

# VÁROSOK FEJLŐDÉSE ÉS PÉNZINTÉZETI FUNKCIÓI A MAI VAJDASÁG TERÜLETÉN A DUALIZMUS IDŐSZAKÁBAN

Gál Zoltán – Rác Szilárd

**ABSZTRAKT:** Tanulmányunkban a történeti földrajz vizsgálati módszertanát alkalmazva a magyarországi pénzügyi hálózatnak a városfejlődésre, szűkebben a városhálózat hierarchikus rendjére gyakorolt hatását elemezzük a mai Vajdaság területén. A vizsgálat egy korábbi, a dualizmus kori városhálózat banki funkcióit bemutató kutatásra támaszkodik (GÁL, 1998), amelyben a magyarországi városok hierarchikus rangsorát a központi helyek modellje alapján állították fel a banktőke területi megoszlását, a megtakarítások és a hitelállomány változásának regionális sajátosságait, a banki szolgáltatások hierarchia-képző és városfejlesztő hatásait, valamint a bankközpontok területi átrendeződésére ható tényezőket vizsgálva.

**KULCSSZAVAK:** urbanizáció, városhálózat, városi funkciók, hierarchia, helyi bankok, pénzügyi földrajz, gazdaságtörténet, dualizmus, Vajdaság, Délvidék

## BEVEZETÉS – A DÉL-ALFÖLDI VÁROSOK FEJLŐDÉSE ÉS FUNKCIÓI A DUALIZMUS KORÁBAN

Dualizmus kori városfejlődésünk agrárországban zajlott, a rendszeres gazdasági növekedés hazánkban a mezőgazdasági árutermelés kiszélesedésével vette kezdetét. Az agrárkeresők aránya még 1910-ben is 63% volt, a törvényhatósági jogú városok lakosságának 14%-a, a rendezett tanácsú városoknak 31%-a volt östermelő. Néhány törvényhatósági jogú alföldi város agrárkeresőinek aránya ekkor is kiemelkedően magas volt: Hódmezővásárhely (64%), Kecskemét (58,2%), Szabadka (53,5%), Vercs (43,5%), Zombor (42,2%), Szeged (38,7%). A gazdasági fejlődés legfontosabb feladata a mezőgazdaság tőkés átalakítása, gépesítése, agrotechnikai modernizációja volt. Az agrártermékek felvásárlása és szállítása a vasútépítkezések hatására térben kiszélesedett, nagyságrendben jelentősen megnövekedett. Új tendenciaként jelent meg az agrártermékek ipari feldolgozása (élelmiszer- és textilipar), a mezőgazdasági termelést szolgáló hitelintézetek (földhitelintézetek), valamint a kutatás és a szakoktatás intézményhálózatának kiépítése (BELUSZKY, 1996).

A kedvező adottságú területeken a kereskedelmi tőke felhalmozásával párhuzamosan hamar megindult a nagyobb alföldi piacközpontok modern várossá fejlődése. Az agrárkereskedelemben betöltött szerepük következtében e városok lakosságának növekedése már a XIX. század első felében elkezdődött és 1890-ben az ötvenezres

lélekszámot meghaladó öt vidéki város közül négy (Szeged, Szabadka, Debrecen és Hódmezővásárhely) jellegzetes alföldi agrárváros volt. A század utolsó negyedében azonban az alföldi agrárvárosok fejlődése erősen differenciálódott. Igen gyors fejlődést produkálnak azok a centrumok, amelyek az őstermelésről, az egyoldalú agrárkereskedelemtől az iparra váltottak és a városi alapfunkciók szélesebb körét tudták megszerezni.

Magyarországon a kereskedelem városfejlesztő szerepének csökkenésében döntő szerepet játszott az áruforgalom csatornáinak – elsősorban a vasúthálózatnak – a mind teljesebb kiépítése. A vasúthálózat kibővülése a gabona-terménykereskedelem bizonyos fokú decentralizálódásához vezetett azért, hogy lehetővé tette sok kisebb, helyi gyűjtő és elosztó központ létrejöttét, amely az árut közelebb vitte a vevőkhöz és az igényt az eladókhoz. A vidéki gócpontok, amelyek addig a kereskedelem fontos lerakatai voltak, átmenő állomásokká alakultak át, s a kevesebb számú, de nagyobb piacközpontok helyett a kisebb városokban, sőt községekben is önálló terménykereskedő cégek alakultak, amelyek már közvetlenül léptek kapcsolatba a fogyasztókkal. Az igazi nagy konkurenciát azonban Budapest Európában is párját ritkító ütemű, gyors fejlődése jelentette. A millenniumig Budapest fejlődése kiugró volt a városhálózaton belül: a kereskedelmet, közlekedést központosító hegemón vonzásával elsorvasztotta az alföldi agrárvárosok legfőbb fejlesztő forrásait, aránytalanságot teremtve a városállományon belül. A fővárosi gabona- és terménykereskedők kezén koncentrált tőke a vasutak segítségével a 19. század harmadik negyedére meggyengítette és függésbe vonta a vidéki városok gabonakereskedelmi szervezetét. Ennek folytán az addig meglehetősen önálló terménykereskedelmi funkció egy sor vidéki városban aránylag gyorsan leépült, s ezzel együtt a vidéki városok fejlődésében korábban oly jelentős szerepet játszó kereskedelmi tőke is kihúzódott a városokból (pl. Kecskemét, Baja, Zombor).

Városhálózatunk dualizmus kori átformálódása nagymértékben külső tényezők, államhatalmi beavatkozás eredménye is volt, amelynek legfontosabb eszköze a közigazgatás és egyes állami kompetenciába tartozó funkciók (pl. vasút, katonaság) telepítése volt. Ezen összefüggésrendszer része az is, hogy a közigazgatási szerepkör nélkül kevés városunk tudott előkelő helyet szerezni a hierarchikus rangsorokban vagy más szóval a polgári közigazgatás kiépítése során kevés valódi városunk maradt ki a közigazgatási központok sorából. A legfejlettebb városoknál viszont a polgári jellegű városi funkciók koncentrációja vonzotta magához a fejlett központi funkciót ellátó intézményrendszert. A speciális helyzetű Szegedtől – amely nem volt megyeszékhely, de számos regionális hatáskörű intézmény székhelye volt – és Fiumétől eltekintve a majd megyényi közigazgatási területet birtokló, harmadik legnépesebb városnak számító Szabadka a központi funkciók alapján csak az 51. helyre került a városok hierarchikus sorrendjében ugyanakkor a városi szerepkör mennyiségi súlya

szerint a 16. helyet foglalta el. További, jelentősebb közigazgatási szerepkör híján is városiasodó települések voltak még Kecskemét, Újvidék, Pancsova, Baja, amelyek még előkelőbb helyre kerültek a városi szerepkör súlya szerint (BELUSZKY, 1991).

A népesség nagysága nem mutatja egyértelműen az urbanizáltság szintjét és a városi szerepkör nagyságát ebben az időszakban, mint ahogyan azt több kutatás is megállapította. Egymilliós fővárosunkat 1910-ben nagyságrendileg Szeged követte 118 ezer fővel, utána Szabadka és Debrecen következtek egyenként 90 ezret meghaladó népességgel. Városfejlődésünk másik sajátossága, hogy éppen legnépesebb városaink egy része az urbanizációnak viszonylag alacsonyabb fokán állt, tehát az urbanizáció minősége eléggé független volt a lélekszámtól. KELETI az urbanizáció bizonyos mutatói alapján (iparos és kereskedő népesség, értelmiség arányszáma, műveltségi fok, épületek jellege) rangsorolta a magyarországi városokat. 1870-ben a népesség nagyságát tekintve a fővárost követő Szegedet és Szabadkát az urbanizációs rangsorban csak a 80., illetve 88. helyre sorolta. A rangsor végén jellemzően a legnépesebb alföldi agrártelepülések helyezkedtek el (KELETI, 1871). A századfordulón a városok központi funkciói alapján felállított hierarchikus rangsorban a legnépesebb vidéki városok közül Szeged az 5., Debrecen a 7., Szabadka pedig az 51. helyre került, de a hatvanezer főt meghaladó népességű Kecskemét és Hódmezővásárhely is csak az 57., illetve a 89. helyet tudta megszerezni (BELUSZKY, 1991). Összehasonlítva e két vizsgálatot, melyek ugyan eltérő módszerrel dolgoztak, megállapíthatjuk, hogy a népességszám és az urbanizációs szint közti anomália különösen a hierarchia felső szintjén a századfordulóra lecsökkent. Ennek oka lehet, hogy a térben kiszélesedő urbanizáció a migrációs folyamatok révén is azoknak a dinamikusabban fejlődő városoknak a népességét növelte erőteljesebben, ahol a központi funkciók színvonala és szerkezete nagyobb létszámú népesség számára teremtette meg a létfeltételeket.

A 19. század második felétől meginduló urbanizáció meglehetősen egyenlőtlenül oszlott meg az ország egyes régiói között, de – a hierarchia különböző szintjein – mindegyik országrészben megjelentek a modern városfejlődés elemei. A már meglévő városok között erős verseny indult meg, amelynek során jelentős különbségek alakultak ki a városhálózaton belül. Az új rangsort a már meglévő városok súlya, gazdasági jelentősége, a helyi és helyzeti előnyök újraértékelése, valamint a forgalmat lebonyolító vasúthálózat kiépülése alakították ki.

## VAJDASÁG A DUALIZMUS KORÁBAN

Bács-Bodrog, Torontál és Temes vármegyék a dualista Magyarország etnikailag egyik legheterogénebb táját jelentették (BELUSZKY, 2005). A mai Vajdaság korabeli területén (HAJDÚ, 2006) a kontinens egyik legbonyolultabb, mozaikszerűen

keveredett multikulturális régiója jött létre. A három népesebb etnikum, a magyarok, a szerbek és a németek között kiegyenlített gazdasági-kulturális erőviszonyok álltak fenn, a politikai és közigazgatási funkciókat többségében magyarok töltötték be. A városok is jellemzően soknemzetiségűek voltak, társadalmuk összetett volt. A térség lakosai magas arányban beszélték egymás nyelvét, a többes nyelvtudás – elsősorban a városokban – megkönnyítette a kapcsolatokat. Az asszimiláció gátja jellemzően a vallás volt. Térségi sajátosságnak számított a városok nagy száma és a polgárosodás gyors üteme. A régióban nem emelkedett ki egyetlen központi nagyváros, ugyanakkor a térség peremén több funkcionális értelemben vett regionális centrum – Szeged, Temesvár – volt megtalálható, a szerbség szempontjából pedig tényleges vonzást fejtett ki Belgrád (HAJDÚ, 2010). A térség a dualista Magyarország egyik legkedvezőbb mezőgazdasági adottságokkal rendelkező nagytája volt, az ország egyik legfejlettebb agrárregiójának számított. Az iparfejlődés szempontjából emiatt a vajdasági városokban elsősorban az élelmiszeripar volt meghatározó, modern ipar (pl. gépgyár) csak egy-egy nagyobb városban települt meg. A térség jelentős kereskedelme elsősorban élelmiszeripari cikkekre, mindenek előtt a gabonára alapozódott, amit kezdetben a természetes, majd a mesterséges vízi utakon (csatornákon) szállítottak. Vízi közlekedési szempontból a térség rendkívül kedvező helyzetű, a városok jelentős része hajózható víz mellett fekszik. A vasútvonalak kiépítésével a szállítás a gyorsabb közlekedési módra települt át, a vasúthálózatba való bekapcsolódással – vagy az abból való kimaradással – a városok kereskedelmi és más funkciói is megváltoztak. A dualista városfejlődésben a térség városai kitűntek épített környezetük minősége tekintetében is (GULYÁS, 2007).

## A MAGYAR VÁROSHÁLÓZAT PÉNZINTÉZETI FUNKCIÓI

A következőkben a szolgáltatások egyik fontos területét, a pénzügyi funkciókat vizsgáljuk meg. A témakörben született elemzések alapkonceptiójául az a feltevés szolgált, hogy a múlt század eleji magyarországi urbanizáció szoros kapcsolatban állt a modern bankrendszer fejlődésével. Ennek oka, hogy a bankok szerepe a korabeli gazdaságfejlesztésben és modernizációban lényegesen nagyobb volt, mint napjainkban. Általánosan elfogadható az az álláspont, hogy a vidék urbanizációja több forrásból táplálkozott; volt ahol a mezőgazdaság, de az igazán dinamikus városokban a kereskedelem, az ipar és nem utolsósorban a gazdaság motorjának számító pénz- és hitelrendszer fejlődése serkentette leginkább a hazai városfejlődést (GYÁNI, 1995).

Az összehasonlító banktörténeti vizsgálatok szempontjából a kutatások meghatározó tényezője a mainál területileg értékelhetőbb (helyi és országos bontású) bankstatisztikai adatok jobb hozzáférhetősége, illetve az a tény, hogy a korabeli

bankrendszernek sokkal nagyobb volt a jelentősége a gazdaságfejlesztésben, mint napjainkban. Egyfelől, mert a kelet-európai gazdaságfejlesztésben a bankok közvetítő szerepe erősebb volt a 19–20. század fordulóján, ugyanis a megkésett fejlődés következtében a gazdasági modernizációhoz szükséges tőkeforrások biztosítása és átcsoportosítása elsősorban a pénzügyi rendszeren keresztül ment végbe (GOOD, 1973; TOMKA, 1999). A pénzügyi funkciók korabeli szerepvállalása tehát nem korlátozódott a pénzügyi szférára, hanem aktív szerepet vállaltak iparvállalatok alapításában, működtetésében, egyszóval a gazdaság egészének fejlesztésében. Másfelől nemcsak a bankszektor és a gazdaság, de a bankszektor és a területi fejlődés között is szorosabb volt a kapcsolatrendszer, s a regionális bankközpontként való funkcionálás mint az egyik legjelentősebb szolgáltató és forgalmi szerepkör meghatározó volt a századforduló vidéki nagyvárosainak fejlődésében. A bankhálózat struktúrájában elsődlegesen a helyi és regionális alapítású pénzügyi funkciók domináltak (az 1910-ben fennálló 4 425 hitelintézetnek csak 5,7%-a volt budapesti székhelyű), miközben a tőkeerő és a bankműveletek döntő hányada akkor is a 15 budapesti nagybankban koncentrált. Emellett a pénzügyi funkciók társadalmi szerepvállalása, városépítő és mecénási tevékenysége is sokkal intenzívebb volt, mint napjainkban (GÁL, 2001).

A pénzügyi funkcionális vizsgálatok (GÁL, 1998) legfontosabb eredménye, hogy a pénzügyi központi funkciók megállapításával meghatározhatóvá vált a gazdaságilag dinamikusan fejlődő városok csoportja. A magyarországi városok hierarchikus rangsorát a banki forgalomnak (betét- és vagyonmutatóknak) a városok vonzáskörzetére eső hányadát alapul véve, a központi helyek elméletének módszerét felhasználva, az ún. banki jelentőség-többlet kiszámításával állították fel. Emellett a pénzügyi funkciók intézményi hierarchiája, illetve a települések pénzügyi funkcióinak összesített, abszolút mérlegadatai alapján határozták meg a városok pénzügyi szerepkörének nagyságát. A vizsgálatokból amellett, hogy információt nyújtanak a városok gazdasági szerepéről, vonzáskörzetéről, leszűrhető az is, hogy a település a városhálózaton belül innovatív-pénzügyi központként funkcionált-e.

Magyarországon 1909-ben 3 458 településen volt valamilyen hitelintézet, 868 településen működött bank és/vagy takarékpénztár, ebből 175 városi funkciójú település pénzügyi szerepköre igazolódott. A legjelentősebbek, az ún. regionális bankpiacok a legdinamikusabban fejlődő vidéki városaink voltak. Ezek a Dunántúl és a Nyugat-Felvidék sűrű településhálózatú vidékének a „gyújtópontjaiban” (Pozsony, Győr, Pécs, Székesfehérvár, Szombathely), illetve az Alföld peremi vásárvonalak mentén (Miskolc, Temesvár, Nagyvárád, Arad, Debrecen) helyezkedtek el. Erdély, illetve Horvátország elmaradottabb régiójában csak egy-egy szigetszerűen kiemelkedő regionális központ alakult ki (Kolozsvár, Nagyszeben, Zágráb).

1. táblázat: Az első tíz vidéki város és a vajdasági városok rangsora a pénzügyi eszközállomány (vagyon) alapján, 1909

Városrangsor a pénzügyi vagyontörvény alapján	Millió korona	Városrangsor a pénzügyi központi funkciók alapján	Jelentőségtöbblet* (millió korona)
1. Zágráb	296,0	1. Zágráb	277,3
2. Nagyszeben	217,5	2. Nagyszeben	209,6
3. Arad	131,0	3. Arad	116,0
4. Temesvár	126,0	4. Temesvár	108,8
5. Debrecen	111,0	5. Debrecen	89,0
6. Pozsony	86,5	6. Nagyvárad	68,7
7. Nagyvárad	83,9	7. Pozsony	67,9
8. Szeged	70,5	8. Fiume	49,7
9. Szabadka	67,7	9. Miskolc	57,3
10. Fiume	61,5	10. Szabadka	45,3
22. Újvidék	30,2	25. Újvidék	22,2
27. Zombor	26,6	27. Zombor	19,3
30. Nagybecskerek	24,6	33. Nagybecskerek	18,4
32. Versec	23,4	36. Versec	16,9
51. Pancsova	16,6	55. Pancsova	11,7
74. Óbecse	11,4	80. Fehértemplom	7,2
86. Fehértemplom	10,0	87. Topolya	6,7
88. Topolya	9,9	89. Óbecse	6,5
103. Nagykikinda	8,8	101. Nagykikinda	2,4
114. Zenta	7,7	Zenta**	0,6

Megjegyzés: \* – A banki eszközök városok vonzáskörzetére eső hányadát mutatja. \*\* – Nincs vonzáskörzetére eső pénzügyi szerepköre.

Forrás: GÁL, 1998.

## PÉNZINTÉZETI KÖZPONTOK FEJLŐDÉSE A MAI VAJDASÁG TERÜLETÉN

A II. rendű pénzügyi központok közül a legdinamikusabban Dél-Magyarország speciálisan fejlett régiójának innovációs gócvárosai fejlődtek. A dél-magyarországi városok a török kiűzése után az állam kezére kerültek, s mint kamarai városoknak, a 18–19. század folyamán nem kellett többnyire meddő harcot vívniuk az emelkedést jelentő szabad királyi városi rangért. Ezt a városi rangot a Dunántúlon a 18. század végére egyedül csak Pécsnek sikerült megszereznie, Dél-Magyarországon viszont

Bajától eltekintve minden jelentősebb város megkapta. Így már a 18. században megszerezték azt a jogállást, ami a polgári fejlődés előfeltételeit a feudális keretek között a legjobban biztosította. A szabad királyi városi jogállás 1886-os megszűnésével nyolc dél-magyarországi város nyerte el a törvényhatósági státuszt (RÚZSÁS, 1966). Az Alföld törzsterületeinél sűrűbb városhálózat alakult ki. A dél-alföldi régió vármegyéinek (Bács-Bodrog, Torontál, Temes, Csongrád és Csanád vármegyék déli része) sajátos helyzetére utal az a tény, hogy a településrendszer és népesség – a török pusztítás következtében – a kontinuitás hiányát mutatta, amelyet a térség közjogi elkülönülése (Bánság) és a sajátos birtokviszonyokkal jellemezhető településeinek speciális vonásai még tovább erősítettek.

Az Alföldnek ezen a déli peremvidékén a modern városfejlődés feltételei, illetve keretei több tekintetben mások voltak, mint az Alföld magterületein. A településszerkezetre itt nem a tanyás mezővárosok dominanciája, hanem a városok és a vonzaskörzetükbe szerveződő faluhálózat települési egysége volt a jellemző, így többnyire szabályos vonzaskörzetek alakulhattak ki. A török hódítás után a teljesen elpusztult településhálózat általában a régi települések helyén éledt újjá, de a falvak és városok szerkezete, középületeik stílusa az Alföld belső területeihez képest eltérő vonásokat mutatott. A dél-magyarországi városok polgárainak erősen piacorientált vállalkozói szelleme a városok pezsgő gazdasági életén és a városok külső képén is nyomot hagyott. A városfejlődés itt lényegesen nagyobb dinamizmust mutatott, mint ahogy ez tapasztalható volt a belső-alföldi mezővárosok esetében (BULLA–MENDÖL, 1947; RÚZSÁS, 1966).

Bácska és Bánát szabad királyi városai már a 18. század végétől elsősorban gabonakereskedelemmel foglalkoztak, Szeged, Baja, Zombor és Újvidék városainak kereskedői az áruforgalmat vízi úton bonyolították le. A 19. század második feléig e városok feladata elsősorban a mezőgazdasági terményfeleslegek összegyűjtése, a behozott árucikkek szétosztása, valamint a környék közigazgatási és szellemi vezetése volt. A századfordulóra már erőteljesen kibontakozó urbanizáció azonban a dél-magyarországi régió kereskedővárosaiban is nagyon különböző mértékű volt; a városok közti szelektálást részben a vasút végezte el, részben pedig a modern ipari fejlődés nyomán bekövetkező gazdasági struktúra- és profilváltás. A szállítás technikájának fejlődésével a forgalom a vízi útról a vasútra terelődött át, ez a városok életében nagy változást idézett elő. Azokat a gazdasági különbségeket, amelyek köztük eddig is fennálltak a vasúthálózat és a tőkés gazdaság kereteinek a kiépülése még tovább mélyítette. Ez alapján három típusba sorolhatjuk e városokat.

Az első típusba azok a döntően agrárjellegű tradicionális piacközpontok kerültek, amelyek gabonatermő és térséges határú városok voltak, azaz amelyekben a mezőgazdaság volt a fő termelési ág (Zenta, Nagyikinda, Óbecse, Szabadka). A vasút,

illetve az országos piac ezekben a városokban elsősorban az agrártermelést tette intenzívebbé. A tőkeképződés lassabban haladt, mint a kereskedő- és ipari városokban. Népeségük lassabban, inkább természetes szaporodás útján növekedett, népsűrűségük alacsony volt. Néhány helyen (Szabadka, Szeged) a lakosság jelentős hányada a városok külterületeit népesítette be, s így elsősorban a tanyaviláguk fejlődött.

Szabadka a Kárpát-medence legnagyobb közigazgatási határával dicsekedhetett, a vele szomszédos települések kisebb falvak voltak. A lakosság közel fele még a századelőn is a földművelésből élt. „A Szabadkai tőke kerüli még az ipari és kereskedelmi vállalatokat, sokszor évekig elhever, míg kedve szerint földbirtokra változtatja értékét. Úgy az értelmiség, valamint az iparosok is lehetőleg földbirtokba fektetik vagyონukat.” – írták a városról a századfordulón (FRANKL, 1899: 134–135.). Szabadkát népességének nagy száma segítette ahhoz, hogy Bácska sűrű vasúthálózatának központjává váljék (Szeged–Szabadka–Fiume, Budapest–Szabadka–Újvidék–Zimony fővonalak) és emellett jelentős és sokoldalú mezőgazdasági ipart is telepítsen (cukorgyár, malmok, mezőgazdasági gépgyár). A város hitelélete főképpen helyi bázison, lassan fejlődött ki, de 1909-re számuk elérte a tizenhatot. A felállított rangsorban a pénzügyi vagyónok nagyságát tekintve Szabadka Szegeddel együtt hasonló súlyt képviselt. A betétforgalom alapján számított hierarchikus rangsorban azonban Szeged már jelentősen megelőzte a 37. helyre szoruló Szabadkát. A város pénzügyi döntően a nagyszámú helyi népesség ellátását szolgálták, amit az igen kicsi kiterjedésű vonzáskörzete is jelzett. Az árvíz után gyorsabban modernizálódó Szeged (illetve Arad, Temesvár) „árnyékában” Szabadka pénzügyi vonzásköre alig terjedt túl közigazgatási határán, s a gyorsan fejlődő Újvidék is komoly versenytársul szegődött.

A második típusba tartoztak azok a délvidéki városok, amelyek szűk határuk miatt már eleve a kereskedelemre és az iparra voltak utalva, vagy időben átváltottak az iparra. Ezekben a városokban a 19. század folyamán jelentős tőke gyűlt össze és kiterjedt hitelszervezet alakult ki, ami a jelentős külső tőkeforrások bekapcsolásával a modern nagyipar egyes ágazataira is fejlesztőleg hatott. Lakosságuk rohamosan növekedett (különösen Újvidéken), döntően a nagyfokú bevándorlásnak köszönhetően. Ezáltal megnőtt a népsűrűségük, s ezzel párhuzamosan a városterület beépítettsége is, ami városi jellegüket tovább erősítette. A városoknak ebbe az ún. „iparos-kereskedő” csoportjába tartozott: Újvidék, Versec, Baja, Zombor.

A harmadik típusba az őstermelő városból strukturálisan átalakuló, az agrárvárosoknál már magasabb fokozatba átkerülő városok tartoztak: Szeged, Nagybecskerek, Pancsova.

Ez utóbbi két város csoporton belül is erős szelekció indult meg a 19. század végén. Azoknak a korábban jelentős gabonakereskedelmi gócpontoknak, amelyek nem ju-



tottak vasúti fővonalhoz, fejlődésük megtorpant, népességük alig gyarapodott (Baja, Zombor, Pancsova). A térség legdinamikusabban fejlődő városai (Temesvár mellett Újvidék és Szeged) a vasúti fővonal megszerzésével és gazdaságuk sikeres modernizálásával kerültek a régió városhierarchiájának az élére.

Újvidék a 19. században a szemközti Pétervárad függelékeként keletkezett. Amíg Péterváradon szerb határőrök éltek, addig Újvidék német polgárvárossá alakult. A korán szabad királyi rangra emelkedett város növekedését szerencsés fekvésének köszönhette. Látványosan gyors fejlődésében az agrárium szerepe egyre kisebb lett (bár kertészete a korban országos hírvű volt, déli fekvésének köszönhetően a primőrökkel elsőként tudott megjelenni a pesti piacon). A város ipari és kereskedelmi funkcióit gazdag hinterlandjának nyersanyagaira támaszkodva fejlesztette ki. A múlt század végén a Duna szerepét átvette a vasút: a Budapest–Szabadka–Újvidék–Zimony vasútvonal fontos nemzetközi tranzitforgalmat is bonyolított a Balkán felé. Ezért az agrárvidékek városaira jellemző malmok mellett textilüzemeket és gépgyárat is alapítottak, amelyeket a város céltudatos iparfejlesztési politikájának eredményeként létrejött terebélyes gyárnegyedbe telepítettek. Pénzügyi intézetei, bár elég kései alapításúak voltak, a századfordulóra már igen gyors forgalomnövekedést mutattak. Az Újvidéki Takarékpénztár és a Szerb Takaréék (Újvidék a magyarországi szerbség központja is volt) mellett 1900 után újabb négy bank alakult, és megjelent fiókjával a helyszínen a Pesti Magyar Kereskedelmi Bank is. Újvidéket a pénzügyi vagyion és a betétforgalom alapján egyaránt az innovációs góccok élvonalában találjuk, s a legnagyobb pénzügyi vonzáskörzettel rendelkezett az egyébként sűrű városhálózatú Bácskában, sőt a város a Szerémség területére is kiterjesztette banki kapcsolatait.

Dél-Magyarország egész területét igen sűrű hitelintézeti hálózat jellemezte, amelynek intézményei jelentős takarékbetét-forgalmat bonyolítottak le. A fejlett mezőgazdaságból származó tőkefelhalmozás és részben a régióban élő német lakosság hagyományos megtakarító-képessége szolgált bázisul az országos átlagnál több pénzügyi intézet működéséhez. Budapest után Temesváron működött a legtöbb hitelintézet. Hegemon szerepük miatt modernebb banki üzletet így csak néhány környező város, Versec, Lugos és Nagybecskerek bonyolított. Nagybecskerek, Torontál megye székhelye gyorsan fejlődő iparával és kereskedelmével és kilenc pénzügyi intézetével gyűjtőpontjául szolgált vidéke gazdasági erőinek. Versec pedig vásárvárosi helyzetének köszönhette központi szerepét. „Dél-Magyarország második iparúzó városa 29.000 lakossal, kiknek fele német, 8.300 szerb. Gyárai között elsőrangú a bútorgyára, de van két gépgyára, harang- és vasöntődéje, bortermelése, konyakgyártása szintén számottevő, nem különben gyümölcs- és gabonakereskedelme. Vagy 140 községnek központja, Temesvárral, Szegeddel, Nagybecskerekkel, Resicával, s az Alsó-Dunával vasút köti össze.” (CZIRBUSZ, 1902: 165.).

## ÖSSZEGZÉS

Egy-egy térség gazdasági teljesítőképesége már a dualizmusban is egyre inkább városainak teljesítményétől függött. A pénz- és hitelrendszer fejlődése a századforduló Magyarországon nemcsak serkentette a gazdaság fejlődését, de hasonlóan jelentős szerepet játszott a városfejlődésben, mint maga az iparosodás. A városok pénzügyi szolgáltató funkcióinak vizsgálata azért is fontos, mert a fejlettebb üzleti környezet hozzájárul a hitelrendszer és más szolgáltatók által közvetített innovációs folyamatok elterjedéséhez, háttérül szolgálva a gazdasági és társadalmi modernizációnak. A pénzügyi tevékenység a regionális modernizáció fő tőkeforrásaként a modern vállalkozási formák elterjesztője, az infrastrukturális fejlesztés révén az urbanizációs jelleg serkentője. A dualizmus időszakában, a fentiek következtében a pénzügyi intézetek számára telephelyül szolgáló városok fejlődésében meghatározó szerepet játszottak a hitelintézetek (GÁL, 2010). A városi gazdaság fejlődése és az urbanizáció ugyanis az anyagi feltételek által erősen meghatározott folyamat, a megkésett kelet-európai modernizációhoz szükséges tőkeforrások biztosítása és átcsoportosítása elsősorban a pénzügyi rendszeren keresztül ment végbe (GOOD, 1973; TOMKA, 1999). A bankszektor és a területi fejlődés között szoros volt a kapcsolatrendszer, a bankhálózatban elsődlegesen a helyi alapítású pénzügyi intézetek domináltak. A regionális bankközpontként való funkcionálás, mint az egyik legjelentősebb városi szerepkör meghatározó volt a századforduló vidéki nagyvárosainak fejlődésében. A pénzügyi intézetek helyi beágyazottságából fakadóan ebben az időszakban a bankok társadalmi szerepvállalása, városépítő és mecénási tevékenysége is sokkal intenzívebb volt.

A századfordulón a leggyorsabban fejlődő regionális centrumok az Alföld peremén voltak megtalálhatók. Nem véletlen, hogy az ország tíz legnagyobb pénzügyi vágyonnal és betétállománnyal rendelkező korabeli bankcentruma közül hat (Arad, Temesvár, Debrecen, Nagyvárad, Szeged, Szabadka) az alföldi régióban, illetve a peremén futó vásárövbén helyezkedett el.

Magyarország funkcionális értelemben vett városainak mintegy 70%-a rendelkezett pénzügyi városi funkcióval 1910-ben, a hitelszféra szorosan kötődött a városi jellegű településekhez, városaink a századforduló körül már a bankhálózat szintjén is világosan azonosítható hierarchikus csoportokká szerveződtek. A leglátványosabb fejlődést mutató regionális pénzügyi intézeti centrumokat a hierarchia második szintjén elhelyezkedő városok csoportja mutatta. Az innovációs göcök csoportjának városai alkották a leginkább összefüggő hálózatot és ebben a kategóriában mutatkoztak meg a legszembeütőbbben a városhálózat századfordulós átrendeződésének jellegzetességei, nevezetesen az, hogy a modern térstruktúrák kiépülésével a még meglévő tradicionális elemek is együtt éltek. Így ebben a csoportban egyaránt megtalálhatóak voltak a dinamikájukat elvesztő, hanyatlás útjára lépő városok (pl. Zombor), és a

gyorsan fejlődő, ígéretes centrumok (Újvidék) is. Szintén ide tartoztak a vásárvonalak kevésbé dinamikus városai, amelyek ipari-forgalmi statisztikáinak mennyiségi mutatói alacsonyabbak voltak, és vonáskörzetük is kisebb volt a regionális centrumokkal összehasonlítva (pl. Versec).

Szeged, de különösen Szabadka az alföldi városokra jellemző módon a pénzügyi vagyonok alapján szintén előkelőbb helyezést tudtak elérni, mint a szűkebb értelemben vett hierarchikus rangsorban, tehát a betétforgalmi jelentőségtöbblet mutatói alapján. E két város esetében a magyarázatot az összvagyonon belüli aránytalanul nagy, elsősorban az agrárérdekeket kiszolgáló jelzőkölcson-állomány adja, amely szintén nem sorolható a kereskedelmi-ipari beruházásokat megcélzó, illetve a legbiztonságosabb banki üzletágak közé a századfordulón. Ugyanakkor a hatalmas pénzügyi vagyonok tételeinek fajlagos aránya alacsonyabb, hiszen éppen az említett két város volt a legnépesebb vidéki település 1910-ben. A pénzügyi vagyonok emelkedése a századforduló első évtizedében mégis hűen tükrözte a dél-magyarországi speciálisan fejlett régióhoz tartozó innovációs gócvárosok lendületes gazdasági növekedését. 1900 és 1910 között a 17–19. helyről a 9–10. helyre kerültek a pénzügyi vagyonok nagysága szerinti rangsorban, de Temesvár és Arad erős konkurenciájával továbbra is meg kellett küzdeniük. Az egymáshoz közeli vidéki nagyvárosok vonzáskörzetei sokszor átfedéseket mutattak, s a versenytársak is megakadályozhatták a nagyobb vonzáskörzetek kialakulását. Összességében Dél-Magyarország és azon belül a mai Vajdaság területén működő városok pénzügyi szektora fejlettnak minősült a dualizmus időszakában.

## IRODALOM

- BELUSZKY PÁL 1991: Magyarország városhálózata 1900-ban. In: TÓTH JÓZSEF (szerk.): *Tér-Idő-Társadalom. Huszonegy tanulmány Enyedi Györgynek*. MTA Regionális Kutatások Központja, Pécs. 92–133. o.
- BELUSZKY PÁL 1996: Kompország városai (Történeti régiók és városok). – *Tér és Társadalom*. 1. sz. 23–41. o.
- BELUSZKY PÁL 2005: *Magyarország történeti földrajza I*. Dialóg Campus Kiadó, Budapest–Pécs.
- BULLA BÉLA–MENDŐL TIBOR 1947: *A Kárpát-medence földrajza*. Országos Köznevelési Tanács, Budapest.
- CZIRBUSZ GÉZA 1902: Körutazás a Délvidéken. – *Turisták Lapja*. 165. o.
- FRANKL ISTVÁN 1899: *Szabadka szabad kir. város ismertetése*.
- GÁL ZOLTÁN 1998: *A magyarországi városhálózat pénzügyi funkciói a századfordulón*. Regionális Kutatások Központja, Pécs. [Kandidátusi értekezés]
- GÁL ZOLTÁN 2001: A pénzügyi innováció térszerkezeti folyamatai. Magyarország bankföldrajzi vizsgálata a „két századfordulón” In: ILYÉS ZOLTÁN–KEMÉNYFI RÓBERT (szerk.): *A táj megértése felé. Tanulmányok a 75 éves Pinczés Zoltán professzor tiszteletére*. Debreceni Egyetem Néprajzi Tanszék, Eszterházy Károly Főiskola Földrajz Tanszék, Debrecen–Eger. 157–184. o.

- GÁL ZOLTÁN 2010: A helyi bankok aranykora: bankközpontok a Bánságban a 20. század elején. – *Közép-európai Közlemények*. 2. sz. 9. évf. 117–133. o.
- GOOD, D. 1973: Backwardness and the Role of Banking in Nineteenth-Century European Industrialization. – *Journal of Economic History*. 33. sz. 845–850. o.
- GULYÁS LÁSZLÓ 2007: Vajdaság: Történeti áttekintés. In: NAGY IMRE (szerk.): *Vajdaság*. MTA Regionális Kutatások Központja, Dialóg Campus Kiadó, Pécs–Budapest. 76–149. o.
- GYÁNI GÁBOR (szerk.): 1995: *A modern város dilemmái*. Csokonai Kiadó, Debrecen.
- HAJDÚ ZOLTÁN 2006: A „Délvidék” értelmezése. In: KÓKAI SÁNDOR (szerk.): *A Délvidék történeti földrajza*. Nyíregyházi Főiskola, Nyíregyháza. 69–74. o.
- HAJDÚ ZOLTÁN 2010: A Vajdaság 1910–1920 között. – *História*. 1–2. sz. 30–32. o.
- KELETI KÁROLY 1871: *Hazánk és népe a közgazdaság és a statisztika szempontjából*. Athenaeum, Pest. 420–425. o.
- RÚZSÁS LAJOS 1966: *A városi fejlődés a XVIII–XIX. századi Dél-Magyarországon (a városi fejlődés alapjai)*. MTA Dunántúli Tudományos Intézet, Budapest. [Értekezések, 1964–1965]
- TOMKA BÉLA 1999: *Érdek és érdektelenség. A bank-ipar viszony a századforduló Magyarországon 1892–1913*. Debrecen University Press, Debrecen.