

---

# GYÁRAK GYERMEKEI. A GYÁRIPAR SZEREPE A DUALIZMUSKORI MAGYAR(ORSZÁGI) VÁROSFEJLŐDÉSBEN

Beluszky Pál

## CHILDREN OF THE FACTORIES. THE ROLE OF MANUFACTURING INDUSTRY IN URBAN DEVELOPMENT IN HUNGARY IN THE TIME OF THE DUALISM

In the modernising towns, in addition to the feudal bourgeois class – handicraftsmen with guild traditions, retailers, late feudal lateiner layer –, in the beginning of the dualist era it was mainly the *modern state bureaucracy*, the *class of officers* that increased in number, followed later by the birth of a *narrow bourgeois layer*, and of course also the *industrial proletariat* especially in the bigger towns and cities. The *functional and social shift* from the feudal to the capitalist city is only clear at the peak of the urban hierarchy, and it is only typical and complete in the regional centres, with a few exceptions. This does not mean that at the lower tiers of the hierarchy we do not find cities at the front line of modernisation – e.g. Fiume (now Rijeka), Miskolc, Szombathely, Nagykánizsa, Kaposvár, Újvidék (now Novi Sad), Újpest etc. –, but even among the county centres we find many that were only in the beginning of this process, and still showed quite a few signs of the urban development of the feudal times (e.g. Veszprém, Eger, Eperjes – now Prešov –, Esztergom, Balassagyarmat, Trencsén – now Trenčín –, Lőcse – now Levoča –, Zilah – now Zalău –, Szekszárd, Nagyenyed – now Aiud –, Nagykároly – now Carei – etc.). *Our statement that the birth of the capitalist urban network used and transformed the frameworks inherited from the feudal times does not mean that the stock of towns and cities of the feudal era remained unchanged.* From the edge of the urban network quite a few towns *disappeared* as early as in the late 18<sup>th</sup> and the first half of the 19<sup>th</sup> century, and this process accelerated after 1848, partly due to the loss of the “support” offered by the city right and partly because the capitalist energies of urban development neglected some of the towns and cities, and the role of the “inherited” urban functions – like e.g. handicrafts – weakened. This group involves small towns in the historical Northern Hungary and in Transylvania, small centres of the declining mining of precious metallic ores (Vízakna – now Ocna Sibiului –, Felsőbánya – now Baia Sprie –, Újbánya – now Nová Baňa – etc.), several small country boroughs – such as Kunmadaras, Hajdúdorog, Hajdúhadház, Szabadszállás, Fülöpszállás, Kiskun-dorozsma, Jászárokszallás etc. –, former small wine producing towns, agricultural towns etc.

A modernkori urbanizációs „... ciklus első szakasza a városrobbanás, a rohamos városnövekedés. Ez egyértelműen a népesség települési koncentrálódásának időszaka. A

szakasz kezdete az ipari forradalomhoz, általában a modern gazdaság elrugaszkodásához (‘take-off’) kapcsolódik. Nyugat-Európa e szakaszba a 18-19. század fordulóján lépett” – írta Enyedi György az urbanizációs ciklusokról szóló tanulmányában (akadémiai székfoglalójában) (ENYEDI 1984). Vagyis a szerző a (gyár)iparosodás és a városodás között szoros kapcsolatot tételez fel, legalább is Nyugat-Európában és Észak-Amerikában. A Kárpát-medencében azonban ezen időszak nemcsak hogy közel egy évszázaddal később vette kezdetét, hanem más feltételek között s részben más eredménnyel, következményekkel zajlott. Az alábbi írás a (gyár)iparosodás és a városodás közötti kapcsolat legfontosabb aspektusait kívánja áttekinteni Magyarországon a 19. században.

A gyáripar előhírnökei az 1830-as, 1840-es években jelentek meg a Kárpát-medencében (1836-ban létesült az óbudai hajógyár, 1839-ben alapították a pesti József Hengermalmot, a 30-es években kezdett működni a Ganz öntöde, a pesti cukorfinomító, néhány felvidéki és bányászati vasgyártó manufaktúra fokozatosan modern kohászati üzemmé alakult stb.); az 1848-as úgynevezett áprilisi törvények az iparúzés számára is kedvező *jogi feltételeket* teremtettek, majd ezt követően korlátozottan ugyan, de kialakultak a gyáripar gyorsabb növekedésének politikai, pénzügyi, piaci stb. feltételei is.

## 1. A GYÁRIPAR MŰKÖDÉSÉNEK FELTÉTELEI A DUALIZMUS KORÁBAN

- A kiegyezés (1867) után az állam gazdaságpolitikáját a *gazdasági liberalizmus* jellemezte, annak ellenére, hogy az 1873-as világválság hatására Európa legtöbb országában, így hazánkban is *protekciónista* intézkedéseket is hoztak. 1881-ben ipartámogatási törvényt születtett („... a technika fejlődése szerint ... berendezett gyárak” számára meghatározott iparágakban 15 éves adó- és illetékmentességet biztosítottak) s e törvényt sorozatosan megújították.
- Az állam ipar-, illetve általában gazdaságtámogatása, gazdaságpolitikája inkább *közvetetten* érvényesült. Számos *infrastrukturális nagyberuházást finanszírozott*, hitelezett meg, adott pénzügyi garanciákat (vasútépítés, a magánvasutak felvásárlása, közút- és hidépítés, ármentesítés, a fiemei kikötő kiépítése, Budapest városfejlesztése stb.), *állami vállalatokat alapított* s tartott fenn (MÁV, állami vasgyárak – Diósgyőr, Lopér! –, szén-, vasérc- és sóbányák, az állami dohánymonopóliumból következően a dohánygyárak stb.), meghatározta az államvasutak tarifapolitikáját, állami megrendeléseket adott, felosztotta a vállalatok között a hadiipari kvótákat, „átvállalta” a szakoktatást stb. 1890 és 1914 között az ország összes beruházásainak 20%-a állami forrásokból történt, s az állami tulajdonban lévő üzemek adták az ipari termelés 12%-át (HANÁK P. – MUCSI F. 1988).
- Az iparfejlődés *nemzetközi feltételei* a dualizmus korában mindvégig kedvezőek voltak. A 19. század második fele, a 20. század eleje Európában – s általában a világgazda-

ság vérkeringésébe bekapcsolódott országokban – a gazdasági konjunktúra korszaka, beleértve az agrárkonjunktúrát. Magyarország folyamatosan nagyarányú agrár-exportot folytatott, ami erőteljesen ösztönözte a mezőgazdasági termelés bővítését, modernizációját. Az agrártermelés prosperálása sokrétűen hatott az ipari termelés alakulására is, különösen Magyarországon, egy *agrárországban*. A kedvező nemzetközi feltételek közé tartozott, hogy a gazdaságilag fejlett országokban nagymennyiségű tőke halmozódott fel a 19. század derekára, mely egyre inkább külföldön keresett magának működési területet. Könnyűvé vált a nemzetközi pénzpiacra a hitelfelvétel; hazánkban a gazdaság és az infrastruktúra kiépítése, fejlesztése jórészt a *tőkeimportra* támaszkodott. 1867 és 1873 között a gazdaságba fektetett tőke 60%-a külföldről érkezett az országba, ez az arány a 19. század végére 48–49, a dualizmus korának végére kb. 25%-ra csökkent. Az is teljesen megszokott a polgári korszak kezdetén, hogy *külföldi vállalkozók* tőkéjükkel együtt maguk is *áttelepedtek* Magyarországra (elsősorban a Monarchia területéről) s alapítottak itt iparvállalatokat.

- Az iparfejlődés *piaci feltételei* felemásan alakultak. Az abszolutizmus egyik első intézkedése a belső, Ausztria és Magyarország között húzódó vámhatár megszüntetése volt (1851). A *közös vámterület* kihatásai Magyarország gazdaságára Janus-arcúak. A mezőgazdasági termelvények kivitele szempontjából előnyös volt a belső vámok hiánya, különösen a 19. század végétől kezdődően, amikor az orosz és a tengerentúli gabona versenye Európából szinte teljesen kiszorította a magyar agrártermékeket, de a Monarchia külső vámvonala és a belső vámhatárok hiánya továbbra is biztosította agrártermékeinek piacát a Lajtán túl.

Másrészt a közös vámterület a cseh és osztrák tartományok „időelőnyéből” következően Magyarország ipara csak néhány szektorban volt versenyképes a Monarchia piacain, a külpiacra a Balkán „meghódítása” inkább csábító lehetőségnek mutatkozott, mintsem valóság volt. Ugyanakkor néhány világszínvonalú magyar termék – mint pl. az izzólámpa, a Ganz-gyár transzformátorai, villamos gépei, berendezései, motorjai, a malomipari berendezések gyártása stb. – a világpiacra is keresett volt. Végül is a magyar korona országainak a dualizmus utolsó évtizedére 20 millióssá növekedett lakossága jelentős potenciális *belső piacot* jelentett, noha a lakosság – különösen a falusi lakosság – vásárlóereje csekély volt, kevés gyári terméket fogyasztottak.

- Magyarország a dualizmus korában mindvégig *agrárország* maradt; 1870-ben a keresők 75,8, 1910-ben 60,1%-a dolgozott a mezőgazdaságban. A gazdasági struktúra jellege messzemenő hatást gyakorolt az iparosításra:

Magyarországon – mint ahogy Közép-Európa más régióiban is – a jobbágyfelszabadítás után az erőforrások – a tőke – a mezőgazdaságba, s a hozzá szorosan kapcsolódó közlekedésbe és pénzintézetekbe áramlottak, évtizedekig „elvonva” a beruházók figyelmét a gyáripártól. (Az is igaz viszont, hogy a nem alaptalan vélekedések szerint épp a mezőgazdaság modernizációja alapozta meg az „ipari forradalmat”.)

- Az sem hagyható figyelmen kívül, hogy Magyarországon a 19. század folyamán a tőkefelhalmozás legjelentősebb forrása az agrárium, a mezőgazdasági áruk termelése, feldolgozása, kereskedelme, hitelezése stb.
- A vasútépítés első évtizedeiben a mezőgazdasági termelvények szállítási igénye ösztönözte s szabta irányát a vasúthálózat építésének, de a folyami (gőz)hajózás fejlődésének is, ezen keresztül a vasgyártásnak, szénbányászatnak, a gépgyártásnak.
- A mezőgazdasági termelvények feldolgozása egy sor prosperáló iparágat hívott életre (malom-, szesz-, cukoripar); a malomiparhoz a magyar (gyár)iparosítás történetének szinte legendává vált eredményei kötődnek (Budapest a világ legnagyobb malomipari városa, a magyarországi malmok világszínvonalú technikai felszereltsége, a hazai malomipari gépgyártás innovációs képessége, világszabadalmak stb.).
- A gyáripar egyéb feltételei – áruszállítás, pénzügyi tevékenység, technológia, kereslet stb. – az első világháborúig eltelt hét évtizedben is rohamos tempóban jöttek létre, illetve változtak. (Magyarországon 1848-ban alig 150 km-nyi vasútvonalon jártak a szerelvények, 1914-ben több mint 22 és félezer km vasútvonal hálózta be az ország akkori területét. A közutakon a szekerek mellett megjelentek a gépkocsik; 1903-ban megindult hazánkban a menetrend szerinti autóbusz-forgalom.) A városok utcáin megjelentek a villamosok (az első világháború előtt 17 városunkban közlekedtek). Míg 1848-ban a gőzgép még újdonságnak számított, addig 1911-ben már 196 áramfejlesztő telep működött az országban, a gyertyát a gázvilágítás, majd a villamos világítás váltotta fel, legalább is a nagyobb városokban. Számos technikai újdonság jelent meg s terjedt el: a fotográfia, majd a mozgóképfilm, a telefon és a telefonhírmondó, megcsodálhatták a polgárok az első bemutatók repülőgépeit, a kórházakban megjelentek a röntgen-készülékek és így tovább. Mindez ösztönözte a (gyár)ipar modernizációját, illetve azt eredményezte hazánkban, hogy a „múlt nélküli” gyártmányok terén nem érvényesült megkésetttségünk, s a magyarországi ipar e téren a világ élvonalába kerülhetett (izzólámpa-gyártás, transzformátor-gyártás, villamos mozdonyok gyártása, gyógyszeripar stb.).
- Az iparosodás „*humán*” feltétele, illetve forrásai terén a magyarországi (gyár)ipar a tárgyalta korszakban egyre kedvezőbb helyzetbe került. A *munkaerő-kínálat* mennyisége az egész ország területén bőségesnek bizonyult; „kínálati” munkaerőpiac alakult ki, s az ismert sztereotípiáknak megfelelően „az ipar nem tudta felszívni a mezőgazdaságból felszabaduló, illetve a viszonylag gyors népességgyarapodásból származó munkaerőt”. Ám ez a bőségesen rendelkezésre álló munkaerő javarészt szakképzetlen volt, az ipari munkavégzés tradíciójával, „kultúrájával”, a gyáripari munkához szükséges fegyvellemmel nem rendelkezett. (Ezért a korszak elején a gyáripari tisztviselők, elő- és szakmunkások jelentékeny része külföldről érkezett hazánkba.)

## 2. IPARI TEVÉKENYSÉG A DUALIZMUS KORÁBAN

Hazánkban az ipar súlya csak 1890 körül kezdett gyorsabban növekedni. 1870-ben, az első hivatalos magyarországi népszámlálás idején még csak a keresők 10%-a, 657 ezer fő dolgozott a bányászatban és az iparban, beleértve a kb. 270 ezer önálló kisiparost vagy a statisztikai nomenklatúrának köszönhetően a vendéglátóipar dolgozóit (kocsmárosok, vendéglősök, pincérek, szállodai alkalmazottak). A nemzeti jövedelemhez való hozzájárulás aránya alapján azonban valamivel nagyobb volt az ipar súlya a gazdaságon belül (15%-os részesedés). Az 1880-as évek közepétől a századvégig terjedő időszak a magyarországi gazdaságfejlődés legsikeresebb periódusa: a gyáripar évi 7%-os növekedési üteme, 7000 km új vasútvonal, a pénzintézeti tőkeállomány megháromszorozódása, a legfontosabb nehézipari termékek – szén, vasérc, nyersvas stb. – termelésének megduplázódása stb. 1880 után az ország iparosodása már más típusú volt, mint az előző évtizedekben; nagyjából lezajlott a tradicionális (kézmű)ipar válsága-átalakulása, a kisipar-gyáripar aránya egyértelműen a nagyipar javára módosult, a korábban csak néhány iparágra kiterjedő „technológiai forradalom” általánossá vált, kezdetét vette az állami ipartámogatás, nagyarányú koncentráció indult meg az iparban is, modern gyáróriások épültek, elkezdődött a „második ipari forradalom” (gőzgép helyett gőzturbina, az elektromosság egyre kiterjedtebb alkalmazása, a robbanómotorok megjelenése, a hírközlés forradalma – telefon, telefonhírmondó stb.).

Sajátosan alakult az ipari üzemek méretstruktúrája; miközben a kisiparosok száma tovább növekedett, ugyanakkor a gyáriparban erős koncentráció mutatkozott. 1910-ben az 500 főnél többet foglalkoztató üzemek az összes üzem 4,5%-át tették ki, bennük dolgozott viszont a nagyipari munkásság 37,8%-a. Ennek magyarázata, hogy a viszonylag későn, a 19. század végén zajló magyarországi iparosítás már a monopóliumok kialakulásának korszakára esett s az iparba „kívülről” – külföldről, az államtól, a bankoktól – érkező tőke mamut-üzemeket hozott létre, a munkaerő magas fokú koncentrációját támogatta. Ezek a „telepített” mamut-üzemek, mivel telephelyük megválasztása során nem a „szerves fejlődés” biztosítását tartották szem előtt, hanem a nyersanyagok, bányakincsek közelségét – azaz telepítésük független volt a már kialakult ipartól, a városoktól stb. –, formálták át elsősorban az ország ipari térszerkezetét, hoztak létre új iparvidékeket, jelentősen befolyásolták a településhálózat fejlődését, alakították a migrációt stb. 1910-ben 15 üzem 2 ezernél is több munkást foglalkoztattott.

A gyáripar által foglalkoztatott munkások számánál is gyorsabban növekedett a gyárak kapacitása – az üzembe helyezett erőgépek teljesítménye –, a termelékenység és az előállított termékek mennyisége. A „tájkép” szembetűnő elemeivé váltak a hatalmas gyártelepek, a templom-tornyokkal vetélkedve szaporodtak az égre törő gyárkémények, a bányatelepek, gyárak mellé épített munkáskolóniák.

E folyamat részletezésére itt nincs lehetőségünk. Érzékeltetésére megemlítjük, hogy míg 1863-ban Magyarországon mindössze 449 gőzgép üzemelt 7512 lóerő teljesítménnyel (Ausztriában 2325 gőzgép 35837 lóerővel), 1913-ban már 576 ezer lóerőt

szolgáltattak az iparban alkalmazott erőgépek. Míg az abszolutizmus kezdetén (1851) a kőszéntermelés nem érte el a 200 ezer tonnát, addig 1913-ban meghaladta a 10 milliót. Ekkor már több mint 50 ezren dolgoztak a szénbányákban, sok ezren a szénbányászathoz közvetlenül kapcsolódó üzemekben. A szénbányászat nemcsak a modern iparban-közlekedésben nélkülözhetetlen energiahordozót és nyersanyagot biztosította, nemcsak munkaalkalmakat teremtett, hanem mamutvállalatokat hívott életre (Salgótarjáni Kőszénbánya Rt., Magyar Általános Kőszénbánya Rt. – Tatabánya), döntő szerepet játszott az ország nehézipari körzeteinek kialakításában – Krassó-Szörény megyében, a Sajó-völgyben, Salgótarján környékén, a dorogi szénmedencében stb. –. A közép- és koraujkorban nemzetközi jelentőségű, városokat „teremtő” nemesfém-bányászat viszont lehanyagolt, a középkori bányavárosok eljelentéktelenedtek.

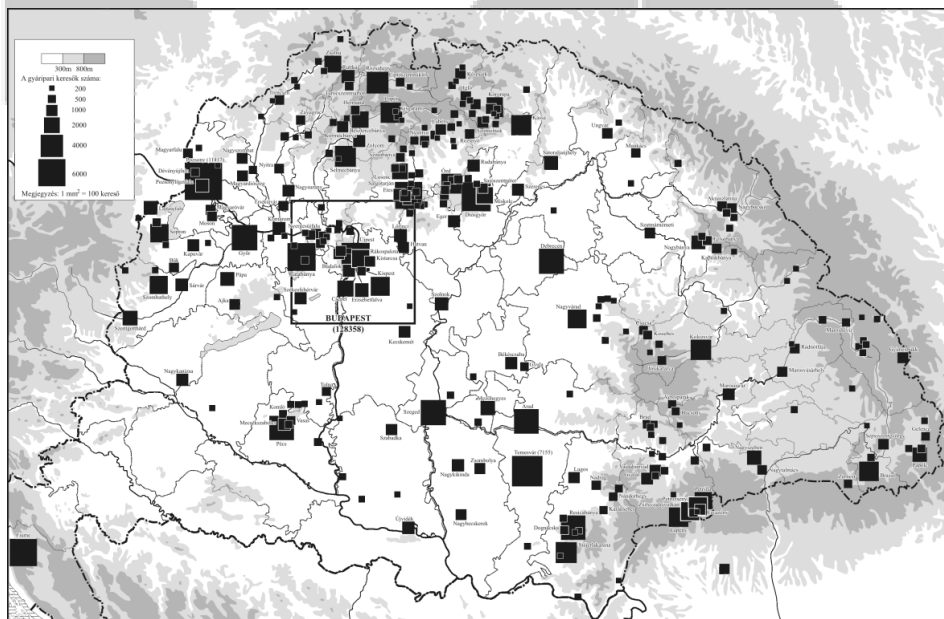
A bányászattal és az alapanyag-termeléssel szemben a fém- és gépipar, a textilipar, sőt az élelmiszeripar is mindenekelőtt a felvevőpiacokba, az ország legnagyobb városaiba, elsősorban Budapestre és ipari elővárosaiba települt. Pl. a gépipar kb. 45 ezer keresőjének több mint fele a fővárosban dolgozott. A 10 legnagyobb, legalább ezer főt foglalkoztató gépgyár közül 8 Budapesten, egy Győrben (Magyar Vagon- és Gépgyár), egy pedig Aradon (vasöntöde és vagongyár) működött. A közvélekedéssel ellentétben a magyarországi iparnak voltak modern, a nemzetközi versenyben is sikeresnek bizonyuló termékei, illetve üzemei a dualizmus korában is (a villamossági iparban az Egyesült Izzó [nemesgáz-töltésű wolfram-szálas izzók], a Ganz Villamossági Gyár [villanyozdony], a budapesti telefongyár; a belsőégésű motorok gyártása stb.).

### 3. AZ IPAR ELHELYEZKEDÉSE A DUALIZMUS KORÁBAN

A dualizmus korában az iparosodottság területi elhelyezkedésének markáns alakítójává a bányászkodás és a gyáripár lépett elő. A bányászkodás és a gyáripár pedig vagy a bányakincsekre és nyersanyag-előfordulásokra, vagy a nagyvárosokba, mindenekelőtt Budapestre települt.

Az ipar területi szerkezetét egyértelműen tükrözik a *települési szintű adatok (1. ábra)*; a Késmárk – Korpona – Kassa – Diósgyőr – Budapest – Bánhida (Tatabánya) – Pápa – Szombathely vonaltól nyugatra eső területen, a Felvidék középső és nyugati felében, Budapest környékén és a Kisalföldön tömörültek a jelentős (gyár)ipari központok. Ezen kívül csak a délkeleti országhatár közelében található ipari tömörülés (iparvidék), mint a Zsil-völgyi szénbánya-vidék és a Hunyad megyei vasipar és nemesfém bányászat telephelyei, Krassó-Szörény megye nehézipari körzete – Stájerlakanina és Resicabánya központtal –, s Brassó környéke. Néhány nagyvárosban működött még említésre érdemes gyáripár, mint Temesvár, Arad, Fiume, Szeged, Debrecen, de e városokban az iparosodottság szintje meglehetősen alacsony. A dualizmus korának végére kialakult Kárpát-medencei ipari régiók, iparvidékek legfőbb adatait az *1. táblázat* tartalmazza.

1. ábra: A legalább 200 gyáripari keresővel rendelkező települések, 1910  
Figure 1: Settlements with more than 200 industrial factory employees, 1910



Szerk.: Beluszky P.

Az így kijelölt ipari körzetekben és központokban dolgozott az ország 392939 gyáripari keresőjének 95,3%-a, 374 ezer fő.

1. táblázat: A dualizmus végének ipari régiói, iparvidékei és ipari központjai  
 Table 1: Industrial regions and centres at the end of the Dualism

Ipari régiók, iparvidékek	Nagyipari vállalatok száma (db)	Nagyipari kereső (fő)	
		összesen	ebből bányász
<i>I. Központi ipari régió összesen</i>			
1. Budapest és vidéke	1481	162324	10402
2. Duna menti (dorogi) iparvidék	1423	148322	252
3. Nagyipari központ: Tatabánya	45	6786	3950
4. Egyéb	5	6782	6200
	8	434	–
<i>II. Felvidéki régió összesen</i>			
1. Borsodi iparvidék	467	86943	25310
2. Délnógrádi (salgótarjáni) iparvidék	55	18105	6141
3. Gömör–szepesi iparvidék	36	13772	7997
4. Garam-menti (zólyomi) iparvidék	145	19530	7015
5. Felső-vágvölgyi iparvidék	76	15357	2707
6. Nagyipari központ: Kassa	58	10491	28
7. Egyéb*	34	3230	–
	63	6558	1322
<i>III. Krassó-Szörény–hunyadi régió összesen</i>			
1. Resicabánya–Stájerlakaninai iparvidék	137	33244	18164
2. Hunyadi iparvidék	41	13108	4290
3. Egyéb**	24	15577	13136
	72	4 559	738
<i>IV. Kisalföldi-vágvölgyi régió</i>			
1. Nagyipari központ:			
Pozsony	77	11417	–
Győr	42	5181	–
2. Egyéb	277	32850	1413
<i>V. Régión kívüli iparvidék</i>			
1. Pécs-mecseki iparvidék	48	8 90	4785
<i>VI. Iparvidékeken kívüli nagyipari központok</i>			
1. Debrecen	52	5020	–
2. Szeged	62	5256	–
3. Temesvár	62	7155	–
4. Fiume	47	5881	–
5. Kolozsvár	42	3295	–
6. Arad	54	4645	–
7. Brassó	46	3069	–
*Ebből Észak-Nógrád	25	4364	119
** Hunyad megyei aranybányászat	10	2471	2471

#### 4. AZ IPAROSODÁS ÉS A VÁROSFEJLŐDÉS KAPCSOLATA A DUALIZMUS KORÁBAN

Mielőtt az iparosodás és a városfejlődés magyarországi kapcsolatáról szólnánk, megjegyezzük, hogy az ország iparosodottsága a 20. század elején is – a látványos eredmények ellenére – még mindig jelentősen elmaradt Nyugat-Európa szintjétől. Hazánkban az agrárkeresők aránya ötszöröse volt Anglia értékeinek, s még Olaszországban is bő 10%-ponttal haladta meg az ipari keresők aránya a magyarországit. Ez a tény eleve korlátozta az (gyár)iparnak a városfejlődésre gyakorolt hatását.



A gyáripar városfejlesztő szerepének tárgyalása előtt ki kell térnünk a kisipar (kézműipar) és a településfejlődés összefüggéseire. A polgári korszak kezdetén az ipari tevékenység túlnyomórészt kisüzemekben folyt kézműves technológiával. Még 1890-ben is az ipari keresők 43,6%-a önálló iparos volt, míg a Monarchia nyugati tartományaiban csupán 19%-a. A kisipar nemcsak „szolgáltató” jellegű tevékenységet folytatót, hanem a „piacokra” – vásárookra – is termelt; a magyarországi városok társadalmának a középkor óta a legnépesebb csoportját képezték a céhes iparosok; a települések és kézműiparuk helyzetének, pozíciójának alakulása között kölcsönkapcsolat alakult ki. A kisebb városok, mezővárosok egész sora kézműves központként érkezett a polgári kor küszöbére, falaik között – már ha voltak! – még a 19. század második felében is száznyi csizmadia, szűcs, szűrszabó stb. dolgozott. Kétségtelen, hogy 1850 után „rossz idők jártak” a tradicionális kézműiparra, pontosabban egyes ágazataira. A közös vámterület bevezetése nyomán felerősödött a külföldi gyáripari termékek versenye, a vasúthálózat kiépítése eredményeként a távoli gyárak termékei könnyen eljutottak a helyi piacokra, a gyáripar termelékenységének emelkedése nyomán olcsóbbodtak a gyári áruk, megnyerték az árversenyt a kézműipari termékekkel szemben; végül egyre gyarapodott azon „modern” termékek sora, melyeket elő sem lehetett állítani kézműves módszerekkel, kisipari keretek között. Egy sor kisipari ágazat vesztette el piacát, sorvadt el, látványosan hozzájárulva jónéhány mezőváros, kisváros hanyatlásához.

A korszak egészére vonatkozó statisztikai adatok azonban nem igazolják egyértelműen a fenti megállapításokat. Kétségtelen, hogy az 1850-es–1860-as években átmenetileg csökkent az önálló iparosok száma, egy sor kézműves iparág majd teljesen eltűnt, mint ahogy eljelentéktelenedett a háziipar is. Ám a kisipar válsága nem érintette a falusi szolgáltató ágakat, általában az egyre több iparost foglalkoztató szolgáltató ágakat, és sok „modern” iparág is megjelent a századvégen, mint pl. a víz- és villanszerelő, fényképész, fodrász, kozmetikus és így tovább. Ennek eredményeként 1870 és 1890 között az önálló iparosok száma 272 ezerről 375 ezerre, 37%-kal emelkedett, az 1910-es népszámlálás pedig 462 ezer önálló iparost talált a szűkebb Magyarország területén. A kisipar tehát nem számolódott fel, nem jelentéktelenedett el, csupán iparági struktúrája és szerepe változott, amivel természetesen velejárt területi struktúrájának módosulása is.

A *bányászat és a gyáripar* település(város)fejlesztő szerepe, amint az az iparfejlődés néhány vázolt sajátosságából és az iparvidékekről adott áttekintésből kitűnik, merőben eltérő volt a *bányászat és az alapanyag-termelés* (vaskohászat, acélgégyártás, hengerelt áruk előállítás, építőanyag-ipar stb.), illetve a *gép-, textil- és egyes élelmiszeripari* ágazatokban. Az előbbieket értelemszerűen a kitermelhető bányakincsekre települtek, az utóbbiak a fogyasztópiacokra, közlekedési központokba, „agglomerációs” előnyöket kínáló településekbe, egyetemek, kutatóintézetek közelébe, pénzügyi és hatalmi központokba.

A *bányászat* és az *arra települt ipar* esetében a településfejlesztő hatás függött a bányászat és az ipar megtelepedése óta eltelt időtől is. Ha ezen üzemek munkaerő-szükséglete jelentősebb volt, s azt a helyi munkaerő-kínálat nem tudta kielégíteni, kezdetét vette nagyobb népességtömörülések kialakulása, mivel a kor adottságai mellett az in-

gázás lehetőségei korlátozottak voltak. A *népességtömörülések* kialakulásához hozzájárult, hogy a bánya- és iparvállalatok többnyire maguk is építettek munkáskolóniákat, telepítették oda munkavállalóikat. Ezek az ipar létrehozta népességtömörülések sem megjelenésükben, sem társadalmi struktúrájukat tekintve nem hasonlítottak a „klasszikus” településekre, városokra. A kolóniákat a bánya- vagy gyártulajdonosok üzemhez a lehető legközelebb építették fel, nem törekedve egységes településszerkezet kialakítására, esztétikai, településrendezési vagy „környezeti” szempontokra. (Ózdon pl. a kohászati üzem foglalta el a település központját, az üzem köré építették fel a munkáslakásokat; a zajos s port okádó lábatlani cementgyár bejáratától néhány méterre építették fel a kis munkáskolóniát, a „hétházakat”). A kolóniák lakóépületei a gazdasági cselédek uradalmi épületeihez hasonlítottak, egy-egy földszintes, hosszú épületben 6–12 lakás sorakozott egymás mellett. A kolóniák színvonala, „felszereltsége” erősen függött a nagyvállalatok szociális érzékenységétől, szociálpolitikájától; a „Rima” (Rimamurányi Vasmű Rt.) vagy a MÁK (Magyar Általános Kőszénbánya Rt.) építette kolóniákról – Salgótarján, Tatabánya – a kortársak is elismeréssel szóltak, az ugyanez településekben épült üvegyári vagy cementgyári kolóniák viszont nyomorúságos életfeltételeket nyújtottak. Salgótarján a 20. század kezdetén úgy jelenik meg, mint az „ófalut” körülvevő – statisztikailag külterületnek minősülő – munkáskolóniák konglomerátuma: az acélgyári kolónián 2317-en, a bányáskolónián 1053-an, Salgóbányán 590-en, a palackgyári kolónián 568-an éltek, egy sor kisebb kolónia mellett; az intézmények – iskola, orvosi rendelő, boltok – is a kolóniákban létesültek, a vállalatok tulajdonában. A későbbi Tatabányát alkotó, térben is elkülönülő községekben a 19. század végén kezdődött, majd viharos gyorsasággal fejlődött a bányászkodás és a „rátelepülő” ipar – áramfejlesztő, cementgyár, mészégető stb. – 1910-ben már közel 7 ezer főt foglalkoztatott. Tatabánya tipikus „kapitalista nehézipari településsé” nőtt, bányáskolóniákkal, a kusza szerkezetű település által közrefogott bányaaknákkal, meddőhányókkal, külfejtésekkel, összefutott lakossággal, a „valódi polgárság” hiányával. A későbbi város minden négyzetméterére rányomta bélyegét a bányászkodás, és rávetült a MÁK árnya.

A nagyra nőtt *népességtömörülésekben* aztán a 19. század végén, a 20. század elején a település saját lakosságának ellátását „megcélözva” megjelentek a szerényebb *városi intézmények*, üzletek, kisiparosok, esetleg polgári iskolák, egészségházak, iparostanonc-iskolák, csendőrorsők, takarékpénztárak, néhányuk járási székhellyé is vált. (A „városi” intézményeket is többnyire az iparvállalatok hozták létre s tartották fenn.)

Magyarország iparvidékein néhány ipar által létrehozott népességtömörülés a 20. század elejére már eljutott a városi lét küszöbére. A Krassó-Szörény megyei iparvidéken a komplex kohászati-fémipari kombinátnak helyet adó *Rescabányán* 1910-ben több mint 17 ezren éltek, járási székhely s a hierarchia-vizsgálatok szerint a „hiányos funkciójú kisvárosok” közé került a város-rangsor 220. helyén (az akkori országterületen), Nyírbátorral, Tiszafüreddel, Barccsal, Borosjenővel, Gölnicbányával azonos szintű intézményhálózattal. Az iparvidék másik nagy népességtömörülése, *Stájerlakánina* (1910: 12336 lakos) még nem érte el a városiasság küszöbértékét. Járási székhellyé „emelkedett” *Salgótarján* (13746 lakos, teljesíti a kisvárosok „követelményrendszerét”, a városhierarchia 149. helyén), *Oravicabánya* (4079 lakos), *Petrozvény* (12193 lakos), a

Zsil-völgyi szénmedence központja és Ózd (5981 lakos, de már összeépült a majd 4 ezer lakosú Sajóvárkonyval). Sajátos volt a helyzete a vaskohászat által felnövelt, 17 ezer lakosú, Miskolccal összeépült, vele szimbiózisban élő *Diósgyőrnek*. A többi népesítőmörülés azonban a dualizmus-kor végén még nem rendelkezett városi szerepkörökkel, mint a későbbi Tatabányát alkotó négy település (1910-ben együttesen 23 ezer lakos), Zsilyvajdejvulkán (7184 lakos), Várpalota (5440 lakos) stb.

A közép- és koraiújkorban a Kárpát-medencében a távolsági kereskedelem mellett a nemesfémbányászat jelentette a legfontosabb városfejlesztő energiát, növelve egy sor bányavárost a Felvidéken és Erdélyben. Pl. Selmecebánya a középkortól a 18. század végéig az ország egyik legnépesebb s legjelentősebb városa; mellette Körmöcbánya, Besztercebánya, Breznóbánya, Felsőbánya, Nagybánya, Gölnicbánya, Verespatak stb. szintén a nemesfémbányászatnak köszönhetette létét, város-voltát.

A 18-19. században azonban egyes lelőhelyek kimerülése és a szükségessé váló korszerűsítések elmaradása (tőkehiány!) miatt erősen visszaesett, illetve egyes helységeken megszűnt a nemesfémbányászat, s a középkori eredetű bányavárosok – ha egyéb funkcióra nem tettek szert, mint pl. a megyeszékhellyé váló Besztercebánya – pozíciói meggyengültek, visszacsúsztak a hierarchikus rangsorban, vagy éppen elveszítették városi szerepkörüket (ez történt pl. Telkibányával, Rudabányával).

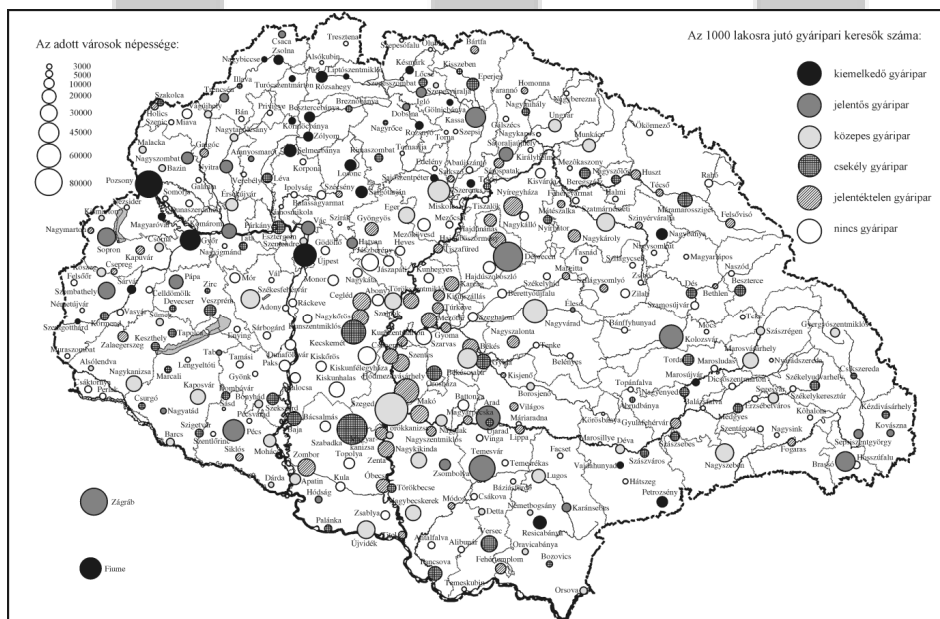
A telephelyeiket „szabadon választó” iparágak esetében már bonyolultabb kölcsönhatások álltak fenn a gyáripar s a településfejlődés között. Ezen vállalatok lehetőleg a nagyobb, gazdaságilag erősebb, jó forgalmi fekvésű városokba települtek. E városokat a kereskedelem, a piacközponti és adminisztratív szerepkör hívta életre s városi funkcióik fontos összetevője lehetett a kézműipar. Létüket tehát nem a gyáriparnak köszönhették, és mivel a nagyobb, magasabb hierarchia-szintű városok több, nagyobb ipartelepüket vonzottak (biztosítottak neki piacot, tudtak eltartani, nagyobb volt piac-körzetük stb.), mint a kisebbek, tulajdonképp gyáriparuk volumene, városfejlesztő hatásuk mértéke a korábbi hierarchiát „képezte le”. Nem forgatta fel alapjaiban az iparosodás a polgári kor kezdetének hierarchia-viszonyait, a településhálózatot, sőt néhány esettől eltekintve konzerválta azt. S noha a „gyárat” nem is tekintjük a városi lét kritériumának – vagyis a gyáripar nem tölt be közvetlen városi szerepkört, hisz akkor jelentős város lett volna pl. a Zólyom megyei Lopér (vasgyárában 1910-ben 3250-en dolgoztak), Papolc Háromszékben (1624 munkavállalót foglalkoztató fűrészüzem), Likér Gömörben (vas- és acélgyártás) stb. –, de természetesen közvetve hozzájárul a városok gyarapodásához, népességük s ezáltal a városi javak iránti igény növekedéséhez s a modernizációhoz.

A „ping-pong” hatás (kölcsönhatások) miatt csak részletes, városenkénti vizsgálat tudná kimutatni a gyáripar s a településfejlődés közötti összefüggések teljességét. Mindenesetre a dualizmus korának végére nagyobb városaink már számottevő gyáriparral rendelkeztek (2. táblázat és 2. ábra), s az ipar városokon belüli súlya is akkora volt, hogy befolyásolta a települések életét. De nemzetközi jelentőségű gyáriparra csak Budapest tett szert. A *budapesti iparvidék* nagy súlyát (148 ezer nagyipari munkavállaló és százezernél több kisiparban dolgozó kereső) számos tényezőnek köszönhetette:

2. táblázat: Nagyvárosaink gyáripari szerepköre 1910-ben  
Table 2: Industrial role of the main cities

Város	Lakosságszám (fő)	Gyáripari kereső (fő)	1000 lakosra jutó gyáripari kereső (fő)
1. Budapest és elővárosai	1110453	148322	133,6
2. Pozsony	78223	11108	142,0
3. Temesvár	72555	7155	98,6
4. Fiume	49806	5881	118,1
5. Szeged	118328	5256	44,4
6. Győr	44300	5181	117,0
7. Debrecen	92729	5020	54,1
8. Miskolc+Diósgyőr	68680	10040	145,8
9. Arad	63166	4645	73,5
10. Kassa	44211	3230	73,1
11. Kolozsvár	60808	3295	54,2
12. Brassó	41056	3069	74,7
... Rózsáhegy	12249	3710	296,8

2. ábra: Az 1000 lakosra jutó gyáripari keresők száma a településekben, 1910  
Figure 2: Factory workers per thousand inhabitants, 1910



Szerk.: Beluszky P.

- Budapest és elővárosai az ország legnagyobb *felvívő- és munkaerőpiacát* jelentették; a munkaerőpiac vonzása az ország egészére kiterjedt, bőséges és képzett munkaerőt kínált az ipari vállalkozások számára.
- Az országban egyedülálló „agglomerációs” előnyöket kínált a főváros a gyáripar számára, egyrészt az üzemek kooperációs lehetőségei révén, másrészt a budapesti „szellemi potenciál” felhasználása révén; a kor innovatív iparágai jórészt az itt élő, s többnyire a Műegyetemen dolgozó műszaki értelmiség találmányait hasznosítva fejlődött nemzetközi jelentőségűvé. Budapesten és elővárosaiban már megfigyelhető az egymásra-települő iparágak kölcsönös fejlesztő hatása (manapság „ipari klaszterek” kialakulásáról beszélünk).
- A nagyítják érintkezési pontján, a legenergikusabb vásárvonalak találkozásánál fekvő Budapest vált az *ország modern közlekedésének is központjává* (vasúthálózat, dunai hajózás, közúthálózat), ennek révén könnyen juthatott nyersanyagokhoz, könnyen értékesíthette termékeit az ország egész területén. Iparának energiaszükségletei is elérhető közelségből beszerezhetőek voltak (Dorog, Salgótarján, Tatabánya).
- Végül Budapest az ország kiemelkedően legnagyobb pénzügyi és hatalmi központja, s ez nem lehetett közömbös a beruházások pénzügyi forrásainak előteremtésekor, az állami megrendelések „osztogatásakor” stb.

Mindezek eredményeként Budapest s elővárosainak *ipari súlya* kiemelkedő az országban; itt dolgozott a gyáripari keresők kétötöde, de egy sor iparágban ennél is jóval nagyobb része. Budapest ipara feldolgozóipar; nyersvas-, acél-, hengerelt- és kovacsoltvas-szükségletét behozatal útján fedezte; a bányászatot is csak néhány agyag- és kavicsbánya képviselte, s jelentéktelen volt a textilipar. Ettől eltekintve a fővárosi gyáripar rendkívül differenciált, a korabeli statisztikák 207 itt működő (gyár)ipari ágat soroltak fel a hanglezgyártól (!) a pénzszekrény-, vagon-, mozdony-, telefon-, izzólámpa-, hajó-, elektromos felszerelések gyártásán át a dohánygyárakig, nyomdákig, villanyfejlesztőkig. A fent említett okok következtében a „tudásigényes”, innovatív iparágak zöme Budapesten dolgozott. A 19. század utolsó évtizedétől kezdve az elővárosokba is modern gyáripar települt (Újpestre, Kispestre, Csepelre, Erzsébetfalvára stb.). Nagyvárosaink közül – a statisztikai adatok szerint – mindenekelőtt Pozsony, Győr, Fiume, Temesvár esetében tételezhető fel a gyáripar intenzív városfejlesztő szerepe; Pozsony sokoldalú funkciókkal rendelkező regionális központ szerepét töltötte be – adminisztratív, kereskedelmi, pénzügyi és kulturális központ –, de Győr és Temesvár modern ipara jellegmeghatározóvá vált – nem véletlenül nevezték Temesvárt a magyar Manchesternek –, Fiume pedig az ország egyik legfontosabb gazdasági (pénzügyi, kereskedelmi, tengerhajózási és gyáripari) központja, gyáripara a külkereskedelmi áruk feldolgozására – olajfinomító, dohánygyár, malmok stb. – és a hajózás kiszolgálására – hajógyárak – települt.

A 2. táblázatban „ellen” példaként feltüntettük Rózsahegyvet; a Liptó megyei városka a 19. század végéig kis helyi piacközpontként szolgált. Ám az 1895-ben alapított textilgyára (Magyar Textilipari Rt.) 1910-re a Monarchia legnagyobb textilgyárává nőtt, 2

és félezer munkást foglalkoztatott, és a 20. század elején az ország leggyorsabban növekvő – városi előzményekkel rendelkező – iparvárosává tette a felvidéki városkát.

Az elmondottakat figyelembe véve úgy véljük, hogy a dualizmus évtizedei alatt (vagy akár 1848 óta) a magyarországi városállomány kicserélődéséről nem beszélhetünk, kevésszámú város látványos hanyatlásától vagy előretörésétől eltekintve a városállomány meglehetősen stabilnak bizonyult. Természetesen számos esetben a hierarchikus ranghely változása is lereagálta a városfejlesztő tényezőkben, az egyes települések igazgatási, forgalmi helyzetében, gazdaságuk fejlődési lehetőségeiben stb. bekövetkező változásokat (3. táblázat). Azonban e változások sorában csak ritkán tételezhető fel az iparosodás hatása. A polgári korszakban pozícióikon látványosan javító városok városfejlesztő energiái között elsősorban az igazgatási és szolgáltató szektort találjuk, gyakran társulva a vasúti csomóponttá válás városfejlesztő hatásaival, különösen a rendi korszakban „gyenge” megyeszékhelyek, vagy az újonnan megyeszékhellyé váló városok esetében (Kaposvár, Szombathely, Szolnok, Máramarossziget stb.). A gyáripar „városiasító” hatását a budapesti ipar már említett szerepe mellett elsősorban Temesvár és Arad esetében tapasztalhatjuk; mindkét város nemcsak jelentős volumenű, hanem modern, innovatív gyáriparra tett szert a 19. század második felében. Pozsony és Győr esetében is számottevő lehetett a gyáripar városfejlesztő szerepe, de e városok már a 19. század elején is előkelő pozíciókat foglaltak el a magyarországi városhálózatban, így „statisztikailag” nem mutatható ki az ipar hatása. Miközben a századelő (a 19. századi!) top50-ben lévő települései (a 3. táblázatban közülük csak az első harmincat tüntettük fel) általában őrizték pozícióikat a 20. század elejéig, néhány „visszaeső” város esetében kimutatható az elmaradó iparosítás hatása a hanyatlásban. E városok közé sorolható a magyar várostörténet két klasszikus „lúzere”, Veszprém és Eger (modernizáció-ellenes egyházi központok a ’vasút’ által is „negligálva”), némiképp Eperjes, valamint a táblázatban már nem szereplő azon szerény megyeszékhelyek, amelyeket az iparosítás is elkerült, vasúti szárnyvonalakra szorultak, s egyébként is már a 19. század elején is csak kicsinyke adminisztrációs központok voltak (Csík-szereda, Ipolyság, Alsókubin, Liptószentmikós, Turócszentmárton stb.).

Tehát Magyarországon – eltérően pl. Angliától, Németország nyugati tartományaitól – a *korábbi városállomány modernizálódik*, a kedvezőbb helyzetű feudáliskori városok *váltak* át a polgári (kapitalista) városfejlődési pályára. Mivel azonban néhány kivételtől eltekintve a hazai városok törzsállományának *gazdasága „középkorias” jellegű* volt (fő funkciójuk a céhes keretek között űzött kézműipar, a piacközponti szerepkör, a szerény bolti-vásári elosztó-kereskedelem stb.), nagy- és középpolgársága jelentéktelen, a városlakók vagyona szerény, a feudáliskori városok inkább csak települési (műszaki?) kereteket kínáltak a modern városfejlődésnek, nem saját, szerves fejlődésük eredménye volt a „váltás”.

„Kívülről” érkeztek a polgári kor intézményei, a sokféle hivatal, a tőke, a polgárság jó része. A szerves fejlődésre legfeljebb néhány oly városunk szolgált példát, ahol már a 19. század elején modern, céhes kötöttségektől mentes polgári réteg alakult ki, mint pl. Győrben, Pozsonyban, Pesten, Szegeden, Temesvárott stb. E városokban fi-

gyelhető meg a korábban helyben felhalmozódott (kereskedelmi) tőke átáramlása a gyáriparba, pénzintézetekbe. Ha tehát a városállomány – vagy számottevő része – nem is cserélődött ki, a „váltás” létrejött a városállományon belül, mind a funkciókat, mind a helyi társadalom összetételét illetően. Még az olyan nagyvárosokban is, mint Pest, ahol már 1848 előtt számottevő gazdasági bázis, tehetősebb polgárság alakult ki, a 19. század elejének és végének polgársága között sem személyükben, sem jellegükben alig mutatható ki kontinuitás.

3. táblázat: A városhierarchia és a lakosságszám szerinti sorrend változása, 1828–1910  
Table 3: Urban hierarchy and size between 1828 and 1910

A városok ranghelye a hálózatban, 1828			A városok ranghelye a hálózatban, 1910				
Városok*	Lélekszám		Városok**	Feltűnő eltérés a hierarchikus sorrendben	Lélekszám		Feltűnő eltérés
	fő	sorrend			fő	sorrend	
1. Pest	22198	9*	1. Budapest		880371	1	
2. Pozsony	37180	2	2. Pozsony		78223	5	
3. Debrecen	45375	1	3. Kassa	+5	44211	14	+10
4. Buda	30001	6*	4. Debrecen		92729	4	
5. Győr	14472	20	5. Temesvár		72555	6	+22
6. Temesvár	11942	28	6. Szeged		118328	2	
7. Szeged	32209	5	7. Nagyvárad	+16	64169	8	+9
8. Kassa	13606	24	8. Győr	-3	44300	13	
9. Eger	17487	14	9. Pécs		49822	11	+18
10. Pécs	11322	29	10. Arad	+19	63166	9	+14
11. Szatmárnémeti	14279	21	11. Sopron	+4	33932	18	+9
12. Miskolc	22910	8	12. Miskolc		51459	10	
13. Komárom	17782	12	13. Szombathely	+8	30947	20	+28
14. Székesfehérvár	20069	11	14. Fiume		49806	12	+?
15. Sopron	12501	27	15. Máramarosziget	+20	21370	30	+17
16. Eperjes	7656	33	16. Szatmárnémeti	-5	34882	17	
17. Besztercebánya	5214	41	17. Szabadka	+11	94610	3	
18. Rozsnyó	6008	38	18. Székesfehérvár		36625	16	
19. Veszprém	9079	32	19. Besztercebánya		10776	43	
20. Vác	11119	30	20. Szolnok	+30 <	28778	22	
21. Szombathely	3848	48	21. Nagybecskerek	+16	26006	25	
22. Selmecebánya	17028	16	22. Nyitra		16419	37	
23. Nagyvárad	16115	17	23. Kaposvár	+29 <	24134	28	+22 <
24. Nagyszombat	6026	35	24. Eger	-25	28052	23	-9
25. Pápa	13232	25	25. Eperjes	-9	16323	38	
26. Nyitra	4090	45	26. Újvidék		33590	19	-9
27. Kecskemét	34080	4	27. Veszprém	-8	14792	40	-8
28. Szabadka	34924	3	28. Lugos	+20	19818	34	
29. Arad	13824	22	29. Zombor	+9	30593	21	
30. Újvidék	20231	10	30. Nagykanizsa	+16	26524	24	+13

\*Gyimesi Sándor számításai alapján (Gyimesi 1975); \*\* Saját számítások alapján; A népesség-szám összehasonlításánál Pesttel és Budával együtt számolva.

A modernizálódó városokban a feudáliskori polgárság mellett – céhes hagyományú kézművesek, kiskereskedők, rendies lateiner-réteg – a dualizmus korának kezde-

tén elsősorban a *modern állami bürokrácia, a tisztviselőréteg* duzzadt fel, később *szűk polgári réteg is kialakult*, s törvényszerűen megint csak a nagyobb városokban az *ipari proletáriátus*. A *funkcionális és társadalmi váltás* a feudális és a kapitalista város között csak a városhierarchia csúcspontján értelmű, általánosnak és hiánytalannak majdhogynem csupán a regionális központok körében mondható. Ez nem jelenti azt, hogy az alsóbb szinteken nem található a modernizáció élvonalához sorolható város – pl. Fiume, Miskolc, Szombathely, Nagykanizsa, Kaposvár, Újvidék, Újpest stb. –, de már a megyeközpontok között is számos város még csak e folyamat elején tartott, viselte még a feudális kor városfejlődésének jó néhány vonását (pl. Veszprém, Eger, Eperjes, Esztergom, Balassagyarmat, Trencsén, Lócse, Zilah, Szekszárd, Nagyenyed, Nagykároly stb.). *Az állításunk, hogy a kapitalista városállomány kialakulása a feudális kereteket vette igénybe s azt formálta át, nem jelenti azt, hogy a feudális városállomány változatlan maradt.* A városállomány pereméről jó néhány város már a 18. század végén, a 19. század első felében *lemorzsolódott*, s 1848 után ez a folyamat felgyorsult, részben a városjog nyújtotta „támogatás” elvesztése miatt, részben mert a kapitalista városfejlesztő energiák a korábbi városállomány egyes tagjait elkerülték, s az „örököl” városi szerepkör – pl. a kézműipar – szerepe csökkent. E csoportba tartoztak a felvidéki és erdélyi kisvárosok, a lehangyolalt nemesfémbányászat kis központjai – Vízakna, Felsőbánya, Újbánya, stb. –, sok kis mezőváros – mint Kunmadaras, Hajdúdorog, Hajdúhadház, Szabadszállás, Fülöpszállás, Kiskundorozsma, Jászárokszállás stb. –, egykori bortermelő városkák, mezővárosok stb.

## IRODALOM

- BÁCSKAI V. (1988): Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX. század elején. Budapest.
- BELUSZKY P. (szerk.) (2005-2008): Magyarország történeti földrajza, I–II. Budapest
- BELUSZKY P. (1999): Magyarország településföldrajza. Budapest
- BELUSZKY P. – GYÓRI R. (2005): Magyar városhálózat a 20. század elején. Budapest
- BEREND I. – RÁNKI GY. (1955): Magyarország gyáripára az imperializmus első világháború előtti időszakában, 1900–1914. Budapest
- ENYEDI GY. (1984): Az urbanizációs ciklus és a magyar településhálózat átalakulása. Budapest
- GYIMESI S. (1975): A városok a feudalizmusból a kapitalizmusba való átmenet időszakában. Budapest
- HANÁK P. – MUCSI F. (szerk.) (1988): Magyarország története 1890–1918, I–II. Budapest
- KATUS L. (1988): Magyarország gazdasági fejlődése (1890–1914). In: Hanák P. – Mucsi F. (szerk.): Magyarország története 1890-1918, I-II. Budapest
- KÖVÉR GY. (1982): Iparosodás agrárországban. (Magyarország gazdaságtörténete 1848–1914). Budapest
- SÁNDOR V. (1954): Nagyipari fejlődés Magyarországon 1867–1900. Budapest