

BUDAPEST SZEREPE AZ ORSZÁG GAZDASÁGI FEJLŐDÉSÉBEN

Ha valamely ország fővárosának gazdasági jelentőségét mérleljük, helyes szempontjainkat csakis a történeti fejlődés távlatában találjuk meg. Elmaradott, tradicionális vagy feudális jellegű gazdaságok, melyekben a mezőgazdaság a domináns szektor, kevés indítékot nyújtanak jelentős főváros kialakítására. Ezzel szemben az iparosodás - már merőben gazdasági összefüggések alapján - ösztönzi, teremti és feltételezi a városiasodás processzusát, nagy főváros kialakulását. Gazdasági sikon mindig az ország gazdaságának fejlődési fokától függ a főváros szerepe. Az összefüggés azonban nem mechanikus: mint minden gazdasági törvényszerűségnek, ennek is tág érvényesülési határai vannak, melyek akár az alul-, akár a túljelettség lehetőségeit is posztulálják.

A szatmári béke után Buda és Pest mai falunak felelt meg.¹⁾ A XVIII. század végén viszont Schwartner Márton leírása Pestet magyar Londonnak nevezi, s ezt írja: "...nem szabad elfelejtenünk, hogy Pest Magyarországnak első kereskedelmi gócpontja, Magyarországnak Londonná fejlődő városa"²⁾. Pedig ekkor még csak 1 416 mesterember volt a városban, s inasokkal, legényekkel együtt mindössze 5 862 egyén foglalkozott iparral. Igaz, a pesti vásárok már híresek voltak, és Pest a korabeli Magyarország majdnem természetes középpontjában mindinkább kereskedelmi és közlekedési csomóponttá vált.

De az ország hivatalos központja még Pozsony; egyes határmenti városok kereskedelmi forgalma pedig jóval túlhaladja még a jövőd fővárosét. A gondolat, hogy a minden külső beavatkozás, támogatás nélkül is gyorsan fejlődő Pestet Budával összekapcsolva az ország központjává - hivatalos, politikai, kulturális és gazdasági értelemben egyaránt -, fővárosává kell emelni, Széchenyi Istvántól származik. Sőt, maga az elnevezés: Budapest is. A főváros megszületése tehát a magyar polgári átalakulás követelményeinek volt szerves része, de egyben hordozója és mindinkább előmozdítója is.

Budapest rohamos gazdasági fejlődése, lakosságának gyors gyarapodása ténylegesen tehát a 19. század második negyedében indul meg. Ekkor emelkedik ki minden értelemben az ország városai közül, azzal az igénnyel, hogy hamarosan az ország gazdasági életének centrumává válják. A 30-as, 40-es évek azok, amikor - tekintsünk az ország gazdasági életének bármely területére: a kereskedelemre, legyen az buza, gyapju, bor; a közlekedésre, legyen az a Széchenyi-féle Duna-Gőzhajózási Társaság vagy az első, nyugatra vagy keletre irányuló vasutak; a hiteléletre és az iparra, melynek fejlesztésére Kossuth már Pestre telepíti a Pozsonyban alapított Védegyletet; - minden modern tényező Pest felé vonzódik. A gazdasági, politikai és kulturális faktorok a várost tekintik természetes központjuknak, egy új, modern Magyarország természetes kiindulópontjának. Budapest tehát a modern történeti folyamat eredménye; azt mondhatnók, a történeti fejlődés három mély és egymással összefüggő folyamata hozta létre. Nevezetesen:

1. a modern polgári állam kialakulása,
2. a gazdaság átalakulása tradicionális feudális gazdaságból modern polgári gazdasággá;
3. a technikai fejlődés eredménye, mely leküzdte a távolságot, meggyorsította a migrációs folyamatot, megkönnyítette az urbanizációs processzust.³⁾

Budapest története tehát nem elsősorban kontinuitás. Eredetét, fejlődését nem annyira belülről, inkább kívülről lehet megérteni. Ha a 18. század végéig Pest és Buda vá-

1) Balla Antal: Budapest szerepe Magyarország történetében. Statisztikai Közlemények 77. 72. 1.

2) Schwartner Márton: Statistik des Königreichs Ungarn. Ofen, 1809.

3) A problémára lásd Oscar Handlin: The Modern City as a Field of Historical Study; The Historian and the City című munkában. Boston, 1963.

városának fejlődéséről úgy szólhattunk, hogy nem egyszer elvonatkoztathattunk az országban lejátszódó folyamatoktól, a modern korban a városfejlődés eleinte az ország fejlődésének eredménye, később meghatározó, döntő faktora.

Midőn 1873-ban Pest, Buda és Óbuda egyesülésével hivatalosan is megszületik Budapest, a formális aktus csak megerősítette az elmúlt évek eredményét. Nem csupán már előtte éveken át a független magyar kormány székhelye volt, de az ország népesség, gazdasági súly szempontjából egyaránt kiemelkedő városa.

Aligha szorul bővebb magyarázatra, hogy bármily gyakran kezelik a mezőgazdaságot és az ipart, illetve a várost és a falut poláris ellentétként, a főváros gyors fejlődésének végső gyökerei a mezőgazdaság termelésének növekedésében rejlenek.⁴ A megfelelő mezőgazdasági illetve falusi háttér volt az a forrás és támasz, amelyre Budapest épülhetett. Az egyesülés előtti két évtizedben Budapest lakossága közel kétszeresére, majdnem másfélszáz ezer emberrel növekedett. Nincsenek adataink a természetes szaporodás és a tényleges szaporodás arányáról, de mivel 1880 és 1890 között, amikor a főváros lakossága 135 000 fővel gyarapodott, ebből csak 18 000 - nem egészen 14 % - volt a természetes szaporulat eredménye, a következő évtizedben pedig 227 000 emberből 67 000, 5) semmi esetre sem becsüljük alá a természetes szaporulatot, ha azt legfeljebb 30 %-ára tesszük a ténylegesnek, azaz közel 100 000 embert a falu bocsátott ki. Erre pedig részben azért kerülhetett sor, mert a 48-as forradalom lebontotta az esetleges jogi akadályokat, a mezőgazdasági munka termelékenységének növekedése pedig lehetővé tette, hogy a munkaerő egy része szabadabbá váljon, mivel a városlakók eltartását (sőt ennél többet) a mezőgazdaság fedezni tudta.

De nemcsak a munkaerőkinálatti oldal indult ki a mezőgazdaságból, a munkaerő-kereslet feltételei is jórészt itt teremtődtek meg, ha nem is közvetlenül, de közvetve. Az a tőkefelhalmozódás, amely jórészt az abszolutizmus idején lejátszódott és nem kismértékben Budapesten csapódott le, elsősorban mezőgazdasági eredetű volt. A tőkefelhalmozás élén járó dinasztiák, melyek az épülő Budapest háztulajdonosai és ipari vállalkozói között fellelhetők, túlnyomó többségükben vagyonukat mezőgazdasági termények árusításából szereztek. Mint ahogy Budapest gyárváros is a mezőgazdasági termények feldolgozásával, világhírű halomipara kiépítésével alapozta meg egyszerre az ország és a város ipari fejlődését.⁶

A megfelelő mezőgazdasági alap mellett a centripetális vonzókör lehetőségét emelhetjük ki Budapest fejlődésének második fontos tényezőjeként. Nem egyoldalú hatásról van ugyanis szó, amit kizárólag a mezőgazdaság, a vidék nyújtott és teremtett a főváros számára, hanem olyan kölcsönhatásról, melyet Budapest a maga gazdasági teremtkészségével bőven viszonzott. Ha Budapest fejlődését a társadalmi mobilitás forradalom-teremtette lehetőségei indították el, a munkamegosztás teljesebbé tétele adott neki ismét és ismét ösztönzést, akkor Budapest tágitotta ki igazán a társadalmi mobilitás lehetőségét és mélyítette el a társadalmi munkamegosztást. Egy város, mely négy évtized alatt közel félmillió embert szivott fel az ország különböző vidékeiről (1910-ben a város 880 000 lakosából 520 000 ember - 59 % - nem Pesten született; ez kiegészült 49 000 külföldi születésűvel),⁷ a társadalmi mobilitás lehetőségét és célját egyidőben testesítette meg. A város szivó hatása, a társadalmi mobilitást megkönnyítő effektusai azonban még nem feltétlenül határozzák meg a városfejlődés jellegét és irányát. Nem dönti ezt el a politikai döntés sem. A főváros fejlesztése nem egy ország esetében volt a nemzeti öntudat fejlesztésének része, s különösen az lehetett a hosszú elnyomás után önállósága alapvető attribútumait visszaszerző Magyarországon, ahol Budapest fejlesztése mögött joggal állhatott Bécs ellensúlyozásának érthető igénye. Elméletileg így ilyen városfejlesztésre - ha Budapest fejlődése mögött kizárólag vagy elsősorban tudatos politikai szándék húzódott volna csupán - nyílt volna ut. Végső-

⁴ A mezőgazdaság döntő szerepére a modern gazdasági folyamatokban gazdag irodalommal rendelkezünk. Lásd többek között Charles K. Warner: Agrarian Conditions in Modern Europe an History. New York, 1966.

⁵ A székesfőváros jelene és multja számokban. Budapesti Statisztikai Közlemények 87. kötet. 240. l.

⁶ Vörös Károly: Egy világváros születése. Budapest, 1972. Sándor Vilmos: A budapesti nagyipar kialakulása. Tanulmányok Budapest multjából.

⁷ A székesfőváros multja és jelene számokban. 240. l.

soron Európában is akadtak olyan fővárosok, melyek úgy szívtak fel jelentős vidéki tömegeket, hogy társadalmi összetételükben megtartották a kontinuitást, adminisztratív - esetleg kulturális - központokká váltak, melyek bizonyos mesterséges életet éltek, s inkább fogyasztó mint termelő funkciójuk volt. Ilyen volt mindenekelőtt az új olasz város, Róma fejlődése, mely végig megőrizte a maga adminisztratív és szolgáltató jellegét⁸, - a harmadik szektor túlnyomó súlyával kettős értelemben: egyrészt a régi szolgáltató szektor, amely a régi ázsiai s a mai délamerikai típusu túlnépesedett városokat teremtí, valamint a modern politikai adminisztratív, pénzügyi és kereskedelmi szolgáltatásokat. Jóllehet nem mindegy, hogy a szolgáltatás melyik típusa dominál, mégis egészében az ilyen város egyoldaluan felvevő - bár nem feltétlenül parazita - jellegű, produktív hatása a vidék vagy az ország egész fejlődését tekintve legalábbis csekély.⁹)

Más típusu modern városfejlődést részben gyarmatokon vagy elmaradott országokban (ma különösen Dél-Amerikában) találhatunk. Ezek a városok enclave jellegűek, abban az értelemben, hogy egyrészt modern várost képviselnek az elmaradott faluval szemben, anélkül azonban, hogy maguk a falu fejlődésre hatást gyakorolnának, másrészt valamilyen egyoldaluan fejlett gazdasági szektor: ültetvények, bányák, olaj stb. nem szerves következményei. A vagyon lerakódásának helyei a mezőgazdasági túlnépeség felszívásának nem gazdasági eszközei. Igaz, ez a típus a 19. századi Európában nem alakult ki, de amikor a városfejlődés lehetséges útjait és irányait számbavesszük, aligha hagyhatjuk figyelmen kívül.

Nem kétséges, hogy Budapest fejlődése elsősorban egy harmadik típus, az ipari város vonalán haladt előre (bár szerencsésen kombinálta az első típus elemeit is). Az iparvárosi fejlődés irányába három tényező lökte:

1. a kézműves elem kezdettől fogva jelentős szerepe; 10

2. a magyar gazdasági fejlődés az 50-60-as években elérte azt a szintet, mely legalább egy nagyváros kialakulását tisztán gazdasági szempontok - optimális üzemméret stb. - miatt megkívánja;

3. közlekedési centrum lévén, legalkalmasabb volt akár a mezőgazdaság és ipar kapcsolatának megteremtésére, akár a mezőgazdaság iparosodási folyamatának elsődleges előmozdítására.

Az ipar vált tehát Budapest jellegének meghatározó, bár sohasem kizárólagos mozzanatává. Ezt a tendenciát fejezte ki, hogy már az 1869-es népszámlálás a kereső lakosság 33 %-át találja az iparban, s ez az arány 1910-re 45 %-ra növekedett.

Ha eltekintünk a kisipar messze visszanyúló kezdeteitől, Budapest ipari várossá alakulásának legdöntőbb mozzanata ahhoz a malomiparhoz kapcsolódik, mely egyben az elmaradott gazdaságból kivetkőző Magyarország modernizálásának is első állomása. A 60-as évek erőteljes fellendülése nyomán Pesten már a kiegyezés idején kilenc malom működött, mely azután 1870-ig 14-re szaporodott. Igaz, e 14 malom közel 3 000 munkása nem tűnik soknak a város 50 000 ipari keresője között, s a 30 gőzgép és 120 kazán 7 400 lóerője¹¹ is még csak csekély töredéke a mintegy 100 000 ipari lóerőnek, de a pár esztendő alatt megötszöröződött és 6 millió q-ra rugó őrlőkapacitás már jelzi a perdöntő mozzanatot. 1870-ben már Magyarország egész buzatermésének 1/7-ét a budapesti malmok őrlték lisztté. Ennek következtében 1865-74 között évente átlag 6 millió mázsa gabona érkezett a fővárosba, melynek közel felét Budapest a világpiacra továbbította. A malomipar fejlődése mindenekelőtt tehát Budapest áruforgalmát lendítette fel. Funkciója közvetlenül a közlekedés fejlesztésében mutatkozott, egyfelől szükségessé, másfelől gazdaságossá téve a kiépülő vasutvonalakat. A 70-es évek közepén már 12-14 millió mázsa áru érkezett vonaton és hajón Budapestre. A malomipar jelentős profitja a tőkefelhalmozás egyik leglényegesebb elemévé vált. Az export-bevételek eredményei részben a város gyors fejlődésében realizálódtak; pár év alatt több mint ezer új ház épült Budapesten, melynek mintegy 40 %-a már két- és többemeletes volt. Az új építkezések részben a pesti és Pest környéki építőanyagipar fellendülését eredményezték, másrészt ismét az áruforgalom és közlekedés kiépítésére hatottak

⁸ Alberto Caracciolo: Rome in the past hundred years: urban expansion without industrialisation. *Journal of Contemporary History*. 1963. 3.

⁹ Bert Hoselitz

¹⁰ Lásd például Kőrösi József: Pest szabad királyi város leírása az 1870-es évben. 85-100. l.

¹¹ Sándor Vilmos: Nagyipari fejlődés Magyarországon. Budapest, 1954. 66. l.

öszöntözden. De a malomiparból származó profit ösztönzi a pesti terménykereskedőket egy másik iparág, a gépipar felé is, mely hamarosan Budapest fejlődésének másik leglényegesebb eleme lesz. A malomipar természetesen exportipar volt, de nem olyan enclave típusu, mely egy kis szektor modernizálása mellett lényegében érintetlenül hagyja a gazdaság tulnyomó részét. A malomipar generatív hatása ugyanis egyik legdöntőbb mozzanata a 67 utáni fejlődésnek, mindenekelőtt előmozdítva a földbirtok kapitalista gazdálkodásának kibővítését, s ezáltal a magyar mezőgazdaság termelésének gyors emelkedését; emellett elősegítette a kereskedelem, a közlekedés és más iparágak fejlődését. A budapesti malomipar gyakorlatilag tehát nem enclave irányban fejlődött, hanem a vezető szektor szerepét töltötte be,¹² a maga előre- és hátramutató kapcsolataival. Nem lezárta, hanem elindította a gazdasági fejlődést.

Bizonyos mértékig kapcsolódott a malomiparhoz az a másik iparág, amely Budapest ipari fejlődésében kezdetben hasonló, majd később munkaerő, termelés stb. szempontjából még döntőbb jelentőséggel bírt: a gépipar és a vasipar. Az 1875-ös gőzgép-statisztika szerint a Budapesten található 15 000 lóerőből 1 500 tartozott ide (10 000 élelmiszeripar). Fejlődése részben olyan technikai újításokkal is összefüggött, mint a porcelánhenger, mely közvetlenül a malomiparhoz kapcsolódott, vagy a kéregöntésű vasuti kerék, mely a vasut-hálózat erősen buza- és lisztcentrikus kiépítésének magyarországi technikai és piaci kihasználását segítette elő.¹³ De nem szabad elfelejtenünk arról sem, hogy a gépjáratás eredete is a mezőgazdasághoz kapcsolódik, magyarországi piaca jórészt ebből származott. A Ganz, a Röck, a Schlick, Oetl és Vidáts gyárak mellett az Obudai Hajógyár, a vasuti javítóműhelyek és a Mávag teremtették meg a budapesti gépipar kezdeteit. Kétségtelenül a közlekedés kiépítése vált a nagy gyárak ösztönzőjévé, de azért mind a Ganz, mind a Schlick, mind a Mávag dolgozott a mezőgazdaság számára is, a kisebb üzemek pedig szinte kizárólag a mezőgazdaság és az élelmiszeripar számára termeltek. Tekintettel arra, hogy a gépipar egyben munkáigényes iparág is volt, munkáslétszáma 1873 körül Pesten 9-10 000 fő körül mozgott. Ez a 9-10 000 ipari munkás mind a város fejlődésére, mind a magyarországi munkásmozgalom kibontakozására a továbbiakban döntő hatással volt.

Röviden összefoglalva két megjegyzés kívánkozik még ide.

1. Budapest gyáriparának kialakulása tehát a legszorosabban a magyar gazdasági fejlődés első szakaszának természetes fejleménye volt, amit a külső osztrák hatás csak befolyásolt, de nem teremtett meg. Ezért semmilyen formában sem hasonlít ez a kiindulás a gyarmati vagy félgyarmati országok enclave típusu modernizálásához.

2. Éppen mivel maga is szerves fejlődés eredménye, nem szakad el, hanem viszszahat a keletkezésést meghatározó gazdasági körülményekre és generatív hatásával sokoldalúan hozzájárul mind a belső piac további bővüléséhez, mind a társadalmi munkamegosztás funkcionális bomlásához, mind exportképességével a tőkefelhalmozáshoz. Ez utóbbi által pedig mind Budapest, mind az ország szintjén más termelési ágak gyors fejlődéséhez.

Budapest fejlődésének ezen első, többé-kevésbé a 90-es évekig terjedő szakaszában e két iparág domináns és húzó szerepe meghatározó volt. 1875-ben Budapesten a gyáripari munkások száma 22 000 fő, az ország gyári munkásainak 30 %-a.¹⁴ 1890-ben 37 000 fő, ami az ország gyáripari munkásainak 35 %-át jelenti. A belső arányok annyiban módosultak, hogy 1880 után Kőbánya és Angyalföld gép- és fémáru gyárjai munkáslétszámukat bővítették, nem így a Dunapart melletti malmok. Így míg 1873-ban még kb. 1/3-1/3 arányban részesül a két iparág a budapesti munkásságból, addig 1890-ig összarányuk ugyan alig változik, de a vas- és gépipar már több mint kétszerannyi munkást foglalkoztat, mint az élelmiszeripar.

1869 és 1890 között több mint 3 és 1/2 ezer új épület emelkedik Budapesten, ebből több mint 2 000 emeletes ház. Az 1890-ben található 13 000 házból 4 383 11-50, 659 pedig 60 szobánál többet tartalmazó nagy bérház. Az egy épületre eső lakók száma már 34 fő¹⁵ volt. Budapest 100 000 lakása közel félmillió embernek adott helyet, igaz, ennek 55,7 %-a még egyszobás lakásban lakott és 70 000-re volt tehető az ágy- és albréplők száma.

¹² A kérdésre lásd L. Katus: Economic growth in Hungary. Socioeconomic research. Studia Historica 72.

¹³ Technikai fejlődésünk története. Bp. 1927.

¹⁴ Sándor Vilmos: Nagyipari fejlődés Magyarországon. Bp. 1954. 253. old.

¹⁵ A székesfőváros multja és jelene számokban. 20. old.

Világos tehát, hogy bár a gyors növekedésben a gyáripar játszotta a leglényegesebb szerepet, önmagában, más gazdasági ágak fejlődése nélkül a város ilyen ütemű növekedését még nem idézte volna elő. Az évenként kiadott, átlagosan 2-3 000 iparjogositvány utal arra, hogy a gyáripar fejlődése nem járt általában a kisipar visszaszorulásával. Ellenkezőleg, a strukturális átalakulás mellett megszakítatlan növekedési folyamat tapasztalható. 1890-ben a kisipari munkáslétszám valamelyest meghaladta még a nagyiparit, mely mintegy 35 000 fő volt, a kisiparosok létszáma pedig kb. 30 000. Az ipar tehát mintegy 100 000 keresőt alkalmazott Budapest 250 000 körüli kereső népességéből.¹⁶

A vasutak és hajók 1890-ben 24 millió q árut szállítottak Budapestre és 13 millió q árut szállítottak el innen. Az érkezett áru 1/3-a volt élelmiszer, mezőgazdasági termék és kb. 30 %-a tüzelőanyag. Az elszállított áru nem egészen 1/5-e mezőgazdasági termék és mintegy 70 %-a iparcikk.

A hitelintézetek tőkéje 200 millió korona körül mozgott.

A nagyvárosi fejlődésben - magyarországi viszonylatban páratlanul - előrehaladó Budapest a századforduló körül nagy vonzerőt gyakorolt, amelynek eredményeképpen az ipar jelentős részében Budapestre települt és a lakosság növekvő hányada itt összpontosul. A főváros különleges vonzóerejét mindenekelőtt az adta meg, hogy Budapest nemcsak közigazgatási és kulturális központ volt, hanem egyben az ország gazdasági életének centruma is. Számos európai országban e két tényező nem esett egybe, Prága, Bern, Berlin, Varsó és más fővárosok nem váltak egyben kiemelkedő ipari központtá is. A közigazgatási és kulturális élet centrumai önmagukban is nagy vonzóerőt gyakorolnak a vidék lakosságára, s Magyarországon ez a hatás annál is erősebb lehetett, mivel a vidéki városok erősen kisvárosi jellegűek, kulturális téren is igen elmaradtak voltak. Ehhez azután hatványozó tényezőként járult a gazdasági központ szerepéből adódó vonzerő. Budapesten voltak a gazdasági élet intézkedésével foglalkozó szervek - minisztériumok, amelyek pl. az állami ipar-mogatással, a vállalatoknak nyújtandó támogatások, szubvenciók kiutalásával foglalkoztak stb. -, itt működött az ország egyetlen áru- és értéktőzsdéje, s így sajátos módon minden lényegesebb vidéki vállalat, sőt helyhez kötött bányatársaság is budapesti székhellyel létesült, s a vidéki üzemek mellett budapesti központot tartott fenn (Rimamurányi Vasmű, Magyar Általános Kőszénbánya, Salgótarjáni Kőszénbánya stb.). A kialakuló kartellszervezetek és szindikátusok ugyancsak a fővárosban tartottak fenn irodát vagy eladási szervezetet.

Budapest legfőbb vonzó hatását azonban, a fővárosi gyáripar hatalmas arányú kiépülését és a város ehhez kapcsolódó fejlődését a természeti, gazdasági és társadalmi tényezők együttes hatása alakította ki. Ezek a tényezők olyan szoros összefüggésben, kölcsönös egymáshatásban állnak, hogy szétválasztásuk aligha lehetséges.¹⁷

A gazdasági fejlődés számára rendkívül kedvező volt már a főváros földrajzi fekvése is. Az ország középpontjában elhelyezkedő, a különböző tájegységek találkozási pontján és a Duna utvonalaán fekvő település eleve alkalmas volt arra, hogy ipari gócponttá fejlődjék.

Budapest központi fekvését a magyar közlekedési rendszer még csak alátámasztotta; az ut- és vasutálózat és ezen belül a nemzetközi vasutvonalak középpontja a főváros volt, s a dunai víziut a víziközlekedésben is vezető szerepet biztosított Budapestnek. A különböző ipari és mezőgazdasági nyersanyagok külföldről és belföldről egyaránt rendkívül gyorsan és könnyen jutottak el a fővárosba, ahonnan igen kedvező elosztási, továbbítási lehetőség is volt. Budapest a közlekedési rendszer révén átlagosan közelebb volt a nyersanyagforrásokhoz, mint a legtöbb vidéki város. Ezzel kapcsolatban említést érdemel a szénterületek közeli fekvése; a 30 km-re fekvő Dorog, a 80 km-re fekvő Tatabánya, ahol a szénkincs feltárása éppen a századforduló körül vesz nagy lendületet, s a vasut révén ugyancsak közel fekvő Salgótarján a fővárosi ipar olcsó szénellátását biztosította.

A természeti feltételek külön előnyeként kell kiemelni, hogy a Duna vonala nemcsak mint víziut játszott szerepet a főváros fejlődésében, hanem kedvező feltételeket teremtett a magas vízigényű elektromos-, bőr-, sőr-, papír- és vegyipar számára.¹⁸

¹⁶ A kisipar kérdésére lásd Ránki György: A kisipar szerepe a magyar kapitalizmus fejlődésében. Történelmi Szemle, 1964.

¹⁷ Berend T. Iván - Ránki György: A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez. Tanulmányok Budapest múltjából XIV. Bp. 1961. 536-537. l.

¹⁸ Vö. Bora Gy.: Budapest ipara. Lakóhelyünk; Budapest. (Budapest élete.) Bp. 1958. 68-69. l.

A tőkés fejlődés eredményeként - s ez a további iparosodás fontos feltétele volt - Budapest vált az ország legfontosabb piacává. A létrejövő illetve fejlődő gyárak rendkívül széles munkaerőpiacra építhettek. Az iparban elhelyezkedést kereső tömegek állandó hullámokban özönlöttek a főváros felé, állandó munkaerőkinálatot teremtve. A vidékkel ellentétben a Budapesten létesülő gyár könnyűszerrel találta meg a legkülönbözőbb szakmájú tanult munkások és a tanulatlan munkaerő szükséges tömegét. A tőkések Budapesten megtakaríthatták a vidéken sok esetben szükségessé váló munkástelepités költségeit is.

De nemcsak mint munkaerőpiac, hanem mint áru piac is vezető szerepet játszott Budapest az ország gazdasági életében. A nagytömegű városi lakosság fogyasztási szükséglete mellett az ipari fogyasztás, az építkezések, a közművek kiépítése és fejlesztése, a városi közlekedés, s nem utolsósorban maga a meglévő budapesti ipar teremtett nagy keresletet a legkülönbözőbb vállalatok számára.

Végül a gazdasági fejlődés fontos mozzanataként szerepet játszott a főváros mint az ország legnagyobb főkepiaca is. A magyarországi tőke legnagyobb része a vezető budapesti nagybankok révén a fővárosban összpontosult, de Budapest volt - s ez a magyar gazdasági fejlődésben fontos szerepet játszott - a külföldi tőke közvetítője is. Annak ellenére, hogy a tőke rendkívül mozgékony, s az uralkodó részvénytársasági forma különösen azzá tette, mégis megfigyelhető, hogy szívesebben eszközöltek befektetéseket a fővárosban, s a vidéken felhalmozott tőke tulajdonosai is előszeretettel keresték a budapesti letelepedés lehetőségét.¹⁹

Mindezen feltételek elősegítették, hogy Budapest gazdasági, ipari fejlődése rohamosan haladt előre. A századforduló idejétől Budapest egyre inkább világvárosi színvonalra emelkedett, s ezzel járt együtt, hogy egyre erőteljesebb hatást gyakorolt a környező helységekre, azokat mintegy saját fejlődésének részévé tette. Budapest gazdasági vonzóköré, értve ez alatt azt a területet, amelyen belül a főváros közelsége és a fővárossal való kooperáció határozta meg a gazdasági és kulturális fejlődést, mintegy 40-50 km-es sugárban terjedt ki, s magában foglalta Vácot, Szentendrét s több mint 40 községet.²⁰ Ezen belül azonban a közvetlenül Budapesthez kapcsolódó helységekből egy szűkebb övezet is kialakult. Ezek esetében nem csupán arról volt szó, hogy a főváros közelsége és hatása alapvetően éreztette hatását, hanem arról, hogy ezek a környező helységek egyre inkább hozzákapcsolódtak Budapesthez, hogy fokozatosan, azzal egységes egészet alkotva, beletagozódtak a fővárosba. Itt nem Budapestnek a környékre gyakorolt gazdasági hatásáról, hanem annak modern világvárosi fejlődése egyik legfőbb mozzanatáról van tehát szó.

A nagyvárosok kifejlődése tehát a gazdasági növekedés gyorsulásából következik, melynek adatai akár a nemzeti jövedelem növekedése (évente 3 %), akár a gyáripar fejlődése (évenként 4 %) vonatkozásában ismeretesek.²¹ Budapest esetében sem csupán az ipar és mezőgazdaság fokozatos különválása idézi elő a növekedést, de az a tény is, hogy az egyre nagyobb számú népesség fogyasztásához és a termelőtevékenység fejlődéséhez a szolgáltatott hálózat kifejlődésére volt szükség. Az infrastruktúra kiépülése az ipari tevékenység önmagát indukáló folyamatává válik.

Ha Budapest fejlődésének alapvető gazdasági-társadalmi folyamatát emeljük ki, akkor arra a strukturális fejlődésre is utalnunk kell, amely az iparon belül a feldolgozóipar előtérbe kerülésében jelentkezik. Igaz, az ismert okok (osztrák verseny stb.) miatt ez a tendencia Budapesten csak vontatottan jelentkezik, mégis a századforduló körül már ezt a tendenciát kell kiemelnünk. A feldolgozóipar számára már a munkaerőbázis, valamint a növekvő népesség fogyasztási igénye²² alkotja a döntő szempontot. Emellett a századforduló körüli fejlődésnél utalnunk kell a technikai fejlődés szerepére, arra, hogy éppen a városok jelentik többnyire ennek primer hordozóit, a közművek építését, a víz- és gázszükséglet fedezésén túl a háború előtt már a villamosenergia terjesztésében is.

¹⁹ Surányi-Unger T.: Budapest szerepe Magyarország gazdasági életében 1925-1934. Budapest, 1936. 88. l.

²⁰ Surányi-Unger T.: Budapest szerepe Magyarország gazdasági életében 1925-1934. Budapest, 1936. 21-22. l.

²¹ Berend T. Iván - Ránki György: Nemzeti jövedelem és tőkefelhalmozás Magyarországon. Történelmi Szemle 1969.

²² Bernát T. - Bora Gy. - Fodor J.: Nagyvárosok, világvárosok. Budapest, 1973. 26-31. l.

Ha egy pillantást vetünk Budapest gazdasági életének legfontosabb mutatóira, akkor plasztikusan jellemeztük az új fejlődési tendenciákat egyfelől, Budapest mindinkább meghatározó szerepét az ország egész gazdasági növekedésére másfelől. Két évtized alatt ismét közel 300 000 fővel gyarapodott a város lakossága, a háboru előtt elérve a 900 000 főt (a peremvárosokkal együtt már túlhaladva a milliót). (Tegyük hozzá témánk szempontjából zárójelbe, hogy 1880-ban 45 %, 1910-ben 86 % volt magyar anyanyelvű.) A 300 000 fős tényleges szaporodásból negyedmillió a vándorlási többlet, tehát a mezőgazdaság népességfeleslegéből újabb tekintélyes részt volt képes a főváros felszívni. A lakosságszaporulat, bár egyre súlyosbodó lakásviszonyok mellett, mégis 5 000 új ház építésére ösztönzött, s tekintettel arra, hogy ebből már csak 20 % volt földszintes és 20 % egyemeletes ház, a modern városkép kialakulása, elsősorban Budapest belső lakónegyedeit illetően, jórészt ebben az időben történt. A szobák száma 140 000 egységgel gyarapodott az adott időszakban. Míg 1880-ban még csupán a házak egynegyedében volt vízvezeték, addig 1910-ben már 85 %-ában. Az utak aszfaltja és kövezete 1890-1910 között 450 ha-ról 70 ha-ra emelkedett, a 200 km hosszú új csatorna és 400 km új vízhálózat, a megháromszorozódott gázfogyasztás, a megjelenő villamosvonalak hálózata, a modern középületek (közigazgatási, kulturális és oktatási) gyarapodó száma gyökeresen megváltoztatta a városképet. Budapest lüktető életét mi sem jelezte jobban, hogy míg 1890-ben 24 millió q árut hoztak és 13 millió q árut vittek el Budapestről, ez a mennyiség 1900-ban 41 millió, illetve 21 millió q-ra, majd 1911-ig - háboru előtti csúcspont - 86 millió, illetve 35 millió q-ra emelkedett; ezen két évtized alatt több mint megkétszereződött. 1890 és 1913 között 700 új részvénytársaság alakult Budapesten, amiből 200 volt ipari részvénytársaság; a befektetett tőke 200 millió k-ról 1,2 milliárd k-ra emelkedett.

Az ipar vezető mozzanatát a kereső lakosság foglalkozási strukturája tükrözi: míg 1860-ban a lakosság 33, 1910-ben 45 %-a volt ipari foglalkozású. 1910-ben 35 000 kisiparos mellett 62 000 kisipari és 128 000 nagyipari munkás dolgozott Budapesten.²³

A budapesti munkáslétszámban a századforduló után még inkább a gépipar dominál. 1910-ben a munkások 1/3-a dolgozik a vas- és gépiparban és alig 12 % az élelmiszeriparban; a könnyűipar feldolgozó ágai már 22 %-ot tömörítenek. Budapest gyáripari jellegét mutatja, hogy míg az országban a kis- és nagyipari munkások aránya jórészt egyenlő, addig Budapesten 2:1 az arány a gépipar javára.

A gyáripar területi megoszlása - a bányászatot mint teljesen helyhez kötött iparágat leszámítva - 1910-ben a következő képet mutatja:²⁴

Terület	Telepek száma	Motorok hajtóereje	Munkások száma	Lakosság
	% -ban			
Nagy-Budapest	22,7	25,4	27,7	5,1
Törvényhatósági városok	20,6	17,6	19,4	6,3
Vidék	56,7	57,0	52,9	88,6

A fenti adatok szerint tehát míg Budapesten az ország népességének 5 %-a lakik, addig az összmunkáslétszámnak jóval több mint az egynegyede, a gyáriparban alkalmazott motorok lóerőszámának pedig az egynegyede összpontosult itt. Ezen belül még a legnagyobb üzemek aránya Budapest javára.²⁵

²³ Ránki György: A kisipar szerepe a magyar kapitalista fejlődésben. Történelmi Szemle, 1964. 2. sz.

²⁴ Berend T. Iván - Ránki György: Magyarország gyáripara 1900-1914. Budapest, 1955. 86. l.

²⁵ Az 1910-es üzemi és munkásstatisztika. 129-135. l. (Közli: Berend T. Iván - Ránki György: Magyarország gyáripara 1900-1914. Budapest, 1955. 86. l.)

Nagyságkategória munkáslétszám szerint	Budapesti üzemek az összes üzem %-ában
21 - 100	22,3
101 - 500	27,2
501 - 2 000	28,6
2 001 - 3 000	28,6
3 000 -	33,3

Az ország területén - a bányák nélkül - 37 olyan iparvállalat volt, amely ezernél több munkást foglalkoztatott, s ezekből 17 Budapesten volt. Itt összpontosult a gép- és villamosipari munkásság 48, a vas- és fémipari munkások 21, s a vegyipar munkásainak 24 %-a.

Az ország áruforgalmának 50 %-át lebonyolító, ipari termelésének 1/3-át szolgáló és nemzeti vagyonának közel 40 %-át ellenőrző főváros tehát a háború előtt nem egyszerűen centruma a gazdasági életnek, hanem bizonyos fokig egyoldalú hordozója is.

Nem kétséges, bár az első világháború előtt még nem tapasztalható a későbbi túlzott egyoldalúság, Budapest szerepe már ekkor döntővé, uralkodóvá vált, s ezt távolról sem kísérte nyomon az ország egész területén hasonló városiasodás. Nem teljes meglepő ez a jelenség. A kapitalizmus spontán fejlődése, a profitmaximalizálási szempontok érthetően váltottak ki bizonyos egyoldalúságot, melyet még inkább alátámasztott, hogy az elmaradottságból a fejlettségbe való átmenet első szakasza során még mindig az erőforrások integrálása mutatkozott a leggazdaságosabbnak, s ez pillanatnyilag még nem járt együtt szélesebb differenciálódással, több nagyobb városközpont kiépítésével. Kisebb területű és népességű országban a korlátozott gazdasági források által megszabott keretek ezt eleve szükségessé teszik, de nagyobb országban sem ritka a hasonló példa.

Budapest egyedülálló fejlődésének tehát nem csupán előnyös oldalai voltak. A város és falu közötti kapcsolatokat, melyeket Magyarországon a feudális maradványok, az elmaradottság annyira meghatároztak, nem tette egyszerűbbé, hogy csak egy komoly városa volt az országnak. Ellenkezőleg, a különbség a fejlett, világvárosi, kelet-európai szinten egyedülállóan modern, kissé nyugat-európaias főváros, s az elmaradottabb, lassabban mozgó, sokkal inkább még az agrárviszonyokban gyökerező vidék között nemcsak elmélyült, de gyakran ellentété is fajult, melyet sok irányban igyekeztek kihasználni. Budapest szerves fejlődésének a kétségbevonása azonban - mint bizonyítani igyekeztünk - éppen úgy nem felel meg a tényeknek, mint ahogy hamis és egyoldalú, történetitlen az olyan nézet, mely arról beszél, hogy Budapest elvonta az erőforrásokat más területek fejlődése elől, s megfélekedzik arról, hogy az egyenlőtlenség, aránytalanság e történelmi szakasz gazdasági fejlődésének általános, mutatis mutandis mindenütt érvényesülő útja, szinte természetes velejárója.

A proletárdiktatura leverése után a restaurált kapitalizmus keretei új feltételeket teremtettek a főváros fejlődésének, egyidejűleg pedig módosították az ország fejlődésében betöltött szerepét is. Nemcsak arról az új szakasról volt szó, melybe az Októberi Forradalom sikere, de a világorradalmi hullám elmulta után a világkapitalizmus általában, s Magyarország különösen került, de arról is, hogy az új országhatárok és az azokból fakadó gazdasági körülmények, az ország területének közel kétharmados, lakosságának 60 %-os csökkenése nem maradhatott hatástalan a fővárosra sem.

Ez mindenekelőtt abból következett, hogy a békeszerződésben megállapított új határok a korábbi terület gyáripari munkásságának mintegy a felét, a gyárak 49 %-át, a termelési érték 56 %-át hagyták az új országterületen belül.²⁶ Ez azt jelentette, hogy az új

²⁵ Az 1910-es üzemi és munkásstatistika. 129-135. l. (Közli: Berend T. Iván - Ránki György: Magyarország gyáripara 1900-1914. Budapest, 1955. 86. l.)

²⁶ Buday L.: Magyarország küzdelmes évei. Bp. 1923. 91. kk.

országterület ugyan eleve iparosodottabbá vált, mégis Budapest szerepe az ipari termelésben automatikusan megnövekedett. A szlovákiai és az erdélyi ipari centrumok különválása Budapest gyáriparának részesedését az ország össztermelésében a korábbi 28 %-ról 50 %-ra emelte! Ha tehát Budapest az ipari termelés nagy hányadát összpontosítva korábban is mintegy vonzotta az újabb létesítményeket, most ez a hatás megsokszorozódott. Korábban - bár megközelítően sem Budapesthez hasonló jelentőséggel - akadt még néhány nagyobb iparosodott város - Pozsony, Temesvár, Arad, Kolozsvár stb. -, amely egyes országrészek ipari és kereskedelmi központja volt, s a helyi piac keretein túlemelkedve nagyobb területekre éreztette felszívó hatását. Most azonban ez a helyzet megváltozott. Az új országterületen egyedül Budapest maradt olyan központ, amely az ország más területeire hatványozott mértékű vonzót gyakorolt. Az országon belüli távolságok rendkívül lecsökkentek és gyakorlatilag a legtávolabb fekvő vidéki város is legfeljebb 200 km-re volt a fővárostól. Budapest ugyan korábban is az ut- és vasúthálózat középpontja volt, most a lecsökkent távolságok következtében ez a központi szerep rendkívül megnövekedett. Ez maga után vonta a nyersanyagelőhelyek ipartelepítő hatásának elhalványodását, hiszen a rövid távolságok és a könnyű vasuti közlekedés Budapestet minden nyersanyagforráshoz közel hozta. Sőt, gyakorlatilag a főváros került legközelebb a nyersanyagforrásokhoz, amennyiben az új országterület nyersanyagszegénysége következtében a gyáripár legtöbb ága jelentős mértékben külföldi nyersanyagra épült, amely - akár víziuton, akár vasuton jött az országba - Budapestre futott be. A főváros még a nyersanyagok és bányászati termékek elosztóhelyének szerepét és betöltötte.²⁷

A kérdés, hogy az adott körülmények között milyen lesz Budapest fejlődése, azonban még nyitva volt. Elméletileg számolni lehetett bizonyos visszaeséssel is a főváros fejlődésében. Budapest túlméretezettsége az új helyzetben kétségtelenné vált, s a világosan mutakozó egyensúlyi zavarok előidézhetnék volna a főváros hanyatlását, országos gazdasági jelentőségének csökkenését. (Tegyük hozzá, hogy az új helyzetben a főváros részesedésének relatív csökkenése sem jelentett volna feltétlen negatívumot az ország egész gazdasági fejlődése szempontjából.)

Az adott gazdasági helyzetben még konjunktúra - melynek hosszú ideig nem voltak meg a feltételei - esetén sem lehettek elégségesek a spontán gazdasági erők valamiféle tudatos belső átcsoportosításhoz. Hiszen a korábban említett szempontok miatt lényegében a profitmaximalizálási szempontok s az egyszerű gazdasági ráció is Budapest vagy a Pestkörnyék mellett szólt az ipartelepítés helyének kiválasztása során. Tudatos állami gazdaságpolitika esetleg eltekinthetett volna olykor a gazdaságosság közvetlen szempontjaitól és a szociális vagy politikai szempontokra tekintettel tehetett volna kísérletet a vidék gyorsabb fejlesztésére. Erre azonban gyakorlatilag nem volt lehetőség, mivel az állam nem rendelkezett a gazdaságirányítás eszközeivel, sőt az infláció stb. következtében az államháztartás korábbi eszközei is jórészt megcsappantak.²⁸

Igy tehát Budapest szerepének csökkenése valójában csakis az ország általános gazdasági hanyatlása esetén következhetett be. Ezzel szemben minden konjunkturális mozzanat részben Budapestben keresztül közvetíthetett a vidék felé, részben magának a fővárosnak a révén jelentkezett, az töltötte be az indikátor szerepét az ország gazdasági életében.

Az inflációs időszak talán még nem mutatta meg a tényleges kapcsolatot Budapest és a vidék gazdasági fejlődése között. (Az ellenforradalmi korszak kezdetének fővároselene s mobil tökeellenes demagógiájának is volt ebben, különösen 1921-ig, szerepe). A 20-as évek közéjétől ez azonban egyértelműbbé vált, hiszen az államháztartás és pénzügyi szanalás után egyértelműen Budapest rendelkezett azokkal a nemzetközi gazdasági kapcsolatokkal, amelyek révén a 20-as évek második felének gazdasági fellendülésében nagy szerepet játszó külföldi tőkét közvetíthette. Bár a fellendülés gyümölcseit a vidék is élvezte, de csak a főváros nyomán. Annál is inkább, mivel a kedvező agrárárak ingatagsága, a me-

²⁷ Fellner F.: Budapest szerepe a dunai forgalomban. Bp. é. n. 7. 1.

²⁸ A probléma egyébként is bonyolult, hiszen felszabadulás utáni fejlődésünk, amikor az állam megfelelő eszközökkel rendelkezik, az átcsoportosítás a népgazdaság károsodása nélkül csak igen kis ütemben következett be.

zőgazdasági értékesítések lehetőségeinek veszélyeztetettsége a vidék számára a fellendülést eleve bizonytalan talajra építették.²⁹

A nagy gazdasági válság kitöréséből a nemzetközi folyamatok, az agrárárok rohamos csökkenése révén kezdetben a vidéket sújtották jobban.³⁰ Nem kétséges, hogy az ipari és agrárárok közti olló szétnyílása révén - ami egybként nem hazai, hanem nemzetközi folyamat volt - a fővárost, de az egész országot gazdaságilag ellenőrző nagytőke olyan gazdaságpolitikai helyzetet alakíthatott ki - és erre törekedett is -, melyben a válság terhét erősebben a mezőgazdaság és a vidék, mint az ipar és a főváros viselte. A gazdasági válságnak ezt a nemzetközi tényezőktől alátámasztott tendenciáját azonban a hitelválság kudarca ítélte. A helyzet most már a nemzetközi tőkekapcsolataitól megfosztott, s ipari válság által sújtott fővárosban is romlott. A válságból való kilábolás azonban ismét Budapesten mutatkozott hamarabb. A mezőgazdaság válsága súlyosabbnak bizonyult, a vidék tekeszegénysége pedig egyenesen nyomasztóvá vált. A harmincas évek állami beavatkozása a hitelpolitika vonatkozásában vidéken csak a teljes csőd áthidalására volt elegendő. A mezőgazdaság, mely nem volt képes korábbi hiteleit visszafizetni, s állami beavatkozással csökkentették törlesztési és kamatterheit, természetesen nem jutott új hitelekhez. A bankokban és takarékpénztárakban felhalmozott betétek nagysága nem érte el a válság előtti szintet. Az agrárárok ugyan valamelyest javultak, de az agrárróló távolról sem zárult össze. Pesten a helyzet valamivel jobban alakult. Bár külföldi tőke nem jött az országba, de az erősödő belső felhalmozás itt jelentkezett, s az állami beavatkozás importcsökkentő hatása, párosulva az ujonnan kibontakozó autarkias irányzattal, az ipar újabb fellendülését is erősen ösztönözte. Részben ilyen irányban hatott a háborus készülődés is, jóllehet ennek már voltak ipari decentralizációs mozzanatai is.³¹

- - -

Budapest tehát az ellenforradalmi rendszer éveiben is megtartotta központi szerepét az ország gazdasági fejlődésében. Régi dinamizmusát azonban részben elvesztette, s ez tagadhatatlanul rányomta bélyegét az ország egész gazdasági fejlődésére.

Lakosságának növekedése meglassult. Míg 1890-1900 között 230 000, 1900-1910 között 230 000, 1900-1910 között 150 000, addig 1920 és 1930 között csak 76 000 fővel gyarapodott a népesség; igaz, a 30-as években bizonyos gyorsulási folyamat van, de ennek jó része az 1938-tól kibontakozó háborus konjunktúra következménye. Az 1941 január elején végrehajtott népszámlálás 118 500 lakost számol a fővárosban, amely ismét több mint 150 000 főnyi lakossággyarapodást jelent.³² Tekintettel arra, hogy a tiszta szaporulat ezekben az években Budapesten jórészt megszűnt vagy teljesen jelentéktelenné vált, a tényleges szaporulat jórészt felvándorlást jelent. (Figyelemre méltó nagy-Budapest - mai közigazgatási terület - népességének alakulása. Szaporulat:

1890 - 1900	301 000 fő
1900 - 1910	251 000 fő
1910 - 1920	122 000 fő
1920 - 1930	210 000 fő
1930 - 1941	270 000 fő.)

Jóllehet az inflációs konjunktúra időszakában a budapesti kereskedők és kisiparosok száma többezer fővel gyarapodott - 1935-ben az iparban 33 657, a kereskedelemben és hiteléletben 28 279 önállót irtak össze -, ténylegesen a város áruforgalma nem érte el soha a háboru előtti szintet. A maximum 70 millió mázsás áruforgalom 65-70 %-a csupán a háboru előtti csúcspontnak. Ez a visszaesés, illetve a régi szint mögötti elmaradás azonban logikusan következik a területi változásokból. Az új országterület áruforgalmának kö-

²⁹ Surányi-Unger T.: Budapest szerepe Magyarország gazdasági életében. Budapest, 1936.

³⁰ Az 1929-33. évi világgazdasági válság hatása Magyarországon. Szerk. Incze Miklós. Bp. 1953. II. 388.

³¹ Minderre mind pénzügyi, mind ipari vonatkozásban lásd: Berend Iván - Ránki György:

³² Magyarország gyáripara a második világháboru előtt és annak időszakában. Bp. 1958. Magyarország népessége a két világháboru között. Bp. 1965. 86.

zel fele így is Pestre jutott, s az arány az egyre nagyobb jelentőségre szert tevő Pest-környék figyelembevételével nyilván tovább módosul.

Budapest gyarapodása 13 000 új lakóházban töltött testet, amit 20 év alatt építettek. Igaz, ezek zöme - mintegy 8 000 - még földszintes, a város külső kerületeire jellemző kis családi ház volt, de mind a két-, mind a három- illetve négyemeletes házak számának gyarapodása egyenként 1 000 körül mozgott. 1920-ban 206 467, 1930-ban 244 251, 1939-ben 278 698 lakást írtak össze (ebből 10 000 volt pincelakás). A lakások több mint fele, 151 496 volt egyszobás, 74 743 kétszobás és a többi ennél tágasabb.³³ Bár a lakások több mint fele még fürdőszoba nélküli volt, a fürdőszobás lakások száma kerekén 61 000-ról 126 000-re emelkedett. Nagyjából az összes házban volt már vízvezeték és a 10 km hosszú új csatornahálózat a közművesítés kiterjesztésére is utalt. (Javulásról a régi vezetékek elavulása folytán csak részben lehet beszélni.) A városi gázfogyasztás mintegy 50%-kal emelkedett, a villamoshasználat teljesen elterjedt. A fogyasztók száma 1920-ban 112 000 volt, 1940-ben 297 000. A városban mintegy 10 000 személykocsi és 500 autóbusz közlekedett. A villamosok évente 3-400 millió, az autóbuszok 50 millió utast szállítottak.

A régi budapesti élelmezési ipar hanyatlott, a malmokat lebontották vagy átalakították. A termelt liszt 1929-es maximuma egyharmada sem volt (2,1 millió q) az 1913-asnak. A sörtermelés is ugyanilyen arányban csökkent, s a szeszgyártás is mintegy 40%-a volt a háború előttinek. A főváros területén lévő 1 200 nagyipari üzemből termelésüknek már csak közel egyharmadát adta az élelmiszeripar.

A hagyományos vas- és gépipar tartotta jelentőségét, amennyiben a budapesti gyáripari termelés 1/4-e származott e két iparágból. Viszont jelentősen nőtt a textilipar termelése, mely értékben a gépipart már utol is érte. A nyomdaipar volt leginkább a fővárosra koncentrált iparág az országos termelés 90%-ával, ezt követte a ruházati ipar 73, a gépipar 68, majd a vegyszertári ipar 48%-kal. Ezeket az arányokat azonban Pestkörnyék termelése feltétlenül módosítja, tekintettel arra, hogy itt az élelmezési ipar jelentéktelen volt, s a termelés szinte kizárólag a nehéz- és könnyűipar között oszlott meg.³⁴

Pest-környék fejlődésének benyomásunk szerint - a már említett, a háborús készülődéssel kapcsolatos ipari decentralizációs törekvések mellett - egyik lényeges oka volt, hogy a szorosabban vett főváros részesevé az ország ipari termelésében a 30-as évek folyamán valamelyest csökkent.

1938-ban Budapesten 1 553 üzem működött, amelyekben 125 486 gyári munkás dolgozott. A budapesti gyárak erőgépeinek és villamosmotorainak teljesítőképessége 551 402 lóerőt tett ki, termelésük értéke pedig 1 272 029 P volt. De valójában a budapesti koncentráció még ennél is jelentősebb volt, ugyanis a fenti adatok nem foglalják magukba a Budapest környéki iparvidéket, amely közigazgatásilag nem tartozott a fővároshoz. Budapest környékén 306 gyár működött, melyek 60-100 ezer munkást foglalkoztattak, vagyis a gyáripari munkásoknak közel 20%-a dolgozott itt. Így azután az ipar területi elhelyezkedésénél Nagy-Budapestet vizsgálva azt állapíthatjuk meg, hogy az összes gyárak 46,6%-a, a gyári munkások 61,9%-a, a termelésnek pedig nagyjából hasonló aránya, mintegy 61%-a itt összpontosult.³⁵

Budapest tehát a két világháború között is megőrizte központi szerepét az ország gazdasági életében. S ha ez a gazdasági élet ebben a szakaszban már különböző belső és nemzetközi okok folytán nem is rendelkezett a háború előtti dinamizmussal, ez nem jelentette a főváros szerepének csökkenését. Az új tendencia, a fejlődésbeli lelassulás sokkal inkább abban jelentkezett, hogy a főváros fejlődésének gyűrűző hatása vált kisebbé, hogy még kevésbé volt képes a vidék fellendülését előidézni, s így a gazdasági élet továbbra is egycentrumu volt, a Budapest és a vidék közötti különbség nem csökkent, hanem növekedett, már-már szakadékká tárgult.

³³ Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyve. 1940. 260. 1.

³⁴ Berend T. Iván - Ránki György: A Budapest környéki ipari övezet kialakulásának és fejlődésének kérdéséhez. 566. 1.

³⁵ Budapest Székesfőváros Statisztikai Évkönyvének 1931., 1935. és 1940. évfolyama alapján. Nagy-Budapestre nézve: Magyar Statisztikai Zsebkönyv 1939., 120.; a termelési értéket tekintve csak Pest megye egészére van adat.

Az európai országokat áttekintve - jóllehet a főváros és vidék közötti feszültség távolról sem kivételes - nehéz lenne még egy olyan esetet találni, ahol a főváros növekedése annyi ellenséges indulattal, félreértéssel, lekicsinylő megjegyzéssel találkozott. Politikailag igen széles skála: jobboldali reakciók, agrárius és baloldali forradalmi, népies találkozó olykor ezen a fővárosellenes platformon. Az egyik a kapitalizmus diadalát, a másik annak egyoldalúságát kritizálta a jelenségben. Az egyik a falu uralmát siratta egyszerűen vissza a város felett, a másik - olykor maga sem ismerve fel, amit Lenin a modern kor jellemzőjének mondott: a város vidék feletti uralmának szükségszerűségét -, a torzulás és egyoldalúság jogos kritikáját a folyamat egészének elvetésével, kárhóztatásával tévesztette össze. Mindez azonban a folyamatok lényegén és irányán nem sokat változtatott. Agrárius vagy merkantilista gazdaságpolitika csak segíthette vagy ideig-óráig gátolhatta, de nem változtatta meg az alapvető folyamatot. Budapest gazdaságilag növekedett, s a 20. században az ország sorsának gazdasági szempontból is döntő faktorává vált.

Mérlege ma már aligha vitatható: város és falu között végsősoron nem az érdekellentét, hanem az érdekközösség a domináns elem. Bármily súlyosak voltak a kapitalizmus korszakában egyfelől a mezőgazdaság, másfelől az ipar és a bankok között az ellentétek, bármily súlyos ellentmondásokat vetett fel a gazdasági növekedés szociális problémáinak elhanyagolása a munkásosztály részére - melyről ebben az előadásban nem szóltam -, Budapest gazdasági szerepe Magyarország fejlődésének természetes következménye volt. Szerepének egyoldalúságában az ország fejlődésének gyengéi és ellentmondásai is tükröződtek, de kisebbithek-e, kétségbevonhatják-e ezek a történeti produktum nagyszerűségét?

Hozzászólások RÁNKI György előadásához

KUBINYI András:

Engedtessek meg, hogy úgy is mint medievista, hozzászóljak a XIX. század problémájához visszatekintve a középkori fejlődésre. A város és a peremvárosoknak a kapcsolatairól szeretnék szólni.

A XV. század fejlődését összehasonlítva a XIX. század fejlődésével, két, egymással ellentétes irányú mozzanattal találkozunk. A török korig a város szívó hatása a város környéki falvakban olyan mértékben érvényesül, hogy a város körül fekvő falvaknak egy része elnéptelenedik, mivel a falusi lakosság beköltözik a városba. A megmaradt falvakba viszont a távolabbi vidékről költöznek be parasztok, ezek a falvak mintegy közbeeső állomások a fővárosba költözés útján.

A XIX. századtól kezdve azonban ezzel ellentétes irányzattal találkozunk. A XIX. század első felétől egészen a szabadságharcig, 1848-ig a Budapest környéki falusi övezet lakossága sokkal nagyobb mértékben fejlődik, sokkal nagyobb lélekszámú lesz, nagyobb arányú a lakosság számának a növekedése, mint Pest megye többi részén, illetőleg az ország többi részén. Ugyanakkor egy másik mozzanattal is találkozunk, éspedig azzal, hogy ez a népességszám növekedés elsősorban a szellér lakosság növekedését jelenti. Amiből arra kell következtetnünk, hogy a városkörnyék falvaiba az ország minden részéből költöznek be, mint ahogy erre egyes helyeken konkrét adataink is vannak, parasztok, akik azonban elsősorban már nem is annyira a földművelésben működnek, hanem nyilvánvalóan a városban találnak munkaalkalmat. Ennyiben hasonlít a kép a XV-XVI. század fordulóján látotthoz.

Ennek a fejlődésnek egyik legpregnansabb kifejezése Ujpest alapítása. Ujpestet az 1830-as évek végén már azzal a céllal alapítják, hogy ez a település elsősorban olyan iparosoknak és kereskedőknek a települése legyen, akik a céhes keretekbe vagy nem tudnak valamilyen okból bekapcsolódni, vagy pedig akiknek a városba való költözésének bizonyos nehézségei vannak. Ilyen formában már 1848 előtt Ujpesten egy elég jelentős iparos kolónia jön létre, ahol a legjellegzetesebb iparág a később is oly fontos bőripar, amely ekkor még