

OTDK-dolgozat

2023

Pécsi Tudományegyetem

Közgazdaságtudományi Kar



**Baja gazdasági fejlődésének szakaszai a piacgazdaság létrejöttétől a
szocialista iparosításig**

**The sections of economic development in Baja from the establishment of
market economy to the socialist industrialization**

Bársony András Árpád

Konzulens: Prof. Dr. Kaposi Zoltán

Kézirat lezárásnak dátuma: 2022. november 14.

Tartalomjegyzék

Bevezetés (források és módszerek, kutatási kérdések).....	1
1. Baja gazdasága a piacgazdaság korában	3
1.1. A város helyzete a Habsburg-monarchiában.....	3
1.2. Baja új gazdasági helyzete a trianoni országhatárokon belül (1918-1924).....	10
1.3. A Speyer-kölcsön hatása a bajai gazdaság fejlődésére (1925-1931)	14
1.4. A gazdasági világválság hatásai a város fejlődésére.....	17
1.5. Reorganizáció a válság utáni években	20
2. Baja gazdasági helyzetének változása (1944-49).....	22
2.1. A II. világháború okozta károk felmérése és a helyreállítás időszaka	22
2.2. A háború utáni politikai és gazdasági átalakulás időszaka	26
2.3. Az első hároméves terv alakulása Baján.....	28
3. Az első ötéves terv és annak hatása Baja gazdaságára	30
3.1. Az első ötéves terv megvalósulása és hatása Baján.....	30
3.2. Nagy Imre gazdaságpolitikája és annak hatásai Bajára	37
3.3. Az első ötéves terv eredményei Baján	38
4. Az átmeneti időszak és az új iparosítási tervek.....	43
4.1. Az 1956-os eseményeket követő átmeneti időszak.....	43
4.2. Az új iparosítási tervek bajai megvalósulása (1958–1966).....	45
5. Összegzés	49
Irodalomjegyzék	52

Táblázatok jegyzéke

1. táblázat Magyar városok vagyoni helyzete 1934 (pengőben), saját szerkesztés	15
2. táblázat Törvényhatósági joggal felruházott városoknak megítélt összegek, saját szerkesztés	15
3. táblázat: Baja város Speyer-kölcsön felhasználása (pengőben), saját szerkesztés	16
4. táblázat: Magyarország háborús kárainak legfontosabb tételei	23
5. táblázat: Az első öt éves terv beruházási előirányzatainak változása	35
6. táblázat: Szocialista ipar Bács-Kiskun megyében 1956-ban	39
7. táblázat: Ipari vállalatok és kisipar szervezetek megoszlása városok szerint (1956)	40

Képjegyzék

1. kép: Az 1923-ban épült vármegyeháza Baján.....	12
2. kép: Bajai Posztó és Takarógyár Rt. 1932-ben	19
3. kép: A felrobbantott Duna-híd Baján (1944. szeptember 21)	25
4. kép: Az 1956 októberében állított emlékmű	44
5. kép: A bajai Finomposztó Vállalat gyárterülete a 1980-as évekből.....	46
6. kép: Kismotor- és Gépgyár 5. számú gyára Baján 1970-es évek.....	47

Ábrajegyzék

1. ábra: Baja népességének változása 1784-1910 között	7
2. ábra: Nép gazdasági ágak szerinti foglalkoztatás Baján (1949, 1960).....	41

BEVEZETÉS (FORRÁSOK ÉS MÓDSZEREK, KUTATÁSI KÉRDÉSEK)

Témaválasztásomat számos körülmény befolyásolta. A történelem a kezdetektől fogva az érdeklődési körömbe tartozott. Először még nagyszüleim történetei ragadtak meg tudatomban, a gazdasági irányvonal csak később került képbe. E két körülménynek köszönhetően választottam gazdaságtörténeti témát a TDK dolgozatomnak. Bajaiként a város kultúrája és turizmusa épp úgy az életem része volt, mint a családban hallott gyári ipari munkás élet és az őstermelői méhészet. A város mai jellege ugyanakkor szinte teljesen más képet mutat a múlt évszázadban betöltött szerepe után. Földrajzi elhelyezkedése révén a kereskedelem meghatározó szereplője volt, amely ágazat azonban már a Duna vízhozamának ingadozása miatt szinte teljesen ellehetetlenedett. A korábban létrehozott ipari létesítmények viszont ott magasodnak elhagyatottan Baja számos részén. Közülük kevés Rákosi- és Kádár-korszakbeli gyár, üzem működik még ma is.

Mivel Baja gazdasági fejlődéséről rendszeres szakmonográfia nem áll rendelkezésre, ezért mindenképpen fontosnak tartottam, hogy hosszú perspektívában próbáljam meg a fontosabb változásokat rögzíteni. Elemzésemet a 19. század elején virágzó kereskedő mezőváros bemutatásával és feltérképezésével kezdem, majd a meghatározó fordulópontok megkeresésével feltárom, hogy mi okozta a régen virágzó város hanyatlását. Ezután egy a város történetében igen sötét időszak hatásait kutatom fel: a szerb megszállást, mely csaknem három évig tartott. A második virágkornak tekinthető megyeszékhelyi pozíció és a törvényhatósági jog korábbi elnyerése együttesen egy teljesen fejlődő és virágzó időszakot eredményezett. A világgazdasági válság, majd pár évvel később a második világháború új helyzet elé állította a várost, amely az országgal együtt a kiépülő tervgazdaság kiszolgálójává változott. A szovjet érdekek és az irrealitás világában a város erőforrások hiányában mégis számos, régi tradicionális vonását megőrizte, így pl. a kézműipart, a háziipart stb. A szocialista korszak gyors és változatos időszakot mutat. A város története néhol eltérő képet mutat az országos viszonyokhoz képest, de mégis összességében illeszkedik a központi folyamatokhoz. De mélyfúrásszerű vizsgálatokkal képet lehet kapni arról, hogy milyen gazdasági folyamatok játszódtak le a városban és ez hogyan befolyásolta a jelenkor helyzetét. A TDK-kutatás lehetőségei nem teszi lehetővé, hogy a teljes 20. századi gazdasági történetet bemutassam, ahhoz sokkal mélyebbre kellene ásnom és sokkal több idő szükségeltetne, de az 1960-as évek közepére beálló rendszer bemutatásáig így is érdekes és tartalmas képet kaphatunk egy határ közelébe került régi kereskedő város átalakulásairól, megújulásairól.

A kutatás forrásait és módszereit tekintve – rendszeres várostörténeti monográfia hiányában – az eddig megjelent, sokszor csak részterületeket érintő szakirodalmi munkák megismerése és értelmezése adja az elsődleges információk forrását. Születtek városleírások már a 20. század elején, aztán történeti vonatkozású áttekintések is, és ezen kívül számos kisebb-nagyobb gazdasági vagy társadalmi részterületről feldolgozások. Egy másik nagy egységet adnak a statisztikai források. A tízévente megtartott népszámlálások adnak teljesebb képet egy a foglalkozási szerkezetről, a népesség változásairól, a vállalati háttérrel. A KSH Bács-Kiskun megyei legfontosabb statisztikai adatai című évenkénti kiadványok meghatározó információkat adtak a feldolgozáshoz. Fontosak voltak a Magyar Nemzeti levéltár Bács-Kiskun Megyei Levéltárában talált források (pl. a Városi Tanács, a Végrehajtó Bizottság ülési jegyzőkönyvek) a bajai gazdaság működésére vonatkozóan. Ezek jelentős egy nagy kihívásokat jelentettek a kutatásom során, mivel a korszakban az adatok szépítése még jelentősebb, mint bármikor. A kutatásomat egy helyi fenntartású internetes oldal is segíteni fogja, lelkes bajaiak a múlt században meghatározó jelentőséggel bíró ipari létesítmények történetére gyűjtöttek össze adatokat. Végül megemlítem, hogy az Arcanum (ADT) portálon összegyűjtött sajtóforrásokban is végeztem kutatást, s néhány esetben hivatkoztam is a tényszerű állításokra.

Alapvetően arra vagyok kíváncsi, hogy Baja gazdasági változásaiban melyek voltak a nagyobb, egymástól elkülöníthető korszakok. Dolgozatom időhatárait is ennek megfelelően választottam. Úgy gondolom, hogy a piacgazdaság kialakulása, majd a két háború közötti új helyzet, valamint a szocialista modell megszilárdulása világos szakaszokat mutat a város életében.

Kutatásom során a következő kérdésekre kívánok választ adni.

1. Először arra próbálok meg rámutatni, hogy a 19. század során, amikor Magyarország gyors gazdasági fejlődésen ment keresztül, milyen szerepet töltött be Baja ebben az átalakulásban?
2. Hogyan tudott talpra állni a szerb megszállás nehézségei után a város, s milyen fejlődési lehetőségei voltak a két háború közötti nehéz korszakban?
3. Egy sokáig kereskedő gócpontként működő várost hogyan alakított át az erőltetett iparosítás programja, s ez milyen változásokkal járt; hogyan alkalmazkodott egy, az ipari nyersanyagoktól távol lévő határmenti középváros a központi hatalom elvárásaihoz.

1. BAJA GAZDASÁGA A PIACGAZDASÁG KORÁBAN

Dolgozatomat a 19. századi gazdasági körülmények elemzésével kezdtem. Ebben az évszázadban számos nagy változás állt be az ország és a város életében is. Az 1800 körüli leírásokban a város egy nagyon fontos kereskedelmi gócpontként jelenik meg. Sokan Pest után Kispestként emlegetik forgalma és jelentősége miatt. A reformkorig bezárólag nagyon fontos kereskedelmi szerepet töltött be a környék gabonaértékesítésében és más mezőgazdasági termék értékesítésében. A mohácsi kereskedők is Bajára jártak át gabonát vásárolni, amit aztán tovább adtak, ugyanakkor Baranya megyéből is szállítottak ide bort és egyéb árukat, hogy aztán Pestre, Győrbe vagy akár Bécsig szállíthassák tovább. (Bácskai 1993. 218) A vasútépítési láz idején a fő vasútvonalak elkerülték Baját és jelentősége csökkent, csak késve tudott bekapcsolódni az első bajai Duna-híddal. A szerb megszállás és az Osztrák-Magyar Monarchia felbontása teljesen új helyzetet teremtett a város életében.

1.1. A város helyzete a Habsburg-monarchiában

Baja város gazdaságföldrajzi helyzete kedvezőnek mondható, amit világosan mutat az a rengeteg leletanyag, amit feltártak a környéken. A halban gazdag folyók és a Duna áradásai révén kedvező termőföld ideális lehetőséget adott a gazdasági fejlődéshez. Honfoglaló őseink főleg halászatra, vadászatra használták a területet. Adottságai – hasonlóan más magyarországi folyómenti városokhoz - kiválóak voltak kereskedelmi tevékenység lefolytatására, nem véletlen, hogy a Duna fontos szerepet tölt be a város életében. Hajózhatósága és a vízforgalom élénksége tekintélyes bevételeket jelentett az utolsó évszázadokban. A hajózható Duna ág és a Sugovica a város piacáig elért, mely ideális teret biztosított a rakodáshoz. Baja már nagyon hamar a Duna balparti területének jelentős közigazgatási központjává vált. A város közigazgatási szempontból négy vármegye határán (Bács-Bodrog, Pest-Pilis-Solt-Kiskun, Baranya és Tolna), valamint a Kunság területének kiszögellésénél terült el. Nem véletlen, hogy Antalffy Gyula: Reformkori magyar városrajzok című művében így utal a városra: „A mezőgazdasági termelésnek és az állattenyésztésnek itt nincs olyan meghatározó szerepe, mint a Duna-Tisza köze mezővárosaiban. Baja gazdaságföldrajzi helyzete révén az ország legértékesebb gabonatermelő területének begyűjtő, raktározó, áruközvetítő helye; még kézművesei – hajóácsai, kocsigyártói, vízimolnárai – is elsősorban a kereskedelmet szolgálják ki.” (Antalffy, 1982.)

A jó gazdasági adottságok mellett azonban történelme során számos csapást élt át a város. A másfél évszázados török hódoltság nem tett jót a városnak. A hódoltság utáni felszabadító háborúk után Baja a Kamara tulajdonába került, ezért a Rákóczi-szabadságharc során a császáriak oldalán állt. Emiatt számos megtorló portya pusztította el a mezővárosi rangú Baját. A lecsökkent népesség miatt szükségessé vált a népességbetelepítés: ennek során a 18. század közepére alakult ki a város soknemzetiségű jellege, összetétele.

1750-ben gróf Grassalkovich Antal tulajdonába került a mezőváros és uradalma, amelynek fejlődése ezt követően jelentősen felgyorsult. A csődbe jutott és kihalt arisztokrata família után a gróf Zichy család rendezkedhetett be a térségben. A város önálló élete 1862-ben indul, mikor a már Zichy család birtokában lévő város polgársága megváltotta önmagát, s ettől kezdve lehetősége volt önmagáról dönteni.

Baja a 19. századra igen jelentős kereskedelmi központi szerepet töltött be. Az 1828. évi országos összeírások adatait elemezve Bácskai Vera azt állapította meg, hogy az akkor 14.537 fős Baja város az ország harmadik legnagyobb kereskedelmi piackörzetével rendelkezett (pest-Buda és Pécs után), ami igen előkelő pozíciót jelentett. (Bácskai, 1988. 198. alapján) Az 1840-es évekre élénk kereskedelem folyt Baján, több korabeli írás piacai miatt kis Pestként tünteti fel a várost. Bács megye lakossága és a Pest megye déli vidékén élők ide szállították terményeiket, főként búzát és egyéb gabonaféléket. Tolna, illetve Baranya megye népe borral, illetve faáruval látta el Baja piacát. Innen a termékeket az ország, valamint a Habsburg Birodalom távoli tájaira vitték tovább, elsősorban Budára, Győrbe, de eljutottak a termékek az osztrák városokba is, főleg persze Bécsbe. Számos forrás említi Baját, mint a magyar gabona egyik legfontosabb piacát. Rengeteg hajó várakozott, hogy a környékről és egyéb fontos területekről – például Szabadkáról – gabonát töltsenek rakterükbe. Magyarányú forgalmat bonyolítottak le a helyi kereskedők is, e forgalom rengeteg embert vonzott, mely szintén hozzájárult a helyi élet élénküléséhez. (Rapcsányi, 1934)

A rendelkezésünkre álló statisztikai adatokból az is kitűnik, hogy a város igen nagy mezőgazdasági területtel rendelkezett. Az 1850-es évekből fennmaradt kimutatások szerint a város határa 12.000-13.600 kat. hold közötti volt. Összevetve ezt más déli városokkal, azt látjuk, hogy Baja területe nagyjából hasonló volt Pécs 12.500, avagy Nagykanizsa 12.000 holdjához. (Kaposi, 2006; Kaposi 2014). Ebből mindössze 2.772 hold úrbéri földet tartottak számon. Művelési szerkezetét tekintve 1388 hold rét, 1160 hold jó minőségű legelő, 2822 hold szőlőskertből állt a terület. A fennmaradó rész rossz minőségű legelő és mocsár volt. Ha

megnézzük az állatállományt is a korszakban: 23 mén, 255 kanca, 767 herélt, 95 csikó, 2 öszvér 6 bika, 975 tehén, 204 ökör, 741 borjú, 19 szamár, 5661 juh, 46 kecske, 2004 sertésből állt. A mezőgazdaságból élők számát igen csekélynek tekinthetjük, mivel összesen 229 földbirtokos és 512 gazdasági munkást számoltak össze. Összehasonlítva azzal a hatalmas forgalommal, ami a kereskedelmében folyt, kitűnik, hogy ez az agrárkapacitás még a helyi felhasználást (fogyasztást) sem tudja fedezni, így a város főleg a környező falvak és települések termékeire szorul. Persze így volt más nagyobb városokban is, lásd pl. Pécs vagy Nagykanizsa esetét (Kaposi, 2014; Kaposi 2022). A kiépült kereskedelmi kapcsolatainak köszönhetően ezeket teljes mértékben fedezni tudja.

A korszakban az ipari tevékenység igen jelentős volt. Főleg a kisiparosok adták a termelés java részét. Szép számmal szerepelnek a kimutatásokban szűcsök, kovácsok, bográrok és nagy számban halászok. A kezdődő gyáriparosodásra utal egy serfőző, 3 szeszgyár és 2 gőzmalom adta. A malomiparban nagy szerepe volt a 103 hagyományos vízi malomnak. Kitűnik ebből is, hogy a beáramló gabona egy részét helyben őrlés után értékesítik, mely során igénybe veszik a Duna erejének segítségét. Mészégető és kőfaragó telep, valamint tégl- és cserépgyár működött Baján, mely hozzájárult a város épüléséhez, szépüléséhez.

Mindezek alapján látható, hogy a Duna menti településnek sokáig a legfontosabb gazdasági ágazata a kereskedelem volt. A 19. század közepén nagyon sok – mai fogalmunkkal - egyéni vállalkozót találunk: a mintegy 800 önálló vállalkozásban 3500 napszámos és szolgá dolgozott. A vállalkozók többnyire vegyesárusok voltak, de akadtak borkereskedések, fakereskedések, gabonakereskedések. Hatalmas tömeget mozgattak meg a Baján tartott országos, havi, heti és napi piacok. Egyes becslések szerint a szekérforgalom éves szinten meghaladhatta az egymilliót. A már említett fontos folyamiszállítást szolgálta 27 nagy tölgyfa hajó és 33 lágyfa hajó, amelyek mellett jelentős egyéb folyami városok hajó is megjelentek Baja partjainál – például szegedi és győri hajók is. Pontos adatok sajnos nem állnak rendelkezésünkre a legfőbb termékről, vagyis a gabonaértékesítésről, de hozzávetőlegesen 1-2 millió pozsonyi mérőre rúghatott az évi forgalom. A továbbszállítás főbb irányai főként Zombor, Szabadka, Pest, Eszék és a Kunság, valamint Baranya voltak. Az értékek becslésében nagy segítséget nyújt, hogy jobb években a Dunán felfelé szállításból származó mennyiség is kitett 1 millió mérő gabonát. De ez nem is csoda, mivel a város vonzáskörzetébe tartozott csaknem 900.000 hold területen elterülő számos község és falu, mely ide szállította gabonáit és takarmányait értékesítésre. A nyers gabonán felül a már említett több mint 100 malom

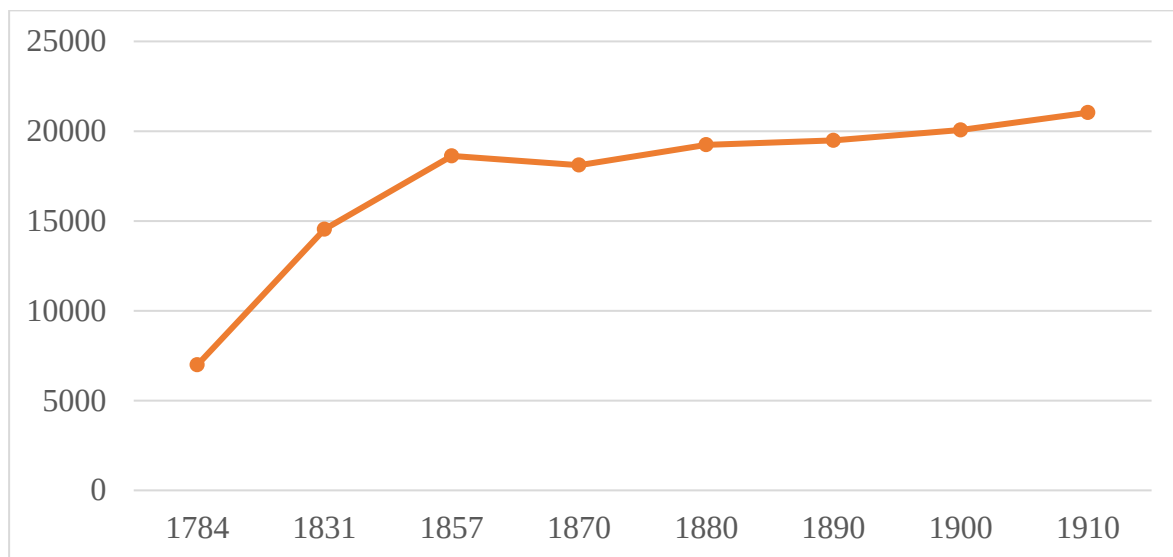
gondoskodik a tetemes lisztforgalomról, mely megközelítőleg éves szinten 265.000 mázsára rúgott, valamint a malmok szükségleteit kielégítendő malomkövek is hatalmas mennyiségben fordultak elő Baján (146.000 q malomkő). Jelentős volt a tűzifa értékesítés is, mely 760.000 mázsát tett ki, a kőszén (430.000 q), az italok (300.000 q) és a só (285.000 q) valamint a terméskő (275.000 q) értékesített mennyisége. Ezek mindösszesen több mint 5,5 millió q forgalmat mutatnak ki, ami igen jelentős mennyiségnek felelt meg akkoriban, figyelembe véve Baja méretét és lakosságát.

Baja gazdasági fellendülését viszont számos esemény gátolta, elég csak az 1840-es év tűzesetére gondolni (Magyarász, 1909. 294.), vagy a 1848–49-es szabadságharcot követő önkényuralmi rendszert idesorolni. Közigazgatási szempontból meghatározó lépés volt 1854-ben az adóhivatal és közigazgatási járási hivatal megalakítása. Az 1853–54-es évi szárazság nagyban érintette a város gazdaságát, az olasz-osztrák és a porosz-osztrák háborúk okozta kolerajárvány súlyosan érintette a város lakosságát. Az önkényuralmi rendszer enyhüléseként a várost 1858-ban önálló városi rangra emelték, és később az önkormányzati rendszert is visszaállították, ennek törvénybe iktatására viszont csak 1873-ban került sor, amikor is Baja önálló törvényhatósági jogú várossá vált.

Látható, hogy a város a 19. század első felében jelentős fejlődésen ment keresztül, aminek persze sok oka volt. Ezek közé sorolhatjuk a napóleoni háborúk okozta gabonakereslet növekedését, a reformkor kedvező hatásait, a népesség emelkedését, a birodalmi kereskedelem élénkülését stb. Az is megállapítható, hogy a korszakban végbement világpolitikai, vagy országpolitikai változásai nem mindig érintették pozitívan a várost.

Fontos fordulópontot hozott az ország, és így a város életében, hogy 1867-ben sikerült közös alapon kiegyezni az osztrák hatalommal, és egy teljesen új állam jött létre: Ausztria-Magyarország. A dualizmus kora Magyarország, s főleg a magyar gazdaság „aranykora” volt, és ez Baja város esetében is világosan látszik. Gyorsan nőtt a térség népessége, s Baja lakossága 1910-re már meghaladta a 21.000 főt. (Népszámlálás 1910/3.)

1. ábra: Baja népességének változása 1784-1910 között



Forrás: Népszámlálások adatai alapján saját szerkesztés

Mint említettük, 1872-ben Baja törvényhatósági joggal felruházott város lett, ami számos pozitív hatással járt. Erre vonatkozóan a legjobb adatokat a Baja Város Közigazgatási Bizottsága jelentéseiből lehet kiszűrni. A bizottság széles tevékenységet folytatott mind gazdasági, mint politikai ügyekben. Jelen tanulmányban a gazdasági ügyek tárgyalását tűztem ki célul, így azokra fókuszálok. A jelentésekből kitűnik, hogy kiterjedt adóügyi javaslatokkal élt a bizottság előtérben tartva a város érdekeit. 1881-ben például a külföldi kereskedőkkel és iparosokkal szemben sürgetett intézkedéseket, arra hívva fel a figyelmet, hogy adómentesen értékesíthetik termékeiket, amivel igen nagy versenyelőnyre tehetnek szert honi társaikkal szemben. Továbbá számos olyan innovatív és előremutató javaslattal, bírálattal élt a Bizottság, mely az ország és az önkormányzati rendszer fejlődésének mérföldkövei lettek. Ebben a korszakban, mint az országban sok más helyen, számos beruházásra került sor. Városi bérházak, járdák létesültek szerte a városban, emellett számos rendeletet, szabályzatot is kialakítottak a jobb és professzionálisabb városi működés érdekében. Az igazságügyben is számos változást eszközöltek.

A dualizmus korában az országban az iparfejlesztés került előtérbe, amelynek növekedése megelőzte a mezőgazdaságot. Ugyanakkor a két ágazat között erős kapcsolatok alakultak ki, főleg az ipar által gyártott mezőgazdasági gépek és eszközök vonatkozásában. (Katus, 1989; Kaposi, 2002) A mezőgazdaság Baján ebben a korszakban némileg háttérbe szorult. A gabonakereskedelem továbbra is inkább idegen, mintsem helyi gabonából állt. Baja vonzáskörzetében megtermelt gabona és gyümölcs viszont továbbra is nagy mennyiségben

haladt át a városon. A korszakban továbbra is gondot okozott a homokosodás kérdése, mely egyre nagyobb termőterületet emésztett fel. A máshol erősen pusztító filoxéra-járvány okozta termés kiesés nagy része a homoki adottságok miatt szerencsére a várost elkerülték. Legalábbis az 1883-as évben megalakuló filoxéra-bizottság 1883-ban és 1885-ben sem jelentette a betegség létét Baján és határában. De országos viszonylatban akkor is jelentős problémát jelentett, a helyreállítási összegeket pedig inkább a hegyvidéki szőlőterületek újraterelítésére költötték. A dualizmus időszakában többször volt rossz termésátlagokat mutató év, amit nehezített a földterületek javításának szükségessége és a fejlett mezőgazdasági gépek integrálása a termelésbe.

A város 1895-ben 14.573 kat. hold területtel rendelkezett, ami jóval kisebb volt, mint a vármegye területén lévő többi város esetében, hiszen Szabadka 166 ezer, Zombor 53 ezer, míg Újvidék 26 ezer holddal bírt. (Mezőgazdasági statisztika, 1895) A város közigazgatási határán belül Baja városnak volt a legtöbb földje, mintegy 4095 hold, amit bérbe adva üzemeltetett. (Gazdacímtár, 1895) A bajai földekből 11.705 hold, vagyis több mint 80%-a szántóföld volt. A szántó után a legnagyobb művelési terület a legelő volt 987 holddal, de a többi (kert, rét, erdő, szőlő stb.) jelentéktelen nagyságú volt. A bajai földeken 2160 gazdaság üzemelt. Az állattartás sem volt jelentős: összesen 1718 szarvasmarhát, 1028 lovat, 4413 sertést és 146 juhot tartottak. (Mezőgazdasági statisztika, 1895)

Az iparügyekkel is sokat foglalkozott a Bizottság. A fejlődés jogalapját az 1872-es úgynevezett ipartörvény adta meg, mely rendezte az iparosok és segédek, valamint az iparhatóságok eljárása közti bizonytalanságot a gyorsabb haladás érdekében. További nagy előnye volt, hogy Baja törvényhatósági jogú város lévén nagy szabadságot kapott, hogy döntsön belátása szerint az iparfejlesztési ügyekben. Ez a törvény adta meg a fentebb már említett javaslatok és jogorvoslatok megtételéhez való jogot is. A fejlődést az is jelezte, hogy számos iparkiallítást és terménykiállítást rendezett a város ebben az időszakban. (Rapcsányi, 1934) Az ipari igényeket jól mutatja, hogy a törvényi feltételek létrejötte után nagyon hamar, már 1884-ben megalakult a Bajai Ipartestület. (Magyar Ipar, 1884.10.28.)

Az iparfejlesztés mellett az infrastruktúra átalakítása is előtérbe került. A folyamszabályozások jótékonyan hatottak a városra és a kereskedelmére. Ilyen fejlesztés Türr István, Baja híres szülöttének kezdeményezése a Baja-Bezdán-tápcsatorna kialakítása, mely ellentmondásos eredményeket hozott végül az áradások okozta károk miatt. A néha hatalmas árvizeket okozó Duna jó évtizedig tartó gátak közé szorítása nagyobb lehetőséget adott a

hajózás fejlődésére, a gőzhajózás terjedésére, s így a város forgalmi lehetőségei is növekedhettek. (Kaposi 2002. 192.) Azt is hozzá kell tenni, hogy a folyószabályozás abban a korban a gazdaságilag kihasználható földek növekedésével járt, ami a kor gondolkodásában fontos szempont volt, s ugyanakkor a kiöntések korlátozásával a közegészségügyi helyzet is javulhatott.

A kereskedelem helyzete nagyban függött a mezőgazdaságtól, ami, mint korábban már láthattuk, nem a Baja határában megtermett terményekből, hanem a környező vonzáskörzetből és egyéb beszállító településektől származott.

A 19. században meginduló magyarországi hatalmas vasútépítésből részben kimaradt a város. Baját eleinte elkerülte a vasút. Nem segített a helyzeten az Alföld-Fiumei (1869) vasút elkészülte. 1877-ben a város kérvényezte a Baja-Szabadka vasútvonal kiépítését, hivatkozva a jelentős áruforgalomra melyet Baranya és Tolna megye bora, tűzifája és kőszene gerjeszt a térségben. 1880-ban ezt az igényt újra előterjesztették, további fejlesztések mellett érvelve. A Baja-Szabadka vasútvonal végül is 1885-re készült el. A városnak nagy szüksége lett volna annak meghosszabbítására, vagyis a Baja-Bátaszék közötti vonal kiépítésére. Emellett lehetőség lett volna a külföldi kereskedelem fellendítésére is, mivel létrejöhetett volna a Nagyváradi-Fiume és Nagyváradi-Alberg vasútvonalhoz való csatlakozásra. A város beadványát 1882-ben újból megújították, mikor világossá vált a Budapest-Zimony vasútvonal (1882) kiépülése, amely elkerülte Baját. Építése során 100.000 Ft hozzájárulást is felajánlott Baja városa, hogy ez a vonal érintse a várost, végül ez a terv is elvetésre került. A létfontosságú vasútvonalak kiépülésére elég későn került sor.

Nagy előrelépést hozott ugyanakkor a Baja-Bátaszék vonal megépítése, amit 1910-ben adták át. Ez egy 19 km hosszúságú vonal volt, amelyhez a Duna árterében igen magas töltést kellett építeni. (Magyarász, 1909. 305.) A forgalomhoz persze kellett a bajai híd is, amely akkor az egyetlen Budapeستől délre lévő vasúti híd volt Magyarországon. A hidat 1909-ben adták át, amivel a Dél-Dunántúl és az Alföld gazdasági kapcsolatai nagyban javultak, mind áruforgalomban mind személyszállítás területén. 1912-re újabb vasútállomásbővítésre volt szükség a kiépülő Baja-Bezdan-Apatin-Szend vasútvonalra, illetve a Baja-Dunapataj-Hajós vonalra.

Akadózott a Baját érintő közutak és műutak kiépítése, ami tovább rontotta a kereskedelmet és a fejlett kézműipart Baján. A századfordulón célként jelent meg a télkikötők

létesítése, melyre a Sugovica és a Ferenc-csatorna is alkalmasnak bizonyult. 1910-re el is készült a meder, de nagy jelentőséghez már nem jutott az 1914-ben kitört világháború miatt. Ezek alapján egyre jobban érezhető volt, hogy a folyami szállítás jó helyzete ellenére a vasút hiánya jelentősen éreztette negatív hatását. A fővasúthálózat kiépülésével Baján a kereskedelem is pozíciót veszített.

A város fejlődése során egyértelműen nagy előrelépést jelentett a kulturális virágzás, azon belül is a tanügyi rendeletek és oktatásügyi kezdeményezések. Számos polgári iskola és középkereskedelmi iskola tervezetét nyújtották be. Ezeknek megvalósulását anyagi okok miatt elnapolták. Azonban a század végén, illetve a 20. század első éveiben számos elképzelés megvalósult. A kulturális élet fontos eleme volt a soknemzetiségű rendszer, számos egyesület és egyesület alakult meg ekkoriban. (Magyarász 1909. 305.) A nagyobb csoportokat említve: Baján 1910-ben a népesség 80%-a volt magyar, 10,4% szerb, 8,3% német anyanyelvű, de tegyük hozzá, hogy a vallási összetételt illetően az izraeliták több mint 10%-ot tettek ki, akik a statisztikákban vagy a magyar, vagy a német csoporthoz tartoztak. (Közig. Atlasz 1914. 67.)

1.2. Baja új gazdasági helyzete a trianoni országhatárokon belül (1918-1924)

Az első világháború felborította a az addigi gazdasági és politikai helyzetet Európában. Az európai országok népessége elszokott a háború borzalmaitól és egy gyors háborús győzelem reménye fűtötte harci kedvüket. Az elhúzódó háború igencsak érzékenyen érintette az országot, hiszen a magyarországi férfi lakosok adták a Monarchia hadseregének 47%-át. A jelentős emberveszteség, mely körülbelül 1 millió főre rúgott, emellett a 2 millió sebesült és 1,5 millió hadifogoly is súlyosbította a gazdaság helyzetét. (Kaposi, 2002. 263.). A dualizmus gazdaságának egyik jellemzője volt az állami megrendelések növekedése. Számos nagy vállalkozó köszönhette ennek felemelkedését. A békegazdaságot felváltó hadigazdaság fokozatosan előtérbe hozta a nehézipar és a fegyvergyártás szerepét. A hadi szolgálatot teljesítő férfi munkaerő hiánya miatt egyre fiatalabb korosztályt vontak be a termelésbe, illetve a női munkaerő is egyre jobban elterjedt. A gyári munkákban nem tudtak úgy teljesíteni, mint a férfiak egyértelmű biológiai tulajdonságaik különbözősége miatt, számukra igen megterhelő munkát jelentett a hadigazdaságban való gyári munka teljesítése. A dualizmus alatt szinte megszokott gazdasági fejlődést a háború megtörte és az a gazdasági egység, ami addig létezett – az Osztrák-Magyar Monarchia – megszűnt létezni. A bajokat tetézte a háború utáni megszállás és rekvirálás. (Kaposi, 2002)

Az 1920. június 4-én aláírt trianoni békediktátum új helyzetet teremtett egy amúgy is gazdaságilag kimerült országnak. A régi Monarchia megszűnte egy olyan gazdasági egység megszűntét jelentette, mely jelentősen visszavetette a gazdaság fejlődését a térségben. Az egyenlőtlen fejlődési minták miatt számos piacközpont maradt nyersanyag és termék nélkül, és számos terület veszítette el a lehetőségét annak, hogy termékeiket hatékonyan értékesíthessék. A külkereskedelem javítása megoldhatta volna ezt a problémát, de az újonnan alakult kisországok és az újjászerveződött országok ennek lehetőségét a régi birodalom újjáélesztésének gondolták, ezért elfordultak Magyarországtól. (Kaposi, 2004.)

Baja város veszteségei is nagyok voltak, hősi halottjainak száma több százra rúgott. Ezen felül mindvégig kivette a részét a háborús hadigazdasággá vált ország erőfeszítéseiből. A háború utolsó évében a hazatérő katonák egy része a forradalom jegyében és a városi csőcselékkel karöltve kifosztották a várost. Azonban a megpróbáltatások itt még nem értek véget. A város és a környék 1918. november közepén szerb megszállás alá került. Alighogy Károlyi Mihály gróf megkötötte a fegyverszünetet Belgrádban, 1918. november 14-én már szerb katonák tartották megszállva a közigazgatási épületeket Baján. Emellett a helyzetet még rontotta a kaotikus vezetés, a nemzetiségi feszültségek – köztük a magyargyűlölet elharapódzása –, és a város gazdasági javainak elrablása szerb részről (Rapcsányi, 1934). A szerb megszállás alatt végig kaotikus állapotok uralkodnak a városban. A kereskedelem észak felé irányuló régi összeköttetései és kapcsolati hálója teljesen összeomlott, hiszen a szerb megszállás a régi Magyarországgal szemben merev elzárást alkalmazott. a vasúti forgalom kiszámíthatatlansága miatt megbízhatatlan, kereskedésre nem volt alkalmas. A városi lakosság hatalmas veszteségeket szenvedett el, így például a bajai kereskedők kárai 2 millió jugoszláv koronát tettek ki. (Laky, 1923. 451.), ugyanakkor a szerbek által igénybe vett termékekért, szolgáltatásokért utólag sem fizettek (Laky, 1923. 458.). Számos pénznem volt forgalomban ez idő alatt, aminek árfolyamingadozásai szintén nehezítették a kereskedelmet. A szerb megszállás 33 hónapig tartott.

A megszállás éve alatt, 1920. június 4-én megkötött trianoni békeszerződés értelmében a megcsonkított országban a korábbi Bács-Bodrog vármegye körülbelül 80%-a az akkor alakuló Szerb-Horvát-Szlovén királysághoz, az 1929-től Jugoszláviának nevezett országhoz került. Ez teljesen új helyzetet teremtett Bajának, a város akár profitálhatott is ebből a helyzetből, tekintve, hogy a legnagyobb városok, mint pl. Szabadka és Zombor is az országhatáron kívülre került.

Ennek következtében a megcsonkított Bács-Bodrog vármegye új megyeszékhelye Baja lett. Ezt 1921. július 30-án a vármegyei gyűlés is megerősítette Jánoshalmán.

1. kép: Az 1923-ban épült vármegyháza Baján



Forrás: Merk-Bálint: Baja 300 éve város

A szerbek 1921. augusztus 18-án vonultak ki a városból, s ezután indulhatott meg az állami intézmények átköltöztetése Bajára. Elkezdődhetett a megcsonkított vármegye tényleges helyre állítása. (Gergely-Kőhegyi, 1974). Egészen félelmetes állapotokkal kellett szembesülni a Baján maradt lakosságnak. Szétdúlt utcák, néptelen terek szeméttel tele, kritikus közegészségügyi állapotok, számos betegség: rüh, pestis, dögvész pusztított a városban és a környékén. Az ipari létesítmények berendezéseinek nagyrészt elvitték, a kórházak, középületek, iskolák felszerelése, bútorai eltűntek (Rapcsányi 1934). Tény, hogy ez Baja számára egy új helyzetet volt, hiszen 1918-ig csak, mint thj. város kapcsolódott a vármegyéhez, most viszont a városi önállóság mellett a csonka vármegye igazgatási rendszere is a városon belülre került.

Az önkormányzati költségvetés bizonytalanságát egyrészt a háborúban és a megszállás alatt kivéreztetett ország gazdasági állapota, másrészt a nemzeti fizetőeszköz, a korona folyamatos romlása okozta. Az ebből következő áremelkedés kiszámíthatatlanná tette az előzetes kiadások mértékét is. 1922-re elindult a korona még gyorsabb elértéktelenedése. Az

infláció hatalmas mértékeket öltött az országban, igaz ez jóval elmaradt a németországi sinthez képest. A bizonytalan gazdasági helyzet bizonytalan pénzügyi helyzettel párosult, ez megjelent a városok háztartásában is. A városok a háborút követően alapvető szükségleteiket se tudták fedezni, illetve az elmaradt városi beruházások is rontották a városi költségvetés állapotát. Sokan haldokló városnak tekintették Baját, ami jól tükrözte a valóságot, hiszen a korszakban igencsak visszamaradott állapotú volt a város infrastruktúrája. Nélkülözte ugyanis a rendes kiépített vízvezeték-rendszert, a villanytelepet, az emeletes házakat, illetve az aszfalttal borított utakat is. Mindazonáltal még így is lekörözte sok tekintetben a környező településeket, ezért is esett a városra a választás az új megyeszékhely kiválasztásakor (Tánczos-Szabó, 2004).

Kevés beruházás történt a Trianon utáni években. Baján ezek egyike egy gyapjúfonó gyár létesítését. A posztógyárat 1922-ben alapították meg a régi vattagyár helyén, Bajai Posztó- és Takarógyár Rt. néven, 7 500 000 koronás alaptőkével. A posztógyár a pécsi Páll Ödön textilüzemének gépeit szerezte meg. Ennek oka az volt, hogy az amúgy sikeres pécsi ipari vállalkozó nem tudja azokat üzemeltetni a pécsi víz keménysége miatt, amit csak gazdaságtalanul tudott volna lágyítani, a bajai folyóvíz viszont erre alkalmas volt. (Dunántúl, 1922.03.23.) Az üzem létesítése és termelésének megindulása alapjaiban változtatta meg a szentjánosi városrész falusi jellegét. A fejlődés és az iparosítás egyik úttörő gyárává vált az évek során. Kezdetben a gyár a hazai piac mellett a balkáni területekre értékesítette termékeit, mely főleg posztók, takarók és szőnyegek voltak. Kezdetben a posztó gyár működése szorosan összefüggött még a Bácskai Gyapjúárugyár (röviden fonoda) működésével, mivel a feldolgozandó anyagot ott készítették, a fonoda működése pedig nem nélkülözhetette a posztógyártól kapott villamosenergiát. Mindezek után 1925-ben a posztógyár magába olvasztotta a fonodát, ezzel a két üzem formai különállása is megszűnt (Faludi, 1972). Az elkövetkező években folyamatosan bővítették a gyárat további épületrészek hozzáépítésével és magas minőségű szövőgépekkel és más speciális eszközzel. A fonóüzem részét is folyamatosan bővítették. Az 1920-as évek végére a fő terméke a gyárnak a posztó- és a takarócikk volt, ezt főleg a honvédség és a MÁV, valamint a BESZKART számára értékesítették egyenruha formájában, emellett takarókat exportáltak Törökországba és Albániába.

1.3. A Speyer-kölcsön hatása a bajai gazdaság fejlődésére (1925-1931)

A trianoni békediktátum következtében hazánk gazdasági aszimmetriája miatt súlyos helyzettel kellett szembe nézni. A gazdasági visszaesést mélyítette, hogy a gazdasági központokat (ipari, kereskedelmi) elvágták vonzaskörzetüktől, beszállítóiktól, illetve korábbi kiépült piackörzetek maradtak központ nélkül egyes városok elcsatolása miatt. Mindezek nagy mértékben gerjesztették a munkanélküliséget. A munkástömegek felszívását is főleg a városok tudták volna véghez vinni, de ezt a tökehiány nem tette lehetővé. A súlyos jóvátételi kötelezettség még jobban rontotta a helyzetet mind országos, mind önkormányzati szinten is. A tökehiányt csak hitelekkel lehetett megoldani, de az első világháború után a város csak a külföldi nyílt piaccal való összeköttetésből remélhette a helyzet megoldását. (Romsics, 1999. 152.)

A városok közös fellépése és a kormányzat támogatása lehetővé tette a New York-i Speyer&Co bankcéggel való kapcsolatfelvételt. A pénzügyminisztérium előzetes felmérései szerint a magyar városok nagyrésze nem rendelkezett jelentős hitelállománnyal, a pótdókeret is kedvezőnek volt mondható. A helyzetet az is segítette, hogy a városok több mint 75%-át a hitelnek jövedelmező beruházásra költötte volna és csak a maradék 25% lett volna nem jövedelmező beruházás. Így már csak egy új törvényi háttérrel kellett biztosítani az ügylet megszületése érdekében. A hitelügylet teljesen újszerű volt, így 1925-ben törvényben engedélyezték annak megkötését. A törvény felhatalmazta a törvényhatósági jogú városokat és a megyei városokat, hogy 75 865 000 aranykorona értéknek megfelelő összegig beruházásait külföldi, hosszúlejáratú, törlesztéses kötvénykölcsönt igényeljenek. Ez 10 millió dolláros kölcsönt jelentett. A kölcsönt csak meghatározott célokra lehetett felhasználni: kereskedelmi, ipari és gazdasági célokra, útburkolásra, vásárcsarnok építésére, vasút, híd emelésére, fakitermelésre; ill. a városi közművekre, mint pl. villanytelep, gázgyár, szemétfuvarozási üzem, nyomda, szeszfőzde, téglá- és cserépgyár, kenyérgyár, jéggyár. Közegészségügyi célok is felmerültek: fürdő, kórház, fertőtlenítő, temető, út, vízvezeték, nyilvános illemhely, csatorna, vágóhíd. Szociális célok között: kislakás-építés, munkásház, munkásszálló. Szóba jöhetett még pl. az ingatlanvásárlás, patakmederszabályozás stb. (Ináncsy-Pap, 1938).

1. táblázat Magyar városok vagyoni helyzete 1934 (pengőben), saját szerkesztés

Városok	Földbirtok	Épületek	Ingók	Összesen
Baja	4 259 432,00	1 767 020,00	43 103,00	6 069 555,00
Debrecen	69 902 240,00	28 927 983,00	1 348 307,00	100 178 530,00
Győr	6 503 400,00	8 187 088,00	513 000,00	15 203 488,00
Hódmezővásárhely	2 742 892,00	3 943 071,00	399 444,00	7 085 407,00
Miskolc	6 028 626,00	8 733 262,00	212 648,00	14 974 536,00
Pécs	2 624 300,00	3 532 100,00	13 530,00	6 169 930,00
Sopron	2 773 974,00	6 908 305,00	519 927,00	10 202 206,00
Szeged	8 250 109,00	41 694 155,00	5 486 913,00	55 431 177,00
Székesfehérvár	6 260 300,00	5 811 000,00	424 500,00	12 495 800,00

Forrás: Dr. Ináncsy-Pap, 1938. 484-485. oldal

A teljes hitelösszeg melyet folyósítottak 16 millió dollárra rúgott, ebből a 36 megyei város 8 700 680 dollárt kapott, és 7 299 140 dollárt kapott összesen a 9 törvényhatósági joggal rendelkező város. Baja ebből az összegből 500 ezer dollárnyit kapott, mely átszámítva az új fizetőeszközünkben egyéb levonásokkal együtt 2 329 199 pengő volt. Összehasonlításként az alábbi táblázatban mutatom be a többi törvényhatósági jogú város hitelösszegeit:

2. táblázat Törvényhatósági joggal felruházott városoknak megítélt összegek, saját szerkesztés

Város	Összeg dollárban	Összeg pengőben
Baja	500 000	2 329 199
Debrecen	900 000	3 941 747
Győr	1 008 073	4 777 505
Hódmezővásárhely	600 000	3 066 799
Miskolc	843 474	3 928 940
Pécs	887 040	4 024 163
Sopron	265 552	1 229 977
Szeged	1 495 000	7 113 400
Székesfehérvár	800 000	3 774 114
Összesen	7 299 140	34 185 844

Forrás: Dr. Ináncsy-Pap, 1938. 499. oldal

A hitelösszegekből kitűnik, hogy Baja hitelösszege a törvényhatósági jogú városok között az egyik legalacsonyabb, viszont, ha a megyei városokat is figyelembe vesszük, akkor

messze nem ilyen rossz a helyzet. A város a meghatározott céloknak megfelelően képes volt fejlődésnek indulni a korszakban. Szükség is volt rá, mert a vármegyeszékhellyé váló Baja rengeteg megyei hivatalnokot volt kénytelen elszállásolni, valamint a megyei hivatalok kialakítása is időbe telt. A folyósított hitelösszegeket két csoportba tudjuk sorolni: jövedelmező és nem jövedelmező beruházások. A jövedelmező beruházások között a fentebb említett hiányosságok, mint a villamos üzem hiánya, a bérházak nem megfelelő állapota és a vízvezeték és csatornaépítés került a fő fókuszba. Emellett még egy vágóhíd létesítése és a kikötő korszerűsítésére fordították az összegeket. A hitel következtében felépülhetett 1927-28-ban több bérház és 1929-30-ban tiszti lakások építésére is sor került. A város a trianoni határok következtében kedvezőbb helyzetbe került gazdaságfejlesztési szempontokból is. Az 1920-as években 25%-kal nőtt a városi lakosság köszönhetően a nagymennyiségű hivatalnok beköltöztetésének. Ez szükségessé tette a már említett bérházak és lakóépületek építését, valamint kulturális és közéleti fellendülést eredményezett a városban, ami jót tett a fogyasztásnak és kereskedelemnek Baján. A Speyer-kölcsönöket a közlekedési infrastruktúra fejlesztésére is fordították. Így amellett, hogy az addig is a város szempontjából fontos kikötőt fejlesztették, útépítésre, aszfaltozásra is jutott pénz a könnyebb termékszállítás érdekében. A Baja-Szeged közötti műút építése ekkor kezdődött el, de több irányba is fejlesztések történtek. (Inánts-Pap, 1938)

3. táblázat: Baja város Speyer-kölcsön felhasználása (pengőben), saját szerkesztés

Jövedelmező beruházások	Összeg	Nem jövedelmező beruházások	Összeg
Villamos üzem	1 401 770,00	Kórház	72 141,00
Bérház	131 570,00	Iskola	87 908,00
Vágóhíd	79 661,00	Járványkórház	33 471,00
Kikötő	249 556,00		
Vízvezeték és csatornaépítés	22 760,00		
Útépítés	250 362,00		

Forrás: Dr. Inánts-Pap, 1938. 500-503. oldal

Fontos megemlíteni az ún. nem jövedelmező beruházásokat, melyeket egyrészt a Speyer-kölcsönből, másrészt önálló forrásokból hoztak létre. Így építették újjá a kórházat, és alakítottak ki egy járványkórházat a városban. A közegészségügy mellett az oktatási és kulturális célok során iskolafelújítások és építések történtek a városban.

A bajai gazdasági háromszög, amely a háború előtt főleg Szabadka befolyása alá esett, a trianoni határokkal Baja és környékére tevődött át. Ezáltal nőtt a jelentősége a háború előtt lefektetett Baja-Bátaszék vasútvonalnak, illetve az ehhez kapcsolódó vasúti hídnak. A kereskedést még segítette a dunai kikötő és vasútállomás között megépült szárnyvasút elkészülte is, amelynek következtében élénkült a kereskedelem, főleg a gabonaszállítás. A nagyobb építkezések következtében a bérházak mellett megépült a vásártér, a sporttelep és egy új postapalota is, szintén a kereskedelem forgalmának javítása érdekében. A piaci árak függvényében a környező falvak földművelői jelentős kínálattal tudtak megjeleníteni a vásártéren. A kereskedelem javulását a kormányzat is segítette a 3%-os forgalmi adó 2%-ra való csökkentésével.

A kereskedelem és az infrastruktúra megújítása mellett az országban nagy szükség volt az ipar fejlesztésére, pontosabban annak átstrukturálásra. (Berend-Szuhay 1975) A hegyvidéki területek elcsatolása révén jelentős nyersanyaghiány lépett fel minden ágazatban. A nyersvas, szén, só és rézbányák nagyrészt a Felvidéken és Erdélyben voltak, melyeket elcsatoltak. A Dél-Bácska vidékének elcsatolása jelentős gabonamennyiség-kiesést eredményezett, ami érzékenyen érintette a malomipart is. Mindezen problémák következtében fontossá vált az átszervezés, melynek során az addig nyersanyagigényes ágazatok háttérbe szorultak, és a könnyűipari ágazatok kerültek előtérbe, illetve olyan új ágazatok, amik eddig nem, vagy csak nagyon kis mértékben járultak hozzá a nemzeti termeléshez. Az elektronikai ipar egyre nagyobb mértékű lett hazánkban is. Fontos fejlődési ág lett a textilipar, a rádióipar stb. (Landes, 1986.; Kaposi, 2002).

1.4. A gazdasági világválság hatásai a város fejlődésére

Az 1920-as évek gazdasági fellendülését és a fejlődését az évtized végén bekövetkezett New York-i tőzsdekrach akasztotta meg. A háború alatti termelés visszaesés és a hadianyagok és eszközök gyártására átalált vállalatok egyszer csak elvesztették felvevő piacukat. Az átállás időszaka után viszont a termelés volumene messze meghaladta a keresletet és piacon keletkező túlkínálatot nem tudták már kordában tartani. A pénzügyi instabilitás és a fedezet nélküli befektetések miatt a tőzsdekrach hatására tömegesen értéktelenedtek el az értékpapírok, a bizalmatlanság áterjedt a bankokra és mindezek a pénzügyi szektor teljes összeomlását eredményezte. A külföldi főleg Egyesült Államoktól kapott kölcsönökből élő kis közép-kelet-európai országok is gyorsan megéreztek a krízis helyzetet. (Berend 2008. 70.)

1931-ben az osztrák és német bankkrízis hatására Magyarországra is begyűrűzött a válság. A gazdaság legjobban sújtott ágazata itthon a mezőgazdaság lett. Baját ezt főleg a gabonakereskedelmén keresztül érintette, ugyanis főleg ennek a terméknek az ára zuhant hatalmasat. Folyamatosan nyílt az agrárrolló, ami rontotta a parasztok versenyképes keresletét más termékek iránt is. Ez ágazati szinten megjelent a hazai ipar területére is. A hazai ipar amúgy is sajátos helyzetbe került már a világháború után, a válság viszont csak egyes ágazatait érintette csak. nagy nehézségekkel küszködtek a nyersanyagigényes ágazatok, mint pl. a vas- és fémipari ágazatok vagy olyan iparágak, amelyek szorosan összefüggtek a mezőgazdasági termékekkel, gondolok itt az élelmiszeriparra azon belül is a malomiparra és konzerviparra. Ezzel szemben a majdnem az összes könnyűipari ágazat szinte sértetlenül vészelte át a gazdasági válságot. Itt az állami befolyást nem szabad figyelmen kívül hagynunk. Az ipar helyzetét a már említett agrárrolló nyitása is segítette, mivel a mezőgazdasági nyersanyagok és alapanyagok egyre olcsóbbá váltak. (Kaposi, 2002.)

Baján már 1927-re érződni kezdett a város egyik legfőbb kereskedelmi termékének, a gabonának az értékesítésének nehézségei. 1929-re be kellett szüntetnie tevékenységét a Bajai Hengermalomnak, tekintve, mennyire nem érte meg a gabona feldolgozása. Az 1911-ben alapított Első Bajai Tömörfabútorgyár termelése is lecsökkent. Az üzembezárások és termelés csökkentések a világban máshol is végbemenő folyamatok hazai képét mutatták. Az elbocsátott dolgozók munkanélkülivé válása azt eredményezte, hogy egyre kisebb lett a kereslet, így a kereskedő cégek forgalma is fokozatosan visszaesett. A kereskedelem mellett a városban működő malmok szenvedték el a legnagyobb károkat: elször is a leértékelődő gabona költségessé, és nem megtérülővé tette a feldolgozást, másrészt a paraszti rétegek kisebb jövedelme visszavetette az élelmiszeripari termékek iránti keresletet. Ez elindította az országban és a világban is megfigyelhető negatív spirált. A folyamat súlyossága 1931-re tetőzött be, ekkor érződött a válság valós mélysége.

2. kép: Bajai Posztó és Takarógyár Rt. 1932-ben



Forrás: bajaiipartortenet.hu

A posztógyár is visszavett termelésének üteméből, mindazonáltal az országos szinthez hasonlóan a textiliparnak nem voltak számottevő gondjai. Azt konkrétan nem tudjuk, hogy 1929 telén a posztógyár miért zárt be, de tény, hogy 1929 és 1932 között a posztógyár nem üzemelt. Ez már jelentős ember megélhetését érintette, mivel ekkor a gyár körülbelül 500 munkást foglalkoztatott, akiket ekkor elbocsátottak. A gyár 1932-ben tárgyalásokat kezdett a város vezetésével és az év októberében a gyár újra üzemelni kezdett. Az 1930-as évek közepén és végén a textilipar országos szintű kilábalása és fellendülése a gyár működését is biztosította. Ebben az időszakban a gyár termelése már hetente 14 ezer méter szövet és 12-13 ezer kg fonal volt. 1937-38-ra már több mint 700 főt foglalkoztatott újra a gyár. Ebben a korszakban nem fordítottak nagy figyelmet a munkások munka- és életminőségére. A 12 órás munkarendeken felül gyakran még többet kellett dolgozniuk az ott lévőknek. Kézmosó és egyéb „luxus” eszközök is híján voltak a munkások, ebédlőt pedig csak az irodai dolgozók számára biztosítottak. A két háború közötti munkás körülményeket figyelembe véve olyan nagy igazságtalanságok és méltánytalanságokról nem lehetett szó, nyilván a mai viszonyok szerint mindezek is embertelen körülményeknek tekinthetők és semmiképp nem dicsérendő eljárás volt. (Faludi, 1972)

Voltak más pozitív jegyek is. A város a megyeszékhelyi rangjának köszönhetően az 1920-as éveket végig infrastruktúra fejlesztéssel, helyreállítással és építkezésekkel töltötte, hogy ki tudja szolgálni a megyei apparátust, mind intézményi mind a munkaerőforrás menedzsment szintjén. Az 1930-as évekre viszont egy új, a dualizmusban még nem nagyon

ismert gazdasági ág is megjelent, mégpedig az idegenforgalmat. 1932-ben csatlakozik a város a Magyar Duna Szövetséghez, melynek célja Duna parti városok idegenforgalmának megteremtése és fejlesztése volt. 1934-re számos program és Baja, mint vízi város propagálása kezdett kiépülni. Ekkor alakult külön szervezetté az idegenforgalmi hivatal, elsődlegesen a kevés szálláshely problémáját kellett volna orvosolni, ugyanakkor kezdetben a népi hagyományos rendezvények, koncertek és tipikus bajai, bácskai szokások szervezésével volt elfoglalva a hivatal. Számos akadály ellenére kezdeti sikereket értek el a vezetésben. (Tánczos-Szabó, 2010). Az 1930. évi népszámlálás vállalati statisztikájában 119 vendéglátóipari vállalkozást tartottak számon, melyben 98 segédmunkás dolgozott. (Népszámlálás 1930/3)

1.5. Reorganizáció a válság utáni években

A nagy gazdasági világválság felborította az éppen konszolidáló gazdasági és politikai helyzetet Közép-Európa országaiban, így Magyarországon is. A válságra való válasz itt teljesen más, hibrid megoldást vett, nyugatabbra. Közép-Európában az állam szerepe teljesen máshogy alakult, mint Nyugat-Európában. A 19. századot a liberalizmus jellemezte, most azonban válság alatt és után az állam egyre erősebb befolyást gyakorolt a gazdasági működésre. Ez részben szükséges is volt, hogy a gazdaságok tömeges csődjétől és az összeomlásától némileg megvédje vagy legalább enyhítse a magánszektor. Magyarországon a sajátos külkereskedelem az elmúlt évtized nagy csapása és a speciális gazdasági helyzet 3 fő megoldási irányvonalat adott a kormánynak. Az egyik a már az 1920-as évek elején elkezdett gazdasági strukturális átalakítás jelentette, olyan könnyűipari ágazatokat, illetve kevés nyersanyagot és magas hozzáadottértéket jelentő ágazatokat akartak fejleszteni, mint az elektronika ipar, a rádióipar vagy a textilipar. A már említett ágazatok mellett még a villamosenergia, a közlekedési eszközök gyártása tudott megoldást jelenteni az ipari termelési gondokra és a válság enyhülésével fejlődésnek is indulni. A második tényező, ami lassan megoldást jelentett a válságból az a világpiacon árák lassú emelkedése, s az ebből fakadó előnyök kihasználása. A harmadik tényező az Olaszország és ebben az időszakban egyre inkább Németország expanzív gazdaságpolitikájának hatása volt. 1934-től felerősödtek német-magyar gazdasági és politikai kapcsolatok, ami később súlyos következményekkel járt az országra nézve. (Berend, 1982) Németországnak és Magyarországnak a versailles-i és trianoni békék nem engedélyezték a nagyobb hadsereg tartását, illetve modern harci eszközök gyártását, alkalmazását. Azonban a kreatív gyártási leírások következtében az állam egyre nagyobb megrendeléseket adott le magánszektori vállalatoknak hadianyaggyártására. Az 1930-as évek második felére az ország

fokozatosan Németországhoz közeledett, a bilaterális szerződés révén nagy mennyiségű agrárterméket szállított az ország Németországba, illetve egyre jelentősebben jelent meg a német tőke a magyar nehéziparban, fegyvergyártásban. (Kaposi, 2002)

Baját, mivel csak szerény mértékű iparral rendelkezett, részben elkerülték ezek a folyamatok, egyedül a gépgyártás és a textilipar volt a haszonélvező, hiszen ezek kaphattak állami megrendeléseket. Ezek az ágazatok ugyan nem prioritásnak számítottak a kormányzat számára a város szépen profitált működésükből. A város egy kiterjedt agrártérség központja volt, ahol jelentősen visszaesett a kereskedelmi forgalom, s megrekedt a gazdasági fejlődés. Ugyanakkor várható volt, hogy az európai háború megindulása valamilyen mértékben ezt a régiót is el fogja érni. Nem tett jót a helyi iparnak ugyanakkor, hogy 1939-ben leégett a legnagyobb gyár, a fonoda. Az okra soha nem derült fény, viszont a kor munkáshelyzeteit és a feljegyzéseket tanulmányozva megállapítható, hogy sok tényező – köztük a nem megfelelő védelmi és korszerűtlen berendezései – okozhatták együttesen a tüzet, mely súlyosan érintette 1939-ben a gyárat. A fonoda leégése után a Duna-parton a posztógyár mellett kezdték újjáépíteni, addig is a budapesti fonallal dolgoztak a szövődében. (Faludi, 1972)

2. BAJA GAZDASÁGI HELYZETÉNEK VÁLTOZÁSA (1944-49)

A II. világháború pusztítása és a szovjet csapatok előretörése teljesen más politikai gazdasági helyzetet eredményezett az országban. Baján a szovjet csapatok gyorsan megtelepedtek és csak hónapok múlva álltak tovább. Számos gyárat és malmot saját céljaik kiszolgálására megszálltak. A bombatámadások és a harcok megszűntével viszont gyorsan megindult a politikai élet és az újraépítés. Legnagyobb csapás a városra a bajai Duna-híd felrobbantása volt, amely hatalmas érvágás volt kereskedelmi szempontból, hiszen teljesen elvágta a várost a Dunántúltól. A belpolitikai és külpolitikai körülmények sem kedveztek az országnak, és a városnak még inkább nem. A megyeszékhelyi pozíció elvesztése és az új megyerendszer sem tett jót a gazdasági életnek. Az 1950-es évektől meginduló erőszakos iparosítás jelentős hatást gyakorolt a helyi gazdasági életre.

2.1. A II. világháború okozta károk felmérése és a helyreállítás időszaka

A II. világháború teljesen más megpróbáltatásokat hozott az országra, mint az I. világháború. Annak ellenére, hogy Németország oldalán újból egy háborúba sodródtunk viszonylag sokáig meg tudtuk őrizni területi önállóságunkat. A náci Németországhoz kötődő szoros gazdasági és politikai függés viszont előre jelezte a változásokat. A náci rezsim elvárta, hogy háborús gépezetet mind jobban szolgálja az ország. Először katonákkal, majd később egyre inkább hadianyagokkal. Ezt az a tényező segítette, hogy a gazdasági világválság után az ország egyre jobban állt a hadianyaggyártásra a nagyobb ipari gyárak. A háború azonban nem úgy alakult ahogy azt korábban sokan gondolták. Magyarország 1944-től hadszíntérre változott. A meglévő gyárak egyértelmű célpontokká váltak a szövetséges bombázóknak. Előbb a német, aztán a szovjet hadsereg hatalmas pusztítást vitt végbe. 1944 őszén a nyilasok vezette kormányzat teljesen kiszolgáltatta az országot a náci hadigépezetnek. Gazdasági szempontból ez azt jelentette, hogy 1944-től mindent felhasználtak a német csapatok, a szovjetek előretörésével pedig számos gyárat leszereltek, a vasútvonalakat tönkretették, a hidakat felrobbantották, A frontvonalak elvonultával néhány évig relatív önállóság jött létre (parlament, választások, földreform stb.) állt be, annak ellenére, hogy a Vörös Hadsereg megszállva tartotta az országot. Megszülettek az első szovjet-magyar kereskedelmi szerződések is, melyek lehetővé tették az orosz nyersanyag országba áramlását. Mindazonáltal a háborús károk miatt a szovjetek nemcsak a németektől vártak ellentételezést, hanem Magyarországtól is, ez nagyban nehezítette a helyreállítást (Kaposi, 2002).

4. táblázat: Magyarország háborús kárainak legfontosabb tételei

Ágazat	Összege millió pengőben, 1938-as értékben	Háborús kár az összes kár százalékában	1944. évi becsült nemzeti vagyon százalékában
mezőgazdaság	3682	16,8	21,4
bányászat, kohászat	65	0,3	3,6
gyártóipar	2042	9,3	54,2
közlekedés	3689	16,8	59,0
lakóházak	1854	8,4	18,0
egyéb	10619	48,4	69,5
Összesen	21951	100	40,2

Forrás: Pető-Szakács, 1990. 7. oldal

A háború szinte végig gázolt az ország néhány részén, és nagyon súlyosan érintette Bács-Kiskun megye akkor területeit (ami akkoriban Bács-Bodrog vármegye és Pest-Pilis-Solt-Kiskun vármegye területeiből állt és csak később jött létre). A háborús tevékenység következtében nem volt ki betakarítson, így a mezőgazdasági terméshez alig lehetett hozzájutni. Az állatállomány jelentősen megcsappant a német, magyar és orosz csapatok szükségletei miatt. A gépek nagyrészt felhasználták a harcoló felek vagy tönkre tették, hogy a másik fél ne tudja hasznosítani azt. Az ígás állatok, mint a ló vagy a szarvasmarha állománya csaknem felére csökkent, így nem volt igaerő a megyében, de ha lett volna akkor meg nem volt mit elvetni, mivel megfelelő minőségű és mennyiségű vetőmag sem állt rendelkezésre. A földosztás során a megyében 200 000 katasztrális hold területet osztottak szét 37 000 igénylő között. A nem túl megbízható statisztikai adatok a korszakban azt közölték, hogy öt év alatt sikerült az állatállomány pótlása és bizonyos mértékű növekedése is. A megyében gombamódra szaporodtak a termelőszövetkezetek és 1949-es statisztikák szerint már 93 mezőgazdasági termelőszövetkezet működött 18 720 kat. hold területen és 1950 taggal. Ha figyelembe vesszük a korabeli statisztikákat és hogy mekkora termőföld állt a rendelkezésre a megyében akkor nagyon szépen láthatjuk, hogy nem igazán volt népszerű a korszakban a termelőszövetkezetekbe való belépés és a 93 tsz még túlságosan soknak is tűnik. 1950-re ugyan javult a helyzet a meglévő 150 megyei tsz-nek már több mint 12 000 tagja volt és több mint 80 ezer katasztrális hold területet műveltek meg, de összevetve a szétosztott 200 000 kh-val még mindig nem érte el a felét sem. (Glieb-Maár, 1970)

A háborús károk Baját sem kerülték el, annak ellenére, hogy a város ellenállás nélkül került szovjet fennhatóságba. (Sarlós, 2017) A vasúti hidat a szövetségesek egy pontos

bombázással telibe találták és használhatatlanná tették. A város lakói 315 épületkár-bejelentést tettek, mely az 1938-as pengő értéken tekintve lakóházaknál 1.288.271 pengő, üzemi épületeknél 1.326.800 pengő, középületeknél 1.207.605 pengőre rúgott, ami így összesen 3.822.676 pengős kárt tett ki. (Kemény, 2015). Ezek az összegek csak az épületi károkat tartalmazzák, nem terjednek ki az ingó vagyontárgyak értékvesztésére vagy eltűnésére, megsemmisülésére. Emellett az üzemi épületeknél gyakori volt, hogy a szovjet csapatok számos gyáregységet leszereltek és a benne lévő gépeket elvitték. Nagyobb károkat a ládagyár (Bajai Faárugyár Kft.) volt kénytelen elszenvedni, mivel néhány bomba oda csapódott be, így az 1945-ös városi felmérések szerint üzemén kívül volt, amíg fel nem újítják. Számos a szovjet hadvezetés számára fontos üzemet megszállva tartottak, hogy csak a szovjet csapatok szükségleteit szolgálják ki. Ez a frontvonal továbbvonultával sem változott nagymértékben. A Hajóépítőüzem, a Rumlikőr és pálinkagyár, a Cementárugyár és az Egyesült Magyar Malomipari Rt gyárépülete is csak szovjet igényeket szolgált ki. A Hungária Hajóépítő és Javító Üzemből viszont az oroszok az összes gépet elvitték, így nem tudott üzemelni, erre a sorsra jutott az Autó és Gépjavító Üzem is. A nagyobb gyárak közül még nem volt üzemben 1945 tavaszán sem az Ecetgyár és a Konzervgyár. Az 1930-as vállalati statisztikákban jelentős arányú és méretű faipari vállalkozások és kisebb gyárak az alapanyaghiány miatt nem, vagy csak részben üzemeltek. A bajai közművek egyes ágazatai is csak nehézkesen működtek, például a Gázgyár nem üzemelt, mert nem érkezett elegendő mennyiségű és minőségű szén az üzemeltetéshez. A villamoshálózat viszont egy-két fennakadást leszámítva működni tudott, mivel távvezetéken érkezett Bajára. További nyersanyaghiány volt a Cementáru üzemben főleg cementből és kavicsból volt nem megfelelő mennyiség. A daráló és hengermalmok többsége üzemben volt folyamatosan, hiszen az orosz csapatok élelmezésében kiemelkedő fontosságot töltött be, ezért két malmot és 2 sütőt csak az orosz hadseregnek szállított. Az infrastruktúra állapota is tragikus volt, a vasúti vonalak stratégiai jelentőségük miatt teljesen megrongálódtak, a vasúti híd használhatatlanná vált, számos közút megrongálódott a harcokban. (Sarlós, 2017)

3. kép: A felrobbantott Duna-híd Baján (1944. szeptember 21)



Forrás: Merk-Bálint: Baja 300 éve város

A szovjet csapatok 1944. október 20-21-én vonultak be a városba, november közepén végén pedig átkeltek a Dunán és tovább szorították nyugatra a német csapatokat. November végén Baján megindulhatott az újjáépítés és helyreállítás. Elsődleges fontosságú volt a vasúti híd felépítése és a vasútvonal újjáépítése, kijavítása. Az akkori polgármester kifejezetten hangsúlyozta, hogy nincs fontosabb Duna-híd a budapestieket leszámítva, mint a bajai. A Békéscsaba-Dombóvár- Szekszárd vonallal szinte egy síkban fekszik ez kiemelt fontossággal és nemzetgazdasági jelentőséggel bírt. A Duna-híd lebombázása szinte teljesen elvágta Baja kapcsolatát a Dunántúllal, a hajóroncsok, hídroncs és az aknaveszély miatt sokáig szünetelt a dunai hajózás, ez nagyon súlyosan érintette a várost. Számos ideiglenes alternatívát használtak ennek a problémának az enyhítésére, ilyen volt az orosz csapatok által a város rendelkezésére bocsátott uszályhíd, mely 2 hónapig volt csak üzemben. A későbbi megoldás is orosz pontonhíd is rövid ideig állt rendelkezésre. Ezért egy kompot rendszeresítettek a két part között. Ez a rendszer egészen az új vasúti és közúti híd megépüléséig megmaradt. 1947-ben megindult az új Duna-híd építése. A szántóföldeken, közterületeken, közutakon létesített lövészárkok betemetése 1946. májusára megvalósult, ez a mezőgazdasági termelés javulását eredményezte. A bombaárkok és a középületek bombabecsapódási helyeit is fokozatosan kijavították. A villamos hálózat már az említett módon üzemben volt, sőt a posztógyár áramfejlesztőit is a

város kiszolgálására átalakították ideiglenesen. 1946-ban keltezett polgármesteri jelentések tükrében az világlik ki, hogy a gazdasági viszonyok ellenére a helyzet normalizálódni kezdett. Nagyobb fennakadások az alapanyagokat gyártó üzemek hiányos gyártása, a vasúti hálózat ki nem javított részei és hajó forgalom szünetelése okozta. A háború okozta károk ellenére a Baján lévő gyárak nagyrésze, ha nem is teljes kapacitással, de elkezdtek a működést. Ezt bizonyítja egy 1945-ben keletkezett ipari létesítmények telephelyére vonatkozó összeírás, illetve Kemény János összefoglaló írása is (Kemény, 2015).

A város könnyen jutott a szovjet csapatok kezére. Viszont a felszabadulás után a német csapatok több hétig zaklatták Baját és főleg a Duna jobb partjáról, így közvetlen célpont volt a posztógyár, mely a Duna bal partján a hídtól nem messze helyezkedett el. Az áram, mely létfontosságú volt a város számára elsőként a posztógyár áramfejlesztő generátoraitól kapta meg, ezért a szovjet csapatok sokáig megszállva tartották a gyárat. Mindazonáltal, ha ezek a körülmények nem is állnak fent, akkor se tudott volna termelni a posztógyár, mivel a nyersanyaghiány ezt nem tette lehetővé. Emellett a gyár szövőgépei és az azok üzemeléséhez szükséges szíjak megrongálódása sem tette lehetővé a működést. A német csapatok a nyersanyagok elszállítását már nem tudta megoldani, ezért a Dunába süllyesztették az uszályokat és hajókat a rakománnyal együtt. A késztermékek értékesebb darabjait viszont el tudták még szállítani. A szovjetparancsnokság egy uszály nedves gyapjával tudta ellátni a gyárat és ezzel indult meg a termelés. A szovjet műszaki alakulatok kiemelték a Dunából a nyersanyagokat és a Szovjet Hadsereg részére biztosítottak posztót a működésük során. (Gerőcs-Sándor, 1973)

2.2. A háború utáni politikai és gazdasági átalakulás időszaka

A háborús front elvonultával már 1944 novemberében megindulhatott a politikai élet. A kezdeti helyzet biztatónak volt mondható, mivel a szovjetek nem szóltak bele a demokratikus folyamatokba, persze erősen megtámogatták a kommunista pártot. Számos feljegyzés maradt fent például arról, hogy már 1945-ben Baján egy nyomdát a kommunista párt iratanyagának nyomtatására használtak (Gerőcs-Sándor, 1973). A politikai életet bizonyos mértékig az korlátozta, hogy a szovjet hadsereg továbbra is megszállva tartotta az országot a háború végeztével is. A háborús helyreállítások mellett egy másik fontos és súlyos helyzettel került szembe a magyar kormányzat 1945-46-os évre. A világon nagyon sokáig egyedülállóan hatalmas mértékű inflációval. Ez a korábbi időkben felvett nagy mennyiségű hitelektől kezdve

a háborús kiadásokig és a szovjeteknek fizetendő terhek miatt elképesztő méreteket öltött. Fontos tényező volt még a fedezetlen papírpénz kibocsátás, így eshetett meg, hogy 1946 közepére már az utcán seprték a papírpénzeket és egyre nagyobb címleteket bocsátottak ki. Ennek a helyzetnek a megoldását az új fizetőeszköz bevezetése jelentette. 1946. augusztus 1-jén bevezették a forintot, mely a pénzügyi stabilitást hozta az ország számára több más állami intézkedés mellett. (Romsics, 1999)

Az 1945-ös választásokon 57%-ot szerző Független Kisgazdapárt koalíciós kormányt alakított a 17-17%-ot szerző kommunista és szociáldemokrata párttal, valamint a 8%-ot szerző Nemzeti Parasztpárttal. A világhatalmi helyzet alakulása miatt a szovjet vezetés egyre inkább közelebb vonta saját érdekszférájának országait, így történhetett meg, hogy Magyarországon és több más kelet-európai országban is fokozatosan a kommunista párt került hatalomra. Az államosítások szinte a háború lezárulta után megindultak, ennek elsődleges indoka akkor az volt, hogy a leállt és nem működő gyárakat üzembe helyezzék. A Baján lévő közüzemek közül a gázgyár küzdött szénellátási gondokkal ebben az időszakban, de a Bajai Faárugyár Kft és több más faipari vállalkozás küzdött alapanyaghiánnyal. Országos viszonylatban az öt legnagyobb ipari vállalatot államosították, köztük a Ganz gyárakat, ennek a konszernnek volt a része a Bajai készülékgyár is, mely így szintén állami tulajdonba került. A kommunisták egyre szélesebb térnyerésének köszönhetően az államosítások is egyre nagyobb szintre értek el. A nagy nehézipari gyárak után a Magyar Nemzeti Bank és a bankszektor összes intézménye került államosításra, majd a csúcsponton 1949-re a minden 10 főnél többet foglalkoztató vállalat vagy vállalkozás államosításra került. A háborús helyzet elmúltával a posztógyár termelése is visszakerült a régi kerékvágásba. 1945 júniusában még mindig a Mayer testvérek birtokában volt a gyár, és megalakult az üzemi bizottság is. A bizottság párthovatartozást tekintve igen sokszínű volt. Az országos folyamat részeként a mintegy 600 dolgozót foglalkoztató gyárat 1948-ban államosították. (Faludi, 1973)

Baján is fokozatosan mentek a fentebb jelzett változások. A polgármesteri jelentésekből pontos képet kaphatunk arról, hogy milyen volt a közhangulat, milyen irányba terveztek fejlesztéseket végezni a városban, illetve arról is hogyan szorították vissza a többi pártot a kommunisták. Az egyik forrás megemlíti, hogy a Délvidéki Újság engedélyét vonta vissza a Miniszterelnökség Sajtóosztálya. A bajai viszonylatban jelentős támogatottságot magáénak tudható Polgári Demokrata Párt párthelyiségét pedig az MDP megyei bizottsága 1948. decemberében bezáratta, és a népi ifjúsági szerveinek adta át. Több jelentés arra is kitér, hogy

a beszolgáltatásokat szorgalmazta a városvezetés, még az istentiszteleteken is kérték az egyházi személyek támogatását. (MNL BKML XIII. 501. a T. jkv.)

2.3. Az első hároméves terv alakulása Baján

Az 1947-es választási csalások és a szociáldemokrata párt 1948-as magába olvasztása révén az utolsó másfél év a koalíciós tervből egycsapásra szovjet típusú tervet csináltak. Megkezdődhetett a tervgazdasági rendszer fokozatos kiépítése, a polgári pártok szépen fokozatosan visszaszorításra kerültek és az egypártrendszer kiépítését eredményezte a folyamat. A tervgazdaság kiépülésének fontos eleme volt az első hároméves terv. A kezdeti heves viták után a kommunista érdekek érvényesültek végül. Amellett, hogy nagyon fontos volt az újjáépítési folyamatokban, az első hároméves terv igen jó eredményeket hozott. A terv következtében több száz üzem állapota lett helyreállítva és üzembe helyezve.

A közigazgatási hivatalok újra alakítása, a folyami hidak újraépítése – köztük ebben az időszakban valósulhatott meg a bajai híd újraépítésének elkezdése és közúti forgalommal való ellátása is, valamint a vasúthálózat helyreállításának nagyrészt ekkor végezték. (Népszava, 1950.10.28.) A Bács-Kiskun Megye legfontosabb statisztikai adataiból a tulajdonképpeni lakáskárok mértéke is kiderül, és annak a helyreállításoknak az üteme. Az első hároméves terv keretében a 897 megsérült épületből 802-t felújítottak 1949-ig és az 1945-49-es időszak alatt 94 lakóház épülhetett fel, mely elképesztő mértékű helyreállítási ütemet jelentett. Fontos azonban észrevenni, hogy ezek az adatok azért ilyen mutatószámok, mert a lakosságnak nagyarányú igénye volt a helyreállításra és az élet visszazökkenésére a normális kerékvágásba. A lakóházak és középületek közmű ellátottsága viszont a korszakban még mindig változatos képet mutatott. A nagyarányú villanyosítás ugyan végbement de a gázszolgáltatás a nyersanyaghiányok miatt akadozott és nem volt kiszámítható. Természetesen először az 57 középületnek kellett megoldani az ellátását, és utána jöhetett a többi lakóingatlan is. Ilyen középületek voltak többek között az általános és középiskolák, az óvodák és a kórház egyes épületeinek bővítései. (MNL BKML XIII. 502. VB. jkv.)

A mezőgazdaság szerkezeti rendszere is fokozatos átalakuláson ment keresztül a korszakban. A korábbi magángazdaságokkal szemben a termelőszövetkezetek kezdetben nem voltak túl népszerűek, de az államhatalmi szervek nyomása „segített” ezen a helyzeten. A mezőgazdaságban megalakultak az állami gazdaságok is, valamint, az egyéb erdő és

vízgazdaságok is, melyekből a megyében csak 2-2 db volt (utóbbiak fejlődése az 1956-os események után indult meg). Az első állami gazdaság megszervezése a kalocsai érseki uradalomból alakult ki Hildpusztán, ezután több másik is követte például Baja környékén is, ilyen volt a Bácsborsodi, Bácsbokodi, Csátaljai, és Garai Állami Gazdaság is. A Bajai Állami Gazdaság kezdetben Bajai Tanácsgazdaság néven működött, és csak később fokozatosan olvasztották hozzá a többi fentebb említett gazdaságokat. A Bajai Állami Gazdaság 1961-re érte el legnagyobb kiterjedését. Az első hároméves terv és az első ötéves terv időszakára is igaz volt, hogy az állami gazdaságok kialakítása során több összevonás, szétválasztás és átnevezés szinte követhetlenné tette a tényleges gazdasági folyamatok nyomon követését. (Glied-Maár, 1970)

A korábban említett gyárak, a posztógyár, szeszgyár, bőrgyár és a Polláck József féle bútorgyár már 1946. májusában megkezdte működését, ha még nem is teljes kapacitással. Az ekkor fellelhető információk szerint Baján 1246 iparos és 689 kereskedő tevékenykedett, amit összehasonlítva az 1930-as népszámlálási adatokkal megállapítható, hogy mindössze 56 iparossal nőtt a létszámuk. A bajai ipar pontosabb adatait figyelembe véve 1949-re 2561 munkást foglalkoztatott, és ugyanakkor 1143 önálló tevékenységet folytató, többnyire kisiparos adta a város ipari teljesítményét. (MNL BKML XIII. 508 VB. jkv.)

3. AZ ELSŐ ÖTÉVES TERV ÉS ANNAK HATÁSA BAJA GAZDASÁGÁRA

1950-től kezdődően a kommunista vezetés még erőteljesebbé tette a gazdasági és politikai hasonlóságot a Szovjetunióhoz. A szovjetrendszer átvétele nagyon keserű eredményeket hozott az országnak, de a gazdasági adatok a helyreállítás után még nem mutatták ennek hatását. A rengeteg beruházás jó volt a munkanélküliség alakulására, de később a minőség hiánya megmutatta a tervgazdaság egyik nagy hibáját. Baján a nehézipari erőforrások és lehetőségek nélkül inkább a gépipar fejlesztésével és a háziipar szövetkezeti formában való működtetésével tagozódott be az új rendszerbe. A már meglévő ruházati ipar és élelmiszeripart ugyan nem építették le, s azok folyamatosan növekedhettek, de az egyértelmű új irányvonal érződött a beruházásokban és forrásmegosztásban. A térség fő jegyeit a szocialista korszakban egész végig megtartotta és nehézipari jelleget sosem öltött magára, annak ellenére, hogy iparilag több területen is jelentős beruházásokra került sor ebben és a későbbi korszakokban is. A foglalkoztatásokban megmutatkozik, hogy a mezőgazdasági dolgozók arány csökkenő tendenciát mutat, de ez nem csak az erőteljes iparosításnak a következménye, hanem a mezőgazdaság gépesítésének is. Az első időszakban létrejövő termelőszövetkezetek még nem túlságosan voltak gépesítve, így ez a folyamat gyors fejlődési lehetőséget biztosított a korszakban. Annak ellenére, hogy az első ötéves terv idején egyáltalán nem foglalkoztak a népesség élelmiszerellátási gondjaival, a bajai város vezetés többször is ügyelt erre. Fontosak volt még a vízgazdálkodási és erdőgazdálkodási feladatok is a környékben.

3.1. Az első ötéves terv megvalósulása és hatása Baján

A kommunista diktatúra és az egypártrendszer kiépülésével az első hároméves terv második felére már a kommunista érdekeket tartotta szemelőt a vezetés, az első ötéves terv kidolgozása is a szovjet mintát követte, életbe 1950. január 1-jén lépett. A szovjet típusú tervgazdaság teljes mértékű átvétele miatt a kormányzat teljesen irreális célkitűzésekkel állt elő. A „vas és acél országává” akarták tenni Magyarországot. Ezzel szemben Magyarország a trianoni határokon belül kevés és rossz minőségű vasércel rendelkezett, ami elengedhetetlen lett volna a vas és acél gyártásához. További probléma volt még, hogy a trianoni határokon belüli ország teljesen új ipari struktúrát alakított ki a II. világháború előtt, mely az észszerűnek mondható villamossági ipar, nagy hozzáadott értéket képviselő és kevés alapanyagot igénylő gépipar,

faipar, rádióipar és más hasonló, de reálisan megvalósítható iparágak fejlesztését tűzte ki célul. A kommunista vezetés a nemzeti jövedelem növelését nagyarányú beruházások megvalósításával akarták véghez vinni. Ez a tervek szerint körülbelül 51 milliárd forintot tett ki. (Kaposi, 2002).

Az ötéves tervben szereplő irányzatok nagy része egyértelműen egy erőltetett nehéziparosítással párosult. A szovjet minta átvételére való szinte megszállott törekedés egy nagyon torz és aszimmetrikus gazdaságot eredményezett Magyarországon. Nyilvánvaló, hogy egy olyan, nagy vízi kikötővel rendelkező és hajdan jobb napokat látott kereskedelmi és infrastruktúrával rendelkező város, mint Baja, nem jött számításba. Ennek számos oka lehetett, a legszembetűnőbb az, hogy akkoriban még, amikor az első ötéves terv készült nem volt kész a bajai Duna-híd, mely a közlekedést és az árumozgatást megoldotta volna vagy javította volna. (Merk-Bálint, 1999) Emellett Baja nélkülözte a Pécs-komlói feketeszén közelségét és egyéb nyersanyagforrás lehetőségét. Egyedül a régi kereskedelmi és infrastrukturális gócpont jellege és a dunai hajózás volt a város mellett, ami így szerencsére szóba sem került a későbbi Sztálinváros lehetséges helyszínei között. Valamint, ha ezek nem lettek volna elegendő indokok, akkor az a tényező is közrejátszhatott, hogy Baja szintén közel volt a jugoszláv határhoz, mely akkoriban vált az „imperialisták láncos kutyájává” így potenciális veszélyforrás lett volna mind Mohács, mind pedig Baja is. Később Sztálinváros az ország egyik legnagyobb ipari beruházása lett és Dunapentele és Kisapostag közötti fennsíkon valósult meg. Végül több nagy nehézipari település is kifejlődött ebből a korszakból, de Mohács-Baja- Bátaszék vidékét elkerülték ezek a beruházások. Baján az 1950-es évek elején a nehézipari beruházások csak korlátozottan valósulhattak meg és jócskán hagyatkoztak a már meglévő kezdetleges nehézipari vállalatokra. A város kisipari és könnyűipari jellegét többé-kevésbé megtudta őrizni. (Romsics, 1999. 344-357)

A kiépülő rendszer ugyan nem fordított nagy figyelmet a mezőgazdaság fejlesztésére, ennek ellenére Bács-Kiskun megyében nem tudták azt figyelmen kívül hagyni. Az ország legnagyobb megyéjéről van szó, amely a legnagyobb mezőgazdasági művelés alatt álló területtel is rendelkezett (ez körülbelül 1 348 000 kat. hold volt, mai mértékegységben ez 775 100 hektár). Ehhez mérten 1970-re már 14 állami gazdaság, 2 erdőgazdaság, 180 termelőszövetkezet és 70 mezőgazdasági szakszövetkezet működött a megyében. A mezőgazdasági termelésre számos ipari feldolgozás is ráépült. A konzervgyártás, a hűtőipar, a boripar nagy százalékban képviselte magát, valamint a baromfifeldolgozás és a gabonaipar is

jelentős részt képviselt. A sütőipar is egyre előkelőbb helyett foglalt el a megyében. A változatos talajszerkezeti, éghajlati adottságok miatt a megyében igen sokfajta növény termelésére is lehetőség nyílt. Az akkori adatok szerint viszont a megye éghajlat ingadozásai jelentősebben befolyásolták a hozamokat, mint más megyékben. A tarka talajszerkezet eloszlása is mozaikszerűen alakult, ami előnyökben és hátrányokban is jócskán bővelkedett. Akkori adatok szerint az ismert 29 talajtípusból 14 megtalálható volt Bács-Kiskunban. Mindazonáltal a talajösszetételben a legnagyobb részt a homoktalaj foglalja el, 52%-ban. Ennek nagyrésze sajnos művelésre alkalmatlan futóhomok. Ezeket a körülményeket fokozza a talajvízszint nagymértékű ingadozása is. (Glied-Maár, 1970). A mezőgazdasági termelést nagy mértékben befolyásolta a népesség alakulása a vidéken. Akkoriban az átlagos népsűrűség 107 fő/km² volt, Bács-Kiskun megye értéke viszont 68 fő/km² volt, ennek oka az elszór tanyavilágban élők nagyaránya a megyében és sokan voltak elszigetelten élők, akik saját maguknak termelték meg szükségleteiket.

Baját vármegyeszékhelyi rangjától a II. világháború után megfosztották, az újra rendeződő megyei közigazgatási határok során megszülető Bács-Kiskun megye megyeszékhelye Kecskemét lett. A közigazgatási rendszerben Bajára, mint járási városra utalnak már az 1949. évi népszámlálási statisztikák. Az új közigazgatási rendszer a tanácsi rendszer kiépülésével a Baja Városi Tanács és annak Végrehajtó Bizottságának jegyzőkönyveiből is képet kaphatunk a továbbiakban a város gazdasági fejlődéséről. A városi tanácsi és végrehajtó bizottsági jegyzőkönyvek kutatása során feltűnt, hogy az erőteljes iparosítás ellenére nagyon sok napirendi pont szól a beszolgáltatásokról (az 1950–51-es időszakban) és a mezőgazdasági tsz-ek munkájáról, értem ezalatt a betakarítás, vetés, aratás és az élelmezési gondokat. Emellett nemcsak a mezőgazdasági pontok a jellemzők, de a köztisztasági és közintézmények fejlesztéséről is számos feljegyzés készült. Számos óvodai, iskolai beruházás valósult meg, a bajai kórház bizonyos osztályai is ennek a korszaknak köszönhetően valósulhattak meg. Mindazonáltal fontos megjegyezni, hogy mint minden korabeli forrást, bizonyos mértékű szkepticizmussal kell nézni. Ez a korszak főleg nem lóg ki a sorból, mivel a feszített tervek következtében a kismértékű szépítések egész sora – míg eljutott a Végrehajtó Bizottság elé – igen szép torzításokkal szolgálhat az utókor számára.

Baján az első ötéves terv nagyberuházásainak anyagát olvasva nagyon hasonlatos vonásokat vélek felfedezni az első hároméves tervvel. Ugyanis a feljegyzésekben szerint számos, még a második világháború utáni hosszabb időt igénylő helyreállítási munkálatok

befejezésére ekkor került sor. Egyik legjobb példa erre, hogy a hároméves terv alatt elindított bajai Duna-híd felépítése, amely 1950-re készült el és került átadásra. Fontos újítás vagy fejlesztés volt, hogy ez a híd már nemcsak vasúti forgalmat volt képes lebonyolítani, hanem közúti forgalmat is, ami a bérkocsik és tehergépjárművek elterjedésével egyre jobban számottevő szerepet játszottak a gazdaságban, így Baján is. Az első ötéves terv első évében még számos helyreállítási terv is szerepelt, a teljesség igénye nélkül megemlítem párat. Először is a téli kikötő felújítását, mely a mai Petőfi-sziget és Nagypandúr-sziget között került elhelyezésre és helyének rendbetételére. A dunai hajózás újraindításával ez fontos fejlesztési rész volt, nem kevésbé a mederkontrások melyek a háborúból itt maradt és felgyülemlett törmelékek és egyéb tárgyak egy részének a kiemelését is jelentette. Érdekességképpen a mai napig egy hajó kazánberendezése is megtalálható a Duna kellős közepén és a mostanában jelentkező alacsony vízhozamok miatt láthatóvá is vált. Egyéb nagy szociális intézmények helyrehozatala, kialakítása is megtörtént, mint például a már említett számos óvoda és iskola újra létesítésével, fejlesztésével.

Baján 1950–1956 között három mezőgazdasági termelőszövetkezet alakult meg, kettő közülük szinte egy időben. A Bajai Micsurin Mezőgazdasági Termelőszövetkezet 1950. augusztus 20-án alakult meg. Elég kis létszámmal, még a megyei viszonylatban is, mindössze 62 tagja volt és 450 kh közös területen gazdálkodtak. A fejlettsége a tsz-nek elég kezdetlegesnek mondható, mivel erőgép vagy erőgéppel együtt használható munkagép nem volt és mindössze 5 ló és 5 tehén gyarapította a közös állatállományt. 1952-ben is még csak kis mértékben tudta az állományt bővíteni a termelőszövetkezet, azt is csak állami támogatásból. A másik mezőgazdasági termelőszövetkezet az 1950. december 1-én alakult Bajai Vörös Fény Mezőgazdasági Termelőszövetkezet volt. Elődjének 3 korábbi tszcs mondható: a Bokányi Dezső tszcs, a Felszabadulás tszcs és a Zalkai Máté tszcs. A termelőszövetkezet állatállománya már sokkal jobb állapotban volt. 30 lóval és a hozzá szükséges szekérrel, ekével és boronával már jobb termelési értékeket tudott produkálni. 1960-ig a növénytermelést és az állattenyésztését fejlesztette, és később tudott nagyobb fejlődést elérni. A harmadik termelőszövetkezet 1955-ben alakult meg, Bajai Duna Mezőgazdasági Termelőszövetkezet néven. A negyedik pedig legkésőbb, 1960. január 22-én a Bajai Lenin Mezőgazdasági Termelőszövetkezet néven alakult meg és kezdte meg tevékenységét. (Glied-Maár, 1970)

A mezőgazdaság és az élelmiszergazdaságon belül fontos szerepet játszott még a város életében az erdőgazdaság. 1945 előtt a Duna jobb partján lévő Gemenci erdők és több kisebb

erdőség Baja környékén még a hercegségi és érseki tulajdont képezték. Ezeket az erdőket már 1945-ben államosították és két erdőgondnokságot alakítottak ki, ebből lett 1950-ben a Baja-Alsói és Baja-Felsői Erdőgazdaság. A kisebb egyesülések és további beolvasztások után 1953-ban bajai székhelyű Dunaártéri Állami Erdőgazdaság néven működött tovább. A másik fontos területe a városnak a vízforgalom és a vízikereskedelem volt, ezt már a két világháború között felismerték és a Folyammérnöki Hivatal 1923-ban meg is kezdhette munkáját, ez a Hivatal 7 társulatot felügyelt és később több átszervezés történi itt is és a korszakban 1948-ban végbe ment államosítása során a Budapesti Vízgazdálkodási Körzet Bajai kirendeltségeként működhetett tovább. (Glied-Maár, 1970).

A szocialista érában az ipari területen kétfajta gazdálkodási formát fogadtak el. A mezőgazdaság termelőszövetkezetbe való tagozódását nem tekinthetjük ugyan teljesnek, de nagy százalékban valósul meg ebben a korszakban. Közel teljessé csak az 1956-os eseményeket követően válik. Az ipari létesítményeknek két alternatíva (ha ez egyáltalán annak számít) volt. Az egyik a régi ipari létesítmények és nagyobb ipari gyárak államosítása révén egy központosított vállalati struktúra, illetve a kisipari termelőszövetkezetek megjelenése és elterjedése.

Az állami vállalatok tevékenységénél fontos megjegyezni, hogy két fajta elszámolási rendszert is alakítottak ki rá Baján. A nagyobb vállalati ismérvekkel rendelkező létesítmények 21-es típusú vállalatnak minősültek, vagyis számviteli szempontból a kettős könyvvitel vezetésének kötelezettsége alá estek és részletes kimutatások és tervek készítésére voltak kötelezettek. A 22-es típusú vállalatok kisebb vállalati ismérvekkel rendelkeztek és kevesebb adminisztrációs kötelezettséget szabtak nekik, a legegyszerűbb számviteli nyilvántartást kellett vezetniük és a kiadás-bevételi oldalakat kellett vezetniük. A korszak központosított és bürokratikus jellegére jó példa, hogy a városban működő vállalatok a Bajai Végrehajtó Bizottság ellenőrzése és irányítása alatt állt, de a Megyei Tanács Végrehajtó Bizottság is felügyelte tevékenységüket és tervnek való megfelelést. A Baja Város Tanácsának Végrehajtó Bizottságának további osztályai voltak. A korszakban Szabady Katalin látta el többek között az Ipari Osztály főelőadói pozícióját. Az egyik jegyzőkönyvi beszéde teljesen jól írja le a korszak rendszerét: *„A helyi tanácsok első rendű feladata - amint Alkotmányunk is kifejti - működésük területén a gazdasági tevékenység vezetése, a gazdasági terv és költségvetés elkészítése, valamint ezek végrehajtásának ellenőrzése és ezzel a helyi jellegű vállalatok munkájának irányítás, valamint ellenőrzése. Ebből következik, hogy a helyi tanácsok nemcsak az*

államhatalom és igazgatás helyi szervei, hanem népgazdaságunk gazdálkodó szervei is. Tehát a helyi gazdasági jellegű vállalatok létesítésének szükségességét és azok működését, működésének gazdasági jelentőségét elsősorban a helyi tanácsok hivatottak felmérni és megállapítani.” (Szabady, 1951).

Az erőltetett nehéziparosítás fókuszáltsága miatt a többi ágazat fokozatosan visszaszorult vagy lemaradt a nemzeti jövedelem százalékos megoszlásában mérve. Az alábbi táblázat mutatja be ennek országos alakulását:

5. táblázat: Az első ötéves terv beruházási előirányzatainak változása

Változások	Ipar	Nehézipar	Mezőgazdaság	Nem anyagi ágak
Országos Tervhivatal 1948 májusában	40,0%	-	20,0%	20,0%
Közzétett irányelvek 1949 áprilisában	48,6%	-	17,1%	17,1%
Országgyűlésen jóváhagyva 1949 decemberében	51,0%	34,2%	15,7%	14,5%
Az MDP 2. kongresszusán 1951 februárjában	51,7%	44,1%	12,9%	11,8%

Forrás: Ungvárszki Ágnes, 1989 31. oldal

A nehézipar túlzott erőltetése miatt a második világháború után kialakult batyuzó kereskedelemhez hasonlatos állapotok az 1950-es években végig elkísérte az országot. Ez a helyzet azért is igen elkésérítő, mivel Magyarország évszázadok óta mezőgazdasági országnak számított. Az élelmiszertermelés ugyanakkor nagyon fontos maradt azokon a területeken, ahol a nehéziparosítás kisebb mértékben érvényesült és a térség mezőgazdasági jellege lehetővé tette az élelmiszerellátási és élelmiszeripari tevékenység folytatását. Ami az ezen területen foganatosított fejlesztéseket és viszonyokat illeti, a Bajai Végrehajtó Bizottság jegyzőkönyveiben ebben az időszakban többször megjelenik a Bajai Kenyérgyár K. V. A vállalatot 1949-ben alapították a Bajai Sütőkisiparosok Termelőszövetkezetéből és főtevékenysége a félfehér, félbarna kenyérsütés, a sütemények és zsemle, valamint kifli előállítás volt. A már említett élelmezési problémák után jelentősége vitathatatlan. Fejlesztése és a folyamatos beruházások indokoltnak és nagyon ésszerű döntésnek tekinthető. Számos géppel és áru fuvarozási tehergépjárművel gazdagodott a gyár, mely javított a térség élelemellátottságán. Számos más élelmiszeripari egység is fejlesztés alá került. A malmok helyreállítása és üzembehelyezése a korszakra befejeződött és teljes kapacitással működhettek.

(MNL BKML XIII. 502 VB. jkv. 1950) A sütők nagyrészt a Kenyérgyár jogelődjébe tömörítő termelőszövetkezetből átvette és korszerűbb gépekkel szerelték fel.

Az államosítás után a posztógyár is megújult: az iparosítási terveknek megfelelően nagy mennyiségű állami forrás érkezett, és nagymértékű beruházások kezdődtek. 1951-ben új kazánházat létesítettek a gőzellátás biztosítása érdekében. A bővítések az új fonoda épületét is elérték a korszakban, és 6 kártoló egységet és 5 szelfaktort helyeztek el a fonodában, így a termelés megkétszereződött. 1951 és 1958 között főleg a szociális létesítményeket bővítették. 1956-ban a jeges árvíz súlyosan érintette a gyárat lévén, hogy a Duna partján helyezkedett el. A kár helyreállításában a magyarországi gyapjúipari gyárak segítettek az üzemet, erre szükség is volt, mivel csak egyes gépek víz alá kerülése 17 millió Ft-os kárt tettek ki. 1957-ben a festőde leégett és újra kellett építeni. (Faludi, 1972)

A mezőgazdasági termelés során létrejövő iparágak fejlesztése is adott volt a korszakban. Főleg az élelmiszerfeldolgozás és az élelmiszer tárolására alkalmas eszközök termelése tudta segíteni a kettős célt: az iparosítást és az élelmiszerellátás javítását. A második cél inkább csak a dolgozók minél jobb ellátását célozták meg, hogy még többen tudjanak a gyárakban dolgozni és termelni. Az ilyen köztes ipari feldolgozó egységek voltak például a megyében a minisztériumi vállalatok közül a Kecskeméti Konzervgyár, a Budapest és Vidéke Tejipari Vállalat Kecskeméti Üzeme vagy a tanácsi vállalatok közül a Kecskemét és Vidéke Sütőipari Vállalat vagy Kalocsa és Vidéke Sütőipari Vállalat. Baján is jelentős élelmiszeripari üzemek és gyárak jöttek létre, ilyen volt például a minisztériumi vállalatok közül a Magyar Hűtőipar Bajai Gyára, vagy a tanácsi vállalatok közül a Baja- és Vidégek Sütőipari Vállalat vagy a Bács-Kiskun Megyei Nádgazdasági Vállalat is. Mindezek fontos részét képezték a bajai feldolgozóiparnak és ösztönzőleg hatott a helyi mezőgazdaság fejlődésére is. (Glied-Maár, 1970)

Az állami vállalati rendszer mellett a kisipari termelőszövetkezeti rendszer (ktsz) is működött. Ez a rendszer a régi kisiparosi társadalmat tömörítette egy központosított rendszerbe. Az 1930-as népszámlálási adatokból kitűnik, hogy a város jelentős mennyiségű ruházati iparban dolgozókkal rendelkezett, a 419 vállalkozásból 252 magán vállalkozás volt és egy sem társás, ugyanakkor 417 segédszemélyzetet foglalkoztatott, ebből arra lehet következtetni, hogy erőteljes kisipari tevékenységről van szó. (Népszámlálás, 1930) Ez a kisipari jelleg még az élelmezési és élvezeti cikkek iparában figyelhető meg jobban. A kisipari termelőszövetkezetek kialakítása és terjedése már a II. világháború után megindult, de akkor még önkéntes alapon

szerveződött. A kommunisták előretörésével viszont egyre erőszakosabban akarták a belépést csakúgy, mint a mezőgazdasági termelőszövetkezeteknél.

A törekvés itt eredményesebbnek mondható, mivel a Végrehajtó Bizottság adataiból 220 ktsz-be jelentkező személyt sorolnak fel 1950-ben. Ezért sem olyan meglepő, hogy a Baján működő első kisipari termelőszövetkezetek a Szabó Ktsz. 50 taggal, a Cipész Ktsz 18 taggal. Emellett még a Fodrász Ktsz. 39 taggal is jelentős számnak tekinthető. Az 1951-es évben a kisipari termelőszövetkezetbe 227 jelentkezőt regisztráltak, és szükségessé vált az újabb szövetkezetek kialakítása is. Így elkezdtek kialakítani a Bajai Fémipari Vertikális Ktsz-t, a Bajai Mezőgazdasági Ipari Ktsz -t, a Bajai Kötő-szövő Ipari Ktsz -t, a Bajai Kádáripari- és a és a Bajai Lakberendezési Ktsz. üzemeit is. (MNL BKML XIII. 502 VB. jkv.)

3.2. Nagy Imre gazdaságpolitikája és annak hatásai Bajára

A világpolitika, és így Közép-Európa életében nagy változás következett be 1953-ban, amikor meghalt a Szovjetunió diktátora. Egyértelmű utód nélküli halála a kommunista politikai elit különböző érdekcsoportjainak dominánsabb ágai határozták meg az új irányt a Szovjetunióban, így a csatlós és érdekszférában lévő keleti blokk országaiban is. Magyarországon a Rákosi vezette csoport háttérbe szorult és Nagy Imre lett a miniszterelnök, aki követve Malenkov elképzeléseit, és saját agrárbeállítottságának megfelelően visszafogta a nagyarányú nehézipari beruházásokat, ugyanakkor erősítette a mezőgazdaság helyzetét. Ez a 30%-os csökkentés igen jelentősnek mondható, és ha alapjaiban nem is, de jelentős változást hozott a hazai politikai gazdasági vonalon. (Pető-Szakács, 1986). Az „új szakasz” gazdaságpolitikája nagyrészt átalakította azt a felfogást, hogy a „vas és acél országa” leszünk, mely nyersanyagforrások nélkül igen nehezen volt megvalósítható. A későbbiekben a százfős Közgazdasági Bizottság megalakítása is azt a célt szolgálta, hogy az irreális mértékű nehéziparosítás helyett egy reálisabb és az ország adottságaihoz alakított gazdaságpolitika kialakítására kerülhessen sor. A gazdaságot egyértelműen még mindig a szocialista-kommunista felfogásban elképzelő kormányzat egy „emberarcú szocializmus” mintáját követték a terror és a megfélemlítés alkalmazása helyett. Ez jelentősen javított a közhangulaton és kihatott a társadalmi élet minden területére. A kulturális életben is egyre több kritikus értelmiségi és művész adathatott ki újra műveket és kerülhetett vissza a kulturális „térképre”. (Kaposi, 2002) A magyarországi pozitív folyamatokba újból a világpolitika, azon belül is a szovjet politika alakulása befolyásolta.

Nyikita Hruscsov pártfőtitkári pozíciója itthon a Rákosi Mátyás érdekszférájába tartozók megerősödését eredményezte.

A fentebb említett változások Baján is érzékelhetőek: a nehézipar visszafogása, s a mezőgazdaság és könnyűipar javuló lehetőségei nem hagyták érintetlenül a bajai gazdaságot sem. A városi Végrehajtó Bizottság és a Városi Tanács ülési jegyzőkönyveit vizsgálva érdekes irányvonal-váltást lehet felfedezni már csak a napirendi pontok alapján is. Az addig főleg ipari témák és azok erősítése, valamint a beszolgáltatási rendszer erősítése és mindinkább a végrehajtás volt a fő cél. 1953 nyarától, de inkább 1954-től a lakosság mind jobb kiszolgáltatását célzó intézkedések léptek életbe. A tanácsi segítségek és az állami források egyre érezhetőbben irányultak például a Bajai Sütőipari Vállalat fejlesztésére, mely egyértelműen a jobb élelmiszerellátás egyik sarokkövét jelentette Baján és térségében (MNL BKML XIII. 508 VB. jkv.)

A statisztikai adatokból egy másik érdekességet is megfigyeltünk. Amíg 1953 előtt a termelés folyamatosan nagy arányban nőtt, addig 1953-tól fokozatosan reálisabb termelési értékeket tűnnek föl. Ezt több tényező is okozhatta, akár a termelési problémák, leállások – Baján is több gyár küzdött a nem megfelelő nyersanyagellátottságtól –, de okozhatta az is, hogy a központi vezetés már kicsit valósabb alapokra helyezte az előírt terveket és a teljesítéseket. Ez Nagy Imre távozásával érzékelhetően megváltozott, bár ezt a statisztikai adatok végképp nem tudták lekövetni (MNL BKML XIII. 501. a Tanácsülési jkv.)

3.3. Az első ötéves terv eredményei Baján

A már az első hároméves terv alatt kialakuló új gazdasági struktúra még jobban megerősödött ebben az időszakban. Az addigi nagyobb vállalatok, vállalkozások mind az államosítás sorsára jutottak. A rendszert az ipari ágazatban 3 fő csoportba sorolhatóak. Az alábbi táblázat az 1956 év végén fennálló helyzetet mutatja be:

6. táblázat: Szocialista ipar Bács-Kiskun megyében 1956-ban

Megnevezés	Vállalatok száma	Ipartelepek száma
Minisztériumi ipar		
Nehézipar	5	5
Könnyűipar	4	5
Élelmiszeripar	9	54
Összesen	18	64
Állami helyi ipar		
Nehézipar	12	41
Könnyűipar	3	7
Élelmiszeripar	16	96
Összesen	31	144
Szövetkezeti ipar	60	275
Szocialista Ipar összesen	109	483

Forrás: Bács-Kiskun megye statisztikai adatai 1956 alapján saját szerkesztés

Az egyik, ami a legkisebb réteget képviselte erre a korszakra, a magánkisiparosok voltak. Ez a réteg olyan kézműipari tevékenységet folytatott, amelyek még nagyon alkalmazottak foglalkoztatásával sem jártak. Bács-Kiskun megyei szinten 5468 magánkisiparosról beszélhetünk 1955-ben, és összesen 159 alkalmazottat foglalkoztattak. Jelentős számot mutat az ipari tanulók (volt tanoncok) száma, amely 1955-ben 654 fő volt, szemben a 266 besegítő családtaggal. A foglalkoztatási adatokat nézve könnyen rájöhettünk, hogy ez az 5468 magániparos tevékenységi köre főleg a vas- és fémipari, a faipari megmunkálás és a ruha- illetve bőripari tevékenységekben összpontosul, ezek alapján megállapítható, hogy a ktsz-eken kívül maradványként maradtak a bőrdíszművesek, szabók, varrónők, asztalosok és kisebb lakatos, illetve kovácsmunkákat láttak el főleg (B-K megye statisztikai adatok, 1956).

A második jelentősebb csoport a kisipari termelőszövetkezeteké, amelyek jelentősége a térségben ebben a korszakban meghatározó jelentőségű vált, ugyanis jelentős méretben járultak hozzá a megye termeléséhez. Kiemelendő a faipari ktsz-ek foglalkoztatási adatai, mely 1954-1956 között átlagosan több mint 200 embernek adott munkát, valamint a ruházati ipari ktsz-ek, melyek ugyanezen időszakban átlagosan 1500 embert foglalkoztattak. Bajai viszonylatban is jelentős szerepet játszottak a város gazdaságában. A Végrehajtói Bizottsági jegyzőkönyvekben is sokszor foglalkoznak a ktsz-ek termelési tendenciáival és hoznak támogató határozatokat. Az is szépen látszik, hogy inkább ezeket a szervezeti egységeket támogatják, mint sem az ideológiailag megkérdőjelezhető magánkisiparosokat. Bár ez Nagy Imre miniszterelnöke alatt enyhült. A jegyzőkönyvekből az is kiderül, hogy az 1950-52-es időszakban számos

kisipari termelőszövetkezet megalapítása, összevonása és szétválasztása történik meg. Ugyanakkor a Nagy Imre féle enyhülés idején sokan kimenekültek a ktsz-ekből, amit jól mutat, hogy az 1955-ös adatsor már csak 4 ktsz-ről számol be, szemben például a helyi állami vállalatok nyolc egységével. (BKM fontosabb statisztikai adatai 1956.)

Rátérve a 3. főcsoportra, a teljesen állami és gyáripari létesítményeket tömörítő klasszikus értelemben vett vállalatokra, melyet további két részre tudunk bontani: minisztériumi vállalatok és állami helyi vállalatok. Minisztériumi vállalatok alatt az egyes minisztériumok és egyéb főhatóságok által közvetlenül irányított vállalatok tartoztak. Baján négy ilyen cég volt, közülük a három legfontosabb a Bajai Épületasztalosipar Vállalat, a Bajai Gyapjúsövetgyár és a Bajai Ruhaüzem volt. Megyei viszonylatban az 1953–56 közti időszakot tekintve a legmeghatározóbb teljesítményt forintban a Bajai Gyapjúsövetgyár adta átlagosan 80.000 ezer forintban. Az állami helyi vállalatok alatt a Megyei Tanács Ipari Osztályának irányítása alatt álló ipari vállalatokat értjük, ennek száma már jelentősebb, eredményei pedig hasonlatosak a minisztériumi vállalatokhoz. Baján 1955 végére nyolc ilyen vállalatot tudunk megkülönböztetni, a legjelentősebbek a Bajai Sütőipari Vállalat, a Bajai Fémipari Vállalat voltak. Az előbbi éves átlagos szinten több mint 15.000.000 Ft-os teljesítmény értékkel tevékenykedett, míg az utóbbi éves átlagos szinten több mint 11.000.000 Ft teljesítménnyel működött az 1953-56-os időszakban. Ezek mellett még jelentős a Bajai Faárukészítő Vállalat, a Bajai Gázmű és a Bajai Mészégető és Cementáru Vállalat is. (BKM fontosabb statisztikai adatai 1956.)

7. táblázat: Ipari vállalatok és kisipar szövetkezetek megoszlása városok szerint (1956)

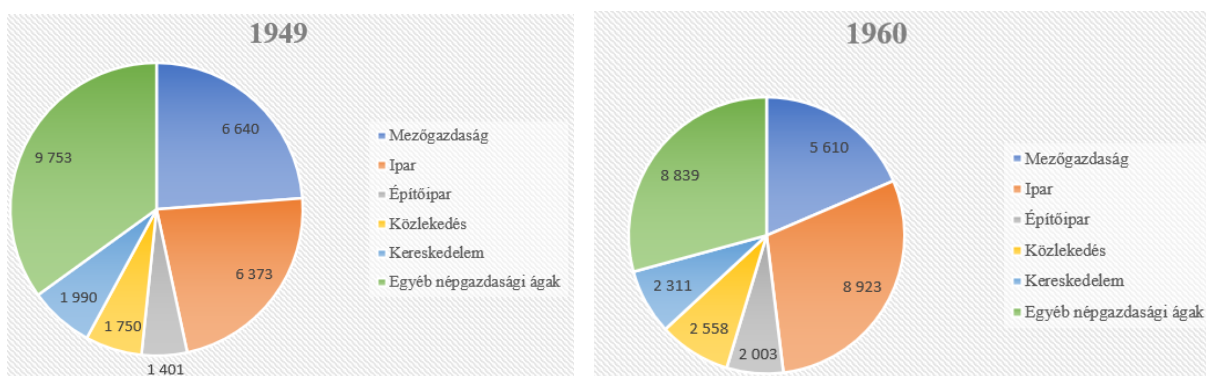
Város	Minisztériumi vállalat	Állami helyi vállalat	Kisipari szövetkezetek	Összesen
Baja	4	8	4	16
Kalocsa	1	3	4	8
Kecskemét	10	8	7	25
Kiskunfélegyház	2	2	3	7
Kiskunhalas	1	3	4	8

Forrás: Bács-Kiskun megye statisztikai adatai 1956 alapján saját szerkesztés

Összességében megállapítható, hogy a bajai iparvállalatok megyei szinten is jelentősek voltak, de a kecskeméti szinttel sem mennyiségben, sem minőségben nem tudták felvenni a versenyt. Ha más aspektusból, például népességarányosan is megvizsgáljuk az értékeket, akkor

sokkal összehasonlíthatóbb adatokat kaphatunk. Baja korabeli lakossága 28.201 fő volt szemben Kecskemét 88.369 főjével. Ilyen viszonyrendszerben sokkal kedvezőbb képet kapunk a város gazdasági potenciáljáról. Persze nem szabad elfelejteni a környező falvak és térség munkaerőállományát sem, mely jelentősen hozzájárult a fejlődéshez Baján, de ez ugyanúgy jelen van Kecskeméten is, amelynek a megyeszékhelyi pozíciója kedvezőbb helyzetet biztosít számára. Ez a különbség a mai napig fennáll, és egyre jobban szélesedik a szakadék a két város között. Az ötéves terv eredményeinek elemzése során fontos megvizsgálni, hogy a vállalatok (akár minisztériumi, akár állami helyi) és a kialakult kisipari szövetkezetek rendszere mennyiben befolyásolta a térség gazdasági struktúráját. Ennek érdekében érdemes ránézni Baja foglalkoztatási struktúrájára 1949-ben és 1960-ban is.

2. ábra: Népgazdasági ágak szerinti foglalkoztatás Baján (1949, 1960)



Forrás: Népszámlálás 1960. 28. alapján saját szerkesztés

A foglalkoztatási ábrából szépen látszik, hogy annak ellenére, hogy a városra korábban nem volt jellemző az ipari túlsúly, a Rákosi-korszak erőltetett iparosítása jelentősen átalakította a gazdasági szerkezetet. Fontos kiemelni ugyanakkor, hogy az iparban dolgozók számának növekedése nem jelenti azt, hogy a nehézipar miatt történt volna ez. A városra továbbra is meghatározó maradt a könnyűipar ágazata, üzemi formában pedig a kisipar. Az évszázad elején és a két világháború között jelentős kereskedelem jelentősége pedig végleg elveszni látszik. A mezőgazdaságban dolgozók számának csökkenése az ipar erőteljesebb támogatása mellett a mezőgazdaság gépesítését is jelezheti. A korszakban egyre több traktor és mezőgazdasági gép került használatba (Bács-Kiskun megye statisztikai adatai, 1960).

Látható, hogy az első ötéves terv időszaka rengeteg változást hozott az ország életében, nem volt ez másképpen ez Baján sem. Az állami gazdaságokat folyamatosan koncentrálták, a mezőgazdasági termelőszövetkezetek változásait és átalakulásait is alig lehetett követni. Ez a folyamat megyei szinten is jellemző volt. Nagy Imre gazdaságpolitikája kissé konszolidálta a

helyzetet a mezőgazdaságban és az iparban, de ez csak ideiglenes megoldások voltak. Az erőszakos iparosítás ellenére Bács-Kiskun megye nyersanyagforrás-hiánya miatt jobban tudott az élelmiszeriparban rejtőző lehetőségekre a mezőgazdasági termelés fejlesztésére koncentrálni. A sok átszervezés mellett kezdtek kialakulni azok az irányok, amelyek természetesen a korábban önálló parasztság számára egyáltalán nem voltak kedvezőek. A parasztság igyekezett függetlenségét megőrizni, amit a Nagy Imre kormányzása alatt visszaeső termelőszövetkezeti tagok száma is mutat. A társadalmi feszültségek enyhítése viszont Nagy Imre távozásával szertefoszlottak. Az ipari irányzatokban a könnyűipar és az élelmiszeripar ágai váltak meghatározóvá a megyében. Ezek olyan viszonylag reális irányoknak tűntek, melyekben akár jól is teljesíthetett volna a megye és Baja is. A gépierő és a gépesítés elmaradottsága a tervszámoknak való megfelelés viszont nagy kihívások elé állította a termelőszövetkezeteket, a kisipari termelőszövetkezeteket és az ipari létesítményeket is. Még a szocialista gazdaságpolitikán belül is érződni kezdődött a változtatás igénye és az új, realisabb tervszámok meghatározása.

4. AZ ÁTMENETI IDŐSZAK ÉS AZ ÚJ IPAROSÍTÁSI TERVEK

A Rákosi-korszakra jellemző megfélemlítés és terror alkalmazása után a Nagy Imre korszak erőteljes enyhülést mutatott. Az „emberarcú szocializmus” meghozta a társadalom fellélegzésének lehetőségét. Ennek a gazdaságpolitikának a változása viszont a szellemet már nem tudta visszaerőltetni a palackba, és az 1956-ban kirobbant. Az '56-os események és későbbi megtorlások szükségessé tették a politikai és gazdasági stabilitás megerősítését. Az átmeneti időszakot követően pedig az ország egy új, mindenki számára ismeretlen irányba indult el, mely a volt rendszerek ötvözetét tartalmazta egy keményvonalas befolyásoltsággal. Az átmeneti időszakot követően 1958-tól kezdődően, a 2. hároméves tervvel, majd pedig 1961-től a 2. ötéves tervvel egy új iparosítási irány indult meg, amely már nem csak a nehézipar erőltetett fejlesztését tűzte ki célul, hanem az egyéb, Magyarország adottságaihoz jobban illeszkedő ágazatok növekedésének elősegítését is.

E korszaknak vannak baján is látható lenyomatai. Ebben az időszakban a vegyipar és a gépipar dinamikus fejlődésen ment keresztül. A vegyipar növekedése révén a textilipar is fejlődésnek tudott indulni, mely nagyon fontos tényező volt a bajai gazdaságban. A korszakban a Bajai Gyapjúsövetgyár, későbbi nevén a Finomposztó Vállalat, az egyik legmeghatározóbb ipari létesítménnyé vált. A másik nagy átalakuláson keresztül menő ágazatban a Bajai Villamosipari Gyár a gépiparba való betagozódását hozta, és a Kismotor és gépgyár meghatározó üzeme tudott lenni. A Ganz Villamossági Művek is megtelepedett Baján és a bajai készülékgyárat olvasztotta magába.

4.1. Az 1956-os eseményeket követő átmeneti időszak

Az új politikai hatalomnak elsősorban a pozícióit kellett megerősíteni, mivel nem sok támogatója akadt, ezért, hogy a parasztságot megnyerje magának, megszüntette a kényszerszerű beszolgáltatási rendszert. A munkástanácsok és üzemi bizottságok megerősödhetnek ebben az időszakban lévén, hogy a vezetés nem foglalkozott velük még. A politikai stabilitás érdekében és közhangulat lecsillapítása végett a párt és kormánya egy új szocialista gazdaságpolitikai útra volt kénytelen lépni lévén A megoldás végül ugyan keményvonalas, de hibrid megoldás lett, ami számos elemet ötvözött a korábbi irányvonalakból. (Romsics, 1999)

Az 1956-os események hatása a Végrehajtó Bizottság ülési jegyzőkönyvek soraiban is megjelenik. A Bizottság októberben és novemberben is összeült, sőt egy rendkívüli ülésre is sor került, mivel a Városi Tanács és a Végrehajtó Bizottság számos tagját karhatalmi emberek az éjszaka közepén letartóztatták, és az ügyről sem a városi előljárók, sem a rendőrség, sem a helyi szovjetparancsnokság nem tudott semmit. (MNL BKML XIII. 501.a Tanácsülési jkv.) Tehát egy eléggé a Rákosi-korszakra emlékeztető eseményre került sor. Ezt a jegyzőkönyvet leszámítva Baján gazdasági szempontból nem érte nagy változás az októberi események miatt. A városi korabeli forrásokban pedig egy első '56-os hősök emlékére emelt emlékműről is említést tesznek. Ez az emlékmű a mai napig áll a Déry-kertben. (Fábián 2016)

4. kép: Az 1956 októberében állított emlékmű



Forrás: Merk-Bálint: Baja 300 éve város

Az 1957. évi Végrehajtó Bizottsági feljegyzésekben viszont szignifikáns változást véltem felfedezni. Az addig stratégiaibb kérdéseket tárgyaló és erősen dekoncentrált Bizottság munkája kisebb mértékű, főleg operatív kérdésekre korlátozódott. Ezzel párhuzamosan az Tanácsi Ülés jegyzőkönyvei pedig egyre központosítottabb és stratégiailag meghatározóbb témákat boncolgattak és hoztak határozatokat. Mindez nagy valószínűséggel az átmeneti időszak és az '56-os eseményeket tartom felelősnek ezért.

Az átmeneti időszokról készült statisztikai adatok alapján, melyek visszamenőlegesen 1956-ban készültek, megállapítható, hogy nem csak politikailag, de gazdaságilag is átmeneti

időszak volt. Az elindított beruházásokat igyekeztek befejezni, hogy minél előbb megindulhasson a termelés. Új beruházások csak kismértékben kerültek elő, 1957-ről 1958-ra csak kis mértékben növekedtek a nehézipari beruházások, a könnyűipari beruházások nem, vagy csak kismértékben emelkedtek, és az élelmiszeripari beruházások is stagnáltak, vagy csak kismértékben változtak, attól függően, hogy a régi vagy új áron számították (1958 december 31-ig régi árak voltak érvényben, 1959. január 1-jén új árak léptek érvénybe). Az 1959-es esztendő pedig 180%-os bővítést hozott már a nehézipari területen. 1960-ra 20%-os növekedés történt Bács-Kiskun megye területén. Az ipari beruházások mellett viszont az agráriumra lényegesebben nagyobb összegeket fordítottak: míg 1957-ben az ipari beruházásokra összesen 27.170.000 Ft-ot, fordítottak, addig a mezőgazdasági beruházásokra 96.898.000 Ft-ot. Jelentős különbség, ennek egyik nem elhanyagolható oka, hogy a megye egyértelműen agrár beállítottságú terület még Magyarországon belül is, valamint, hogy a kormányzat realisabb, kicsit a kedélyek csillapításának érdekében észszerűbb irányvonalakat jelölt ki. (MNL BKML XIII. 501.a Tanácsülési jkv.)

4.2. Az új iparosítási tervek bajai megvalósulása (1958–1966)

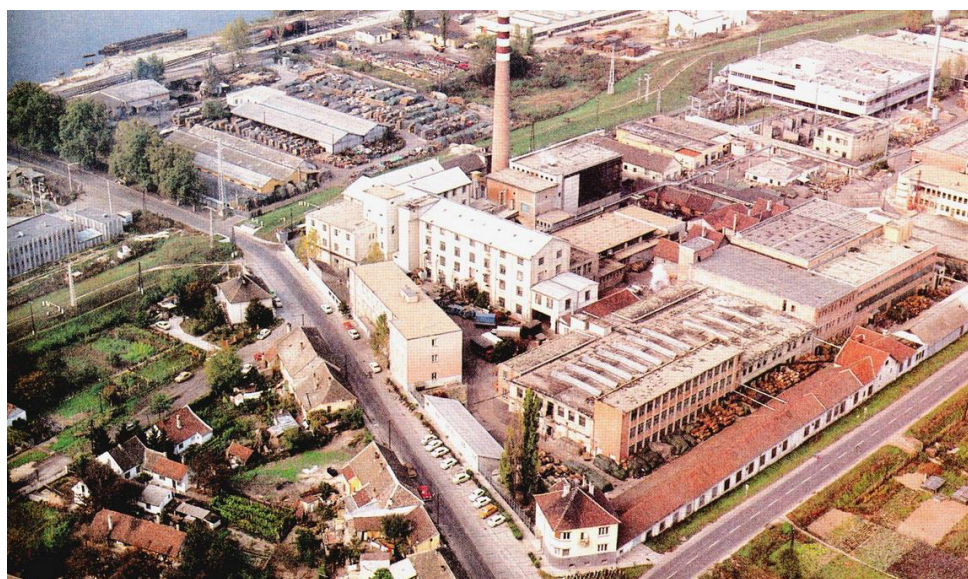
Az új tervekkel újabb iparosításra került sor. Ezt jelzi a fentebb már bemutatott nagy összegű nehézipari beruházás csomag, amit Bács-Kiskun megyében fogantatosítottak. A korszakra jellemző, hogy az időszak alatt kialakított második hároméves terv és második ötéves terv az elindított nagyberuházások befejezését, és az új beruházások racionálisabb, de még mindig elrugaszkodott megvalósítását hozta. A nehéziparhoz való ragaszkodást jelezte a bányászat felfuttatása és kohászatok bővítése az országban. Ebben az időszakban fejlődött a legjobban a bányászat a Mecsekben, Salgótarján és Tatabánya környékén, és ebben az időszakban bővítették a dunaújvárosi kohászati blokkokat. (Pető-Szakács, 1986)

Az iparifejlesztés újszerű irányát mutatja, hogy olyan ágazatok is bekerültek a fejlesztési tervbe, amelyek a két világháború között kialakított és trianoni határok és erőforrásokhoz alkalmazkodó ágazatok voltak, és sokkal jobban beleillettek Magyarország gazdaságföldrajzi tulajdonságaiba. Ilyen ágazat volt a vegyipar és a gépipar. A vegyiparhoz a szénhidrogénipar fejlődése is kapcsolódik, mivel a 1960-as években olcsó szovjet kőolaj áramlott az országba a Barátság I nevű vezetéken. A vegyipar mellett a gyógyszeripar fejlődése is megindulhatott, valamint a mezőgazdaságban a műtrágyagyártás tudott dinamikusan fejlődni. A világgazdasági konjunktúra és KGST védelmében Magyarország kedvezőbb feltételeket tudott biztosítani

magának. A minőség kérdése pedig nem igazán volt fontos a tervutasításos rendszerben működő szocialista baráti országoknak (Kaposi, 2002).

Mindezekre Baján is számos példát lehet hozni a tényszámokat illetően (melyeket a korszakban is igen nagy körültekintéssel kell vizsgálni). A városban a reálisabb, kevésbé nehézipari jelleg miatt a fejlődés tovább folytatódott olyan ágazatokban, melyek eddig is dinamikusan növekedtek. A minisztériumi vállalatok közül a legjelentősebb termeléssel még mindig a Bajai Gyapjúsövetgyár rendelkezett, de a Bajai Ruhaüzem is szorosan felzárkózott 1960-ra. A Bajai Gyapjúsövetgyár 1963-ban Finomposztó Vállalattá alakult, és az 1967-es statisztikákból az is kiderül, hogy a minisztériumi iparvállalatok és az összes Bács-Kiskun Megyei iparvállalatot figyelembe véve egyedül csak a Kecskeméti Konzervgyár volt, amely megelőzte foglalkoztatási létszámban a Finomposztót. Előbbi 3697, utóbbi 3566 főt foglalkoztatott. (Bács-Kiskun megye statisztikai adatai, 1967.). Ez az adat beszédes arról, milyen szerepet is töltött be Baja és Bács-Kiskun megye életében a cég. A '60-as évek közepére jelentős mennyiségűvé vált a posztógyár exportja is, mely segítette az üzem munkakultúrájának fejlődését segítette. 1961 és 1965 között már jelentős állami támogatási összegeket is kapott a város és ezen időszakban 32 millió Ft-ot tudott a fejlesztésekre költeni a gyár. A korszak végére fokozatosan bővült a vállalat mind személyi állomány, mind gépek berendezések terén is. (Faludi, 1972)

5. kép: A bajai Finomposztó Vállalat gyárterülete a 1980-as évekből



Forrás: bajaiipartortenet.hu

A korszakban a Bajai Fémipari Vállalatból kialakult Bajai Villamosipari Gyár dinamikus növekedése figyelhető meg. Az 1955-ös adathoz képest, mely 15.516.000 Ft-os termelési értéket mutat 1960-ra 77.296.000 Ft-os termelési értéket mutat a vállalat. A vállalati alkalmazottak létszáma is csaknem meg megháromszorozódott: 246 főről 651 főre bővül. A gyár később újra Bajai Fémipari Vállalat lett és egyre szorosabb kapcsolatba került a Kismotor- és Gépgyárral. 1963-ban már termékeinek 35%-át már nekik gyártotta a vállalat. 1964-ben pedig végleg hozzácsatolták a gyáregységet a Kismotorhoz az 5. számú gyáregység néven. Az igen gyorsütemű fejlesztések nem álltak meg, sőt ezzel az egyesüléssel, átszervezéssel csak még jobban felgyorsultak, és 1967-ben már 680 főt foglalkoztatott a cég. (BKM fontosabb statisztikai adatai 1967.)

6. kép: Kismotor- és Gépgyár 5. számú gyára Baján 1970-as évek



Forrás: bajaiipartortenet.hu

A másik fontos állami gazdaság az egyre nagyobb befolyást szerző Ganz Villamossági Művek bajai üzemegysége volt, amely 1967-ben már 980 munkást foglalkoztatott. (A korábbi Bajai Villamossági Gyár 1963-ban csatlakozott a budapesti székhelyű Ganz Villamossági Művekhez és lett annak készülékgyára.) (bajaiipartortenet.hu). A tanácsi ipari vállalatok (melyek régen állami helyi megnevezéssel voltak fémjelezve), a Bajai Sütőipari Vállalat működött a legeredményesebben. A kisipari szövetkezetek közül a Bajai Vas- és Fém KTSZ teljesít a legjobban. (BKM fontosabb statisztikai adatai 1967.)

Az új iparosítási időszakban a helyi gazdaság a realisabb gazdaságpolitikának köszönhetően tudott a városban tovább fejlődni. A már fentebb említett vállalatok a későbbi

korszakokban még jobban meghatározó szereplővé vált a helyi életben. Ennek a központosítások és az országos vállalatok alá való betagozódás számos előnye mellett hátrányokkal is járt. A városban működő Kismotor- és Gépgyár, valamint a Ganz Villamossági Művek Bajai készülékgyára az országos igényeket szolgálta ki és nem feltétlenül volt ez azonos a helyi érdekekkel. A Finomposztó Vállalat pedig igen jelentős szerepet játszott országos viszonylatban is a textilipari szektorban.

5. ÖSSZEGZÉS

Röviden összegzem kutatásom eredményeit, egyben válaszolok a dolgozat elején feltett kutatási kérdéseimre.

A kutatásomban végig követett időszak igen izgalmas változásokkal járt a város életében. A 19. század elején egy nagyon fontos, főleg mezőgazdasági termékek kereskedésével foglalkozó és jelentős bevételekre szert tevő városról kapunk képet, amely földrajzi és piaci helyzetének köszönhetően jelentős folyami kereskedelmet tudott lebonyolítani. A 19. század második felére az ipari fejlődés, a vasúthálózat kiépülésének késése már nem volt ilyen kedvező hatással a városra. Az ipari területen megmaradó kisipari jelleg, és a kisebb könnyűipari ágazatokban jeleskedő Baja nem feltétlenül állt a fejlesztendő területek középpontjában. Látható tehát, hogy az iparosodás folyamata, a gazdasági modernizáció részben lekerülte a várost, ami a korábbi fejlődését is megtörte.

A trianoni határok meghúzása az országra tragikus hatásokat gyakorolt, Bajának viszont félig meddig új fejlődési lehetőséget és kiugrási lehetőséget biztosított. A szerb megszállás okozta gazdasági nehézségek után a Speyer-kölcsönök megadták a gazdasági lökést és a közigazgatási szempontból fontos épületek létesítésére, a város infrastruktúrájának fejlesztésére, amely jótékonyan hatott az addigi munkanélküliségére is. A kereskedelmi gócpont szerepe folyamatosan halványult Baján, s helyette az ipari, főleg a kisipari termelés került előtérbe. A két világháború között ez a nyersanyaghiányos ország gazdasági struktúraváltásába jól illeszkedett. A város kulturális fejlődése is új lendületet vett. Baja ebben az időszakban egy második virágkort élt meg mind közigazgatási, mind gazdasági-infrastrukturális szempontból is. Ennek persze oka volt az is, hogy a trianoni béke miatt határon kívülre került közeli nagyobb városok közül Zombor, Szabadka, Újvidék. A hitelek ésszerű és célszerű felhasználása is pozitív eredményeket hozott.

A II. világháború kitörése és front átvonulása viszont súlyos következményekkel járt. Az átvonuló front a harcok és bombázások mellett nagy érvágással járt még. A bajai Duna-híd felrobbantása és tönkretétele szinte teljesen elvágta a várost a Dunántúltól. Ez az első hároméves terv alatt rányomta a bélyegét a gazdaság teljesítményére. Nem véletlen, hogy az akkori polgármester országos érdekek felsorakoztatásával indokolta az újjáépítést. A dél-magyarországi áruk és termékek áramlásának kritikus pontja a híd. A II. világháború egy teljesen új helyzet elé állította a várost, mely az országgal együtt a kiépülő tervgazdaság

kiszolgálójává változott át. A szovjet érdekek és az irrealitás világában a város erőforrások hiányában mégis megmaradt a kis-középzemek rendszere, amit lassan felváltott a kisipari szövetkezetek modellje.

A levéltári adatok és jegyzőkönyvek alapján összességében megállapítható, hogy a tervutasításos gazdasági rendszer keretein belül, az erőltetett iparosítás ellenére nagyon sokat foglalkoztak a város élelmiszerellátásával, élelmiszeripari kérdéseivel és a mezőgazdasági termelés javításával. Az új gazdasági rendszer kialakulása számos új vállalatot hozott létre akár előző létesítmények összevonásával vagy átnevezésével. A szocializmus alatt a magánipar lehetősége visszaszorult. A helyi ipari erőforrások hiányában az 1950-es években a kis- és középzemi jelleg megmaradt, és a már meglévő ipari létesítményeket fejlesztették. Olyan iparágak fejlődtek a legjobban, mint a fémegmunkálás és a bútoripar, a textilipar, a ruhaipar, a gépipar stb. A kutatást nehezítette, hogy a gyakori átnevezések és összevonások akár országos vállalatokkal is (lásd Kismotor- és Gépgyár, illetve Ganz Villamossági Gyárak bajai fióktelepe) nehezen követhetővé tette a vállalatok teljesítményét és azok hatását a város gazdaságára.

A megismert ipari vállalati rendszer fontos csoportját adták a kisipari termelőszövetkezetek. Ezeknek lényege, hogy a tagok egymástól függetlenül akár saját eszközeikkel vagy a szövetkezet által biztosított eszközzel termeltek, és ezért bizonyos összeget kaptak és papíron az évvégi osztalékból is részesültek. Termelési értékben ugyan elmaradtak gyáraktól, de foglalkoztatási adatokat és népszerűségüket tekintve jelentős létszámot adtak. Ebben is megmutatkozott, hogy a térségre jellemzőbb társadalmi és gazdasági szervezettség.

Az ipari fejlesztések igazán az 1956-os eseményeket követő átmeneti időszak végén indultak meg erőteljesebben. A központi gazdaságpolitika irányvonalainak változása a vegyipar és a gépipar fejlődését hozta. Baján ezt a gépipar fejlesztésével jelentkezett, a Bajai Villamosipari Gyár és a korábbi Bajai Fémipari Vállalat betagozódott 1963-ban a Kismotor- és Gépgyár termelési üzemébe, mely nagy fejlesztéseket eszközölt a telepen, és ezzel hatalmas fejlődési lehetőséget biztosított a városnak. A városban már addig is jelentős textilipari területen is jelentkezett a fejlődés: a Bajai Gyapjúsövetgyár átalakulása Finomposztó Vállalattá és a megye viszonylatban is jelentős termelési értéket és foglalkoztatási statisztikát tudhatott magáénak. A statisztikákat figyelembe véve a kecskeméti konzervgyárat leszámítva minden vállalatot maga mögé utasított. A megyében Baja Kecskemét után gazdaságilag a legfejlettebb település volt a korszakban, és népességarányosan még akár jobb eredményeket is tudott hozni.

A korszak további tárgyalása érdekes irányokat is predesztinálhat. Az új gazdasági mechanizmus beindulása, az 1980-as évek végén megvalósuló rendszerváltoztatás és privatizáció milyen hatással volt Baja gazdasági helyzetére. Az 1990-es években megszűnő és széteső rendszerben újabb nagy változásokat hozott. A korszakban meginduló új nagy sikerű vállalatok kerültek előtérbe, amik mára már világhírűek, elég csak az Axiál Kft-re vagy a Mogyi Kft-re gondolni. Ez a kutatási irány érdekes eredményekkel szolgálhatna és a korszakot nem igazán dolgozták fel helyi szakemberek, s ez is motiváló lehet a későbbiekben a kutatás folytatásában.

IRODALOMJEGYZÉK

Hivatkozott szakirodalmi munkák

Antalffy Gyula (1982): Reformkori magyar városrajzok. Budapest

Bácskai Vera (1988): Városok és városi társadalom Magyarországon a XIX. század elején. Budapest

Bácskai Vera (1993): Piackörzetek és piacközpontok a Dél-Dunántúlon a XIX. század első felében. In: Kapiller Imre (szerk.): Gazdaságtörténeti tanulmányok. Zalai Gyűjtemény 34. Zalaegerszeg, 213-250.

Berend T. Iván – Szuhay Miklós (1975): A tőkés gazdaság története Magyarországon 1848–1944. Budapest. Közgazdasági és Jogi Könyvkiadó

Berend T. Iván (1982): Válságos évtizedek. Budapest. Gondolat Könyvkiadó

Berend T. Iván (2008): Európa gazdasága a 20. században. Budapest. História – MTA Történettudományi Intézete

Faludi Gábor (1972): Adalékok a Finomposztó Vállalat fél évszázados történetéhez. Baja

Fábián Borbála (2016): Baja története 1944 és 1956 között. A forradalom előzményei. In: Fábián Borbála (szerk.): Az 1956-os forradalom Baján. Az „Októberi Szabadság emlékműve” Baján. Jobb Bajáért Polgári Egyesület, Baja. 6-30.

Geröcs István - Sándor Béla - Tohai László - Vágó Iván (1973): Bács-Kiskun megye gazdasági és kommunális fejlődésének 25 éve. Kecskemét

Glied Károly - Maár András - Király László - Nagy István Gyula - Papp Géza - Pfenning Gyula - Dr. Saskői Lajos - Tassy Gyula (1970): Bács-Kiskun megye élelmiszergazdaságának 25 éve.

Inántszy-Pap Elemér (1938): A magyar városok Speyer-kölcsönei. Városi Szemle 24. 491-516.

Jász Anikó (é.n.): Bajai Épületasztalosipari és Faipari Vállalat. In: <https://bajaiipartortenet.hu/bajai-epuletasztalosipari-es-faipari-vallalat/>

Kaposi Zoltán (2002): Magyarország gazdaságtörténete 1700–2000. Budapest-Pécs

Kaposi Zoltán (2006): Pécs gazdasági fejlődése 1867–2000. Pécs

Kaposi Zoltán (2014): Nagykanizsa gazdasági fejlődése 1850–1945. In: Kaposi Zoltán (szerk.): Nagykanizsa. Városi monográfia III. (1850–1945). Nagykanizsa

Kaposi Zoltán (2022): Pécs gazdasági fejlődése 1867–1914. In: Kaposi Zoltán – Vonyó József (szerk.): Pécs története VI. Iparosodás – polgárosodás. Pécs a dualizmus korában (1867–1918). Pécs. Pécs Története Alapítvány – Kronosz Kiadó. 103-192.

Katus László (1989): A gépipar fejlődése. Magyar Tudomány, 1989. 10-11. 832-845.

Kemény János (1994): A Baja Városi Közigazgatási Bizottság működése 1876–1914 között. In: Iványosi-Szabó Tibor (szerk.): Bács-Kiskun megye múltjából XIII. Kecskemét. 77–108.

Knézy Lehel (2009): Baja a forradalom és a szerb megszállás alatt 1918-1921. Történelmi feljegyzések. Budapest, 1940. (Hasonmás kiadás: Baja, 2009.)

Közig. Atlasz (2000): Magyarország közigazgatási Atlasza 1914. Budapest, 2000. Talma Kiadó

Laky Dezső (1923): Csonka-Magyarország megszállásának közgazdasági kárai. Budapest

Landes, David (1986): Az elszabadult Prometheus. Technológiai változások és ipari fejlődés Nyugat-Európában 1750-től napjainkig. Budapest, Gondolat Kiadó

Magyarász Ferenc (1909): Magyarász Ferenc: Baja. In: Borovszky Samu (szerk.): Bács-Bodrog vármegye. I. Budapest. 290-310.

Merk Zsuzsa - Bálint Attila (1999): Baja 300 éve város. A Bajai Türr István Múzeum várostörténeti kiállításának vezetője. A Bajai Türr István Múzeum Kiadványai 27. Baja

Pető Iván – Szakács Sándor (1986): A hazai gazdaság négy évtizedes története. Budapest

Rapcsányi Jakab (1934): Baja város régi kereskedelme. In: Magyar városok monográfiája 14. Baja és Bács-Bodrog vármegye községei. Budapest. 141-149.

Romsics Ignác (1999): Magyarország története a XX. században. Budapest

Sarlós István (2009): Baja város mezőgazdasági nagybirtokai a két világháború között. In:

Gyenesi József (szerk.): Bács-Kiskun megye múltjából XXIII. Kecskemét. 185-200.

Sarlós István (2013): Egy vasútvonal vége. A Baja – Hercegszántó vasútvonal megszűntetéséről. Múltbanéző 6. (8) https://mnl.gov.hu/mnl/bkml/multbanezo_6_8

Sarlós István (2017): „Málenkij robot” helyett. Baja Város Közmunkahivatala 1944-45. In: Bene Krisztián – Dávid Ferenc – Sarlós István (szerk.): Válogatás a „Hadtörténeti esték” előadássorozat 2017-ben elhangzott előadásaiból. Fejezetek a hadtörténelemből 5. Pécs-Budapest. 97-120.

Tánczos-Szabó Ágota (2004): A határhelyzetbe került Baja városstratégiái 1921-1930 között Limes. Tudományos Szemle 17. Tatabánya. 23-42.

Tánczos-Szabó Ágota (2010): "Baja város szép helyen van". Egy dél-alföldi város idegenforgalmi hivatalának működése a két világháború között. In: Bősze Sándor (szerk.): Somogy megye múltjából. Levéltári Évkönyv 40. Kaposvár. 267-270.

Ungvárszki Ágnes (1989): Gazdaságpolitikai ciklusok Magyarországon 1948-1988. Budapest.

Levéltári források

Kimutatás az iparfelügyelői ellenőrzés alá tartozó Baja thj. Város ipartelepeiről 1945. Forrás felhasználás és megállapítások

MNL-BKML-XXIII. 501.a. Tanácsülési jegyzőkönyvek, 1950-1990, 1951/1.k, 1952/1-2. kötet; 1953/1-2. kötet; 1954/1. kötet; 1955/1-2. kötet; 1956/1-2. kötet; 1959/1-2. kötet; 1960/1-2. kötet; 1961/1-2. kötet;

MNL-BKML-XXIII. 502.a. Ülésjegyzőkönyvek, 1950-1990, 1951/1.k, 1952/1-2. kötet; 1953/1-2. kötet; 1954/1. kötet; 1955/1-2. kötet; 1956/1-2. kötet; 1959/1-2. kötet; 1960/1-2. kötet; 1961/1-2. kötet;

MNL-BKML-XXIII. 508. Baja Város Tanácsa Végrehajtó Bizottsága Ipari Osztályának iratai, 1950-1956; 34. doboz

MNL-BKML-XXIII. 508. Baja Város Tanácsa Végrehajtó Bizottsága Ipari Osztályának iratai 1950-1956 1. doboz

Statisztikai források

Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai 1956. Kecskemét, 1957. Statisztikai Kiadó Vállalat - Budapest

Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai 1958. Kecskemét, 1957. Statisztikai Kiadó Vállalat - Budapest

Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai 1960. Kecskemét, 1961. Statisztikai Kiadó Vállalat - Budapest

Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai 1966. Kecskemét, 1957. Statisztikai Kiadó Vállalat - Budapest

Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai 1967. Kecskemét, 1968. Statisztikai Kiadó Vállalat – Budapest

Bács-Kiskun megye fontosabb statisztikai adatai 1968. Kecskemét, 1957. Statisztikai Kiadó Vállalat - Budapest

Gazdacímtár (1895): A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája. II. gazdacímtár. Budapest, 1897. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal

Mezőgazdasági statisztika (1895): A magyar korona országainak mezőgazdasági statisztikája. I. Budapest, 1897. Magyar Királyi Központi Statisztikai Hivatal

Népszámlálás 1784-1787 = Danyi Dezső – Dávid Zoltán: Az első magyarországi népszámlálás (1784–1787). Budapest, 1960.

Népszámlálás 1910/1 = A magyar szent korona országainak 1910. évi népszámlálása. I. rész. A népesség főbb adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Bp., 1912.

Népszámlálás 1910/3 = A magyar szent korona országainak 1910. évi népszámlálása. III. Rész. A népesség foglalkozása részletesen és a vállalati statisztika. Bp., 1914.

Népszámlálás 1920/1 = Az 1920. évi népszámlálás. I. Rész. A népesség főbb demográfiai adatai községek és népesebb puszták, telepek szerint. Bp., 1923.

Népszámlálás 1920/2 = Az 1920. évi népszámlálás. II. Rész. A népesség foglalkozása és a nagyipari és kereskedelmi vállalatok községenként. Bp. 1925.

Népszámlálás 1920/3 = Az 1920. évi népszámlálás. III. Rész. A népesség foglalkozása részletesen és a vállalati statisztika. Bp., 1926.

Népszámlálás 1930/1 = Az 1930. évi népszámlálás. I. Rész. Demográfiai adatok. Bp., 1932.

Népszámlálás 1930/2 = Az 1930. évi népszámlálás. II. Rész. Foglalkozási adatok községek és külterületi lakóhelyek szerint, továbbá az ipari és kereskedelmi nagyvállalatok. Bp., 1934.

Népszámlálás 1930/3 = Az 1930. évi népszámlálás. III. Rész. A népesség foglalkozása részletesen és a vállalati statisztika. Bp., 1935.

Népszámlálás 1941/2 = Az 1941. évi népszámlálás. I. Rész. Demográfiai adatok községek szerint. Bp., 1947.

Népszámlálás 1949/8/a = 1949. évi népszámlálás. 8/a. Nagyobb városok foglalkozásstatisztikai adatai. Bp., 1950.

Népszámlálás 1960 /1 = 1960. évi népszámlálás. 1. Előzetes adatok. Budapest, 1960.

Sajtóforrások

Magyar Ipar, 1884.; Népszava 1950; Dunántúl, 1922.;

NYILATKOZAT
az írásmű eredetiségéről

Alulírott név, (neptun) büntetőjogi felelősségem tudatában kijelentem, hogy *Baja gazdasági fejlődésének szakaszai a piacgazdaság létrejöttétől a szocialista iparosításig* című írásomban foglaltak saját, önálló munkám eredményei, ennek elkészítéséhez kizárólag a hivatkozott forrásokat (szakirodalom, eszközök stb.) használtam fel, írásomat a Pécsi Tudományegyetem vonatkozó szabályzatainak betartásával készítettem.

Kijelentem, hogy az elektronikus és a kinyomtatott változat megegyezik és tudomásul veszem, hogy a szerzői jogi szabályok betartását a Pécsi Tudományegyetem plágiumkereső rendszeren keresztül ellenőrizheti.

Pécs, 2022. év 11. hó 14. nap

Bársony András Árpád