**A magyar gazdaság a dualizmus korában – érettségi tétel**

**NAT 2020, 11. évf. tk. 41-48. o.: Az ipari forradalom Magyarországon c. lecke**

**1. A magyar ipar (és általában a magyar gazdaság) fejlődését meghatározó tényezők 1830-1848, ill. 1849-1867 között - áttekintés:**

**a) 1830-1848 (reformkor, lásd a 10. évf. tankönyvet):**

*mezőgazdaság:*

- Mo. legfontosabb gazdasági ágazata maradt, ld.: magyar kivitel döntő része innen származott (gyapjú, búza, szarvasmarha, bőr, bor)

*ipar:*

- a reformkorban az iparcikkek iránti kereslet nőtt → a gyáripar fejlődése felgyorsult → jelentős iparágak:

* élelmiszeripar:

- Mo. mezőgazdasági adottságainak köszönhetően fejlődött, ld.: a mezőgazdaság termékeit dolgozták fel!

↓

* malomipar: gőzmalmok (Pesti Hengermalom, Széchenyi kezdeményezésére!)
* cukorgyárak
* szeszfőzdék
  + vas-és gépipar:
* főbb körzetei: Gömör, Borsod, Pest-Buda (ezek a dualizmus idején is jelentős ipari körzetek lesznek!)
* megerősödésének okai: mezőgazdaság megnövekedett szerszámszükséglete, vasútépítések, gőzhajózás megindulása! (utóbbinál ld.: Óbudai Hajógyár, ami szintén Széchenyi kezdeményezése volt!)

*ipari vállalkozások sajátosságai:*

* egy részük **részvénytársaságként** jött létre

↓

e vállalati forma lényege: tőkéjét értékpapírok kibocsátásával gyűjtik össze → előnye: idegen tőke bevonásával biztosítható a vállalat folyamatos terjeszkedése (bővítése)

* a gyárak jelentős részét magyar tőkések alapították: kisműhelyből üzemeket kifejlesztő vállalkozók, pl.:

- **Ganz Ábrahám**: vasöntöde

- Vidats János: mezőgazdasági gépgyár

- Schlick Ignác, stb.

* terménykereskedelemből meggazdagodott tőkések:

- főleg zsidó származásúak voltak, pl. Hatvany-Deutsch család, Ullmann család

- a mezőgazdasági árutermelés haszna jórészt az ő kezükön halmozódott fel (terménykereskedelem) →

tőkéjüket az infrastruktúra fejlesztésébe, bankok alapításába, majd élelmiszeripari beruházásokba (gőzmalmok, cukorgyárak építése!) fektették be → reformkori Mo. gazdasági fejlődésében kiemelkedő szerepük volt

pl.:

* **Ullmann Móric**, 1836: engedélyt szerzett a Pozsony-Pest-Debrecen vasút kiépítésére, 1842: Pesti Magyar Kereskedelmi Bank alapítása

*iparpártolás a reformkorban:*

- liberális ellenzék felismerése: iparfejlesztés nélkül lehetetlen Mo. felemelése

↓

az **1839-40-es** országgyűlésena Deák Ferenc vezette ellenzék egy sor, a mo-i iparfejlődést elősegítő törvényt vitt keresztül:

* gyáralapítás szabadsága (bárki számára)
* váltótörvény: ez a hitelezőknek nagyobb biztonságot nyújtott → hitelfelvétel könnyebbé vált
* zsidóság emancipációja: Mo-n szabadon letelepedhettek, gyárakat alapíthattak, kereskedhettek

- **Védegylet (1844):** Kossuth kezdeményezésére, a hazai ipar védelmére jött létre, miután az **1843-44-es** országgyűlésen a kormányzat elutasította a védővámok bevezetését

*a közlekedés fejlesztése a reformkorban:*

- a közlekedés fejlesztése a gazdaság fejlődéséhez elengedhetetlen volt → Széchenyi kezdeményezésére az 1830-as években egy sor vállalkozás indult meg, pl.:

* dunai és balatoni gőzhajózás
* Al-Duna szabályozása (Vaskapu)
* Tisza szabályozása (Vásárhelyi Pál tervei alapján indult meg) → jelentősége: hatalmas termőterület szabadult fel
* döntő jelentősége azonban a vasútépítéseknek volt az 1840-es években (mo-i folyók rossz irányba folynak!):

Széchenyi terve: **centrális** (azaz Pest-Budáról kiinduló) vasúthálózat, mivel ő a főváros fejlesztését tartotta szem előtt → ez valósult meg, ld.:

**1846: Pest-Vác (első magyar vasútvonal!)**

**1847: Pest-Szolnok**

↕

Kossuth terve: Vukovár-Fiume vasút → a magyar áruk így Ausztria megkerülésével juthattak volna a világpiacra → ez a terv megbukott!

**b) 1849-1867 (az önkényuralom kora, lásd: 11. évf. tk. 26. o.):**

- 1850-ben eltörölték a belső vámhatárt (még Mária Terézia vezette be 1754-ben!) → magyar mezőgazdasági termékek (gabona, gyapjú, stb.), nyersanyagok vámmentesen juthattak el a Lajtántúlra

- vasútépítések, gyáralapítások folytatódtak (jórészt külföldi, főleg osztrák és francia tőkével)

- a Bach-korszakban kb. 2000 km vasútvonal épült, a nyomvonalak kijelölésében a gabonatermő területek, illetve a nyersanyagforrások (szén, vas) minél jobb megközelíthetősége volt a döntő – tk. 26/7. sz. táblázat

**2. Az 1867 utáni politikai háttér hatása a magyar gazdaság fejlődésére – tk. 29-31. o.:**

**1867:** megtörtént a kiegyezés → létrejött az Osztrák-Magyar Monarchia: kétközpontú (dualista) állam (Bécs és Budapest) → korszak elnevezése: **dualizmus (1867-1918)**

↓

**politikai stabilitás** jött létre, lásd **tk. 30/15. sz. ábra, ill. tétellap, 1. sz. forrás** **a dualizmus államszervezetéről:**

- **közös uralkodó: Ferenc József** – osztrák császár és magyar király egy személyben, de a perszonáluniónál szorosabb kapcsolat!

- **közös ügyek:** **hadügy, külügy, pénzügy** (előbbi kettő fedezésére), alkotmányos ellenőrzésük: **delegációkkal,** összetételük: 60-60 fő, az osztrák és a magyar törvényhozás küldi ki őket

- parlamenteknek felelős kormányok, stb.→ kedvező hátteret biztosított a gazdaság fejlődésének: közlekedés, hitelélet, iparfejlesztés állami támogatása lehetővé vált, lásd **tk. 41/1. sz. ábra + 42. o. forrás**

**gazdasági kiegyezés**: Au. + Mo. vámszövetséget kötöttek → a Monarchia egy vámterület lett – **tk. 41. o. forrás** → hatalmas, egységes belső piac jött létre, közös valuta: **aranykorona!, Wekerle Sándor pénzügymin.** idején, **tk. 42/2-3**

↓

áru, tőke, munkaerő szabadon áramolhatott, közös posta-és távírdaügy: hírközlési rendszer

↓

mindez biztosította a magyar gazdaság további gyors fejlődését

**3. Mezőgazdaság, ipar, közlekedés, hitelélet a dualizmus korában**

**a) mezőgazdaság – tk. 45/10-14, 46/15-16:**

- folyamszabályozások, gátépítések → hatalmas termőterület szabadult fel az árvizek alól: „második honfoglalás, lásd **tk. 44/8-9**

- legfontosabb ágazat a **gabonatermesztés**, fejlődését elősegítette: folyószabályozások, folyamatosan bővülő Lajtán túli és a gabonaválságig (1870-es évek) nyugati piacok, **tk. 45/10-14, ill. tétellap, 2. sz. forrás**

**- aratás, cséplés, fejlődéséről lásd: tk. 45/12-13. sz. képek**

* állattenyésztés:

- növekedett az állatállomány

- jelentős volt a fajtaváltás:

ridegen tartott magyar szürke marha helyett → hízékonyabb, jól tejelő színes fajták, istállózó állattartás, ld. **Tk. 46/15**. sz. kördiagram a marhatartásról

bakonyi sertés helyett → mangalica, angol hússertés

racka juh helyett → merinói

* + - legelső helyen a szarvasmarha-tenyésztés állt, ezt követte a sertéstenyésztés
    - a juhállomány lassan csökkent, ennek oka az ugar (legelő!) vetésforgó miatti felszámolása

**b) élelmiszeripar:**

- Mo. mezőgazdasági adottságainak köszönhetően lett húzóágazat, ezen belül is a Bp-n koncentrálódó **malomipar**, ami európai jelentőségű lett, melynek okai: új találmányok, mint pl. az acél-hengerszék (Mechwart András), síkszita, centrifugálszita → kiváló minőségű lisztet készítettek, orosz és balkáni búzát is itt őrölték

- cukorgyárak: Kaposvár, Szerencs, Sarkad, stb.

**c) nehézipar (vaskohászat, gépgyártás) – tétellap, 3. sz. forrás Mo. bányászatáról, ill. atlasz: 51/b:**

- első nagy nehézipari központok a **szén-és vasérclelőhelyekhez** kapcsolódtak, ld.: **tk. 48/21-22** →

- nógrádi, gömöri ipari körzet → Rimamurány-Salgótarjáni Vasmű Rt.

- Borsod: Ózd, Diósgyőr

- Krassó-Szörény: Resicabánya, Stájerlak-Anina

- Hunyad megyei iparvidék: Vajdahunyad, Petrozsény

továbbá:

Budapest, Győr, Arad → jelentős gépgyártás!: Ganz, Mávag, Láng Gépgyár, MARTA (autógyártás), stb.

**d) vasútépítések – tk. 43/4-6:**

- jelentősége: óriási, mert megteremtette az egységes nemzeti piacot

- vasútvonalak kezdetben a nyersanyagforrások (szén, vasérc), ill. a gabonatermő területek felé vezettek

**Baross Gábor, a „vasminiszter”:** az ő közlekedési minisztersége idején vált a **MÁV (1868)** óriásvállalattá, ui. felvásárolták a magánkézben lévő vasútvonalak nagy részét

- a magyar vasúthálózat 1867 és 1914 között megtízszereződött (1867: 2160 km → 1913: közel 22 000 km!):

a fővonalak nagy része már **1890-re** elérte az országhatárokat, ezután kezdték ezeket szárnyvonalakkal összekötni

↓

európai szintű vasúthálózat jött létre!, lásd: **tk. 43/4. sz. táblázat, ill. atlasz: 49/e** →

a gazdaság fejlődésének motorja lett, lásd **tk. 43/5. sz. ábra**:

- olcsó, gyors szállítás

- piacot teremtett a nehézipar számára:

sínek → acélgyártás

mozdonyok, vasúti kocsik → vasúti gépgyártás (Államvasutak Gyára)

**e) hitelélet – tétellap, 4. sz. forrás:**

- kezdetei: lásd reformkor → Pesti Hazai Első Takarékpénztár (1840), Pesti Magyar Kereskedelmi Bank (1842)

- 1867 után öt nagybank alakult (zömmel osztrák, angol és francia tőkével)

↕

1873: tőzsdekrach → a bankok jelentős része tönkrement, a válságot a nagyok közül csak a Magyar Általános Hitelbank élte túl (a bécsi Rotschildok alapították)

- 1880-as évektől további fejlődés → bankok tőkeállománya megtöbbszöröződött, **lásd: tk. 48/24. sz. táblázat**

↓

bankok behatoltak az iparba

↓

részvénytársaságok tőkeemelését, régi vállalatok korszerűsítését finanszírozták (pl. Ganz gyár részvényeinek többsége a Magyar Általános Hitelbank kezében volt)

**f) sikerágazatok:**

- mozdonygyártás: **Ganz gyár, Magyar Államvasúti Gépgyár (MÁVAG)** → díjnyertes gőzmozdonyok!

- elektromos ipar: izzólámpák → **Egyesült Izzó Rt.!;** transzformátorok, turbinák → **Ganz Rt.**

- autógyártás (Pest, Győr, Arad)

- repülőgépgyártás

**g) feltalálók, találmányok:**

* **Kandó Kálmán:** villanymozdony - **tk. 48/23. sz. kép**
* **Puskás Tivadar:** telefonközpont
* **Déry Miksa, Bláthy Ottó, Zipernowsky Károly:** transzformátor
* **Mechwart András:** acél-hengerszék
* **Bánky Donát, Csonka János:** porlasztó
* **Jedlik Ányos:** dinamó

**4. Budapest világvárossá válása – tk. 52-53. o.: Társadalom és életmód c. lecke!**

- fővárosunk a dualizmus idején Mo. gazdasági, politikai és kulturális központja lett, dinamikus fejlődése kedvező központi fekvésének volt köszönhető:

- még a napóleoni háborúk idején (XIX. század eleje) Pest-Buda Duna menti fekvése révén a **terménykereskedelem központja lett**

↓

a fejlődő piac vonzotta az ipart is: a reformkorban már jelentős malomipar (Pesti Hengermalom), gépipar (Ganz Ábrahám vasöntődéje, Schlick Ignác, Vidats János mezőgazdasági gépgyárai)

- a Széchenyi által kezdeményezett **centrális vasúthálózat** kiépítésével (1846: Pest-Vác; 1847: Pest-Szolnok!) közlekedési csomóponttá, s ezáltal ipari központtá (malomipar, gépipar) is vált

↓

gyorsuló népességnövekedés (a kedvező lehetőségek miatt jelentős migráció – bevándorlás, majd asszimiláció, azaz beolvadás a magyarságba) – **tk. 52/11** →

1850: 150 ezer

1867: 250 ezer

1900: 700 ezer

1914: közel 1 millió lakos

**1873: Pest, Buda, Óbuda egyesítése** → **Budapest, tk. 53/12. sz. térképvázlat**

↓

tervszerű városfejlesztés kezdődött, melynek célja: Bécs utolérése, túlszárnyalása

városfejlesztés irányítója: **Fővárosi Közmunkák Tanácsa** (elnökei: gróf Andrássy Gyula, ill. báró Podmaniczky Frigyes)

↓

* egymástól jól elkülönülő negyedek jöttek létre, pl. **belváros:** kereskedelem, bankok, politikai élet; **Sugárút (1885-től Andrássy út):** villáiban az arisztokrácia és a nagypolgárság lakott; **város széle:** ipari és munkásnegyedek, stb.
* közlekedés fejlesztése:

- pályaudvarok (utoljára a Keleti pu. 1884-ben)

- Duna vonalának rendezése → rakpartok: Reitter Ferenc városépítész nevéhez fűződik!

- hidak felépültek – **tk. 52/8-10**:

Margit híd (1873-1876)

Ferenc József híd (ez a mai Szabadság híd, 1896)

Erzsébet híd (1898-1903)

Lánchíd: még 1849-ben nyílt meg!

- villamosjáratok (1889-től)

- földalatti vasút (1896) → **az első a kontinensen! (Andrássy út alatt!)**

* közvilágítás, villany- és vízellátás kiépült
* élelmezés javult: vágóhidak, vásárcsarnokok létesültek
* középületek:
* Budai Várpalota, Operaház: Ybl Miklós
* Országház: Steindl Imre
* Halászbástya, Mátyás-templom: Schulek Frigyes
* Milleniumi Emlékmű: Zala György

→ jellemző stílus mind a köz-, mind a lakóépületeknél: neoromán, neogótikus, neobarokk vagy ezek ötvözete: **eklektika, lásd tk. 59/32-33. sz. képek**

* Iparművészeti Múzeum, Földtani Intézet – **tk. 59/32-33**: Lechner Ödön – ezek már **szecessziós** stílusban épültek

↓

**Budapest világvárossá vált – lásd még: tk. 53. o. források**