

Germuska Pál

Ipari város, új város, szocialista város*

A tanulmányunk címében jelzett három településhalmaz (csoport) többszörösen átfedi egymást: mindegyik szocialista város ipari jellegű, többségük ráadásul újonnan alapított; számos új város ipari funkciókkal létesült; ugyanakkor az ipari, illetve új városoknak csak egy része sorolható a szocialista városok közé. Hogyan, milyen szempontok alapján definiálhatók ezek a halmazok, milyen jellegzetességek különböztetik meg a hagyományos, régi városoktól?

Az ipari város fogalom esetében semmilyen nehézséggel nem szembesülünk: egyszerűen olyan település, amelynek fő funkciói az iparhoz kapcsolódnak, lakosságának többsége az iparban talál megélhetést. Az új város kifejezés szintén egyszerűen körülírható: az újonnan alapított, vagy községből jelentős fejlesztéssel várossá szervezett településeket szokás így nevezni. A szocialista város viszont sokféle jelentéssel bírt és bír, a szókapcsolatnak számos jelentésszintje volt és van. Egyes szerzők mást és mást értenek a szocialista város kifejezés alatt, és nemegyszer még ugyanazon kötetben vagy tanulmányon belül is következetlen a fogalom használata. A szocialista város jelzős szerkezet a szocialista országok minden városára használható lenne? Vagy a kommunista ideológia térbeli inkarnációját jelenti? Netán az ipari jellegű városok egy speciális fajtáját? Mi tehát a szocialista város? Mik a legfőbb ismérvei? Magyarországon mely települések sorolhatók közéjük? Ezekre a kérdésekre igyekszünk választ adni az alábbi tanulmányban a hazai és nemzetközi szakirodalom áttekintésével, valamint egy új szocialista város fogalom létrehozásával.

A MAGYAR SZAKIRODALOM SZOCIALISTA VÁROSOKKAL KAPCSOLATOS FOGALMAI

Magyarországon – csakúgy, mint a blokk többi országában – a szocialista városokról szóló diskurzus alaphangját a kommunista pártvezetés által ihletett és vezérelt propaganda adta meg.¹ A brosúrirodalom, a sajtó és nyomában a helytörténeti irodalom évtizedekig szocialista városként emlegette az újonnan alapított városokat (mint Komló, Kazincbarcika, Oroszlány, Sztálinváros, Várpalota, Leninváros) és a leginkább fejlesztett iparvárosok egy részét (Ózd, Salgótarján, Tatabánya). A kifejezés – ideológiai töltetének gyengülésével párhuzamosan – az 1980-as évekre kopott csak ki a közhasználatból. A közbeszéd szóhasználata alól

* Az alábbi tanulmány *A szocialista városok helye a magyar urbanizáció történetében. A magyarországi szocialista városok kialakulása* című PhD-értekezés (2001) egy fejezetének rövidített, átdolgozott változata.

1 Lásd részletesen Germuska 2000.

a tudományos irodalom is csak részben tudta kivonni magát azzal, hogy 1956 után ezeket a településeket már inkább új városnak nevezte.

A városzociológia hazai meghonosítója, Szelényi Iván az 1960-as évek második felétől végzett empirikus kutatásokat több vidéki városban, illetve különféle lakótelepeken. Műveiben szocialista városon általában a szocialista országok városait értette. Ennek megfelelően például az 1971-ben megjelent, *A szocialista városok és a szociológia* című gyűjteményben közölt tanulmányok Varsó, Szarajevó, Belgrád, Budapest stb. városfejlődési sajátosságait, városszerkezeti változásait, lakásviszonyait, lakótelepeinek életviszonyait elemezték. Az általunk vizsgált településcsoportról egyedül Szelényi bevezetőjében esett szó, amikor a szocialista országok ipari decentralizációs kísérletei kapcsán az 1950-es évek új városairól is említést tett.²

Szelényi Iván 1972–73-ban írta, ám itthon csak 1990-ben adhatta közre a *Regionális fejlődés, gazdálkodás, irányítás* című tanulmányát, amelyben Polányi Károly redisztribúciós elméletének felhasználásával alkotta meg a szocialista redisztribúció fogalmát. Szelényi érvelése szerint „amíg a kapitalizmusban az osztályhelyzetet a piac konstituálja, addig a szocializmusban az állam redisztributív tevékenysége nyomán alakulnak ki osztályantagonizmusok: lakásosztályok a lakásrendszerben, településosztályok a területgazdálkodásban és társadalmi osztályok a munkaerő-gazdálkodásban, a munkaerő redisztributív allokációja során.”³ A tanulmány ezen rendszerek közül a településosztályok vizsgálatára koncentrált.

Szelényi nem tipizálta a településeket, hanem osztályokba sorolta azokat a többletermék-elvonás és a nemzetijövedelem-újraelosztás rendszerében elfoglalt pozíció vagy státusz alapján. Az osztályok meghatározásánál igen fontosnak tekintette a település jogállását, azzal a megkötéssel, hogy a jogi helyzet nem meghatározó minden vonatkozásban. 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: város I. és város II. Az I. osztályba azokat a városokat sorolta, amelyek szerény mértékben élvezik a redisztribúció 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 – szocialista városok és a városi jogot elnyert települések. Utóbbiak esetében feltételezte, hogy „ez a konjunkturális helyzet csak rövid ideig tart, pontosabban talán addig, amíg fel nem fejlődnek a »tisztes városi átlaghoz«”.⁴ Budapestet Szelényi kategórián kívülinek tekintette, és egyes – konkrétan meg nem nevezett – II. kategóriás városokat kedvezőbb helyzetűnek ítélte a fővárosnál. Külön hangsúlyozta, hogy bár a területi gazdálkodás redisztributív rendszerét a területi egyenlőtlenségek csökkentésének jelszavával tartják fenn, valójában az elosztási rendszer a „fejlettebbek fejlesztését” segíti. Ezt a rendszert kifejezetten az extenzív

2 Szelényi 1971: 11.

3 Szelényi 1990: 12.

4 Szelényi 1990: 163.

iparfejlesztés korszakához kapcsolta, és úgy vélte, hogy „az intenzív növekedés előtérbe kerülésével a területi gazdálkodás és igazgatási rendszere is módosulóban van”.⁵

A városszociológus Szirmai Viktória 1988-ban közreadott „Csinált” városok című könyvében Magyarországon elsők között tett kísérletet az új városokkal kapcsolatos elméletek és a megvalósult gyakorlat szembesítésére. Szirmai a szuburbanizációs folyamatokat hangsúlyozva mutatta be az angol, francia és más nyugat-európai új településfejlesztési politikákat, amelyeknek elsődleges célja a fővárosokra és nagyvárosokra nehezedő demográfiai nyomás enyhítése volt. (Szembetűnő, hogy az ismertetésből teljesen kihagyta a skóciai és angliai új iparvárosokat, amelyeket viszont a válságban lévő ipari régiók felzárkóztatása érdekében alapítottak.) Szirmai a magyarországi új városok eszmei előképét a magyar CIAM-csoport⁶ elképzeléseiben, valamint Erdei Ferenc „országépítés városokkal” programjában vélte felfedezni. Aztán – immár a hazai példákat tárgyalva – maga is megállapította, 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.⁷ A szerző dunaújvárosi kutatásai alapján kimutatta, hogy a szegregáció ezeken az új településeken is kialakult. Empirikus vizsgálatai alapján végül azt a következtetést vonta le a magyar 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.”⁸

Szirmai Viktória később többször is visszatért az új városok–szocialista városok problematikájához. 1992-ben egy tatabányai konferencián „Új” ökológiai válság című előadásában ugyan már nem tett említést a nyugat- és kelet-európai új városok között általa feltételezett párhuzamról, viszont külön kitért az 1960-as években a budapesti agglomeráció fejlesztésére kidolgozott, ám végül megvalósíthatatlanul maradt tervekre.⁹ Korábbi könyvével ellentétben Szirmai itt pontosan megnevezte, hogy mely magyar településeket tekint az új városnak: Ajkát, Dunaúj-

5 Szelényi 1990: 164. Szelényi későbbi írásaiban maga is leszámolt ezzel a hiú reménynek bizonyult állítással, 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.

6 A modern építészeti 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).

7 Szirmai 1988: 98–99.

8 Szirmai 1988: 193–194.

9 Szirmai 1992: 14–15. Véleményünk szerint valójában ez utóbbi elképzelések állíthatók párhuzamba a nyugat-európai új városok fejlesztési politikájával.

várost, Kazincbarcikát, Leninvárost, Oroszlányt, Ózdot, Paksot, Százhalombattát, Tatabányát és Várpalotát.¹⁰

Az 1990-es években néhány 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, szocialista városokat tanulmányozta. A projekt magyar résztvevője az előbbiekben is idézett 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 piacgazdaságokban 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 hagyományaival szakítva, a modern városépítészet rendező elvei szerint, több funkciós településként, a munka- és lakóhely biztosításának a céljával, többnyire újonnan vagy részben újonnan épültek.”¹¹ Ám a definíció érvényességét – ugyanazon tanulmányon belül – maga a szerző is megkérdőjelezte, ugyanis a vasfüggönyön inneni 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”.¹²

Az új városok, szocialista városok legalább olyan tudományos kihívást jelentettek a település-földrajz kutatói számára, mint a szociológusoknak. Ám a szocialista város elnevezést már az 1961-ben közreadott *Vidéki városaink* című adatgyűjtemény sem használta, amely egyébként minden bizonnyal a hazai városok „szocialista fejlődését” lett volna hivatott bemutatni. A kötetben a hagyományos, régi városok ellentétpárjaként írtak az új városokról (Kazincbarcikáról, Ajkáról, Komlóról, Várpalotáról és Sztálinvárosról), mint a „felszabadulás utáni városhálózat-fejlesztés” egyik fő jellegzetességéről.¹³ A részletes adatsorok – főként az oktatás, a művelődés és a kultúra szempontjából – az új városok fejletlenségére mutatnak rá. Amiből Borsos József szerkesztő azt a kritikától sem mentes következtetést vonta le a kötet zárótanulmányában, 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”.¹⁴ Borsos a megoldást a „terv-

10 Szirmai 1992: 7.

11 Szirmai 1997: 97.

12 Szirmai 1997: 112.

13 Borsos 1961: 84.

14 Borsos 1961: 435–436.

szerű szocialista várospolitikától” várta, amelynek során az új városok felzárkóztatását kellett volna végrehajtani.

Az 1960-as évektől a funkcionális település-földrajzi vizsgálatok az egész magyarországi városállomány helyzetét felmérték. E kutatások ismét csak az újonnan alapított ipari városok – funkcionális – hiányosságaira világítottak rá. Mindezek alapján Beluszky Pál egy 1967-es, a magyar városok központi szerepköréről szóló dolgozatában megállapította, hogy „egy települést ipari funkcióinak túlsúlya nem emel szükségszerűen a városi települések sorába”. 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.”¹⁵ Beluszky funkcionális szempontok alapján felállította a hazai városok hierarchikus rangsorát, s ebben az általunk vizsgált településcsoport legtöbb tagja csak igen szerény helyezést ért el: Komló, Várpalota és Ajka csak a „IV. rendű hiányos központok”, Kazinbarcika a „IV. rendű részleges központok”, Oroszlány pedig csak az „V. rendű központok” közé „fért be”.¹⁶

Markos György 1967-ben adta közre Ajkáról és annak vonzáskörzetéről írt gazdaság- és település-földrajzi elemzését, amelyben a természeti földrajzi környezettől a megtelepült iparágak helyzetén keresztül a város településszerkezetéig számos kérdést vizsgált. Tapasztalatai alapján kijelentette, hogy „az ipari és városi jellegű települések népességének növekedése igen nagyarányú és nagyméretű feladatok elé állítja a településfejlesztést gazdasági, műszaki, szociális és kulturális vonatkozásban egyaránt”.¹⁷ Sürgette az előző másfél évtized fejlesztési mulasztásainak pótlását, különösen Ajka – még hiányos – városi funkcióinak ellátásához szükséges intézmények létrehozását és a városkörnyék közlekedésének fejlesztését. Továbbá figyelmeztetett a későbbi iparfejlesztés esetén fellépő infrastrukturális igények jelentős megnövekedésére – lakások, kereskedelmi és vendéglátó-ipari hálózat stb.¹⁸

Beluszky Pál 1999-ben adta közre több évtizedes kutatómunkája összegzőként a Magyarország településföldrajzát bemutató munkáját, amelyben az általunk is vizsgált településcsoportot – idézőjelesen – „szocialista városoknak” nevezte. A kötetnek *A szocializmus első „hosszú évtizede”* című fejezetében a következő településeket sorolta közéjük: Ajkát, Kazinbarcikát, Kisterenyét és Nagybatonyt, Komlót, Oroszlányt, Ózdot, Százhalombattát, Sztálinvárost, Tatabányát, Tiszaújvárost és Várpalotát.¹⁹ A mai magyarországi településállományt funkcionális

15 Beluszky 1967: 545.

16 Beluszky 1967: 555–557.

17 Markos 1967: 165.

18 Markos 1967.

19 Beluszky 1999: 224–225.

szempontból komplex várostípusonként felleltározó fejezetben viszont már önálló típusként határozta meg az iparvárost, s azon belül megkülönböztetett:

- „szocialista (ipar)városokat” – közéjük sorolva Dunaújvárost, Ajkát, Kazincbarcikát, Komlót, Tiszaújvárost, Várpalotát, Oroszlányt és Martfűt;
- ipari városokat – úgy, mint Ózd, Paks, Nyergesújfalu, Simontornya és Téglás;
- valamint „ipari városok lakófunkciókkal” alcsoportot – ide értve Bonyhád, Mórt, Dorogot, Százhalombattát, Bányászterenyét, Tolnát, Sajószentpétert és Lőrincit.²⁰

Beluszky az iparvárosok közös jellemzői mellett felhívta a figyelmet a lakosságszámban és a városi funkciókban tapasztalható különbségekre is. Néhány oldallal később aztán a szocialista városok közé a következő településeket sorolta: Oroszlányt, Várpalotát, Ajkát, Dunaújvárost, Kazincbarcikát, Komlót, Tiszaújvárost, Martfűt, Bányászterenyét, Ózdot, Tatabányát, Salgótarját, továbbá Százhalombattát.²¹ Tatabányát és Salgótarját az említett besorolás ellenére is a megyeközpontok között mutatta be részletesen – egyidejűleg hangsúlyozva az iparon és bányászaton alapuló erőteljes fejlesztésüket és kiemelésüket.²²

A SZOCIALISTA VÁROS A NEMZETKÖZI SZAKIRODALOMBAN

A szocialista városokról szóló nemzetközi irodalom máig legtöbbször hivatkozott alapműve az R. A. French és F. E. Ian Hamilton szerkesztésében 1979-ben jelent meg a *The Socialist City* című tanulmánykötet. A szerkesztők a szocialista országok várostervezési elméletét és gyakorlatát vizsgálva *Is There a Socialist City* című bevezető tanulmányukban²³ azt tekintették a legfontosabb kérdésnek, hogy a szocialista országok városai alapvetően eltérnek-e valamiben a kapitalista országok városaitól. A tanulmányokat összegezve arra a következtetésre jutottak, hogy igen, létezik ilyen alapvető különbség. Így a szocialista országok városainak jellegzetességeit három tematikus egységben tárgyalták a kötet tanulmányai: elsőként a térbeli, földrajzi fekvés szempontjából, másodrészt a városoknak a belső szerkezete szempontjából, harmadrészt a „fejlett szocialista országok” (Kelet-Európa és a Szovjetunió) városait esettanulmányokon keresztül mutatták be.

Érdeemes megjegyezni, 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 fogalomhasználathoz (‘socialist city’) ragaszkodtak. Ugyanakkor French és Hamilton kitértek arra is, hogy mindegyik szocialista országban alapítottak és fejlesztettek új városokat, összesen mintegy 1200-at (ebből 1100-at a Szovjetunióban).

20 Beluszky 1999: 413.

21 Beluszky 1999: 416, 418.

22 Beluszky 1999: 401–402.

23 French–Hamilton 1979.

Ezeket az új városokat a szocialista ideák igazi megvalósulásának nevezte a szerkesztőpáros,²⁴ ám további figyelmet nem szentelt ennek a településcsoportnak.

Az 1970–80-as évek nyugati szociológiai és urbanisztikai irodalmának témánkbeli eredményeit G. Weclawowicz összegezte 1992-ben egy előbb angolul, majd magyarul is megjelent tanulmányában. Weclawowicz a szocialista város különféle definícióit két koncepció köré csoportosította: az egyik szerinte 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 saját definíciója szerint a szocialista városokban:

- domináns a termelőszféra dolgozóinak és alacsony a középosztálybeliek (városi polgárok) aránya, és a társadalmi osztályok ezen 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;
- az építészeti tervszerű uniformizálása nagyarányú területpazarlást eredményez, és a régi városrészek leromlását idézte 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;
- végül az építészeti modernizmust.²⁵

Weclawowicz a szocialista város példjaként Budapestet, Prágát és Pozsonyt említette annak ellenére, hogy definíciójának – jó esetben is – legfeljebb egy-két pontja igaz e fővárosokra. Nem mondható találóbbrak a cseh–lengyel összehasonlító vizsgálat kapcsán általa emlegetett Katowice és Ostrava sem. A közismertnek mondható Dunaújváros, Nowa Huta vagy Eisenhüttenstadt neve pedig egyetlen egyszer sem szerepelt az egyébként sok ponton hasznos összefoglalásában.

A nemzetközi földrajz- és településtudományi irodalom jelentős részét jelenleg leginkább a tranzitológia – a szocializmusból a kapitalizmusba történő átmenet gazdasági-társadalmi hatásainak vizsgálata foglalkoztatja. Viszonyítási pontként ezek a munkák általában a fentebb ismertetett műveket használják. Ezek közé sorolhatjuk D. M. Smith-et is, aki 1996-ban a *Cities after Socialism* című – többek között Szelényi Iván által szerkesztett – tanulmánygyűjteményben publikálta *The Socialist City* című dolgozatát. Smith az említett szerzőkhöz hasonlóan a szocialista, illetve a kapitalista országok városai közötti különbségeket igyekezett megragadni. A szocialista városok jellegzetességeként három tényezőt jelölt meg:

24 French–Hamilton 1979: 6.

25 Weclawowicz 1992: 217–218.

- a szomszédsági egységeket;
- a terület(használat)i tervezést
- és a tömegközlekedés túlsúlyát.

A nyugat-európai és észak-amerikai városokkal való összehasonlíthatóság érdekében a szocialista országok városainak térbeli struktúráit három metszetben vizsgálta: az általános fizikai szervezet, a társadalmi-gazdasági megkülönböztetés és az etnikai szegregáció szempontjából.²⁶

Smith csupán egy ízben jelezte, hogy az általa szocialista városoknak nevezett településeket két csoportra lehet osztani: a „részlegesen megváltozott városokra”, illetve „új városokra”. Az előbbiekre tipikus példaként a fővárosokat (Moszkva, Budapest, Prága, Varsó), utóbbiakra pedig – konkrét példák megnevezése nélkül – a speciális ipari funkciókkal létrehozott városokat, a „tervezett szocialista város legtisztább változatát” említette.²⁷ A továbbiakban azonban az új városokkal egyáltalán nem foglalkozott, s a tanulmány hátralévő részében a régi települések átformálásával fejlődő szovjet városokra koncentrált.

Amint azt az eddigiekből is láthatjuk, a nemzetközi irodalomban ritkaságszámba megy, hogy valaki szocialista város alatt ne a(z egykori) szocialista blokk összes városát értse. A kivételek közé tartozik például egy szociálgeográfiával foglalkozó szerző, aki kutatási tapasztalatai alapján megváltoztatta a – véleményünk szerint egyébként pontatlan és félrevezető – fogalomhasználatot. L. Sýkora egy 2000-ben közreadott nagyszabású kutatási tervezetében a (valamikori) szocialista országok területén található városok megnevezésére bevezette a „kommunista város” (*‘communist city’*) terminus technicust. Ebben a *The geography of post-communist cities: research agenda for 2000+* című programjavaslatában egyébként felrótta tudóstársainak, hogy a „kommunista városokkal” foglalkozó tanulmányok többsége egy adott ország egy-egy városában tapasztalható jelenségek kivétélésével igyekezett leírni a jellegzetességeket. Éppen ezért azt javasolta, hogy számos város párhuzamos, egységes metodikájú (szegregációs mutatók, faktor- és klaszter-analízis stb.), összehasonlító vizsgálatával tárják fel a kommunista korszak városainak jellemzőit. Az új városok problematikájára azonban sem itt, sem a fő kutatási kérdések meghatározásánál nem tért ki.²⁸

D. Aleksandrowicz *The socialist city and its transformation* címmel 1999-ben közreadott tanulmányában feltárta a szocialista város történeti-ideológiai hátterét, és meghatározta specifikus térbeli jellemzőit. Hangsúlyozta, hogy „sok új szocialista város egyetlen óriási termelőüzem vagy egy nehézipari ágazat dolgozói számára épült”.²⁹ A szocialista új város egyik legeklektánsabb példájának a tatárországi Nabereznije Cselnit³⁰ tartotta. E településen ugyanis végletes formában valósult meg a szocialista város ideája: a tatár sztyeppén felépítették a világ talán

26 Smith 1996: 71.

27 Smith 1996: 72–73.

28 Sýkora 2000.

29 Aleksandrowicz 1999: 5.

30 A város 1982–1988 között az SZKP KB egykori első titkárának, Brezsnyevnek a nevét viselte. A település mai tatár neve Jar Csalli (Aleksandrowicz 1999: 6).

legnagyobb teherautógyárát (Kamaz), amely a város egyetlen nagyüzeme, idetelepítettek közel 500 ezer embert, akik minden vonatkozásban az üzemtől függnének, s a megfelelő infrastruktúra, beleértve a városközpontot is, még máig sem épült ki teljesen. Aleksandrowicz a tanulmány befejező részében a szocialista városok általalakulásának – „konstruktív és dekonstruktív adaptációjának” – nehézségeit két lengyel új város, Tychy és Nowa Huta példáján keresztül mutatta be. E fejezetben a válság kapcsán egyértelműen „új szocialista városokról” írt, amelyek egyetlen – általában veszteséges – nagyüzemük, illetve iparáguk összeomlásával maguk is súlyos válságba kerültek.³¹

M. S. Szczepański A „*New Socialist City*” in the *Upper Silesian Industrial Region* című tanulmányában – az Aleksandrowicz által is vizsgált – sziléziai Tychyt mutatta be. A felső-sziléziai iparvidéken, Katowice közelében létesített települést „új szocialista városként” jellemezte, ahol „a tervezés és a fejlesztés alapelvei a politikai rendszer alapeszméin nyugodtak”.³² Tychyt alapvetően az iparvidék lakásproblémáinak megoldására hozták létre a határvidéken, mintegy laboratóriumi körülmények között kipróbálandó egy új helyi közösség létrehozását. Szczepański szerint Tychy egyszerre volt szimbolikus város a szocialista urbanizációs és építészeti alapelvek megtestesüléseként, ugyanakkor a város fejlődését mindig is 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 tizenegyszeresére 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 hálózobaként”, karakter nélküli vagy alakatlan városként emlegetik.³³

A szocialista városok nyilvánvalóan mutatnak bizonyos rokon vonásokat a nyugat-európai új városokkal. Erre az összefüggésre-hasonlóságra nemcsak hazai kutatók mutattak rá (mint például Szirmai Viktória), hanem az Európát immár egységes egészként tekintő nyugati szakértők is. Nagy-Britanniában, ahol 1946 óta közel 30 új várost alapítottak, óriási irodalma van az új városok kérdésének, hiszen napjainkban már 2,5 millió ember él ilyen településeken. Az egyik legnagyobb és legifjabb brit új városban, Milton Keynesben 1994 óta önálló kutatóközpont is működik (Centre for New Town Development Studies), amely egyaránt foglalkozik az új városok helyi, nemzeti és nemzetközi kérdéseinek kutatásával, az új városi és a városfejlesztési politika tervezésének és végrehajtásának kutatásával, oktatásával stb. (www.mk.dmu.ac.uk/depts). A központ egyik első jelentősebb kiadványa *The Best Laid Plans* címmel éppen Milton Keynes-ről jelent meg. A kötet az újonnan alapított London-közeli város 30 éves történetét tekintette át, s nemcsak a tervezésben kezdettől részt vevő mérnökök visszaemléke-

31 Aleksandrowicz 1999: 13–14.

32 Szczepański 1993: 142.

33 Szczepański 1993: 153.

zéseit, hanem a további fejlesztési kilátásokat felvázoló tanulmányokat is közöltek benne.³⁴

Az új városokkal kapcsolatos kutatások, vizsgálatok, szakmai tapasztalatcserék minden bizonnyal egyik legfontosabb szervezője, összefogója az 1974-ben alakult, hágai székhelyű International New Town Association (INTA), azaz maguknak az újonnan alapított városoknak a szövetsége. Az INTA tevékenysége az 1990-es évek elején, a kommunista rendszerek bukását követően vett új lendületet. 1991-ben a szövetség Angliában, Franciaországban, Hollandiában, Svédországban, a Szovjetunióban, Magyarországon, az Egyesült Államokban, Hongkongban, Szingapúrban, Thaiföldön, Egyiptomban, valamint Indiában felmérést készített az új városokról, s az akkor „toborzott” tagvárosok részvételével azóta is rendszeren rendeznek konferenciákat. Legutóbb 2001 áprilisában a 25. „születésnapját” ünneplő hollandiai Almere-ben volt ilyen tanácskozás *Planned Communities in a Polycentric Europe, Inclusive New Town* címmel, amelyen Oroszlány képviselte hazánkat.³⁵ Az INTA, illetve újabb nevén IUDA (International Urban Development Association) saját honlapot is működtet (www.inta-aivn.org), illetve hozzá kapcsolódóan az új városoknak is van honlapjuk (www.newtowns.net). Utóbbin több, szempontunkból is érdekes beszámoló, illetve tanulmány található.

1999. év II. félévében két konferenciát is rendezett az INTA. A walesi új városban, Cwmbranban rendezett konferencián W. Thomas *The New Towns in England* című előadásában az új városokkal kapcsolatos brit politika közel 50 éves történetét mutatta be. Thomas a szigetországban létesült új városoknak három „generációját” különböztette meg. Az első periódusban, 1946 és 1951 között 14 új, közepes lakosságú települést alapítottak, többségüket London környéki szatelitvárosként. E tizennégyből ötöt viszont más, speciális célokkal hoztak létre, mégpedig:

- a skóciai Glenrothest a környéken nyitott új szénbányákba érkező munkakerő letelepítésére és ellátására, majd pedig a túlnépesedett Glasgowból kiköltözni kívánók elhelyezésére úgy, hogy közben – a válságba süllyedő bányászat helyett – új ipari beruházásokat is odavonzzanak a térség megújítása érdekében;
- Észak-kelet-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, hogy új otthonok és szolgáltatások gyors megteremtésével előmozdítsák a megtelepült iparágak növekedését.

A brit új városok „második generációja” 1961–1966 között született, amikor is 7 újabb város helyét jelölték ki. Ezeket Liverpool, Birmingham, Glasgow és Edin-

34 Clapson–Dobbin–Waterman 1998.

35 Lásd www.oroszlany.hu/almere.htm. Almere-i konferencia részletes programját lásd: www.newtowns.net/10-almere/reports/overview.htm.

burgh körzetében hozták létre, 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 évek vége 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) eleve többszázézer lakosságszámra tervezték a két metropolisz tehermentesítésének céljával. Aztán az ilyen típusú városprojekteket a konzervatív kormányzat – az állami szerepvállalás korlátozásának jelszavával – 1979–1992 között szinte teljesen leállította. Viszont a magántőke bevonásával abban az évtizedben indultak a belső városnegyedek rehabilitálását célzó programok, mint például Liverpool és London kedvező fekvésű, ám addigra lerobbant dokk-negyedeinek 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.³⁶

A skóciai – ugyancsak újonnan alapított – Cumbernauldban megtartott másik tanácskozáson G. Davies *The Scottish New Towns* című előadásában rámutatott, hogy a második világháború utáni brit várostervezésnek az új városok létesítése volt az egyik legjobb eszköze a regionális tervezés mechanizmusának kidolgozásához és a városok megújításához. Davies 1947-től napjainkig követte végig a skót új városi politika alakulását. Szerinte e politika kiindulópontja a városi túlnépese-
dés problémája volt: a háború után Skócia lakosságának 36%-a Clyde-völgyben, illetve 22%-a a völgy központjában, Glasgowban koncentrált. Ezért az 1946-ban kidolgozott Clyde-völgyi Regionális Terv legfőképpen a népesség decentralizálását tűzte ki 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.

Fontos jellegzetessége volt az új városokkal kapcsolatos politikának, hogy mindegyik új várost regionális terv keretében hozták létre: East Kilbride-et és Cumbernauld-t az 1946-os Abercrombie Clyde-völgyi Terv, Glenrothet az 1948-as Mears Dél-kelet-skóciai Regionális Felmérés és Terv, Irvine-t az 1963-as Közép-skóciai Projekt, Livingstone-t pedig a Lothians Regionális Felmérés és Terv keretében. Tehát nem egyetlen települést fejlesztettek, hanem egész körzetek, térségek problémáját igyekeztek komplex módon rendezni. A tervek kidolgozását és a fejlesztés végrehajtását a Skóciai Új Városok Testületének (‘New Town Corporations Scotland’) helyi ügynökségei végezték. Davies tanulmánya további részében az új városokat mint növekedési pólusokat elemezte, valamint bemutatta a Thatcher-időszakban az iparban és a szolgáltatások területén az új városokban végrehajtott privatizáció hatásait.³⁷

36 Thomas 1999.

37 Davies 1999.

P. Merlin *New towns and European Spatial Development* címmel 2000 szeptemberében Párizsban ismertetett jelentése nagyszabású és igen alapos összefoglalása az új városok történetének és az Európai Unió (EU) ezzel kapcsolatos jelenlegi politikájának. A tanulmány fő kérdése, 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 részletesen bemutatja a nyugat-európai új város fejlesztési politikákat és azok eredményét.³⁸

Merlin elemzésében 3 fő típusát különböztette meg az új városoknak:

- az újonnan alapított fővárosokat (mint például Canberra, Brazília város, Iszlámábád);
- az új ipari városokat, amelyeknek döntő többsége a volt Szovjetunióban és a kelet-európai szocialista országokban (Lengyelország, Magyarország stb.) található, valamint 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 tehermentesítése, esetenként egy-egy régióban a városi hálózat kiépítésének (például Lelystadot) vagy a városszerkezet átstrukturálásának céljával (például Közép-Lancashireben) alapítottak.

Ezen kívül beszámolt néhány egyéb, 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 1999 májusában az EU-tagállamok miniszterei által szentesített, az *Európai Területi Fejlődés Távlatai* ('European Spatial Development Perspective' [ESDP]) című dokumentum céljainak és az új városoknak a viszonyát. Az ESDP számos célkitűzéséből e viszonylatban kettőt külön is kiemelt:

- a városok gazdasági alapjának javítását, hogy azok vonzóvá váljanak a független befektetők számára;
- azon új városoknál, amelyek túlzottan függenek egy-egy iparágtól, elő kell segíteni a gazdasági alapjuk diverzifikációját, illetve a kevésbé kedvező helyzetű kis- és középméretű új városok gazdasági fejlődését is támogatni kell.

Ennek kapcsán felhívta a figyelmet arra is, hogy az angol és francia új városok esetében a tervezők igyekeztek eleve több (bár nem nagy számú) vállalatot letele-

38 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” [‘grootsteden’] nevezik e településeket (Merlin 2000).

píteni 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 a magyarországi Dunaújvárost, Komlót, Várpalotát, Ajkát, Kazincbarcikát, Tiszapalkonyát³⁹ és Százhalombattát is megemlítette.

Merlin tanulmányának harmadik fejezetében végül azt vizsgálta, hogy az új városok hálózata milyen szerepet kaphat az EU 2000–2006 közötti időszakra vonatkozó, az európai területfejlesztési terveiben.⁴⁰

A SZOCIALISTA VÁROS FOGALMA ÉS A MAGYARORSZÁGI SZOCIALISTA VÁROSOK

Tanulmányunk további részében arra teszünk kísérletet, hogy a fentiekben ismertetett szakirodalomból kiindulva, az utóbbi két évtizedben kidolgozott különféle városfogalmak (Szirmai Viktória „új város”, Beluszky Pál, G. Weclawowicz és D. M. Smith „szocialista város”, D. Aleksandrowicz és M. S. Szczepański „új szocialista város”, P. Merlin „új ipari város” és Szelényi Iván „II. várososztály”) egymásra vetítésével, e kategóriák egy-egy elemének felhasználásával, szociológiai, demográfiai és földrajzi szempontok együttes figyelembe vételével létrehozzuk a szocialista város új definícióját. Ezt követően pedig meghatározzuk, hogy az újonnan felállított ismérvek alapján mely magyarországi települések sorolhatók ebbe a városcsoportba.

A szocialista város kifejezés egykori ideológiai tartalmától több szerző – így például Szelényi Iván vagy Beluszky Pál – a kifejezés idézőjelbe tételével igyekezett elhatárolódni. Az elnevezés azonban a szocialista rendszer bukásával mostanra eleve történelmi távlatba került. És miért kellene ezeket a szocialista rendszer fejlesztéspolitikájának eredményeként létrejött városokat másként neveznünk, mint aminek – huzamos ideig – magukat is hívták?⁴¹ Ráadásul a szocialista gazdaság-, település- és területfejlesztési politika olyan új településtípust hívott életre, amely – bár bizonyos vonatkozásokban párhuzamba állítható a merlini értelemben vett nyugati új ipari városokkal – egyedi jelenség az urbanizáció történetében. Az alábbiakban több alkalommal ki fogunk térni arra is, hogy mely vonások különböztetik meg a szocialista városokat az új ipari városoktól. E különbségek miatt vetettük el azt a lehetőséget, hogy – Szirmai Viktória fogalomhasználatát esetleg átvéve – az általunk vizsgált településcsoportra az új város elnevezést alkalmazzuk.

A szocialista városok legfőbb ismérveit öt pontba rendeztük. A kritériumok egytől ötig történő számozása azok fontossági sorrendjét is tükrözi. Egy település

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

40 Merlin 2000.

41 Érvelésünk Kornai Jánosnak a „szocialista rendszer” kifejezés használatának indoklása kapcsán kifejtett egyik érvére rímel, miszerint „miért kellene ezeknek [tudnillik a szocialista] az országoknak a megjelölésére más nevet keresni, mint aminek önmagukat nevezték?” Kornai 1993: 42.

tehát hiába felelne meg a 4. vagy a 2. kritériumnak, ha nem érvényes rá az 1. feltétel, akkor nem soroljuk a szocialista városok közé. Az 1. és 2. kritérium szoros kölcsönhatásban áll egymással. Ugyanis a szocialista rendszerben a fundamentális katonai- és gazdaságpolitikai célkitűzések határozták meg az iparosítás-iparfejlesztés céljait, hozták létre a nagy ipari központok létesítésének igényét. A preferenciák érvényesülését pedig redisztribúciós rendszereken keresztül biztosította a párt- és állami vezetés. A 3., 4. és 5. jellegzetességek inkább már a szimptomatikus jelenségek közé sorolhatók, amelyek azonban még inkább megerősítik a szocialista városoknak a hagyományos vagy az egyéb iparvárosoktól való elkülönülését.

1. Az első és talán a legfontosabb ismérv, hogy a szocialista városok a politika és a gazdaságpolitika által kiemelt települések, s így a redisztribúciós rendszer kedvezményezettjei.⁴²

A kedvezményezett-kiemelt helyzet két területen érhető leginkább tetten. Az egyik a városi jogállás kérdése. A szocialista városok – egy-két kivételtől eltekintve – még annak előtte elnyerték a városi jogállást, hogy funkcionálisan képesek lettek volna betölteni központi szerepköreiket. A városi cím elnyerésével aztán számos olyan előnyhöz jutottak, amelyek a merev, hierarchikus településrendszerben csak ezen szint számára voltak biztosítva. 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.

Ez a redisztribúciós rendszerben elfoglalt kiemelt hely választja el szocialista város fogalmunkat Beluszky Pálnak a települések funkcionális szerepkörére épülő szocialista város-definíciójától.⁴³ Döntően e fogalmi különbségből következik majd egyes települések besorolásának Beluszkyétól eltérő megítélése is.

Továbbá itt kell felhívni a figyelmet a szocialista városokat P. Merlin új ipari városaitól elválasztó jelentős különbségre is. Az utóbbi csoportba tartozó nyugat-európai vagy észak-amerikai városok ugyancsak egy-egy ipari létesítménynek-nagyberuházásnak köszönhetőek létüket, ám fejlesztésük soha nem járt kivételezett pozíció megszerzésével, más települések és/vagy településcsoportok teljes ellehetetlenítésével. A nyugati terület- és településfejlesztési politika ugyan szintén élt a kormányzati beavatkozás, a központi programok eszközeivel, de az állam – nem lévén erre kompetenciája – nem egymaga szabta meg a települések sorsát. A nyugat-európai új városokat tehát elsősorban decentralizációs céllal, a szocialista országokban újonnan alapított városokat viszont éppen ellenkezőleg, kifejezetten centralizációs szándékkal hozták létre.

2. A második fő jellegzetesség, hogy a szocialista városok létesítésének elsődleges célja az urbanizálatlan térségek ipari fejlesztése volt, s általában egyetlen óriási

42 Szelényi 1990: 163.

43 A definíciót lásd Beluszky 1999: 413.

termelőüzem vagy egy nehézipari ágazat dolgozói számára épültek,⁴⁴ azaz speciális ipari funkciók hozták létre.⁴⁵ Így természetszerűleg a telepített ipar vagy a már meglévő ipar felfuttatása határozta meg a település jellegét⁴⁶ és későbbi prosperitását; ugyanakkor hanyatlását is ez okozta.

Köztudomású, hogy Tatabánya a szénbányáknak, Dunaújváros a vasműnek, Százhalombatta az olajfinomítónak köszönheti létrejöttét, s jellegüket ezek az üzemek határozzák meg szinte napjainkig. A csoport több települése esetében meglévő urbanizációs tengely mentén kezdődött meg a fejlesztés (például Tatabánya, Ózd, Kazincbarcika), másoknál rurális térségben alapítottak új várost (például Dunaújváros). Az ipari funkciók mellett más szerepkörök leginkább a két megyeszékhelyé emelt városban (Salgótarján és Tatabánya), illetve a fővárosi agglomerációhoz tartozó Százhalombattán jelentek meg, a többi szocialista városban 1990-ig nem történt e téren változás. (Lásd ezzel összefüggésben a 3. fő jellegzetességet.)

3. A harmadik fő jellegzetesség, hogy a szocialista városokban az iparban foglalkoztatottak mindvégig túlsúlyban voltak, átlagosan 60% körüli arányban.⁴⁷ E településeken – a funkciók egyoldalúsága miatt (lásd 2. jellegzetesség) – csökevényes maradt a szolgáltató ágazatokban dolgozók aránya.⁴⁸ A helyi társadalom túlzott homogenitást mutatott,⁴⁹ ami részben következménye, részben oka is a gazdasági diverzifikáció szinte teljes hiányának.

A szocialista városok (előd)településeinek többsége már 1949-ben is döntően ipari jelleget mutatott: népességüknek átlagosan 9%-a volt mezőgazdasági foglalkoztatott (míg országosan 49%); és ipari foglalkoztatott volt átlagosan a népesség 72%-a (szemben az országos 25%-kal); alacsonyabb volt továbbá az egyéb foglalkozásúak aránya.⁵⁰ 1960-ban a szocialista városok aktív keresőinek átlagosan 63%-a talált munkát az iparban (itt és a későbbiekben is beleértve a bányászatot és az építőipart is), ami majdnem kétszerese volt Magyarország átlagának (34%), és másfélszerese a vidéki városi átlagnak (43%). A csoport települései közül csak azoknál zajlott le radikális foglalkozási átrétegződés, ahol az iparfejlesztés érdemi előzmények nélkül történt – például Dunapentelén vagy Tiszaszederkényben. 1970-re a szocialista városokban – Salgótarján kivételével – az iparban foglalkoz-

44 Merlin 2000; Aleksandrowicz 1999: 5.

45 Smith 1996: 72–73.

46 Beluszky 1999: 413.

47 Beluszky 1999: 413

48 A jelenségre, miszerint a kevés központi funkciót ellátó, azaz az egy funkcióval rendelkező településeken az „egyéb” foglalkozású népesség aránya kifejezetten alacsony, Markos György már az Ajkáról és annak vonzáskörzetéről szóló elemzésében felhívta a figyelmet. Megfigyelése szerint, amíg 1960-ban az „egyéb” foglalkozású népesség aránya két régi járási központban, Devecserben és Sümegen 40% körüli volt (39% és 43%), addig az újonnan alapított városban, Ajkán 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 dolgozók alkották a többséget, Ajkán viszont főként a közlekedési és a kereskedelmi dolgozók. Markos 1967: 98.

49 Weclawowicz 1992: 217–218; Merlin 2000.

50 Itt és a továbbiakban, ahol külön nem jelezzük a forrást, ott az 1949., 1960., 1970., 1980., 1990. évi népszámlálások adatait használtuk fel.

tatottak aránya mindenhol túllépte a 70%-ot. 1980-ra stabilizálódott a foglalkoztatási szerkezet, sőt egyes szocialista városokban (Dunaújvárosban, Leninvárosban, Salgótarjánban, Százhalombattán és Tatabányán) az ipar szerény mértékű térvesztése is megfigyelhető volt. Átlagosan viszont még mindig 64% volt a szocialista városokban az ipari foglalkoztatottak aránya, miközben a vidéki városok átlaga már 47%, Magyarországé pedig 41% volt. Ezzel párhuzamosan a szocialista városokban a harmadik szektor foglalkoztatottainak átlagos aránya (32%) változatlanul 10 százalékponttal maradt el a városok átlagától (42%) és 6 százalékponttal az országos átlagtól (38%). Ez nem kevesebbet jelentett, minthogy az egyoldalúan domináns ipari foglalkoztatás visszafejlesztésére és modern szolgáltató ágazatokkal való felváltására irányuló törekvések a szocialista városok esetében kevésbé voltak sikeresek. E városok annyira túl voltak iparosítva, olyan későn vettek új irányt, hogy az 1980–90-es évek fordulójára sem lehetett megváltoztatni „monokultúrás” gazdasági szerkezetüket.

Márpedig a foglalkoztatási szerkezetnek, s azon belül is a terciér 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.⁵¹ A szocialista városokat „kvázi” városnak is tekinthetjük, mert éppen azok a rétegek hiányoznak társadalmukból, amelyek a 20. század második felében a városok legfőbb alakítói és meghatározói. Az egyoldalú termelési struktúra miatt közel 50 év alatt is csak a két megyeszékhely, Salgótarján és Tatabánya, valamint talán Százhalombatta tudott új városi funkciókkal gyarapodni. A kialakult és megcsontosodott diverzifikálatlan gazdasági és foglalkoztatási szerkezet rugalmatlanná tette a szocialista városokat, amelyek emiatt igen nehezen reagáltak az 1980–90-es évek új kihívásaira.⁵²

4. A negyedik fő jellegzetesség, hogy a szocialista városokban teljesen hiányoznak vagy jelentéktelenek a városi tradíciók,⁵³ területileg és társadalmilag integrálatlanok, hiányzik a városközpontjuk.⁵⁴

A szocialista városok esetében a hagyománynélküliség kettős gyökerű: egyfelől ipari jellegükre, másfelől többségük újonnan alapított voltára vezethető vissza. Az ipari városok kialakulásuknál fogva egyfajta ellenpontját képezték a hagyományos városoknak. Az ipari városokban ugyanis hiányzott a hagyományos polgárság

51 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, amelyeknél a kereskedelem, közlekedés, a közszolgálat és a szabadfoglalkozásúak aránya nem érte el a 15%-ot: az egyoldalúan agrárjellegű városoknál – mint Mezökövesd, Törökszentmiklós, Karcag stb., illetve az egyoldalúan ipari vagy bányászati jellegű településeknél – mint Felsőgalla, Ózd, Pilisvörösvár stb. Timár 1993: 40–41; 46.

52 A szocialista városok közül Tatabánya és Ózd 1990 utáni gazdasági szerkezetváltásának nehézségeiről lásd részletesen Germuska 2002, Kazincbarcika átalakulásáról lásd Sikos T. 1995.

53 Beluszky 1999: 413.

54 Szczepeński 1993: 152–154.

és a megfelelő társadalmi tagoltság, valamint lassan alakult ki az infrastruktúra és a szükséges intézményrendszer. Mindemiatt széles körben elterjedt nézet, hogy az iparosodás révén létrejött város valójában nem is város.⁵⁵ Ráadásul az ipari településeken általában jellemző, hogy az identitás és a hagyomány legfőbb forrása nem igazán az épített tér, hanem a domináns iparághoz való kötődés. E tételt az 1990 utáni változások is visszaigazolják: a városok alapját képező iparág, nagyüzem felszámolása, megszűnése, sőt fizikai eltűnése mélyen megrendítette a lakosokat, sokaknak korábbi identitásuk szinte teljes elvesztését jelentette.⁵⁶

A városi tradíció hiányának-csökvényességének másik fő oka, hogy a szocialista városok többsége újonnan létesített város. Így az organikusan alakuló és a helyi hagyományok kialakulásának egyik kötődési pontját képező épített környezet jó részét hiányzott, a város szerkezetét is mesterségesen kellett létrehozni. Új lokális identitások természetesen kialakultak az új városokban is⁵⁷, ám az egymáshoz lazán kapcsolódó (fizikailag is jelentős távolságban, szétszórtan épült) lakóegységek nem voltak alkalmasak a megfelelő térbeli és társadalmi integráció kialakítására. A rossz forgalmi szervezés, részben a legfrekvenciáltabb területek beépíthetlensége, a monumentálisra tervezett, de véglegesen soha el nem készült főterek miatt a legtöbb szocialista városnak nem is alakult ki igazi centruma. A városközpont hiánya és a sok különálló városrész általában nem tudott egységes egésszé válni, hanem csak „föderációba” kényszerített területek halmaza maradt, amelyeket lényegében csak a mesterségesen meghúzott városhatár és a föléljük rendelt igazgatás tartott össze.⁵⁸

5. Az ötödik fő jellegzetesség, hogy a szocialista városok többségét a régi városok átlagát többszörösen felülmúló népességnövekedés jellemezte⁵⁹; mindvégig magas volt a fiatalok aránya⁶⁰.

A magyarországi szocialista városok népessége 1949–1990 között átlagosan hatszorosára növekedett, miközben a vidéki városoké 1,4-szeresére, Magyarország lakossága pedig csak 1,1-szeresére. Hazánkban korábban soha nem tapasztalt növekedési rátát mutattak a csoport települései: 1949–1990 között Dunaújváros népessége tizenötszörösére, Tiszaújvárosé tizennégyszeresére, Százhalombattáé tízszeresére, Kazincbarcikaé hétszeresére, Oroszlányé hatszorosára és Komlóé négyszeresére nőtt. Ózd, Salgótarján, Tatabánya, illetve Ajka és Várpalota 140–340% közötti lakosságnövekedése szintén jelentős volt, mégha nem is számított kiugrónak.

55 E nézet egyik közismert szószólója Lewis Mumford amerikai várostörténész, aki szerint az ipari települések „nem a jobb élet elősegítését célzó emberi összefogás eszközei voltak, csupán emberhalmazok, géptelepék”, és „még a kőkorszakbeli város jellegzetes intézményei” is hiányoztak belőlük. Mumford 1985: 417, 425.

56 A jelenséget lengyelországi szocialista városokban is megfigyelték: „A termelőüzem csődje az új szocialista város lakóinak nem egyszerűen csak a munkahely elvesztését jelentette, hanem mindannak az összeomlását, amit korábban »normálisnak« és »igazságosnak« tartottak, amiben addig éltek.” – írja Aleksandrowicz (1999: 13).

57 Sztálinváros példáján lásd erről részletesen Horváth 2002.

58 Szczepeński 1993: 152–154. Érdemes megjegyezni, hogy 1990 után több szocialista városból kiváltak egykor önálló községet képező településrészek, hogy önálló életet kezdjenek: Ózdról Farkaslyuk, Kazincbarciktól pedig Berente vált le.

59 Süli-Zakar 1979: 119.

60 Szirmai 1997: 109.; Süli-Zakar 1979: 119.

Az 1950-es években az óriási ütemű bevándorlás során rengeteg fiatal jött a szocialista városokba. Így a 15–39 év közöttiek aránya ebben az időszakban folyamatosan emelkedett: 1960-ban 4–10 százalékponttal haladta meg a vidéki városi és 10–14 százalékponttal az országos átlagot. Az 1980-as évekre aztán már csak Kazincbarcika, Leninváros és Százhalombatta őrizte meg korábbi demográfiai lendületét, a többi szocialista város korstruktúrája mindinkább az országos átlaghoz igazodott.

Az 1990 előtt városi jogállást nyert magyarországi ipari települések névsorát áttekintve, valamint P. Merlin, Szirmai Viktória és Beluszky Pál munkáit figyelembe véve 14 település kapcsán merül fel, hogy a szocialista városok csoportjához tartoznak: Ajka, Bátortereny, 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. Mindannyian újonnan alapított, vagy ipari község(ek) felfejlesztésével létesített ipari városok, amelyek egyértelműen megfelelnek a felállított kritériumoknak.

Ózd, Salgótarján és Tatabánya több vonatkozásban eltér a csoport többségétől. 1945-re mindhárom település túl volt első és legdinamikusabb növekedési szakaszán, így a népességük a szocialista korszakban már nem gyarapodott olyan mértékben, mint például Sztálinvárosé vagy Kazincbarcikáé. (Tehát az 5. kritériumnak lényegében nem felelnek meg.) Ózd 1949-től, Salgótarján 1922-től, Tatabánya 1947-től volt város, tehát városi jogállásuk valamivel régebbre tekint vissza, mint az előbb említett nyolc településnek. Legkevésbé Salgótarjánra érvényes a 4. kritérium. Teljesül viszont Ózdnál és Tatabányánál a területi széttagoltság, a kiépítetlen városközpont miatt. Salgótarján és Tatabánya a bányászatnak és/vagy a kohászatnak köszönhető kiemelt szerepét 1950-ben megyeszékhelyi pozícióval is megerősítették. Helyzeténél fogva mindkét városnak több lehetősége volt, hogy központi szerepkörét erősítse. Ám egyoldalú ipari jellegüket – Ózdhoz hasonlóan – 1990-ig nem tudták felszámolni.

Bátorterenyét nógrádi bányászközségek, Nagybátony, Kisterenye és Szúpatak egyesítésével hozták létre 1984-ben, várossá azonban csak 1989-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 duplázta 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 20 esztendőben (1970–1990) egyáltalán nem változott, 15 ezer fő körül stabilizálódott. Bátorterenye tehát nem felel meg az 1. és az 5. kritériumnak.

Martfű az ország legmagasabb aranykorona értékű földekkel rendelkező vidékén fekszik, gazdag mezőgazdasági községek szomszédságában. Martfűt 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 1949–1990

között megötszörözte (1500 főről 7400-ra), de a könnyűipar szerényebb alkupozíciói és Szolnok, illetve Tiszaföldvár 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 az 1., a 2. és a 3. kritériumnak.

Paks – bár az atomerőmű építése miatt 1970–1990 között népessége 45%-kal nőtt (13 ezer főről 20 ezerre) – tradicionális kisvárosias központja Tolna megye északi részének. Gazdasági szerkezete viszonylag sokoldalú. 1976-os várossá nyilvánítását természetesen az ipartelepítésnek köszönhette, de növekedési pályája gyökeresen eltér a szocialista városokétól. Paks tehát nem felel meg egyetlen kritériumnak sem az ötből.

Mindezek alapján tizenegy magyarországi települést sorolunk a szocialista városok közé: Ajka, Dunaújváros, Kazincbarcika, Komló, Oroszlány, Ózd, Salgótarján, Százhalombatta, Tatabánya, Tiszaújváros és Várpalota.

ÖSSZEGZÉS

Az új városokkal és a szocialista városokkal kapcsolatos irodalom áttekintéséből többféle következtetést vonhatunk le. Magyarországon ahhoz képest, hogy a vidéki városi lakosság egytizede egykori szocialista városokban lakik ma is, és további jelentős része ipari városokban él, igen kevés kutatás foglalkozott és foglalkozik a települések problematikájával. Ráadásul csak néhány elvétett kísérlet akadt az új városokkal, szocialista városokkal kapcsolatos fogalmak rendszerezésére, tisztázására. A nemzetközi szakirodalomban egyfelől makacsul tartja magát egy rosszul meggyökeresedett szóhasználat (szocialista város – a szocialista országok városai helyett). Másfelől viszont több irányú elméleti és empirikus kutatás folyik a második világháború után újonnan alapított városok megismerésére. E kutatók közül néhányan (mint például Aleksandrowicz és Szczepański) kifejezetten szocialista városokról beszélnek. Az új városokkal kapcsolatos tanulmányok (Davies, Thomas és Merlin) pedig egyértelműen kijelölik a nyugati és a volt szocialista térségek új városai között húzható párhuzamok határát: Nyugat-Európában és Észak-Amerikában összesen talán egy tucatnyi sem létesült a diverzifikálatlan iparvárosokból, amelyeknek a száma a posztszocialista országokban megközelíti az 1200-at. A Szirmai Viktória által minduntalan hivatkozott London- és Párizs-környéki szatelitvárosok pedig egészen más kategóriát képeznek, amint erre Merlin is rámutatott. Thomas és Merlin munkájából az is kiviláglik, hogy Nyugat-Európában oly' mértékben sikeresnek és eredményesnek tekintik az új városok alapítását, hogy az, mint fejlesztési eszköz, mint a regionális problémák megoldásának egyik módja, szervesen beépült immár az EU területi politikájába. A szocialista város új definíciójának kidolgozása során legfőképpen a lengyel kutatási eredményekre építhetünk. A felállított kritériumrendszer – bár főként magyarországi adatokon alapul – véleményünk szerint alkalmas a (volt) szocialista országok ilyen típusú városainak leírására, meghatározására is.

HIVATKOZOTT IRODALOM

- Aleksandrowicz, Dariusz 1999: *The socialist city and its transformation*. Frankfurt (Oder): Frankfurter Institut für Transformationsstudien [Europa-Universität Viadrina], Discussion Papers No. 10/99.
- Beluszky Pál 1967: A magyar városok központi szerepköre. *Statisztikai Szemle* 6. 543–563.
- Beluszky Pál 1999: *Magyarország településföldrajza. Általános rész. /Területi és Települési Kutatások 13./* Budapest–Pécs
- Borsos József (szerk.) 1961: *Vidéki városaink*. Budapest
- Clapson, Mark – Dobbin, Mervyn – Waterman, Peter 1998: *The Best Laid Plans. Milton Keynes since 1967*. Luton
- Davies, Gordon 1999: *The Scottish New Towns*. Cumbernauld, Scotland 11 October 1999. www.newtowns.net
- French, R. A. – Hamilton, F. E. Ian 1979: *Is There a Socialist City?* In: R. A. French, F. E. Ian Hamilton (eds.) *The Socialist City. Spatial Structure and Urban Policy*. Chichester–New York–Brisbane–Toronto, 1–21.
- Germuska Pál 2000: Tradíció nélkül. A magyarországi szocialista városok önképe, 1949–1989. In: Bódy Zsombor – Mátay Mónika – Tóth Árpád (szerk.) *A mesterség iskolája. Tanulmányok Bácskai Vera 70. születésnapjára*. Budapest, 479–499.
- Germuska Pál 2002: Válságkezelési utak a magyarországi szocialista városokban. Szerkezetváltás Tatabányán és Ózdon 1990 és 2000 között. In: Rainer M. János – Standeisky Éva (szerk.) *Évkönyv 2002 (X.)*. Budapest, 1956-os Intézet. 391–417.
- Horváth Sándor 2002: *A városi lakosság életformája az ötvenes években. A mindennapok története Sztálinvárosban*. PhD-értekezés, Budapest
- Kornai János 1993: *A szocialista rendszer. Kritikai politikai gazdaságtan*. Budapest
- Markos György 1967: *Ajka, a bauxitváros. Gazdasági és településföldrajzi tanulmány. /Földrajzi tanulmányok 6./* Budapest
- Merlin, Pierre 2000: *New Towns and European Spatial Development*. Paris, 5 September 2000. www.newtowns.net
- Mumford, Lewis 1985: *A város a történelemben. Létrejötté, változásai és jövőjének kilátásai*. Budapest
- Sikos T. Tamás (szerk.) 1995: *Kazinbarcika – zsákutca vagy útelágazás*. Budapest
- Smith, David M. 1996: *The Socialist City*. In: Andrusz, Gregory – Harloe, Michael – Szelenyi, Ivan (eds.) *Cities after Socialism. Urban and Regional Change and Conflict in Post-socialist Societies*. Oxford, 70–99.
- Süli-Zakar István 1979: Kazinbarcika népessége. In: Frisnyák Sándor (szerk.) *Kazinbarcika földrajza*. Kazinbarcika
- Sýkora, Ludek 2000: The geography of post-communist cities: research agenda for 2000+. *Acta Facultatis Rerum Naturalium Universitatis Comenianae, Geographica, Supplementum* No. 2/II, 269–278. (www.natur.cuni.cz/iso)
- Szczepański, Marek S. 1993: A „New Socialist City” in the Upper Silesian Industrial Region. A Sociological Case Study. In: Marek S. Szczepański (ed.) *Dilemmas of Regionalism and the Region of Dilemmas. The Case of Upper Silesia*. Katowice, 142–161.
- Szelényi Iván (szerk. és bev.) 1971: *A szocialista városok és a szociológia*. Budapest
- Szelényi Iván 1990: *Városi társadalmi egyenlőtlenségek*. Budapest
- Szirmai Viktória 1988: *„Csinált” városok*. Budapest

- Szirmai Viktória 1992: „Új” ökológiai válság. Az újjvárosi 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.) /Tudományos füzetek 7./ Tata, 5–22.
- Szirmai Viktória 1997: Közép-európai új városok az átmenetben. In: Kárpáti Zoltán (szerk. és bev.) *Társadalmi és területi folyamatok az 1990-es évek Magyarországon.* Budapest
- Timár Lajos 1993: *Vidéki városalakók. Debrecen társadalma 1920–1944.* Budapest
- Thomas, Wyndham 1999: *The New Towns in England.* Cwmbran, Wales 10 December 1999. www.newtowns.net
- Weclawowicz, Grzegorz 1992: A városok térbeni-társadalmi szerkezete Kelet-Közép-Európában. *Tér és Társadalom* 3–4. 215–225.