlatból. Tanulmányok*. Vál. Berend T. Iván és Ránki György. Budapest, 1984[a], Gondolat. /Társadalomtudományi Könyvtár/ 241–291. p.
- GERSCHENKRON, ALEXANDER: A gazdasági elmaradottság – történelmi távlatból. In uő: *A gazdasági elmaradottság – történelmi távlatból. Tanulmányok*. Vál. Berend T. Iván és Ránki György. Budapest, 1984[b], Gondolat. /Társadalomtudományi Könyvtár/ 35–67. p.
- GLAY FRIGYES: *Ajka*. Budapest, 1990, Építésügyi Tájékoztatói Központ. /Hild-érmes városok./
- GOMBKÖTŐ GÁBOR et al. (szerk.): *Tatabánya története. Helytörténeti tanulmányok*. Tatabánya, 1972, Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága.
- GOMBKÖTŐ GÁBOR–HAVASHÁZI LÁSZLÓ: *Város született. Riportkönyv Oroszlányról*. Oroszlány, 1964, Városi Tanács Végrehajtó Bizottsága.

- GÖRÖG LÁSZLÓ: Az ipar területi elhelyezkedésének megváltozása hazánkban. *Pártélet*, 1956/1. sz. 51–57. p.
- GUOTHFALVY-DORNER ZOLTÁN (összeáll.): *Az iparfejlesztésről szóló 1931:XXI. törvénycikk és végrehajtási utasítása a kapcsolatos joganyaggal együtt*. Budapest, 1933, Franklin-Társulat. /Magyar törvények./
- GUOTHFALVY-DORNER ZOLTÁN: *Az iparpolitika mai problémái*. Klny. Értekezések, beszámolók a műszaki és gazdaságtudományok köréből (Kiad. Magyar Mérnök- és Építész-Egylet), 1942. évi IV. füzet. Budapest, Stádium Sajtóvállalat Rt.
- GYÁNI GÁBOR: Az ipari vállalkozás szerepe a dunántúli városfejlődésben. In *Vállalkozó polgárok a Dunántúlon a dualizmus korában*. Az MTA Történettudományi Intézete, az MTA Veszprémi Akadémiai Bizottsága, a Pécsi Akadémiai Bizottsága és a Lackó Dezső Múzeum veszprémi konferenciája, 1994. október 13–14. Szerk.: V. Fodor Zsuzsa. Veszprém, 1995, Lackó Dezső Múzeum. 8–18. p.
- GYÁNI GÁBOR: Az urbanizáció Magyarországon a 19–20. században. *Limes*, 1998/2–3. sz. 87–99. p.
- GYÁNI GÁBOR–KÖVÉR GYÖRGY: *Magyarország társadalomtörténete a reformkortól a második világháborúig*. Budapest, 1998, Osiris. /Osiris tankönyvek./
- GYARMATI GYÖRGY: A magyar közigazgatás reformja. In Dénes Iván Zoltán (szerk.): *A szabadság kis körei. Tanulmányok Bibó István életművéről*. Budapest, 1999, Osiris. 77–104. p.
- HAJDÚ ZOLTÁN: A településpolitikai „szocialista” modelljének kialakítása Magyarországon (1949–1951). In Tóth József (szerk.): *Tér–idő–társadalom. Huszonegy tanulmány Enyedi Györgynek*. Pécs, 1990, MTA Regionális Kutatások Központja. 157–166. p.
- HAJDÚ ZOLTÁN: Rendszerváltás, berendezkedés, területiség. Közigazgatási területi reformtörekvések Magyarországon 1949–1956 között. *Magyar Közigazgatás*, 1991/4. sz. 323–329. p.
- HAJDÚ ZOLTÁN: A terület- és településfejlesztés problematikája a két világháború között. In Kovács Katalin (szerk.): *Település, gazdaság, igazgatás a térben*. Pécs, 1993, MTA Regionális Kutatások Központja. 19–34. p.
- HAJDÚ ZOLTÁN: A területi fejlesztés problémakörének történelmi áttekintése. In Bartke István (szerk.): *Területfejlesztés. Egyetemi jegyzet*. Budapest, 1995, ELTE Eötvös Kiadó. 168–186. p.
- HAJDÚ ZOLTÁN: *Magyarország közigazgatási földrajza*. Budapest–Pécs, 2001, Dialóg Campus. /Területi és Települési Kutatások 17./
- HALL, PETER: *Urban and Regional Planning*. London–New York, 1992, Routledge. (3rd edition).
- HARASZTI MIHÁLY: Fejezetek Oroszlány történetéből. Építés, településfejlesztés, művelődés, politika. In Haraszi Mihály–Kőbányai Ferenc–Kulcsár Emil Miklós: *Fejezetek Oroszlány történetéből*. Oroszlány, 1994, Oroszlány Város Önkormányzata. 7–134. p.
- HENCZ AURÉL: *Területrendezési törekvések Magyarországon. Az államigazgatási jogi szabályozás aspektusából*. Budapest, 1973, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- HOMOLYAI REZSŐ: *Városi önkormányzat. A városigazgatási politika vázlata*. Budapest, 1939, Budapest Székesfőváros Statisztikai Hivatala.

- HORVÁTH GÉZA: A városépítés története. In Gombkötő et al. (1972) II. köt. 192–210. p.
- HORVÁTH GYULA: *Európai regionális politika*. Budapest–Pécs, 1998, Dialóg Campus.
- HORVÁTH M. TAMÁS: *A tanácsrendszer alakulása és a kommunista párt területi hatalompolitikája (1948–1988)*. Budapest, 1990, Államigazgatási Szervezési Intézet.
- HORVÁTH SÁNDOR: Mentális térképek Sztálinvárosban. In Bódy–Mátay–Tóth (2000). 450–474. p.
- HORVÁTH SÁNDOR: *A városi lakosság életformája az ötvenes években. A mindennapok története Sztálinvárosban*. PhD-értekezés, Budapest, 2002.
- HÜBNER, PETER (Hrsg.): *Niederlausitzer Industriearbeiter 1935 bis 1970: Studien zur Sozialgeschichte*. Berlin, 1995, Akademie Verlag.
- ILLÉS IVÁN: A területfejlesztés irányításának kérdései. *Tér és Társadalom*, 1992/1–2. sz. 57–68. p.
- IZSAK LAJOS (főszerk.): *A Magyar Dolgozók Pártja határozatai. 1948–1956*. Budapest, 1998, Napvilág.
- KAPCSA MIKLÓS: Dunaújváros építészete. In Erdős Ferenc és Pongrácz Zsuzsánna (szerk.): *Dunaújváros története*. Dunaújváros, 2000, Dunaújváros Megyei Jogú Város Önkormányzata. 317–325. p.
- KERESZTY ANDRÁS: *A húszévesek városa. Kámai tudósítás*. Budapest, 1975, Kossuth.
- KLINGER ANDRÁS (főszerk.): *Demográfia*. Budapest, 1996, KSH–ELTE Állam- és Jogtudományi Kar Statisztikai és Jogi Informatikai Tanszék.
- KOMLOS, JOHN: *Az Osztrák–Magyar Monarchia mint közös piac. Ausztria–Magyarország gazdasági fejlődése a tizenkilencedik században*. Budapest, 1990, Maecenas Könyvkiadó.
- KONRÁD GYÖRGY–SZELÉNYI IVÁN: A késleltetett városfejlődés társadalmi konfliktusai. *Valóság*, 1971/12. sz. 19–35. p.
- KONRÁD GYÖRGY–SZELÉNYI IVÁN: *Urbanizáció és területi gazdálkodás*. Szeged, 2000, Juhász Gyula Felsőoktatási Kiadó.
- KORNAI JÁNOS: *A szocialista rendszer. Kritikai politikai gazdaságtan*. Budapest, 1993, HVG Rt.
- KÓRÓDI JÓZSEF–KÖSZEGFALVI GYÖRGY: *Városfejlesztés Magyarországon*. Budapest, 1971, Kossuth.
- KÓRÓDI JÓZSEF–MÁRTON GÉZA: *A magyar ipar területi kérdései*. Budapest, 1968, Kossuth.
- KOTKIN, STEPHEN: *Magnetic Mountain. Stalinism as a Civilization*. Berkeley–Los Angeles–London, 1995, University of California Press.
- KÖSZEGFALVI GYÖRGY: Az intenzív iparfejlesztés és a településfejlesztés kölcsönhatása. *Városépítés*, 1983/5. sz. 21–23. p.
- KÖSZEGFALVI GYÖRGY–BELUSZKY PAL: Regionális folyamatok. („A gazdasági ciklus fejlődési pályáihoz tartozó regionális folyamatok feltárása”) Az 1. sz. alprogram keretében az 1989–1991 években folytatott kutatások eredményeinek összefoglalása. In OKKFT Ts-2/2 *A terület és településfejlődés társadalmi-gazdasági folyamatai Magyarországon* c. program. Az 1989–1991 közötti években folytatott kutatások eredményeinek összefoglalása. I. kötet. Budapest, 1991, Ts-2/2 Program Iroda. 5–31. p.

- KÖSZEGI LÁSZLÓ: *A területei tervezés főbb elvi és módszertani kérdései*. Budapest, 1964, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- KÖVÉR GYÖRGY: *Íparosodás agrárországban. Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914*. Budapest, 1982, Gondolat. /Magyar história/
- KRISTON PÁL: *Heves megye iparosítása a dualizmus korában*. Eger, 1992, Heves Megyei Múzeumi Szervezet. /Studia agriensia 13./
- LANGTON, JOHN: Az ipari forradalom és a regionális földrajz. In Timár Lajos (vál. és szerk.): *A brit gazdaság és társadalom a XVIII–XIX. században. Válogatás a brit történeti földrajzi iskola írásaiból*. Debrecen, 1999, Kossuth Egyetemi Kiadó. 51–78. p.
- LÁZÁR ANDOR: *Visszaemlékezéseim*. Szöveggy. Németh Pál. Budapest, 1995, Ráday Gyűjtemény. /A Ráday Gyűjtemény tanulmányai 7./
- LENGYEL GYÖRGY: *Az irányított gazdaság kialakulásának néhány tényezője Magyarországon*. Klny. Budapest Főváros Levéltára Közleményei 1978. Budapest, 1979. 285–304. p.
- A Magyar Dolgozók Pártja II. kongresszusának jegyzőkönyve*. 1951. február 24. – március 2. Budapest, 1951, Szikra.
- MAGYAR JÁNOS: Özdi változások. *Településfejlesztés*, 1991/6. sz. 30–41. p.
- A Magyar Népköztársaság fontosabb törvényei és kormányhatározatai*. Budapest, 1952, Jogi és Államigazgatási Könyv- és Folyóiratkiadó.
- Magyarország 3 éves terve*. Budapest, 1947. július, Országos Tervhivatal.
- MAGYARY ZOLTÁN: *Magyar közigazgatás. A közigazgatás szerepe a XX. század államában. A magyar közigazgatás szervezete. Működése és jogi rendje*. Budapest, 1942, Királyi Magyar Egyetemi Nyomda.
- MAGYARY ZOLTÁN–KISS ISTVÁN: *A közigazgatás és az emberek. Ténymegállapító tanulmány a taitai járás közigazgatásáról*. Budapest, 1939, Egyetemi Könyvkiadó és Nyomda.
- MAJOR MÁTÉ–OSSKÓ JUDIT (szerk.): *Új építészet, új társadalom 1945–1978. Válogatás az elmúlt évtizedek építészeti vitáiból, dokumentumaiból*. Budapest, 1981, Corvina. /Művészet és elmélet./
- MARKOS GYÖRGY: A magyar gyáripar pusztulása és újjázületése. In Gáspár László–Zsadányi Oszkár (sajtó alá rend.): *Újjáépítő magyarok. Az országépítés két esztendeje*. Budapest, [1947], Kossuth. 129–137. p.
- MARKOS GYÖRGY: *Magyarország gazdasági földrajza*. Budapest, 1962, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- MARKOS GYÖRGY: *Ajka, a bauxitváros. Gazdasági és településföldrajzi tanulmány*. Budapest, 1967, Akadémiai Kiadó. /Földrajzi tanulmányok 6./
- MEGGYESI TAMÁS: *A városépítés útjai és tévútjai*. Budapest, 1985, Műszaki Könyvkiadó.
- MERLIN, PIERRE: *New Towns and European Spatial Development*. Paris, 5 September 2000.
- MISKOLCZI MIKLÓS: *Város lesz, csak azért...*. Budapest, 1980, Szépirodalmi Könyvkiadó. /Magyarország felfedezése./

- MOLDOVA GYÖRGY: *Tisztelet Komlónak!* Budapest, 1971, Szépirodalmi Könyvkiadó. /Magyarország felfedezése./
- MUMFORD, LEWIS: *A város a történelemben. Létrejötté, változásai és jövőjének kilátásai* Budapest, 1985, Gondolat.
- NAGY KÁROLY: *Szemelvények Farkaslyuk történetéből* Ózd, 1989, Farkaslyuki Bányauzem.
- NEMES NAGY JÓZSEF–SZALA ENDRE: A regionális növekedés fő folyamatai 1960 és 1980 között. Ipar. In Bartke István (szerk.): *A területfejlesztési politika Magyarországon*. Budapest, 1985, Akadémiai Kiadó. 41–73. p.
- NEVZGODINE, IVAN V.: *Urban history of the Stalinist company towns in Ural and Siberia*. Paper for the 6th Sixth International Conference on Urban History Power, Knowledge and Society in the City. Edinburgh 5, 6 and 7 September 2002. (www.wshed.ac.uk/urban_history/titlesmain.html)
- NOVE, ALEC: *A Szovjetunió gazdaságtörténete* [Budapest, 1974] k. n.
- OKVÁTH IMRE: *Bástya a béke frontján. Magyar haderő- és katonapolitika 1945–1956*. Budapest, 1998, Aquila Könyvkiadó.
- OPPENHEIM, GARRY M.: *The Sotsgorod Projekt: Western Utopias of the Eastern Bloc*. 2001. (www.lcnl.wisc.edu/people/gary/sotsgorod.shtml)
- PÁLNÉ KOVÁCS ILONA: *Regionális politika és közigazgatás*. Budapest–Pécs, 1999, Dialóg Campus. /Területi és települési kutatások 14./
- PAPP JÓZSEF: Ipari struktúraváltás és városdifferenciálódás. *Közgazdasági Szemle*, 1986/11. sz. 1364–1374. p.
- PAPP JÓZSEF: *Nehézipar és szerkezetváltás. Tények, kétségek, kérdőjelek*. Kandidátusi értekezés, Budapest, 1989.
- PERCZEL KÁROLY: A magyarországi regionális tervezés történetéhez. *Tér és Társadalom*, 1989/3. sz. 80–105. p.
- PERCZEL KÁROLY–GERLE GYÖRGY: *Regionális tervezés és a magyar településhálózat*. Budapest, 1966, Akadémiai Kiadó.
- PERÉNYI IMRE: *A szocialista városépítés. Várostervezésünk néhány kérdése*. Budapest, 1952, Népszava.
- PERÉNYI IMRE: Megjegyzések városhálózatunk gyarapodásához. *Városépítés*, 1983/6. sz. 15–18. p.
- PETŐ IVÁN–SZAKÁCS SÁNDOR: *A hazai gazdaság négy évtizedének története. 1945–1985. I. Az újjáépítés és a tervutasításos irányítás időszaka*. Budapest, 1985, Közgazdasági és Jogj Könyvkiadó.
- PRAKFAI ENDRE: *Szocreál Budapest építészete 1945 és 1959 között*. Budapest, 1999, Városháza. /A mi Budapestünk./
- PRAKFAI ENDRE: A hatvanas évek építészetéről. In Rainer M. János (szerk.): *„Hatvanas évek” Magyarországon*. Budapest, 2004, 1956-os Intézet. 474–505. p.

- RAINER M. JÁNOS: *Nagy Imre. Politikai életrajz* 1. köt. Budapest, 1996, 1956-os Intézet.
- RAINER M. JÁNOS: *Nagy Imre. Politikai életrajz* 2. köt. Budapest, 1999, 1956-os Intézet.
- RÁKOSI MÁTYÁS: *Visszaemlékezések 1940–1956*. Szerk.: Feitl István–Gellériné Lázár Márta–Sipos Levente. Budapest, 1997. 1–2. köt.
- RÁNKI GYÖRGY: *Magyarország gazdasága az első 3 éves terv időszakában (1947–1949)*. Budapest, 1963, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- RECHNITZER JÁNOS: *A területi stratégiák*. Budapest–Pécs, 1998, Dialóg Campus.
- RIMLER JUDIT: Két forradalom előtt? *Közgazdasági Szemle*, 1996/3. sz. 231–250. p.
- RUISZ REZSŐ: A gazdaságföldrajz szerepe a városrendezésben. *Földrajzi Értesítő*, 1954/1. füzet. 26–49. p.
- RUISZ REZSŐ: A magyar városok iparosodása. Adalékok az ipari decentralizáció kérdéséhez. *Statistikai Közlemények*, [1942], 95. köt. 1. sz.
- SALLAYNÉ PETERDI VERA: A MÁVAG kolóniai (1869–1985). In Bencze Géza (szerk.): *„A magyar gépipar minta – s a honi munkások nevelőintézete”. Tanulmányok a MÁVAG történetéből*. Budapest, 1989, Magyar Történelmi Társulat Üzemtörténeti Szakosztálya. 209–232. p.
- SIKOS T. TAMÁS (szerk.): *Kazincbarcika – zsákutca vagy útelágazás*. Budapest, 1995, MTA Regionális Kutatások Központja.
- SIMON MARIANN: „...Megteremtteni elméletünk és gyakorlatunk egységét...” Elmélet és gyakorlat 1952–1956. *Architectura Hungariae*, 2000/2. sz.
- Simon Mariann: Minták és módszerek: a hetvenes évek hazai építésze és a karakter. *Építés–Építészettudomány*, 2001/3–4. sz. 347–360. p.
- SÍPOS PÉTER (bev. és szerk.): *Imrédy Béla a vádlottak padján*. Sajtó alá rend. Sipos András. Budapest, 1999, Osiris–Budapest Főváros Levéltára. /Párhuzamos archívum./
- SKROBLIES, HANNELORE: Ideas and Visions in 20th century Urban Planning. In Misa, Tom–Hård, Michael (eds.): *Urban Machinery. Defining and Designing European Cities, 1850–2000*. (előkészületben)
- SMITH, DAVID M.: The Socialist City. In Andrusz, Gregory–Harloe, Michael–Szelényi, Ivan (eds.): *Cities after Socialism. Urban and Regional Change and Conflict in Post-socialist Societies*. Oxford, 1996, Blackwell Publishers. 70–99. p.
- SZABÓ ZOLTÁN: Cifra nyomorúság. In uő: *A tardi helyzet. – Cifra nyomorúság*. Budapest, 1986, Akadémiai Kiadó–Kossuth–Magvető. [reprint]
- SZCZEPAŃSKI, MAREK S.: A „New Socialist City” in the Upper Silesian Industrial Region. A Sociological Case Study. In Szczepański, Marek S. (ed.): *Dilemmas of Regionalism and the Region of Dilemmas. The Case of Upper Silesia*. Katowice, 1993, Uniwersytet. 142–161. p.
- SZEKERES JÓZSEF: Nagy-Budapest kialakulásának előzményei. In Szvoboda Dománszky Gabriella (szerk.): *Tanulmányok Budapest múltjából XXV*. Budapest, 1996, Budapesti Történeti Múzeum–Budapest Főváros Levéltára. 269–314. p.

- SZELÉNYI IVÁN (szerk. és bev.): *A szocialista városok és a szociológia*. Budapest, 1971, Kossuth.
- SZELÉNYI IVÁN: *Városi társadalmi egyenlőtlenségek*. Budapest, 1990, Akadémiai Kiadó.
- SZENDRŐI JENŐ et al.: *Magyar építészet 1945–1970*. Budapest, 1972, Corvina.
- SZJ REZSŐ: Építészeti problémák. Töredékes jegyzetek Dunaújvárosról. (Eredetileg megjelent: *Kortárs*, 1967/3. sz.) Újraközlés In Major–Osskó (1981) 277–292. p.
- SZIRMAI VIKTÓRIA: „Csinált” városok. Budapest, 1988, Magvető. /Gyorsuló idő./
- SZIRMAI VIKTÓRIA: „Új” ökológiai válság. Az újvárosi társadalmak és az ökológiai problémák. In Fűrészné Molnár Anikó (főszerk.): *Tatabánya 45 éve város. Tatabánya várossá nyilvánításának 45. évfordulója alkalmából rendezett tudományos konferencia előadásainak anyaga*. (Tatabánya, 1992. október 1–2.) Tata, Komárom–Esztergom Megyei Múzeumok Igazgatósága. 5–22. p. /Tudományos füzetek 7./
- SZIRMAI VIKTÓRIA: Közép-európai új városok az átmenetben. In Kárpáti Zoltán (szerk. és bev.): *Társadalmi és területi folyamatok az 1990-es évek Magyarországon*. Budapest, 1997, MTA Társadalmi Konfliktusok Kutató Központja.
- SZIRMAI VIKTÓRIA et al.: *Verseny és/vagy együttműködés. Város és környéke kapcsolatai*. Budapest–Székesfehérvár, 2002, MTA Szociológia Kutatóintézet–MTA Regionális Kutatások Központja Nyugat-dunántúli Tudományos Intézet Közép-dunántúli Kutatócsoport.
- SZTÁLIN, JOSZIF V.: *A leninizmus kérdései*. Budapest, 1950, Szikra.
- SZUKICSNÉ DR. SERFŐZŐ KLÁRA: *Budapest és Pest megye népességejlődése, az ezredfordulóig várható tendenciák*. Budapest, 1984, KSH Népességtudományi Kutató Intézete. /KSH Népességtudományi Kutató Intézete kutatási jelentései 22./
- TARDOS TIBOR: *Igaz történetek nagy építkezésekről*. Budapest, 1952, Művelt Nép Könyvkiadó.
- TATAI ZOLTÁN: *Iparunk területi szerkezetének átalakítása*. Budapest, 1984, Kossuth.
- Területi statisztikai évkönyv*. Budapest, 1973–1990, Központi Statisztikai Hivatal.
- THOMAS, WYNDHAM: *The New Towns in England*. Cwmbran, Wales 10 December 1999.
- www.newtowns.net
- TIMÁR LAJOS: A brit urbanizáció a 19. században. *Limes*, 1998/2–3. sz. 151–160. p.
- TIMÁR LAJOS: *Vidéki városlakók. Debrecen társadalmá. 1920–1944*. Budapest, 1993, Magvető Könyvkiadó.
- VADÁSZ ENDRE: A szénbányavállalatok felszámolása. *Bányászati és Kohászati Lapok. Bányászat*. 2000/4. sz. 381–387. p.
- VÁGI GÁBOR: *Versengés a fejlesztési forrásokért. Területi elosztás – társadalmi egyenlőtlenségek*. Budapest, 1982, Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó.
- Városrendezési normák*. Budapest, 1951, ÉM Műszaki Főosztálya.
- VAS ZOLTÁN: *Betiltott könyvem Életem III*. Budapest, 1990, Szabad Tér Kiadó.
- Węclawowicz, Grzegorz: A városok térbeni-társadalmi szerkezete Kelet-Közép-Európában. *Tér és Társadalom*, 1992/3–4. sz. 215–225. p.

Weiner Tibor: Sztálinváros, szocialista város. A városépítés módszere. *Építés–Építészet*, 1951/11–12. sz. 589–598. p.

WEINER TIBOR–VALENTIN KÁROLY–VISONTAI MIKLÓS: *Sztálinváros, Miskolc, Tatabánya*. Budapest, 1959, Műszaki Kiadó.

ZALA GYÖRGY: A gazdasági növekedés és a társadalmi fejlődés egyes területi problémái Baranya megyében. *Földrajzi Értesítő*, 1971/3. sz. 311–327. p.

ZOLNAY VILMOS: *Várpalota*. Budapest, 1952, Népszava. /Ötéves tervünk nagy művei./

ZOLTÁN ZOLTÁN: Késleltetett-e a magyar városfejlődés? *Válóság*, 1972/7. sz. 89–94. p.

RÖVIDÍTÉSEK

bev.	bevezetés
BM	Belügyminisztérium
BVK	Borsodi Vegyi Kombinát
CIAM	Congrès Internationaux d'Architecture Moderne
d.	doboz
DDR	Deutsche Demokratische Republik
d. n.	dátum nélkül
é. n.	év nélkül
ed(s).	editor(s)
ELTE	Eötvös Loránd Tudományegyetem
ÉM	Építésügyi Minisztérium
ÉVM	Építésügyi és Városfejlesztési Minisztérium
ESDP	European Spatial Development Perspective
et al.	et alii
EüM	Egészségügyi Minisztérium
FM	Földművelésügyi Minisztérium
főszerk.	főszerkesztő
HM	Honvédelmi Minisztérium
Hrsg.	Herausgeber
HVG	Heti Világgazdaság
jegyz.	jegyzeteket írta
K+F	kutatás–fejlesztés
klly.	különlenyomat
k. n.	kiadó nélkül
Kominform	Kommunista és Munkáspártok Tájékoztató Irodája
köt.	kötet
KPM	Közlekedési és Postaügyi Minisztérium
KSH	Központi Statisztikai Hivatal
KV	Központi Vezetőség (MDP)
MÁK Rt.	Magyar Általános Készénbánya Részvénytársulat
MÁV	Magyar Államvasutak
MÁVAG	Magyar Állami Vas-, Acél és Gépgyárak

MDP	Magyar Dolgozók Pártja
MKKE	Marx Károly Közgazdaságtudományi Egyetem
MKP	Magyar Kommunista Párt
MOL	Magyar Országos Levéltár
MSZMP	Magyar Szocialista Munkáspárt
MT	Minisztertanács
MTA	Magyar Tudományos Akadémia
NIM	Nehézipari Minisztérium
No	number
NT	Népgazdasági Tanács
OKKFT	Országos Középtávú Kutatási-Fejlesztési Terv
ÖKÜ	Ózdi Kohászati Üzemek
OSZK	Országos Széchényi Könyvtár
OT	Országos Tervhivatal
OTK	Országos településhálózat-fejlesztési koncepció
OVHB	Országos Városrendezési és Helykijelölő Bizottság
ő. e.	őrzési egység
összeáll.	összeállította
p.	pagina
PB	Politikai Bizottság
PIL	Politikatörténeti Intézet Levéltára
PM	Pénzügyminisztérium
PVC	polivinilklorid
Rt.	részvénytársaság
sz.	szám
szerk.	szerkesztő, szerkesztette
SZK(b)P	Szovjetunió Kommunista (bolsevik) Pártja
SZKP	Szovjetunió Kommunista Pártja
TERINT	Területrendezési Intézet
TVK	Tiszai Vegyi Kombinát
uo.	ugyanott
uó	ugyanó
vál.	válogatta
vb	végrehajtó bizottság
vol.	volume

FELELŐS KIADÓ AZ 1956-OS INTÉZET FŐIGAZGATÓJA

FELELŐS SZERKESZTŐ TÖRÖK GYÖNGYVÉR

KÉZIRAT-ELŐKÉSZÍTŐ, KORREKTOR NÁCSA KLÁRA

KÉPFELDOLGOZÁS: SZEPESSY ILONA

NYOMDAI KIVITELEZÉS: OPEN ART KFT.

FELELŐS VEZETŐ BARCZA ANDRÁS

ISBN 963 86635 1 0





GERMUSKA Pál (1971–) Tatabányán született és nőtt fel. Az ELTE Bölcsészettudományi Karán szerzett történész- és muzeológusi diplomát.

PhD-tanulmányait az ELTE BTK Művelődés- és Társadalomtörténeti Doktori Iskolájában folytatta, 2002-ben védte meg disszertációját. 1995 óta dolgozik az 1956-os Intézetben. Kutatásai a magyar jelenkortörténet számos területére kiterjednek: az 1956-os forradalom és szabadságharc, az erőszak-szervezetek, a fejlesztéspolitika és az urbanizáció, valamint a hazai hadiipar 1948 utáni története.

Főbb munkái: *1956 Kézikönyve I–III.* (társszerkesztés, 1996), *Forradalom a bölcsészkaron* (Beck Tiborral, 1997), *1956 Enciklopédiája* (multimédia CD-ROM, társszerkesztés, 1999). 1994-ben Antall József-ösztöndíjas volt, 2000-ben elnyerte a Magyar Soros Alapítvány Doktorandusz Programjának ösztöndíját. 2003-tól hadiipari kutatásait az MTA Bolyai János Kutatási Ösztöndíja támogatja.

3500 Ft

ISBN 963 86635 1 0



9 789638 663511