

SOKSZÓLAMÚ TÖRTÉNELEM

KATUS LÁSZLÓ  
VÁLOGATOTT TANULMÁNYAI ÉS CIKKEI

A gőzhajózás és a vasút nemcsak a szállítási teljesítmény fokozásával és a költségek jelentős csökkentésével ösztönözte a gazdaság egyéb szektorainak fejlődését, hanem építőanyagok, gépek és berendezések iránti sokágú és igen nagy keresletével is. Ez a keresleti ösztönzés elsősorban a vas- és gépipar, valamint az építőipar fejlődése szempontjából volt jelentős. A vasútépítések évtizedeiben a nyersvas, majd 1868-tól az acéltermelés igen gyors ütemben növekedett: a nyersvas az 1851–55. évi 51 ezer tonnáról 1910–13-ban 574 ezer tonnára, az acél pedig az 1871–75. évi 9 ezer tonnáról az első világháború előtti években 734 ezer tonnára. Az 1867 és 1873 közötti nagy vasútépítési láz idején valamint 1882 és 1899 között a vasutak fogyasztották a vas- és acéltermelés közel 50 %-át. De a gépipar fejlődésében is rendkívül fontos szerepet játszott a szállítás forradalma. A magyar gépipar legfejlettebb ága, amely mind munkáslétszámát, mind termelési értékét tekintve az élen járt, a járműgyártás volt. 1898-ban a járműgyártás adta a gépipar termelési értékének 46 %-át. A Dunagőzhajózási Társaság az 1830-as években Óbudán építette fel hajóépítő üzemét, amely akkoriban Közép-Európa legnagyobb folyami hajógyára volt. A századfordulón 5 vagongyár működött az országban, a gőzmozdonygyártás pedig 1873-ban vette kezdetét Budapesten és Resicán. Az 1880-as évektől kezdve Magyarország közlekedési eszközök tekintetében már nemcsak önálló volt, hanem jelentős kivitele is volt ezekből a cikkekből.<sup>13</sup>

Ha mindehhez hozzávesszük, hogy a 19. század második felében a vasútépítéseken és a folyószabályozásokon a munkások tízezrei dolgoztak, s az összes közlekedési vállalat 1913-ban több mint 200 ezer embert foglalkoztatott, akkor megállapíthatjuk, hogy a szállítási forradalom Magyarországon mind a tőkeképződést, mind a munkaerőpiacot, mind a gazdaság egyéb szektoraira gyakorolt fejlesztő, ösztönző hatásait tekintve kiemelkedő stratégiai szerepet játszott a modern gazdasági növekedés megindulásában és folyamatos fenntartásában.

/In: Barta Gábor Emlékkönyv. Szerk. Lengvári István. Pécs, 1996. 385–393./

<sup>13</sup> KATUS László: *A gépipar fejlődése*. Magyar Tudomány 94. 1989. 832–845.

## SAINT-SIMONISTÁK MAGYARORSZÁGON: AZ OSZTRÁK-MAGYAR ÁLLAMVASÚTTÁRSASÁG SZEREPE A MAGYAR GAZDASÁGBAN 1914 ELŐTT

Claude-Henri Saint-Simon (1760–1825) írásai jelentős hatást gyakoroltak a 19. és 20. századi Európa társadalmi és gazdasági gondolkodására. Saint-Simon a modern ipari társadalom prófétája volt, aki műveiben optimista víziót vázolt fel a jövő társadalmáról, amelyben a tudomány által irányított iparosodás megoldja a szociális problémákat, felszámolja a szegénységet, s legfőbb értékévé a termelő munkát, a dolgozó embert teszi. Az új ipari társadalom alapja a tudomány és a fejlett technika lesz, s az irányítást az ipari vezetők, a bankárok és a mérnökök veszik kezükbe. Saint-Simon nem érte meg a modern iparosodás tényleges kibontakozását, tanítványai és követői, az úgynevezett saint-simonisták, főleg mérnökök, bankárok és ipari vállalkozók, azonban a következő évtizedekben megpróbálták a gyakorlatba átültetni a mester eszméit. Különösen a korszerű infrastruktúra, a közlekedési hálózat (vasutak, vízi utak, csatornák) fejlesztésére, valamint az áruk és a termelési tényezők szabad forgalmára helyeztek nagy súlyt. Ők alkották meg a modern ipari társadalomnak megfelelő új banktípust, a *Crédit mobilier-t*, amely a hagyományos banküzleteken kívül a tőkés gazdaság valamennyi ágában tevékeny szerepet vállalt: egyaránt foglalkozott értékpapírok adásvételével és kibocsátásával, állami és községi kölcsönök elhelyezésével, hitelintézetek, ipari, vasúti és kereskedelmi vállalatok alapításával és finanszírozásával.

Filológusok és irodalomtörténészek az elmúlt évtizedekben felmérték Saint-Simon eszméinek magyarországi ismeretét és visszhangját az 1830-as és 40-es években. Ez kétségkívül nem volt csekély, de a gazdasági fejlődés és az iparosodás tényleges folyamatára nem annyira a Mester írásai hatottak közvetlenül, hanem tanítványai egy csoportjának közgazdasági tanai és gyakorlati tevékenysége. Vagyis a saint-simonizmusnak az az irányzata, amelyet a francia történetírás „*tendance réaliste et industrialiste*”-nek nevez, s amelyet közgazdász professzorok (Michel Chevalier), bankárok (a Péreire testvérek), s az École Polytechnique-en végzett mérnökök képviseltek.<sup>1</sup> Ha ennek az irányzatnak a

<sup>1</sup> Saint-Simonról és a saint-simonistákról lásd CHARLETY, Sebastien: *L'histoire du Saint-Simonisme*. Paris, 1896.; MUSSO, Pierre: *Saint-Simon et le saint-simonisme*. Paris, 1999. (Que sais-je? 3468); *Saint-Simonisme et pari pour l'industrie, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles*. Sous la direction de François PERROUX et Pierre-Maxime SCHUHL. Économies et Sociétés Paris, 1970. n° 4., 6., 10.; 1971. n° 7.; 1973. n° 1.; AUTIN, Jean: *Les frères Péreire: Le bonheur d'entreprendre*. Paris, 1984.; WALCH, Jean: *Michel*

magyarországi gazdasági fejlődésre gyakorolt hatását vizsgáljuk, három téma kínálkozik feldolgozásra.

A saint-simonisták által kezdeményezett intézmények, elsősorban az 1852-ben alapított párizsi Crédit Mobilier-hez hasonló bankok a kiegyezést követő évtizedekben Magyarországon is fontos szerepet játszottak a gazdaság modern szektorainak növekedésében. A magyar iparosodásnak is egyik jellemző vonása volt a „bank és az ipar házassága”, amint azt a saint-simonisták elképzelték, s nálunk is a bankárok lettek az ipari vállalkozók osztályának valódi fejei.

A saint-simonista közgazdászok – elsősorban Michel Chevalier (1806–1879) – tanai jelentős hatást gyakoroltak az 1840 és 1880 közötti magyar politikai elit egy kicsiny, de befolyásos csoportjának gondolkodására és gazdaságpolitikájára. A csoport magját az 1848 előtti reformellenzék „centralista” irányzatának tagjai alkották, akik a hazai politikában a legtisztább formában képviselték a polgári társadalom és állam programját. Hozzájuk csatlakozott egy sor kiváló gazdasági szakember. E csoport tagjai az 1860-as és 70-es években a magyar politika, gazdaság és tudomány vezető pozícióit töltötték be, meghatározó befolyást gyakoroltak a gazdaságpolitika alakulására. Ők dolgozták ki a gazdaságilag elmaradott, megkésett ország fejlesztésének, felzárkóztatásának olyan reális programját, amely megfelelt a gazdasági és politikai adottságoknak, a modern gazdasági növekedés külső és belső feltételeinek. Közgazdasági eszméik alakulására nagy hatással voltak Michel Chevalier írásai és előadásai a Collège de France-ban. (A szabadságharc bukását követő emigráció tagjai közül többen hallgatták Chevalier előadásait, többek között Irányi Dániel, vagy Lónyay Menyhért, a kiegyezés utáni első pénzügyminiszter, majd miniszterelnök, aki 1847–48-ben megjelent *Hazánk anyagi érdekeiről* című könyve mottójaként is őt idézi. Szintén hivatkozik Chevalier-re Dessewffy Emil az *Alföldi Leveleiben*). Chevalier nyomán foglaltak állást a védővámokkal szemben, a szabad kereskedelem és az Ausztriával való vámszövetség mellett. Ugyancsak rá hivatkozva hangsúlyozták a korszerű közlekedési eszközök, a hitelintézetek és a szakoktatás elsődleges fontosságát az iparosítás feltételeinek megteremtése során, s szükségesnek tartották mindezeknek a létrehozásában az állam aktív közreműködését.

Chevalier, *économiste Saint-Simonien*. Paris, 1975.; CAMERON, Rondo E.: *France and the Development of Europe 1800–1914*. Princeton, N.J., 1961.

Végül Magyarország gazdasági fejlődésében fontos szerepet töltött be a saint-simonisták által alapított és irányított komplex vasúti és nehézipari vállalat, az Osztrák, majd 1882-től Osztrák–Magyar Államvasúttársaság. A továbbiakban ezzel foglalkozunk részletesebben.

1854 tavaszán a súlyos pénzügyi nehézségekkel küszködő osztrák kormány úgy döntött, hogy áruba bocsátja az állam tulajdonában lévő vasútvonalakat. Kapcsolatba léptek Isaac Péreire-vel, a párizsi Crédit Mobilier alapítójával és elnökével, akit érdekelt az üzlet, s elküldte megbízottait Bécsbe. 1855. január 1-én a Crédit Mobilier nevében Péreire és Raphael de Galliera aláírták az adásvételi és engedélyezési szerződést, amelynek értelmében az Osztrák Császárság vasútvonalai a „Szabadalmazott Osztrák Államvasút Társaság” (Privilegierte Österreichische Staatseisenbahngesellschaft) tulajdonába mentek át. A Crédit Mobilier által létrehozott szindikátus biztosította a társaság 200 millió frankos (77 milliós forint) alaptőkéjét: 45 millió frankot Sina, Arnstein és Eskeles bécsi bankárok fizettek be, a többit a Crédit Mobilier és a vele kapcsolatban álló francia pénzügyi körök bocsátották rendelkezésre. Az engedélyezés 90 évre szólt, s a kormány garantálta a befektetett tőke évi 5,2 %-os kamatozását. A társaság irányítását a bécsi Igazgatótanács (Verwaltungsrat) és a párizsi Comité végezte, amelynek Péreire és Galliera mellett E. André, A. d’Eichtal, Ch. Mallet és J. Maniel voltak a tagjai. (Az Államvasúttársaság tehát neve ellenére magánvállalat volt, amely túlnyomórészt francia tőkével alakult, s francia üzletemberek és mérnökök irányítása alatt állt. Ezt ezért kell hangsúlyoznunk, mert a régebbi magyar gazdaságtörténetírás szerint a vállalat a Rotschildok érdekkörébe tartozott, holott a valóság ennek éppen az ellenkezője: a társaságot a Rotschildokkal szembenálló francia és osztrák pénzügyi körök alapították.)

Az első évtizedekben a társaság igazgatói és vezető mérnökei nagyrészt franciák voltak. Ez volt az osztrák–magyar vasutak „francia korszaka”, amelyet e vasutak történetírója, H. Strach így jellemez: „*A franciák időszaka legalább azt a jót magával hozta, hogy az erőteljes alkotószellem gyakorolhatta termékenyítő hatásait.*”<sup>2</sup> A Délvasút-Társaság is francia tőkével és francia igazgatósággal (Talabot, Lapeyrière, Bontoux, Tostain) alakult meg 1858-ban.

Az Osztrák Államvasút Társaság 916 km hosszúságú vasútvonalat vásárolt meg: 469 kilométert Cseh- és Morvaországban (Bodenbach–Prága–Brünn, Trubau–Olmütz) és 447 kilométert Magyarországon. A magyarországi vonal az osztrák határtól (Marchegg) Vácon és Pesten át vezetett Szegedig, Cegléd-től

<sup>2</sup> STRACH, Hermann: *Geschichte der Eisenbahnen Österreich–Ungarns. Von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867*. In: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch–Ungarischen Monarchie*. I. Bd. I. Theil. Wien–Teschen–Leipzig, 1898. 320.

kiágazással Szolnok felé. Épülőfélben volt a 112 km hosszú Szeged–Temesvár vonal.

Ezen felül a Társaság szénbányákat is vásárolt Csehországban, Magyarországon pedig megvásárolta a Krassó-Szörényben fekvő nagy kincstári uradalmat, szén- és vasércbányákkal és vasipari üzemekkel. Még 1855-ben 16 millió frankért megvették az épülőfélben lévő Bécs–Bruck–Győr–Szöny vasútvonalat, a bécsi állami gépgyárral együtt. A társaság tehát saját bányáiból nyerhette a szenet és vasércet, s maga állíthatta elő vas- és gépipari üremeiben a vasútvonalak építéséhez és üzemeltetéséhez szükséges berendezéseket: síneket, mozdonyokat, vagonokat, hidakat, stb.

1856-ban a közgyűlés 104 millió forintra becsülte a vásárolt javak értékét. Húsz évvel később, 1876-ban a társaság vasútjaiba, bányáiba és ipari üremeibe fektetett tőke már 325 millió forintra (azaz 800 millió frankra) rúgott. Vasútvonalai, amelyek 3000 km hosszúságban futottak az Érchegegytől Prágán, Bécsen, Budapesten és Bukaresten át egészen Iași-ig és Galacig, Közép- és Délkelet Európa egyik fő közlekedési ütőerét képezték.

Az átadáskor a vasútvonalak olyan leromlott állapotban voltak, hogy biztonsági okokból egy évig szüneteltetni kellett üzemüket. Ezekből az elhanyagolt vasútvonalakból a társaság néhány év alatt létrehozta a Birodalom legmodernebb és legrentábilisabb hálózatát. 1855 és 1866 között 91 millió forintot ruháztak be a meglévő vonalak rekonstrukciójára és új vonalak építésére. 1855 és 1858 között 357 km új vonalat adtak át a forgalomnak.

A társaság folytatta a Bécsből kiinduló, s a Duna bal partján Pesten át Szegedig vezető vasútvonal építését Temesvárig, majd Oravicán és Versecen át az Alduna partján fekvő Bázias határállomásig. A fővonalból szárnyvonalakat épített ki krassó-szörényi uradalmának két ipari centrumához: Stájerlak-Aninához és Resicabányához. Az 1870-es években folytatták a fővonalat Temesvárról Karánsebesen át Orsováig, ahol csatlakozott a társaság Bukarest felé vezető romániai vonalához. A fővonalból Valkánynál kiágazó szárnyvonalat építettek Torontál északi részén át Perjámosig, Vojtekből pedig Bogszánbánya felé. Ezzel a bánáti bánya- és iparvidék megfelelő vasúti összeköttetésekhez jutott, a határig futó két fővonal pedig létrehozta a kapcsolatot a szomszédos Romániával és Szerbiával. Még 1855–56-ban befejezték a Bécsből a Lajta menti Bruckon (Királyhida) át Győrbe és Újszönybe vezető vonalat, ami a magyar gabonakivitel szempontjából volt létfontosságú, mert a dél-magyarországi gabonát a hagyományos vontatott hajókkal Győrig szállították, s onnan vasúton vitték tovább Bécsbe.

1856 végén a társaság tulajdonában volt a magyarországi vasútvonalak 96 %-a. Ezután természetesen fokozatosan elvesztette ezt a szinte monopó-

lisztikus helyzetét, mert más vasúttársaságok vonalai is gyors ütemben épültek. 1890-ben 1500 km hosszúságú vonalával a magyarországi vasúthálózat 13,3 %-át képviselte. Azonban 1891-ig az ország legnagyobb magán vasúttársasága maradt, amely a belső és a külső áruforgalom nagyobb részét bonyolította. 1860 és 1880 között, amikor a magyar agrárkivitel látványosan, gyors ütemben növekedett, a társaság vasútvonalai kiemelkedő stratégiai szerepet játszottak, hiszen ezek kötötték össze a Bánát és a Tisza-vidék gabonatermő vidékeit Budapesttel, valamint Ausztria, Csehország és Szilézia, továbbá Németország iparvidékeivel. A kiegyezést követő nagy gazdasági fellendülés idején, 1867 és 1873 között a társaság vonalain bonyolódott Magyarország külkereskedelmi forgalmának 50 %-a. Technikai szempontból ezek voltak az ország legkorszerűbb, legjobban felszerelt vasútvonalai, s egyúttal a legjövődelmesebbek is, ennek következtében a társaság sohasem vette igénybe a szerződésben biztosított állami kamatgaranciát.

A kiegyezés után létrejött a magyar államvasutak, s a kormány – különösen az 1880-as években – sorra váltotta meg a magánvasutakat. A magyar kormány azt kívánta a társaságtól, hogy a dualizmus elveinek megfelelően alakítsa át szervezetét. A bécsi igazgatótanács azonban nem tett eleget e kívánságnak, ezért Tisza Kálmán miniszterelnök közvetlenül a párizsi vezetéssel lépett kapcsolatba, s 1882. június 8-án létre is jött a megállapodás (1882:45. tc.), amelynek értelmében a társaság magyarországi vasútvonalait és ipari üremeit elválasztották az ausztriaiaktól, s Budapesten külön igazgatóság és igazgatótanács létesült. A részvényesek közgyűléseit felváltva Bécsben és Budapesten tartották. A társaság neve is megváltozott: Osztrák–Magyar Államvasúttársaság lett. A budapesti igazgatóság élére magyar mérnök került Hieronymi Károly, volt közlekedésügyi államtitkár személyében. Ettől kezdve a mérnökök és egyéb vezető alkalmazottak között fokozatosan növekedett a magyarok aránya. A társaság ettől kezdve üzleti és tarifapolitikájában is jobban alkalmazkodott a magyar gazdaság igényeihez.

A társaság a szerződésben a Bruck–Újszöny vonalat átengedte az államnak, amelynek így lehetősége nyílt arra, hogy az Újszöny–Budapest vonal kiépítésével a Duna jobb partján is megvalósítsa a vasúti összeköttetést Budapest és Bécs között. Az Államvasúttársaság cserébe megkapta a vágvölgyi vonalat, amelyet továbbépített Trencséntől Zsolnáig, illetve Trencsénből kiágazva a morva határig. A 80-as években kiépítette a fővonalból Esztergom–Párkánynál kiágazó helyi érdekű vasutakat az Ipoly és a Garam völgyében Ipolyságig illetve Léváig, a Nyitra-völgyében futó szárnyvonalat Nyitrán, Nagytapolcsányon át Béclicig. Az Alföldön Kiskunfélegyházából kiágazó szárnyvonallal Csongrádot kapcsolták be a vasúthálózatba.

Az 1882. évi szerződés lehetőséget adott az államnak arra, hogy az Államvasúttársaság magyarországi vonalait 1895-től kezdve bármikor megválthassa. Baross Gábor azonban nem akarta kivárni ezt a határidőt, s már 1890-ben napirendre tűzte az államosítást. Indoklásul azt hozta fel, hogy az elmúlt évek során „a kormánynak meg kellett győződnie arról, hogy ha az államvasúti hálózat eszköz a hazai viszonyok között oly jelentőségteljes célok elérésére, úgy ezen eszköz nem lehet eléggé hatásos mindaddig, míg az osztrák–magyar államvasút az államvasúti hálózattól különváltan áll és az őt jogszerűen megillető keretben önállóan működik. Közgazdasági és közforgalmi szempontból szükséges az osztrák–magyar államvasútnak a bírása, mert a milyen való tény az, hogy az osztrák–magyar államvasút egész alkata és összeköttetései szerint jelentékeny beviteli, átmenő és kiviteli irányok felett uralkodik és diszpozíciói e miatt a legfontosabb irányokban mérvadó: ép oly való közgazdasági és közforgalmi követelmény az, hogy ezen mérvadó faktor is az állam kezébe jusson. Hozzájárul ehhez, hogy magában az országban a két vasúti hálózat működése különböző bánásra vezetett; a két vasúthálózat által átszelt vidékek között díjszabási ellentétek keletkeztek, melyek a közgazdaság terén más eszközökkel alig egyenlíthetők ki.”<sup>3</sup>

A párizsi vezetés nem támasztott nehézségeket, s 1891 nyarán létrejött a megállapodás, amelynek értelmében a társaság 1500 km hosszúságú magyarországi vonalait (157 millió forint értékben) a MÁV tulajdonába mentek át, 75 éven át fizetendő 9,6 millió forint nettó évjáradék fejében. A társaság ausztriai vasútvonalainak államosítására 1909-ben került sor.

Az Államvasúttársaság 36 éven át Magyarország legnagyobb magánvasúti vállalata volt, amely kiemelkedő szerepet játszott a magyarországi vasúti forradalomban. A 19. század második felében a gazdasági fellendülések időszakai mindig egybeestek a nagy vasúti beruházásokkal. A Magyarországon 1855 és 1890 között üzembe helyezett 9900 km hosszúságú vasútvonal 10 %-át, több mint ezer kilométert az Államvasúttársaság építette. Vonalai zömmel elsőrendű fővonalak voltak, műszaki állapotuk, gördülő anyagokkal és egyéb berendezésekkel való ellátottságuk, valamint teljesítőképességük jóval felülmúlta az ország vasútvonalainak átlagát, még az állami vasutakét is. A kettősvágányú vonalak 65 %-a a társaság tulajdonában volt.

Az Államvasúttársaság 1855-ben az állami vasutakkal együtt a bánáti (Krassó-Szörény) kincstári uradalmakat is megvásárolta 11,1 millió forintért. A megvásárolt terület az Aldunától észak felé húzódott 80 km hosszúságban, legnagyobb szélessége elérte az 50 km-t. A 2300 km<sup>2</sup> területből a Társaság közvetlen tulajdonába került 130 ezer hektár. Az uradalom határai között 68

település feküdt, az 1869-es népszámlálás szerint 125 ezer – túlnyomórészt román – lakossal. Az uradalom területén kőszénbányák (Steyerdorf – Stájerlak, Szekul, Doman, arany-, ezüst-, réz- és ólombányák és kóhók (Oravica, Csiklova, Szászka, Moldova, Dognácska), vasércbányák (Dognácska, Moravica, Eisenstein – Vaskó) és vashámorok (Bogsán, Gladna) voltak. Resicán az államkincstár 1845–46-ban korszerűen felszerelt vasipari üzemet létesített, 3 nagyolvasztóval, öntödével, kavaró- és hengerművel, gőzgépekkel és egy gépműhellyel. Két nagyolvasztó működött Bogsánban is. A resicai üzem évente 7000 tonna nyersvasat, ezer tonna vasöntvényt és 4200 tonna hengereelt vasárut termelt.

A Társaság a vásárolt objektumot nagyarányú tőkebefektetésekkel, elsőrangú kereskedelmi és műszaki szakemberek alkalmazásával néhány év alatt hatalmas ipari komplexummá fejlesztette, amely – befektetett tőkéjét, munkáslétszámát, gépeinek teljesítményét és kibocsátásának volumenét tekintve – a 19. század végéig Magyarország legnagyobb ipari vállalata volt. Az uradalom nyerstermékeinek feldolgozására több új iparágat honosítottak meg. Korszerű erdőgazdaságot alakítottak ki, fűrésztelepeket létesítettek, majd 1906-ban Resicán falepárló üzemét építettek. Az 1850-es évek végén felépítették Magyarország első kénsavgyárat (Moldova) és olajfinomítóját (Oravica). Az 1870-es évek elején Bogsánban és Oravicán mész-, cement- és téglagyárat létesítettek. Az alkalmazottakat 2 gőzmalom látta el liszttel. Kiepítették az ipartelepek vasúti összeköttetéseit: Oravica 1856-ban, Stájerlak-Anina 1863-ban, Bogsán és Resica 1874-ben kapcsolódott be a Társaságnak a csehországi Érchegegytől a Fekete-tengerig terjedő vasúthálózatába.

A fejlesztés központjában a modern iparosodás két kulcsszektora állott: a kőszénbányászat és a vasipar, s a Társaság mindkét gazdasági ágban vezető szerepet játszott az 1918 előtti Magyarországon. A bánáti nehézipar fontos helyzeti előnnyel rendelkezett: Magyarországon csak ezen a vidéken állt rendelkezésre jó minőségű vasérc és kokszolható feketeszén. Az üzemek műszaki és kereskedelmi vezetése eleinte francia és osztrák mérnökök és tisztviselők kezében volt. A helyi lakosságot csak a fuvarozásnál, favágásnál és szénégetésnél tudták alkalmazni. A bányákban és a vasipari üzemekben túlnyomórészt a Társaság által betelepített német, cseh, francia és olasz munkások dolgoztak. Oravicán kémiai laboratóriumot létesítettek a helyi szenek, ércek elemzésére, az olvasztási folyamatok vizsgálatára és az üzemekben alkalmazandó technológia tudományos megalapozására. Kezdetben ugyanis több nehéz technikai problémát kellett megoldani, míg az importált berendezéseket, gépeket a helyi nyersanyagok feldolgozására alkalmassá tették. Meghonosították a kőszén kokszosítását, majd a brikettgyártást. 1858-ban Dognácskán két új nagyolvasz-

<sup>3</sup> MATLEKOVITS Sándor: *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezréves fennállásakor*. II. Budapest, 1898. 813.

tót építettek, a resicai vasművet jelentősen kibővítették, majd 1858 és 1861 között a stájerlaki szénbányák közelében, Aninán új vasművet létesítettek két nagyolvasztóval, kavaró és hengerművel, öntödével. Magyarországon először Aninán olvasztottak vasat koksszal, 1862-ben. A 17 méter magas, 170 m<sup>3</sup> űrtartalmú aninai kokszolvasztó, majd az 1880-ban épült, 20 méter magas, 280 m<sup>3</sup> űrtartalmú resicai kohó annak idején Magyarország legnagyobb teljesítményű nagyolvasztói voltak. A bánáti ipartelepekbe fektetett tőke 1868-ban elérte a 25 millió forintot. A termelés 1855 és 1867 között megháromszorozódott: a szén 73 ezer tonnáról 196 ezerre, a nyersvas 6400 tonnáról 20600-ra, a vasárúk termelése pedig évi 6600 tonnáról 19000-re.

A kiegyezés után a vasútépítési láz következtében kibontakozó gazdasági konjunktúrát az Államvasúttársaság jól használta ki. A széntermelés 1867 és 1873 között ismét megháromszorozódott (a társaság vasútjai 24 ezer tonna szenet fogyasztottak évente). A társaság legfontosabb válasza a konjunktúra kihívására az acélgyártás meghonosítása volt. Resicán 1868-ban üzembe helyezték Magyarország első acélművét, két Bessemer konverterrel. 1875-ben két újabb konvertert állítottak üzembe, 1876-ban pedig megkezdték a Martin-acélgyártását is, ugyancsak elsőként Magyarországon. Aninán a használt vassíneket Pernot-kemencékben olvasztották acéllá. A társaság az 1870-es évek második felében már kizárólag csak acélsíneket gyártott. 1880-ban a hengerelt áruk 60 %-a szintén acéláru volt. Az 1860–70-es években a resicai gépműhelyt nagy gépgyárrá fejlesztették, hol gőzkazánokat, gőzgépeket, vasúti berendezéseket, mozdonyokat, munkagépeket és hídszerkezeteket gyártottak. Itt készült 1872-ben az első Magyarországon gyártott mozdony, s ugyancsak itt gyártották a szegedi Tisza-híd és az újvidéki Duna-híd vasszerkezetét is.

Az 1873-as válság az Államvasúttársaságot is érintette, de 1875–77-ben a Temesvár–Orsova vasútvonal építése ismét teljes foglalkoztatottságot biztosított vasműveinek. Az 1878–80-as évek újabb átmeneti visszaesése után 1881-től két évtizedes folyamatos növekedés indult meg, amelyet csak az 1900-as válság tört meg. Az 1860-as években először Aninát fejlesztették, az 1870-es években azonban Resica került előtérbe. Ide összpontosították az acél- és a síngyártást, s a resicai vas- és acélművek kapacitását sorozatos rekonstrukciókkal és bővítésekkel állandóan növelték. 1889-ben bevezették a tégelyacélgyártást, 1894-ben az acélöntést. 1897–99-ben Bogsánban mezőgazdasági gépgyárat létesítettek.

Az Államvasúttársaság bánáti ipartelepein 1855-ben 5000 alkalmazott dolgozott, 20 év múlva 11 ezer, 1895-ben pedig 17 ezer. A gőzgépek teljesítménye 1855-ben 300 lóerőt tett ki, 20 év múlva ennek húszszorosát, 1895-ben pedig elérte a 16 ezer lóerőt. A vasipari üzemek teljes termelési értéke 1856-

ban 1,3 millió forint volt, 1880-ban 6 millió, 1898-ban pedig már ennek háromszorosa, 18 millió.

A 20. század első éveinek válsága átmenetileg lelassította az Államvasúttársaság bányáinak és vasműveinek fejlődését. 1905-től azonban ismét nagyarányú beruházásokra került sor, elsősorban a szén- és vasércbányák, valamint a resicai vasmű rekonstrukciója, bővítése, technikai fejlesztése érdekében. Az új resicai hengermű évi 250 ezer tonnás kapacitásával a legnagyobb volt az akkori Magyarországon. A legfontosabb újítás ekkor az ipari üzemek villamosítása. Resica és Bogsán mellett 20 millió koronás beruházással vízierőművek épültek. Az első világháború előtti években a társaság évi átlagban 375 ezer tonna kőszent, 246 ezer tonna vasércet, 95 ezer tonna nyersvasat, 121 ezer tonna Bessemer- és Martin-acélt termelt.

Mint ismeretes a történeti Magyarországnak két vasipari régiója volt. Az egyik Felső-Magyarországon (Szepes, Zólyom, Gömör, Borsod megyékben), a másik délen, Krassó-Szörény és Hunyad megyében. A felsőmagyarországi vasipar komolyabb fejlődésének és modernizálásának sokféle akadálya volt, amelyeket csak az 1880-as években sikerült leküzdeni. Itt nem volt kokszolható kőszén, s a vasúti összeköttetések is viszonylag későn alakultak ki. A kiegyezés utáni években tőkehiány, elavult berendezések, az üzemvezetési és műszaki ismeretek alacsony szintje jellemezték a Felvidék „*haladokló csendes vasiparát, ... a magányos völgyekben kovácsoltató hámorokat*”.<sup>4</sup>

A Bánátban viszont volt kokszolható, magas kalória-tartalmú kőszén, s az 1850–60-as években létrejött a vasúti összeköttetés is. Ez utóbbi már a Crédit Mobilier által alapított Államvasúttársaságnak köszönhető, amelynek színrelépésével megjelentek a modern nagyipar kifejlődéséhez szükséges egyéb termelési tényezők is: a fejlesztéshez szükséges tőke és magas színvonalú műszaki és vállalkozói szakértelem. A társaság Aninán és Resicán a történeti Magyarország méreteit tekintve legnagyobb, technikai színvonalára nézve pedig legkorszerűbb vasműveit fejlesztette ki. A koksszal történő vasolvasztás terén két évtizeddel, az acélgyártás és hengerlés terén egy évtizeddel megelőzte az ország többi vasműveit, amelyek csak 1879-től kezdve kezdték alkalmazni ezeket a korszerű eljárásokat. 1855 és 1885 között az Államvasúttársaság termelése a bányászat és a vasipar valamennyi ágában gyorsabban növekedett, mint az összes többi vállalat termelése, így egyre nőtt a súlya és részesedési aránya az ország nehéziparában. 1887-ben az Államvasúttársaság adta Magyarország széntermelésének 38, vasérctermelésének 17, nyersvas termelésének 28, acéltermelésének pedig 50 %-át. A vas- és acél készárúk előállításában részesedése

<sup>4</sup> ZENTAY Izmond: *A Kárpátok és az alpesi vidékek vasipara*. Anyagi Érdekeink 1869. január 24.

elérte a 25 %-ot. A társaság üzemében működött a magyar vasipar gőzgépeinek 35 %-a, s itt dolgozott a vasipari munkások 15 %-a.

Az egykorú magyar szakirodalom egyöntetű elismeréssel ír az Államvasúttársaság üzemének magas technikai színvonaláról, mintaszerű vezetéséről, Resica és Anina kiváló minőségű, homogén és a világpiacon is versenyképes termékeit szembeállítják a felsőmagyarországi vasipar kezdetleges, megbízhatatlanul változó minőségű gyártmányaival. Kerpely Antal a selmecbányai bányászati akadémia professzora, később az állami vasművek igazgatója 1872-ben megjelent könyvében a magyar vasipar kimagaslóan legfejlettebb központjaként mutatja be a bánáti vasműveket. „A Temesvidékkel belépünk egy olyan területre, amely eddig vasiparunk számára legtermékenyebbnek bizonyult. Ez a vidék mind mennyiségileg, mind minőségileg bőséges mértékben rendelkezik mindazon anyagi eszközökkel, amelyek a célhoz szükségesek, s itt közel 15 éve a korszellemnek megfelelően küzdik le a nehézségeket és akadályokat, s folytonosan előre lépni igyekeznek... Igaz, hogy ezek az üzemek nevetségesen alacsony vételárért kerültek az Államvasúttársaság tulajdonába, ami annak idején nem kevés rossz vért szült, de másfelől nem lehet tagadni, hogy a társaság a bánáti vasipart oly módon igyekezett fejleszteni, ahogy ez az állami gazdálkodás keretében nem történhetett volna meg. A sokoldalú és többnyire a legnagyobb pénzáldozatokkal életbe hívott vállalatok, a teljesen új kohóművek üzembe helyezése, a jó utak létesítése, stb. az államot és a lakosságot nagyrészt kárpótolta azért a kárért, amely javaik olcsó eladása révén érte őket.”<sup>5</sup>

A fentiek alapján tehát megállapíthatjuk, hogy az Államvasúttársaság Magyarország modern iparosodásában, különösen annak korai szakaszában (1855 és 1890 között) a dinamikus növekedési pólus szerepét töltötte be, mind ágazati, mind nemzetgazdasági, mind regionális vonatkozásban.

A magyar iparosodás kulcsszektora – az élelmiszeripar mellett – a nehézipar volt, ennek pedig legnagyobb és legkorszerűbb vállalata a 19. század végéig az Államvasúttársaság. Ez a vállalat igen sokrétű sodró hatást gyakorolt az egész szektorra:

- méretei, beruházásainak és termelésének volumene révén;
- dinamizmusa révén, mert növekedési üteme jóval felülmúlta a szektor országos átlagát;
- újításai révén: új technológiákat és új gyártmányokat vezetett be Magyarországra vasiparába, s versenyével technikai fejlődésre kényszerítette az iparág többi vállalatát is;

<sup>5</sup> KERPELY, Anton: *Das Eisenhüttenwesen in Ungarn. Sein Zustand und seine Zukunft*. Schemnitz, 1872. 231., 250–251.

- demonstrációs hatásai révén: a jól vezetett, tudományosan megalapozott technológiát alkalmazó, nemzetközi szinten versenyképes nagyvállalat mintája volt;
- új piacokat szerzett midőn vasútvonalai révén a magyar vas- és gépipar gyártmányait bevezette a balkáni országokba.

A Társaság kifejlesztette Magyarország harmadik nagy iparvidékét – az észak-magyarországi és a Budapest-környéki iparvidék mellett. Uradalma az ország keleti felének legiparosodottabb területe volt. Resica és Stájerlak-Anina 1855 és 1914 között kis falusi településből jelentékeny ipari központokká növekedtek. Az előbbinek 1853-ban 3883 lakosa volt, 1890-ben már 12829, 1910-ben pedig meghaladta a 17 ezret. Hasonló ütemben növekedett Stájerlak-Anina is: 1853 és 1890 között 2 ezerről 12 ezerre.

1890 után megváltozott az Államvasúttársaság helyzete Magyarország gazdasági életében. Működésének első évtizedeiben többé-kevésbé elszigetelt, zárt gazdasági komplexumot alkotott. Valamennyi nyersanyagát, tüzelőanyagát, segédanyagát és félkész-termékét maga állította elő, végtermékeinek főpiaca pedig saját vasúti üzeme volt. A magyarországi gazdaság egyéb egységeivel elsősorban vasútajai révén volt kapcsolatban, ipartelepei demonstrációs hatásokkal és versenyükkel ösztönözték a többi vállalat fejlődését. Vasútvonalainak 1891-ben történt állami megváltása után a társaság ipartelepei közvetlenebbül és szervezettebben bekapcsolódtak a magyar gazdasági életbe, hiszen termékeik főpiacát az állami és magánvasutak, valamint a keletkező új gyárak képezték.

Végül, jelentős mozzanat volt a Társaság magyarosodása. Az első évtizedekben vezetői, mérnökei és szakmunkásai túlnyomórészt külföldiek voltak, a vállalatot Bécsből és Párizsból igazgatták. A magyarországi üzemek 1882-től a budapesti igazgatóság irányítása alá kerültek. Vezetői, mérnökei és munkásai között fokozatosan túlsúlyba kerültek a magyar állampolgárok. Az Államvasúttársaság hazai üzemében a jól képzett mérnökök és technikusok több generációja nőtt fel. Az idegen tőkéscsoport beültetett vállalata néhány évtized leforgása alatt a magyar gazdasági élet szerves részévé vált, minden tekintetben.

/Magyar évszázadok. Tanulmányok Kosáry Domokos 90. születésnapjára. Szerk. Ormos Mária. Budapest, 2003. 196–204./

## Források és irodalom:

*K. k. privilegierte österreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft, Generalversammlung zu Wien, 1856–1914.*

LEONHARDT, Gustav: *Compass. Finanzielles Jahrbuch für Österreich–Ungarn.* Wien, 1868–1915.

MIHÓK Sándor: *Magyar Compass.* Budapest, 1873–1914.

*Jahresbericht der Handels- und Gewerbekammer in Temesvar über die Zustände der Industrie in den Jahren 1853 bis 1856.* Temesvar, 1858.

*A temesvári kereskedelmi és iparkamara jelentése.* 1879–1881., 1899–1913.

DÉRY Károly: *Magyar bányá-kalauz.* Ungarisches–Montan Handbuch. Budapest, 1881–1914.

*Die Berg- und Hüttenwerke der Domanen und Forste der k.k. priv. österreichischen Staatseisenbahngesellschaft im Krassóer Komitate Ungarns.* Wien, 1876.

*A szabadalmazott Osztrák–Magyar Államvasúttársaság délmagyarországi uradalmának leírása.* Budapest, 1885.

*Beschreibung der ungarischen Domäne der Priv. Österreichisch–Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft.* Budapest, 1896.

KONSTANTINY, J: *Denkschrift über die banater Bergwerke Oravitza, Moldova, Saska, Dognacska, Bogschan, Resitzga und ihre Filialen.* Temeswar, 1857.

MIHALIK Sándor: *Resica jelene és múltja.* Resicabánya, 1896.

HANTIKEN Miksa: *A magyar korona országainak széntelepei és szénbányászata.* Budapest, 1878.

KERPELY, Anton: *Das Eisenhüttenwesen in Ungarn. Sein Zustand und seine Zukunft.* Schemnitz, 1872.

KERPELY, Anton: *Die Eisenindustrie Ungarns zur Zeit der Landes-Ausstellung 1885.* Budapest, 1885.

MATLEKOVITS Sándor: *Magyarország közművelődési és közgazdasági állapota ezeréves fennállásakor.* Budapest, 1898. II. és VII. kötet.

*A magyar korona országainak gyáripara 1898-ban.* Budapest, 1900. II. kötet.

*A magyar korona országainak gyáripara 1906-ban.* Budapest, 1911. II. kötet.

KATUS, László: *Le Saint-Simonisme et l'industrialisation en Hongrie. Histoire de la Société autrichienne–hongroise des Chemins de fer de l'État.* Économies et Sociétés Paris, 1973. n° 1. 93–140.

## A DEMOGRÁFIAI ÁTMENET KÉRDÉSEI MAGYARORSZÁGON A 19. SZÁZADBAN<sup>1</sup>

Az elmúlt 15–20 évben a demográfusok, szociológusok és közgazdászok világszerte növekvő érdeklődéssel tanulmányozták az európai országokban a 18. század közepe és a 20. század közepe között végbement úgynevezett demográfiai átmenetet, mert annak elemzéséből igyekeztek hasznosítható tanulságokat levonni a jelenkori fejlődő országok népesedési problémáinak megértéséhez és megoldásához. Ugyancsak az elmúlt két évtizedben élte – egyik úttörőjének, E. A. Wrigley-nek szavaival élve – valóságos „hőskorát” a történeti demográfia, amely elsősorban az átmenet előtti úgynevezett tradicionális vagy preindusztriális népesedési viszonyokat kutatja. Ezek a legújabb kutatások elég alaposan felforgatták és átalakították mind a hagyományos társadalmak népesedési viszonyairól, mind a demográfiai átmenetről az 1960-as évek elején még általánosan elterjedt képet. Kiderült, hogy a történeti valóság sokkal bonyolultabb és változatosabb volt, mint a róla alkotott tudományos elméletek és modellek. A hagyományos demográfiai magatartásnak és a demográfiai átmenetnek Európa országaiban többféle konkrét formája, regionális változata, jellemző típusa alakult ki a történelem folyamán. Az említett demográfiai kutatások eredményei a történészek – elsősorban a gazdaság- és társadalomtörténészek – számára is fontosak, legfőbb ideje tehát, hogy megismerjék és adaptálják azokat. Úgy vélem, hogy most már elegendő tényanyag, részletkutatási eredmény áll rendelkezésünkre, s a nemzetközi összehasonlításra alkalmas elemzési módszerek is eléggé kifinomultak ahhoz, hogy legalábbis előzetes munkahipotézis formájában megpróbáljuk összefoglalni és rendszerezni a magyarországi hagyományos népesedési modell és a demográfiai átmenet legfontosabb elemeit, s megkíséréljük megállapítani a magyarországi népességfejlődés helyét az európai regionális típusok között.

Amit a következőkben a magyarországi népességreprodukció kérdéseiről elmondok, az elsősorban néhány célbeli demográfus, illetve történeti statisztikus kollégánk – Andorka Rudolf, Dányi Dezső, Faragó Tamás, Kovács Zoltán, Lukács Ágnes, Szabady Egon, Tekse Kálmán, Cs. Tóth Péter – kutatási eredményeire épül. A történész munkája itt elsősorban abban áll, hogy ezeket a kutatási eredményeket megpróbálja egységes képpé összeilleszteni,

<sup>1</sup> Ez a tanulmány egy az 1978 szeptemberében Budapesten rendezett osztrák–magyar történész-konferencián elhangzott előadás szerkesztett változata.