

SOKSZÓLAMÚ TÖRTÉNELEM

KATUS LÁSZLÓ
VÁLOGATOTT TANULMÁNYAI ÉS CIKKEI

SZÁLLÍTÁSI FORRADALOM MAGYARORSZÁGON A 19. SZÁZADBAN

Tanulmányomban annak a tételnek igazolására szeretnék néhány bizonyítékot és érvet felhozni, hogy a szállítási forradalom, mint az ipari forradalom egyik előfeltétele, Magyarországon még inkább kitüntetett és nélkülözhetetlen stratégiai szerepet játszott a modern gazdasági növekedés korai szakaszában, mint a tőlünk nyugatra fekvő, s a modernizálódás útján előttünk járó országokban.

A 19. századi Magyarországon, a mezőgazdasági és az ipari termelés, valamint az infrastruktúra elmaradott állapota, a belső felhalmozás és piac fejletlensége miatt a gazdasági növekedést megindító kihívás kívülről, a nemzetközi gazdaságból érkezett. Nyugat- és Közép-Európa iparosodása az 1830-as évektől kezdve gyorsan növekedő és tartósan bővülő piacot jelentett a magyar mező- és erdőgazdaság valamint az élelmiszeripar termékei számára. Az iparosodó Európa ugyanakkor beruházásaival, vállalkozók, műszaki szakemberek és szakmunkások exportjával egyre nagyobb mértékben hozzá tudott járulni az elmaradott területek fejlesztéséhez, szűkös erőforrásaik, hiányzó termelési tényezőik pótlásához. A magyar gazdaság további sorsa szempontjából létfontosságú volt az a kérdés, hogy idejében be tud-e kapcsolódni ebbe a kedvező európai konjunktúrába. Ennek két gazdasági előfeltétele volt: egyfelől a mezőgazdaság modernizálása és tökéletes átalakítása, termelésének gyorsütemű növelése, másfelől egy nagyteljesítményű és viszonylag olcsó szállítási hálózat kiépítése.

A magyar mezőgazdaság pozitívan reagált a termékei iránt az 1830-as évektől jelentkező és több évtizeden át tartósan növekvő piaci keresletre. 1850 és 1914 között a learatott terület – túlnyomórészt az ármentesítés, kisebb részt a legelők feltörése és az ugar visszaszorulása következtében – 6,3 millió hektárról 11,8 millió hektárra növekedett, de a hozamok és a termelékenység növekedése még ennél is nagyobb arányú volt. 1840 és 1890 között a növénytermelés megháromszorozódott, s 1867 és 1900 között átlagos évi növekedési üteme meghaladta a 3 %-ot. Az 1840-es években a gabonafélék termelése 4 és 5 millió tonna között mozgott, az 1860-as évek végén már elérte a 6 millió, az 1890-es években a 11 millió, 1914 előtt pedig a 14 millió tonnát.

A külkereskedelmi adatok azt mutatják, hogy az 1850-es és 1860-as években Magyarország intenzíven bekapcsolódott a nemzetközi kereskedelembé. Az 1840-es évektől 1870-ig a kivitel volumene évente átlagosan 5 %-kal növekedett. Az 1840-es években a gabonakivitel 2–300 ezer tonna volt évente, 1867–71-ben viszont már 1,2 millió tonna, az 1890-es években pedig megha-

ladta a 2 millió tonnát. 1867 után a magyar gabonatermelés egyharmada kivitelre került, s növekvő mértékben liszté feldolgozott formában. A századfordulón Magyarország volt a világ második legnagyobb liszt exportőre az Amerikai Egyesült Államok után. A kiegyezés utáni években a magyar kivitel értéke elérte a nemzeti termék 30 %-át. A kivitel 85 %-át mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek tették ki.¹

A termelés és a kivitel látványos növekedését évtizedeken át az árak hasonló arányú emelkedése kísérte. A 19. század első háromnegyedében csökkent, majd megszűnt az a rendkívül nagy árkülönbség, ami még a század elején az igen alacsony magyarországi termelői árak és a világpiaci árak között fennállott. 1823–27 és 1872–76 között a növényi termékek árándexe 260 %-kal, az állati termékeké 200 %-kal emelkedett.²

A kivitel ilyen látványos növekedése és a magyarországi gazdasági növekedés első szakaszában oly fontos stratégiai szerepet játszó exportszektorok fejlődése nem lett volna lehetséges, ha egyidejűleg nem megy végbe a szállítás forradalma. A magyar gazdaság ugyanis főleg terjedelmes és súlyos tömegárakat exportált, amelyek nem bírták el a magas szállítási költségeket. Az 1867 és 1869 közötti 3 év átlagában a magyar kivitel súlya 2 millió tonnát tett ki, míg az értékben körülbelül azonos behozatal alig érte el a 400 ezer tonnát. A túlnyomórészt ipari készárukából álló behozatal értéke 895 forint (1790 korona) volt tonnánként, míg az export tonnájának értéke csak 137 forintot (274 koronát) tett ki. Ennek következtében a súlyos tömegárak gyors, olcsó és rendszeres szállításának megvalósítása létfeltétele volt a magyar kivitel növekedésének. Ez nem volt lehetséges a hagyományos szállítási eszközökkel, amelyek rendkívül elmaradottak voltak Nyugat-Európa országaihoz képest.

Magyarországon a vasútkorszak előtt nem létezett a modern gazdaság igényeinek megfelelő úthálózat, folyami hajózás és csatornarendszer. 1848-ban a többé-kevésbé karbantartott főútvonalak hossza nem haladta meg a 2100 kilométert (miközben a valamivel kisebb területű Ausztriában már elérte a 14,000 kilométert), de esőzések idején ezek nagy része is járhatatlanná vált. A gabonát és az egyéb tömegárakat vízi úton szállították. A hajózható folyók azonban mind kelet és dél felé, azaz a kiviteli piacokkal ellentétes irányban folytak, így az áruszállító bárkákat lovakkal vagy emberekkel kellett vontatni a folyásiránnyal szemben. A vontatást azonban rendkívül megnehezítette a fo-

¹ A magyar mezőgazdaság és külkereskedelelem fejlődésére lásd a *Magyarország története* sorozat 6. és 7. kötetének gazdaságtörténeti fejezetét.

² A mezőgazdasági árak alakulására lásd KATUS, László: *Economic Growth in Hungary During the Age of Dualism (1867–1913). A Quantitative Analysis*. In: *Social-Economic Researches on the History of East-Central Europe*. Ed. PAMLÉNYI, Ervin. Budapest, 1970. 51–52.

lyök szabályozatlansága, az áradások, part menti vízfolyások gyakorisága, a vontatóutak elhanyagolt állapota. A téli időszakban 2–3 hónapon át a jég miatt szünetelt a szállítás. Különösen nehéz volt megközelíteni a tengerpartot, mert egyetlen folyónk sem ömlött az Adriai tengerbe, s a kikötőket ezer méternél jóval magasabb hegylánc választotta el a hátországtól. Ennek ellenére a 18. század végén és a 19. század elején a délföldi gabonát és a horvátországi tölgyfát nagyrészt az adriai kikötőkön keresztül exportálták. De a hajók vontatása a Száván felfelé Zimonytól Sziszekig majd a Kulpán Károlyvárosig, s innen a szekérfuvar a hegyeken át a kikötőig oly költséges volt, hogy ez megnehezítette, gyakran lehetetlenné tette a kínálkozó piaci lehetőségek kihasználását. 1830 előtt csak két jelentősebb beruházás történt a szállítási hálózat korszerűsítése érdekében: a Ferenc-csatorna megépítése „a két három heti kerülő útból két három napi utat csinált”,³ a napóleoni háborúk nagy gabonakonjunktúrája idején az érdekelt nagybirtokosokból alakult részvénytársaság által Károlyváros és Fiume között épített Lujza (Ludovika) út pedig évtizedeken át Magyarország legjobb, legmodernebb kövezett útjának számított.

A trieszti francia konzul azt írta 1756-ban, hogy Magyarország Európa egyharmadát képes lenne ellátni nyerstermékeivel, ha a szállítás könnyebb és olcsóbb lenne. Triesztben és a magyar–horvát tengerparton a délföldi búza drágább volt, mint az angliai, jóllehet Angliában egy quarter búza 12 forintba került, míg a Bánátban csak 4,5 forintba. De a szállítási költségek miatt a magyar búza ára a kikötőkben 14,4 forintra emelkedett, míg az angol búza tengeri szállítása 2 forintba sem került quarterenként.⁴ A helyzet még száz évvel később is hasonló volt: az 1860-as évek elején Dél-Magyarországon egy mérő búza fél forinttal olcsóbb volt, mint az orosz búza Odesszában. De míg az orosz búza szállítása tengeren Odesszától Triesztig vagy Fiuméig egy forintba került mérőnként, addig a magyar búzát Szegedről 2,7 forintért vitték Fiuméig (onnan tovább Londonig már csak 0,9 forint volt a szállítási költség), így érthető, hogy a magyar gabona az adriai kikötőkben sem tudott versenyezni az orosz búzával.⁵

Ami a személyszállítást illeti: 1844-ben Kolozsvárról Pestre az utazás gyorskocsival 4 és fél napot vett igénybe, Debrecenből Pestre pedig másfél napot (egész éjjeli utazással, ötszöri fogatváltással).

³ ERCSEI Dániel: *Statistica*. Debrecen, 1814. 140.

⁴ Archives Nationales, Paris. Archives des Affaires Étrangères. B I 1082. Correspondance consulaire. Trieste, 1758–1773. 40. és 50.

⁵ *Denkschrift über die Nothwendigkeit und die Bedeutung einer Eisenbahn von Sémün nach Fiume*. Wien, 1864. és SZATHMÁRY Károly: *Az Alföld és Fiume*. Pest, 1864.

A jeles német közgazdász, Friedrich List, magyarországi látogatása után Metternichhez intézett emlékiratában azt írta, hogy Magyarország a szállítási eszközök tekintetében szűz terület, ezért a legelső és legfontosabb feladat a vasúthálózat kiépítése lenne bármi áron.⁶

Teljes joggal írta tehát Széchenyi István 1848-ban, hogy „a közlekedési ügyek rendezése hazánk anyagi felvirágzásának talpköve... E rendezés reformkérdéseink leglényegesebbike... Terményeink többnyire oly természetűek, melyek magas szállításhoz nem bírnak.” A folyók „mostani rendezetlen állapotukban még nem alkalmasak biztos közlekedésre”, ezért „Magyarország vasúttal van rendelve... A közlekedési ügy rendezése ... életkérdés, melynek szerencsés vagy bal megoldásától függ nemcsak anyagi állásunk, de sokképp minden egyéb viszonyaink további fejlődése s jövődjé is.” Mint a Helytartótanács közlekedési osztályának elnöke, majd az első magyar kormány közlekedési minisztere, ő dolgozta ki 1848-ban a közlekedési ügy rendezésének átfogó tervét. S ő fogalmazta meg először azokat a gazdaságpolitikai alapelveket, amelyek a következő évtizedekben a magyar kormányok közlekedéspolitikáját irányították. A fejlettebb, iparosodó országok közlekedési viszonyait áttekintve világosan látta, hogy a korszerű szállítási hálózat kiépítése a magyar gazdaságtól fejlettségi szintjéhez képest rendkívüli erőfeszítéseket követel, elsősorban a nagy beruházási igény miatt. „Nekünk ott kell kezdeni, hol ők hosszú fejlődés után végeztek, s a közlekedésnek azon eszközeit kiállítanunk, mire a tudomány, s polgárosodott századunk felhívna. E közben mégis nem felejtjük, hogy míg mi az emelkedettebb fejlődés közlekedési eszközeit honosítjuk meg, saját fejlődésünk még nem érte el a megfelelő mérfokot.” Ezért az állam nem elégedhet meg a felügyelettel, hanem közvetlen szerepet kell vállalnia a közlekedési hálózat kiépítésében. A minimális beruházásokra szükséges 100 millió forint beszerzését – a hazai tőkehiány miatt – államkölcsön segítségével, a külföldi tőke bevonásával látta megvalósíthatónak. Ugyancsak állami feladatnak tekintette a vasúti vitelbér megszabását „az iparfejlődés igényei szerint”.⁷

A vasútépítés valóban oly nagyarányú beruházásokkal, lassan megtérülő, hosszú időre lekötött tőkebefektetéssel járt, hogy a magyar viszonyok között csak külföldi tőkével és az állam támogatásával (kamatbiztosítás) illetve közvetlen közreműködésével volt lehetséges. A tőkebefektetés méreteinek érzékeltesére csak egy példát: az 1850-es években épült, 585 km hosszú Tiszai Vasút tőkeigénye megközelítette az 50 millió forintot, míg az ország egyik legnagyobb és legkorszerűbb ipari üzeme, a Ganz gyár, az alapító halála után 2 millió forintért került a részvénytársaság tulajdonába.

⁶ LIST Frigyes: *Emlékirat a magyar közlekedésügy reformjáról*. Közli FÖLDES Béla. Budapest, 1916.

⁷ SZÉCHENYI István: *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről*. Pozsony, 1848.

A szállítás modernizálása a rendszeres dunai gőzhajózás megindulásával vette kezdetét 1831-ben. Bár az Első Dunai Gőzhajózási Társaság székhelye Bécsben volt, forgalmának 75–80 %-át a magyarországi folyókon bonyolította. Az 1830-ban 105 ezer forint befizetett tőkével induló társaság tőkéje 1847-ben elérte a 9 millió forintot, az 1860-as években pedig a 30 millió forintot. A társaság flottája 1866-ban már 139 gőzösből és 580 uszályból állt, s több mint egymillió tonna árut szállított a magyar vizeken.⁸ A folyószabályozások nyomán a gőzhajókkal járható vízi utak hossza 1910-ben elérte a 3000 kilométert. Ezer négyzetkilométerre 11 km vízi út jutott, ami európai viszonylatban igen kevés volt (Nagy-Britannia 30, Franciaország 26, Németország 28, Belgium 72, Hollandia 146). Az 1860-as években még vízi úton bonyolították az egész hazai áruforgalom több mint 50 %-át, de 1867 után a vízi szállítás fontossága egyre csökkent, s részesedése 1913-ban 14 %-ra süllyedt, míg a nyugat-európai országokban mindenütt meghaladta a 20 %-ot.⁹

Az elmondottakból érthető, hogy az alternatív szállítási lehetőségek hiánya, illetve nem kielégítő állapota következtében Magyarországon a vasút fontosabb szerepet játszott a szállítási forradalomban, mint a nyugat-európai országokban. A magyar országgyűlés már 1836-ban részletes törvényben szabályozta a vasútépítést, de az első vasútvonal csak 1846-ban nyílt meg. Az 1850-es években és az 1860-as évek elején megépültek azok a fővonalak, amelyek a magyar Alföldet összekötöttek Beccsel, s azon keresztül Nyugat-Európával, valamint a trieszti kikötővel.

Az 1860-as évek közepének átmeneti stagnálása után a kiegyezés új lendületet adott a gazdasági növekedésnek és a vasútépítésnek. 1867 és 1873 között a beruházások összege a hatszorosa volt a megelőző hét év beruházásainak. Az ily módon hatalmasra nőtt, a bruttó nemzeti termék 10 %-át meghaladó beruházásoknak pedig több mint a felét (56 %-át) vasútépítésre fordították. A vasúti beruházások ezekben az években a nettó hazai termék 6 %-át tették ki. 1867 és 1872 között az országgyűlés 20 vasútvonal építését engedélyezte, s több mint 4000 km új vonalat adtak át a forgalomnak.

Az 1873-as gazdasági válságot követő depresszió lelassította a vasúti beruházásokat, de az 1880-as évek elején kezdetét vette a magyar vasútépítés

történetének legtartósabb fellendülési időszaka, amely egyúttal egy új szakasz kezdetét is jelentette: a legfontosabb fővonalak kiépülése után a helyi érdekű vasutak építését. 1882 és 1899 között 10,000 km új vonalat adtak át a forgalomnak – évente átlagosan 540 km-t – s a vasutakba fektetett tőke 1,2 milliárd koronával növekedett. A magyarországi vasúthálózat hossza 1890-ban elérte a 11,000, 1900-ban a 17,000, 1914-ben pedig a 22,000 km-t.¹⁰ A vasutakba fektetett tőke meghaladta a 4 milliárd koronát, ami a nemzeti vagyon, az újrateljesítmelhető fix tőkeállomány 18 %-át jelentette. Angliában ez az arány csak 10 %, Németországban 9 % volt. Magyarországon tehát a vasútépítés, s általában a szállítási infrastruktúra a tőkeképződés jóval nagyobb részét kötötte le, mint a fejlettebb, iparosodottabb nyugat-európai országokban.¹¹

1. táblázat. *A vasútépítési konjunktúra szakaszai Magyarországon*

Évek	Évek száma	Évente átlagosan megnyitott új vasútvonal (km)	A vasúti tőke éves növekménye (millió korona)
1846–1856	11	60	9
1857–1861	5	236	45
1862–1866	5	65	13
1867–1873	7	585	108
1874–1881	8	119	39
1882–1899	18	540	65
1900–1904	5	178	47
1905–1915	11	373	156

1848 és 1918 között, s különösen 1867 után a szállítás volt a magyar gazdaság legdinamikusabb szektora, amelynek teljesítménye – változatlan árakon számítva – évente átlagosan 6–7 %-kal növekedett, szemben a mezőgazdaság 1,7 %-os és az ipar 4,5 %-os növekedési ütemével. A szállítás igazán dinamikus ága a vasút volt, szállítási teljesítményének évi átlagos 7 %-os növekedésével, s ezzel a vízi szállítás fejlődése (átlagosan évi 2,5 %) nem tudott lépést

⁸ *A Duna-Gőzhajózási Társulat. Visszapillantás keletkezésére és fejlődésére, különösen Magyarországon.* Budapest, 1885.

⁹ A magyarországi szállítási hálózat történetére vonatkozó alapvető munkák: MATLEKOVITS Sándor: *Magyarország közgazdasági és közművelődési állapota ezeréves fennállásakor.* II. és VIII. kötet. Budapest, 1897–98.; *A hazai közút és közlekedési ügyek története és fejlődése.* Szerk. DÉKÁNY Mihály. Budapest, 1885.; GONDA Béla: *A magyar hajózás.* Budapest, 1900.; JANKÓ Béla: *A magyar dunai gőzhajózás története 1817–1947.* Budapest, 1967.

¹⁰ A magyarországi vasútépítés történetére: *Geschichte der Eisenbahnen der Österreichisch-Ungarischen Monarchie.* I–III Hrsg. STRACH, Hermann von. Wien–Teschen–Leipzig, 1898–1908.; ZELOVICH Kornél: *A magyar vasutak története.* Budapest, 1925.; RUZITSKA Lajos: *A magyar vasútépítések története 1914-ig.* Budapest, 1964.

¹¹ A tőkeképződésre és a tőkeállományra lásd KATUS, László: *Economic Growth... i.m.* 109–110.; Nagy-Britanniára lásd DEANE, Phyllis – COLÉ, W. A.: *British Economic Growth 1688–1959.* Cambridge, 1964.; Németországra HOFFMANN, W. G.: *Wachstum der deutschen Wirtschaft seit der Mitte des 19. Jahrhunderts.* Berlin–Heidelberg–New York, 1965.

tartani. 1913-ban a szállítási szektorban megtermelt hozzáadott érték a bruttó hazai termék 7 %-át tette ki.¹²

Magyarországon – a hagyományos szállítási eszközök elmaradott állapota miatt – a szállítási szektor részesedése a teljes tőkeképződésben sokkal nagyobb volt, mint a fejlett ipari országokban. A szállítási hálózat az 1867 és 1913 közötti tőkeképződésnek körülbelül egyharmadát vette igénybe. 1913-ban a szállítási berendezésekbe fektetett tőke nagyjából ugyanannyi volt, mint a mezőgazdaság tőkeállománya, s lényegesen meghaladta az iparba fektetett tőkét (Nagy-Britanniában az ipari tőke körülbelül háromszorosa, Németországban négyszerese volt a szállításba fektetett tőkének). A szállítási berendezések a föld nélkül számított nemzeti vagyon 25 %-át tették ki (Nagy-Britanniában csak 12 %-át, Németországban 15 %-át).

Nálunk a szállítási forradalom és a modern gazdasági növekedés viszonya eltérően alakult, mint a fejlettebb ipari országokban, ahol a szállítás modernizálása szorosan kapcsolódott az ipari forradalomhoz. Magyarországon a szállítási forradalom szükségképpen megelőzte az iparosodás szélesebb kibontakozását, mintegy szükséges előfeltétele volt nemcsak az ipari forradalomnak, hanem a modern tőkés mezőgazdaság kifejlődésének is.

Az 1880 előtt épült vasútvonalak elsődlegesen az agrárkivitel érdekeit szolgálták. Az 1860-as években a gabona és a liszt adta a szállított árumennyiségnek több mint a felét. A kiegyezés utáni években a külkereskedelem részesedése a vasúti áruszállításban 50 és 60 % között mozgott. A személyszállítás viszont igen csekély volt, részesedése a vasutak összes bevételeiben sohasem haladta meg a 30 %-ot. A személyforgalom csak az 1890-es években indult gyors fejlődésnek, midőn az iparosodás és az urbanizáció fellendülése jelentősen megnövelte a népesség mobilitását.

A 19. század végén számottevően megváltozott a vasúti áruszállítás szerkezete. A gabona és a liszt részesedése 1913-ig 18 %-ra csökkent, s jelentősen megnőtt a fa és egyéb építőanyagok, valamint az ipari termékek részaránya. A legnagyobb mennyiségben szállított egyedi áru a 20. század elején a szén volt (21 %). Hasonló változás ment végbe a külkereskedelmi szállítások és a belső áruforgalom részesedési arányában: a kivitel és a behozatal részesedése 1891-ben 33 %-ra, 1913-ban 21 %-ra csökkent, jelezve a belső piac fejlődését.

¹² A vasutak szállítási teljesítményére vonatkozó adatok forrásai a 10. jegyzetben említett munkákon kívül: *Adatok a magyar vasutak állapotáról és üzleti eredményeiről 1891–1916.*; *Tafeln zur Statistik der Österreichischen Monarchie 1860–1865.*; *Statistisches Jahrbuch der Österreichischen Monarchie 1861–1881.*; *Magyar Statisztikai Évkönyv 1873–1916.*

2. táblázat. *A magyarországi vasutak szállítási teljesítménye*

Év	Vasútvonalak hossza (km)	Utasforgalom		Áruforgalom	
		Utás (millió)	Utás km (millió)	Millió tonna	Millió tonna (kilométer)
1847	161	0.3	6	0.04	1
1857	947	1.4	112	0.7	84
1864	1945	1.8	179	2.0	304
1876	6682	9.2	510	9.0	1096
1890	11246	29.0	1237	19.0	2798
1900	17108	64.0	2318	40.0	4648
1913	21806	166.0	4999	77.2	8319

3. táblázat. *A magyarországi vasutakon szállított árúk*

Év	Gabona és liszt	Fa	Szén	Egyéb áru	Összesen
1867	1768	275	247	1225	3507
1895	7488	4480	5804	10527	28299
1913	13819	11474	16903	35003	77199
Százalékban					
1867	50.3	7.8	7.0	34.9	100
1895	26.7	15.8	20.5	37.0	100
1913	18.1	15.1	20.9	45.9	100

A szállítási forradalom első szakasza szoros kapcsolatban volt a mezőgazdasági export látványos növekedésével, a gőzhajózás térhódításával és a „gabonavasutak” kiépítésével. Már a vasútépítések megindulása előtt, a Dunán és a Száván Sziszekig közlekedő gőzhajók felére csökkentették a Pest és Fiume közötti szállítási költséget. A Pest–Bécs hajóút a hagyományos vontatással 4 hétig tartott, a gőzhajó ezt 1–3 napra rövidítette le. Ez azért volt jelentős, mert a magyar gabona néhány héttel előbb érett, mint a nyugat- és közép-európai országokban, s fontos volt, hogy az ottani aratás megkezdése előtt jusson a külföldi piacokra, amikor a legjobb áron találhat vevőre (ehhez még szükség volt a learatott gabona gyors kicséplésére is, ezért játszott olyan nagy szerepet a magyar mezőgazdaság gépesítésében a gőzcséplőgép nagyarányú elterjedése az 1850-es és 1860-as években: 1863-ban csak Fejér megyében több gőzcséplőgép működött, mint a Monarchia másik felében együttvéve). A vasutak kiépülése még inkább csökkentette a szállítási időt és a költségeket, s ezzel lényegesen megnövelte a magyar gabona világpiaci versenyképességét. Az 1860-as és az 1880-as évek között egy mérő gabona szállítási költsége Szegedről Fiumébe 60 %-kal csökkent.

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 munkaslétszámát, 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.¹³

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./

¹³ 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 profétája 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 kétségtől 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.¹ Ha ennek az irányzatnak a

¹ Saint-Simonról és a saint-simonistákról lásd CHARLETY, Sébastien: *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^e–XX^e 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*