

A BALATON-PARTI KISVÁROSOK FEJLŐDÉSI SAJÁTOSSÁGAI A 20. SZÁZADBAN¹

CHARACTERISTICS OF THE SMALL TOWN DEVELOPMENT IN THE 20 CENTURY (IN THE LAKESIDE BALATON)

HORECZKI RÉKA tudományos segédmunkatárs
MTA KRTK Regionális Kutatások Intézete

Abstract

The study is that of a lakeside Balaton's towns through the development of South-Transdanubia region's economic, social and political life of small towns, strongly influencing the long-term development and characteristics of present laws. The dualism in the second half, however, increased market and trade flows have been opened, which greatly facilitated the construction of rail bonding. This study present the urban services, institutions and decision-making process, which are raised this area around the central role. I examine that, the small town in a lakeside region can we probably typically categorize or not. I would like to explore, in this region a special characteristic feature. In South-Transdanubien region is the small town a micro-region centres or market centres; therefore the development of small town depends on the results of the resources and cooperation between town and surrounding villages. I examine what is the common interface by the towns (Zamárdi, Balatonlelle, Balatonboglár, Balatonföldvár, Fonyód, Tab, Lengyeltóti) outside geography proximity. I will be several aspect analyse of this development: under population, age strukture, labor-force, land tenure, agricultural models, industrial and service sectors.

Bevezetés

A tanulmány célja, hogy feltárja azokat a városi funkciójú szolgáltatásokat, intézményeket, döntési jogköröket, amelyek kiemelték; térségközponti szerepkörbe emelték a kisvárosokat. Azt vizsgálom lehet-e egy tájegységre jellemzően a kisvárosokat bekegerezálni. Elsőként a Balaton-parti kisvárosokat elemzem, abból a célból, hogy, a földrajzi közelségen kívül milyen egyéb közös kapcsolódási pontokat jelent a Balaton a városok (Zamárdi, Balatonlelle, Balatonföldvár, Balatonboglár, Fonyód, Tab, Lengyeltóti) életében. A kutatás több szempontból közelíti meg az adott kérdéskört: népesség (összetétele, korstruktúra, munkaerő-összetétel), földbirtoklás, jól működő mezőgazdasági modellek, iparosodás, szolgáltatási szféra. A vizsgálat időben a Déli Vasút megjelenésétől (1863) a kisvárosok várossá nyilvánításának évéig tart.

Ma Magyarországon a 3152 településből 328 város van, melynek közel fele 1990 óta nyerte el a városi címet. A városokban – ha nem számítjuk a fővárost, és a 23 megyei jogú várost – körülbelül 3 millió ember él. Mára már a legtöbb városiasnak tekinthető település megszerezte a városi címet. A várossá nyilvánítások megítélése 1991 óta egy súlyozott pontrendszer értékelése alapján történik, elkerülve a szubjektívitas lehetőségét. A rendszeren belül számos résztényezőt értékelnek a szakemberek; a lehangsúlyosabban az intézményrendszer minősége, míg a legkisebb súllyal a település múltja, népmozgalmi adatai szerepelnek. Ez a Belügyminisztérium által alkalmazott rendszer a több éves gyakorlati tapasztalat szerint 90–95%-ban tárgyilagosa képet ad az adott településről.

Kisvárosok a Balaton-parton

A magyar településhálózatban a kisvárosok jelentős szerepet töltek be a történelem folyamán. A térségben az időbeli megkésetttség jelentkezett, ami miatt kevesebb és kevésbé erős városok alakultak ki. A nagyvárosok hálózata nem volt képes lefedni az egész ország területét, ezért a kialakult kereskedelmi-közigazgatási csomópontok az évek során városi/mezővárosi rangot kaptak. A mezővárosok köre volt az, amelyik feladatául kapta a vidéki lakosság ellátását. Ez a kategória viszont elsősorban jogi, és nem funkcionális vagy méretbeli kategóriát jelentett. A mai kisvárosok köre azonban nem azonosítható egyértelműen az akkori mezővárosokkal. A dél-dunántúli mezővárosok többsége elsősorban uradalmi központ volt, pár ezer főnyi lakossággal, ahol vásározó és piachelyek működtek. Ezek a települések megmaradtak falusias jellegűeknek, csupán rangjuk árulta el városi mivoltjukat. Az 1870., 1871., illetve az 1886. évi községtörvények következtében számos kisváros elvesztette kiváltságait. A mezővárosok közül számos település nagyközséggé vagy egyszerűen faluként funkcionált tovább.

A tanulmányban vizsgált hét település közül 6 nyerte el városi címét az előbb említett rendszerváltási várossá nyilvánítási hullámban. A térségben található Balatonboglár és Balatonlelle helyzete egy kicsit viaszos, hiszen a két települést 1978-ban egyesítették, és 1986-ban várossá nyilvánították Boglárlelle néven. 1991-ben Balatonlelle kezdeményezésére az egyesítést megszüntették, de mindkét település megtarthatta a városi címét.² Zamárdi a várossá nyilvánítás tekintetében kilóg ebből a sorból, hiszen meglehetősen későn, csak 2008-ban nyerte el a városi rangot.

A városok népességét mutatja a táblázat utolsó két oszlopa, a várossá nyilvánítás évében, illetőleg 2011-ben. Kivételesen mindegyik város népessége csökkent a várossá nyilvánítása óta. Ezt a kérdést most nem vizsgálom, hiszen a tanulmány tárgya a települések várossá válásának főbb állomásait bemutatni.

1. táblázat. Balaton-parti kisvárosok néhány jellemzője

Table 1. Same features of the shore of Lake Balaton's small town

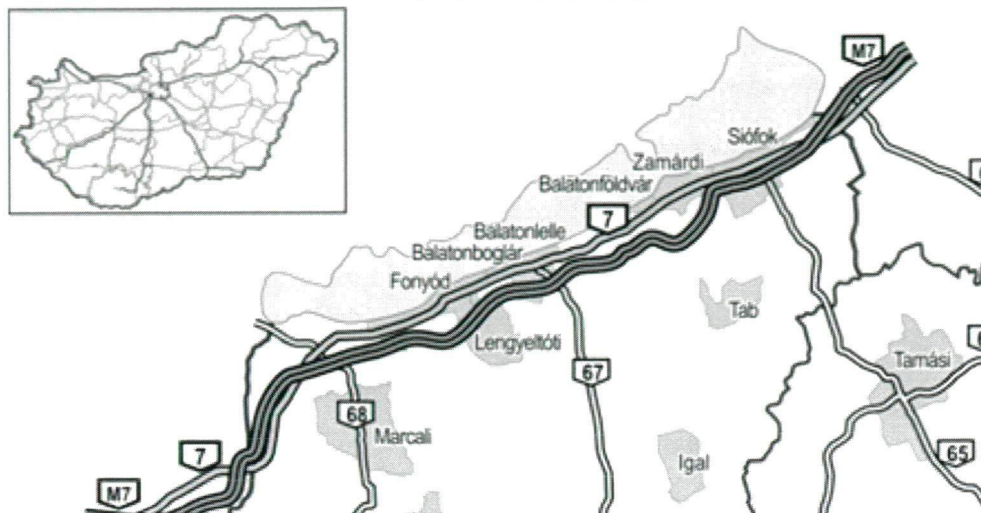
Város neve	Várossá nyilvánítás éve	Népesség (v. ny. éve)	Népesség (2011) (fő)
Balatonboglár	1991	6212	5934
Balatonföldvár	1992	2225	2041
Balatonlelle	1991	4865	4824
Fonyód	1989	5068	4777
Lengyeltóti	1992	3320	3262
Tab	1989	5144	4315
Zamárdi	2008	2382	2366

Forrás: saját szerkesztés

A kisvárosok közül Zamárdi, Balatonföldvár, Balatonlelle, Balatonboglár és Fonyód közvetlenül a Balaton déli partján található. Tab a Balatontól délre, Siófoktól 25 km-re fekszik. Lengyeltóti a Dunántúli dombvidék nyugati részén, a Balaton déli partjától 12 km-re található.³

1. ábra. Földrajzi elhelyezkedés

Figure 1. Geographical location



Forrás: saját szerkesztés

Balatonboglár a korabeli források szerint⁴ nem tartozott a jobbágyfalvak közé, nem történt úrbéri birtokrendezés a községben. A falu legfőbb birtokosa a Bárány-család volt az 1840-es években, aki a kultúrát és a gazdaságot egyaránt fejleszteni kívánta. Az egyik leszármazott, Bárány Pál például részt vett a Sió hasznosítását célzó tanácskozásokon, valamint kikötőhelynek való felajánlást is tett. A kikötőhelyek megépülésével a megélénkülő balatoni hajózás a régió fejlődését is elősegítette.⁵ Boglár nemesek-közneemesek lakta község volt, ezzel szemben Lelle inkább jobbágytelepülésnek számított. Balatonlelle legfőbb birtokosai 1850 után a Jankovich és a Szalay családok voltak.

Fonyód a 19. század elején még az Inkey család birtokában volt, amely család jelentős szőlőterületeket birtokolt, megalapozva a község későbbi szőlőnemesítési-fejlesztési lehetőségét.⁶

Balatonföldvárt, magát a fürdőhelyet a Balaton hívta életre 1896-ban, a Széchényi család kőröshegyi birtokához tartozó területen, amely a 18–19. századi térképeken, Földvárpuszta néven szerepelt. Kialakítását gróf Széchényi Dénes határozta el 1872-ben, s tett javaslatokat a fürdőtelep létrehozására. 1894-ben már megkezdték felparcellázni a korábbi pusztát, és megkezdődött a fürdőtelep létrehozása.⁷

Lengyeltóti névadója a Lengyel család az egész középkorban uralta a települést. A 18. század végére a Lengyel család örökösei lettek a birtokosok. Közülük báró Fechtig Ferdinánd gazdaságának volt köszönhető, az a virágzó mezőgazdaság, amely ma is meghatározó a kisvárosban. Az 1895-ös statisztikák alapján 300 lóból álló arab ménese, 400 szarvasmarhája és tizenkétezer juhászata volt. Egészen az 1930-as évekig ez az Európa-szerte híres gazdaság fennmaradt.⁸ Lengyeltóti területén a szántóföld dominanciája érvényesült, de jó termőtalajának köszönhetően a szőlőterületek is jelentősek voltak. Gyümölcsfái hozamát az 1895-ös statisztika is kiemeli. De nemcsak nagy kiterjedésű gyümölcsöseivel, hanem állattenyésztésével szintén megelőzi a többi vizsgált kisvárost.

A vizsgált városok közül Tab volt egyedülként mezővárosi státusú. 1847 elején országos és hetivásárok tartására jogosult. A mezőváros gazdasági fejlettségére és földrajzi központi szerepére hivatkozva következetes erőfeszítéseket tett azért, hogy ő legyen a

járasi székhely. 1871-ben végül is a járási székhelyek közé sorolták, megkapta a vágyott közigazgatási szerepkörét is.⁹

Mindegyik településen a századfordulóig megtalálható a mezőgazdaság dominanciája. A művelt területek több mint fele szántó, negyede rét, valamint kisebb része nádas és berkes volt a 19. század közepén. Lelle ezzel szemben teljesen más művelési szerkezetet mutatott. A szántóterületek a művelt terület alig 35%-át tették ki, 10%-a volt rét illetve legelő, 11%-on szőlőt találhatunk. Az 1865-ös összeírások szerint Boglárán a művelési ág változás szembetűnő; a szántóföldi gazdálkodás előtérbe került, a legelők területe a rétek és a nádasok, berkesek rovására növekedett, 11%-ról 25%-ra. Lellén is tapasztalható volt a szántóterületek növekedése, valamint a legelőterületeké, amely háromszorosra nőtt az 1849. évi területhez képest.¹⁰ Zamárdi lakosságának a föld és a szőlőművelés, valamint az állattenyésztés és a halászat jelentette a megélhetést. Zamárdiban egészen az 1960-as évekig a mezőgazdasági jelleg maradt a meghatározó, amikor is a Balaton, mint turisztikai idegenforgalmi célpont új, meghatározó szerepet töltött be az ország életében.¹¹

A 20. század elejéig a lakosság főfoglalkozása a mezőgazdaság és a halászat volt. Az 1872. évi Soproni Ipari és Kereskedelmi Kamara által készített felmérés alapján¹² kiemelkedő szerepük volt Boglárán a gabonakereskedőknek, hiszen 8 vállalkozó valamint 7 segédjük jövedelme származott a gabonaeladásból. A kereskedelem jelentőségét erősíti a vegyeskereskedés, illetve a szatócsműhelyek, amelyek a helyi és környékbeli szükségleteket elégítették ki. Ipar tekintetében gyenge teljesítmény olvasható ki a statisztikából. A ruházati ipar foglalkoztatta a legtöbb alkalmazottat: négy cipész, illetve szabó, hat segéd és két tanonc. A vasipart csupán két kovács, egy segéd, egy tanonc képviselte. Az élelmiszeripar (2 mézárós) és a vendéglátóipar (2 kocsmáros) elhanyagolható számban volt csak jelen.

Lellén a kereskedelmet két vegyeskereskedés képviselte, az ipar hasonlóan Boglárához nem képviselt nagy arányt, de más iparágakat találunk itt, mint Boglárán. A faipart (asztalos, bognár) két vállalkozó és két tanonc alkotta. A fonó-szövő iparban két takácsmester dolgozott, a vendéglátóipart egy kocsmáros-mézárós képviselte. Az adóbefizetéseket vizsgálva jól szemléltethető Boglár és Lelle közötti különbség ipar tekintetében: míg Boglár 1876-ban befizetett összes jövedelmi adó összege 1200 forintot is meghaladta, addig Lellén ennek tizedét, 120 forintot is alig ért el.

Lengyeltóti életében a kisiparnak, ezen belül is a könnyűipari szakmáknak volt meghatározó szerep, amellyel elsősorban közhasználati cikkeket állítottak elő.

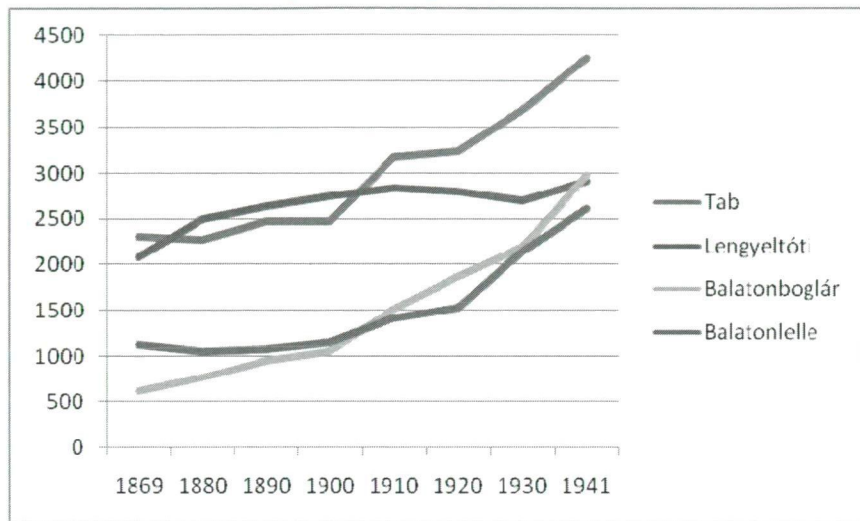
Népességszám-változás

A népességnövekedése egyenes vonalú és legdinamikusabb fejlődés Balatonboglárán figyelhető meg. A népességszám gyors növekedése kétségtelenül összefügg Boglár kereskedelemben és közlekedésben betöltött szerepének alakulásától. Tab közigazgatási szerepkörének elnyerésével még vonzóbb célpontot képezett a környező falvakban lakók számára. A magas számú bevándorlók, valamint a természetes szaporodásból adódó népességtöbbletet mutatja a meredeken felfelé ívelő vonal, amelyet csak a második világháború tud megtörni.

A déli part nyaraló helyei közül Balatonföldvár lett a legkeresettebb az első világháború után, amikor az Adriai-tengerpart elvesztését követően jelentősen nőtt az érdeklődés a Balaton iránt, s ez újabb lendületet adott a fürdőhely további fejlődésének. Az érdeklődés ellenére az állandó lakosok száma alig emelkedett, 1941-ben alig 500 fő élt Földváron.

Viszont az 50-es évek végére látványosan, 66%-kal növekedett a lakosok száma, elkerülve a 800 főt. Ez részben a közigazgatási állapotok változásának is volt köszönhető, hiszen 1950-ben már önálló közigazgatású község lett Balatonföldvár.¹³

2. ábra. Népeségyszám-változás
Figure 2. Change of population



Forrás: saját szerkesztés

Közlekedés

Erdősi¹⁴ ismertetéséből kiderül, hogy Lelle posta-útvonalbeli fekvése előnyére szolgált a településnek, míg Boglár esetében a Badacsony közelségét emelte ki pozitívumként. A termékfelesleg elszállítása az 1850-es évekig még rakhajók segítségével történt. 1861-ben viszont a Nagykanizsát Budával összekötő vasútvonal számos távolabbi piacot is megnyitott a Balaton parti kisvárosok számára. A Déli Vasút megjelenése távoli, országhatáron túli piacok elérését tette lehetővé, mellyel a megtermelt gabonafelesleg, a tenyésztett állatok, a megtermelt bor gyors és kevesebb veszteséggel történő elszállítását. Boglár szerepét a megépült balatoni vasút megváltoztatta. Nemcsak a főváros, hanem a megyeszékhely (Kaposvár) felé is meggyorsította a közlekedést. 1867-re Boglár közlekedési csomópontként funkcionált, valamint a megye egyik kereskedelmi központjának és postaelosztó csomópontjának is számított.

A közúti közlekedés mellett nem elhanyagolható a vízi közlekedés megemlézése sem. Balatonboglár gyors ütemű fejlődését nemcsak a Déli Vasút, hanem a révátkelő is nagyban elősegítette. 1872-ben megalapították a Zala-Somogy Gőzhajózási Társaságot. A társaság még az alapítás évében megkezdte rendszeres járatok indítását a tavon. Első hajójuk a Balaton volt, ötven utas szállítását voltak képesek megoldani, Boglár és Révfülöp között. Négy évvel később a társaság csődbe ment, de a vízi közlekedésnek ez nem szabott gátat.

Fonyód városának központja a vasútállomás közvetlen közelében helyezkedik el, amely a kereskedelmi életnek meglehetősen kedvezett.¹⁵

Balatonföldvár is, hasonlóan a Lengyeltótihoz, viszonylag korán 1895-ben már vasútállomással rendelkezett.

Infrastruktúra

Boglár és Lelle különbözősége az intézmények tekintetében is megmutatkozott. Boglár kereskedelmi központi jellege hangsúlyosabb volt, területén postahivatal is működött, míg Lelle a mezővárosi rangja miatt inkább a „szellemi centrum” jellegét erősítette. Boglár kereskedelmi-szolgáltató központ szerepe főként az itt megtelepedő izraelita kereskedők és az iparosok együttműködéséből adódott.

Balatonföldváron a 19–20. század fordulóján már több jó hírű vendéglő, vízparti kávéház, strand várta a vendégeket, volt postája, gyógyszerháza és saját orvosa az üdülő településnek. A 20. század elejére a Balaton egyik legszebb és legelőkelőbb fürdő- és nyaralótelepe jött létre Földváron. Földvár tudatosan építette üdülővárosi szerepkörét, a településen belül nagyfokú rendezettséget tapasztalhatunk, a közművesítettség 100%-os. A lakosság-nak munkalehetőséget az idegenforgalomhoz kötődő kereskedelmi, szolgáltató és intézményi hálózat nyújtott, és nyújt ma is. Ipari hagyományokkal nem rendelkezik. Az ipar kizárólag a helyi lakosság ellátására korlátozódott. A szántóföldi növénytermesztés elenyésző, az állattartás minimális, a lakosság az üdültetésből él.

Lengyeltóti intézményrendszere az 1930-as évekre kiépültnek tekinthető. Rendelkezett járásbíróssággal, telekkönyvi hivattal, főszolgabírói hivattal, körjegyzőséggel, adóhivattal, csendőrséggel, állatorvossal, postahivattal, körorvossal, járási tisztii főorvossal, gyógyszerházzal, távirdahivattal, telefonja és vasútállomása volt. Több társadalmi egyesület működött a községben, hasonlóan a többi Balaton-parti kisvároshoz.¹⁶

A Balaton déli partján elhelyezkedő kisvárosok közül Tab fejlődésében mutatkozik eltérés, hiszen több ipari üzem, telephely volt, és van is a településen, valamint már birtokolt városi (mezővárosi) rangot az 19–20. század során, míg a többi település nem. Földrajzilag sem képeznek egy egységet a kisvárosok, hiszen nem közvetlenül a Balaton-parton, hanem annak háttértelepüléseként szerepel Tab. Népeiséggel is kitűnik a többi közül, egészen a második világháborúig tapasztalható a magas népességdinamika, de ez 1949-től kezdődően megtörik, Balatonboglár, Balatonlelle és Fonyód népessége növekszik nagyobb mértékben. Az üdülővárosi szerepkör definiálása Tab és Lengyeltóti kivételével valamennyi város életében megtalálható. Tab városa a közigazgatási-kereskedelmi központ mellett egy ipari központi szerepkört fejlesztett ki, míg Lengyeltóti a mezőgazdaság fejlesztésére, annak hagyományaira helyezte a hangsúlyt.

Jegyzetek

1. A tanulmány elkészülését az OTKA (NK 104985) „Új térformáló erők és fejlődési pályák Kelet-Európában a 21. század elején” kutatási projekt támogatta.
2. Magyarország városai (1996) 1. kötet 69–76. old.
3. Magyarország városai (1996) 1. kötet 69. old., 77. old., 87. old., 278. old., 499. old.
4. T. Mérey (1988), Andrassy (1988), Takács (1988).
5. Sági (1988) 211–215. old.
6. Kanyar (1985) 316–369. old.
7. Reöthy (1986) 5–16. old.
8. Magyarország városai 1. kötet. 499–502. old.
9. Bolevác (1989) 7–12. old.
10. T. Mérey (1988) 163–173. old.
11. <http://zamardi.hu/varosrol/>
12. KSH (1878): 1876. évi statisztikai jelentés II. rész II. füzet

13. Reóthy (1986) 52–54. old.
14. Erdősi (1988) 231–258. old.
15. Magyarország városai 1. kötet. 278–280. old.
16. Magyarország városai 1. kötet. 499–502. old.

Felhasznált irodalom

- Andrássy Antal: Boglárlelle az ellenforradalmi rendszer idején (1919–1944). In: Laczkó András (szerk.) (1988): Boglárlelle – tanulmányok. Boglárlelle Városi Tanács, Boglárlelle. 259–326. old.
- Bolevác József (1989): Tab. A mezővárostól a városig. Tab Város Tanácsa, Somogy Megyei Könyvtár, Kaposvár
- Erdősi Ferenc: Boglárlelle közlekedésének fejlődése. In: Laczkó András (szerk.) (1988): Boglárlelle – tanulmányok. Boglárlelle Városi Tanács, Boglárlelle. 231–259. old.
- Kanyar József (1985) (szerk.): Fonyód története. Fonyódi Művelődési Ház, Fonyód. 316–369.
- Karvalics László (szerk.) (1996): Magyarország városai 1. kötet. 69–76. old., 76–81. old., 87–90. old., 278–280. old., 499–502. old.
- KSH (1878): A Soproni Kereskedelmi és Iparkamarának a Nagy-Magyarország Magyar Királyi Földművelési, Ipar- és Kereskedelmi Minisztériumához intézett 1876. évi statisztikai jelentése. II. rész, II. füzet. Romwalter Károly nyomdája, Sopron. 642–693., 694–836., 836–930.
- Reóthy Ferenc (1986): Balatonföldvár. Balatonföldvár Községi Közös Tanácsa, Balatonföldvár.
- Sági Károly: Boglárlelle hajózása. In: Laczkó András (szerk.) (1988): Boglárlelle – tanulmányok. Boglárlelle Városi Tanács, Boglárlelle. 203–230. old.
- Takács Éva: Adatok Boglárlelle nagyközség történetéhez (1945–1978). 379–400. old.
- T. Mérey Klára: Boglárlelle története Világostól az őszirózsás forradalomig. In: Laczkó András (szerk.) (1988): Boglárlelle – tanulmányok. Boglárlelle Városi Tanács, Boglárlelle. 163–202. old.
- Zamárdi város honlapja: <http://zamardi.hu/varosrol/>